

Jedna osoba i dwa wielkie przedsięwzięcia gospodarcze w Polsce

20 września 2022

Są rocznice pewnych wydarzeń, których nie sposób pominąć, a warto przy tym zatrzymać się na dłużej. Są wydarzenia których skutki zmieniają oblicze kraju wpływając na rozwój gospodarczy. Taką rocznicą jest przegłosowanie 23 września 1922 roku a więc 100 lat temu, przez Sejm Rzeczypospolitej Polskiej uchwały o budowie portu morskiego w Gdyni. Taką rocznicą jest też rozpoczęcie budowy Centralnego Okręgu Przemysłowego 85 lat temu w 1937 roku.



Z obydwoma tymi śmiałymi inwestycjami związane jest nazwisko inżyniera Eugeniusza Kwiatkowskiego, szczególnie po przewrocie majowym 1926 roku kiedy to został wicepremierem, ministrem przemysłu i skarbu. To on był motorem w realizacji tych przedsięwzięć.

Wtedy, w okresie międzywojennym, młode państwo polskie borykało się z wielkim kryzysem. Lata dwudzieste ubiegłego wieku w Polsce to оголоcony kraj przez niedawnych zaborców ze wszystkiego, żeby nie powiedzieć – dosłownie ze wszystkiego, bo pozostało tylko kilka fabryk (nie zdążono ich rozbroić i wywieźć) nawet z personelem byłych zaborców, których to w bardzo krótkim czasie zastąpiono polskim. Lecz po większości fabryk pozostały tylko gołe mury. Zabrano nawet pasy transmisyjne do napędu obrabiarek i pozrywano miedziane kable elektryczne. Zrywano nawet szyny kolejowe. Nie dość, że kraj wyeksploatowany doszczętnie to jeszcze ograbiony ze wszelkiego dobra. Oголоcone lasy z drzew i zwierzyny. Ogromne tereny nie uprawianej ziemi. Takie to było dziedzictwo pruskie, które

zachwalał onegdaj obecny prezydent Poznania Jacek Jaśkowiak.

Najbardziej rzetelny, rzeczywisty obraz stanu ówczesnej Polski przedstawia pisarz, niezrównany mistrz reportażu Melchior Wańkowicz w swej książce pt. „Sztafeta”, z której treścią warto się zapoznać, choćby z tego względu by poznać, w jakim stanie zaborcy zostawili nam kraj w 1918 roku i z jakim rozmachem ruszono z odbudową zniszczonego doszczętnie biednego kraju. Wańkowicz jeździł po zrujnowanej Polsce, pokazywał to co nie rozkradzione i to co zniszczone, jednocześnie robił wywiady w miejscach wielkich inwestycji dokumentując wszystko zdjęciami. Obrazując w ten sposób ogrom przedsięwzięcia i wielki wysiłek w jego realizacji projektantów, inżynierów i wszystkich wykonawców technicznych i zwykłych robotników, a wszystko to w bardzo trudnych ówczesnych warunkach.

Po rozpoczęciu budowy Centralnego Okręgu Przemysłowego dokumentował i pokazywał jak to się wszystko zmienia.

Dlatego jego, Wańkowicza wielka też w tym dziele zasługa jako propagatora, bo pokazywał ten wysiłek, ten rozmach w dziele uprzemysłowienia kraju i w ten sposób przekonywał sceptyków, że jednak można.

A przeciwników było wielu na czele z pisarzem i publicystą Ksawerym Pruszyńskim, który zarzucał Kwiatkowskiemu, że nie ma utwardzonych dróg dojazdowych do budowanych obiektów, nie zauważając zawrotnego tempa robót, gdzie nie nadążano z budową bitych traktów. Zarzucał Pruszyński, że Kwiatkowski zapewnił tylko 100 tys. miejsc pracy, a to było przecież na tamte warunki aż 100 tysięcy.

Jednak dzięki Wańkowiczowskiemu reporterskim wozom po kraju społeczeństwo mogło dowiedzieć się o realnych postępach prac inwestycyjnych. Dzięki temu można było pozyskać kolejne środki do realizacji planu nie tylko wstępnej inwestycji, która była zaplanowana do roku 1940, ale do planowanego na 30 lat pełnego ukończenia zamierzenia.

I choć w zamyśle ówczesnych władz było uprzemysłowienie całego kraju, to mimo wszelkich wysiłków pozyskiwania środków, niestety z braku tych środków musiano zaniechać dalszych planów, ostało się na Centralnym Okręgu Przemysłowym, który zajmował 15% całego kraju. Na tym terenie mieszkało 18% ludności, to ok. 7 mln, ale do pracy do budowy COP ściągano fachowców i niewykwalifikowanych z całego kraju. W skład Okręgu wchodziły części województw: wschodniej krakowskiego, wschodniej kieleckiego, zachodniej lubelskiego i lwowskiego. Ziemia pod budowę to nieużytki rolne, ziemie nieurodzajne i przeludnione, gospodarstwa karłowate i małorolne. To wszystko nie zapewniało utrzymania rolnikom.

Teraz wszystko się zmieniło budowano elektrownie i zbiorniki retencyjne, powstawały huty, zakłady zbrojeniowe, gazociągi. Powstawały nowe miasta fabryczne jak Stalowa Wola. W Dębicy wybudowano fabrykę kauczuku syntetycznego i opon a także farb

W Mielcu zakłady lotnicze. W Rzeszowie fabrykę obrabiarek i sprzętu dla artylerii a także rozpoczęto produkcję silników lotniczych.

W Lublinie fabrykę samochodów ciężarowych. W Pionkach pod Radomiem fabrykę prochu. W Radomiu fabrykę broni, w Tarnobrzegu zakłady metalurgiczne.

Gdynia natomiast powstała niejako w sposób wymuszony. Polska miała już dość zależności od Niemiec. Niemcy mimo, iż w postanowieniu traktatu wersalskiego było wyraźnie powiedziane, że Polska ma zagwarantowane prawo do korzystania z nabrzeży Wolnego przeciw miasta Gdańska, które było w polskim obszarze celnym, to jednak Niemcy negowali te postanowienia. Tak więc od samego początku dopuszczali się sabotażu wszelkich polskich przedsięwzięć. Nawet dochodziło do takich znanych nam, już głośnych i groźnych dla nas sytuacji jak zablokowanie przeładunku broni z Belgii do Polski w ważnym dla Polski momencie wojny z bolszewicką Rosją. Niestety podobnych prób sabotażu było o wiele więcej i wymyślano wciąż nowe preteksty.

Tak dalej być nie mogło.

Nie pozostało nic innego tylko podjąć jedyną słuszną decyzję o budowie własnego portu. Zlustrowano tedy teren nadmorski szukając najdogodniejszego miejsca do budowy portu wojennego, zarazem i handlowego. No i znaleziono miejsce właściwe między dwoma wioskami rybackimi Gdynią i Oksywią.

Tu też nie obyło się bez oporów, podobnie jak obecnie z przekopem Mierzei Wiślanej, oponowano – „a skąd na to pieniądze, a przecież port w Gdańsku, Gdańsk Wolne Miasto to i polski, trza tylko dogadać się z Niemcami”. A czy kiedykolwiek można było dogadać się z Niemcami, czy wcześniej, czy teraz, reparacje wojenne, nie chcą nawet słuchać?! Świat nas rozumie, Niemcy nie! Tak i wtedy było, w Wersalu napisano wyraźnie, ale Niemcy nie mieli zamiaru respektować postanowień wersalskich. Uważali, że Gdańsk jest ich, niewątpliwie i teraz po cichu tak uważają!

Tak więc wtedy 100 lat temu, nie tylko Niemcy, ale w polskim Sejmie było wielu przeciwników budowy nowego polskiego portu. „Po co nam Gdynia, jak jest Gdańsk” – tak zapewne wtedy mówiono. Na szczęście po burzliwej debacie uchwałę o budowie przyjęto!

Mimo, że prace z braku środków nie szły w zawrotnym tempie to już w rok po rozpoczęciu zawinął pierwszy statek do portu Gdynia i to z drugiej strony Atlantyku SS Kentucky.

W marcu 1930 zaczęły pływać regularne statki z Gdyni do Nowego Jorku.

Polacy do Ameryki mogli już płynąć nie z niemieckich portów jak Hamburg, tylko z Gdyni. Port w Gdyni rozwijał się do tego stopnia i może nie wszyscy o tym wiedzą, że stał się konkurencją dla innych portów Bałtyku i Morza Północnego. Teraz statki z ładunkiem skór i owoców południowych zamiast do Hamburga zmierzały do Gdyni i z bawełną zamiast do portu w Bremie. Już w 1933 roku wyeksportowano z kraju więcej towarów

przez port w Gdyni niż w Gdańsku.

W roku 1935 port już miał wszystko co z handlem morskim związane, i pełne nabrzeża i odpowiednią głębokość. Oto kilka liczb, które na prawdę szokują, nawet teraz! Oto wybudowano chłodnię drugą co do wielkości na świecie, mogła ona przechować nawet 1200 wagonów towarowych, a elewator zbożowy mógł pomieścić jednorazowo nawet 10 tys. ton zboża! Olejarnia o pojemności 6,5 tys. ton surowca!

W 1938 roku do Gdyni zawinęło 6,5 tys. statków!

Odkąd w 1926 roku mała wieś Gdynia otrzymała prawa miejskie, rozpoczął się wielki rozwój także i w liczbie ludności, która w roku 1939 liczyła 125 tys.

Mózgiem i kierownikiem powstania i rozwoju Gdyni i COP przy współudziale inżyniera Tadeusza Wenty, który wyszukał i określił miejsce na port a także wykonał główne plany portu, był Eugeniusz Kwiatkowski, który wraz braćmi Pawłem i Władysławem Kosieradzkimi, opracowali czteroletni plan inwestycyjny COP.

Port Gdynia i COP są symbolem dążenia do gospodarczej niezależności II Rzeczypospolitej.

Takim symbolem, jakbyśmy teraz powiedzieli, nowoczesnego patriotyzmu może być obecnie wykonanie projektu przekopu Mierzei Wiślanej.

Dla niektórych niepotrzebna, chybiona inwestycja, wyrzucanie pieniędzy w błoto, komu to potrzebne?! „Przez tyle lat natura tak robiła, to pewnie tak musi być, gdyby natura chciała to by przekop robiła”. Teraz już dla części społeczeństwa wiadomo, a za lat parę do wszystkich dotrze ta świadomość, że była to jedyna słuszna decyzja.

Zrealizowanie tamtych, z okresu II Rzeczypospolitej inwestycji i tych w obecnej Polsce, czynią nasz kraj niezależnym i

silnym!

Niestety ministrowi Kwiatkowskiemu mimo ogromu prac z jego inicjatywy wykonanych nie udało się zrealizować trzydziestoletniego planu odbudowy. Najpierw w 1939 przerwała prace wojna, po wojnie Kwiatkowski przewodniczył Komisji Planu Odbudowy i Rozbudowy Trójmiasta, a także był kierownikiem Delegatury Rządu ds. Odbudowy Wybrzeża. Jednak w 1948 roku odwołano go z tych stanowisk. Nowa władza komunistyczna nie tolerowała byłych legionistów i tych co zatrzymali nawałę bolszewicką w 1920 roku, a Kwiatkowski był w Legionach Piłsudskiego i brał też udział w wojnie polsko – bolszewickiej. Dla ówczesnej władzy nie liczyły się względy merytoryczne człowieka, jego fachowość i przydatność zawodowa, ale górę brały zapatrywania polityczne, dlatego nastął konflikt z władzami i odsunięto od polityki i spraw gospodarczych międzywojennego twórcę rozkwitu Polski!

Oprócz straty zajmowanych stanowisk, nie pozwolono mu wykładać na uczelniach między innymi na Uniwersytecie Jagiellońskim w Krakowie, gdzie przeniósł się wyrzucony z zajmowanej willi w Warszawie.

Jednak społeczeństwo nie zapomniało o tym czego dokonał na wybrzeżu i dla całej Polski. Już w 1928 roku został honorowym obywatelem Gdyni, a w 1946 Szczecina i wielu innych miast w Polsce.

W Gdyni stoi jego pomnik i jego imieniem nazwanych jest wiele miejsc publicznych, także w innych miastach.

Minister Kwiatkowski myśląc o odbudowie i rozwoju kraju postawił na przemysł i to był słuszny cel, to mu się udało, śniła mu się wielka, silna Polska i gdyby nie wojna, która zrujnowała jego plan 30 letni i po wojnie nieprzychylność, a nawet wrogość komunistycznych władz do jego osoby, jako człowieka sanacyjnej Polski, na pewno powojenny rozwój kraju przybrał by inny bardziej niezależny kierunek. Kwiatkowski

sprowadzał nowoczesne technologie głównie z Francji, Włoch, USA i Anglii. Po wojnie mieliśmy to co dał nam „wielki brat” ze Wschodu.

Paradoksalnie władzom PRL-u był solą w oku wielki rozwój gospodarczy w okresie międzywojennym. No bo jak to, przecież to komunizm miał gwarantować dobrobyt, Polacy w 1920 roku zatrzymali jego pochód na zachód, czyli odrzucili dobrobyt, a tu teraz taki rozwój, Polska się buduje, rośnie w siłę, produkcja przemysłowa rośnie. W tym czasie nawet w Anglii, Francji i USA produkcja przemysłowa spada, lata 1930., czas recesji ogólnoświatowej a Polska sobie radzi. Dlatego też „Sztafetę” Wańkowicza opisującą ten entuzjizm gospodarczy, wydaną w 1939 roku, w tymże roku wznawia się czterokrotnie, by w czasach PRL- u nie wydać ani razu, była to pozycja zakazana! Dopiero w 2000 roku powtórzono takie wydanie jak z 1939.

Myślę, że my teraz możemy być dumni, że mieliśmy tak zdolnych i śmiałych w realizacji swoich marzeń o wielkiej Polsce rodaków jakim był inż. Eugeniusz Kwiatkowski.

Poświęciłem ten tekst naszemu wybitnemu uczonemu – praktykowi, no bo był wykładowcą akademickim i realizował wielki plan odbudowy okradzionego i zrujnowanego przez zaborców kraju. Akurat teraz we wrześniu będzie 100 lecie podjęcia śmiałej decyzji polskiego Sejmu o budowie portu w Gdyni.

Warto o tym pamiętać i przypominać, bo obecnie też są wielkie opory by cokolwiek robić nowego na większą skalę, bo nie ma pieniędzy, bo to, czy tamto, wtedy jeszcze bardziej nie było pieniędzy!

Niczego nie było, ale był wielki entuzjizm, nadzieja i wiara, że teraz my w wolnej Polsce możemy sami coś robić, możemy sami decydować o sobie i możemy robić wielkie rzeczy. I udało się, realizowano te marzenia, nie było łatwo, w wielkim trudzie i znoju, pocie tysiący robotników i inżynierów, ale efekt tego wysiłku był widoczny, to port w Gdyni i Centralny Okręg

Przemysłowy. To zapewniło Polsce niezależność, chociaż na krótko, ale jednak!

Autorstwo: Jerzy Rozenek

Źródło: Goniec.net