

Giganci nauki PL^{odc. 2}

polscy wynalazcy, odkrywcy i pionierzy nauk ścisłych

Mamy w naszej historii wspaniałych odkrywców i wynalazców, zmieniających losy Polski i świata. Często wiemy o nich niewiele albo zgoła nic. Przez całe dziesięciolecia od wojny byli świadomie zapomniani i niedoceniani. Nadszedł czas, byśmy mogli z dumą o nich mówić i przypominać Polsce oraz światu o wspaniałych rodakach



**Tadeusz
Apolinary
Wenda
(1863–1948)**

PARTNER DODATKU

PARTNERZY MERYTORYCZNI



INSTYTUT
PAMIĘCI
NARODOWEJ



Chwała inżynierom!

Nie jesteśmy wyłącznie narodem ludzi walecznych, całujących kobiety po rękach, nasi rodacy mieli istotny wkład we współczesną cywilizację naukowo-techniczną, w co niektórym tak trudno dzisiaj uwierzyć – mówi prof. Bolesław Orłowski

W roku 2019 ukazał się V tom redagowanego przez pana „Słownika polskich i związanych z Polską odkrywców, wynalazców oraz pionierów nauk matematyczno-przyrodniczych i techniki”. Skąd wziął się pomysł i dlaczego ograniczenie do przedstawicieli nauk ścisłych i techniki?

Bolesław Orłowski: Tom V jest zwięźczeniem tomów, które ukazały się w roku 2015. Znalazły się w nim biografie osób zmarłych po 2015 r., indeksy oraz próba syntetycznej charakterystyki całej zawartej w „Słowniku” zbiorowości.

Ograniczenie do przedstawicieli nauk przyrodniczych, ścisłych i techniki wynika z obserwacji, że w ostatnich dwóch stuleciach Polacy byli tak zaabsorbowani walką o zachowanie narodowej tożsamości oraz odzyskanie i utrzymanie niepodległości, że inne sprawy schodziły na plan dalszy. Polska pamięć historyczna zachowuje wspomnienie głównie o tych, którzy walczyli zbrojnie albo walkę tę wspierali piórem lub pędzlem. Pozytywiści budujący infrastrukturę cywilizacyjną byli obserwowani mniej uważnie. Zdarzało się, że w konfrontacji z „bohaterami walki” stawali w dwuznacznym świetle. Na przykład Stanisław Kierbedź starszy, wybitny inżynier, budowniczy mostów, w tym mostu warszawskiego ochrzczonego jego nazwiskiem, na którego filarach wspiera się dziś most Śląsko-Dąbrowski. Kierbedź, mimo wykształcenia w Rosji i kariery w służbie rosyjskiej zwieńczonej awansem do najwyższej rangi urzędniczej, nigdy nie zatracił poczucia polskości.

Most warszawski wznosił w czasie powstania styczniowego, piastując jednocześnie urząd naczelnika komunikacji w okręgu warszawskim. Po upadku powstania wchodził w skład Rady Administracyjnej Królestwa Polskiego. Przykładem innego rodzaju wybiórczości polskiej pamięci jest biografia Karola Brzozowskiego, uczestnika konspiracji patriotycznych w latach 40. XIX w., politycznego emisariusza polskiej emigracji w Turcji. Pamięta się o nim również jako o poecie, dramaturgu, a nawet znakomitym myśliwym. Mało kto jednak wie, co Brzozowski uważał za swe najważniejsze dzieło. A była to budowa w Turcji 40 tys. km linii telegraficznych. Nie inaczej jest z Ignacym Domeyką, pamiętanym głównie z powodu epizodu filomackiego i przyjaźni z Adamem Mickiewiczem, co nie umknęło historykom literatury. O geologicznych osiągnięciach Domeyki i karierze akademickiej w Chile mało kto pamięta.

Podsumowując, nasz panteon bohaterów ma inny skład niż panteon brytyjski czy amerykański, gdzie obok zasłużonych żołnierzy i wybitnych artystów poczesne miejsce zajmują przemysłowcy, uczeni i wynalazcy.

Jakie były kryteria doboru postaci do „Słownika”?

Sprawa doboru zawsze budzi kontrowersje. Podstawowym kryterium była oryginalność. Rozumiemy przez nią nie tylko osiągnięcia o charakterze międzynarodowym, lecz także osiągnięcia na skalę krajową. Do „Słownika” trafiał więc ktoś, kto skutecznie adaptował w Polsce zagraniczne zdobycze



cywilizacyjne. Stąd typowe dla tego rodzaju publikacji różnicowanie co do rangi uwzględnionych osób. Obok Kopernika i Marii Skłodowskiej-Curie są prekursorzy produkcji farmaceutycznej w Galicji.

Nawet wyrywkowa lektura „Słownika” prowadzi do wniosku, że grupa Polaków, którzy zapisali się na trwałe w światowej nauce i technice, jest liczna. Często są to osoby znane tylko specjalistom z danej dziedziny, bo współczesna nauka i technika w coraz większym stopniu jest dziełem zespołowym. Oryginalny wynalazek pociąga za sobą zwykle liczne modyfikacje i udoskonalenia. Liczba osób w owe udoskonalenia zaangażowanych rośnie bardzo szybko, a przez to wielu zostaje zapomnianych. Zapomnianych niesłusznie. Newton mawiał: „Jeśli widzę dalej, to tylko dlatego, że stoję na ramionach olbrzymów”.

Wiedzę o naukowych i technicznych dokonaniach Polaków trzeba popularyzować także po to, aby zmieniać nasz wizerunek własny. Nie jesteśmy wyłącznie narodem ludzi walecznych, całujących kobiety po rękach, nasi rodacy mieli istotny wkład we współczesną cywilizację naukowo-techniczną, w co niektórym tak trudno dzisiaj uwierzyć.

Rozmawiał prof. Michał Kopczyński

Zapoznana historia symbolu II RP

Gdynia jest jednym z najważniejszych, pamiętanych i uznanych dzieł niepodległej Rzeczypospolitej międzywojennej. Tak się złożyło, że nie zachowała się pamięć o jej twórcy

— PROF. BOLESŁAW ORŁOWSKI —

Przypisywano tę rolę Eugeniuszowi Kwiatkowskiemu, który się od niej wielokrotnie publicznie odżegnywał, stwierdzając, że ojcem Gdyni jest Tadeusz Apolinary Wenda. Bezskutecznie! Nadal powstanie Gdyni przypisywano Kwiatkowskiemu, który się zresztą wydatnie do niego przyczynił. Dlaczego? Bo Kwiatkowski był jedną z niewielu postaci II Rzeczypospolitej, których pozytywna legenda przetrwała. I nie bez powodu kojarzono go z Gdynią i ze sprawami polskiego wybrzeża.

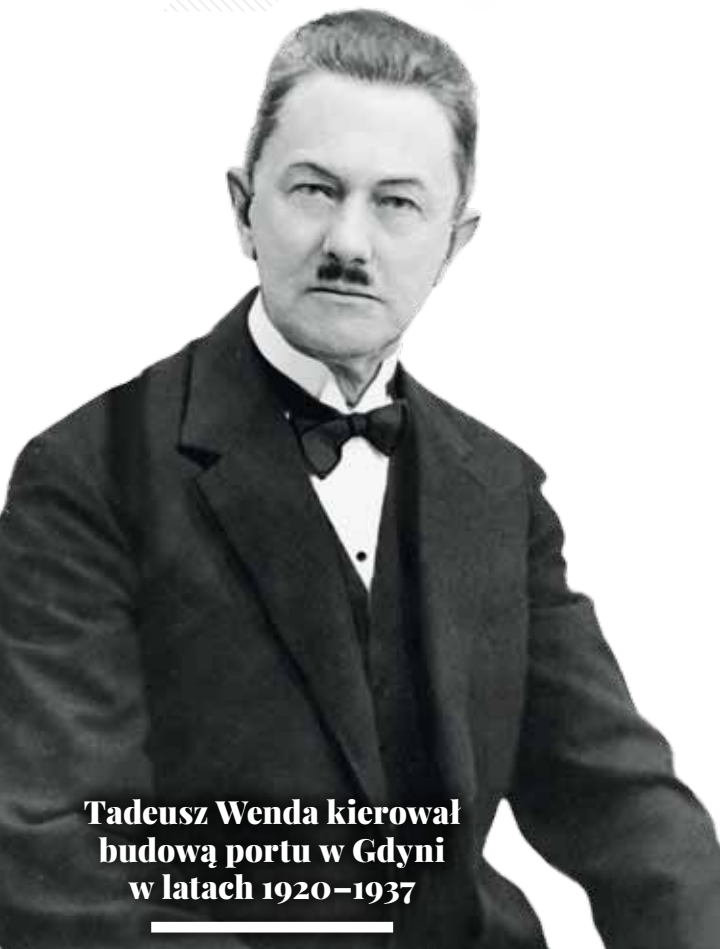
Był jednym z tych, którzy od momentu odzyskania niepodległości kładli nacisk na znaczenie kwestii morskich dla gospodarki państwa. W Polsce tradycyjnie kojarzono to z Gdańskiem. Leżał u ujścia Wisły, więc przez jego port eksportowano polskie zboże, a także produkty naturalne jak czerwiec, potaż czy klepki dębowe na budowę hiszpańskiej Wielkiej Armady. Był miastem hanzeatyckim, często nieposłusznym Rzeczypospolitej. W dużym stopniu niemieckim, co jeszcze pogłębiły porozbiorowe rządy pruskie.

Kiedy wszakże doszło do odzyskania niepodległości w 1918 r., powszechnie liczone, że Gdańsk przypadnie Polsce. Opierano na tym gospodarcze rachuby. Traktat wersalski przyznał mu jednak status wolnego miasta. Czyli w praktyce niemieckiego. Bo takie były etniczne i polityczne realia.

Gdańsk ciążył ku Rzeszy. Nie był przyjazny Polsce. Nie zamierzał spełniać funkcji jej okna na świat w stopniu, który by nas satysfakcjonował.

Zaczęto więc gorączkowo szukać praktycznego sposobu rozwiązania tej kluczowej dla polskiej gospodarki kwestii. Po wnikliwej analizie okazało się, że trzeba zbudować nowy własny port morski. I to uczyniono. Taka w skrócie była geneza Gdyni.





Tadeusz Wenda kierował budową portu w Gdyni w latach 1920–1937

Otworzył Polsce okno na świat

Tadeusz Wenda

(1863–1948)

Na posiedzeniu Państwowej Rady Zabytków w 2015 r. nikt nie miał wątpliwości, że przedwojenna Gdynia stanowi skarb urbanistyczny najwyższej klasy. Ze zdziwieniem natomiast zdecydowana większość zebranych dowiedziała się o istnieniu i roli Tadeusza Wendy. Tak dogłębna była o nim niepamięć. Czas, by to naprawić

PROF. BOLESŁAW ORŁOWSKI

Tadeusz Apolinary Wenda urodził się w Warszawie 23 lipca 1863 r. Był synem Władysława, naczelnika archiwum miejskiego, autora prac historycznych, i Justyny z Matuszewskich.

Po ukończeniu III państwowego gimnazjum realnego, studiował matematykę na uniwersytecie w Warszawie i Petersburgu, gdzie ostatecznie ukończył w 1890 r. Instytut Inżynierów Komunikacji. Początkowo pracował przy budowie kolei w Rosji i w Kongresówce. Od 1906 r. zajął się budownictwem morskim, m.in. przez sześć lat rozbudowywał port w Rewlu (obecnie Tallin w Estonii). Podczas I wojny światowej pracował społecznie w Komitecie Obywatelskim miasta Warszawy, kierując robotami publicznymi, przy których zatrudniano bezrobotnych.

W 1918 r. uczestniczył w komisji organizującej zarząd dróg wodnych w odrodzonej Polsce i był inspektorem żeglugi na Wiśle. Zatrudniony w Ministerstwie Robót Publicznych opracował projekt rozbudowy portu w Gdańsku do mocy przeładunkowej 12 mln ton rocznie. Kiedy w 1919 r. okazało się, że Gdańsk nie da się wykorzystać, w kwietniu 1920 r. badał możliwości zbudowania portu morskiego w Tczewie. Oceniał je negatywnie, co opublikował. W maju tego roku powierzono rozwiązanie problemu polskiego okna na świat Ministerstwu Spraw Wojskowych. Wende mianowano w nim naczelnikiem wydziału budowy portów w Departamencie Spraw Morskich. W tymże miesiącu prze-

prowadził on studia terenowe całego polskiego wybrzeża i osobiście dokonał wyboru miejsca pod przyszły port w rybackiej wsi Gdyni, w dolinie rzeczki Chylonki pomiędzy Kępą Oksywską a Kamienną Górą. Gdynia liczyła wówczas około 1,3 tys. mieszkańców w 132 domach. W dokumentach historycznych wymieniono ją po raz pierwszy w 1224 r. jako własność zakonu cystersów. Wenda opisał powyższą operację i wypływające z niej wnioski w sprawozdaniu „W sprawie wyboru miejsca pod budowę portu morskiego”, opublikowanym ok. 1921 r.

20 października 1920 r. oddelegowano go do dyspozycji przedstawiciela do spraw morskich przy Generalnym Komisarzu Rzeczypospolitej w Wolnym Mieście Gdańsku. Z taką afiliacją rozpoczął w końcu tego roku budowę portu w Gdyni, opracowując szczegółowy projekt techniczny i kierując zaczątkami robót, prowadzonymi sposobem gospodarczym i najprostszymi środkami. Pierwsze powstało drewniane moło długości 550 m na skrzyniach wypełnionych kamieniami, z odgałęzieniem ku północy długości 170 m chroniącym je od fal i przystanią o 150 m nabrzeża. Falochrony stawiano na palach. Przedsięwzięcie stało się budżetowe po 23 września 1922 r., kiedy Sejm powziął uchwałę o budowie portu morskiego w Gdyni. Wtedy zaczęto sadowić betonowe budowle portowe na zatapiających obciążanych skrzyniach żelbetowych z dnem typu Kopenhaga. Tymi obiektami wypełniał się stopniowo port stanowiący jednolitą koncepcyjnie przemysłaną



całość, spełniając warunki samooczyszczania się z lodów. 13 sierpnia 1923 zawinął do niego pierwszy statek pełnomorski (francuski „Kentucky”).

W 1924 r. rząd powierzył budowę utworzonemu w tym celu francusko-polskiemu konsorcjum z udziałem specjalistycznych firm – duńskiej i belgijskiej. Ale prawdziwe przyspieszenie prac nastąpiło w 1926 r. Po przewrocie majowym powstał wówczas rząd, w którym ministrem przemysłu i handlu został Eugeniusz Kwiatkowski. Traktował on Gdynię jako inwestycję priorytetową. Zwłaszcza że wskutek wielkiego strajku górników brytyjskich wzrosło zapotrzebowanie na polski węgiel za granicą. Żeby temu wyzwaniu sprostać, w latach 1927–1933 wybudowano magistralę kolejową Herby–Gdynia długości 551 km (w tym 457 km całkowicie nowych torów), którą też wypada zaliczyć do udanych dzieł II Rzeczypospolitej.

Wenda nadal kierował budową portu. Od 1932 r. był też naczelnikiem wydziału techniczno-budowlanego Urzędu Morskiego w Gdyni. Zbudowano nowoczesne mola, falochrony i baseny. Fundamentowanie przeprowadzały specjalistyczne firmy duńskie. Poziom nabrzeży i terenów portowych ustalono na wysokości 2,5 m powyżej lustra morskiej wody. Głębokość kanału wejściowego i basenu przy Nabrzeżu Francuskim wyniosła 12 m, a większości pozostałych 10 m. Zbudowano nowoczesne zaplecze portu, w tym łuszczarnię ryżu w jasne i bure poziome pasy, eksponowaną na wielu pocztówkach.

Wzrastały możliwości przeładunkowe portu i liczba zawijających do niego statków, która w 1937 r. wyniosła 5759. Powstał port nowoczesny o powierzchni 1,4 tys. ha i łącznej długości nabrzeży wynoszącej 12,8 km. Obsługiwało go 87 mechanicznych urządzeń przeładunkowych o łącznej nośności 300 ton. Zaplecze zaś stanowiło 57 magazynów o łącznej powierzchni składowania wynoszącej 60 tys. mkw. W 1938 r. przeładowano w nim 8,7 mln ton towarów, co stanowiło blisko połowę obrotów naszego handlu zagranicznego.

Obok portu wyrosło wielkie nowoczesne miasto. W 1939 r. liczba mieszkańców



Gdyni osiągnęła 120 tys., co dawało jej miejsce w pierwszej dziesiątce miast Polski. Liczbą ludności ustępowała wyraźnie tylko Warszawie, Łodzi, Lwowowi, Krakowowi i Poznaniowi. Miała też 8,5 tys. budynków.

Wenda kierował budową portu do 1937 r., kiedy przeszedł na emeryturę. „Dzieje budowy portu gdyńskiego” zamieścił w publikacji zbiorowej „XV lat polskiej pracy na morzu” (Gdynia 1935). Referat „Rzut oka na warunki powstania portu w Gdyni” wygłosił na Kongresie Inżynierów Portowych Krajów Bałtyckich i Skandynawskich, jaki odbył się w Gdyni w maju 1938 r. Jego tekst opublikowano po polsku i po francusku.

Odznaczony został Krzyżem Oficerskim Orderu Odrodzenia Polski, francuską Legią Honorową V klasy i duńskim Orderem Danebrog.

Zmarł w Komorowie pod Warszawą 8 września 1948 r. i został pochowany na cmentarzu Powązkowskim (kw. 139).



Eugeniusz Kwiatkowski
w 1937 r. zainicjował
utworzenie Centralnego
Okręgu Przemysłowego

Eugeniusz Felicjan Kwiatkowski urodził się 30 grudnia 1888 r. w Krakowie. Był synem Jana, prawnika, urzędnika kolei galicyjskich, oraz Wincentyny Maszczyńskiej. Kształcił się od 1898 r. w Gimnazjum im. Franciszka Józefa we Lwowie, a od 1903 r. w prywatnym gimnazjum jezuickim w Bąkowicach koło Chyrowa, które ukończył z odznaczeniem. W latach 1907-1910 studiował na wydziale chemii technicznej Szkoły Politechnicznej we Lwowie (tam związał się z ruchem niepodległościowym), a następnie w Königl. Bayerische Technische Hochschule w Monachium, specjalizując się w dziedzinie barwników syntetycznych. Była to wiodąca wówczas gałąź wiedzy chemicznej, która umożliwiła Niemcom wyprzedzić przemysł barwierski Francji i Wielkiej Brytanii oparte na naturalnych surowcach uprawianych w koloniach. W rezultacie Brytyjczycy pod koniec I wojny światowej mieli problemy z barwieniem swych mundurów.

Strateg

Eugeniusz Kwiatkowski

(1888-1974)

Sprawy Gdyni i problemu z jej ojcostwem nie sposób w pełni zrozumieć bez zapoznania się z życiem i działalnością Eugeniusza Kwiatkowskiego. A przy okazji poczynić liczne spostrzeżenia pozwalające stwierdzić, czym w istocie różniła się II Rzeczpospolita od PRL

PROF. BOLESŁAW ORŁOWSKI

Kwiatkowski uzyskał dyplom w 1912 r. Po odbyciu praktyki w Monachium pracował w gazowniach miejskich we Lwowie i w Lublinie. W 1916 r. zaciągnął się do Legionów, następnie służył w Wojsku Polskim (w listopadzie 1918 r. uczestniczył w rozbrajaniu wojsk niemieckich). Od marca 1919 r. pracował w Ministerstwie Robót Publicznych. W 1920 r. związał się ze spółką akcyjną Polskie Towarzystwo Gazownicze, zajmującą się suchą destylacją drewna. Podczas wojny polsko-bolszewickiej kierował sekcją chemiczną Głównego Urzędu Zaopatrzenia Armii, egzekwując dostawy z fabryk chemicznych na Pomorzu.

W tym czasie zaczął publikować artykuły omawiające potrzeby i wskazane kierunki rozwoju przemysłu chemicznego w Polsce, akcentując zwłaszcza znaczenie przetwórstwa gazu ziemnego oraz przemysłu azotowego. Od 1922 r. wykładał chemię węgla i gazownictwo na Politechnice Warszawskiej.

W kwietniu 1923 r. z rekomendacji prof. Ignacego Mościckiego objął stanowisko dyrektora Państwowej Fabryki Związków Azotowych w Chorzowie. Zwiększył produkcję nawozów azotowych, uruchomił nowe działy i technologie, m.in. wytwarzanie skoncentro-

wanej wody amoniakalnej, skroplonego amoniaku, kwasu azotowego, azotan amonu, salmiaku oraz syntetycznej saletry sodowej. Skutecznie też propagował te, nowe na polskim rynku wyroby.

W tym okresie interesował się już żywo problematyką morską, mającą wówczas - wobec nieprzyjaznych stosunków z Niemcami - ważne znaczenie gospodarcze.

Po przewrocie majowym Kwiatkowski został z nadania prezydenta Mościckiego w czerwcu 1926 r. ministrem przemysłu i handlu w gabinecie Kazimierza Bartla. Dbając na tym stanowisku o sprawy Górnego Śląska, zajął się intensywnie wspieraniem budowy portu w Gdyni, co trwale zapamiętano jako jedną z głównych jego zasług. Mimo że wielokrotnie publicznie oświadczał, iż prawdziwym twórcą Gdyni jest Tadeusz Wenda. Rozwijanie polskiego handlu morskiego stało się jednym z jego priorytetowych celów. W listopadzie 1926 r. utworzył Przedsiębiorstwo Państwowe „Żegluga Polska”. Wygłaszał na ten temat odczyty (m.in. 9 grudnia 1928 r. na Uniwersytecie Poznańskim), na jego zlecenia powstawały propagujące problematykę morską filmy: „Praca Polski na morzu” (1928), „Nasza praca na morzu” (1930).

Kwiatkowski próbował walczyć z wielkim kryzysem. Zwiększał zamówienia dla krajowego przemysłu zbrojeniowego, próbował przyciągnąć do Polski kapitał zagraniczny, dbał o zrównoważenie budżetu. Jednym z jego sukcesów była Powszechna Wystawa Krajowa w Poznaniu (1929). Mimo jego wysiłków negatywnego wpływu kryzysu nie dało się jednak zniwelować. A ponieważ niechętny mu był marszałek Piłsudski, mimo poparcia prezydenta Mościckiego w grudniu 1930 r. utracił stanowisko oskarżany o „radosną twórczość gospodarczą”.

Od lutego 1931 r. był naczelnym dyrektorem zbudowanej w 1928 r. wielkiej nowoczesnej Państwowej Fabryki Związków Azotowych w Mościcach koło Tarnowa, a od 1933 r. Zjednoczonych Fabryk Związków Azotowych w Chorzowie i w Mościcach. Na tym stanowisku odnosił sukcesy w propagowaniu nawozów sztucznych. Przygotował też do produkcji oryginalną polską metodę wytwarzania sody i salmiaku wywołaną przez Tadeusza Hoblera.

Od 1932 r. był członkiem Rady Banku Polskiego. Uczestniczył w dyskusji na temat ukierunkowania polskiej gospodarki, publikując m.in. „Bałtycką orientację gospodarczą i polityczną współczesnej Polski” (1933), „Politykę morską Polski” (1935). Najważniejszy i do dziś pamiętany był jego esej „Dysproporcje. Rzecz o Polsce przeszłej i obecnej” (1931). Kwiatkowski opowiadał się w nim za reformą rolną i polityką ewolucyjnego postępu społeczno-gospodarczego. Publikacja ta wywołała szeroki odzew. W 1934 r. powołano go na członka Akademii Nauk Technicznych w Warszawie, w 1936 r. na członka honorowego Polskiego Towarzystwa Chemicznego, a w 1937 r. na członka zwyczajnego Towarzystwa Naukowego Warszawskiego i prezesa Rady Naukowej Chemicznego Instytutu Badawczego w Warszawie.

Śmierć marszałka Piłsudskiego oraz niepowodzenia deflacyjnej polityki gospodarczej „rządów pułkowników” umożliwiły prezydentowi Mościckiemu powołanie w październiku 1935 r. Kwiatkowskiego na stanowisko wicepremiera do spraw gospodarczych i ministra skarbu w gabinecie Mariana Zyndrama-Kościałkowskiego. W kon-

sekwencji Kwiatkowski praktycznie kierował aż do września 1939 r. życiem gospodarczym kraju. Obejmując stanowisko, przyznał, że nieco przeinwestował w okresie koniunktury lat 1926–1929. Przedstawił też zarys programu obejmujący m.in. konieczność zahamowania spadku konsumpcji, obronę polskiego stanu posiadania przed ekspansją kapitału zagranicznego, reformę podatkową i oddłużenie rolnictwa.

W 1937 r. zainicjował utworzenie Centralnego Okręgu Przemysłowego. W tzw. trójkącie bezpieczeństwa, czyli na oddalonym od niebezpiecznych granic obszarze w widłach Wisły, Sanu



Po przewrocie majowym Eugeniusz Kwiatkowski został z nadania prezydenta Mościckiego w czerwcu 1926 r. ministrem przemysłu i handlu. Niechętny mu był jednak marszałek Piłsudski i w grudniu 1930 r. utracił stanowisko oskarżany o „radosną twórczość gospodarczą”

i Dunajca, postanowiono zbudować około 400 ultranowoczesnych zakładów przemysłowych, stanowiących w razie wojny zaplecze frontu. Miały one zwiększyć potencjał obronny Polski, wykorzystać bogactwa naturalne (m.in. gaz ziemny i energię wodną) i dać zatrudnienie miejscowej ludności. Przed wybuchem wojny zdołano uruchomić ich około stu. W tym m.in. produkcję dział, obrabiarek i stali szlachetnej w Stalowej Woli, produkcję polskiego kauczuku syntetycznego KER w Dębicy. COP miał uratować II Rzeczpospolitą, której brakowało potencjału przemysłowego.

W 1938 r. Kwiatkowski przedłożył Sejmowi perspektywiczny 15-letni plan inwestycyjny, przewidujący rozbudowę potencjału obronnego do 1942 r., komunikacji do 1945 r., poprawę położenia wsi do 1948 r., urbanizację i uprzemysłowienie kraju do 1951 r., zatarcie różnic pomiędzy Polską A i Polską B do 1954 r.

Okres II wojny światowej Kwiatkowski spędził internowany w Rumunii, pracując nad „Zarysem dziejów gospodarczych świata”, którego I tom ukazał się w Warszawie w 1947 r. (II tom zaś nie uzyskał w PRL zgody cenzury).

Wrócił do kraju w lipcu 1945 r. na zaproszenie nowych władz, pragnąc dopomóc w odbudowie. Jako Delegat Rządu do spraw Wybrzeża walczył się przyczynił do przywrócenia zdolności operacyjnych portom w Gdańsku, Gdyni i Szczecinie. Autorytet Kwiatkowskiego przyciągnął do pracy na Wybrzeżu wielu specjalistów, także z emigracji.

Był pełen zapału. Opublikował w 1945 r. „Budujemy nową Polskę nad Bałtykiem” i „O przyszłości Polski nad morzem”. Na posiedzeniu Komisji Morskiej Krajowej Rady Narodowej w Gdańsku postulował opracowanie kompleksowego programu rozbudowy systemu wodnego, regulację Wisły, budowę kanału żeglownego łączącego Odrę z Dunajem, budowę portu morskiego do przeładunku ropy naftowej wraz z rafinerią. Wykładał w Wyższej Szkole Handlu Morskiego w Sopocie i w Szkole Nauk Politycznych Uniwersytetu Jagiellońskiego. W latach 1947–1952 był posłem na Sejm.

Kwiatkowski lansował gospodarowanie Wybrzeżem przez tworzenie związków miast. Nie było to zgodne z celami władz, które 31 stycznia 1948 r. zlikwidowały Delegaturę, pozbawiły Kwiatkowskiego majątku Owczary koło Olkusza (wcześniej nieobjętego reformą rolną) i zakazały mu wykładania na uczelniach. Dopiero w 1956 r. przyznano mu emeryturę dla zasłużonych.

Mieszkał z rodziną w Krakowie, pisząc książki o przemyśle chemicznym i jego historii. Interesował się literaturą piękną (zwłaszcza twórczością Anatole'a France'a) i operą. Przypomniano sobie o nim w epoce Gierka, na krótko przed śmiercią. W lipcu 1974 r. Uniwersytet Gdański nadał mu doktorat honoris causa nauk ekonomicznych.

Kwiatkowski zmarł 22 sierpnia 1974 r. Uroczystości pogrzebowe na cmentarzu Rakowickim celebrował ówczesny kardynał Karol Wojtyła, który powiedział o zmarłym, że był wielki w swojej skromności i skromny w swojej wielkości.

Giganci nauki PL

polscy wynalazcy, odkrywcy i pionierzy nauk ścisłych

Kolejny odcinek ukáže się 10 maja



w tygodniku **SIECI**

ALEKSANDER WASIUTYŃSKI
– światowej sławy naukowiec,
ekspert w dziedzinie kolejnictwa

Więcej o bohaterach tego i następnym
dodatków z serii „Giganci nauki PL”
w serwisie YouTube na kanale: **IPNtv**



PARTNERZY
MERYTORYCZNI



INSTYTUT
PAMIĘCI
NARODOWEJ



rys. Krzysztof Wyrzykowski



2. MIĘDZYNARODOWY FESTIWAL FILMOWY
O TOTALITARYZMACH
ECHA KATYNIA

www.TOTALITARYZMY.pl
15 — 18 kwietnia 2021

**20 NIEZWYKŁYCH FILMÓW O LUDZIACH, PAMIĘCI,
TOTALITARYZMIE**

**OGLĄDAJ ON-LINE
ZA DARMO**



INSTYTUT
PAMIĘCI
NARODOWEJ