

MINIPODRECZNIK dla uczniów

Droga do MORZA

Droga do portu



Marcin Szerle

Droga do morza

Droga do portu

*Inwestycja w wiedzę wypłaca
najlepsze odsetki*

Benjamin Franklin (1706–1790) – polityk i naukowiec

Dedykuję tę książeczkę moim chrześniaczkom – Karinie i Aleksandrze. Czytajcie!

Marcin Szerle – studiowałem na Uniwersytecie Gdańskim, zostając historykiem i muzealnikiem. Teraz kieruję Działem Historycznym Muzeum Miasta Gdyni, w którym wcześniej przez wiele lat byłem edukatorem, prowadzącym lekcje dla dzieci i młodzieży. Jestem też przewodnikiem turystycznym po Trójmieście. Czytam, piszę i dużo mówię – o Gdyni, jej przeszłości, dawnych mieszkańcach oraz zabytkowej architekturze. Nie przymuszam (a przynajmniej się staram).



Droga do morza

Dla młodych ludzi powoli wkraczających w dorosłość stulecie może wydawać się wiecznością. Nawet wydarzenia sprzed 80 lat, kiedy waszych dziadków nie było jeszcze na świecie, są często trudne do wyobrażenia. Właśnie (mniej więcej) w tym zakresie czasu – między 1918 a 1939 r., odrodzona Rzeczpospolita Polska przechodziła niezwykłą przemianę. Tuż po wojnie światowej, zwanej Wielką Wojną (ale nie pierwszą, bo jeszcze nie doszło do drugiej), odzyskaliśmy niepodległość. Stąd coroczne uroczystości 11 listopada. Kilkanaście miesięcy później zaczęliśmy przejmować we władanie część Pomorza. 10 lutego 1920 r. w Pucku, podczas ceremonii symbolicznych zaślubin, powitaliśmy Bałtyk jako naszą granicę. Dla kraju – jego północny koniec, ale zarazem... początek. Początek Polski morskiej – pracy, podróży, przygody.

Na wybrzeże, do Gdyni i jej portu można było dojść lub dojechać – konno, rowerem, a najczęściej koleją. Dotarcie samochodem sprawiało trudności przez wszechobecne wertepy oraz niewielką liczbę aut. Jednak przede wszystkim państwo i społeczeństwo miały pokonać inną drogę do morza. Taką, która odbywała się w umysłach. Musieliśmy zrozumieć, jak ważny dla Polski jest Bałtyk. Działać, aby mądrze wykorzystać jego bogactwo i możliwości, które dawał. Uwierzyć, że należy go obronić i utrzymać. Grono wspaniałych, przewidujących ludzi wskazało nam ten kierunek, a zaangażowanie tysięcy innych doprowadziło do budowy portu, floty, powstania miasta Gdyni, wzmocnienia Pomorza i reszty kraju. Polska droga do morza to nie tylko jedna, wielka historia, ale też wiele mniejszych, lokalnych, społecznych czy rodzinnych. Może również dotyczących przeszłości waszych bliskich?

Dr Marcin Szerle „Droga do morza. Droga do portu”

Copyright © Marcin Szerle i Fundacja „Towarzystwo Projektów Edukacyjnych”, Warszawa 2021

Wydawca – Towarzystwo Projektów Edukacyjnych

Korekta językowa i redakcyjna – Kaja Gzyło

Projekt graficzny i łamanie – Joanna Skoczowska

Źródła ilustracji: Muzeum Miasta Gdyni MMG (muzeumgdynia.pl, gdyniawsieci.pl), Narodowe Archiwum

Cyfrowe NAC (audiovis.nac.gov.pl), Muzeum Etnografii i Przemysłu Artystycznego we Lwowie MEPAL

Fot. na okładce – Widok na Molo Węglowe, 1926 r., fot. Roman Morawski, MMG

Fot. s. 3 – Blankiet telegramu (fragment), l. 1920–1939, MMG

Niniejsza publikacja jest integralną częścią projektu realizowanego przez Towarzystwo Projektów Edukacyjnych z Narodowym Bankiem Polskim w ramach programu edukacji ekonomicznej.

ISBN 978-83-66376-25-0



Niepodległa

Rzeczpospolita końca 1918 r., tuż po odzyskaniu niepodległości, różniła się nie tylko od obecnej, ale i tej o kilka lat późniejszej – z lat 20. i 30. Nie miała do końca ustalonego terytorium, o które walczone w powstaniu wielkopolskim, trzech powstaniach śląskich oraz wojnie z Rosją bolszewicką. Równocześnie o korzystny przebieg granic zabiegano działaniami dyplomatycznymi. Poza Polską pozostawały wówczas przemysłowe Katowice i znaczna część Śląska, większość Wielkopolski, historyczny Toruń i Pomorze (wówczas jeszcze niemieckie) i ogromne tereny na wschodzie. Polskie były Kielce – ważny ośrodek administracyjny. Również przygraniczny Przemyśl (później do granicy wschodniej miał ponad 200 km!). Piotrków Trybunalski, wówczas znany jako Piotrków, znajdował się ok. 150 km od zachodniej granicy, podczas gdy dziś leży w centrum kraju. O Szczecinie, jako

mieście w obrębie Polski, nikt wówczas nie myślał (a nawet nie marzył).

Poważnie nastawiano się za to na odzyskanie portowego Gdańska – jeszcze 150 lat wcześniej miasta o ogromnym znaczeniu gospodarczym. Bo jak bez niego odzyskiwać Pomorze, jak wracać nad Bałtyk? Tymczasem w ramach **traktatu pokojowego**, który 28 czerwca 1919 r. zawarto w Wersalu pod Paryżem, ustanowiono Wolne Miasto Gdańsk. Było to niewielkie państwo obejmujące Gdańsk i jego bliskie sąsiedztwo na wschodzie i południu oraz historyczną Oliwę i lotniskowy Sopot. Pozostawało w bliskiej relacji z Polską, której przydzielono w nim tereny, budynki i urzędy, również portowe. Politycznie Gdańsk kierował się jednak ku nowemu



■ Mapa II RP, I. 1921–1926, Franciszek Karpowicz, Warszawa, MMC

■ Po lewej: plakat, 1931 r., repr., Piotr Jamski, MEPAL

państwu niemieckiemu i, co pokazał czas, Polska nie była w stanie w pełni korzystać ze swoich praw. Okazało się zatem, że choć bez Gdańska nie można się obyć, wręcz było trzeba...

Polska Józefa Piłsudskiego – żołnierza i polityka, a wówczas Naczelnika Państwa, musiała wywalczyć swoje granice, połączyć trzy różniące się części (wcześniej zabory: rosyjski, pruski i austriacki), ukształtować swoje władze, ujednolicić prawodawstwo i pokonać trudności gospodarcze. Kraj był wyniszczony wojną i osłabiony. Miał charakter przeważnie rolniczy, z niewielkimi ośrodkami przemysłowymi. Wyjątek stanowił tu Śląsk i największe miasta. Wielu potrzebnych towarów nie produkowano, zatem musiano je sprowadzać za **dewizy**. Aby je pozyskać, należało sprzedawać za granicą wytwory własnej **gospodarki** – surowce lub płody rolne. **Eksport** Polski międzywojennej mógł oprzeć się głównie na węglu oraz drewnie, zbożu, cukrze i mięsie. Wymiana z sąsiadami nie wystarczała, rynków zbytu (sprzedaży) trzeba było szukać dalej, za morzami. Najlepiej, kierując towary przez własny port, na swoich statkach z rodzimą obsługą. Bez pośredników i obcych załóg było taniej. W **budżecie** ogarniętego kryzysem kraju liczyła się każda złotówka, a właściwie każda... marka.

Finanse

Już ponad 1000 lat temu wprowadzono w Polsce własny **pieniądz** – srebrnego denara. Uczynił to Bolesław Chrobry. Z czasem pojawiały się kolejne systemy pieniężne i dziesiątki różnych **monet**. Dopiero w XIX w. zastąpiły je **waluty** obce – ówczesnych zaborców. W 1916 r. na części dawnych ziem Polski Niemcy wprowadzili markę polską. Kojarzyła

■ I. J. Paderewski w Poznaniu, 27.12.1918, NAC

Czy wiesz, że...

Układ (**traktat wersalski**) kończący pierwszą wojnę światową wszedł w życie dopiero 10 stycznia 1920 r. Tego dnia Polska powróciła nad Bałtyk.

Dewizy to różne środki pieniężne (pieniądze, złoto i platyna) płatne poza danym państwem, czyli w obrocie międzynarodowym.

Gospodarka to system gospodarstw domowych, rolnych, firm, instytucji finansowych, instytucji państwa. Oddziałując wzajemnie na siebie, tworzą więzi.

Eksport to sprzedaż i wywóz towarów, usług, metod lub wynalazków za granicę (poza kraj producenta).

Budżet państwa to plan finansowy państwa, w którym ujmuje się przewidywane dochody i wydatki na kolejny okres.



■ Posiedzenie sejmowej komisji budżetowej, 1924 r., NAC

Przed wprowadzeniem **pieniędzy** używano placideł. Były to wartościowe przedmioty, na przykład kawałki metali, surowce lub tkaniny.

Miejscami, w których można oglądać wyjątkowe **monety** (i nie tylko), są Krakowski Salon Ekonomiczny Narodowego Banku Polskiego oraz Europejskie Centrum Pieniądza przy Muzeum Okręgowym w Bydgoszczy.

Waluta to pieniądz oficjalnie obowiązujący w danym kraju.

Sejm to organ władzy ustawodawczej. Obok senatu jedna z izb parlamentu.

Ustawa to powszechnie obowiązujący dokument (akt prawny) wydawany przez parlament, w Polsce przez Sejm.

Bank jest podstawową instytucją zajmującą się pośrednictwem finansowym. Przyjmuje wkłady pieniężne, udziela kredytów, prowadzi rachunki bankowe. Może być państwowy, prywatny lub spółdzielczy (zrzeszający grupę osób).

się jednak z niemiecką, dlatego 28 lutego 1919 r. **Sejm** odrodzonej Rzeczypospolitej uchwalił **ustawę** przyjmującą złotego polskiego. Pod dokumentem widnieje podpis wielkiego pianisty, kompozytora i polityka Ignacego Jana Paderewskiego, wówczas premiera.

Zanim złoty trafił do kieszeni, portfeli czy **banków**, minęło kilka niezwykle trudnych lat. W powojennej Europie panował kryzys gospodarczy. Rosła **inflacja**, niekiedy bardzo szybko. Państwo polskie miało ograniczone wpływy pieniądza i doświadczyło deficytu budżetowego – sytuacji, w której nie miało już środków na niezbędne wydatki. Wyobraźmy sobie, że pod koniec 1918 r., aby kupić jednego dolara USA, trzeba było wydać 9 marek polskich. Pięć lat później 1 dolar kosztował już ponad 9 milionów marek polskich! Sytuację unormował ekonomista i polityk Władysław

Grabski, który w grudniu 1923 r. zasiadł na stanowiskach premiera i ministra skarbu. Podczas swojego urzędowania między innymi ograniczył wydatki oraz przeprowadził ważną reformę walutową. **Rozporządzenie** prezydenta RP Stanisława Wojciechowskiego z 28 kwietnia 1924 r. wprowadziło do obiegu złotego. W ciągu kilku miesięcy wycofano wszystkie wcześniejsze marki polskie. Międzywojenny złoty pozostał w użyciu do 1940 r. Wtedy zastąpił go inny złoty, wprowadzony przez niemieckiego okupanta. Natomiast Bank Polski S.A. działający na emigracji zlecił przygotowanie i druk banknotów złotych, które jednak nigdy nie zostały wprowadzone do obiegu. Po wojnie większość z nich zniszczono, a zachowane egzemplarze są kolekcjonerskimi unikatami. Od 1944 r. władze komunistyczne emitowały nowe pieniądze, ale zachowały nazwę „złoty”, potem tę nazwę utrzymał **Narodowy Bank Polski**. I tym sposobem złoty jest z nami od niemal 100 lat.

Na polskich złotych widniała nazwa **Banku Polskiego**. Była to nowa,

■ Widok na pl. Konstytucji w Gdyni, 1938 r., fot. Marek Nostrum, Rumia, MMG



Czy wiesz, że...

Inflacja to wzrost cen. Kiedy jest nagły, mówimy o hiperinflacji. Czasem zdarzało się, że wypłacana pełna pensja następnego dnia nie wystarczała na zakup podstawowych produktów. **Rozwinięcie tej i pozostałych definicji znajdziesz na www.drogadomorza.pl**

Rozporządzenie to wykonawczy akt prawny, wydawany przez określone organy władzy. Służy do realizacji postanowień ustawy.

Narodowy Bank Polski – założony w 1945 r. bank państwowy, później i obecnie bank centralny, który jest odpowiedzialny m.in. za emisję (wprowadzanie do obiegu) banknotów i monet, organizowanie rozliczeń pieniężnych, prowadzenie polityki pieniężnej, zarządzanie rezerwami dewizowymi oraz prowadzenie bankowej obsługi budżetu państwa.

Na polskich złotych już w 1919 r. drukowano nazwę „**Bank Polski**”, mimo iż zaczął on działać po 5 latach. Cały ten czas banknoty składowano w magazynach.

Spółka to działalność osób, które mają wspólny cel. W **spółce akcyjnej** założyciele wnoszą wkład finansowy lub rzeczowy, otrzymując w zamian akcje spółki. Ich wartość może się zmieniać.

Bank centralny to instytucja prowadząca politykę pieniężną oraz emitująca walutę danego kraju. Jej najważniejszym zadaniem jest utrzymanie stabilnego poziomu cen, często obsługuje również budżet państwa, zarządza rezerwami, nadzoruje system płatniczy. W ówczesnej Rzeczypospolitej najbliższy tej roli był Bank Polski.

Inwestycja to nakłady, nie tylko finansowe, ponoszone na przedsięwzięcie, które w przyszłości da korzyści, np. dochód. Inwestować można też (a nawet trzeba) w swoje wykształcenie – tu korzyści mogą przyjść po wielu latach nauki.

Kredyt to umowa, w której bank oddaje zainteresowanemu określoną kwotę środków pieniężnych, na konkretny cel i określony czas. Spłaca się ją wraz z odsetkami (o nich jest na s. 10).

Obligacje to papiery wartościowe, które są potwierdzeniem długu oraz zobowiązaniem do jego spłaty wraz z ustalonymi odsetkami (kuponami).

Przez **kapitał** rozumiemy dobra lub środki finansowe, przy odpowiednim wykorzystaniu mogące przynosić dochód. Kapitał może być też ludzki – to osoby z wiedzą, umiejętnościami i doświadczeniem.



■ Skarbiec Banku Polskiego w Warszawie, I. 1924–1939, NAC

■ Banknot, emisja 1936 r., MMG



powołana na początku 1924 r. **spółka akcyjna**. Miała wielu właścicieli (akcjonariuszy) – było ich 176 tys. Innym bankiem założonym z inicjatywy Władysława Grabskiego był Bank Gospodarstwa Krajowego – niezwykle ważny dla budujących się Gdyni i portu (o czym będzie później). Wybitny ekonomista na nowo zorganizował też inne instytucje – Państwowy Bank Rolny i Pocztową Kasę Oszczędności.

Żaden z banków nie wypełniał jednak wszystkich zadań **banku centralnego**, którym dziś jest Narodowy Bank Polski. W oparciu o banki państwowe lub powiązane ze

skarbem państwa (majątkiem państwa), prowadzono działalność mającą sprzyjać **inwestycjom**. Oferowano przystępne **kredyty**, w celu napędzenia gospodarki. Emitowano też **obligacje**, gromadząc niezbędny **kapitał** finansowy. Ten zaś był potrzebny, tym bardziej po podjęciu decyzji o budowie portu morskiego.

Port tymczasowy

Bardzo szybko, bo 28 listopada 1918 r., przy Ministerstwie Spraw Wojskowych powołano Marynarkę Wojenną. Pół roku później powstał niezwykle ważny Departament do spraw Morskich kierowany przez wiceadmirala Kazimierza Porębskiego – doświadczonego marynarza i dowódcę. Zakres pracy urzędu obejmował całą polską **gospodarkę morską**. Dzięki temu decyzje zapadały szybko i można było działać jeszcze skuteczniej. Polska miała też swoje przedstawicielstwo w Wolnym Mieście Gdańsku, a w stolicy funkcjonowała Sejmowa Komisja Morska. Nasze okręty stacjonowały wówczas głównie na rzekach, podczas wojny z Rosją bolszewicką 1920 r. pisać piękną kartę swojej historii.

Już w kwietniu 1920 r. na polskie wybrzeże skierowano doświadczonego inżyniera Tadeusza Wendę. Jego zadaniem był przegląd terenów i miejscowości nadmorskich pod kątem lokalizacji przystani. W pierwszej kolejności myślano o porcie wojennym, gdyż zorganizowanie go w Gdańsku lub w Tczewie było niekorzystne (blokada ujścia Wisły mogłaby łatwo uwięzić flotę). Oceniając ukształtowanie linii brzegowej, głębokość wód morskich, bliskość dróg i kolei, dostępność terenu (prywatny trzeba było wykupić wraz z zabudową), Wenda wskazał na obszar między wsią Gdynia a leżącym na wysoczyźnie Oksywiem. Dawna dolina rzeczna, położona tuż nad poziomem morza, podmokła i słabo zagospodarowana, była dobrą perspektywą dla portu wewnętrznego, który planował wykopać w głąb lądu. Z kolei głębokość zatoki pozwalała na cumowanie większych jednostek przy wyprowadzonych kilkusetmetrowych pirsach (molo). To miał być port zewnętrzny. Wsluchując się w potrzeby lokalne, jeden z dwóch tymczasowych pomostów chciano przeznaczyć dla rybaków Gdyni i okolic, którzy dotąd zmuszeni

■ Budynki portowe przy tymczasowym molo, l. 1923–1925, fot. Roman Morawski, MMG



Czy wiesz, że...

Gospodarka morską to działalność ludzi związana ze środowiskiem morskim. Polega na przykład na korzystaniu z dostępnych dóbr morza, produkcji, przetwórstwie i usługach.

Na **handel** składają się transakcje kupna i sprzedaży towarów i usług. Wiąże się z przepływem pieniędzy. W przypadku wymiany z innym państwem mowa o handlu zagranicznym.

Administrowanie to prowadzenie czegoś, na przykład projektu.

S/s to zapis skrótowy użyty do łatwiejszego określania typów jednostek. Tu oznacza statek parowy (steam ship). **M/s** to statek motorowy (czyli napędzany paliwem), a **s/y** to jacht żaglowy.

Bandera to flaga wywieszana na statku lub okręcie. Wskazuje na przynależność do danego państwa.



■ Znaczek na pamiątkę Święta Morza, 1932 r., Gdynia, MMG

■ Święto Morza, Gdynia, 31.07.1932 r., NAC

państwa. Kilkanaście miesięcy trwały dyskusje prowadzące do przyjęcia *Ustawy z dnia 23 września 1922 roku o budowie portu w Gdyni*. Dzięki niej można było co

Budzące się życie morskie Polski

„Gazeta Warszawska”, nr 344, 25.11.1928



■ Port tymczasowy przed uroczystym otwarciem, 04.1923 r., fot. Georg Engler, MM

byli wyciągać łodzie na piasek plaży. Wizja portu **handlowego** była wówczas mglista – cały czas liczone, że uda się korzystać z portu w Gdańsku.

W gronie osób wierzących w ideę portu w Gdyni, polskiej floty i czynnej żeglugi byli między innymi Julian Rummel, organizator i **administrator** różnych inicjatyw morskich oraz ówczesny kapitan Marynarki Wojennej Józef Unrug. Oba zależało, by Polska miała jak największy wpływ na inwestycję. Dlatego w kręgach decyzyjnych, w Warszawie, namawiano do zainteresowania się morzem, do zwrócenia się ku niemu.

Pomimo tego podjęte na początku 1921 r. prace toczyły się powoli. Prowadziło je Towarzystwo Robót Inżynierskich „TRI” z Poznania. Równocześnie wykonano połączenie kolejowe przez Kokoszki (dziś dzielnica Gdańsk), które omijało Wolne Miasto Gdańsk. Dzięki niemu polskie pociągi jadące do Gdyni i dalej na północ nie musiały dwukrotnie przekraczać granicy państwa. Kilkanaście miesięcy trwały dyskusje prowadzące do przyjęcia *Ustawy z dnia 23 września 1922 roku o budowie portu w Gdyni*. Dzięki niej można było co

rok wpisywać do budżetu państwa środki na niego. Inwestycja powoli stawała się ważna w skali całego kraju. Od 1922 r. prace budowlane w porcie nadzorowało Ministerstwo Przemysłu i Handlu, sprawę portu wojennego na Oksywiu prowadziło później Ministerstwo Spraw Wojskowych. Angażowały się Ministerstwo Skarbu oraz Ministerstwo Robót Publicznych, a także władze wojewódzkie, powiatowe i lokalne. Dla lepszej wymiany informacji organizowano spotkania grup roboczych, a od 1927 r. działała Stała Komisja do spraw Rozwoju Portu i Miasta Gdyni.

Dzięki pracy specjalistów i robotników ściągniętych z całego Pomorza 29 kwietnia 1923 r. uruchomiono Tymczasowy Port Wojenny i Schronisko dla Rybaków. Otwierał go sam prezydent RP Stanisław Wojciechowski. Była to pierwsza gdyńska przystań, jeszcze drewniana, ale dość okazałych rozmiarów. Dłuższe moło miało 550 m (plus boczna tak zwana ostroga 170 m), krótsze – rybackie – 150 m. Po kilku miesiącach, 13 sierpnia 1923 r., do portu wpłynął pierwszy pełnomorski, zagraniczny statek – s/s „Kentucky”. Wkrótce w Gdyni zaczęli pojawiać się marynarze obcych **bander**. Dodawało jej to wyjątkowej specyfiki i morskiego, nie zawsze spokojnego, charakteru.

Gdynia

Po raz pierwszy pojawiła się w źródłach pisanych w 1253 r. i przez szereg stuleci była rolniczą wsią o lokalnym znaczeniu. Korzystne nadmorskie położenie pozwoliło jej mieszkańcom na obsługę ruchu turystycznego, który nasilił się na początku XX wieku. Postawiono wówczas rodzaj domu zdrojowego oraz



■ Karta pocztowa z Radłowa (dziś dzielnica Gdyni), 1910 r., fot. Bernard Chrzanowski, MMC

Gdynia, perła polskiego morza

„Ilustrowany Kuryer Codzienny”, nr 190, 1931 r.



■ Żaglowy statek szkolny (STS) Lwów i okręty w porcie tymczasowym, 1924 r., fot. Roman Morawski, NAC

dostosowano szereg pomieszczeń na potrzeby letników. Stacja kolejowa zapewniała dobrą komunikację, co miało wpływ na wybór właśnie terenów przy Gdyni jako miejsca portowej inwestycji **II Rzeczypospolitej**. Ta decyzja zmieniła bieg gdyńskiej historii, zmieniając również oblicze całego międzywojennego państwa i jego społeczeństwa. Nie ma co ukrywać, że w swych dotychczasowych dziejach raczej mało związanego z morzem i niewiele o nim wiedzącego.

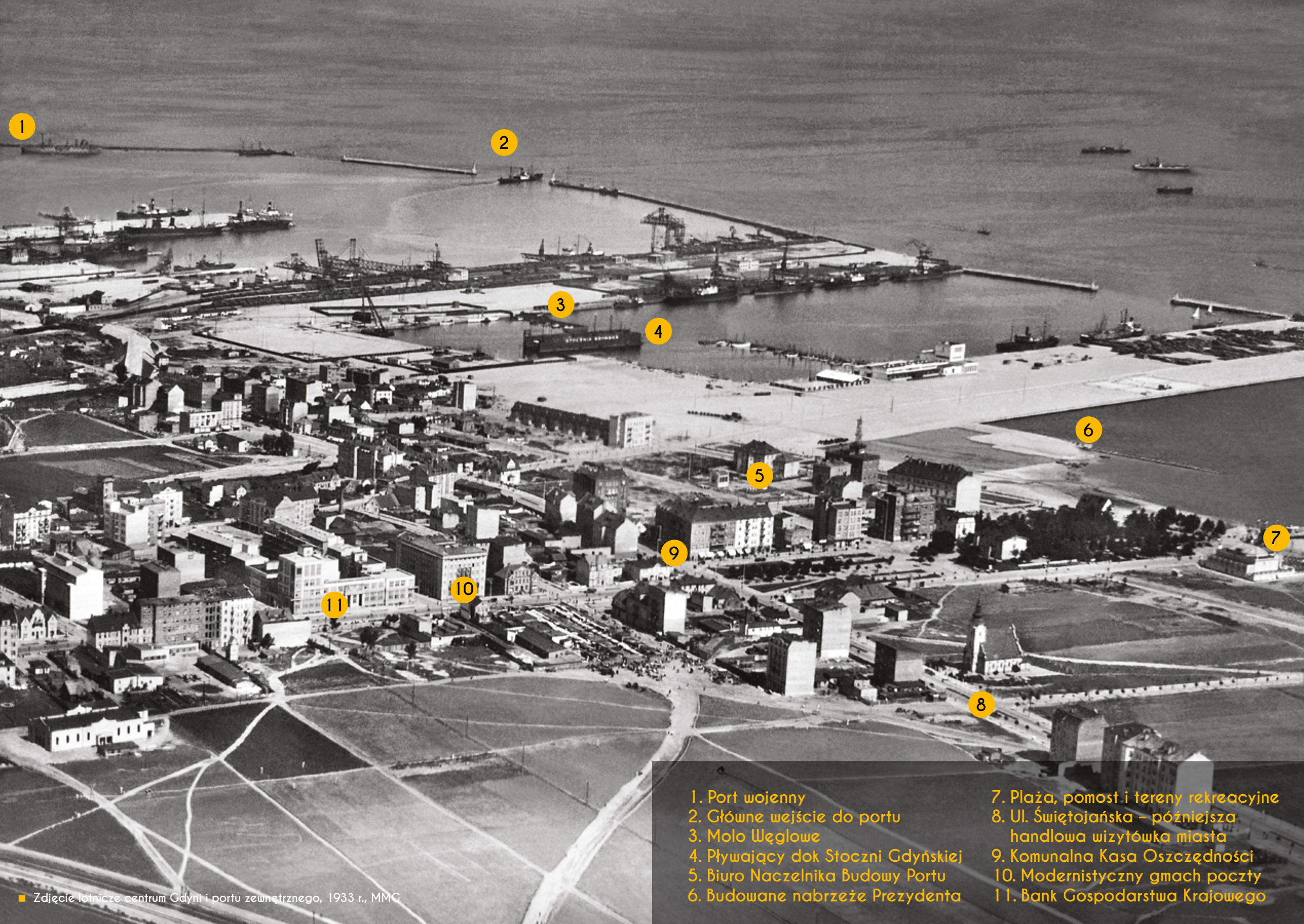
Krótko po powrocie w granice państwa polskiego Gdynię zamieszkiwało niemal 1300 osób – rolników, rzemieślników, kupców i rybaków. Do kościoła chodzili

lub jechali na Oksywie, do szpitala mieli ponad 20 km (Wejherowo lub Gdańsk), ale przynajmniej co kilka dni do wsi przyjeżdżał lekarz. W okolicy – teraz nadgranicznej – organizowano policję. Straż pożarna była kilka kilometrów na północ. Za to na miejscu można się było uczyć. I nagle zaczął się niezwykle ruch. Państwo wykupywało grunty i przenosiło część ludności. Zwożono materiały budowlane, ogradzano teren, utwardzano drogi. Pojawili się urzędnicy, inżynierowie, wojskowi. Zajmowali

Czy wiesz, że...

Nasze państwo między 1918 a 1945 rokiem nosiło nazwę **Rzeczpospolita Polska**. Powszechnie nazywa się ją II Rzeczpospolitą, nawiązując do I sprzed rozbiorów.

Osoba **przedsiębiorcza** to osoba mająca inicjatywę do podejmowania różnych działań. Umiejąca też je skutecznie realizować.



■ Zdjęcie lotnicze centrum Gdyni i portu zewnętrznego, 1933 r., MMG

- 1. Port wojenny
- 2. Główne wejście do portu
- 3. Moło Węglowe
- 4. Pływający dok Stoczni Gdyńskiej
- 5. Biuro Naczelnika Budowy Portu
- 6. Budowane nabrzeże Prezydenta

- 7. Plaża, pomost i tereny rekreacyjne
- 8. Ul. Świętojańska – późniejsza handlowa wizytówka miasta
- 9. Komunalna Kasa Oszczędności
- 10. Modernistyczny gmach poczty
- 11. Bank Gospodarstwa Krajowego



■ Punkty handlowe i usługowe przy pl. Kaszubskim, Gdynia, 1932 r., MMC

(dziś to dzielnica Kamienna Góra). Podniosła się ranga wsi, ale i ceny towarów i usług. Nadal chętnie przyjeżdżały tu kolonie i wycieczki, które choć na chwilę chciały zobaczyć i poczuć polskie morze.

Niektórzy zostawali na stałe. Tych pierwszych można nazwać pionierami, kiedy porzucali swoje dotychczasowe życie, wsie i miasta, i wyruszyli po pracę lub przygodę. Niektórzy musieli rozdzielić się z rodziną, aby zarobić na nią z dala od domu. Inni w Gdyni szukali swojego prywatnego szczęścia. Nowi gdynianie wnieśli wiedzę i umiejętności, ale również odwagę do podejmowania ryzyka i zaangażowanie. Byli **przedsiębiorczy**, często odnosząc sukces. Pierwszy lekarz, aptekarz, adwokat, architekt, fotograf, księgarz i inni „pierwsi” – oni ryzykowali

wolne pokoje, korzystali z restauracji i innych usług, zapewniając stały dochód. Dali też pracę bezrobotnym i niewykwalifikowanym, bo specjalistów przywożono swoich. Stopniowo napływały też – z Kaszub, Pomorza i innych regionów – rzesze poszukujących zatrudnienia. Społeczeństwo się zmieniło, przemieszało. Gdynia stała się popularna, a latem modna. Zaczynano mówić o założeniu uzdrowiska, a nadmorskie wzniesienie wykupiono, podzielono na działki i zaczęto zabudowywać willami

■ Widok na Kamienną Górę, 1931 r., fot. Leonard Durczykiwicz, MMC



najbardziej, ale często najwięcej zyskali. Podobnie, jak ci z wcześniejszych mieszkańców, którzy potrafili odnaleźć się w tempie zmian lub dobrze zainwestowali pieniądze ze sprzedaży drożących gruntów. Byli i tacy, dla których sama bliskość portu i morza nie wystarczały – oni zaciągali się na statki i ruszali dalej. Świat bowiem stawał otworem.

Gdynia przeobrażała się i rosła. Zyskiwała miejsca rozrywki i kultury; doczekała się kapliczki i kościoła. Z dumą witała nowym dworcem kolejowym (który już po kilku latach okazał się mały i niedopasowany do wizerunku miasta). Wieś szybko otrzymała też prawa miejskie – 10 lutego 1926 r.

„Brama na świat”

- Budowa portu morskiego wymagała szeregu specjalistycznych działań: prac podwodnych, pogłębiania dna i toru wodnego prowadzącego do portu, wbijania pali pod molo i falochrony. Prowadzić je mogli specjaliści, których było niewielu, przy użyciu sprzętu niedostępnego w Polsce. Zaczęto go szukać poza granicami kraju, przede wszystkim licząc na znalezienie tam niezbędnego kapitału. Od 1923 r. prowadzono rozmowy z francuskimi i duńskimi firmami. Przy dodatkowym zaangażowaniu Francji, która udzieliła **pożyczki**, ich efektem było powstanie **Konsorcjum** Francusko-Polskiego dla Budowy Portu w Gdyni. Tworzyły je trzy firmy francuskie, Polski Bank Przemysłowy (**komercyjny**) oraz dwóch polskich inżynierów. 4 lipca 1924 r. podpisano z konsorcjum pierwszą umowę na budowę docelowego, nowoczesnego portu. Pierwszy etap tej inwestycji trwał do 1930 r.

W celu nadzorowania właściwego wykonania prac powołano Biuro Naczelnika Budowy Portu, na czele z inż. Tadeuszem Wendą. Po późniejszej reorganizacji kierował on wydziałem Urzędu Morskiego, pozostając na stanowisku do 1937 r. Z Warszawy otrzymywał niezwykle silne

Czy wiesz, że...

Pożyczka to przekazanie komuś pieniędzy lub rzeczy z obowiązkiem ich zwrotu. W przypadku pożyczki pieniężnej najczęściej wiąże się ze spłatą odsetek przez pożyczkobiorcę.

Konsorcjum to forma połączenia sił, na przykład kilku firm, w celu wspólnej realizacji inwestycji. Najczęściej dotyczy to dużych lub ryzykownych projektów.

Komercyjny, czyli nastawiony na osiągnięcie zysku. W tym przypadku wykorzystujący środki klientów (a nie na przykład wkład państwowy).

■ Robotnicy przy konstrukcji skrzyni, ok. 1926 r., fot. Roman Morawski, MMC





■ Obchody Święta Morza. W tle reklama konsorcjum budującego port, Gdynia, 31.07.1932 r., NAC

wsparcie polityczne od inż. Eugeniusza Kwiatkowskiego, ministra i wicepremiera. Jak Stany Zjednoczone mają swoich „ojców założycieli”, tak Wendę i Kwiatkowskiego powszechnie stawia się w pierwszym szeregu najważniejszych osób dla Gdyni, jej portu i programu Polski morskiej w dwudziestoleciu międzywojennym.

Odpowiednio dofinansowane prace prowadzone przez specjalistów w swojej branży postępowały szybko. Działo się tak między innymi dzięki zastosowaniu na dużą skalę nowoczesnej technologii – skrzyń ze zbrojonego **betonu** o długości ok. 18 m, choć robiono też 32-metrowe (to 10 pięter!). Wykonywane tuż nad wodą, gotowe spuszczano, holowano w odpowiednie miejsce i zatapiano. Tak powstały falochrony i nabrzeża. Na tych ostatnich stanęły dźwigi przeładunkowe sprowadzane z hut i zakładów Śląska i Wielkopolski (Katowice, Sosnowiec, Rybnik, Ostrowiec Świętokrzyski i inne). Towary **importowane** trafiały ze statków na place składowe bądź do licznych magazynów, które budowano w bezpośrednim sąsiedztwie

Czy wiesz, że...

Chodziło o **beton** wzmocniony rusztowaniem z żelaznych prętów (żelazobeton). Wdrażanie tej technologii od początku XX w. pozwoliło na zastosowanie nowych rozwiązań w budownictwie i architekturze. Również w porcie i mieście Gdyni.

Import to kupno i przywóz towarów i usług z zagranicy. Import i eksport mogą być obłożone cłem (o tym obok).

Kiedyś **koncern** był związkiem kilku przedsiębiorstw pod wspólnym zarządem. Obecnie skupia na przykład firmy, ale mające jednego właściciela.

Kolonia to posiadłość danego państwa, przez nie zarządzana i wykorzystywana gospodarczo (dostarczając surowce, przyprawy czy kawę). Wielu międzywojennym Polakom, jako nasze kolonie marzyły się afrykańskie Madagaskar oraz Liberia.

Cło to opłata, którą pobiera państwo gdy towar przekracza granicę celną (nawet kiedy tylko przejeżdża tranzytem). Daje to wpływy do budżetu państwa.

Armaturem nazywamy osobę lub przedsiębiorstwo użytkujące statek i czerpiące z niego korzyści (przykładowo przez handel).

Spedytor to zawodowy pośrednik handlowy. Organizuje przewóz towarów i załatwia wszystkie formalności.

Makler okrętowy pośredniczy przy zawieraniu umowy na przewóz ładunków pomiędzy armaturem a wykonującym załadunek.



■ Skrzynie ze zbrojonego betonu podczas produkcji, ok. 1926 r., fot. Roman Morawski, MMG

nabrzeży. W porcie swoje środki lokowały polskie firmy, na przykład kopalnie, mając zapewnione ulgi podatkowe. Od 1930 r. prace prowadziło poznańskie „TRI”, dwa lata później zastąpione przez **koncern** dwóch polskich firm. W 1934 r. do konsorcjum weszli też dwaj polscy wykonawcy (wcześniej dołączyły też dwie uznane firmy – duńska i belgijska). Ten rok był tym ważniejszy dla portu, że zyskał on pełną samodzielność – oferował pełen zakres czynności, jakich wymagano od portu morskiego. Planowany układ przestrzenny zyskał na początku 1936 r., po zaledwie kilkunastu latach budowy. Obok Magistrali Węglowej i Centralnego Okręgu Przemysłowego była to największa inwestycja II Rzeczypospolitej.

Port to również floty – wojenna, handlowa, pasażerska i rybacka – intensywnie rozbudowywane przez cały okres międzywojenny. Statki obsługiwały liczne połączenia regularne, również transatlantyckie do obu Ameryk (Gdynia – Ameryka Linie Żeglugowe SA). Polska liczyła nawet na swoje własne **kolonie**, na co jednak nie było szans. Zagraniczne jednostki docierały z kilku kontynentów i licznych krajów. Niektóre z przywożonych produktów przetwarzano na miejscu – w specjalnej strefie przemysłowej, wolnej od opłat **celnych**. W Gdyni działali liczni agenci okrętowi, **armatorzy**, **spedytorzy**, **maklerzy**. Organizowano Targi Gdynińskie, stopniowo osiągające międzynarodowy zasięg. Na kontaktach przez port zyskiwało Pomorze i cała Polska, a nawet nasi południowi sąsiedzi, którzy potrzebowali transportów drogą morską. Nawet 70% obrotu handlowego Polski przechodziło przez porty w Gdyni i Gdańsku! Pod koniec lat 30. w gdynińskim porcie przeładowano najwięcej towarów na Bałtyku (w skali Europy osiągnięto czwarty wynik).

*Jak cukier krzepi... zagranicę.
Wywóz cukru przez Gdynię*

„Ilustracja Polska”, nr 60, 1931 r.

Miasto

Gdynia rosła i rozwijała się, coraz bardziej zyskując na znaczeniu. Nie ma cienia wątpliwości, że to port wpłynął na ten stan rzeczy. Do miasta przenosiły się lub tu organizowały kolejne instytucje bezpośrednio związane z morzem. W ciągu kilku lat powstały siedziby Urzędu Morskiego, Żeglugi Polskiej, Urzędu Celnego, Urzędu Skarbowego, Państwowej Szkoły Morskiej, Państwowego Urzędu Pośrednictwa Pracy, sądów i innych instytucji. Rozbudowie miasta sprzyjały władze państwowe. Bezpośrednio – umieszczając w nim swoje instytucje, oraz pośrednio, przez udzielenie wsparcia politycznego. Przykładem tego jest *Rozporządzenie Prezydenta RP z dnia 1 czerwca 1927 r. o popieraniu rozbudowy i rozwoju*

Gdynia – nasza duma i radość

„Wiarius”, nr 26, 1933 r.

Wielka Gdynia rośnie

„Światowid”, nr 47, 1933 r.



■ Bank Polski przy ul. 10. Lutego, Gdynia, 1929 r., NAC

Czy wiesz, że...

Dzięki samym tylko **pożyczkom** BGK powstawało w Gdyni nawet 200 domów rocznie. W 1935 r. co dziesiąty obiekt budowany w Polsce był zlokalizowany w Gdyni!

Kamienica to mieszkalny dom miejski, mury, o przynajmniej jednym piętrze. Posiadał lokale do wynajęcia, często mieszkali w nim również właściciele.

Ekonomiczne w znaczeniu oszczędne, tańsze w budowie i utrzymaniu. Ekonomia jest nauką o rozsądnym gospodarowaniu (i o mechanizmach gospodarki).

Modernizm to kierunek w sztuce (tu w architekturze) popularny w okresie międzywojennym. Budynki projektowane według jego założeń miały swobodnie kształtowane wnętrza, liczne okna i płaskie dachy. Unikano dekoracji zewnętrznych, zastępując je eleganckim detalem wykończenia.

Odsetki są rodzajem dochodu właściciela za środki pieniężne złożone przez niego (zdeponowane) na przykład w banku.



■ Informator Towarzystwa Budowy Osiedli, 1933 r., MMC

nowoczesności. Budowano funkcjonalnie – odpowiadając na konkretne potrzeby. Nowe mieszkania były jasne, przestronne i elegancko wykończone. Realizacje z lat międzywojennych obecnie są wizytówkami miasta, stanowiąc element jego materialnego dziedzictwa. Obok tych prestiżowych, jak zespół Miejskich Hal Targowych, biurowiec Zakładu Ubezpieczeń Społecznych, czy tak zwany „Bankowiec” – budynek mieszkalny BGK, warto zwrócić uwagę na obiekty mniejsze, ale ważne społecznie. Dzięki działaniom gdyńskiego Towarzystwa Budowy Osiedli, domy i mieszkania stały się łatwiej dostępne dla mniej zarabiających. Trzeba przy tym pamiętać, że tysiące ubogich i bezrobotnych żyło w fatalnych warunkach, a na ich potrzeby trudno było szybko odpowiedzieć.

Z banków korzystali mieszkańcy, ale liczne pożyczki zaciągał również samorząd – ich suma przekroczyła sto, opiewających na znaczne kwoty. Nie powinno to dziwić, gdyż tempo rozrastania się Gdyni przekraczało wcześniejsze wyobrażenia. W granice miasta włączano kolejne miejscowości, które stawały się dzielnicami. Należało doprowadzić do nich wodociągi i kanalizację, sieć energetyczną i gazową, wywozić śmieci, budować drogi. Dynamicznie rosnąca liczba ludności potrzebowała mieszkań, przychodni, szkół dla dzieci i młodzieży. Na wszystko konieczne były środki finansowe. Potrzeby licznych przedsiębiorców – rzemieślników, kupców, przedstawicieli wolnych zawodów, a także inwestorów prywatnych, którzy

gospodarczego miasta i portu Gdyni. Wiazało się z zapewnieniem niezbędnych środków w budżecie państwa i było swego rodzaju gwarancją. Tym samym ułatwiono pozyskiwanie kredytów, wprowadzono ulgi podatkowe oraz zwolnienia z części opłat. Do Gdyni, na **pożyczki**, przekierowano znaczne sumy pieniędzy, umożliwiając szereg mniejszych, nawet rodzinnych, inwestycji. Stawiano kolejne prywatne **kamienice**, domy czynszowe i osiedla **ekonomiczne**. Wiodącym nurtem w architekturze stał się **modernizm** – ówczesny symbol

Plan wykonany. Reportaż o Gdyni, mieście silnych ludzi i kontrastów

Janusz Maria Brzeski, „Kuryer Literacko-Naukowy”, nr 36, 5.09.1932



Gdynia – nasza chluba

„Żołnierz Polski”, nr 11, 1934 r.

■ Obchody Świąta Morza. W tle reklama Komunalnej Kasy Oszczędności, Gdynia, 29.06.1935, NAC

chcieli zbudować swój dom, wspierały banki. Jako pierwszy zagościł w Gdyni oddział Banku Polskiego SA. Ogromną rolę odgrywał Bank Gospodarstwa Krajowego, którego okazała siedziba oraz reprezentacyjny budynek mieszkaniowy są dziś zabytkami. Swoje usługi świadczyły: Państwowy Bank Rolny, Poczta Kasa Oszczędności, Polski Bank Przemysłowy SA i szereg innych. Często siedziba w Gdyni była jedną z zaledwie kilkunastu, które dany bank miał w całym kraju. Oddziały gdyńskie zyskały nieco odmienną specjalizację – obsługiwały transakcje eksportowo-importowe, przewozy morskie i inne interesy powiązane z portem. Szczególną rolę dla mieszkańców odegrała Komunalna Kasa Oszczędności miasta Gdyni, którą zorganizowano w 1926 roku. Nie wszyscy mogli trzymać w bankach większe sumy pieniędzy i żyć z **odsetek** – wielu dopiero uczyło się, jak oszczędzać, a KKO starała się im w tym pomóc. Inni – przedsiębiorcy – chcieli korzystnie inwestować. To oni stali za gospodarczym sukcesem Gdyni. Otwierali eleganckie sklepy, składy i domy towarowe, lokale gastronomiczne i pensjonaty. Rozkręcali biznesy związane z gospodarką morską, nie wahając się starać o klientów zagranicznych. Prowadzili firmy o uniwersalnie brzmiących nazwach: Shipment (Zaopatrzenie Statków), Speed (Prędkość), Eximport, Atlantic, Ocean. Nawet jeśli bankrutowali, to zdobywali cenne doświadczenie. Dlatego niektórzy porównywali ten okres do amerykańskich czasów „gorączki złota”.

• • • • Społeczność

- Nie chciano, żeby sytuacja w Gdyni wymknęła się spod kontroli, jak to często miało miejsce w Stanach Zjednoczonych, na tak zwanym dzikim zachodzie. Dlatego w 1930 r. powołano Komisariat Rządu. Łączył on (i zastępował) działania kilku urzędów, by
- móc sprawniej **zarządzać** miastem. Zasłużonym w tym działaniu komisarzem był
- Franciszek Sokół. Jako osoba przyjezdna, urodzona w granicach obecnego Mielca, inaczej patrzył na Gdynię. Powiedział kiedyś: „Gdynianin to stop Lwowian, Krakusów, Wilnian, Warszawiaków, Poznańczyków i Kaszubów”. Jest w tym dużo prawdy, choć kolejność należałoby odwrócić. Najwięcej było bowiem Kaszubów, gdyńskich i okolicznych, później mieszkańców Pomorza i Wielkopolski. Ale owszem, duże miasta i wszystkie regiony kraju miały w Gdyni swoją reprezentację. Zarówno wcześniej-
- szym, jak i nowym mieszkańcom towarzyszyło poczucie budowy wspólnego dobra. Tworząc swoją przyszłość, tworzyli nową Polskę – bardziej otwartą na świat i ludzi, nowocześniejszą, morską.

Jednym z wymiarów gdyńskiej wyjątkowości była przewaga mieszkających w nim mężczyzn nad kobietami (jedyne takie miasto w Polsce). Kolejnym fakt, iż jej mieszkańcy byli najmłodszy w Polsce – wielu przyjezdnych dopiero tu zakładało rodziny,

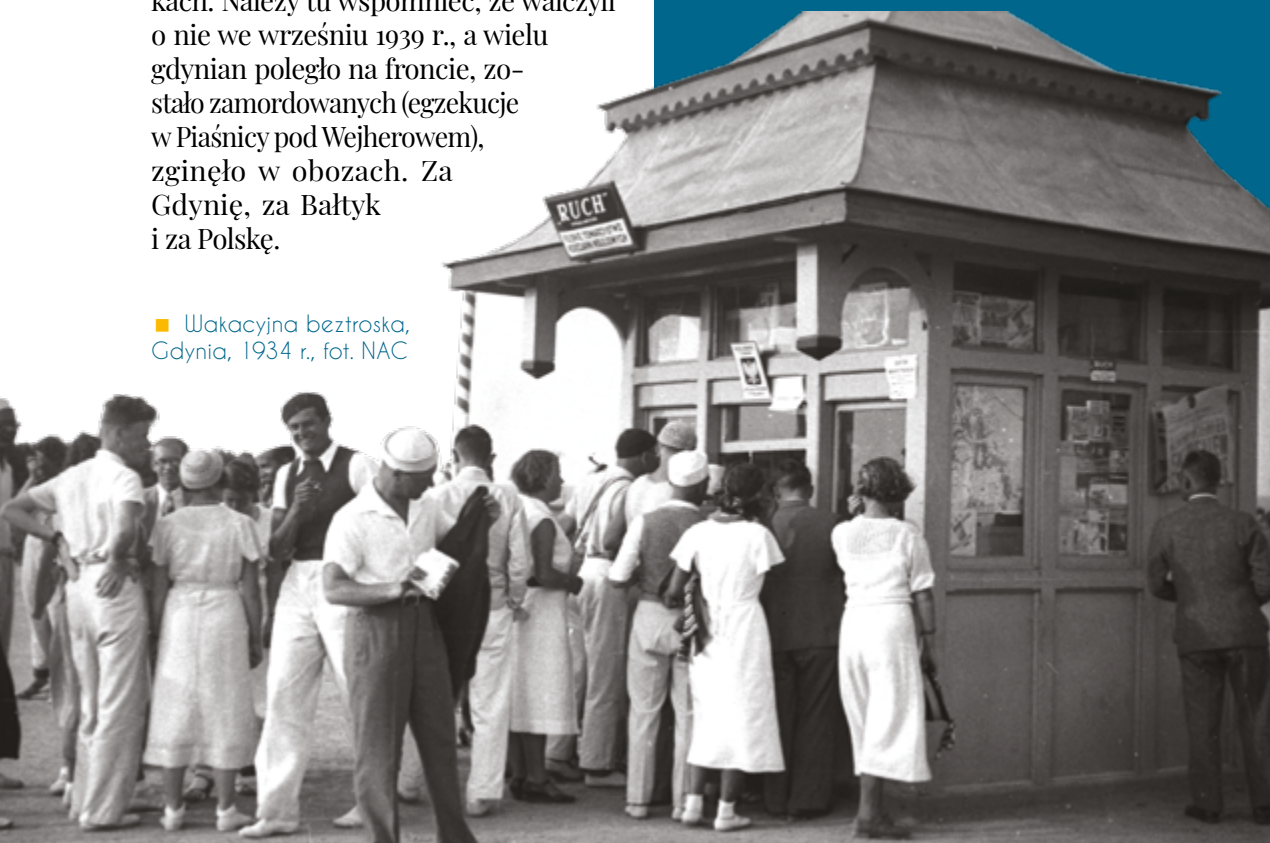


■ Gdyńskie kontrasty na ul. Starowiejskiej, 1934 r., NAC

rodziło się też dużo dzieci. Trzecim natomiast, znaczna aktywność zawodowa kobiet. W czasach, kiedy niezwykle silny był **stereotyp** kobiety prowadzącej dom, żony „przy mężu”, w Gdyni, która nie była jeszcze dużym ośrodkiem akademickim, wyraźnie zaznaczały swoją obecność. Najsilniej robiły to adwokatki, architektki oraz lekarki i inne przedstawicielki personelu medycznego (tu również siostry zakonne). Nieco tradycyjnie kobiety realizowały się też w nauczycielstwie. Wiele prowadziło własne firmy handlowe i usługowe, pracowało w bankach, urzędach, na pocztach, jak również w instytucjach naukowych. Możliwości, jakie dawała Gdynia, były dla nich większe, choć miasto portowe wiązało się z zagrożeniami, których część przyjezdnych się nie spodziewała.

Dzięki inwestycjom związanym z portem powstawały nowe przedsiębiorstwa i miejsca pracy. Przekształcało się Pomorze, zasilane napływającą ludnością i produkujące więcej towarów. Wybrzeże stało się modne i... kosztowne. W połowie lat 30. Gdynia była najdroższym miastem w Polsce. Tuż przez drugą wojnę światową przekroczyła liczbę 125 tys. mieszkańców, stając się jednym z kilkunastu największych polskich ośrodków. Gdynianie pokochali swoje miasto do tego stopnia, że wracali do niego po wojennych tułaczkach. Należy tu wspomnieć, że walczyli o nie we wrześniu 1939 r., a wielu gdynian poległo na froncie, zostało zamordowanych (egzekucje w Piaśnicy pod Wejherowem), zginęło w obozach. Za Gdynię, za Bałtyk i za Polskę.

■ Wakacyjna bez troska,
Gdynia, 1934 r., fot. NAC



Czy wiesz, że...

Zarządzanie to działania prowadzące do osiągnięcia określonego celu. Są one zaplanowane i wykonywane w odpowiednim porządku.

Stereotyp jest uproszczonym obrazem rzeczywistości, funkcjonującym w świadomości społecznej. Ma określone zabarwienie – negatywne lub pozytywne. Często jest krzywdzący dla grupy, której dotyczy.

Propaganda morza

W latach 30. XX wieku Gdynia nie schodziła z czołówek gazet. Nawet tytuły ukazujące się w mniejszych miastach niemal na bieżąco relacjonowały postępy prac w porcie, nowe inwestycje w mieście, najważniejsze wydarzenia z gdyńskiego życia codziennego. Donosiły też o atrakcjach, jakie dawały plaże i Bałtyk, o wypoczynku, kąpielach morskich i słonecznych, rejsach statkami. Podobne informacje pojawiały się w audycjach radiowych, a także w filmach, w których malownicze wybrzeże, port i Gdynia stawały się atrakcyjnym tłem. Nad morze przyjeżdżali nie tylko reporterzy czy aktorzy, ale i inni twórcy – literaci, poeci, artyści malarze

(szczególnie **maryniści**), graficy, rzeźbiarze, kompozytorzy i muzycy. Przyroda, ludzie, a zwłaszcza niepowtarzalna atmosfera miasta portowego były dla nich wyjątkową inspiracją. Większość ich dzieł niosła w sobie morskiego ducha, powiew świeżości i nowoczesności. Również obraz siły i potęgi Polski nad Bałtykiem. To ostatnie jednak było złudne. Mimo widocznego postępu i ogromu osiągnięć (jak polskie transatlantyki m/s „Piłsudski” i m/s „Batory”), trudno było oczekiwać, że w dwie dekady państwo stanie się prawdziwie morskie. Tej iluzji ulegały jednak setki tysięcy osób. Ludzie ci byli kształtowani przez ówczesną **propagandę** państwa, przez doniesienia mediów, również przez sztukę i kulturę. Uwierzono w to, w co tak bardzo chciano – że nad Bałtykiem jesteśmy, trwamy i odepchnąć od niego się nie damy. Patrząc z perspektywy kilkudziesięciu lat, trzeba przyznać, że się nie daliśmy. Nie można też zaprzeczyć, że stworzona w II Rzeczypospolitej kultura morska pozytywnie wpłynęła na następne pokolenia, odbudowujące kraj po 1945 r.

Marynistyka to twórczość artystyczna związana z tematyką morską. Najczęściej gatunek malarstwa ukazujący morze, statki i porty.

Propaganda jest celowym rozpowszechnianiem określonych poglądów i haseł, czasem zdecydowanymi metodami. Ma to na celu pozyskanie zwolenników. Kiedyś łączono ją z reklamą.



■ Plakat, l. 1934–1939,
Bolesław Suratto,
Warszawa, MMC

■ Patera i cukiernica
linii GAL, l. 1935–1936,
Fraget-Plaque, Warszawa,
fot. Leszek Żurek, MMC



Zakończenie

Stare polskie przysłowie brzmi: „Nie od razu Kraków zbudowano”. Można żartobliwie dodać: „Ale Gdynię tak”. Nie będzie to jednak prawda, a przynajmniej nie do końca. Potrzeba morza dojrzewała w Rzeczypospolitej, jej obywatelach, w kształtującym się narodzie i trochę trwało (kilka stuleci), aż znalazła dobry moment, by się uwidocznić. Wówczas, faktycznie, przyspieszono jak nigdy wcześniej. Na Pomorzu, wybrzeżu i w jednej z nadmorskich wsi. Cały kraj budował Gdynię, a ta, poprzez port i dzięki swoim mieszkańcom... budowała całą Polskę. Niepodległą, powojenną, europejską. I współtworzy tę dzisiejszą.



■ Centrum od strony Działek Leśnych (fragment), 1938 r., fot. Mare Nostrum, Rumia, MMC

Indeks osób (wybór)

Postaci wspomniane w tekście, które były najważniejsze dla przedstawianej historii. Wymieniłem je w kolejności pojawienia się w książce.

Józef Piłsudski (1867–1935) – Naczelnik Państwa, pierwszy marszałek Polski, premier, minister spraw wewnętrznych, Generalny Inspektor Sił Zbrojnych. Czołowy polityk II Rzeczypospolitej, faktyczny jej przywódca – s. 6

Bolesław Chrobry (967–1025) – pierwszy polski król, silny polityk i świetny wojenny strateg. Jako książę zlecił wybite srebrnego denara – pierwszej polskiej monety – s. 6

Ignacy Jan Paderewski (1860–1941) – pianista, uznany w wielu krajach świata. Wykorzystał pozycję, by zdobyć poparcie dla planów odrodzenia Rzeczypospolitej w 1918 r. Między styczniem a grudniem 1919 r. premier rządu. – s. 7

Władysław Grabski (1874–1938) – premier (wówczas prezydent ministrów), trzykrotny minister skarbu, autor reformy walutowej. Wykładowca akademicki i rektor. Wcześniej działacz spółdzielczy i innowator rolnictwa – s. 8

Stanisław Wojciechowski (1869–1953) – działacz niepodległościowy, społeczny i spółdzielczy, minister spraw wewnętrznych, w latach 1922–1926 drugi prezydent RP – s. 8, 12

Kazimierz Porębski (1872–1933) – wykształcony oficer Marynarki Wojennej. Współtwórca Szkoły Morskiej w Tczewie oraz Marynarki Handlowej. Szef Kierownictwa polskiej Marynarki Wojennej – s. 10

Tadeusz Wenda (1863–1948) – inżynier komunikacji, doświadczony w budowie linii kolejowych, mostów i portów (Windawa, Tallin). Projektant portu w Gdyni. Autorytet w zakresie budownictwa wodnego – s. 10, 15, 16

Julian Rummel (1878–1954) – inżynier budowy okrętów, organizator żeglugi, działacz gospodarczy i społeczny z doświadczeniem zdobytym w Rosji. Wybitnie zaangażowany w polskie sprawy morskie – s. 11

Józef Unrug (1884–1973) – wykształcony marynarz, dowódca, kierownik Departamentu do spraw Morskich oraz Urzędu Hydrograficznego w Gdańsku. Później dowódca floty i wiceadmirał – s. 11

Eugeniusz Kwiatkowski (1888–1974) – inżynier chemik, wykładowca akademicki, minister przemysłu i handlu (1926–1930), wicepremier i minister skarbu (1935–1939). Wielki rzecznik budowy gdyńskiego portu oraz floty – s. 16

Franciszek Sokół (1890–1956) – prawnik, żołnierz Legionów Polskich. Wicestarosta w Kutnie, wicewojewoda stanisławowski (obecnie Ukraina), w latach 1933–1939 komisarz rządu w Gdyni – s. 23

Bibliografia

czyli informacje o materiałach, z których korzystałem podczas pisania broszury.

Podczas prac nad tekstem ważne były publikacje naukowe, między innymi *Budowa portu handlowego w Gdyni w latach 1924–1939* (Gdańsk 2001) napisana przez Ryszarda Mielczarka, *Gospodarka Polski 1918–2018* autorstwa i pod redakcją Michała Gabriela Woźniaka (t. 1, Warszawa 2019; t. 3, Warszawa 2020) oraz *Władysław Grabski. Polityk, mąż stanu, reformator* (Warszawa 2004) pióra Wojciecha Morawskiego. Skorzystałem również z książek udanie popularyzujących wiedzę, jak *Przedwojenna Polska w liczbach* pod redakcją Kamila Janickiego (Warszawa 2020) i piękna *Podjąć wyzwanie! II Rzeczpospolita na drodze do nowoczesności* (Warszawa 2019) pod redakcją Marka Olkuśnika. Na rzeczowe opracowanie tematów pozwoliły mi źródła drukowane – tu przedwojenne *Dzienniki Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej*. Aby lepiej zrozumieć spojrzenie ówczesnych mieszkańców Polski, sięgnąłem po *M. Arcta Nowoczesną Encyklopedię Ilustrowaną* (Warszawa 1938). Było to szczególnie istotne, gdyż niektóre słowa i hasła przez kilkadziesiąt lat zmieniły swoje znaczenie. Zaciągane przez Gdynię kredyty i pożyczki, w tekście *Banki w Gdyni w latach 1926–1939* („Rocznik Gdyni”, nr 15, Gdynia 2003) zestawiał Jacek Ostapkowicz. Podstawowe dane o gdyńskich bankach znajdują się w *Księdze Adresowej na rok 1937/38* (Gdynia 1937) i podobnych wydawnictwach. W uściśleniu haseł słownikowych pomogła konsultacja ze specjalistką oraz pozycje *Ekonomia dla prawników i nie tylko*, pod redakcją Marka Bednarskiego, Jerzego Wilkina (Warszawa 2005), *Finanse, bankowość i rynki finansowe*, pod redakcją Edmunda Pietrzaka i Magdaleny Markiewicz (Gdańsk 2006) i *Leksykon budżetowy* (<https://www.sejm.gov.pl/Sejm8.nsf/BASLeksykon.xsp>).

Ponieważ do części wydawnictw książkowych trudno jest dotrzeć, polecam strony internetowe: *Słownik ekonomiczny* zamieszczony na stronie Narodowego Banku Polskiego (www.nbp.pl zakładka Edukacja) oraz inne materiały opublikowane w internecie przez NBP; portal *Encyklopedia Zarządzania* (https://mfiles.pl/pl/index.php/Strona_główna) założony przez Sławomira Wawaka i prowadzony wspólnie z Krzysztofem Woźniakiem; *Encyklopedię PWN* (<https://encyklopedia.pwn.pl>) i *Słownik Języka Polskiego PWN* (<https://sjp.pwn.pl>), prowadzone przez Wydawnictwo Naukowe PWN. Cytat początkowy zaczerpnąłem z publikacji (e-book) *324 cytaty o pieniądzu – od Czytelników bloga „Finanse bardzo osobiste”* (2017), opracowanej przez Marcina Iwucia.

Źródła ilustracji

– miejsca, skąd uzyskaliśmy wizerunki obiektów oraz zgody na ich użycie. Muzeum Miasta Gdyni (gdyniawsieci.pl) i Narodowe Archiwum Cyfrowe udostępniają w Internecie część swoich kolekcji, z których skorzystaliśmy przy wydawaniu tej broszury.

Projekt *Droga do morza* ma przybliżyć okoliczności odzyskania przez Polskę dostępu do Bałtyku i wykorzystania szansy, jaką dało jego wykorzystanie. Wydarzenia sprzed około stu lat – wywalczona niepodległość, wytyczenie granicy państwa, również tej morskiej oraz budowa portu w Gdyni, wpłynęły na całą Rzeczypospolitą. Podobnie jak stworzenie floty i polska obecność na morzach i oceanach świata. Historie te miały swoich bohaterów, o których należy pamiętać. Wpłynęli oni także na gospodarczy rozwój Polski, stąd wprowadzone wątki o pieniądzu, bankowości, inwestycjach, handlu i wiele innych tematów, aktualnych również dziś.



Towarzystwo
Projektów
Edukacyjnych

ISBN 978-83-66376-25-0



NARODOWY
BANK POLSKI

Projekt realizowany
z Narodowym Bankiem Polskim
w ramach programu edukacji ekonomicznej



MUZEUM
MIASTA
GDYNI



więcej dowiesz się na:
www.tpe.org.pl