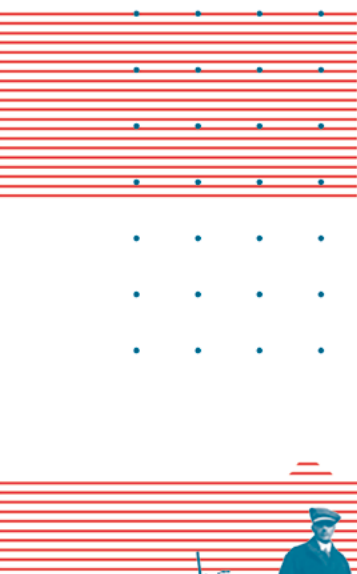


MINI PODRĘCZNIK dla każdego

Droga do MORZA

Droga do miasta



Marcin Szerle

Droga do morza

Droga do miasta

*Pieniądze i książki tylko wtedy pożytek
przynoszą, gdy są w obiegu*

Friedrich Rückert (1788–1866) – poeta i tłumacz

Autor dedykuje książeczkę swoim dzieciom – Dianie i Hubertowi. Czytajcie!

Marcin Szerle – absolwent Uniwersytetu Gdańskiego, historyk. Kierownik Działu Historycznego Muzeum Miasta Gdyni, członek Stowarzyszenia Muzealników Polskich, przewodnik turystyczny po Trójmieście. Bada, przybliża i opisuje (jak tylko znajdzie czas) dzieje Gdyni, architekturę modernizmu, historię medycyny oraz emigrację z ziem polskich przed 1939 rokiem.



Droga do morza

O bchodzone niedawno stulecie odzyskania przez Polskę niepodległości zapoczątkowało ciąg „okrągłych” jubileuszy. Dotyczą one najczęściej wydarzeń ważnych dla narodu, społeczeństwa i państwa, ale również tych istotnych dla mniejszych grup, wspólnot czy społeczności. Zarówno kamienie milowe naszych dziejów, jak i tzw. mikrohistorie o lokalnej skali, rozbudzają patriotyzm, kształtują postawy, budują wspólnotowość, tworzą międzypokoleniowe więzy. Przy tym uczą – na ile umiemy czytać przeszłość i wyciągać z niej wnioski.

Zawile meandry historii Polski to niezliczone ścieżki, szlaki i tropy. Również drogi, jak ta, którą sto lat temu ruszyliśmy ku Bałtykowi. Nasza, polska droga do morza. Dała nam Gdynię – bramę na świat. Przez nią doprowadziła nas – na pokładach statków – do obcych portów, państw i na odległe kontynenty. Zaznaczyła naszą obecność na różnych, również egzotycznych akwenach. Zmieniła Wybrzeże, Pomorze, kraj, wpłynęła na jego sąsiadów. Otworzyła nas na świat, któremu, równocześnie przybliżyła Polskę. Dzięki tej podjętej drodze budowaliśmy państwo morskie, i nawet gdy druga wojna światowa przerwała ten proces, to ostatecznie nad Bałtykiem pozostaliśmy i trwamy. Dzięki zaangażowaniu kilku pokoleń i ich bohaterów.

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

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

Wydawca: Towarzystwo Projektów Edukacyjnych

Konsultacja w zakresie ekonomii – dr Urszula Mrzyglód, Uniwersytet Gdański

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, zbiory prywatne

Fot. na okładce – *Robotnicy na skrzyni żelbetonowej* (fragment), ok. 1926 r., fot. Roman Morawski, MMG

Fot. s. 3 – Blankiet telegramu (fragment), 1928 r., MMG

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

ISBN 978-83-66376-24-3



PIERWSZA POMORSKA WYSTAWA TURYSTYCZNA CZERWIEC 1936

• • • • Już na początku naszej państwowości północną granicę oparto o Bałtyk. Wówczas też, około 1000 roku [za panowania Bolesława Chrobrego (słowniczek s. 35)] pojawił się polski pieniądz i był w użyciu przez kolejnych niemal 850 lat. Dopiero w XIX w. zaborcy zastąpili go **walutami** własnymi: rublami, koronami i markami. W odrodzonej 11 listopada 1918 r. Rzeczypospolitej w obiegu było łącznie osiem różnych walut. Początkowo jako formalnie obowiązujący utrzymano nowy, bo wprowadzony dwa lata wcześniej przez Niemców, środek płatniczy – markę polską. Chcąc odciąć się od podobieństwa nazwy do marki

niemieckiej, **ustawą** sejmową z 28 lutego 1919 r. dla niezależnej polskiej jednostki monetarnej przyjęto nazwę „złoty”. Pod dokumentem, jako prezydent ministrów (ówcześnie premier) podpisał się między innymi Ignacy Jan Paderewski – słynny pianista, kompozytor i polityk.

Złoty pojawiał się w polskiej historii na przestrzeni wcześniejszych stuleci i był pozytywnie kojarzony w społeczeństwie. Jednak dopiero 28 kwietnia 1924 r., na mocy **rozporządzenia** prezydenta RP, polityka i działacza – Stanisława Wojciechowskiego, złoty pojawił się w obiegu (banknoty były datowane na 1919 r.) i był w oficjalnym użyciu do 1940 r. Zastępująca go wówczas waluta okupacyjna zachowała nazwę „złote-go”, podobnie jak banknoty drukowane przez Bank Polski na uchodźstwie (nie weszły do obiegu) oraz środki płatnicze

Waluta – pieniądz, jednostka monetarna, oficjalnie obowiązująca w danym kraju.

Ustawa – akt normatywny, wydawany przez parlament, w Polsce Sejm, w szczególnej procedurze uregulowanej w Konstytucji. Jest aktem prawnym powszechnie obowiązującym.

Rozporządzenie – akt prawny mający charakter wykonawczy do ustaw, wydawany na podstawie upoważnień ustawowych przez określone organy władzy, służący do wykonania 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.

■ Po lewej: Plakat, 1936 r., repr. Piotr Jamski, MEPAL

■ Po prawej: I. J. Paderewski w Poznaniu, 27.12.1918 r., NAC

■ Banknot, emisja 1936 r., MMC



wprowadzane od 1944 r. przez władze komunistyczne. Później złotego, już jako inna jednostkę monetarną, emitował **Narodowy Bank Polski** i tym samym – pomimo różnych reform oraz zmian ustroju – funkcjonuje pod niezmienioną nazwą do dziś. Już bez mała sto lat!



■ Widok z Kamiennej Góry, 1925 r.,
fot. Roman Morawski, MMC

Kiedy pod koniec 1918 r. Józef Piłsudski – działacz, żołnierz i polityk – obejmował władzę w odrodzonej Polsce, Katowice były miastem z półwiecznym stażem, a zarazem prężnym ośrodkiem przemysłowym pozostającym jeszcze w granicach Republiki Weimarskiej (Niemcy). Kielce jako miasto funkcjonowały od przeszło 550 lat, będąc ważnym centrum administracyjnym w regionie. Ówczesnie Piotrków, a dziś Piotrków Trybunalski, sposobił się do 450. rocznicy **sejmu** walnego.

Przemysł krył pod ziemią pozostałości budowli piastowskiej sprzed 900 lat. Szczecin od przeszło siedmiu wieków nie pozostawał pod polskim zwierzchnictwem, stanowiąc istotny ośrodek miejski i portowy. Toruń, mający bogatą, sięgającą średniowiecza historię, pozostawał niemiecką twierdzą, nieświadom nadchodzącej

Sejm – organ władzy ustawodawczej, obecnie jedna z izb parlamentu (obok senatu). Sejm walny był w dawnej Polsce zgromadzeniem ogólnopaństwowym.

Województwo – jednostka podziału administracyjnego terytorium. W okresie międzywojennym Polska miała 17 województw (z wydzieloną Warszawą), obecnie jest ich 16.

II Rzeczpospolita – państwo polskie w latach 1918–1945. Nazwa nawiązywała do Polski sprzed rozbiorów (I Rzeczpospolita) i nie była oficjalna. Formalnie – Rzeczpospolita Polska.

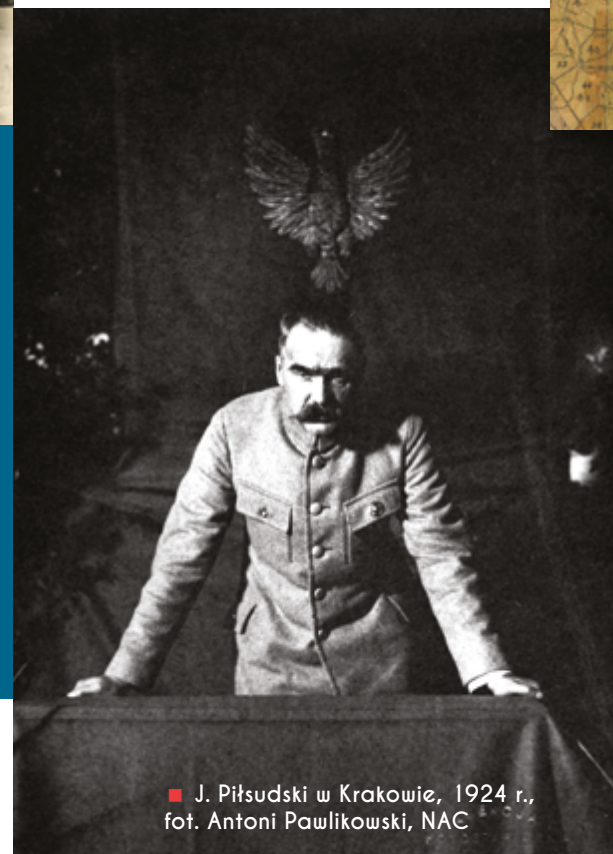
roli stolicy **województwa** pomorskiego. Gdynia wciąż leżąca w granicach państwa niemieckiego, była w tym zestawieniu niemal anonimowa.

Ta wzmiankowana pierwszy raz w 1253 r. wieś zaczęła wyróżniać się – i to jedynie na tle okolicy – dopiero na początku XX wieku. Zbudowano w niej wówczas pierwsze urządzenia sprzyjające letniemu wypoczynkowi i kąpielom morskim. Nadmorska lokalizacja w połączeniu z niewątpliwym atutem, jakim była stacja kolejowa,



■ Mapa Gdyni i okolic
(fragment), 1925 r., MMC

sprawiła, że Gdynia była nieco bliżej decyzyjnej Warszawy, i reszty Polski w ogóle, niż pozostałe miejscowości Wybrzeża. Kiedy w 1920 r. poszukiwano lokalizacji nowego polskiego portu **II Rzeczypospolitej**, wybór padł na tereny nieco na północ od wsi Gdynia, której życie wkrótce nabrało spektakularnego tempa. W dwudziestoleciu międzywojennym najważniejsze tytuły prasowe w Stanach Zjednoczonych i Wielkiej Brytanii, z polskich miast jedynie o Warszawie pisały więcej. Oczy Polski i części świata zwrócone były nie ku ośrodkom historycznym, jak Kraków, Lwów czy Poznań, ale patrzyły w przyszłość, ku nowoczesności. Jej synonimem stała się wówczas Gdynia.



■ J. Piłsudski w Krakowie, 1924 r.,
fot. Antoni Pawlikowski, NAC



■ Granica Polski i Wolnego Miasta Gdańska, Kolibki, 1927 r., NAC

Zanim do tego doszło, na mocy postanowień pokojowych zapisanych w połowie 1919 r. w **traktacie wersalskim** Polska odzyskała dostęp do morza. Jednak Gdańsk, na którego objęcie bardzo liczono, pozostał poza jej granicami. W powstałym wówczas



Traktat wersalski – układ międzynarodowy, który kończył pierwszą wojnę światową. Wszedł w życie 10 stycznia 1920 r., wówczas też Polska formalnie powróciła nad Bałtyk.

Budżet państwa – plan finansowy państwa, obejmujący zestawienie planowanych (przewidywanych) dochodów i wydatków na okres kolejnego roku budżetowego.

Unifikacja – ujednolicenie np. prawa przez wprowadzenie jednolitych przepisów obowiązujących na terenie całego państwa. Tu również scalenie i połączenie różnych regionów Polski.

Wolnym Mieście Gdańsku Polska miała zagwarantowane korzystanie ze wskazanych terenów, budynków i urządzeń portowych. Strategicznie nie do przyjęcia było

■ Pocztówka propagandowa, lata 1929–1939, W. Głowczewski, Warszawa, MMG

ulożenie tam polskiego portu wojennego. Praktyka pokazała też, że ruch pasażerski i towarowy przez Gdańsk był dla Polski utrudniony.

Należało budować port niezależny, własny, lobbując za nim w kręgach politycznych i wojskowych oraz znajdując na to środki w **budżecie państwa**. Jak jednak zaplanować wydatki na szczeblu administracji centralnej, skoro młode państwo stawiało opór na wschodzie bolszewickiej Rosji, nie miało uregulowanych granic, o których odpowiedni przebieg walczone w kolejnych powstaniach, znajdowało się w kryzysie gospodarczym wywołanym pierwszą wojną światową, wyniszczającym społecznie i ekonomicznie konflikcie? Polska stała również przed innym ważnym wyzwaniem – **unifikacją** ziem rozdzielanych, eksploatowanych, ale też odmiennie zagospodarowywanych przez zaborców na przestrzeni niemal półtora wieku.

■ Zaślubiny Polski z morzem, Puck, 10.02.1920, NAC



Sytuacja gospodarcza w Europie poprawiała się, choć wiele państw nie uniknęło powojennej **inflacji**. Znaczny wzrost cen, a tym samym mniejsza siła nabywcza pieniądza, dotknął przede wszystkim państwa, które przegrały w konflikcie, ale także odrodzoną Polskę. Powodem tej sytuacji była głównie wojna z Rosją, która pogłębiła **deficyt budżetowy**. Środki przeznaczone na wojsko znacząco rosły, a wpływy do budżetu państwa były niewystarczające. Niepewna sytuacja polityczna, częste zmiany rządów i brak konsekwencji podejmowanych działań doprowadziły do tzw. hiperinflacji.

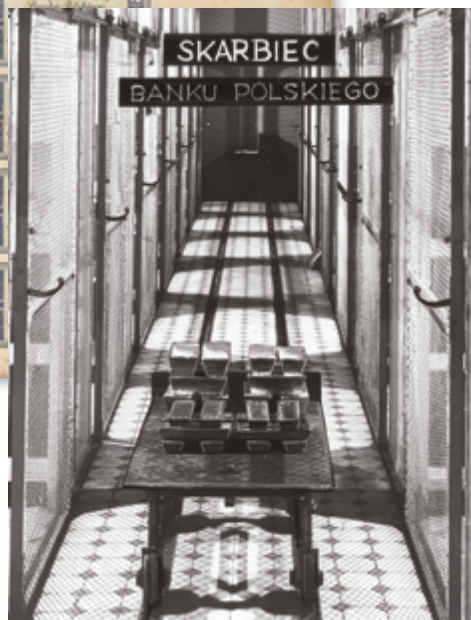
Ceny rosły w zawrotnym tempie, nawet o kilkaset procent w ciągu jednego miesiąca, obywatele tracili oszczędności, a pensje wypłacano co kilka dni, by pracownicy zdążyli za nie kupić potrzebne rzeczy. Kiedy w 1920 r. najwyższym nominałem było 5000 marek polskich, to w 1923 r. było to 10 milionów. Między końcem 1918 r. a początkiem 1924 r. ceny wzrosły o 2,5 miliona procent! W tym

samym okresie kurs dolara wzrósł z około 9 do... ponad 9 milionów marek polskich, co najlepiej obrazuje słabość polskiej waluty. Potrzebowała ona stanowczej i radykalnej interwencji. Potrzebowała Władysława Grabskiego – wykształconego ekonomisty, polityka z doświadczeniem, a od grudnia 1923 r. premiera i ministra skarbu.

■ Akcja Banku Polskiego wraz z kuponami, emisja 1934 r., MMC



■ Skarbiec Banku Polskiego w Warszawie, 1935 r., NAC



Inflacja – względnie trwały proces wzrostu przeciętnego poziomu cen powodujący spadek siły nabywczej pieniądza. Hiperinflacja to niezwykle gwałtowny wzrost cen, za który współcześnie uważa się stopę inflacji równą przynajmniej 50 proc. miesięcznie.

Deficyt budżetowy – powstaje, gdy dochody są niższe niż wydatki budżetowe. Jeśli dochody są wyższe od wydatków, wówczas jest to nadwyżka budżetowa.

Monopol – ówczesnie oznaczał, że jedna firma dostarczała całą produkcję dóbr lub usług na danym obszarze lub terenie kraju. Tym samym dawał jej możliwość wypracowania dużego zysku. W II Rzeczypospolitej monopol skarbowy wprowadzono dla: spirytusu, tytoniu, loterii, zapalek oraz soli.

Pożyczka – przeniesienie własności na biorącego pożyczkę określonej sumy pieniędzy lub rzeczy, z obowiązkiem zwrotu tej samej kwoty pieniędzy lub rzeczy tej samej jakości i gatunku. W przypadku pożyczki pieniężnej najczęściej wiąże się ze spłatą odsetek przez pożyczkobiorcę.

Skarb państwa – w tym przypadku ogólny majątek państwa, czyli publiczny.

Giełda – tu ówczesna giełda pieniężna, której przedmiotem obrotu (transakcji kupna-sprzedaży) były m.in. papiery wartościowe, weksle, waluty, monety i kruszce szlachetne (złoto i srebro). W międzywojniu działało w Polsce sześć giełd pieniężnych.

Spółka – forma wspólnej działalności osób mających jeden wspólny cel, oparta na umowie lub statucie. Celem spółki jest najczęściej prowadzenie działalności gospodarczej. Przykładowo, w spółce akcyjnej założyciele wnoszą wkład finansowy lub rzeczowy, otrzymując w zamian akcje spółki. Bieżąca cena akcji może się zmieniać i różnić od wartości nominalnej.

Stabilność systemu finansowego – warunek konieczny funkcjonowania każdej gospodarki i długofalowego rozwoju gospodarczego. Stan funkcjonowania systemu finansowego, w którym wypełnia w sposób ciągły i efektywny swoje funkcje. Także rozumiany jako odporność systemu finansowego na różnego rodzaju szoki gospodarcze.

towarów lub handel nimi, a także **pożyczki zagraniczne**, miały dać wpływ do **budżetu państwa**. Całość planu naprawczego ujęto w ustawie z 11 stycznia 1924 r. Żeby wzmocnić markę, Grabski polecił podjęcie działań (interwencji walutowej) na **giełdzie pieniężnej**. Następnie zakończył wprowadzanie marek do obiegu, zastępując je wydrukowanym wcześniej złotym. Na 1 dolara amerykańskiego przypadało 5,18 zł. Bardziej istotny dla społeczeństwa był tu stały kurs przeliczeniowy – 1 złoty równał się 1,8 miliona marek polskich, co w praktyce – oprócz zmiany waluty – oznaczało radykalne zmniejszenie nominalów.

Jako że na nowych banknotach widniała nazwa ich emitenta – Banku Polskiego, należało go powołać. Organizowana od początku 1924 r. instytucja miała formę **spółki akcyjnej**, formalnie była zatem prywatna, a należała do 176 tys. akcjonariuszy. Działano bardzo szybko – już 28 kwietnia 1924 r. bank zainaugurował działalność, sprawnie



■ W. Grabski przemawiający w Sejmie RP, 1926 r., NAC

wprowadzał złotego, by w ciągu 3 miesięcy wycofać z obiegu marki polskie. Wreszcie zaobserwowano tak potrzebną **stabilność systemu finansowego**, który wzmacniał się i uodparniał gospodarkę na możliwe zaburzenia. Warto wspomnieć, że po kryzysie walutowym z 1925 r. złoty zyskał stabilizację, którą utrzymał do końca okresu międzywojennego.



■ Okręty flotyli rzecznej, Gdynia, 1925 r.,
fot. Roman Morawski, MMC

Rzeczpospolita, będąc krajem w znacznej mierze rolniczym, a jedynie w niewielkim stopniu uprzemysłowionym, potrzebowała dochodowego **eksportu**, który gwarantowałby dopływ walut obcych. Jedną z niewielu dostępnych opcji było oparcie **gospodarki** na surowcach naturalnych, tu głównie na węglu. Można było go wywozić koleją przez granice lądowe, co zresztą czyniono. Jednak oczekiwaną, prawdziwie masową skalę eksportu dawał transport drogą morską. Zapewniała ona bowiem większą niezależność, ograniczała udział obcych podmiotów, była też bezpieczniejsza dla płynności ruchu towarów, co zrozumiano podczas wojny **celnej** z Niemcami w połowie lat 20. Pobierane wówczas opłaty od wywożonych z Polski towarów w praktyce uniemożliwiły handel przez 1/3 długości naszych granic. Z kolei transport przez Pomorze między dwiema częściami Niemiec

Eksport – sprzedaż i wywóz towarów i usług za granicę (poza kraj producenta). Można też transferować za granicę metody lub wynalazki. Eksport podlega czasem ograniczeniom w formie barier celnych (ceł), zdarza się, że wywóz niektórych towarów czy usług może być zakazany.

Gospodarka – jest systemem składającym się z podmiotów gospodarujących, tj. gospodarstw domowych, przedsiębiorstw (firmy), gospodarstw rolnych, instytucji finansowych, instytucji państwa. Oddziałują one wzajemnie na siebie i tworzą więzi. Jest to zatem ogół mechanizmów i warunków działania podmiotów gospodarujących.

Cło – opłata, którą pobiera państwo, gdy towar przekracza granicę celną. Cło może być pobierane od towarów przywożonych (importowanych), wywożonych (eksportowanych), ale także tych, które przemierzają się tranzytem przez obszar celny (terytorium) danego państwa. Cła stanowią wpływy do budżetu państwa.

Handel – składają się na niego transakcje handlowe, czyli transakcje kupna i sprzedaży towarów i usług; zasadniczo w transakcjach handlowych uczestniczy pieniądź, co znacząco ułatwia przeprowadzanie transakcji. Jeśli wymiany dokonuje się z partnerem w innym obszarze celnym (najczęściej jest to inne państwo), to jest to handel zagraniczny.



■ Przeładunek węgla, lata 1924–1925, fot. Roman Morawski, MMC

odbywał się na preferencyjnych dla naszych sąsiadów warunkach, więc Polska na nim nie zarabiała.

Własny port morski nie był zatem opcją wyboru, lecz koniecznością. Rozpoczęcie jego budowy przypadło na okres wyjątkowo złej sytuacji gospodarczej i niestabilności politycznej, co niekorzystnie wpłynęło na postęp prac. Należy przy tym zaznaczyć, że pierwszą przystań założono ze względu na konieczność przywozu materiałów wojskowych, potrzeby obronności kraju i kształtującej się Marynarki Wojennej. Ważne były również lokalne inicjatywy połowowe, gdyż rybacy nie mieli żadnej przystani. Port **handlowy** był planem na dalszą przyszłość.

Po kilkunastu miesiącach starań grona zaangażowanych osób sejm uchwalił *Ustawę z dnia 23 września 1922 roku o budowie portu w Gdyni*. Upoważniała ona rząd do tworzenia publicznie dostępnego portu, tymczasowo mniejszego, ale z możliwościami rozwoju. Zadeklarowano, iż środki na inwestycję będą ujmowane w corocznym budżecie państwa. Było to już konkretne zabezpieczenie środków finansowych na budowę w przyszłości. Port, nawet tak niewielki (w porównaniu z ówczesnym w Wolnym Mieście Gdańsku), kosztował dużo pieniędzy, którymi skarb państwa nie dysponował. Ustawa pozwoliła tu nie tylko na kontynuowanie wcześniej podjętych prac, ale stanowiła podstawę szerszej i długofalowej polityki morskiej.

Bank – podstawowa instytucja (przedsiębiorstwo), która zajmuje się pośrednictwem finansowym, czyli m.in. przyjmuje depozyty (wkłady pieniężne), udziela kredytów, prowadzi rachunki bankowe. Zasady jego funkcjonowania określają odpowiednie ustawy. Pod względem własności bank może być państwowy, prywatny w formie spółki akcyjnej, a także wyróżnia się banki, które funkcjonują w formie spółdzielni (zrzeszenia się grupy osób).

Kredyt – umowa, w której bank oddaje do dyspozycji kredytobiorcy określoną kwotę środków pieniężnych, w umowie kredytowej musi być określony cel kredytu, czas trwania umowy oraz sposób spłaty (zwrotu) środków pieniężnych do banku wraz z odsetkami. Udzielanie kredytów jest podstawowym źródłem dochodu banków.

Bank centralny – instytucja prowadząca politykę pieniężną oraz emitująca walutę danego kraju (znaki pieniężne). We współczesnych gospodarkach jest dwuszczeblowy system bankowy z jednym bankiem centralnym i pozostałymi bankami komercyjnymi. Najważniejszym zadaniem banku centralnego jest utrzymanie stabilnego poziomu cen. Bank centralny może również obsługiwać budżet państwa, zarządzać rezerwami walutowymi, nadzorować system płatniczy oraz regulować płynność pozostałych banków. W Polsce zadania te wypełnia Narodowy Bank Polski, ujęty w Konstytucji RP z 1997 r.

W budowę musiało zatem zaangażować się państwo – bezpośrednio poprzez dofinansowanie oraz pośrednio przez **banki** oferujące **kredyty** na preferencyjnych warunkach. Władysław Grabski, dążąc do wzmocnienia banków państwowych, zreorganizował je i skonsolidował. Tym samym poprawił sytuację Państwowego Banku Rolnego i Pocztovej Kasy Oszczędności. W 1924 r. współtworzył, niezwykle ważny dla Gdyni, Bank Gospodarstwa Krajowego. Rok później, podczas kryzysu bankowego, BGK operował funduszem, który pomógł uratować część zagrożonych instytucji finansowych. Spadała wówczas wartość złotego, przez co zarówno społeczeństwo, jak i banki znalazły się w trudnej sytuacji ekonomicznej. Priorytetowym zadaniem Banku Polskiego, od którego oczekiwano interwencji, było regulowanie obiegu pieniądza. Zatem trudno było wywierać nacisk na pomoc bankom, która należy do zadań tradycyjnych banków centralnych. Sytuacja ta pokazała, jak istotne jest posiadanie faktycznego **banku centralnego**.

Na port pozyskiwano kolejne fundusze, które jednak nie wystarczały, w obliczu rosnących potrzeb oraz inflacji. Wobec braku odpowiednich środków w budżecie państwa, do

■ Gdynia, ul. 10 Lutego z Bankiem Polskim (po lewej), lata 1930–1934, fot. Leonard Durczykiewicz, MMG



Inwestycja – kiedyś nazywano tak wkład kapitału w dane przedsiębiorstwo. Dziś kapitał jest szerszym pojęciem i jest rozumiany jako nakłady, nie tylko finansowe, ponoszone na przedsięwzięcie, które w przyszłości wypracuje korzyści ekonomiczne, np. zwiększy dochód. Można również (a nawet trzeba) inwestować w wykształcenie, z którego korzyści mogą przyjść po wielu latach nauki.

Kapitał – zasób dóbr lub środków finansowych, którymi można dysponować aby przyniosły dochód. Dobra te i środki finansowe są inwestowane. Kapitał zatem może być pieniężny, produkcyjny (maszyny, technologie) oraz ludzki (osoby z wiedzą, umiejętnościami i doświadczeniem).

Wywłaszczenie – odebranie lub ograniczenie własności dotychczasowych właścicieli, np. działek, budynków. Następuje za odszkodowaniem dla właścicieli. Wywłaszczenie jest przymusowe i związane z realizacją ważnego celu publicznego, np. budowy drogi, co oznacza, że dotychczasowa własność (grunt) będzie wykorzystywana w nowy sposób. W Gdyni wywłaszczano głównie z terenów pod budowę portu i instytucji publicznych.

Gospodarka morska – działalność ludzi związana ze środowiskiem morskim (morzem i wodami z nim połączonymi, pasem nadbrzeżnym, przestrzenią powietrzną ponad morzem). Polega między innymi na korzystaniu z dostępnych dóbr morza, usługach – np. żegludze czy transporcie, a także na produkcji i przetwórstwie.



■ Przed otwarciem portu tymczasowego, 27.04.1923 r., fot. Narcyz Witczak-Witaczynski, NAC

Morze otworzyło nam bramy na świat szeroki, ono zrównało nas z innymi narodami, ono dało nam wolność i prawo bycia tam wszędzie, gdzie morze jest i niebo.

Ignacy Mościcki (1867–1946) – inż. chemik, prezydent RP, 1936 r.

inwestycji prawnie dopuszczono **kapitał** prywatny. Równocześnie, dzięki staraniom między innymi inżyniera Juliana Rummla – organizatora i administratora inicjatyw morskich – kontrolę nad budową pozostawiono w rękach państwa, jako strategiczną dla jego gospodarki i obronności. Jak słusznie oceniał zasłużony dla projektu kapitan Marynarki Wojennej Józef Unrug, większość prac mogły wykonać firmy krajowe. Przetarg na realizację pierwszego etapu budowy wygrało poznańskie Towarzystwo Robót Inżynierskich „TRI”. Ściągnięto wykwalifikowanych robotników z całego Pomorza, utwardzono drogę dojazdową i poprowadzono tory kolejowe.

Równolegle przeprowadzono **wywłaszczenia**, dzięki którym zabezpieczono tereny do zagospodarowania. Oprócz prac w samej Gdyni, wiosną 1921 r. wieś

z resztą kraju połączono trasą kolejową przez Kokoszki, która omijała Wolne Miasto Gdańsk.

Pierwszą gdyńską przystań – Tymczasowy Port Wojenny i Schronisko dla Rybaków – wybudowano w miejscu wskazanym przez inżyniera Tadeusza Wendę. Bazując na znacznym doświadczeniu zawodowym, wziął on pod uwagę szereg uwarunkowań – lokalizację, dostępność, układ terenu. Przyjął rozwiązania odpowiadające ówczesnym możliwościom państwa, ale również dające perspektywę rozwoju. Pamiętał przy tym o potrzebach miejscowego rybołówstwa. Prace postępowały pomimo trudności finansowych, a ogromne znaczenie miały tu wola i zaangażowanie wielu osób. Niemal całość kosztów została pokryta ze skarbu państwa, poprzez różne ministerstwa. Prowizoryczne mola (pirsy) o długości 550 m (plus boczna tak zwana ostroga 170 m) oraz 150 metrów zastały uroczystie otwarte 29 kwietnia 1923 r. przez prezydenta Stanisława Wojciechowskiego. Były znaczącym krokiem ku portowi pełnomorskiemu, pierwszym dostrzegalnym elementem polityki oraz **gospodarki morskiej**.

■ Port tymczasowy w budowie, 1922 r., MMG



Administracja – zarządzanie czymś. Tu działalność władzy państwowej w kierunku wykonywania praw i ustaw przez odpowiednie struktury. W przypadku administracji morskiej chodzi o korzystanie z morza, jego brzegów i zasobów.

Hydrografia – dział geografii, który zajmuje się zbiornikami wodnymi na powierzchni ziemi. W ramach prac hydrograficznych m.in. zbiera się dane o morzu, prowadzi pomiary i badania, np. dna, tworzy mapy morskie.

Meteorologia – nauka o atmosferze Ziemi oraz zjawiskach i procesach, które w niej zachodzą. Polega głównie na obserwacji i pomiarach prowadzonych w stacjach pogodowych.

Emigracja – kiedyś wychodźstwo – odpływ ludności z określonego terytorium, poza jego granice, celem osiedlenia na stałe lub czasowo. Najczęściej wiąże się z chęcią znalezienia pracy lub poprawy warunków życia, ale może być też związana m.in. ze względami politycznymi.

■ Urząd Morski przy ówczesnej ul. Centralnej,
w głębi port, 1928 r., MMG



Gdańsku, blisko portu, towarzystw żeglugowych i agentów handlowych. W Warszawie zorganizowano Sejmową Komisję Morską.

Szybko, bo już w 1920 r., powołano kolejnie specjalistyczne organa administracji: Urząd dla Rozbitków, który mieścił się w Pucku, Urząd **Hydrograficzny** Marynarki Wojennej, urządzony w Gdańsku, Urząd Marynarki Handlowej uruchomiony w Wejherowie. Ten ostatni został w 1927 r. przeniesiony do Gdyni, by od 1928 r. działać jako Urząd Morski. W miarę rozwoju miasta i rozbudowy portu organizowano w Gdyni siedziby kolejnych instytucji: Państwowego Instytutu **Meteorologicznego**, Urzędu Celnego, Urzędu Skarbowego, Państwowej Szkoły Morskiej, Urzędu **Emigracyjnego**, sądów i innych. Od 1922 r. prace budowlane w porcie nadzorowało Ministerstwo Przemysłu i Handlu, a późniejszy port wojenny na Oksywiu pozostawał pod pieczę Ministerstwa Spraw Wojskowych. Działano w porozumieniu z Ministerstwem Skarbu oraz Ministerstwem Robót Publicznych. Swój wkład w tworzenie portu

Swoją nową przystań uzyskała Marynarka Wojenna. Utworzona 28 listopada 1918 r. przy Ministerstwie Spraw Wojskowych, działała jako sekcja. Po niespełna pół roku wydzielono Departament do spraw Morskich pod kierunkiem wiceadmirala Kazimierza Porębskiego – doświadczonego marynarza i dowódcy. Urząd objął całość działań państwa w zakresie gospodarki morskiej. Było to rozwiązanie praktyczne, gdyż pozwalało na szybkie podejmowanie decyzji i sprawne **administrowanie** w zakresie powierzonych zadań. Polskie przedstawicielstwo do spraw morskich utworzono również w Wolnym Mieście

miały zatem władze centralne, ale silnie angażowały się również władze wojewódzkie, powiatowe i samorząd Gdyni. Sytuacja wymagała, aby pozostawały w stałym kontakcie i porozumiewały się w istotnych sprawach, co nie zawsze się udawało. Część ważnych tematów omawiano podczas spotkań grup roboczych, a od 1927 r. Stałej Komisji do spraw Rozwoju Portu i Miasta Gdyni.

Budowa portu oznaczała ingerencję w całą okolicę: wspomniane wyłączenia, ograniczenia dostępu do części terenów, utrudnienia w komunikacji, niekontrolowany napływ ludności i idące za tym również bezrobocie oraz, nierzadko, bezdomność. Doszło do zmiany struktury społecznej, w której dużą rolę zaczęli odgrywać przyjezdni – urzędnicy, specjaliści, wojskowi, zmniejszając wpływy wcześniejszych mieszkańców. Zaobserwowano wzrost cen towarów i usług, który związany był m.in. z trudnościami w dostawach wynikającymi ze słabego skomunikowania Wybrzeża z szerszym zapleczem. Od momentu nawiązania kontaktów drogą morską,

■ Budowa portu wojennego na Oksywiu, 1.05.1926, fot. Roman Morawski, MMC



S/s – zapis skrótowy, w tym przypadku oznaczający statek parowy (steam ship). Skrótownce stosuje się dla łatwiejszego określania typów jednostek na przykład m/s to statek motorowy (napędzany paliwem), a s/y to jacht żaglowy.

Bandera – flaga wywieszana na statku lub okręcie, która wskazuje na przynależność do danego państwa. Jej wygląd dokładnie określają przepisy danego kraju.

Kurort – miejscowość lecznicza (uzdrowisko), w której prowadzi się kuracje. Również znana miejscowość wypoczynkowa – jak w tym przypadku. Sąsiedni port, przemysł i zabudowa miejska utrudniły Gdyni (z przyłączonym w 1935 r. Orłowem) organizację pełnego uzdrowiska.

które zainaugurowała wizyta **s/s „Kentucky”** 13 sierpnia 1923 r., w Gdyni zaczęli pojawiać się marynarze obcych **bander**. Dodawało jej to kolorytu i unikatowego charakteru, ale prowadziło do powstawania niespokojnej dzielnicy portowej, żyjącej innym niż wieś rytmem.

To dokładnie, co Gdynię w jej historycznym układzie i porządku pozornie osłabiało, dało impuls do rozwoju, wzmocniło istniejące struktury oraz znacząco wpłynęło na popularność i rozpoznawalność miejscowości. Wykup terenów oraz późniejszy skok cen gruntu pozwoliły wzbogacić się wielu miejscowym rodzinom, port dał pracę – bezpośrednio robotnikom, ale i pośrednio – producentom, dostawcom czy rzemieślnikom. Poprawiła się infrastruktura drogowa i kolejowa. Nowi gdynianie wnieśli wiedzę i umiejętności, ale również odwagę do podejmowania ryzyka i zaangażowanie. Morskie oblicze Gdyni w każdym jego wymiarze przyciągało uwagę i zainteresowanie całej Polski. Jeszcze liczniej pojawili się turyści, a wraz z nimi rozszerzyła się oferta noclegowa, usługowa i kulturalna. Nieopodal wsi powstał lotniskowy, willowy Kamieniec Pomorski (dzisiejsza Kamien-

na Góra), a plaża stała się miejscem na spędzenie czasu urlopu, kolonii, obozu czy wycieczki. Wraz z pobliskim Orłowem Morskim Gdynia aspirowała do rangi **kurortów**.

Wciąż rosła – 10 lutego 1926 r. otrzymała prawa miejskie.

Nieco wcześniej, bo na początku lat 20. XX wieku, Gdynia była dużą wsią z niemal 1300 mieszkańcami, zajmującymi się głównie rolnictwem, ale też handlem i pewnym zakresem usług oraz rybołówstwem. Miała szkołę, policję i straż pożarną (choć w oddaleniu kilku kilometrów). We wsi

■ Druk receptowy, 1930 r., MMC

■ Pierwsza siedziba apteki Antoniego Małeckiego, 1922 r., MMC



nie było szpitala, kościoła lub kaplicy, a budynek dworca kolejowego był skromny. Dojazd do Gdyni koleją wymagał dwukrotnego przekroczenia granicy państwa. Utwardzone drogi kończyły się, zanim wieś pojawiała na horyzoncie. Dotarcie na polskie Wybrzeże nie było zatem łatwe, a dla wielu nie było również celowe.

A zatem niech każdy obywatel, dysponujący odpowiednim kapitałem, przejdzie z platonicznego ubóstwiania naszego morza do czynu, będąc przekonany, że każda cegła, każdy polski dom na tym skrawku ziemi to szaniec polskości, zza którego będzie nam łatwiej obronić polskość tej dzielnicy.

Tadeusz Jędrzejewski (1898-1939) – architekt, 1933 r.

ich nad praktycznie nieznany Bałtyk. Nie wszystkim udało się zrealizować marzenia, ale wielu **przedsiębiorczych** ludzi osiągnęło znaczący sukces. Pierwszy lekarz w Gdyni szybko uzyskał stanowiska państwowe i miał duży wpływ na higienę i zdrowie. Farmaceuta, który założył aptekę, po kilku latach zarobił na okazały dom, był też

Przedsiębiorczy – osoba wykazująca się inicjatywą do podejmowania różnych działań, np. pomysłów biznesowych, i potrafiąca skutecznie je realizować. Przedsiębiorstwo to osobny podmiot gospodarczy np. spółka.

Popyt – ilość towaru i usługi, którą nabywcy są skłonni (zainteresowani) kupić po danej cenie.

Podaż – ilość towaru i usługi, którą producenci (wykonawcy) są skłonni (zainteresowani) sprzedać po danej cenie.

Tym bardziej zatem pionierami można nazwać tych, którzy wówczas decydowali się na osiedlenie w Gdyni. Rozłączali się z bliskimi, podejmowali ryzyko podróży i poszukiwania pracy, a niejednokrotnie inwestowali wszystkie oszczędności. Determinacja, konieczność, ciekawość, patriotyzm prowadziły



■ Kuter Roberta Wilkego w roli mini-wycieczkowca, 1928 r., MMC

■ Pamiątka z wybrzeża, Gdynia, lata 30. XX wieku, MMC



■ Budowa domu Augustyna Bigota, Obłęż, 1930 r., MMC

Kolonia – tu posiadłość (najczęściej zamorska) danego państwa. Jest przez nie zarządzana i wykorzystywana gospodarczo. Kolonie dostarczały przypraw, kawy, herbaty, tkanin przeznaczonych do sprzedaży, ale też surowców, w tym cennych kruszców (złoto).

Import (przywóz) – dostarczanie (kupno i przywóz) towarów i usług z zagranicy (spoza obszaru celnego) i wprowadzenie ich na terytorium danego kraju. Podobnie jak eksport, import może podlegać ograniczeniom, np. może być obłożony cłem.

Zbyt – inaczej sprzedaż lub możliwość sprzedaży.

uznanym radnym miejskim. Pierwszy zegarmistrz zdobył rynek i utrzymał się, pomimo rosnącej konkurencji. Nie przyszło to jednak łatwo.

Aptekarz wyczuł potrzeby rynku i sprowadzał popularne w Warszawie przeciwbólowe „tabletki z kogutkiem”, aby turyści ze stolicy mieli preparat, który znali. Produkował też apteczki okrętowe, zapewniając sobie dodatkowe zamówienia. Kupiec ze Lwowa, prowadzący we wsi sklep, dostrzegł brak na miejscu fotografa. Kupił więc aparat i stał się najważniejszym dokumentalistą Gdyni lat 20. Synowie rybaka pożyczali od ojca łódź, chcąc przewozić turystów. Po dekadzie dorobili się nowoczesnej floty i zatrudniali licznych pracowników. W Gdyni takich przykładów było wiele, bo umiano szybko reagować na **popyt**, dostosowując **podaż**.

Zmieniało się oblicze Gdyni, sąsiednich miejscowości (były stopniowo włączane w granice administracyjne miasta), ale również części Kaszub i Pomorza. Po pierwsze, port i wieś – później miasto – skupiały uwagę polityków i koncentrowały środki inwestycyjne, dające szansę na rozwój regionu. Po drugie, dawały zatrudnienie wielu miejscowym, jak i przyjezdnym. Ci drudzy zaś musieli gdzieś mieszkać, a nie znajdując lokali w samej Gdyni, zasiedlali wsie i miasta Wybrzeża. Zwiększona liczba mieszkańców powodowała rosnące zapotrzebowanie na produkty spożywcze i artykuły codziennego użytku, ale także towary luksusowe czy egzotyczne (wówczas zwane **kolonialnymi**), **importowane** z odległych rejonów świata. Na budowę portu i miasta potrzebne

były również, i to w znacznej ilości, materiały budowlane i wyposażeniowe oraz maszyny i urządzenia. Przełożyło się to na wzmożony transport i usługi.

Dostępne miejsca pracy w Gdyni spowodowały odpływ bezrobotnych z innych miejscowości regionu. Rolnicy i hodowcy mieli możliwość **zbytu** wytworów swoich gospodarstw. Zyskiwali też przetwórcy, jak kaszubskie branże mleczarska i mięsna, a także producenci – od piekarzy, przez drobnych przemysłowców, po większe firmy. Te powstawały w celu obsługi potrzeb gospodarki morskiej, na przykład dla obsługi czy budowy statków. Nad polski Bałtyk przeniosło się też wiele firm, widząc swoją przyszłość w mieście i porcie. Warto przy tym wiedzieć, że lotniskowy charakter Wybrzeża, utrudniony dojazd do niego oraz bliskość Wolnego Miasta Gdańska, skupującego wiele towarów, wpłynęły na ceny, które od połowy lat 30. były najwyższe w Polsce.



■ Nurek przy pracy, 1925 r.,
fot. Roman Morawski, MMG

Już kiedy w 1919 r. myślano o rozbudowie i wykorzystaniu portu w Gdańsku, brano pod uwagę zaangażowanie w inwestycję specjalistycznych firm z zagranicy. W Polsce nie było bowiem jeszcze podobnych, ani potrzebnego, zaawansowanego technicznie sprzętu. Decydując się na tworzenie w Gdyni portu od zera, tym bardziej potrzebowano fachowego wsparcia – przy pracach podwodnych, pogłębianiu dna i toru wodnego prowadzącego do portu, wbijaniu pali pod molo i falochrony. Chciano również ściągnąć zagraniczny kapitał – środki finansowe niezbędne do sfinansowania prac.

Konsorcjum – dobrowolne zrzeszenie, na przykład przedsiębiorstw lub banków, w celu wspólnej realizacji danego przedsięwzięcia. Dotyczyło to dużych lub ryzykownych projektów, których żadna ze stron nie mogłaby przeprowadzić samodzielnie.

Komercyjny – kiedyś znaczyło to handlowy, nastawiony tylko na osiągnięcie zysku. W przypadku banku – udzielający kredytów ze środków pozyskanych od klientów.

Obligacje – papiery wartościowe wydawane (emitowane) przez dłużnika. Są potwierdzeniem długu oraz zobowiązaniem dłużnika do spłaty tegoż wraz z ustalonymi odsetkami (kuponami). Obligacje mogą mieć nawet wieloletnie terminy spłat.

Żadna z krajowych firm, oprócz wcześniej wspomnianego „TRI”, nie była w stanie udźwignąć ciężaru specjalistycznych prac w tak znacznym zakresie. Dlatego w 1923 r. zwrócono się do przedsiębiorstw zagranicznych, głównie francuskich i duńskich. Jednak nawet te duże podmioty musiały starać się o fundusze na prace w Gdyni, angażując banki francuskie i skandynawskie. Poparcie dla projektu wyraziła Francja, udzielając Polsce potrzebnej pożyczki. W I połowie 1924 r. zawieszono **Konsorcjum** Francusko-Polskie dla Budowy Portu w Gdyni z udziałem firm Société de Construction des Batignolles, Société Anonyme Hersent, M. M. Schneider et Compagne, **komercyjnego** Polskiego Banku Przemysłowego SA oraz dwóch polskich inżynierów. 4 lipca 1924 r. podpisano z konsorcjum pierwszą umowę na budowę portu, a kolejne (1930 i 1934 r.) wyznaczały ważne etapy inwestycji. Przy pracach zatrudniono doświadczone firmy z branży, jak duńską Højgaard & Schultz A.S., która zyskała w Gdyni uznanie oraz belgijską Ackermans & Van Haaren. Obie dołączyły do konsorcjum w 1930 r. Inwestycja portowa była możliwa dzięki funduszom własnym, kredytom, porozumieniom i współpracy na szczeblu międzynarodowym. Dodatkowo państwo zadłużało się u obywateli, wydając **obligacje**, jak 6% *Pożyczki Narodowej* czy 3% *Premjowej Pożyczki Inwestycyjnej*.

Gdynia, Oksywie oraz pobliskie miejscowości i tereny w połowie lat 20. stały się placem budowy. Dziennikarze pisali o amerykańskim, czyli szybkim, tempie prac. Jak w Stanach Zjednoczonych, tak i w Gdyni pieniądze miały leżeć na ulicy. Niedosłownie – w tym powiedzeniu chodzi o łatwość i duże możliwości zarobku na dobrym pomysłe i przy własnej inicjatywie. Na coraz liczniejszych i stopniowo utwardzanych brukiem ulicach pieniądze długo nie czekałby na znalazcę. Leżeć (i przynosić **odsetki**) miał w bankach, których w Gdyni przybywało.

Odsetki – kwota pieniędzy obliczona jako procent od środków pieniężnych (np. depozytu, kredytu). Odsetki są rodzajem dochodu za dysponowanie środkami finansowymi. Przykładowo odsetki od depozytu w banku są zyskiem właściciela depozytu, a kosztem dla banku.

Dewizy – kiedyś ogólne sumy pieniężne płatne poza państwem w walucie obcej. Dziś to zagraniczne środki płatnicze oraz złoto i platyna dewizowa, którymi można się posługiwać w obrocie międzynarodowym. Dewiza – tu to należność zagraniczna.

Pierwszy był oddział Banku Polskiego SA. Bardzo aktywnie działał Bank Gospodarstwa Krajowego. Funkcjonowały też państwowa Poczta Kasa Oszczędności, Polski Bank Przemysłowy SA wchodzący w skład konsorcjum budującego port oraz Bank Cukrownictwa SA w Poznaniu, który prowadził interesy eksportowe. Z czasem pojawiły się: Bank Handlowy w Warszawie SA, Bank Zachodni SA, Bank Związku Spółek Zarobkowych, Powszechny Bank Związkowy, a nawet Banque Franco-Polonaise (francusko-polski). Wiele z nich miało zaledwie po kilkanaście oddziałów w całej Polsce, w tym placówkę

w Gdyni. Wskazuje to na ważną rolę miasta w skali całego kraju. Przy czym to w nim prowadzono specjalistyczne oraz nietypowe usługi bankowe. Gdyńskie oddziały reklamowały się obsługą transakcji **dewizowych**, eksportowo-importowych, morskich listów przewozowych, jak również interesów portowych swoich klientów. Wyraźnymi śladami obecności Banku Polskiego i Banku Gospodarstwa Krajowego są ich okazałe gmachy – dziś zabytki i rozpoznawalne miejsca ścisłego centrum miasta.

Warta podkreślenia jest też rola Komunalnej Kasy Oszczędności miasta Gdyni – najbliższej wielu mieszkańcom. Powołano ją (pod podobną nazwą) w 1926 r. Oprócz gromadzenia kapitału i obrotu nim, udzielała kredytów przedsiębiorcom oraz propagowała idee systematycznego i bezpiecznego oszczędzania.

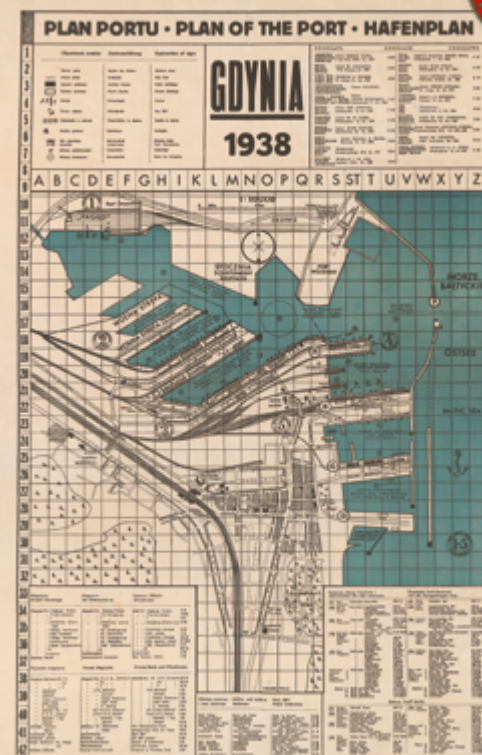


■ Otwarcie siedziby gdyńskiej Komunalnej Kasy Oszczędności, 1.10.1932, MMC

Kontrolę nad realizacją inwestycji portowej do 1937 r. pełnił inż. Tadeusz Wenda, najpierw kierując Biurem Naczelnika Budowy Portu, a następnie wydziałem Urzędu Morskiego. Jako projektant i budowniczy był najważniejszą osobą w porcie. W Warszawie miał silnego sojusznika – inż. Eugeniusza Kwiatkowskiego, ministra i wicepremiera, który politycznie wspierał projekt. Obaj wierzyli w port, Gdynię i Polskę morską, do których dążyli.

Na placu budowy przez szereg lat dominowały zagraniczne firmy i kadry kierownicze. Po długich staraniach, w 1930 r. do czynnego udziału w pracach powróciło przedsiębiorstwo „TRI”. Dwa lata później jego umowę przejął

Koncern – kiedyś związek kilku przedsiębiorstw mających wspólny zarząd. Łączył je na przykład produkowany towar albo usługa dla jednego odbiorcy. Dziś to organizacja skupiająca odrębne podmioty, ale należące do jednego właściciela.



■ Plan portu, 1938 r., MMC

■ Znaczek linii żeglugowych, lata 1934-1939, Adam Nagalski, Warszawa, MMC

na początku 1936 r. Z większych inwestycji planowano jeszcze jedynie zabudowę, dostępnego dla spacerowiczów, Moło Południowego oraz przedłużenie w głąb łądu Kanału Przemysłowego. Już przed wojną trudno było dokładnie wskazać ogólny koszt budowy portu. Dziś niełatwo go przełożyć na aktualne ceny. Można obliczyć, że państwo, corocznie lokując w Gdyni nawet 1% swoich wydatków,

koncern dwóch polskich firm. W 1934 r. konsorcjum rozszerzono o Biuro Budowlane Franciszek Skąpski i Spółka, Inżynierowie SA oraz o Inż. W. Paszkowskiego. Tym samym krajowe podmioty zwiększyły swoją obecność w polskim porcie. Równolegle powstawały baseny i port wewnętrzny wykorzystujący dawną dolinę oraz usypywano mola zewnętrzne – wchodzące w morze nawet na kilometr. Nabrzeża i falochrony wykonywano z użyciem ogromnych (do 32 m długości) skrzyń z betonu wzmocnionego żelaznym szkieletem, co było nowoczesnym rozwiązaniem. Na portowych placach stawały liczne magazyny i budynki specjalistyczne. Urządzenia przeładunkowe sprowadzane były głównie ze Śląska, na przykład z Katowickiej Fabryki Maszyn Huty Zgoda, Zjednoczonych Hut Królewskiej i Laury, firmy Wielkopolskie Piece i Zakłady Sosnowieckie SA, Rybnickiej Fabryki Maszyn, Zakładów Ostrowieckich i szeregu innych. Cały kraj budował Gdynię.

(...) wrażenie ładu w porcie jako całości wynika stąd, że był on prawie całkowicie budowany za pieniądze państwowe (...).

Bolesław Malisz (1910-1995) – architekt, 1938 r.

W 1934 roku port był w pełni samodzielny w świetle prawa międzynarodowego. Można przyjąć, że założony kształt osiągnął

wydało wówczas równowartość około miliona średnich pensji. Faktem pozostaje, iż obok Magistrali Węglowej i Centralnego Okręgu Przemysłowego była to największa inwestycja II Rzeczypospolitej.



■ Molo Węglowe, lata 30. XX w., fot. Henryk Podgórski, NAC

- • • • • Gdynia – od 1926 r. miasto – rozwijała się dalej, w skali przekraczającej wcześniejsze plany i wyobrażenia. Wpływ na to mieli ambitni ludzie, zaangażowane władze lokalne oraz zainteresowanie państwa, szczególnie wyrażane przez ministra Eugeniusza Kwiatkowskiego. Rządowe wsparcie wiązało się również ze zwiększoną kontrolą. By zyskać bezpośredni wpływ na politykę miasta, rozporządzeniem z 1930 r. w miejsce wcześniejszych struktur samorządowych powołano Komisariat Rządu (tylko w stolicy był podobny organ). Gdynia szybko rozbudowywała swoją infrastrukturę: budynki, wodociągi i kanalizację. Rozrastała się sieć: elektryczna, gazowa oraz komunikacyjna. Postęp prac sprawił, że centrum i port miały udogodnienia, na które wciąż czekały większe,

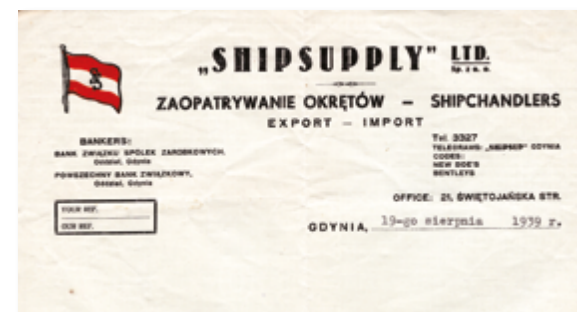
(...) Odnalazłam dopiero po paru dniach dawną uliczkę wiejską. Jest na niej jeszcze parę dawnych chat, ale cała rozkopana i wiele domów ogromnych w budowie.

Maria Dąbrowska (1889–1965) – pisarka, 1929 r.

miast, rozporządzeniem z 1930 r. w miejsce wcześniejszych struktur samorządowych powołano Komisariat Rządu (tylko w stolicy był podobny organ). Gdynia szybko rozbudowywała swoją infrastrukturę: budynki, wodociągi i kanalizację. Rozrastała się sieć: elektryczna, gazowa oraz komunikacyjna. Postęp prac sprawił, że centrum i port miały udogodnienia, na które wciąż czekały większe,

Zarządzanie – wszystkie działania zmierzające do osiągnięcia określonego celu. Zestawia się je w układzie: planowanie – organizowanie – kierowanie – kontrolowanie i obserwowanie efektów.

Konsulat – siedziba konsula, czyli urzędnika kierowanego za granicę danego kraju, aby opiekował się interesami (na przykład handlowymi) i obywatelami swojego państwa.



historyczne ośrodki w Polsce. Na stanowisku komisarza rządu niezwykle zasłużył się Franciszek Sokół, sprawnie **zarządzając** urzędem, a także przewodząc Komitetowi Rozbudowy Miasta.

Drugą, obok państwowej, siłą napędową Gdyni byli przedsiębiorcy. Coraz liczniejsi i bardziej pomysłowi. W mieście powstawały eleganckie sklepy, sklepy i domy towarowe, obiekty noclegowe i lokale gastronomiczne. Działały Korporacja Kupiecka i mocno rozbudowana Izba Przemysłowo-Handlowa. Zakładano lub przenoszono biznesy, licząc nie tylko na obsługę mieszkańców i turystów, ale też na interesy w porcie i drogą morską. Niektóre firmy przyjmowały uniwersalne

■ Papier firmowy (fragment), 1939 r., zbiory prywatne



■ Sklep Józefa Wikaryjczyka, lata 1930–1939, MMC

nazwy, jak Shippersupply (Zaopatrywanie Okrętów), Eximport, Atlantic, Ocean, Speed (Prędkość), nastawiając się na klientów zagranicznych.

Aby móc inwestować, Gdynia zaciągała liczne pożyczki – było ich przeszło sto, opiewających na znaczne kwoty. Zadłużano się w instytucjach publicznych i komercyjnych, gdyż potrzeby były ogromne. Spłatę części z nich gwarantowało

państwo, raty innych pokrywano z dochodów własnych miasta. Banki specjalnymi kredytami wspierały rzemiosło, kupiectwo oraz budownictwo prywatne. Dynamika zmian sprawiła, że w połowie 1939 r. Gdynia liczyła ponad 125 tys. mieszkańców, dołączając do kilkunastu największych miast Polski. Miała też około 20 **konsulatów**, co świadczyło o jej istotnej roli na arenie międzynarodowej.

Niewątpliwym wpływem na tempo i efekty zachodzących w mieście procesów miało *Rozporządzenie Prezydenta RP z dnia 1 czerwca 1927 r. o popieraniu rozbudowy i rozwoju gospodarczego miasta i portu Gdyni*. Zapewniono w nim coroczne środki w budżecie państwa na wymienione cele. Gwarantowano zabezpieczenie pożyczek, ułatwiono wywłaszczenia oraz pomoc kredytową w inwestycjach budowlanych (do 90% kosztów), wprowadzono preferencyjne ulgi podatkowe oraz zwolnienia z opłat administracyjnych. Miasto i przedsiębiorstwa na jego terenie, a także nowi inwestorzy zyskali zatem konkretne przywileje. Korzystano z nich bez wahania, a z Państwowego Funduszu Budowlanego, poprzez banki, płynął strumień pieniędzy. Tylko dzięki pożyczkom Banku Gospodarstwa Krajowego powstawało w Gdyni nawet 200 domów rocznie. W 1935 r. na Gdynię przypadało ponad 10% ruchu budowlanego całej Polski!

Odgórne wsparcie pomogło wzniesić wiele prywatnych **kamienic**, domów czynszowych i osiedli **ekonomicznych**, jak również siedzib firm i instytucji. Większość z nich zrealizowano w najmodniejszym wówczas nurcie **modernistycznym**. Obiekty były na czasie dzięki zastosowanym technologiom, jak również funkcjonalne, czyli

■ Budynek Funduszu Emerytalnego Banku Gospodarstwa Krajowego, 1936 r., MMC



Kamienica – murowany miejski dom mieszkalny, przynajmniej jednopiętrowy. Najczęściej posiadający nie tylko mieszkanie właściciela, ale i lokale do wynajęcia (ze zobowiązaniem do płacenia czynszu).

Ekonomiczny – tu oszczędny, wymagający mniejszego nakładu środków i tańszy w użytkowaniu. Ekonomia to nauka o racjonalnym gospodarowaniu, jak też o prawach rządzących gospodarką.

Modernizm – tu kierunek w architekturze, w Polsce silny od końca lat 20. XX wieku. Dzięki konstrukcjom z betonu wzmocnionego stałą, dał nowe możliwości techniczne. Budynki miały mniej ścian wewnętrznych, dużo okien (też efektowne witryny sklepowe) i płaskie dachy. Najczęściej nie posiadały dekoracji, jedynie proste i eleganckie detale.

odpowiadające określonym potrzebom użytkowników. Jasne, przestronne i elegancko wykonane. Niektóre ich elementy nawiązywały do detali statków, co podkreślało morski charakter miasta. Budynki tworzyli przyjezdni, głównie młodzi architekci, chętnie sięgający po odważne rozwiązania. Modernizm był synonimem nowoczesności, zatem zabudowa stanowiła o prestiżu Gdyni, dziś będąc istotnym elementem jej materialnego dziedzictwa. Jego częścią są między innymi niezwykle zespół Miejskich Hal Targowych, biurowiec Zakładu Ubezpieczeń Społecznych, „Bankowiec”, czyli budynek mieszkalny BGK, liczne kamienice, ale też skromniejsze realizacje gdyńskiego Towarzystwa Budowy Osiedli, które starało się dbać o potrzeby mniej zarabiających.

Niektóre spośród gdyńskich architektonicznych „wizytówek” zostały uchwycone w licznych przedwojennych filmach dokumentalnych i fabularnych. Miasto, port i Bałtyk stały się modne i uczęszczane – były **trendy**. Trzeba przyznać, że miało to uzasadnienie, gdyż malowniczość piaszczystych plaż, stromych klifów, morza i prujących fale statków wyróżniała Gdynię spośród miast Rzeczypospolitej. Na Wybrzeże docierali plastycy, szukając plenerów, natchnienia, a przy tym wypoczynku. Rozwijała się **marynistyka**, ale morze i tematy z nim powiązane uwieczniano nie tylko na obrazach. Pojawiały się na plakatach, afiszach, fotografiach, okładkach książek, pamiątkach, stanowiąc elementy **propagandy** morza. Oddziaływały szczególnie formy masowe i tanie, a przez to popularne – pocztówki, znaczki, ulotki i gazety. W tych ostatnich zaś dziennikarze najczęściej chwalili port i Gdynię. Nie ustępowali w tych pochwałach liczni literaci i poeci, wraz z nimi budując, trochę na wyrost, wizerunek Polski w pełni morskiej. Swoje dodali ówczesni kompozytorzy i muzycy, dzięki którym morze również wybrzmiewało przy różnych okazjach i okolicznościach.

Przeważająca ilość budynków w centrum Gdyni – to kamienice czynszowe. W ostatnich latach powstały większe obiekty użyteczności publicznej w porcie, duże budynki mieszkaniowo-biurowe w śródmieściu

Stanisław Karol Dąbrowski (1884–1940) – architekt, 1936 r.



■ Pocztówka patriotyczna Feliksa Nowowiejskiego, Kwidzyn, l. 1930–1939, MMC



■ Plakietka okolicznościowa, P. Kinder, Bydgoszcz, 1933 r., MMC

Dla mieszkańców, gości i turystów grano, tańczono, śpiewano, recytowano i wystawiano, bo atrakcji kulturalnych przybywało. Już nie tylko sezonowych, ale i stałych. Kina i kinoteatry zapępniały się widzami, którzy nie musieli długo czekać na nowości. Ofertę uzupełniały wydarzenia plenerowe w tym Święta Morza, organizowane przez wyjątkowo zaangażowaną Ligę Morską i Kolonialną. Do Gdyni ściągaly liczne wycieczki z kraju i z zagranicy.

Część obcokrajowców, którym nie było dane do Polski przyjechać, jej ducha mogli poczuć na pokładach statków pasażerskich. Szczególnie na tych wykonanych pod nadzorem specjalnej komisji artystycznej – m/s „Piłsudskim” i m/s „Batorym”. Starannie wyposażone w dzieła najbardziej cenionych polskich twórców tamtego okresu, stały się swoistymi ambasadami kultury na morzach, oceanach oraz w portach świata.

Gdynia to nie tylko nowy i nowoczesny port, wyrosły wśród pustkowi i piachów, to nie tylko miasto młode i piękne, to nie tylko okręty pod polską banderą, ale to symbol pracy nowej Polski, przełamującej krok za krokiem zwał trudności, które została otoczona.

Eugeniusz Kwiatkowski (1888–1974) – inż. chemik, 1934 r.

specjalistów, działaczy, propagatorów i społeczników. Pozwoliło to na stworzenie i rozbudowę flot: rybackiej, handlowej oraz słynnych pasażerskiej i wojennej. Otwarto regularne połączenia, w tym transatlantyckie (obsługiwane przez Gdynia – Ameryka Linie Żeglugowe SA). Wspierano eksport, nawiązując liczne kontakty, kredytując i ułatwiając sprzedaż. Ulgami podatkowymi zachęcono polskie kopalnie do inwestowania w portcie.

Marynistyka – twórczość artystyczna wiążąca się z tematyką morską. Też gatunek malarstwa skoncentrowany na przedstawianiu morza, statków, portów itp. W Polsce popularna dopiero od okresu międzywojennego.

Propaganda – celowe rozpowszechnianie określonych poglądów i haseł w celu pozyskania zwolenników i ich poparcia. Może przyjąć zdecydowane i natarczywe metody, również manipulację. Kiedyś propagandę gospodarczą wiążano z reklamą.

Port nigdy by nie wzmocnił politycznie i gospodarczo Polski, gdyby nie jego mądre wykorzystanie. Konsekwentnie realizowano politykę morską, w czym szczególnie zasłużył się Eugeniusz Kwiatkowski i jego otoczenie. Jednak przede wszystkim na rzecz morza działała rosnąca grupa spe-



■ Transport srebra dla Mennicy Państwowej, Gdynia, 1936 r., fot. Ernest Raulin, NAC

Armator – osoba lub przedsiębiorstwo, które we własnym imieniu użytkuje statek (własny lub cudzy), na przykład na cele handlowe, i czerpie z tej działalności korzyści.

Spedytor – zawodowy pośrednik handlowy, zajmujący się organizacją przewozu towarów (ładunków) i załatwianiem wszystkich formalności z tym przewozem związanych. Również przedsiębiorstwo świadczące takie usługi.

Makler okrętowy – pośredniczy przy zawieraniu umowy na przewóz ładunków pomiędzy armatorem a wykonującym załadunek. Makler to zawód związany z pośrednictwem, które może być wykonywane w różnych branżach, w tym na giełdach (makler giełdowy).

Importowano z licznych państw, z kilku kontynentów, a część produktów (jak ryż) przetwarzano na miejscu – w specjalnej strefie przemysłowej, wolnej od opłat celnych. W Gdyni działali liczni agenci okrętowi, **armatorzy**, **spedytorzy**. Niezwykle istotną rolę pełniła Rada Interesantów Portu, sprawnie funkcjonowały Polski Związek **Maklerów** Okrętowych, Związek Gdyniskich Eksporterów Portowych oraz Izba Bałewska i inne. Założono Targi Gdyniskie aspirujące do rangi międzynarodowych. W 1933 r. port w Gdyni przeładował więcej towarów niż gdański, a pod koniec lat 30. już najwięcej na Bałtyku,

zajmując czwarte miejsce w Europie (przy czym przeładunki zdominował jeden surowiec – węgiel). Większość, bo aż 70% obrotu handlowego Polski, przechodziło przez porty w Gdyni i Gdańsku!

Jak rzeki mają swoje dopływy, tak port w Gdyni miał swoje nici powiązań gospodarczych z zapleczem. Tym było nie tylko Wybrzeże i Pomorze, ale cały kraj i nawet jego południowi sąsiedzi. Siła oddziaływania portu obejmowała Czechosłowację, a partnerów handlowych pozyskiwano też między innymi na Węgrzech, w Austrii, Rumunii i na Bliskim Wschodzie (tu ówczesna Palestyna i miasto Tel Awiw). Transport towarów do Gdyni, bądź znad morza w głąb kraju i poza jego granice, wpływał na rozwój przedsiębiorczości, wzrost produkcji i usług na terenie całej Rzeczypospolitej. Port stał się wspólną, polską bramą na świat.

W procesie powstawania miasta i portu wielką rolę odegrali wcześniejsi mieszkańcy, tworząca się nowa społeczność lokalna, polskie społeczeństwo oraz naród, który po wiekach zwrócił się ku morzu. Dorośli, młodzież, a nawet dzieci – będące przyszłością Polski i po latach mające korzystać z silniejszej gospodarki Rzeczypospolitej. Wśród wymienionych w tekście postaci są sami mężczyźni, których akurat w Gdyni było więcej niż kobiet (wyjątek wśród polskich miast). Nie oznacza to, że wkład kobiet był mniejszy – przeciwnie. Po prostu tak określony temat nie pomieścił wszystkich wątków. Należy też pamiętać, że rzeczywistość sprzed około stu lat była zupełnie inna, niż się obecnie może wydawać. Polskie obywatelki dopiero co (pod koniec 1918 r.) uzyskały prawa wyborcze. Jeśli rozpoczynały wyższe studia, na które mogły sobie pozwolić niewiele z nich, to dopiero w kilka lat po ich zakończeniu mogły wypracować sobie stosowną pozycję. Ich aktywność zawodowa była zatem zdecydowanie bardziej widoczna w latach 30. niż we wcześniejszej dekadzie.



■ Pracownice zakładów rybnych podczas pochodu, 1.05.1935, MMC

Pomimo różnych przeciwności w Gdyni spełniało się zawodowo wiele kobiet, które wpłynęły na oblicze miasta. Były wśród nich przedstawicielki tak zwanych wolnych zawodów, jak adwokatki, architektki i lekarki. Obok silnej reprezentacji w nauczycielstwie czy ochronie zdrowia (tu również siostry zakonne), gdynianki realizowały się, prowadząc drobne firmy handlowe i usługowe, pracowały w bankach, urzędach i instytucjach, również naukowych, które stopniowo w Gdyni organizowano. Zaprzeczały **stereotypowemu** wówczas obrazowi żony przy mężu, czy kobiety (tylko) przy rodzinie, z sukcesem prowadząc interesy, tworząc, projektując, organizując. Będąc miastem otwartym, Gdynia dawała im takie możliwości.

Najważniejsze dla Gdyni jest jednak to, że niemal wszyscy – bez względu na płeć, pochodzenie, wyznanie czy wiek – budowniczymi miasta i portu mieli poczucie tworzenia dzieła wspólnego. Z ich relacji, wspomnień, ale i wypowiedzi ich potomków wyłania się obraz mieszkańca – lokalnego patrioty, zaangażowanego w sprawy swojego miasta. Budując dla siebie, równocześnie budował on dla kraju. Gdynia, będąc w tak znacznym stopniu dziełem **migrantów** – osób

przyjezdnych z różnych regionów, stała się ich miejscem na ziemi. Miastem, którego bronili we wrześniu 1939 r. i do którego wrócili, po wojennych **wysiedleniach** z domów i tułaczkach, by je dla Polski reaktywować. Dla którego żyli albo – kiedy zaszła taka konieczność – swoje życie oddali. Jak w Piaśnicy – miejscu masowych niemieckich egzekucji mieszkańców Pomorza. Pamiętajmy zatem o wszystkich gdynianach, również jako o współtwórcach polskiej drogi do morza.

W 1937 r. Bolesław Polkowski pisał na łamach „Wiadomości Literackich” – „(...) czynnik składowy Gdyni stanowią: myśl twórcza, praca i kapitał”. Za pierwsze odpowiadali specjaliści różnych dziedzin, z których wielu było wizjonerami. Praca była udziałem wszystkich – wcześniejszych mieszkańców, napływających do Gdyni niewykwalifikowanych rzesz robotników, przedsiębiorców, wykształconych polskich i zagranicznych kadr, które licznie angażowano. Wszyscy stanowili

Stereotyp – zbiór sądów, często nadmiernie uproszczonych, opisujących (reprezentujących) daną grupę osób. Często wiąże się z oczekiwaniami wobec jakiejś grupy społecznej lub rodzaju osób, które można łatwo wyodrębnić na podstawie jakiejś cechy, np. płci. Stereotyp może mieć pozytywne bądź negatywne zabarwienie, co powoduje, że bywa krzywdzący dla danej grupy osób.

Migracja – przemieszczanie się ludności w celu osiedlenia na stałe lub na pobyt czasowy. Jej motywacją są najczęściej względy finansowe. Jeśli wiąże się z przekroczeniem granicy i napływem cudzoziemców, mówimy o imigracji.

Wysiedlenia – najczęściej przymusowe i trwałe przemieszczenia ludności, w określonej grupie lub z danego obszaru. Mogą być zorganizowane lub spontaniczne – związane z aktualną sytuacją. W pierwszych miesiącach okupacji objęły w Gdyni dziesiątki tysięcy mieszkańców.

kapitał ludzki. Kapitał pieniężny był zapewniany Gdyni przez skarb państwa, pożyczki krajowe i zagraniczne oraz tysiące mniejszych i większych inwestorów. Wprowadzali oni do handlu i usług nową jakość, budując siłę ekonomiczną miasta, Pomorza i Polski oraz współtworząc gospodarkę narodową. Często stawali się też pracodawcami, fundatorami, filarami miejscowych społeczności. Z drugiej strony, część z nich oraz tysiące innych zaznało bezrobocia, doświadczyło bankructw, żyło poniżej minimalnych standardów. Również taka była gdyńska droga do miasta.



■ Mapa Wybrzeża Polskiego, 1938 r., M. Maćkowiak, Poznań, MMC

Indeks osób (wybór)

Bolesław I Chrobry (967–1025) – pierwszy polski król, silny polityk i świetny wojenny strateg. Jako książę zlecił wybite srebrnego denara – pierwszej polskiej monety – s. 5.

Grabski, Władysław (1874–1938) – premier (wówczas prezydent ministrów), trzykrotny minister skarbu, autor reformy walutowej. Wykładowca akademicki i rektor. Wcześniej działacz spółdzielczy i innowator rolnictwa – s. 10, 11, 14.

Kwiatkowski, Eugeniusz (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. 24, 26, 30.

Paderewski, Ignacy Jan (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. 5.

Piłsudski, Józef (1867–1935) – Naczelnik Państwa, pierwszy Marszałek Polski, premier, minister spraw wewnętrznych, Generalny Inspektor Sił Zbrojnych. Czołowy polityk II Rzeczypospolitej, faktyczny jej przywódca – s. 6, 7.

Polkowski, Bolesław (1900–1989) – zasłużony dla Gdyni naukowiec, autor „Rocznika Statystycznego Gdyni”, wykładowca akademicki – s. 33.

Porębski, Kazimierz (1872–1933) – wykształcony oficer Marynarki Wojennej. Współtwórca Szkoły Morskiej w Tczewie oraz Marynarki Handlowej. Szef Kierownictwa polskiej Marynarki Wojennej – s. 16.

Rummel, Julian (1878–1954) – inżynier budowy okrętów, organizator żeglugi, działacz gospodarczy i społeczny z doświadczeniem zdobytym w Rosji. Wybitnie zaangażowany w polskie sprawy morskie – s. 15.

Sokół, Franciszek (1890–1956) – prawnik, żołnierz Legionów Polskich. Wicestarosta w Kutnie, wicewojewoda stanisławowski (obecnie Ukraina), w latach 1933–39 komisarz rządu w Gdyni – s. 27.

Unrug, Józef (1884–1973) – wykształcony marynarz, dowódca, kierownik Departamentu do spraw Morskich oraz Urzędu Hydrograficznego w Gdańsku. Później dowódca floty i wiceadmirał – s. 15.

Wenda, Tadeusz (1863–1948) – inżynier komunikacji, doświadczony w budowie linii kolejowych, mostów i portów (Windawa, Tallin). Projektant portu w Gdyni. Autorytet w zakresie budownictwa wodnego – s. 16, 24.

Wojciechowski, Stanisław (1869–1953) – działacz niepodległościowy, społeczny i spółdzielczy, minister spraw wewnętrznych, w latach 1922–1926 drugi prezydent RP – s. 5, 16.

Bibliografia (wybór)

Dzienniki Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej.

Ekonomia dla prawników i nie tylko, pod red. M. Bednarskiego, J. Wilkina, Warszawa 2005.

Encyklopedia PWN (<https://encyklopedia.pwn.pl>).

Encyklopedia Zarządzania (https://mfiles.pl/pl/index.php/Strona_główna).

Finanse, bankowość i rynki finansowe, pod red. E. Pietrzaka i M. Markiewicz, Gdańsk 2006.

Gospodarka Polski 1918–2018, t. III, pod red. M. G. Woźniaka, Warszawa 2019.

Księga Adresowa Ziemi Zachodniej Polski. Gdynia – Wybrzeże. Wojew. Pomorskie, Rocznik 1937–1938, Gdynia 1937.

Leksykon budżetowy (<https://www.sejm.gov.pl/Sejm8.nsf/BASLeksykon.xsp>).

M. Arcta Nowoczesna Encyklopedia Ilustrowana, Warszawa 1938.

Mielczarek, Ryszard, *Budowa portu handlowego w Gdyni w latach 1924–1939*, Gdańsk 2001.

Morawski, Wojciech, *Władysław Grabski. Polityk, mąż stanu, reformator*, Warszawa 2004.

O książkach, czytaniu i bibliotekach. Wybór cytatów i aforyzmów, oprac. Alicja Pacyniak, Jaworzno 2016.

Ostapkowicz, Jacek, *Banki w Gdyni w latach 1926–1939*, „Rocznik Gdyniński”, nr 15, Gdynia 2003.

Podjąć wyzwanie! II Rzeczpospolita na drodze do nowoczesności, pod red. M. Olkuśnika, Warszawa 2019.

Przedwojenna Polska w liczbach, pod red. K. Janickiego, Warszawa 2020.

Słownik ekonomiczny NBP (www.nbp.pl zakładka Edukacja).

Słownik Języka Polskiego PWN (<https://sjp.pwn.pl>).

Woźniak, Michał Gabriel, *Gospodarka Polski 1918–2018*, t. I, Warszawa 2019.

Droga do morza to projekt skoncentrowany na ukazaniu procesu powrotu Polski nad Bałtyk, szczególnie w ciągu pierwszych lat od odzyskania w 1918 roku niepodległości. Przybliża najważniejsze wydarzenia historyczne, jak zaślubiny z morzem, przedstawia twórców ówczesnej Polski – polityków, inżynierów, wojskowych i specjalistów innych branż, nakreśla realia miasta portowego, jakim była Gdynia, polskiego wybrzeża oraz naszych flot i kontaktów zamorskich. Wprowadza przy tym do tematów gospodarki i bankowości. W ramach dotychczasowych działań między innymi wydano książkę Wiktora Cygana i Witolda Rawskiego *Droga do morza*.



Towarzystwo
Projektów
Edukacyjnych

ISBN 978-83-66376-24-3



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