

Przystanek historia

<https://przystanekhistoria.pl/pa2/tematy/statki-i-okrety/96753,Gdynia-zlapac-morski-oddech.html>



ARTYKUŁ

Gdynia: złapać morski oddech

OKRES HISTORYCZNY

(1918-1922) Odrodzenie Niepodległej (1922-1939) II Rzeczpospolita

Autor: ANNA ZECHENTER 19.11.2023

W szczerym polu, na niezagospodarowanym wybrzeżu w ciągu zaledwie kilkunastu lat powstał największy, najnowocześniejszy port przeładunkowy na Bałtyku.

Budowniczoje Polski skupili na tym wielkim dziele gigantyczny wysiłek – by nigdy nie powtórzył się dramat z 1920 r., gdy w Gdańsku stał brytyjski statek „Tryton” pełen broni dla kraju walczącego z bolszewikami, a Niemcy blokowali jego rozładowanie; by Polska nie musiała dopłacać obcym ogromnych sum za transport sprowadzanych towarów; by nie trzeba było oddawać zagranicznym armatorom części zysków z eksportowanego węgla; i wreszcie, by kraj mógł zarabiać na handlu morskim.

Okno na świat

„Port w Gdyni jest jednym z najżywoźniejszych przedsięwzięć nowoczesnej Polski, a jego budowa pierwszorzędą jej potrzebą” – pisał Stefan Żeromski w odezwie z 1924 r., gdy nasza granica morska liczyła 147 km, wliczając Hel i Zatokę Pucką, a wciśnięte w wodę mola i baseny portowe były jedynym oknem na Bałtyk.

„Jeżeli Polska nie zdoła umocnić się na Wybrzeżu – przestrzegał autor „Wiatru od morza” – nie tylko obnaży się przed światem nędzna słabość nasza, niechęć do obronnego dzieła, tchórzostwo i lenistwo [...], lecz nadto padnie w te żywe jeszcze odnogi, wici i pędy – zaraza naszej niemocy i śmiertelny lęk przed wrogiem”.

I dodawał:

„Powiedzą mi oczywiście, że to nie sprawa i zadanie poetów: porty budować. Lecz trzeba ten port, jego obraz, jego niezbędną konieczność, jego narodowe widziadło w duszach ludzkich wykuwać, ryć w sercach, ciosać w granicie woli. Trzeba otoczyć to dzieło pospólną miłością. Trzeba je za dnia i w nocy budować wszystkimi ziemiami i całym narodem”¹.

Pokolenie, które wywalczyło suwerenność dla Polski, wiedziało, jaką cenę naród może zapłacić za brak okna na świat. Politycy odrodzonej Rzeczypospolitej oraz inżynierowie i ekonomiści rozumieli konieczność stworzenia mocnego państwa, zwróconego twarzą ku morzu.

„Gdzie pierś i odwaga rośnie...”

Od idei bałtyckiej latami odstręczała nas peerelowska indoktrynacja, do znudzenia usprawiedliwiająca jałtański rozbiór Polski nachalną propagandą „ziem odzyskanych” i zawłaszczająca „tradycje piastowskie”. Wedle pokrętnej komunistycznej logiki, po Kresach nie warto było płakać, skoro do Polski przyłączono Pomorze i Dolny Śląsk. Dlatego dziś zapomina się, że idea bałtycka była żywa w XIX w., gdy trwała w sporze z

jagiellońską, skierowaną na Wschód.

Od idei bałtyckiej latami odstręczała nas peerelowska indoktrynacja, do znudzenia usprawiedliwiająca jałtański rozbiór Polski nachalną propagandą „ziem odzyskanych” i zawłaszczającą „tradycje piastowskie”. Wedle pokrętej komunistycznej logiki, po Kresach nie warto było płakać, skoro do Polski przyłączono Pomorze i Dolny Śląsk.

„Naród nieprzylegający granicami swymi do morza nie może być dziejowy – pisał w 1849 r. filozof i działacz polityczny Karol Libelt. – Tam, gdzie się oko gubi w mokrej przestrzeni bez granic, gdzie się umysł i wyobraźnia rozkołysują kołyszącymi się bez końca falami; gdzie pierś i odwaga rośnie, przywykająca do burz i nawałnic morskich, której pokonywać człowiek się uczy – tam [...] człowiek inaczej czuje, inaczej myśli, inaczej się objawia, a jakaś siła tajemna prze go do czynu”.²

Prawie czterdzieści lat później Jan Ludwik Popławski, redaktor „Przeglądu Wszechpolskiego”, podkreślał:

„Wolny dostęp do morza, posiadanie całkowitej głównej arterii wodnej kraju, tj. Wisły, to warunki konieczne prawie naszego istnienia. Całe to pobraże Bałtyku od Wisły aż do ujścia Niemna, tak niebacznie kiedyś roztrwonione przez państwo polskie, musi być odzyskane przez narodowość polską. [...] Nasi politycy marzą jeszcze o Wilnie i Kijowie, ale o Poznań mniej dbają, o Gdańsku zapomnieli prawie zupełnie, a o Królewcu i Opolu nie myślą zgoła”.³



**Transatlantycki dworzec morski;
przy nabrzeżu m/s „Piłsudski”,
przed 1938 r. Fot. Wikimedia
Commons**



**Otwarcie Tymczasowego Portu
Wojennego, 27 kwietnia 1923 r.
Fot. Wikimedia Commons**

Żeby Polska nie była niewolnicą

Koncepcja piastowska, reprezentowana przez endecję i ludowców, ścierała się podczas I wojny światowej i w czasie walk o granice Odrodzonej z jagiellońską, głoszoną przez piłsudczyków. Roman Dmowski, delegat Polski na konferencję paryską w 1919 r. i sygnatariusz traktatu pokojowego w Wersalu, który dawał nam dostęp do Bałtyku, pisał w latach dwudziestych XX w.:

„Myśląc o Polsce silnej, istotnie niezawisłej, zarówno gospodarczo, jak politycznie, niepodobna było jej sobie wyobrazić odgradzonej od morza nieprzerwanym pasem posiadłości niemieckich. [...] Krótki [...] okres istnienia naszego odbudowanego państwa chyba nam unaoczniał, jak olbrzymie znaczenie dla naszej niezawisłości i dla naszego rozwoju gospodarczego ma ten skrawek wybrzeża morskiego, który posiadamy,

jak wielką trudność dla nas stanowi to, że Gdańsk nie należy całkowicie do państwa polskiego.”⁴

I konkludował: „Polska bez morza zawsze byłaby niewolnicą potężnego sąsiada.”⁵

O jednym ze swoich spotkań z Pierre’em de Margerie, ówczesnym dyrektorem politycznym francuskiego Ministerstwa Spraw Zagranicznych, Dmowski pisał:

„Jeszcze wiosną roku 1918 dyplomata francuski na wysokim stanowisku, wiele zajmujący się kwestią polską, powiedział mi: «Ależ panie, toż to byłby cud, gdyby się stało to, co pan mówi, gdyby terytorium waszego państwa dosięgło Bałtyku! ». «Może to byłby i cud – odrzekłem – ale ten cud musi się stać, jeżeli i my, i wy mamy istnieć jako niezależne narody».”⁶

W okresie międzywojennym z dyskursu na poziomie idei narodziła się swego rodzaju synteza w sferze polityki realnej: Kresy, tak ważne dla kształtowania się polskiej tożsamości kulturowej i duchowej, okrojone wprawdzie pokojem ryskim z 1921 r., pozostały w znacznej swej części w granicach II Rzeczypospolitej, współtworząc nadal tę tożsamość, dostęp do morza zaś nie tylko szeroko otworzył przed gospodarką wrota na wodne szlaki, lecz również stał się zaczątkiem nowej, powszechnej świadomości „morskiej”. Postulaty narodowców urzeczywistnili ich oponenty – piłsudczycy.



Marsz. Józef Piłsudski i Eugeniusz Kwiatkowski oglądają port w Gdyni z pokładu statku

pasażerskiego „Jadwiga” (nazwa „Jadwiga”, podobnie jak nazwa siostrzanego statku „Wanda”, pochodziły od imion córek Piłsudskiego), 1930 r. Fot. Wikimedia Commons

W wiosce Gdingen

Pierwsi Polacy z głębi kraju pojawili się w maleńkiej osadzie rybackiej Gdingen jeszcze przed I wojną światową. Zanim przegrana Rzesza oddała nam skrawek wybrzeża, wioskę odkryli lotnicy uciekający od gwaru niemieckiego kurortu sopockiego, odwiedzanego latem przez tłumy warszawiaków.

„Był to lipiec roku pańskiego 1911 – pisał w 1934 r. Adolf Nowaczyński. – Cichszej miejscowości chyba nie było wówczas na całej kuli ziemskiej”.

Kresy, tak ważne dla kształtowania się polskiej tożsamości kulturowej i duchowej, okrojone wprawdzie pokojem ryskim z 1921 r., pozostały w znacznej swej części w granicach II Rzeczypospolitej, współtworząc nadal tę tożsamość, dostęp do morza zaś nie tylko szeroko otworzył przed gospodarką wrota na wodne szlaki, lecz również stał się zaczątkiem nowej, powszechnej świadomości „morskiej”.

Kilkadziesiąt małych rybackich domków, plebania z księdzem powstańcem z 1863 r., mała stacyjka kolejowa, niewielka cegielnia i trzy sklepiki.

„Po checzach [gwarowe: chałupach] i domach mieszkali Oni. Oni to znaczy ci, co tu przez sześćset lat wytrwali, wszystko przetrzymali, ruszyć się nie dali i czekali, czekali przez dwadzieścia kilka generacji – pisał Nowaczyński o Kaszubach. – Ciche, spokojne, niby to niemrawe, niezbyt zgrabne, milczące, nieufne, odburkliwe [...] plemię. [...] Dnie całe coś tam naprawiali, przygarbieni przy siatkach-niewodach, ciągle łatanych [...]. Chyba nie było w całej porozdzielanej Polsce szczepu chłopskiego, który by musiał ciężiej i żaźniej walczyć o surowy prosty byt, o egzystencję powszednią, niż te mrukiwe, zamknięte [...] Kaszeby [...]. Już w drugim [roku] gdyniarze nieco się rozkrochmalili, kiedy zaczęły się zjeżdżać pierwsze rodziny. [...] Już w drugim roku nie chcieli wynajmować pokoi »lutrom«, a tylko «swoim».”⁷

Do 1914 r. przybywali tam coraz chętniej i liczniej inteligenci oczarowani morzem, dogadując się z miejscowymi Kaszubami, przypominając im o słowiańskich korzeniach, prowadząc odczyty o historii Polski.

Kaszubski rybak i polski marynarz

Dojrzewająca od połowy XIX w. idea „morska” zaczęła z wolna przybierać rzeczywisty kształt, kiedy odrodzona Polska objęła w posiadanie swój skrawek wybrzeża, symbolicznie zaślubiając morze w Pucku 10 lutego 1920 r.

„Drobny deszczyk nie przeszkadzał zupełnie, a Kaszubi twierdzili, że tak zawsze Bóg błogosławi rybakom – wspominał gen. Józef Haller, który w imieniu Rzeczypospolitej dokonał tego uroczystego aktu. – Po Mszy św. przy salutach armatnich i odegraniu hymnu polskiego morska bandera polska wzniosła się na maszt. Dotychczasowy strażnik wybrzeża – rybak kaszubski z jedyną bronią, wiosłem u boku, oddawał straż w ręce marynarza polskiego”

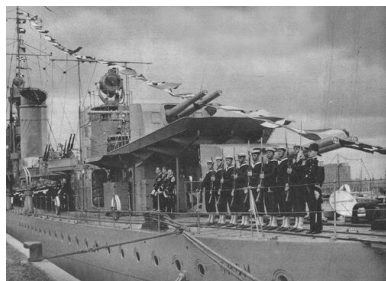
Za pierścieniem rzuconym w fale pobiegło kilku Kaszubów, ale odplłynął.

„Na moje pytanie – pisze Haller – «Czemuście go nie chwycili? », odpowiedzieli proroczo: «Będziemy go mieli w Szczecinie». Bardzo mnie to ujęło, gdyż wyczuwaliśmy, że Puck to nie pełne morze, a tylko małe okienko na nie.”⁸

„Stało się państwo” – pisał Melchior Wańkowicz na początku 1939 r. w Sztafecie⁹, podsumowując swoją reportażową książką pierwsze dwudziestolecie wolnej Polski dla kolejnych pokoleń, które przejąć miały to wielkie dziedzictwo. Owo „pierwsze dwudziestolecie” pozostało ostatnim, a młodzi ludzie, do których była adresowana publikacja, kilka miesięcy później ginęli, broniąc Wybrzeża, potem walczyli w podziemiu przeciwko dwóm okupantom, a gdy świat świętował koniec wojny, umierali od strzału w tył głowy w bezpieczniackich kazamatach. Dlatego książkę tę czyta się dziś ze ściśniętym gardłem.

W 1921 r. zapadła decyzja o budowie portu. O wyborze miejsca przesądził raport inż. Tadeusza Wendy, w 1920 r. wysłanego na rekonesans przez Kazimierza Porębskiego, dyrektora Departamentu Spraw Morskich Ministerstwa Spraw Wojskowych. Powróciwszy do Warszawy, Wenda pisał, że najdogodniejszym miejscem do

budowy portu wojennego i ewentualnie handlowego jest nizina między Gdynią a Oksywiem, położona w odległości 16 kilometrów od Nowego Portu w Gdańsku. Jako zalety tej lokalizacji wskazywał chroniący przed wiatrem Półwysep Helski, głęboką wodę blisko brzegu, niskie brzegi ułatwiające pracę oraz bliskie położenie gdyńskiej stacji kolejowej.



ORP „Grom”, Gdynia, 29 czerwca

1937 r. Fot. Wikimedia Commons

Imponujące tempo

W kwietniu 1923 r., zaledwie siedem miesięcy od przyjęcia 23 września 1922 r. przez Sejm RP ustawy „o budowie portu przy Gdyni na Pomorzu jako portu użyteczności publicznej”, otwarto Tymczasowy Port Wojenny i Schronisko dla Rybaków, a w sierpniu tego samego roku wpłynął do Gdyni pierwszy pełnomorski statek – s/s „Kentucky” pod banderą francuską.

Rok później, w kwietniu 1924 r., do użytku oddano pierwszy port, a ponieważ był zbyt skromny w stosunku do potrzeb państwa, już w lipcu powołano polsko-francuskie konsorcjum i przystąpiono do budowy większego obiektu. Kiedy Niemcy w ramach wojny celnej w 1925 r. przestali kupować nadwyżki polskiego węgla, polska odpowiedź była prosta: zwiększenie natężenia prac w porcie. W 1938 r. 70 proc. polskiego handlu zagranicznego szło przez Gdynię.

Przy porcie wyrosło miasto oparte na nowoczesnych założeniach urbanistycznych, z szerokimi arteriami i gmachami o charakterystycznych obłych liniach,

nawiązujących kształtem do kadłubów statków. Okrągłe okna przywodziły na myśl okrętowe bulaje, a nadbudówki – mostki kapitańskie. Duże szklane powierzchnie i jasny kolor murów tworzyły wrażenie świetlistej lekkości – dlatego o Gdyni mówiono „białe miasto”.

Plany entuzjastów otwarcia Polski na morze znalazły energicznego wykonawcę w osobie Eugeniusza Kwiatkowskiego, ministra przemysłu i handlu od 1926 r. To on właśnie, autor ogromnego zamierzenia pod nazwą Centralny Okręg Przemysłowy, które miało w latach trzydziestych dać pracę tysiącom i impuls do rozwoju gospodarczego, a także wzmocnić obronność kraju, przekonał sejm, by przeznaczył na Gdynię odpowiednie fundusze. W marcu 1926 r. otrzymała ona prawa miejskie jako dwunastotysięczna osada. Kwiatkowski, chemik z wykształcenia i polityk z obowiązku, łączył trzeźwą ocenę realiów ekonomicznych z koniecznością rzucenia idei mobilizującej społeczeństwo i dającej mu perspektywę przyszłości.

„Chcemy trzymać się morza! Jest to potrzebą i koniecznością niezłomną całego państwa i całego społeczeństwa. Ten wielki poemat, krystalizujący się obok Gdyni, a mający się stopniowo rozszerzać coraz dalej, na całe polskie wybrzeże, jest poematem pracy pokojowej, gospodarczej, budującej nowe fundamenty naszego postępu na drodze cywilizacji – pisał w 1930 r., gdy otwarto pierwszą regularną linię pasażerską Gdynia–Nowy Jork. – A ponad to wszystko najważniejsze jest, że dziś Gdynia stanowi własność duchową i własność pracy, wysiłku, z takim niezmiernym trudem zebranego kapitału całego społeczeństwa polskiego.”¹⁰

Jakże inny był wówczas sposób pojmowania polskiego interesu – czy jakkolwiek polityk współczesny potrafi myśleć w kategoriach „własności duchowej” narodu?

Jak nikt rozumiał Kwiatkowski wartość

„każdego nowego metr[a] wybrzeża, każdego nowego dźwigu, każdego składu towarowego, każdej nowej placówki handlowej w Gdyni, każdego ulepszenia komunikacji, każdego nowego okrętu, każdej nowej fabryki na Wybrzeżu, każdego banku”¹¹

– wszystkiego, co wiązało Gdynię z Pomorzem i resztą kraju. Cieszyły go te zdobycze, stanowiły bowiem

„poważny aktyw naszego dorobku państwowego” w dziele dośnięcia krajów od wieków panujących na morzach i cywilizacyjnego zrównania nowo powstałego państwa z zachodnią Europą.

Trzy lata później zakończono prace nad portem, który właśnie wtedy po raz pierwszy wyeksportował więcej niż Gdańsk, a w 1934 r. przeładował najwięcej z wszystkich portów nadbałtyckich. Nowoczesny gdyński port miał bazy przeładunku węgla i drobnicy, porty rybacki, pasażerski i wojenny oraz niewielką stocznnię remontową.

Z zapartym tchem śledzi się dziś tempo budowniczych portu. Tonaż marynarki handlowej, wynoszący w 1927 r. 9 tys. ton, jedenaście lat później przekroczył 100 tys. ton, a port macierzysty dla pięćdziesięciu linii okrętowych, w tym dwudziestu polskich, błyskawicznie stworzono dosłownie z niczego. Pod koniec dwudziestolecia Gdynia imponowała dwunastoma kilometrami nabrzeża, basenami o powierzchni 320 hektarów, zdolnymi przyjmować statki transatlantyckie, największą w Europie chłodnią mieszczącą towary z 1,2 tys. wagonów, co skrupulatnie przeliczył Wańkowicz. W ciągu godziny 75 dźwigów przenosiło 7,5 tony ładunku lądującego w magazynach o powierzchni 217 tys. metrów kwadratowych.

„W Dalmacji pytali mnie dziennikarze: «Jak wy to robicie, skoro my, już od pół wieku niepodlegli [...] mamy zaledwie kilka stateczków» – opowiadał swoim czytelnikom Wańkowicz – skoro Portugalczycy wyrażali mi zdumienie, że będąc trzecim imperium kolonialnym świata, przed wojną nie mieli żadnej linii własnej, a obecnie mają żałosne początki, skoro... ech, co tu gadać, skoro w Gravesund [właśc. Gravesend] polski marynarz skłął [...] angielskiego marynarza i wygodził mu nieprawdopodobnym wolapükem [wolapikiem] od oferatów i niedojdów, bo źle podjechał do schodni – to już teraz wiem, że [...] wzbogacimy leksykon przekleństw tak, że się nieboszczyk [Samuel] Linde w grobie przewróci.”¹²



**Sala odprawy celnej na Dworcu
Morskim w Gdyni. Fot. NAC**

Białe miasto

Przy porcie wyrosło miasto oparte na nowoczesnych założeniach urbanistycznych, z szerokimi arteriami i gmachami o charakterystycznych obłych liniach, nawiązujących kształtem do kadłubów statków. Okrągłe okna przywodziły na myśl okrętowe bulaje, a nadbudówki – mostki kapitańskie. Duże szklane powierzchnie i jasny kolor murów tworzyły wrażenie świetlistej lekkości – dlatego o Gdyni mówiono „białe miasto”. Takich skupisk architektury modernistycznej zachowało się w Europie niewiele.

Gdynia rosła z oszałamiającą prędkością, o czym niech zaświadczą liczby: w maju 1936 r. liczyła 83 tys. mieszkańców, w grudniu tego samego roku – 102 tys., a w 1939 r. – już 127 tys. Zjeżdżali tam do pracy ludzie z prawie całego kraju, a zwłaszcza z Pomorza. Z małej rybackiej wioski powstało w ciągu zaledwie dekady tętniące życiem miasto z doskonałą infrastrukturą, portem lotniczym w Rumi, Państwową Szkołą Morską, przeniesioną tu z Tczewa w 1930 r. Miasto wciąż budujące się, co dostrzegał Wilhelm Korabiowski, słynny radca Strońcio z Wesołej Lwowskiej Fali:

„Nigdzie nie ma tu jeszcze tych zużytych, czcigodnych atmosfer, [...] tych zakamarków pełnych przeszłości. Wszystko tu jest nowe, ostre, chłodne, surowe i zuchwale młode. W niektórych bramach jeszcze haratają młotki i pachnie farba. [...]. A tu prawie na oczach pną się po rusztowaniach, po belkach, po drabinach coraz wyższe piętra i coraz wyżej rośnie od środka betonem, żelazem i szkłem. Nie ma ulicy, gdzie by, jakby na oczach, nie przybywało budowy.”¹³

Rosły też ceny ziemi z dwóch złotych za metr kwadratowy na początku prac do ponad stu złotych w 1929 r.

Święto Morza, obchodzone na przełomie czerwca i lipca od 1932 r. wabiło ciekawych z całego kraju.

„Całe molo łopocze kolorami niezliczonych bander wszystkich znanych krajów morskich, do portu przybywają statki ozdobione całymi girlandami bander, a do tego wdaje się jasne słońce i tłumy ludzi zjeżdżających z wszystkich stron Polski – pisał w 1934 r. tłumacz Paweł Hulka-Laskowski. – Cała Polska z miłością i podziwem zwraca się ku morzu, to nie tylko zagadka psychologiczna i niekoniecznie cud, ale na pewno coś więcej. Czasy rozbiorów Rzeczypospolitej to czasy odpływu energii, po prostu choroba społeczeństwa, które chciało spokoju za wszelką cenę. [...]. Cóż więc znaczy ten dzisiejszy zapał, powszechny, trwałe, wzmagający się stale z roku na rok? Czy to nie jest powrót do zdrowia po długiej ciężkiej chorobie?”¹⁴

Rozentuzjasmowani literaci rzadko wspominali o dzielnicach nędzy graniczących z „białym miastem”, willową Kamienną Górą i rozkwitającym Orłowem. O biedocie, która w kraju odbudowującym się ze zniszczeń wojennych zjechała tu za pracą – i tej pracy nie znalazła lub parała się od czasu do czasu zajęciami dorywczymi. Przybysze ci nie mieli dokąd wracać, zostawali więc na całe lata w skleconych z desek i gliny chałupkach na Grabówku, w szałasach na Leszczynkach i ruderach na innych peryferiach ówczesnej Gdyni. Tam żyli z rodzinami na granicy głodu. Dziennikarze, oszołomieni rozmachem budowy, omijali ten temat, zwłaszcza że podobny krajobraz rozciągał się w innych ośrodkach miejskich oraz wokół wielkich przedsięwzięć budowlanych międzywojnia. Ot, jednym się poszczęściło, innym nie. Taka była wówczas cała Polska, wydobywająca się z powojennej zapaści, a w latach trzydziestych dotknięta wielkim kryzysem.

„Tu bije serce nasze”

Atmosfera miasta i portu porywała dziennikarzy odwiedzających Gdynię. Parający się tym zajęciem hr. Antoni Sobański uległ urokowi wszechobecnej witalności i radości życia.

„Gdynia jest miastem [...] męskim; miastem ludzi zdrowych – pisał w 1934 r. – bo muszą wytrzymać ciężką pracę, a przedsiębiorczością już się wykazali, gdyż w 95 proc. stanowią element napływowy z cechami odwagi emigranckiej; miastem jakby niepolskim, gdyż nie posiada wspólnych cech z innymi miastami Rzeczypospolitej; wreszcie miastem nie-słowiańskim, gdyż na słowiański smutek i chandrę nie ma tu ani miejsca, ani czasu. [...] Tutaj gros roboty zawdzięcza się pracy rąk ludzi prostych lub tym inteligentom, których uszlachetnił stały kontakt z wysiłkiem mięśni, a mianowicie inżynierom i architektom.”¹⁵

Ze wzruszeniem obserwował Hulka-Laskowski przebudzanie się „morskiej” świadomości wśród ludzi ściągających nad Bałtyk z całej Polski. Uwagę jego przykuł stary górnik z Katowic, który życie spędził, pracując w kopalni:

„Zdejmuje z głowy czapkę, zrzuca ubranie i włazi w wodę, jakby się chrzczył dla tego morza i dla tej Rzeczypospolitej morskiej. Patrząc na niego, wiem, że powie w domu: «Kąpałem się w morzu». Ale te słowa będą znaczyły coś więcej niż relację o kąpieli, bo to jest dla niego jak uświęcenie wielkim świętym żywiołem, symbolem światowości i potęgi. A rozumiem i odczuwam tego górnika śląskiego, dlatego że czuję to morze akurat tak jak oni.”

I kończy:

„Ten skrawek ziemi jest dzisiaj najdroższym, najbardziej kochanym skrawkiem Polski, tu bije serce nasze, tu pracuje myśl i prężą się mięśnie.”¹⁶

Tekst pochodzi z numeru 12/2018 „Biuletynu IPN”

¹ S. Żeromski, *Port w Gdyni*, [w:] *Elegie i inne pisma literackie i społeczne*, Warszawa-Kraków 1928, s. 205-208.

² K. Libelt, *Estetyka*, Poznań 1849, s. 51.

³ J.L. Popławski, *Środki obrony*, [w:] *idem, Wybór pism*, Wrocław 1998, s. 45.

⁴ R. Dmowski, *Polityka polska i odbudowanie państwa*, Wrocław 2009, s. 27.

⁵ *Ibidem*, s. 117.

⁶ *Ibidem*, s. 181.

⁷ A. Nowaczyński, *Odkrycie Gdyni*, „Wiadomości Literackie”, 1 IV 1934 r.

⁸ J. Haller, *Pamiętniki*, Łomianki 2015, s. 249.

⁹ M. Wańkowicz, *Sztafeta. Książka o polskim pochodzie gospodarczym*, Warszawa 2012, s. 536.

¹⁰ E. Kwiatkowski, *Powrót Polski nad Bałtyk*, 1930 r., [w:] *Archiwum polityczne Eugeniusza Kwiatkowskiego*, oprac. M.M. Drozdowski i E. Kwiatkowska-Obrąpalska, Warszawa 2002, s. 14–24.

¹¹ E. Kwiatkowski, *Dysproporcje. Rzecz o Polsce przeszłej i obecnej*, Kraków 1931, s. 237.

¹² M. Wańkowicz, *Sztafeta...*, s. 391-392.

¹³ W. Korabiowski, *Gdynia po raz pierwszy*, „Ilustrowany Kurjer Codzienny”, 26 VII 1936 r.

¹⁴ P. Hulka-Laskowski, *Nad miłym morzem naszym*, „Wiadomości Literackie”, 12 VIII 1934 r.

¹⁵ A. Sobański, *Pochwała Gdyni*, „Wiadomości Literackie”, 12 VIII 1934 r.

¹⁶ P. Hulka-Laskowski, *Nad miłym morzem...*

COFNIJ SIĘ