

Wojciech Chudzik

Gdynia i Centralny Okręg Przemysłowy – kluczowe projekty gospodarcze Drugiej Rzeczypospolitej

Rocznik Samorządowy 4, 82-95

2015

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach
dozwolonego użytku.



Wojciech Chudzik, Zakład Historii Najnowszej, Instytut Historii,
Wydział Humanistyczny UMCS w Lublinie

Gdynia i Centralny Okręg Przemysłowy – kluczowe projekty gospodarcze Drugiej Rzeczypospolitej

Gdynia and Central Industrial District – Flagship Economic Projects of the Second Polish Republic

przesłanie tekstu 15 lipca 2015 r., ocena 3 września 2015 r.

Abstrakt

Artykuł ma na celu przedstawienie dwóch największych projektów inwestycyjnych Drugiej Rzeczypospolitej: miasta i portu w Gdyni oraz Centralnego Okręgu Przemysłowego. Rozważania podjęte w artykule mają za zadanie przedstawić ich autorstwo, zweryfikować ich rangę dla gospodarki Drugiej Rzeczypospolitej, poziom identyfikowania się państwa ze wskazanymi projektami inwestycyjnymi oraz zbadać wspólne powiązania w zakresie konkurencyjności obu koncepcji oraz ich funkcjonalnych powiązań

Słowa kluczowe: Centralny Okręg Przemysłowy, Gdynia, gospodarka morska, historia handlu, historia gospodarcza, historia przemysłu, polityka gospodarcza

Abstract

The goal of this article is to present two biggest investment projects in the IIInd Republic of Poland: the port and city of Gdynia and the Central Industrial Ring. This article aims to present their authorship, verify their meaning to the economy of the Second Republic, the level on which the state identified itself with those projects, and to analyze their common connections when their competitiveness and functional ties are concerned

Keywords: Central Industrial District, economic history, economic policy, Gdynia, history of industry, maritime affairs, trade history

1. Państwowe plany inwestycyjne jako ważny element gospodarki Drugiej Rzeczypospolitej

Największy i w znacznym stopniu negatywny wpływ na losy gospodarki Drugiej Rzeczypospolitej miała polityka gospodarcza zaborców oraz przebieg I wojny światowej na

ziemiach polskich. Wadliwa struktura gospodarki Polski, która została zastana u progu odzyskania niepodległości w 1918 r., miała istotne następstwa w działaniach ludzi kierujących polityką gospodarczą w odrodzonym kraju. Spośród największych wyzwań, które pojawiły się wraz przywróceniem suwerenności należy wymienić: konieczność naprawienia zniszczeń wojennych, kodyfikacja i ujednoczenie prawa oraz scalenie gospodarcze dzielnic państwa należących wcześniej do poszczególnych zaborów. Aby zrealizować trzecie wskazane wyżej zadanie nie wystarczyło działać w skali lokalnej. Owszem, ważna była modernizacja miast, tworzenie małych i średnich przedsiębiorstw itp., ale pewne kroki poczynione w ramach prowadzonej polityki gospodarczej musiały być długofalowe, obejmować szerszy horyzont geograficzny, odnosić się do naturalnych walorów i dziedzictwa poszczególnych regionów, przyczyniać się do modernizacji całego kraju. Ujednoczone koncepcje, aby były skuteczne, musiały dać możliwość rozwiązywania jednocześnie wielu problemów gospodarczych; co więcej, koncepcje te musiały być ze sobą funkcjonalnie powiązane i odzwierciedlać politykę gospodarczą w skali państwowej. W okresie międzywojennym pojawiło się wiele takich koncepcji. Za przykład może służyć budowa magistrali kolejowej Herby Nowe – Gdynia lub utworzenie Państwowej Fabryki Związków Azotowych w Mościcach¹. Najbardziej znanymi jednak z nich były: budowa miasta i portu w Gdyni oraz Centralnego Okręgu Przemysłowego (COP)².

2. Gdynia i Centralny Okręg Przemysłowy – największe przedsięwzięcia gospodarcze Drugiej Rzeczypospolitej

Dzięki odzyskaniu dostępu do morza handel morski był jednym z ważniejszych czynników rozwoju gospodarczego Polski. Pełne wciągnięcie Gdańska, wraz z jego portem, w orbitę oddziaływania polskiej polityki gospodarczej oraz jej interesów zostało uniemożliwione przez ustanowienie tego nadmorskiego ośrodka wolnym miastem. Konieczne okazało się wybudowanie na polskim odcinku wybrzeża nowego portu morskiego wraz z całą infrastrukturą, w tym ośrodkiem miejskim. Planowaną inwestycję, mającą pozytywnie wpłynąć na rozwój polskiej gospodarki morskiej, zlokalizowano w Gdyni. Budowę portu gdyńskiego rozpoczęto w 1924 roku. Przez kolejne lata powstała infrastruktura portu złożona z basenów portowych, nadbrzeży, dźwigów i wywrotnic. Wybudowano chłodnię portową i łuszczarnię ryżu, magazyny portowe na cukier, bawełnę, ryż, tytoń itp. Przy porcie powstawało nowe miasto wraz z blokami mieszkalnymi, bankami, gmachem pocztowo-telegraficznym, hotelami i innymi elementami miejskiej infrastruktury³. 10 czerwca 1936 r. Eugeniusz Kwiatkowski ogłosił pierwszą wersję czteroletniego planu inwestycyjnego, który obejmował całą Polskę. 4 lutego 1937 r. ogłosił

on zmodyfikowaną wersję planu 4-letniego, którego główną część miał stanowić COP. W ramach inwestycji na wybrzeżu planowano rozbudować port w Gdyni⁴.

Obszar COP zgodnie z ustawą o ulgach inwestycyjnych dla przedsiębiorców z 9 kwietnia 1938 r. obejmować miał 12 powiatów województwa kieleckiego, 12 lubelskiego, 8 krakowskiego i 14 lwowskiego. Terytorium COP podzielono na trzy rejony: „A” kielecki - surowcowy, „B” lubelski - aprowizacyjny oraz „C” - przemysłu przetwórczego. Plan budowy COP został oparty o szereg przesłanek: wojskowych, społeczno-gospodarczych oraz geograficzno-historycznych. Najważniejszymi projektami które realizowano w COP była budowa nowych i rozbudowa istniejących wytwórni produkujących sprzęt dla wojska. Tworzono również przemysł produkujący na potrzeby cywilne. Ponadto dokonywano rozbudowy infrastruktury związanej z mieszkalnictwem, drogami bitymi, wodnymi, kolejowymi, telekomunikacją, energią elektryczną, gazową i naftową. Na rzecz wytwórczości wydobywano różne naturalnie występujące surowce. Rozbudowywano miasta i tworzone załączki nowych ośrodków miejskich. Dokonywano również aktywizacji miejscowego życia społeczno-gospodarczego itp.⁵ Jednymi z najważniejszych przedsięwzięć dokonanych w ramach budowy COP była budowa Zakładów Południowych w Stalowej Woli oraz Państwowych Zakładów Lotniczych w Rzeszowie i Mielcu⁶.

3. Autorstwo budowy Gdyni i COP⁷

Zarówno Gdynia, jak i COP powszechnie wiązane są z nazwiskiem jednego z wybitniejszych polityków i działaczy gospodarczych Drugiej Rzeczypospolitej, wspomnianego już wyżej Eugeniusza Kwiatkowskiego. W Drugiej Rzeczypospolitej piastował on wiele kluczowych stanowisk w administracji państwa. W latach 1926–1930 był ministrem przemysłu i handlu, a w latach 1935–1939 jednocześnie wicepremierem i ministrem skarbu. Pełnienie tak ważnych funkcji politycznych dało mu możliwość wpływu na obydwie wskazane w artykule przedsięwzięcia. To E. Kwiatkowski kojarzony jest w opinii publicznej jako twórca zarówno Gdyni, jak i COP. Wśród osób, które w znacznym stopniu przyczyniły się do tworzenia portu w Gdyni wymienia się m.in.: Tadeusza Wendę, Juliana Rómmela, Kazimierza Porębskiego, Franciszka Sokoła, Józefa Kiedronia i Czesława Klarnera⁸. E. Kwiatkowski pełniąc funkcję Ministra Przemysłu i Handlu najbardziej przyczynił się do rozbudowy istniejącego już portu i miasta Gdyni (występując w roli kontynuatora działań swoich poprzedników). W znacznej mierze, to dzięki niemu z niewielkiego portu rybackiego w Gdyni powstał ważny port handlowy i narodził się przemysł stoczniowy. Będąc ministrem przyczynił się m.in. do podpisania w dniu 29 lutego

1928 r. umowy między rządem polskim a Międzynarodowym Towarzystwem Budowy Statków i Maszyn SA w Gdańsku. Na podstawie umowy Ministerstwo zagwarantowało dokonywanie zamówień publicznych na towary i usługi związane z branżą stoczniową u Towarzystwa przez dwanaście i pół roku. E. Kwiatkowski nie tylko wspierał budowę portu, ale również kładł duży nacisk na rozbudowę miasta. Z jego inicjatywy rozpoczęto budowę gmachu Urzędu Marynarki Wojennej. Sam Kwiatkowski nie pozwalał ponoć określać siebie jako budowniczego Gdyni a zasługi utworzenia portu oddawał wspomnianemu już T. Wendzie⁹.

Identyczna niemal sytuacja występuje w przypadku autorstwa COP. W literaturze podkreśla się, że COP nawiązywał do idei „trójkąta bezpieczeństwa” utworzonej jeszcze na początku lat dwudziestych przez władze wojskowe. Za twórcę koncepcji „trójkąta bezpieczeństwa” uznaje się najczęściej Kazimierza Sosnkowskiego¹⁰. Uważa się, że propozycję rozbudowy przemysłu w centralnej części Polski po zakończeniu wielkiego kryzysu wysunęły niezależnie od siebie różne osoby. Jedną z nich był Władysław Kosieradzki, docent Uniwersytetu Warszawskiego, który w 1936 r. przedstawił władzom wojskowym cztery memoriały dotyczące polityki inwestycyjnej. W 1937 r. memoriały opublikowano pod wspólnym tytułem „Plan Centralnego Okręgu Przemysłowego”. We wstępie do planu Kosieradzki stwierdził, że jego koncepcja była jego oryginalnym pomysłem i nie była powiązana z żadną inną¹¹. Marian Marek Drozdowski wyraził opinię, że: „niezależnie od prac grupy docenta Kosieradzkiego należy podkreślić, że szerokie uzasadnienie koncepcji COP i jej szczegółowe opracowanie jest dziełem E. Kwiatkowskiego i grupy jego współpracowników. Starał się on rozwinąć swoje projekty z 1928 r. kiedy to inicjował ulgi podatkowe w trójkącie bezpieczeństwa”¹².

Oporając się na opinii M.M. Drozdowskiego można by twierdzić, iż przypisał on E. Kwiatkowskiemu nie tylko autorstwo planu COP z 1937 r. ale również współudział w opracowaniu planu „trójkąta bezpieczeństwa”. Aleksander Litwinowicz w piśmie z 9 sierpnia 1937 r. do E. Kwiatkowskiego napisał jednak, iż wojsko nie przywiązywało żadnej wagi do projektu Kosieradzkiego, gdyż nie prezentował on oryginalnych koncepcji, które by nie były poprzednio przedmiotem poważnych prac wojska. Informację na temat pisma przytoczyli Edward Muszalski w opracowanym przez siebie biogramie Kosieradzkiego w Polskim Słowniku Biograficznym oraz Jerzy Gołębiowski w monografii na temat COP. Janusz Zaręba w napisanej przez siebie biografii E. Kwiatkowskiego wskazał, iż nie jest wykluczone, że memoriały Kosieradzkiego mogły stanowić dla E. Kwiatkowskiego inspirację do opracowania przez niego własnego planu COP. Nie wydaje się to jednak uzasadnione. Inspiracją dla E. Kwiatkowskiego były najpewniej plany wojskowe opracowane w latach

20-tych. Ponadto, jak stwierdził J. Gołębiowski plany rozbudowy przemysłu zbrojeniowego autorstwa władz wojskowych posłużyły Kwiatkowskiemu dla opracowania własnej koncepcji społeczno-gospodarczej naprawy państwa¹³. Jako osoby, które przyczyniły się do utworzenia koncepcji „trójkąta bezpieczeństwa” lub COP wymienia się również: Mieczysława Maciejowskiego, Czesława Benedekę, Edwarda Rydza-Śmigłego, Ignacego Mościckiego, Aleksandra Litwinowicza, Stanisława Hallera, Zygmunta Sławińskiego i Tadeusza Kasprzyckiego¹⁴. Podobnie jak w przypadku Gdyni Kwiatkowski można uznać za współtwórcę idei COP i kontynuatora pewnych już istniejących projektów. Podobnie jak w przypadku Gdyni E. Kwiatkowski nie uważał się ponoć za autora koncepcji COP¹⁵.

4. Przejawy konkurencji oraz wspólne interesy Gdyni i COP

Wraz z rozpoczęciem budowy COP wśród sfer zainteresowanych głównie rozwojem Gdyni narosły obawy, iż gospodarczy wysiłek państwa zostanie skierowany na centralne i południowe ziemie Polski kosztem dalszej rozbudowy portu i miasta. Podkreślano wówczas, że Gdynia borykała się z trudnościami gospodarczymi. Według obrońców interesów gospodarczych Pomorza, tempo budowy portu zostało wyraźnie zwolnione od momentu rozpoczęcia budowy COP. Zastanawiano się, czy przedsiębiorcy prywatni nie będą bardziej zainteresowani dokonywaniem inwestycji na terenie COP aniżeli na terenie Gdyni¹⁶. Rzeczywiście, przedsiębiorcy ze Śląska i Wielkopolski, a nawet z Pomorza, uznali COP za atrakcyjny region do otwierania nowych zakładów. Działacze gospodarczy z Gdyni uznali, że inwestorzy pochodzący z Pomorza powinni na terenie COP otwierać tylko takie zakłady, które produkować miały półfabrykaty z surowców, których transport do Gdyni był nieoptymalny. Obawiano się, iż konstrukcja prawna ustawy o ulgach inwestycyjnych (która w nowym okręgu przemysłowym dawała największy zakres przywilejów podatkowych dla przedsiębiorców) może spowodować silny proces przenoszenia całych przedsiębiorstw z Pomorza do COP¹⁷. Z drugiej strony, inwestycje na terenie COP postrzegano jako obciążone większym, niż w przypadku Gdyni (gdzie inwestowano w rozwój transportu), ryzykiem niepowodzenia. Uważano bowiem, że niektóre przedsiębiorstwa w COP wobec zwiększającego się negatywnego wpływu autarkizacji gospodarek krajowych na handel zagraniczny oraz niską pojemność rynku wewnętrznego Polski, mogą nie wykorzystywać w pełni swoich mocy produkcyjnych¹⁸.

Marcin Furtak przeprowadził badanie porównujące udział Skarbu Państwa w finansowaniu budownictwa w Gdyni i COP. Doszedł do interesującego wniosku, że w niektórych aspektach bardziej faworyzowana przez polityków była Gdynia, aniżeli COP. Wskazał: „jest zatem oczywiste, że biorąc pod uwagę wskaźniki powierzchniowe, zasięg

terytorialny i potrzeby, to właśnie gdyński port aż do 1939 roku mógł cieszyć się największą przychylnością władz centralnych. Najprawdopodobniej o wysokości rezerwowanych na kredyty budowlane kwot decydował do pewnego stopnia osobiście premier Kwiatkowski. Dlatego wbrew stereotypowi w zakresie budownictwa mieszkaniowego to właśnie Gdynia, a nie Centralny Okręg Przemysłowy stawała się największym beneficjentem kredytów państwowych¹⁹.

Gdynia faworyzowana była również na innych obszarach. Na przykład, stanowiła ona miejsce, w którym korzystniej było dokonywać np. inwestycji mieszkaniowych niż w COP. Zgodnie z artykułem 24 ustawy z dnia 9 kwietnia 1938 r. o ulgach inwestycyjnych²⁰ nowowznoszone budowle korzystały ze zwolnienia od podatku od nieruchomości i innych „budynkowych” danin publicznych przez okres 10 lub 15 lat, natomiast budowle położone w granicach administracyjnych miasta Gdyni przez okres 15 lub 25 lat. Nieco inaczej układały się warunki kredytu inwestycyjnego. Dla terenu COP najkorzystniejszą opcją okazała się możliwość uzyskania kredytu do 40% wartości inwestycji, dla Poznania, Lwowa i Krakowa, Gdyni Łodzi i Warszawy kredyt mógł sięgnąć 30% kosztów inwestycji a dla reszty kraju – 25%. W 1938 r. Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów przeznaczył ponadto środki finansowe na budowę kanału przemysłowego w Gdyni. Jak już wspomniano rozbudowa portu gdyńskiego była ważnym elementem 4-letniego planu inwestycyjnego (którego głównym elementem była budowa COP). Gdynia posiadała również skonstruowany system ulg dla przedsiębiorców²¹.

Utworzenie Gdyni oraz korzyści, które polska gospodarka uzyskała dzięki jej budowie, uważano również za jedną z przyczyn budowy COP. Doświadczenia z budowy Gdyni stanowiły ważny fundament do realizacji jeszcze większego planu inwestycyjnego, a kolejna gospodarcza inicjatywa publiczna miała szanse w jeszcze większym stopniu zwiększyć siłę ekonomiczną państwa²². Powstanie powiązania funkcjonalnego Gdyni z COP bazować miało m.in. na rozwoju żeglugi śródlądowej na Wiśle. Rozwój takiej komunikacji umożliwiał tworzenie w miastach położonych nad Wisłą portów handlowych (np. Płocku). Dokonywanie inwestycji w COP miało rodzić coraz większe zapotrzebowanie na surowce. Towary produkowane w COP miały być przeznaczone również na eksport. Uważano, że COP będzie drugim pod względem ilości towarów po Górnym Śląsku, klientem Gdyni w zakresie pośredniczenia w eksporcie. Zdarzały się ponadto również opinie, które wskazywały na unormowaną sytuację gospodarczą Pomorza w okresie tworzenia COP. Sądzono również, że zakłady przemysłowe COP w przyszłości będą produkować głównie na rynek wewnętrzny. W związku z tym postulowano utworzenie w Gdyni zakładów przemysłowych produkujących na eksport²³.

5. Podsumowanie

Podsumowując należy stwierdzić, że COP i Gdynia kojarzone są powszechnie z jednym politykiem gospodarczym - Eugeniuszem Kwiatkowskim. Stanowiły dwa największe przedsięwzięcia gospodarcze Drugiej Rzeczypospolitej, stając się tym samym najważniejszymi wizytówkami jej polityki gospodarczej. Oddziaływały na siebie wzajemnie. Z jednej strony bowiem stanowiły pewne konkurencyjne projekty, jak odczuwali to głównie działacze zainteresowani losem gospodarczym własnego regionu. Z drugiej jednak strony były projektami gospodarczymi funkcjonalnie ze sobą powiązanymi stanowiąc ważny element polityki modernizacyjnej państwa. Gdynia i COP skrętnie wykorzystywane były w propagandzie gospodarczej państwa. Realizacja dwóch koncepcji ukazywana opinii publicznej miała świadczyć o dużym potencjale gospodarczym, społecznym i militarnym Polski²⁴. Często obydwie osiągnięcia były opisywane jednocześnie²⁵. Stanisław Malessa wskazał, iż: „Projekt COP został przyjęty przez całe społeczeństwo nastrojem podobnym do projektu budowy portowego miasta Gdyni”²⁶.

¹ Szerzej: P. Dwojackski, *Budowa Gdyni i magistrali węglowej Śląsk-Gdynia a budowa COP-u*, [w:] *Centralny Okręg Przemysłowy: wczoraj, dziś, jutro. Materiały z konferencji naukowej w 75. rocznicę rozpoczęcia budowy COP-u*, red. A. Garbacz, B. Trybuła, Stalowa Wola – Warszawa 2012, s. 13-18.

² Szerzej; J. Duda, R. Orłowski, *Gospodarka polska w dziejowym rozwoju Europy (do 1939 roku)*, Lublin 1999; W. Musiał, *Modernizacja Polski. Polityki rządowe w latach 1918–2004*, Toruń 2013.

³ J. Borowik, *Gdynia. Port Rzeczypospolitej*, Toruń 1934, s. 5-10; *Gdynia*, Warszawa 1934, s. 57-58; E. Kwiatkowski, *Powrót Polski na Bałtyk*, [w:] *Obrona Pomorza*, red. J. Borowik, Toruń 1930, s. 1-20.

⁴ A. Roman, *Elektryfikacja, gazyfikacja, inwestycje morskie*, [w:] *Ku przebudowie gospodarczej. Wytyczne inwestycji państwowych*, Warszawa 1937, s. 59-60.

⁵ Zob. np. M. Nowak, *Problemy rozbudowy południowej części Centralnego Okręgu Przemysłowego na łamach periodyku „COP” (1938–1939)*, [w:] *W nieustannej trosce o polską diasporę. Tom studiów historycznych i politologicznych dedykowany Księdzu Arcybiskupowi Szczepanowi Wesołemu*, red. R. Nir, M. Szczerbiński, K. Wasilewski, Gorzów Wielkopolski 2012, s. 281-292.

⁶ Szerzej: J. Gołębiowski, *COP. Dzieje industrializacji w rejonie bezpieczeństwa 1922-1939*, Kraków 2000.

⁷ Tematykę poruszam również w: W. Chudzik, *Eugeniusza Kwiatkowskiego (1988–1974) – wzór dobrego gospodarza*, [w:] *Wzory i wzorce osobowe w biografistyce pedagogicznej*, red. R. Skrzyniarz, M. Gajderowicz, T. Wach, Lublin 2013, s. 89-101.

⁸ Zob. przypis nr 8.

⁹ L. Bończa-Bystrzycki, *Myśl gospodarcza Eugeniusza Kwiatkowskiego*, [w:] *Koncepcje gospodarcze Eugeniusza Kwiatkowskiego 1888–1974. Konferencja Naukowa. Koszalin, 12 grudnia 2000 r.*, t. 1, Koszalin 2000, s. 28; M.M. Drozdowski, *Zarys biogramu Eugeniusza Kwiatkowskiego*, [w:] *Archiwum*

morskie Eugeniusza Kwiatkowskiego. W 90-lecie powrotu Polski na Bałtyk, oprac. M.M. Drozdowski, współpr. P. Dwojacki, Gdynia 2009, s. 73-74; P. Filip, *Eugeniusz Kwiatkowski. Chemik, polityk, menadżer*, Kraków 2012, s. 19; M. Graban, *Ewolucja czynników rozwoju Gdyni na tle przeobrażeń cywilizacyjnych XX i XXI wieku*, mps pracy doktorskiej, Wydział Nauk Politycznych i Dziennikarstwa Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, Poznań 2011, s. 201-202; B. Kasprowicz, *Twórca Gdyni Eugeniusz Kwiatkowski i jego ludzie*, [w:] *Gdynia. Sylwetki ludzi. Oświata i nauka. Literatura i kultura*, red. A. Bukowski, Gdańsk 1979, s. 7-8; J. Nowak (Zdzisław Jeziorański), *Polska pozostała sobą*, Londyn 1980, s. 103; *Pamiętniki Stanisława Rymara*, t. 2, s. 44, w zbiorach Archiwum Zakładu Historii Ruchu Ludowego (dalej jako: AZHRL), sygn. P-183; C. Partacz, *Działalność gospodarcza Eugeniusza Kwiatkowskiego*, [w:] *Koncepcje gospodarcze Eugeniusza Kwiatkowskiego...*, s. 46; M. Widernik, *Rola Eugeniusza Kwiatkowskiego w rozwoju gospodarki morskiej Polski okresu międzywojennego*, „Nautologia” 1979, nr 3 (55), s. 17; J. Zaręba, *Eugeniusz Kwiatkowski. Romantyczny pragmatyk*, Warszawa 1998, s. 55.

¹⁰ J. Głuchowski, *Relacja nt. przemysłu zbrojeniowego Drugiej Rzeczypospolitej*, „Niepodległość” 1958, t. 6, s. 178; J. Jędrzejewicz, *W służbie idei. Fragmenty pamiętnika i pism*, Londyn 1972, s. 176-177; A. Litwinowicz, *Przemysł wojenny w okresie dwudziestolecia*, „Niepodległość” 1958, t. 6, s. 172; L. Malinowski, *Dramaty ludzi władzy Drugiej Rzeczypospolitej*, Łomża 2001, s. 131; M. Pestkowska, *Kazimierz Sosnkowski*, Wrocław 1995, s. 62; K. Sosnkowski, *Myśl – praca – walka*, Londyn 1988, s. 50; L. Wyszczelski, *Generał Kazimierz Sosnkowski*, Warszawa 2010, s. 92-93, 130.

¹¹ P. Borowczyk, *Polityka gospodarcza wicepremiera i ministra skarbu Eugeniusza Kwiatkowskiego w latach 1935-1939*, [w:] *Koncepcje gospodarcze Eugeniusza Kwiatkowskiego...*, s. 65; A. Garbacz, *Eugeniusz Kwiatkowski, inicjator i promotor budowy COP*, [w:] *Eugeniusz Kwiatkowski: patriota, mąż stanu, wizjoner Polski morskiej. Materiały z konferencji naukowej Gdynia 23 kwietnia 2002 r.*, Gdynia 2002, s. 69-70; W. Kosieradzki, *Plan Centralnego Okręgu Przemysłowego. Memoriał z dnia 15 listopada 1937 r.*, Warszawa 1937, s. 10; E. Muszalski, *Kosieradzki Władysław*, [w:] *Polski Słownik Biograficzny*, 1969, t. 14 (2), z. 61, s. 204-205.

¹² M.M. Drozdowski, *Polityka gospodarcza rządu polskiego 1936-1939*, Warszawa 1963, s. 140.

¹³ Centralne Archiwum Wojskowe, Biuro Inspekcji Generalnego Inspektoratu Sił Zbrojnych, sygn. I.302.4.141: *Pismo II wiceministra spraw wojskowych Aleksandra Litwinowicza do ministra skarbu Eugeniusza Kwiatkowskiego z 9 sierpnia 1937 r. w sprawie memoriału Kosieradzkiego do Generalnego Inspektoratu Sił Zbrojnych*, s. 54-55; J. Gołębiowski, op. cit., s. 89 i 93; *Kierunki prac inwestycyjnych. Wyjaśnienie dyr. J. Rakowskiego*, „Polska Zbrojna” 1937, nr 47, s. 7; E. Muszalski, op. cit., s. 204-205; J. Roszko, *COP – jasna plama*, „Przekrój” 1978, nr 1752, s. 4; J. Zaręba, op. cit., s. 99.

¹⁴ Z. Dziemianko, *Przemysł zbrojeniowy w COP*, Toruń 2007, s. 93; E. Frejtag-Mika, *Główne założenia i motywy lokalizacyjne zakładów produkujących na potrzeby wojny (aspekt historyczny)*, [w:] *Przestrzenne problemy obronno-ekonomiczne*, Kraków 1988, s. 81; D. Garbacz, *Eugeniusz Kwiatkowski w Stalowej Woli*, Stalowa Wola 2002, s. 12; B. Kaczmar, *Centralny Okręg Przemysłowy 1937–1939. Komentarz wystawy*, Rzeszów 1987, s. 5; Z. Landau, J. Tomaszewski, *Gospodarka Polski międzywojennej 1918–1939*, t. 4: *Lata interwencjonizmu państwowego 1936–1939*, Warszawa 1989,

s. 121; H. Lichočka, *Ignacy Mościcki (1867–1946). Inżynier i wynalazca*, Warszawa 2006, s. 231-239; *Pierwszy Polski Kongres Inżynierów, Lwów, 12-14 września 1937 r.*, cz. 1: *Sprawozdanie i uchwały Kongresu*, Warszawa 1938, s. 134-135; J. Piłatowicz, *Kwiatkowski Eugeniusz (1988–1974)*, [w:] *Inżynierowie polscy w XIX i XX wieku*, t. 7: *100 najwybitniejszych polskich twórców techniki*, red. J. Piłatowicz, Warszawa 2001, s. 136; id., *Ruch stowarzyszeniowy inżynierów i techników polskich do 1939 r.*, t. 1, Warszawa 2003, s. 173-174; J. Rakowski, *Rola Centralnego Okręgu Przemysłowego*, Warszawa 1938, s. 3; *Rola wojska w rozbudowie COP*, „Polska Zachodnia” 1939, nr 33, s. 1; A. Romanowski, *Eugeniusz Kwiatkowski. Polski życiorys*, „Znak” 1985, nr 9/10 (370/371), s. 65; M. Szawlewski, *Sugestie programowe w związku z hasłem naczelnego wodza o obronie narodowej*, Warszawa 1936, s. 32-34; Z. Sławiński, *Wytyczne planu rozwoju przemysłu*, Warszawa 1938; id., *Zagadnienie planowania gospodarczego*, Katowice 1938, s. 99-100. Ze źródeł: Archiwum Akt Nowych, Ministerstwo Skarbu, sygn. 5: *Tezy w sprawie wykonania 4-letniego planu inwestycyjnego*, s. 83-86; Biblioteka Jagiellońska, rkp. BJ 9840, J. Kożuchowski, *Pamiętnik z 24 lipca 1937 i 20 stycznia 1939 r.*, [w:] *Pamiętniki Józefa Kożuchowskiego*, s. 20-21 (309-310), 6-7 (377-378).

¹⁵ J. Rakowski, *Wzory przeszłości*, „Kultura” 1981, nr 7/8 (406/407).

¹⁶ S. Andrzejowski, *Czy zmierzch Gdyni?*, „Czas” 1938, nr 61; *Gdynia a Sandomierszczyzna. Czy nowy okręg przemysłowy odciągnie od naszego miasta portowego zainteresowanie kapitałów prywatnych*, „Gazeta Gdańska” 1937, nr 85, s. 9; Z. Kuras, *Przemysł na Pomorzu Gdańskim w latach 1920–1939*, Bydgoszcz 1984, s. 113-114; R. Mielczarek, *Budowa portu handlowego w Gdyni w latach 1924–1939*, Gdańsk 2001, s. 249; *Sytuacja gospodarcza okręgu Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni*, „Biuletyn Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni” 1937, nr 22, s. 7; W.M., *Trudności finansowe rozbudowy Gdyni – miasta*, „Gazeta Polska” 1937, nr 153, s. 9.

¹⁷ *Posiedzenie sekcji przemysłowej Izby*, „Biuletyn Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni” 1938, nr 2, s. 20; *Równoległe z COP-em winna iść dalsza rozbudowa Gdyni*, „Ilustrowany Kurier Codzienny” 1938, nr 188, s. 8; W. Sigurski, *Pomorze domaga się programu gospodarczego konsekwentnie realizowanego*, „Biuletyn Pomorski” 1938, nr 9 (18), s. 8-9.

¹⁸ *Gdynia i COP*, „Kurier Poznański” 1938, nr 121, s. 6.

¹⁹ M. Furtak, *Centralny Okręg Przemysłowy (COP) 1936–1939. Architektura i urbanistyka. Kraj – Region – Miasto – Fabryka – Osiedle – Budynek*, Kraków – Łódź 2014, s. 65.

²⁰ Dz.U. RP Nr 26, poz. 224.

²¹ B. Rm., *Rekordowe obroty Gdyni i Gdańska*, „Gazeta Polska” 1939, nr 233, s. 5; *Gdynia uprzemysławia się*, „Polska Jutrzejka Gospodarcza” 1938, nr 19, s. 1; M. Kardas, *Stefan Franciszek Sokół. Komisarz Rządu w Gdyni*, Pelplin 2002, s. 228; *Inwestycje Morskie w budżecie na rok 1937-1938 i w 4-letnim planie inwestycyjnym*, „Biuletyn Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni” 1937, nr 3, s. 5-7; Ni., *Ustawodawstwo podatkowe w Gdyni*, „Gazeta Polska” 1937, nr 126, s. 7; *Nowe zasady popierania budownictwa mieszkaniowego*, „Oszczędność” 1939, nr 1, s. 6-7; *Nowy system ulg budowlanych od 1939 r. ma na celu popieranie budownictwa małych mieszkań*, „Polska Zbrojna” 1938, nr 104, s. 7; J.K. Maciejewski, *Gdynia bije rekordy*, „Polska Zbrojna” 1938, nr 118, s. 3; *Polityka ulg podatkowych I.*, „Polska Zbrojna” 1937, nr 207, s. 7; *Wygaśnięcie dotychczasowych ulg*

budowlanych, „Orędownik Ostrowski”, 1939, nr 1, s. 3; (z), *Dotychczasowe ulgi dla budownictwa obowiązują w bieżącym sezonie*, „Codzienna Gazeta Polski” 1939, nr 84, s. 2.

²² COP i Gdynia, „Polonia” 1938, nr 5056, s. 7; Gdynia i COP, „COP” 1938, nr 9, s. 5; Gdynia była łatwiejsza..., „Głos Narodu” 1937, nr 40, s. 3; T. Jędrzejewski, *O architekturze i budownictwie w Gdyni*, [w:] *Monografia wielkiego Pomorza i Gdyni. Z okazji 20-lecia powrotu ziemi pomorskiej do macierzy*, red. J. Lachowskiego, Toruń 1939, s. 103; *Sprawozdanie Pomorskiej Izby Rolniczej za rok budżetowy 1937/38*, Toruń 1938, s. 17; S. Waszak, *U źródeł naszego ubóstwa*, Poznań 1935, s. 6; M. Widernik, *Główne problemy gospodarczo-społeczne miasta Gdyni w latach 1926-1939*, Wrocław 1970, s. 6.

²³ Gdynia – Sandomierz, „Gazeta Polska” 1937, nr 74, s. 8; M. Kardas, *Gdynia i jej władze w latach 1926-1950. Główne problemy polskiej administracji publicznej miasta*, Toruń 2013, s. 382-383; E. Kołodziej, *Życie gospodarcze*, [w:] *Dzieje Mazowsza*, t. 4: *Lata 1918-1939*, red. J. Szczepański, Pułtusk 2010, s. 337-338; B. Kowalski, *Morskie i terytorialne aspekty w gospodarce Rzeczypospolitej 963-1959*, Londyn 1980, s. 278; B. Nuskowski, *Dążenia handlu i kupiectwa pomorskiego*, „Biuletyn Pomorski” 1939, nr 6 (27), s. 5; *O dogodne połączenie z COP*, „Polska Jutrzejsza Gospodarcza” 1938, nr 20, s. 2; *Poświęcenie portu handlowego w Płocku*, „Gazeta Polska” 1937, nr 281, s. 9; F. Sokół, *Gdynia w służbie Rzeczypospolitej*, Radom 1939, s. 11-12; M. Widernik, „*Kurier Bałtycki*” (*Z dziejów prasy gdyńskiej*), „Gdańskie Zeszyty Humanistyczne. Seria Pomoroznawcza” 1969, nr 18, s. 87.

²⁴ Instytut Polski i Muzeum im. gen. Sikorskiego, *Relacje z Kampanii 1939 roku*, sygn. B.I.11.dp1: *Ministerstwo Spraw Wojskowych – Korpus Kontrolerów. Generał Zygmunt Platowski, Raport o materiałowym przygotowaniu do wojny*, s. 39-40 i 42.

²⁵ *Przemówienie E. Kwiatkowskiego na zebraniu Pomorskiej Rady Gospodarczej*, [w:] *Archiwum polityczne Eugeniusza Kwiatkowskiego*, oprac. M.M. Drozdowski, współpr. E. Kwiatkowska-Obrąpalska, Warszawa 2002, s. 244.

²⁶ S. Malessa, *Rozwój idei planowania regionalnego w Polsce w latach 1930-1939*, „Biuletyn Towarzystwa Urbanistów Polskich w Zjednoczonym Królestwie” 1944, nr 1, s. 14.

Bibliografia

Źródła archiwalne i drukowane

Archiwum Akt Nowych, Ministerstwo Skarbu, sygn. 5: *Tezy w sprawie wykonania 4-letniego planu inwestycyjnego*.

Archiwum Zakładu Historii Ruchu Ludowego, *Pamiętniki Stanisława Rymara*, t. 2, s. 44, sygn. P-183. Biblioteka Jagiellońska, rkp. BJ 9840: *J. Kożuchowski, Pamiętnik z 24 lipca 1937 i 20 stycznia 1939 r.*, [w:] *Pamiętniki Józefa Kożuchowskiego*.

Centralne Archiwum Wojskowe, Biuro Inspekcji Generalnego Inspektoratu Sił Zbrojnych, sygn. I.302.4.141: *Pismo II wiceministra spraw wojskowych Aleksandra Litwinowicza do ministra skarbu Eugeniusza Kwiatkowskiego z 9 lipca 1937 r. w sprawie memoriału Kosieradzkiego do Generalnego Inspektoratu Sił Zbrojnych*.

Głuchowski J., *Relacja nt. przemysłu zbrojeniowego Drugiej Rzeczypospolitej*, „Niepodległość” 1958, t. 6.

Gruber H., *Wspomnienia i uwagi*, Londyn 1968.

Instytut Polski i Muzeum im. gen. Sikorskiego, *Relacje z Kampanii 1939 roku, sygn. B.I.11.dp1: Ministerstwo Spraw Wojskowych – Korpus Kontrolerów. Generał Zygmunt Platowski, Raport o materiałowym przygotowaniu do wojny*.

Kosieradzki W., *Plan Centralnego Okręgu Przemysłowego. Memoriał z dnia 15 listopada 1937 r.*, Warszawa 1937.

Pierwszy Polski Kongres Inżynierów, Lwów, 12-14 września 1937 r., cz. 1: *Sprawozdanie i uchwały Kongresu*, Warszawa 1938.

Przemówienie E. Kwiatkowskiego na zebraniu Pomorskiej Rady Gospodarczej, [w:] *Archiwum polityczne Eugeniusza Kwiatkowskiego*, oprac. M.M. Drozdowski, współpr. E. Kwiatkowska-Obrąpalska, Warszawa 2002.

Roman A., *Elektryfikacja, gazyfikacja, inwestycje morskie*, [w:] *Ku przebudowie gospodarczej. Wytyczne inwestycji państwowych*, Warszawa 1937, s. 52-68

Sprawozdanie Pomorskiej Izby Rolniczej za rok budżetowy 1937/38, Toruń 1938.

Prasa

Andrzejowski S., *Czy zmierzch Gdyni?*, „Czas” 1938, nr 61.

B. Rm., *Rekordowe obroty Gdyni i Gdańska*, „Gazeta Polska” 1939, nr 233.

COP i Gdynia, „Polonia” 1938, nr 5056.

Gdynia a Sandomierszczyzna. Czy nowy okręg przemysłowy odciągnie od naszego miasta portowego zainteresowanie kapitałów prywatnych, „Gazeta Gdańska” 1937, nr 85.

Gdynia była łatwiejsza..., „Głos Narodu” 1937, nr 40.

Gdynia i COP, „COP” 1938, nr 9.

Gdynia i COP, „Kurier Poznański” 1938, nr 121.

Gdynia uprzemysławia się, „Polska Jutrzejka Gospodarcza” 1938, nr 19.

Kierunki prac inwestycyjnych. Wyjaśnienie dyr. J. Rakowskiego, „Polska Zbrojna” 1937, nr 47.

Inwestycje Morskie w budżecie na rok 1937-1938 i w 4-letnim planie inwestycyjnym, „Biuletyn Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni” 1937, nr 3.

Maciejewski J.K., *Gdynia bije rekordy*, „Polska Zbrojna” 1938, nr 118.

Ni., *Ustawodawstwo podatkowe w Gdyni*, „Gazeta Polska” 1937, nr 126.

Nowe zasady popierania budownictwa mieszkaniowego, „Oszczędność” 1939, nr 1.

Nowy system ulg budowlanych od 1939 r. ma na celu popieranie budownictwa małych mieszkań, „Polska Zbrojna” 1938, nr 104.

Polityka ulg podatkowych I., „Polska Zbrojna” 1937, nr 207.

Posiedzenie sekcji przemysłowej Izby, „Biuletyn Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni” 1938, nr 2.

Rola wojska w rozbudowie COP, „Polska Zachodnia” 1939, nr 33.

Równoległe z COP-em winna iść dalsza rozbudowa Gdyni, „Ilustrowany Kurier Codzienny” 1938, nr 188.

Sigurski W., *Pomorze domaga się programu gospodarczego konsekwentnie realizowanego*, „Biuletyn Pomorski” 1938, nr 9 (18).

Sytuacja gospodarcza okręgu Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, „Biuletyn Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni” 1937, nr 22.

W.M., *Trudności finansowe rozbudowy Gdyni – miasta*, „Gazeta Polska” 1937, nr 153.

Wygaśnięcie dotychczasowych ulg budowlanych, „Orędownik Ostrowski”, 1939, nr 1.

(z), *Dotychczasowe ulgi dla budownictwa obowiązują w bieżącym sezonie*, „Codzienna Gazeta Polski” 1939, nr 84.

Literatura

Bończa-Bystrzycki L., *Myśl gospodarcza Eugeniusza Kwiatkowskiego*, [w:] *Koncepcje gospodarcze Eugeniusza Kwiatkowskiego 1888–1974. Konferencja Naukowa. Koszalin, 12 grudnia 2000 r.*, t. 1, Koszalin 2000.

Borowczyk P., *Polityka gospodarcza wicepremiera i ministra skarbu Eugeniusza Kwiatkowskiego w latach 1935-1939*, [w:] *Koncepcje gospodarcze Eugeniusza Kwiatkowskiego 1888–1974. Konferencja Naukowa. Koszalin, 12 grudnia 2000 r.*, t. 1, Koszalin 2000.

Borowik J., *Gdynia. Port Rzeczypospolitej*, Toruń 1934.

Chudzik W., *Eugeniusza Kwiatkowskiego (1888–1974) – wzór dobrego gospodarza*, [w:] *Wzory i wzorce osobowe w biografistyce pedagogicznej*, red. R. Skrzyniarz, M. Gajderowicz, T. Wach, Lublin 2013.

Drozdowski M.M., *Zarys biogramu Eugeniusza Kwiatkowskiego*, [w:] *Archiwum morskie Eugeniusza Kwiatkowskiego. W 90-lecie powrotu Polski na Bałtyk*, oprac. M.M. Drozdowski, współpr. P. Dwojacki, Gdynia 2009.

Duda J., Orłowski R., *Gospodarka polska w dziejowym rozwoju Europy (do 1939 roku)*, Lublin 1999.

Dwojacki P., *Budowa Gdyni i magistrali węglowej Śląsk-Gdynia a budowa COP-u*, [w:] *Centralny Okręg Przemysłowy: wczoraj, dziś, jutro. Materiały z konferencji naukowej w 75. rocznicę rozpoczęcia budowy COP-u*, red. A. Garbacz, B. Trybuła, Stalowa Wola – Warszawa 2012.

Dziemianko Z., *Przemysł zbrojeniowy w COP*, Toruń 2007.

Filip P., *Eugeniusz Kwiatkowski. Chemik, polityk, menadżer*, Kraków 2012.

Frejtag-Mika E., *Główne założenia i motywy lokalizacyjne zakładów produkujących na potrzeby wojny (aspekt historyczny)*, [w:] *Przestrzenne problemy obronno-ekonomiczne*, Kraków 1988.

Furtak M., *Centralny Okręg Przemysłowy (COP) 1936–1939. Architektura i urbanistyka. Kraj – Region – Miasto – Fabryka – Osiedle – Budynek*, Kraków–Łódź 2014.

Garbacz A., *Eugeniusz Kwiatkowski, inicjator i promotor budowy COP*, [w:] *Eugeniusz Kwiatkowski: patriota, mąż stanu, wizjoner Polski morskiej. Materiały z konferencji naukowej Gdynia 23 kwietnia 2002 r.*, Gdynia 2002.

Garbacz D. *Eugeniusz Kwiatkowski w Stalowej Woli*, Stalowa Wola 2002.

Gdynia, Warszawa 1934.

Gołębiowski J., *COP. Dzieje industrializacji w rejonie bezpieczeństwa 1922-1939*, Kraków 2000.

Graban M., *Ewolucja czynników rozwoju Gdyni na tle przeobrażeń cywilizacyjnych XX i XXI wieku*, mps pracy doktorskiej, Wydział Nauk Politycznych i Dziennikarstwa Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, Poznań 2011.

Jędrzejewicz J., *W służbie idei. Fragmenty pamiętnika i pism*, Londyn 1972.

Jędrzejewski T., *O architekturze i budownictwie w Gdyni*, [w:] *Monografia wielkiego Pomorza i Gdyni. Z okazji 20-lecia powrotu ziemi pomorskiej do macierzy*, red. J. Lachowskiego, Toruń 1939.

Kaczmar B., *Centralny Okręg Przemysłowy 1937–1939. Komentarz wystawy*, Rzeszów 1987.

Kardas M., *Stefan Franciszek Sokół. Komisarz Rządu w Gdyni*, Pelplin 2002.

Kasprowicz B., *Twórca Gdyni Eugeniusz Kwiatkowski i jego ludzie*, [w:] *Gdynia. Sylwetki ludzi. Oświata i nauka. Literatura i kultura*, red. A. Bukowski, Gdańsk 1979.

Kuras Z., *Przemysł na Pomorzu Gdańskim w latach 1920–1939*, Bydgoszcz 1984.

Kwiatkowski E., *Powrót Polski na Bałtyk*, [w:] *Obrona Pomorza*, red. J. Borowik, Toruń 1930.

Landau Z., Tomaszewski J., *Gospodarka Polski międzywojennej 1918–1939*, t. 4: *Lata interwencjonizmu państwowego 1936–1939*, Warszawa 1989.

Lichocka H., *Ignacy Mościcki (1867–1946). Inżynier i wynalazca*, Warszawa 2006.

Litwinowicz A., *Przemysł wojenny w okresie dwudziestolecia*, „Niepodległość” 1958, t. 6.

Malessa S., *Rozwój idei planowania regionalnego w Polsce w latach 1930–1939*, „Biuletyn Towarzystwa Urbanistów Polskich w Zjednoczonym Królestwie” 1944, nr 1.

Malinowski L., *Dramaty ludzi władzy Drugiej Rzeczypospolitej*, Łomża 2001.

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

Musiał W., *Modernizacja Polski. Polityki rządowe w latach 1918-2004*, Toruń 2013.

Muszalski E., *Kosieradzki Władysław*, [w:] *Polski Słownik Biograficzny*, 1969, t. 14 (2), z. 61.

Nowak J. (Zdzisław Jeziorański), *Polska pozostała sobą*, Londyn 1980.

Nowak M., *Problemy rozbudowy południowej części Centralnego Okręgu Przemysłowego na łamach periodyku „COP” (1938–1939)*, [w:] *W nieustannej trosce o polską diasporę. Tom studiów historycznych i politologicznych dedykowany Księdzu Arcybiskupowi Szczepanowi Wesołemu*, red. R. Nir, M. Szczerbiński, K. Wasilewski, Gorzów Wielkopolski 2012.

Partacz C., *Działalność gospodarcza Eugeniusza Kwiatkowskiego*, [w:] *Koncepcje gospodarcze Eugeniusza Kwiatkowskiego 1888–1974. Konferencja Naukowa. Koszalin, 12 grudnia 2000 r.*, t. 1, Koszalin 2000.

Pestkowska M., *Kazimierz Sosnkowski*, Wrocław 1995.

Piłatowicz J., *Kwiatkowski Eugeniusz (1888–1974)*, [w:] *Inżynierowie polscy w XIX i XX wieku*, t. 7: *100 najwybitniejszych polskich twórców techniki*, red. J. Piłatowicz, Warszawa 2001.

Piłatowicz J., *Ruch stowarzyszeniowy inżynierów i techników polskich do 1939 r.*, t. 1, Warszawa 2003.

Rakowski J., *Rola Centralnego Okręgu Przemysłowego*, Warszawa 1938.

Rakowski J., *Wzory przeszłości*, „Kultura” 1981, nr 7/8 (406/407).

Romanowski A., *Eugeniusz Kwiatkowski. Polski życiorys*, „Znak” 1985, nr 9/10 (370/371).

Roszko J., *COP – jasna plama*, „Przekrój” 1978, nr 1752.

Wojciech Chudzik

Sławiński Z., *Wytyczne planu rozwoju przemysłu*, Warszawa 1938.

Sławiński Z., *Zagadnienie planowania gospodarczego*, Katowice 1938.

Sosnkowski K., *Myśl – praca – walka*, Londyn 1988.

Szawlewski M., *Sugestie programowe w związku z hasłem naczelnego wodza o obronie narodowej*, Warszawa 1936.

Waszak S., *U źródeł naszego ubóstwa*, Poznań 1935.

Widernik M., *Główne problemy gospodarczo-społeczne miasta Gdyni w latach 1926-1939*, Wrocław 1970.

Widernik M., *Rola Eugeniusza Kwiatkowskiego w rozwoju gospodarki morskiej Polski okresu międzywojennego*, „Nautologia” 1979, nr 3 (55).

Wyszczelski L., *Generał Kazimierz Sosnkowski*, Warszawa 201.

Zaręba J., *Eugeniusz Kwiatkowski. Romantyczny pragmatyk*, Warszawa 1998.

Akty prawne

Ustawa z dnia 9 kwietnia 1938 r. o ulgach inwestycyjnych, Dz.U. RP Nr 26, poz. 224.

Mgr Wojciech Chudzik: doktorant w Zakładzie Historii Najnowszej w Instytucie Historii Wydziału Humanistycznego Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej w Lublinie. E-mail: wojciech.chudzik@hotmail.com
