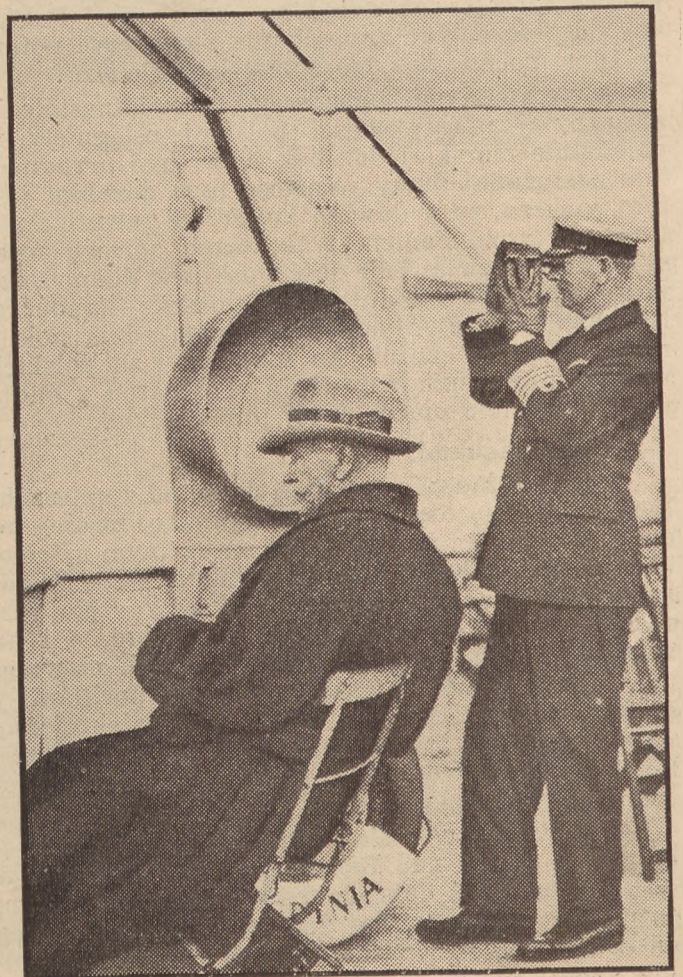


POLSKA

POLSKA NA MORZU



Marsz. J. Piłsudski z min. E. Kwiatkowskim.



Pan Prezydent I. Mościcki.

Dziś.

Odrodzona Polska, która twórczym wysiłkiem milionów swych obywateli nieustannie rozbudowuje się i zagospodarowuje, największą troskliwością otacza sprawy morskie. Bowiem powszechnym jest zrozumienie, że „polityczny i gospodarczy los



Niestrudzony pionier polskiego ruchu morskiego i kolonialnego, gen. Gustaw Orlicz - Dreszer.

Polski jest związany z Bałtykiem i polskim Pomorzem”, to też „na wysuniętym morskim bastionie wre od szeregu lat wytężona praca całej Polski, aby odrobić dawne zaniedbania i stworzyć potężny filar mocarstwowego stanowiska Polski”.

W perspektywie pierwszego dziewiętnastolecia odrodzonej państwowości polskiej osiągnięty w dziedzinie morskiej dorobek może być przedmiotem zasłużonej dumy. Wartość tego dorobku jest tym większa, że w dawnej Polsce nie zawsze z należyтым zrozumieniem traktowano sprawę morskich dróg w świat i nie dość troskliwie dbano o zapewnienie niezbędnej potęgi polskiej banderze. Nauczeni smutnym doświadczeniem, dziś polscy mężowie stanu czujnie ku rozwojowi sił polskich na morzu organizują pracę a cały naród z oddaniem i zapałem bierze w tej pracy udział.

Przed wiekami.

Polskie władanie nad Bałtykiem od zamierzonych datuje się czasów. Nie napróżno zwano go ongiś sarmackim morzem. Był naturalnym ujściem i bramą dla nadwiślańskiego państwa, które z nadgoplańskich zaczątków szybko rosnąć zaczęło, rozszerzając swe granice daleko na południe i na wschód. Ogrom zdobyczy lądowych, ich utrwalanie i rozszerzanie, nieraz całkowicie pochłaniały energię narodu, lecz przenikliwy, dalekosiężny wzrok mądrych królów-budowniczych raz po raz biegł ku sinym wodom „sarmackiego morza”, doceniając wagę władania na nim.

Bieg wydarzeń dziejowych nie sprzyja umocnieniu się Polski nad Bałtykiem. Na Pomorzu wyrasta, na polskim dobrodziejstwie tuczona, wroga, germańska zaporą, — zakon krzyżacki, przez polskiego księcia, Konrada Mazowieckiego, na polskie ziemie sprowadzony dla nawracania na chrze-

ścijaństwo pogańskich plemion pomorskich. Srogie to było „nawracanie” — ogniem i mieczem, a na podboju rosła coraz groźniejsza potęga krzyżacka.

Pięćsetletnia bezmała walka rozstrzygała się na polach Grunwaldu, gdzie połączone siły Polski i Litwy srogą klęskę zadały zakonowi. Lecz nie umiano wówczas zwycięstwa wykorzystać, nie zdołano mocną, zbrojną nogą stanąć nad Bałtykiem. Musiała więc walka toczyć się dalej.

Dąży do naprawy zaniedbań Kazimierz Jagiellończyk, utrwalając zwierzchnictwo Polski nad ziemią pomorską, zapoczątkowuje tworzenie polskiej siły zbrojnej na morzu przewidujący Zygmunt August, lecz zarazem nie zostaje usunięty od handlowego wykorzystywania wybrzeża pomorskiego żywiol germański, umacniający się w jedynym polskim porcie na Bałtyku — Gdańsku.

W XVI-tym i XVII-tym wieku, Polska uwikłana w liczne wojny, stawiająca opór nawale tureckiej i rosnącej potędze Moskwy, nie może dość skutecznie bronić swych praw na Bałtyku, nie może na szalę walki o władanie nim całej swej rzucić potęgę. A odosobnione wysiłki nie wystarczają. Przedwczesna śmierć mądrego króla Stefana Batorego, rozumiejącego znaczenie morza, podważa umocnioną przezeń pozycję Polski na Bałtyku; nie zdołał swych wielkich planów morskich urzeczywistnić król Władysław IV-ty. Po jego śmierci Polska przeżywa czasy „Potopu” — a choć wychodzi z nich zwycięsko, zbyt jest osłabiona, by rzucić swe siły do rozgrywki o morze.

W wieku XVIII-tym jest już na taką rozgrywkę zapóźno. Zaborczy sąsiedzi nazbyt już urosli w siłę. Pozbawiona decydującego głosu w sprawach morza, co przecie „sarmackim morzem” by-

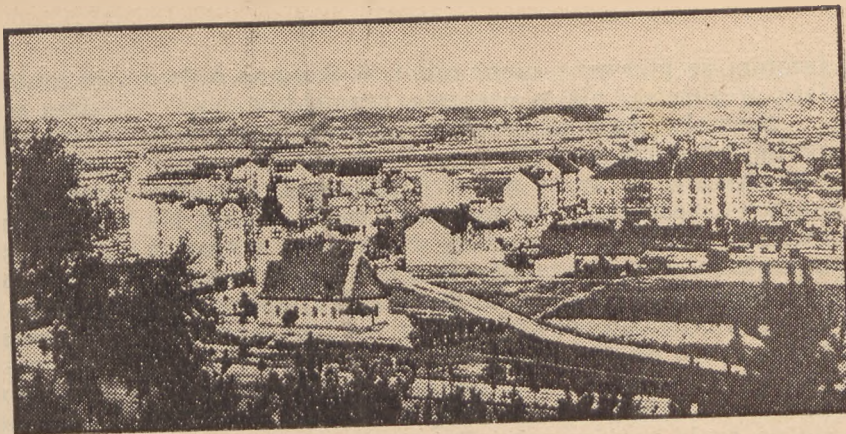


Defilada ulanów na wybrzeżu.

ło, Polska w wieku XVIII-tym choć formalnie sporą częścią wybrzeża władająca, płaci za błędy poprzednich pokoleń, które pozwoliły się obcym odpechnąć od morza, płaci — utratą niepodległości.

Niema niepodległości bez morza.

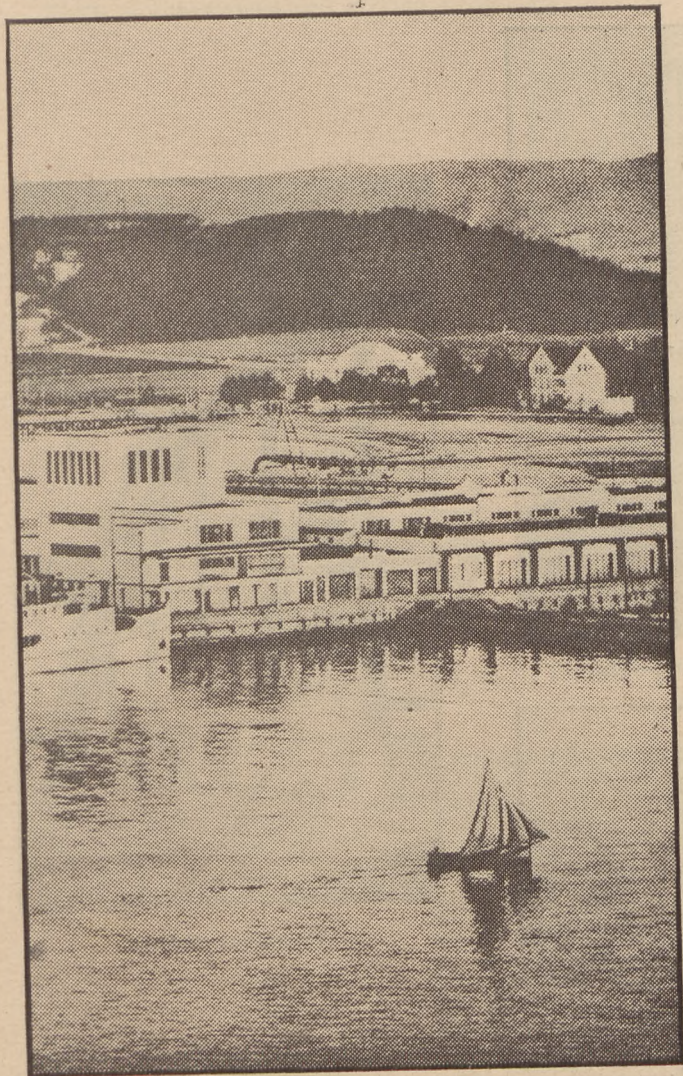
Zrozumienie tej prawdy opromieniło wysiłki Polski od pierwszych chwil odzyskania niepodległości. Drogowskazem stają się pamiętne, proste a jakże historycznej doniosłości pełne słowa rozkazu Naczelnego Wodza i Naczelnika Państwa, Józefa Piłsudskiego: „Z dniem 28 listopada 1919 roku rozkazuję utworzyć marynarkę polską”.



Panorama Gdyni.

Cud polskiej woli — Gdynia.

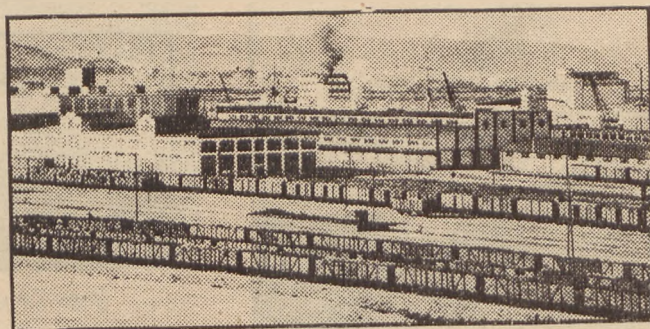
I wówczas z dziejowego nakazu i z wiekowych doświadczeń czerpiący natchnienie duch narodu nie uląkł się ogromu zadania — stworzenia na skrawku wybrzeża bastionu morskiej siły Polski. Już w 1921-ym roku rodzi się projekt budowy portu w Gdyni. Podwaliny śmiałego i pozornie wyrastającego ponad skromne wówczas możliwości, odbudowującej się dopiero ze zniszczeń wojennych Polski, przedsięwzięcia kładzie ustawa sejmowa o budowie portu w Gdyni.



Widok części basenów portu gdyńskiego.

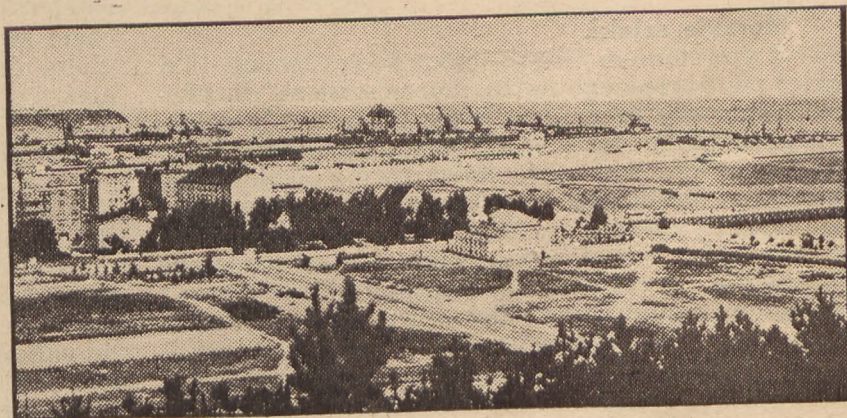
Twarda, bezkompromisowa forma tego historycznego rozkazu jest zarazem miarą wysiłku, na jaki Polska musiała się zdobyć, by wiekowe zaniedbanie na morzu odrobić.

Ten nakaz nie zawisł w próżni, odezwał się przemożnym echem w milionach polskich serc i zmobilizował wolę narodu. Zadanie było niezwykle trudne. Wprawdzie przyznano Polsce skrawek wybrzeża, lecz nie rozstrzygnięto w całej pełni sprawy Gdańska tak, jak tego najżywotniejszy interes Polski wymagał.



Fragment portu gdyńskiego, najnowocześniejszego na Bałtyku.

Z chwilą dojścia do władzy Marszałka Piłsudskiego w 1926-ym roku następuje okres wzmoczonej realizacji tego wielkiego przedsięwzięcia, które omal nie załamało się w poprzednim pięcioleciu. Na szczęście sprawa znajduje gorącego rzecznika w osobie inżyniera Eugeniusza Kwiatkowskiego, piastującego w rządzie utworzonym przez Marszałka Piłsudskiego po przewrocie majowym tekę ministra przemysłu i handlu. Dzięki niemu prace przy budowie portu gdyńskiego podjęto w takim



Ogólny widok Gdyni.

tempie, że pierwszą część robót wykonano o dwa lata wcześniej, niż pierwotnie przewidywano.

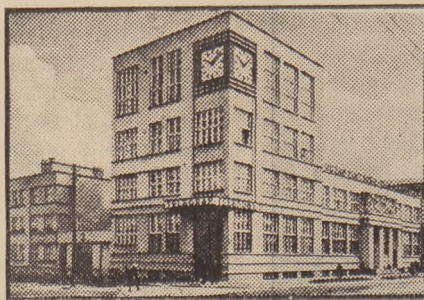
Niemal z dnia na dzień, w nieprawdopodobnie szybkim tempie poczęła rosnać Gdynia. W oczach powstawały coraz to nowe urządzenia portowe, najnowocześniejsze, zakrojone na wielką skalę. Na miejscu małej rybackiej wioszczyny wyrastać zaczęło miasto, bijące wszelkie rekordy wzrostu — po 10-ciu latach już 100.000-czne. Najlepszą miarą imponującego rozwoju Gdyni — tego najmłodszego portu na Bałtyku jest fakt, że bije ona tak stary i wszechstronnie handlowo przysposobiony port jak Gdańsk, że cyframi przeładunków wybija się na czele portów całej Europy.

ło ambicje morskie Polski, siedmiomilowym skokiem nawiązało do dawnych tradycji i wysiłków, wytknęło kierunek, po którym iść należy w przyszłość. Słowem: Gdynia zmobilizowała energię narodową „frontem ku morzu”. A wszystkie szlaki, wiodące do Gdyni i poprzez nią rozbiegły się w świat szeroki, do najodleglejszych zakątków.

W oparciu o własny port rozwijać się poczęła żegluga polska. Rosnąć poczęła ilość okrętów pasażerskich i towarowych, powstawały coraz to nowe linie okrętowe, szybko zwiększające swe obroty i ugruntowujące swą pozycję w międzynarodowym ruchu żeglugowym. Polska bandera, tak długo nieobecna na szlakach morskich opasywać za-



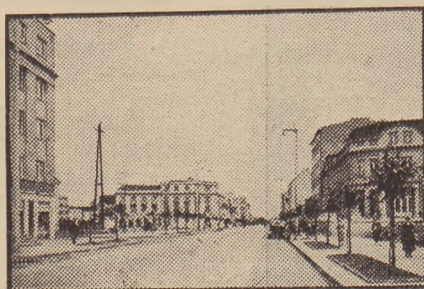
Port Gdyniński o zmroku.



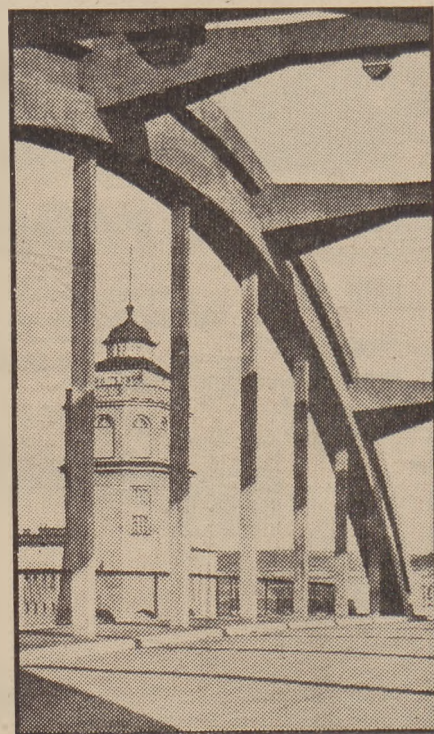
Poczta gdynińska.



Dom Zdrojowy w Gdyni.



Piękne kamienice wznoszą się po obu stronach szerokich, wyasfaltowanych ulic.



Fragment Gdyni.

Morskie szlaki.

Z powstaniem Gdyni, jako nowoczesnego i w całej pełni własnego portu, morze stało się dla Polski naprawdę bramą, po przez którą wiodą szlaki gospodarczych stosunków Polski ze światem. Przede wszystkim więc obrót towarowy z krajami zamorskimi, przed tym kierujący się wyłącznie przez Gdańsk, wyzyskujący to swoje uprzywilejowane stanowisko, zyskał nowe, niczem nieskrępowane łożysko — przez Gdynię, poprzez którą w coraz szerszym stopniu idzie polski wwóz, a w większym jeszcze stopniu — wywóz. Lecz nie tylko to. Stworzenie Gdyni, zrealizowanie tego wielkiego dzieła w wyjątkowo krótkim czasie, unocznilo szeroką skalę naszych możliwości, rozbudziło i spotęgowa-

częła świat, niosąc do najodleglejszych zakątków globu nie tylko wieść o Polsce Odrodzonej, lecz również i tysiące ton polskich towarów, wytworów polskiej pracy.

Dzięki Gdyni również dokonała się znaczna normalizacja stosunków, wypływających z wykorzystania przez Polskę jej drugiego portu — Gdańska. Fakt powstania i wyjątkowo szybkiego rozwoju tak groźnego konkurenta jak Gdynia, przekonał czynniki gdańskie o tej niewątpliwiej prawdzie, że położenie gospodarcze Wolnego Miasta całkowicie zależy od polskiego zaplecza, że zatem jakiegokolwiek przeciwstawianie się interesom gospodarczym Polski może przynieść Gdańskowi jedynie szkodę, tymbardziej, że stale zwiększają-

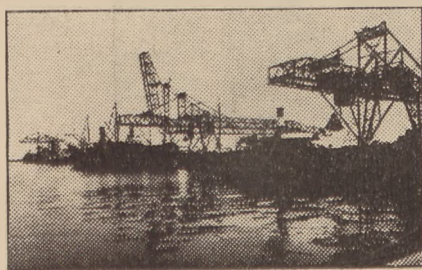
cy się udział Polski w międzynarodowej wymianie gospodarczej pozostawia dostateczne warunki do wykorzystywania przez Polskę obydwu portów.

Liga Morska i Kolonialna.

Propaganda morza, upowszechnianie w społeczeństwie zrozumienia wagi i doniosłości spraw merskich, w znacznym stopniu są dziełem Ligi Morskiej i Kolonialnej, której program i zadania tak żywy znajdują oddźwięk zarówno w całej Polsce, jak i we wszystkich środowiskach polskich za granicą. Propaganda ta jest tym skuteczniejsza i tym bardziej przekonująca, że opiera się o atut takiej miary jak Gdynia i o tak niewątpliwą prawdę jak ta, że morze jest nieodzownym warunkiem mocarstwowego rozwoju Polski.

ciokrotnie — do 55.750 ton, w olbrzymich skokach osiągając w piątym roku istnienia portu — w 1929 r. — 2.822.500 ton a w 1934 roku już 3.330.975 ton, w roku zaś bieżącym jeden tylko I-szy kwartał dał 2.018.627 ton. W podobnym stosunku wzrastał ruch okrętów w porcie. A trzeba dodać, że ten zdumiewający wzrost obrotów dokonywał się w okresie budowy portu. Ledwie wykończone urządzenia portowe wnet okazywały się już niewystarczającymi i wymagającymi dalszej i to jaknajszybszej rozbudowy.

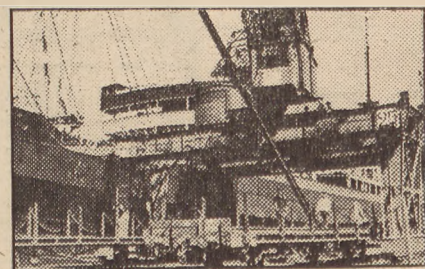
Dzięki Gdyni dokonano się gruntowne przestawienie handlu zagranicznego Polski z lądowego na morski: dziś przeważająca — ponad 80% — olbrzymia część artykułów przywożonych do Pol-



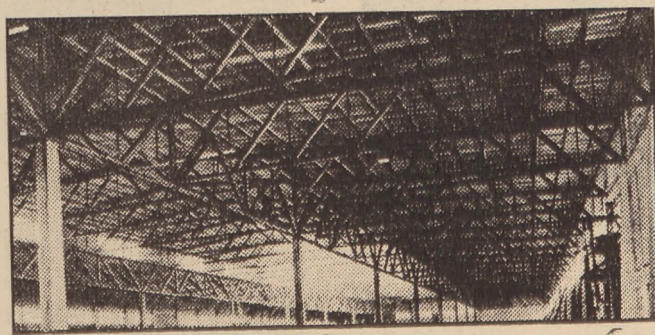
Pracują dźwigi przy przeładowywaniu węgla z kopalń górnośląskich.



Tysiące worków wypełniają magazyny portowe.



Ładowanie szyn kolejowych, które popłyną do Ameryki Południowej.



Wnętrze olbrzymiego magazynu portowego.

Liczby mówią.

Zdumiewające tempo, w jakim mała rybacka Gdynia przemieniła się w wielkie, stutysięczne miasto i wspaniałe, nowoczesne port, jest nie tylko miarą wysiłku organizacyjnego państwowych i społecznych czynników gospodarczych Polski, lecz również najlepszym dowodem, jak wielką i pilną była potrzeba powstania Gdyni.

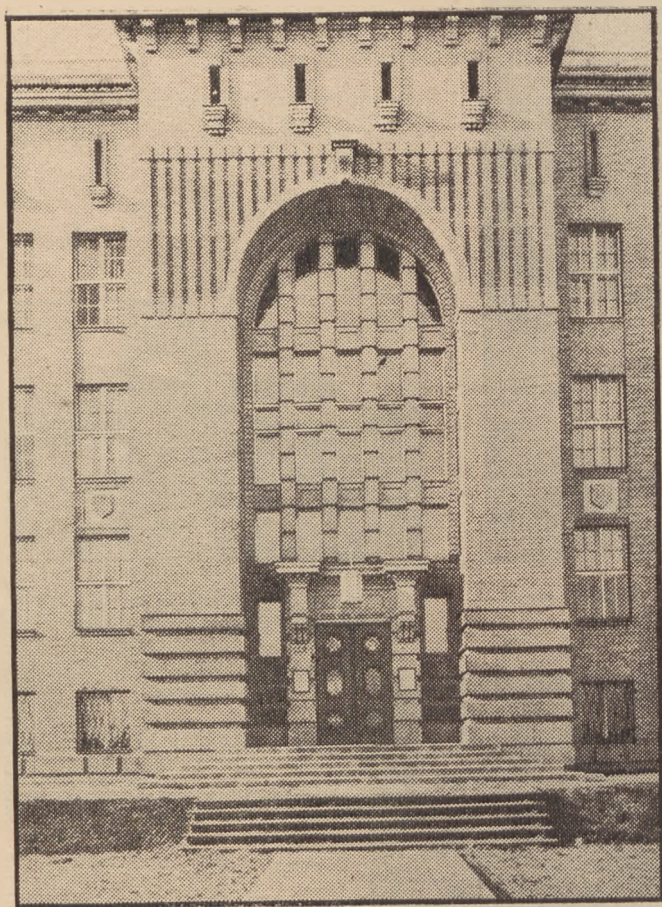
Wystarczy kilka liczb. Pierwszym rokiem obrotów portowych Gdyni był rok 1924-ty, w ciągu którego przywóz i wywóz wyniósł 10.168 ton. W następnym roku obrót portu wzrasta ponad pię-

ski lub wywożonych za granicę idzie drogą morską — przede wszystkim przez Gdynię, która też w obecnym stanie rozbudowy jest jednym z największych i najlepiej urządzonych portów nie tylko na Bałtyku ale w całej Europie.

Rozwój Gdyni najlepiej uwidacznia porównanie jej obrotów z obrotami posiadającego tak dawne tradycje handlu morskiego — portem gdańskim. W 1924-tym roku stosunek ten wyrażał się następującymi liczbami obrotów: Gdynia — 10.167 ton, Gdańsk — 2.366.557 ton, a w roku 1933-im obrót Gdyni — 6.105.866 ton nie tylko dorównał, lecz i przewyższył obroty Gdańska, wynoszące 5.152.894 ton.

Port Gdański.

A trzeba podkreślić, że imponujący rozrost Gdyni nie umniejsza bynajmniej znaczenia dla Polski portu gdańskiego. Odwieczny ten port polski nie został przez traktat wersalski przyłączony do Polski bez zastrzeżeń, lecz zamieniony na wolne miasto, pozostające pod protektoratem Ligi Narodów. Na mocy umów polsko-gdańskich zarząd i naczelnictwo portu gdańskiego spoczywają w ręku Rady Portu, która składa się z równej ilości przedstawicieli Polski i Wolnego Miasta pod przewodnictwem neutralnego prezydenta, który albo jest wybierany przez rząd polski i senat Wolnego Miasta, albo też — jeśli do porozumienia w tej sprawie nie doszło — mianowany przez Radę Ligi Narodów.



Szkola Handlu Morskiego w Gdyni.

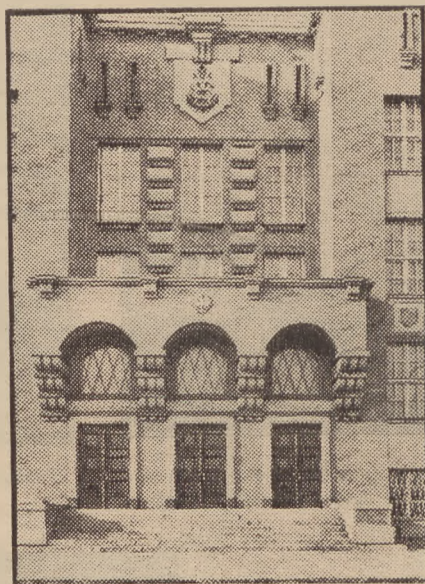
Jako port Polski Gdańsk osiągnął obroty towarowe nigdy przed tym nie notowane, przewyższające kilkakrotnie obroty przedwojenne, co najbardziej podkreśla zależność gospodarczą Gdańska od polskiego zaplecza. Gdy w 1913 r. obroty towarowe portu gdańskiego wyrażały się w liczbie 1.112.100 ton, to w 1933 osiągnęły 5.152.894 ton a ruch statków w porcie wzrósł z 2.855 do 4.266. Ten wzrost swych obrotów, a więc swą główną podstawę gospodarczą, zawdzięcza Gdańsk całkowicie Polsce, która dążąc do jak najpełniejszego i harmonijnego wykorzystania obydwu swych portów — a więc zarówno Gdyni jak Gdańska — nieugięcie zawsze stoi na straży swych praw w Gdańsku i nigdy nie dopuści do ich pomniejszenia.

Mniejsze porty polskiego wybrzeża.

Po za Gdynią na wybrzeżu polskim jest jeszcze kilka pomniejszych portów. Port w Helu służy jako przystań dla statków pasażerskich żeglugi przybrzeżnej i przystań dla statków rybackich. Port w Pucku jest portem wojennym, poza tym ma znaczenie miejscowe, port w Jastarni jest przystanią rybacką i dla statków żeglugi przybrzeżnej. Port w Tezewie, typu rzeczno-morskiego, posiada połączenie z morzem przez służę w Einlage i port gdański.

Polska marynarka handlowa.

Aby zrozumieć wysiłek Polski w dziedzinie morskiej, należy pamiętać, że odrodzone Państwo Polskie musiało wszystko stwarzać od początku. Dlatego też dorobek w tej dziedzinie, choć nie dorównujący jeszcze potrzebom 36-milionowego państwa, lecz osiągnięty w krótkim, kilkunastoletnim okresie czasu, pozwala mieć uzasadnioną nadzieję, że Polska nie tylko w utrwalaniu swej



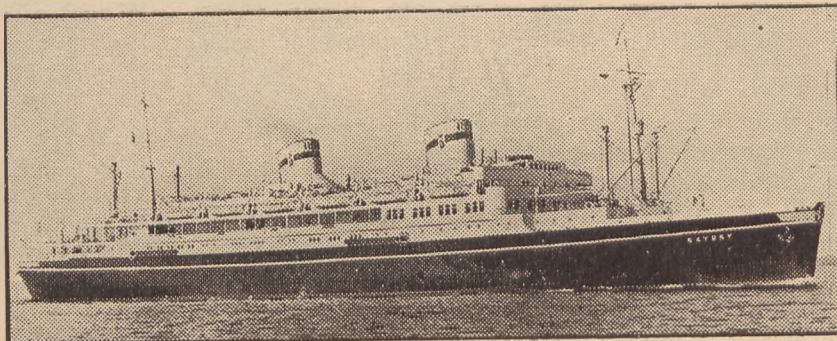
Gmach Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni, gdzie kształcą się przyszli oficerowie polskiej marynarki handlowej.

roli na morzu nie ustanie, lecz podobnie jak Gdynię rozbuduje również swą marynarkę handlową. W ciągu ostatniego pięciolecia liczba jednostek polskiej floty handlowej podwoiła się, a tonaż zwiększył się w jeszcze wyższym stosunku. Obok dobrze już znanych na morskich szlakach okrętów „Polonia”, „Kościuszko” i „Pułaski” pod polską banderą odbywają transatlantyckie rejsy dwa piękne motorowce „Piłsudski” i „Batory”, a polskie wytwory i plody polskiej ziemi do najodleglejszych portów świata dowożą coraz liczniejsze polskie statki towarowe. Dalszy rozwój marynarki handlowej jest dziedziną szczególnej troski rządu i społeczeństwa polskiego, postępować więc niewątpliwie będzie w szybkim tempie, zwiększając udział polskiej floty handlowej w obsłudze portów Gdyni i Gdańska.

Polskie rybołówstwo morskie.

W ramach planowej i coraz szerszej polityki morskiej Polski znalazło również uwzględnienie

i rybołówstwo morskie. Z chwilą uzyskania wybrzeża przez Polskę stan posiadania rybactwa morskiego był niski: mieliśmy zaledwie około 100 kutrów i łodzi motorowych z najslabszymi silnikami oraz około 800 łodzi wiosłowo-żaglowych. Rybak na polskim wybrzeżu za czasów niemieckich nie posiadał narzędzi potrzebnych do większych połowów i wskutek tego przy połowach zdany był na łaskę i niełaskę przypadku. Stan ten od 1928 r., kiedy powstał w Gdyni Morski Instytut Rybacki, uległ gruntownej poprawie, dzięki której statystyka połowów wzbija się swej przypadkowości i wykazywać zaczyna nie tylko stały wzrost, ale i ekspansję polskiego rybactwa na wody poza Bałtykiem. Wzrasta ilość kutrów, przy czym nowe wykonywane rękoma polskiego rzemieślnika oraz poruszane silnikami polskich fabryk, są przystosowane do dalekich połowów, docierających aż ku wybrzeżom Anglii. Wzrost rybołówstwa mor-



S/M. „Batory”.

Państwowego Urzędu Wychowania Fizycznego i Przyniesienia Wojskowego”. Szybko zwiększają się i szkolą kadry jachtingu polskiego, który zapisuje na swym koncie pierwsze wyprawy do Szwecji i Danii. Powstaje Akademicki Związek Morski, rozrasta się harcerstwo wodne, z którego szeregów już w 1928 r. wyszli pierwsi polscy zdobywcy mistrzostwa skautowego świata w żeglarsztwie. Wreszcie przychodzą wyczyny tej miary co wyprawa jachtu „Dal” z Gdyni na Bermudy, lub harcerza Wł. Wagnera na jachcie „Zjawia”.

Morze w sztuce polskiej.

Odzyskanie dostępu do morza oraz ogrom pracy polskiej na wybrzeżu znalazły odzwierciedlenie w sztuce, dla której morze, ludzie morza i ich twarde trud, stały się niewyczerpaną skarbnicą tematów i wzruszeń artystycznych. Dużą ilość pięknych utworów poetyckich, mających za temat morze, zebrał w antologii „Morze w poezji polskiej” redaktor Zbigniew Jasiński. Oto dwa wiersze, w których przebija zarówno umiłowanie morza, jak i zrozumienie wielkiej jego roli w życiu narodu i państwa.

JALU KUREK

DIALOG BAŁTYCKI

Morze mówi:

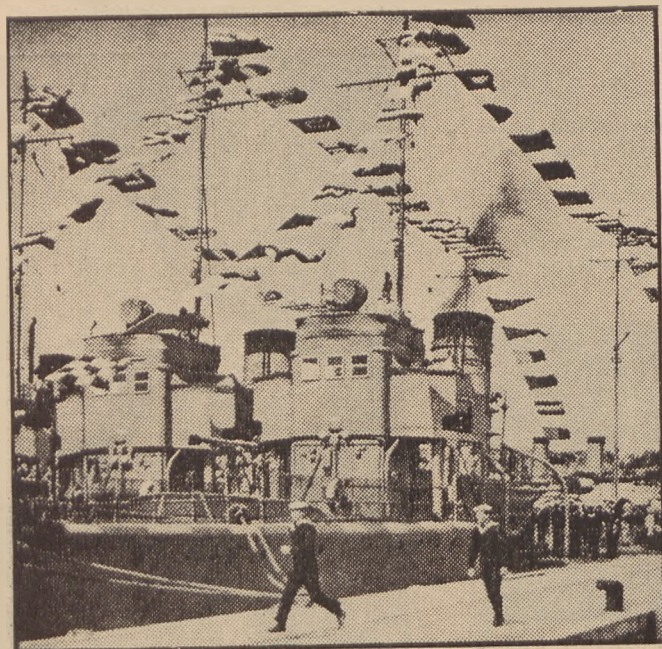
*Po łokcie zanurzam w tych piuchach ręce spocone
[i mokre*

*I wiem — ktoś tu na moim ciele
[i w dzień i w noc buduje.*

*Odkąd się zaczął na mnie kołysać wielki okręt,
nazwany Polską — nie śpię, lecz nadśłuchuję.*

Spółeczeństwo odpowiada:

*To nasze ręce w twoje ręce wchodzą
jak dłonie przyjacielskie — przyjm nasze bogactwo!*

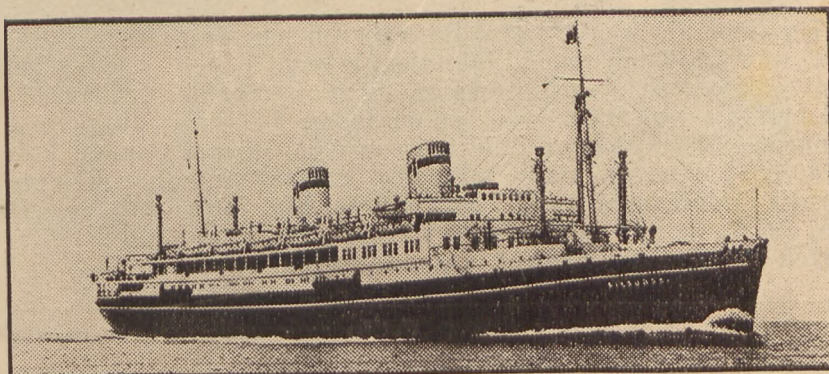


Lopocą chorągiewki na przystrojonych odświętnie okrętach wojennych.

skiego powoduje powstanie na wybrzeżu (w Gdyni, Pucku, Helu, Jastarni, Kuźnicy) urzędów dla przetwórstwa rybnego — wędzarni, hal, chłodni. Wytwarza się typ rzutkiego, przedsiębiorczego i wytrwałego marynarza-rybaka, którego zalety wysoko cenione są nawet przez najdoświadczeńszych rybołówców morskich — Holendrów.

Żeglarsztwo morskie.

Odzyskanie wybrzeża obudziło w Polsce również i zainteresowanie dla żeglarsztwa morskiego. Niestrudzonym pionierem polskiego jachtingu morskiego jest gen. Mariusz Zaruski. Pierwsze jachty pojawiają się na wodach polskich w 1925 roku. W 1929 r. powstaje w Gdyni „Ośrodek Morski



S/M. „Pilsudski”.

To wszystko, czym ziemię, miasta nas obrodzą
powierzamy tobie — szare, nieżeglarskie bractwo.

Ja twierdzę:

Oto wznoszę najświeższy śpiew Rzeczypospolitej.
Śpiew tworzy wolę, a wola tworzy prąd.

Niech mnie twój prąd bałtycki porwie,
[chcęgo w szumie tych liter
powieź na tobie dumę naszą na eksport jak na front!

Morze mówi jeszcze raz:

Z otchłań fabryk, z przepaści szybów, z lasów
[serc i zbóż
niech spłynie ku mym plecóm słodki, niebezpieczny
[ciężar.

Powiozę go do najdalszych łódów i najgłębszych mórz
jak żywą moc, która nie tonie, lecz płynie i zwycięża.

KAZIMIERZ WIERZYŃSKI

PIEŚŃ MARYNARZY

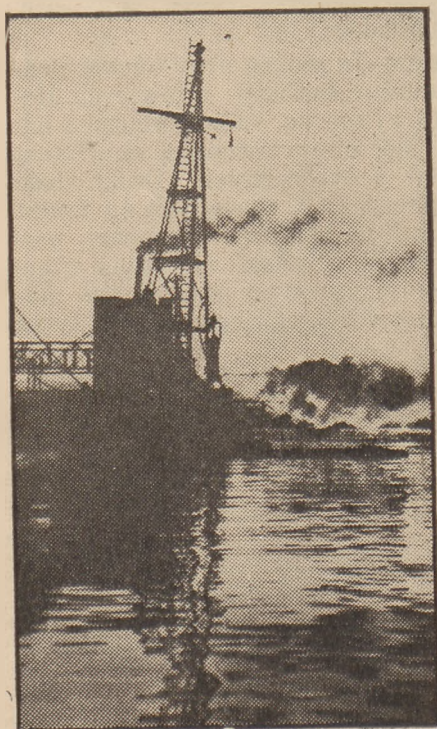
W naszych żaglach zwiniętych śpi wielka marszruta,
W naszych masztach śpią skrzydła lotniejsze, niż ptak,

W naszych mapach śpi przestrzeń bezbrzeżnie rozsnuta
Puls uderza w maszyny i gra poszum flag.

W naszych żaglach zwiniętych śpi wiatr, oddech
[świata,

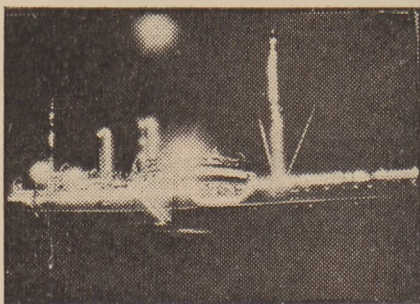
Wiatr, co morza podnosi i rzuca na ląd:
Wieczny ruch, który w górze z podniebia wylata,
Niewidzialny, poczęty niewiadomo skąd.

Dobra igła kompasu, jak z dłoni nam wróży
Nieomylny kierunek wśród pustki i wód,
Płyniemy poślubieni, jak Kolumb, podróży,
Ten sam nas duch prowadzi, który jego wiódł.
Prosto z zatoki Gdyńskiej na Bałtyk i z fali,
Pełnej złotych bursztynów, bijącej o Hel,
Na morza, na Atlantyk — i dalej i dalej,
Niech z masztów naszych czerwien łopoce i biel!
Żegnajcie i witajcie, dalekie wybrzeża,
Sygnały portów, mola, panoramy miast!
Wiatr wyprawy nam sprzyja, puls równo uderza,
Syreny gwizdzą w niebo na wyjazd i wjazd.
O, pozdrowione bądźcie morza, oceany
I łądy, których blady rozpięzcha się ślad!
Flota nasza pokłonem bandery rozwianej
Jak ojczyznę ogromną, salutuje świat.

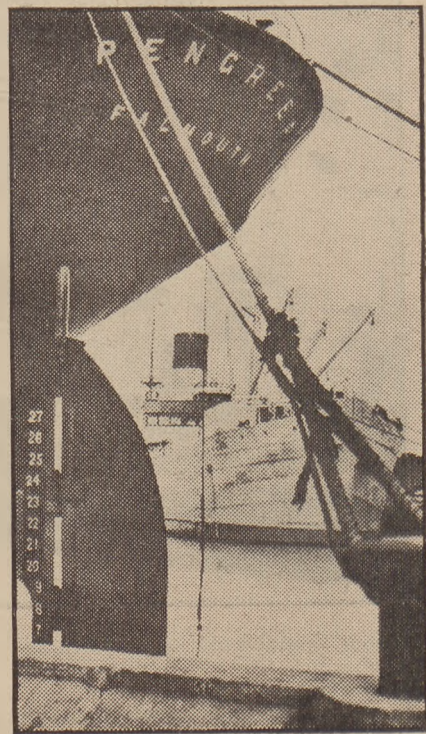


Port gdyński wciąż się rozbudowuje,
wielkie kafary pracują nieustannie.

Ze wszystkich stron świata przyplývają do Gdyni okręty.



Jeden z pięknych okrętów polskiej
żeglugi „Polonia”, rześście oświetlo-
ny, wyrusza w nocy w daleki rejs.



Wszystkie serca polskie — frontem ku morzu.

Zrozumienie wagi morza dla rozwoju państwa oraz zdecydowana wola jaknajszybszego odrobienia zaległości i ugruntowania pozycji Polski nad morzem i na morzu — sprawiają, że dziś cały naród z najwyższym zainteresowaniem odnosi się do spraw morza, czego wyrazem jest zarówno szeroka popularność haseł i działalności Ligi Morskiej i Kolonialnej, jak i szybki wzrost ilości związanych z morzem placówek gospodarczych, ofiar-

ność na F. O. M., czy wreszcie coroczny masowy napływ turystów z całej Polski na wybrzeże. „Gdynia” i „Morze” stały się zawołaniem, znajdującym gorący odzew we wszystkich sercach polskich, które — gdziekolwiek biją — w kraju czy na dalekiej obczyźnie — wiąże w jedno nieugięta wola, której nakazem „Polska na morzu musi być silna!”.