

KOLEJOWE

RZYSPOSOBIENIE WOJSKOWE

DWUTYGODNIK

Nr 9 (106)



Prezydent Rzeczypospolitej prof. I. Mościcki i król Rumunii Karol I w czasie wizyty Pana Prezydenta w Bukareszcie

Służymy Ojczyźnie. A służba jest niczym innym, jak słuchaniem praw, przez Ojczyznę dla Ojczyzny ustanowionych.

Józef Piłsudski

Obraza Majestatu Rzeczypospolitej

Spoleczeństwo polskie wstrząśnięte zostało wiadomością o niesłychanym zarządzeniu arcybiskupa — metropolity krakowskiego ks. Sapiehy który wbrew wyraźnej woli Pana Prezydenta Rzeczypospolitej samowolnie polecił przenieść trumnę ze zwłokami Marszałka Piłsudskiego z krypty św. Leonarda do krypty pod Wieżą Srebrnych Dzwonów.

Wydział wykonawczy Naczelnego Komitetu Uczczenia Pamięci Marszałka Piłsudskiego wydał w tej sprawie następujące oświadczenie:

„Dnia 17 czerwca rb. ks. metropolita krakowski Sapieha wystosował do wydziału wykonawczego komitetu uczczenia pamięci Marszałka Piłsudskiego pismo, w którym oświadcza, że postanowił przeniesienie trumny ze zwłokami Marszałka Piłsudskiego z krypty św. Leonarda do krypty pod Wieżą Srebrnych Dzwonów.

Wydział wykonawczy komitetu po otrzymaniu tego listu zwrócił się do ks. metropolity o nieczynienie tego, gdyż przeniesienie trumny ze zwłokami Marszałka Piłsudskiego do krypty pod Wieżą Srebrnych Dzwonów będzie wymagało ponownego przeniesienia jej do innej krypty na czas wykonywania sarkofagu i wreszcie jeszcze ponownego przeniesienia dla ostatecznego złożenia w sarkofagu.

Na pismo wydziału wykonawczego komitetu, ks. metropolita odpowiedział listem z dn. 20 czerwca rb. oświadczając, że nie zmienia swego postanowienia przeniesienia trumny Marszałka Piłsudskiego do nowej krypty.

Wobec tego stanowiska wydział wykonawczy zwrócił się do P. Prezydenta Rzeczypospolitej, który dzieląc opinię wydziału, wystosował list do ks. metropolity prosząc o pozostawienie na miejscu trumny Marszałka Piłsudskiego. Na list Pana Prezydenta Rzeczypospolitej na deszła od ks. metropolity Sapiehy odpowiedź odmowna.

Wobec tej wręcz nieprawdopodobnej wiadomości i niemożności wywarcia jakiegokolwiek wpływu na decyzję ks. metropolity, wydział wykonawczy komitetu stwierdza z całą powagą i naciskiem, że odpowiedzialność za przeniesienie zwłok z trumną Marszałka Piłsudskiego spada wyłącznie na ks. metropolitę Sapieha, co niniejszym podaje do publicznej wiadomości“.

W dn. 22 czerwca na zarządzenie ks. metropolity Sapiehy trumna ze zwłokami Marszałka Piłsudskiego została przeniesiona do krypty pod Wieżą Srebrnych Dzwonów. Na wiadomość o tym prezes Rady Ministrów gen. Sławoj Składkowski złożył Panu Prezydentowi Rzeczypospolitej swe podanie o dymisję:

„Do Pana Prezydenta Rzeczypospolitej.
Zaszedł fakt niewykonania woli Pana Prezydenta Rzeczypospolitej przez obywatela polskie-

go w sprawie kultu narodu dla Marszałka Piłsudskiego.

Fakt ten będący obrazą Majestatu Rzeczypospolitej zaistniał w czasie mego urzędowania, jako premiera rządu i faktowi temu nie zdołałem zapobiec.

Proszę posłusznie Pana Prezydenta o niezwłoczne udzielenie mi dymisji ze stanowiska szefa rządu.

(—) Sławoj Składkowski
Gen. dyw.

Pan Prezydent Rzeczypospolitej dymisji premiera gen. Sławoja Składkowskiego nie przyjął.

Zamiast własnego komentarza, cytujemy głos organu wojska „Polski Zbrojnej“, która w artykule pt. „Obraza Majestatu Rzeczypospolitej“ pisze:

„Stał się fakt niesłychany, fakt dotknięcia najdroższych każdemu Polakowi uczuć, fakt tym boleśniejszy, że rozbrzmiał ponurym echem w krypcie św. Leonarda, naruszając jej śmiercią namaszczone i najwyższymi uczuciami całego narodu dostojność.

Czytaliśmy słowa oficjalnego komunikatu z bólem serdecznym, że wola księcia kościoła, który łatwiej niż inni rozumieć winien Majestat Rzeczypospolitej, przeciwstawia się z pobudek zapewne natury administracyjnej woli Prezydenta Państwa Polskiego, że z pobudek tych zakłóca spokój pośmiertny największego bohatera naszych dziejów Wielkiego Marszałka Józefa Piłsudskiego.

Jakże godnie od tego sobiepańskiego uporu ks. metropolity Sapiehy odbija wysokie poczucie godności żołnierskiej generała Sławoja Składkowskiego, który uważa, że nie może być premierem w państwie, gdzie obywatel odmawia wykonania decyzji Pana Prezydenta Rzeczypospolitej, a on temu nie mógł zapobiec...

Już w dniach żałoby po zgonie ś. p. Marszałka Józefa Piłsudskiego chodziły głuche słuchy, że ks. metropolita Sapieha czyni jakieś przeszkody, że mitręży, że Wawel — nasz skarbiec królewski, swojej tylko woli poddaje, ale przeciw ugiął się wówczas przed Majestatem Rzeczypospolitej, który reprezentuje Pan Prezydent Rzeczypospolitej, ugiął się przed jednomyślnym wołaniem milionów serc polskich.

Dziś, przez wywoływanie zatargów, jak gdyby tu w ogóle jakiś zatarg niby między feodałem a monarchą był możliwy, czyni ks. metropolita potrójną szkodę: wbrew podstawowym zasadom Kościoła usiłuje naruszyć powagę władzy najwyższej; zakłóca spokój świątyni narodowej, jaką się stała krypta św. Leonarda; obraca przeciw sobie, nie bacząc na suknię duchowną, uczucia narodu. Takie fakty napawać muszą wielką goryczą każdego Polaka-katolika, wszystkich Polaków!

O takich faktach wiedzieć nie chcemy, ma być one najprędzej z rzeczywistości naszej kreślone.

A krypta św. Leonarda wraz z Wawelem może dłużej pozostawać w rękach, które skarabami narodowymi nie patrają gospodar

Królewski Wawel musi być własnością państwa prawnie tak, jak nią jest już od dawna moralnie.

Konstytucja nasza mówi, że „Na czele Państwa stoi Prezydent Rzeczypospolitej.

Na Nim spoczywa odpowiedzialność w Boga i historii za losy Państwa.

W Jego osobie skupia się jednolita i nie dzielna władza państwowa“.

A obywatele „winni są Państwu wierność rzetelne spełnianie nakładanych przez nie więzów“.

Nie chcemy, by przy tym bolesnym wydaniu zabierał głos cokolwiek interes polityczny. Dlatego przestrzegamy, by zły czyn człowieka nie był utożsamiany, ani z wysoką godnością w hierarchii kościelnej, ani z samym Kościołem“.

Organizacja nasza solidaryzuje się z wami z wyrażonymi w powyższym artykule „Polski Zbrojnej“ uczuciami naszej armii i społeczeństwa. Zarząd Główny Kolejowego Przystosowania Wojskowego ze swej strony dał temu wyraz, uchwalając na specjalnie dla tego posiedzeniu wysłanie do Pani Marszałkowej Piłsudskiej i Marszałka Smigłego-Rydz następujących depeesz:

Marszałek Edward Smigły-Rydz

Warszawa

Wstrząśnięci niepojętym czynem ks. metropolity Sapiehy, godzącym w cześć, jaką żyjemy wraz z całym narodem dla nieśmiertelnej pamięci Marszałka Józefa Piłsudskiego i przyniesioną przez ks. metropolitę obrazą Majestatu Rzeczypospolitej, meldujemy się do dyspozycji Pana Marszałka, jako duchowego spadkobiercy zmarłego Wodza Narodu, wyrażając świątobliwe, że społeczeństwo polskie otrącażadośćczynienie za ten fakt niesłychanego obrażenia woli Pana Prezydenta Rzeczypospolitej i naruszenia najświętszych uczuć Polaków.

Pani Marszałkowa Aleksandra Piłsudska

Warszawa

Przesyłając Dostojnej Pani wyrazy naszej głębszej czci i szacunku, zapewniamy, że w słońcu czynem ks. metropolity Sapiehy, że dwójną energią pracować będziemy w myśl tych wskazań, które zostawił w swym testamencie ideowym Wielki Mąż i Mąż, Marszałek Józef Piłsudski.

PIĘTNAŚCIE LAT PRZYMIERZA POLSKO-RUMUŃSKIEGO

Pan Prezydent Rzeczypospolitej złożył oficjalną wizytę królowi Rumunii Karolowi II w Bukareszcie i Sinaia, letniej rezydencji królewskiej. Król, rząd i całe społeczeństwo Rumunii witało najwyższego przedstawiciela Polski z ogromną serdecznością, dając jej wyraz na każdym kroku. Przed piętnastu niemal laty, bo w dniu 12-ym września 1922 roku składał królowi Rumunii, Ferdynandowi I, wizytę oficjalną w Sinaia Naczelnik Państwa Marszałek Józef Piłsudski.

W rzeczywistości politycznej i w uczuciach obu narodów — polskiego i rumuńskiego — te dwie wizyty, dwa wielkiej doniosłości akt a pań-

stwowe złączone są mocną więzią wzajemnej współzależności.

Pierwsza polska wizyta państwowa w Rumunii doszła do skutku po podpisaniu przez Polskę i Rumunię układu sprzymierzeńczego polityczno-wojskowego i miała na celu podkreślenie istniejących w obu krajach wzajemnych uczuć przyjaźni i głęboko ugruntowanego przekonania o konieczności współpracy obu państw na szlaku bałtycko-czarnomorskim.

Marszałek Józef Piłsudski, któremu towarzyszył ówczesny minister spraw zagranicznych, a późniejszy Prezydent Rzeczypospolitej inż. Gabriel Narutowicz, spędził w Rumunii kilka dni w Sinaia i następnie na manewrach wojskowych w Predealu, stale w towarzystwie króla Ferdy-

nanda I. Na pożegnalnym obiedzie w pałacu królewskim, odpowiadając na toast króla Rumunii powiedział Pierwszy Marszałek Polski „...ogniwnym, łączącym Polskę z Rumunią, że oba te kraje wyszły z okresu trudnej światowej, Rumunia — zjednoczona, Polska — zmartwychwstała i że są one wcieleniem zwycięstwa prawa, zwycięstwa sprawiedliwości. Z tego podobieństwa dróg niedawnej przeszłości wynika, jako logiczny wspólna droga w teraźniejszości — i w przyszłości poprowadzi nas do wspólnych losów oba nasze narody, zarówno w dziedzinie swych potrzeb i dążeń, jako też w jednakim uwielbieniu w prawo i pokój“...

...naście lat stosunków polsko-rumuńskich, jak klamrami wizytą Naczelnika Państwa ich zarania i obecną wizytą Prezydenta dr. Ignacego Mościckiego urzeczywistniło esne słowa Wielkiego Marszałka. Polska Rumunia kroczą wspólną drogą, wspólnie i we wspólnym porozumieniu normują metody pokojne, zmierzające do utrzymania pokoju w tej części Europy, w której promieniuje siła obu państw, a trwałość i siła sojuszu polsko-rumuńskiego stanowią jeden z najbardziej pozytywnych czynników stabilizacji w nietrwałym, rwącym się szczytnym układzie stosunków powstającym w Europie.

Wymiana wizyt międzynarodowych dawniej traciła charakter czczonej reprezentacyjno-uroczystości. Już od lat wzajemne odwiedziny szefów państw, czy kierowników służby zagranicznej, wybitnych wojskowych, dyplomatów, uczonych itd. stały się nowym, cenionym narzędziem polityki porozumienia i współ-

pracy pomiędzy narodami. Ostatnia seria wizyt polsko-rumuńskich, że wliczymy odwiedzin ministra spraw zagranicznych Antonescu w Warszawie i ministra J. Becka w Bukareszcie, dalej wymiana wizyt pomiędzy szefami sztabów obu armii, szefami obu instytucji emisyjnych i in. — to dowody stale postępującego zbliżenia polsko-rumuńskiego we wszystkich dziedzinach życia, zarówno politycznego, jak gospodarczego i naukowego. Ukoronowaniem tej wymiany odwiedzin i bezpośrednim nawiązaniem do wspomnień o wizycie Naczelnika Państwa w Sinaia i następnie rewizyty króla Ferdynanda I i jego Małżonki, królowej Marii, w Warszawie w 1923 roku, są właśnie wizyty Prezydenta Rzeczypospolitej w Bukareszcie i rewizyta króla Karola II w Warszawie.

Sprawdziły się bowiem nie tylko słowa Marszałka Józefa Piłsudskiego o „wspólnej drodze Polski i Rumunii w teraźniejszości i przyszłości” — sprawdziły się także słowa Wielkiego

Marszałka, wypowiedziane w dniu 14-ym września 1922 r. do przedstawicieli prasy rumuńskiej, którym mówił m. in.: „...nasze sąsiedztwo, wspólność interesów politycznych, podobieństwo pewnych cech naszego charakteru — oto tyle decydujących motywów, nakazujących coraz bardziej ściśle zjednoczenie z jednej i drugiej strony wszystkich żywiołów i wszystkich sfer finansowych i ekonomicznych...”

Przyjaźń i współpraca polsko-rumuńska na przestrzeni ostatnich lat piętnastu wytrzymały wszelkie próby poderwania lub choćby tylko ich nadwątlenia. Zdrowy instynkt obu narodów wskazuje im konieczność dalszego marszu po wspólnej drodze. Manifestacje bukareszteńskie ku czci Głowy Państwa Polskiego i uczucia, z jakimi przyjmuje te dowody przyjaźni Polska świadczą, że układ stosunków polsko-rumuńskich, któremu patronuje pamięć Wielkiego Marszałka i króla Ferdynanda I, trwa niezmiennie w formie ustalonej przez jego twórców.

D w a p o k o l e n i a

...ktura naszego gospodarstwa, nie zawiniona przez nas, a odziedziczona po gospodarce w, w których interesie leżało eksploatacja ziem polskich, nigdy zaś ich rozwój gospodarczy, powoduje wiele trudności wewnętrznych. Nie jesteśmy bowiem w stanie dość szybko zapewnić pracy wszystkim tym, którzy ją potrzebują.

...zed wojną i bezpośrednio po wojnie wywodziła to niedomagania emigracja stała trudnością sezonową. Gdy zaś możliwości emigracyjne zostały ograniczone, prawie uniemożliwione, nadmiar ludności w stosunku do niedomagającego gospodarstwa narodowego spowodował komplikacje poważne. Rok rocznie wywołujące szeregi nowych obywateli domagają się pracy, wstępują w życie, jako pełnoprawni współobywatele i — często nie znajdując im odpowiednich miejsc przy warsztatach produkcji. Młode zdolności, młode ambicje, młody temperament — nie mogą się pogodzić z rzeczywistością i oczekiwaniem na proces normalnego biegu rzeczy.

...malny zaś bieg rzeczy jest taki, że w miarę wyczerpywania się ich sił, wchodzi na arenę życia młode pokolenie. Było by rzeczą najzupełniej naturalną, gdyby ludzie w pełni sił i z zasobem doświadczenia odchodzili, ustępując miejsca nowszemu, pełnym sił, lecz bez dostatecznej przygotowania i wyrobienia.

...temy w okresie dość znacznego pomieszczenia. Łączymy często i utożsamiamy tem-

perament z umiejętnością, znajomością rzeczy i dojrzałością. Tymczasem praktyka życia wskazuje, jak często słowo, frazes, pięknie brzmiące „zasadnienie” postulatów pozostaje w rażącej sprzeczności z rzeczywistością.

Praktyka życia uczy stale, że pozycję życiową, pozycję społeczną zdobywa się wysiłkiem systematycznym, powolnym, oraz koniecznym doświadczeniem. Reguły tej nie mogą obalić wyjątkowe wypadki szczególnie wybitnych zdolności. Życie nie układa się według wyjątków, według wybitnych jednostek, lecz według przeciętnej skali umiejętności i zdolności.

Tym prawom podlega także wymiana pokoleń przy warsztatach pracy. Braku doświadczenia nie nadrobi się tupetem, siłą, liczbą. Trzeba je zdobyć pracą i zetknięciem się bezpośrednim z warsztatem. Nabywa się je stopniowo, przechodząc poszczególne szczeble postępu zawodowego i społecznego. Jakżeż często powtarza sobie człowiek dojrzały: ileż trudności, ileż kłopotów i zawodów mógłbym był uniknąć, gdybym był w młodości mojej posiadał dzisiejsze moje doświadczenie życiowe!

Ile emocji, ile zapału, ile twórczych sił marnuje się wskutek braku doświadczenia. Ile wysiłku oszczędzić można w każdej pracy przez zastosowanie prostych często środków, zdobytych w ciągu długoletniego doświadczenia!

Jest rzeczą naturalną, że młode roczniki szukają dla siebie pola działania, że wypierają starsze. Jest rzeczą prostą, że zajmują pozycje tych, którzy po wyczerpaniu sił odchodzą. Jest to zjawisko trwałe i nie ulegające wątpliwości. Idzie

jednak o to, że młode roczniki powinny i muszą przejść przez orbitę życia zawodowego, muszą przejść przez poszczególne szczeble doświadczenia, by usprawnić, doskonaląc i wzmacniając dzieło, pozostawione przez poprzedników, nie zaś je psuć eksperymentowaniem, improwizacją tam, gdzie dawno już eksperymenty dokonane zostały.

Obecne starsze pokolenie zdobywało swe doświadczenie w wyjątkowo trudnych warunkach, okupywało je wieloma ofiarami i nadludzkimi często próbami. Zdobyte te są zbyt cenne, by o nich zapominać, by je pomijać, rozpoczynając od nowa. Winny być one przekazane następcom. Ale, jak obecne pokolenie nie od razu doszło do przodujących miejsc, tak i idące pokolenie musi się zgodzić z tym, że postępować będzie i postępuje ku górze drabiny społecznej i zawodowej stosownie do doświadczenia, wiedzy i uzdolnienia. Każdy przechodzi okres próby, okres ćwiczebny, okres egzaminacyjny, każdy zdaje swoje egzaminy na różnych stopniach i w różnym czasie — i to egzaminy nie tylko teoretyczne, — ważniejsze są egzaminy życia, egzaminy praktyczne. One decydują o tym, czy ktoś zasługuje na zastępowanie starszych młodszymi.

Starsze pokolenie odchodzi, ale dbać musi o to, by ci, którzy nadchodzą, byli równie, jeśli nie bardziej, sumienni, rzetelni, doświadczeni i oddani dla sprawy, której służyć mają, wszędzie bowiem jedyną legitymacją do awansu społecznego musi być praca i pracy tej praktyczny pożytek.

Twórcze siły świata pracy

„Moc bez sprawiedliwości i swobody jest przemocą i barbarzyństwem, sprawiedliwość i swoboda bez mocy jest pustym frazesem i dziecinadą”.

...to już raz podkreślano, że robotnik nie posiada tradycję heroizmu. W dziejach polskiego Narodu, oraz później w tworzeniu państwa, w walce o niezależność państwową ma on swą własną i trwałą kartę. Otwiera dziś i zapisuje nową kartę, na którą wpisuje wysiłki nad ugruntowaniem zębów gospodarstwa narodowego i niezależności gospodarczej. Nie od dziś rozlegały się wśród świata pracy polskiej głosy o unarodowieniu przemysłu, o ośrodkach wywiadu obcego, o niehamulców, tkwiących w naszym aparacie gospodarczym. Domagano się też zwrócenia do zasad racjonalnego gospodarowania, do konieczności prowadzenia prac badawczych i przedsiębiorstw.

...tykało się wszędzie: w kopalniach i hutach, w przemyśle przetwórczym, w transporcie, itd. Dbałość o interes państwa, o dobro państwa narodowego stała się cechą polskiego świata pracy. I szkoda, że czasem opinie te zostawały bez echa. Dziś jednak są one dziesięćkrotnie przedmiotem realizacyjnego działania.

...i to przekonanie, że z równym uznaniem spotka się inny jeszcze postulat świata pracy — pierwszego wejrzenia wyglądający na kłami egoistyczny, ale przy szerszym rozpa-

trzeniu zyskujący na treści, niepomiernie rozleglejszy, niż by to z pozoru wyglądało. Mamy na myśli postulat powiększenia siły nabywczej świata pracy.

Rzadko mówi się o rozpiętości między cenami artykułów spożywczych oraz faktycznymi zarobkami ludzi, żyjących z pracy najemnej. Rozpiętość ta powiększa się coraz bardziej. Jak wiemy na faktyczny zarobek składa się szereg czynników, jak: ilość zatrudnionych, wysokość płac, poziom cen artykułów spożywczych, liczba osób, pozostająca na utrzymaniu pracujących.

Wiemy, że ilość zatrudnionych pozostawia wiele do życzenia. Od r. 1928 do 1936 przybyło nam około 4 milionów obywateli, a wskaźnik zatrudnienia w tym czasie spadł ze 100 na 81. Zarobki kształtują się u nas niemal na najniższym poziomie; przy czym nie wolno zapominać o t. zw. turnusach. Wreszcie wielu bezrobotnych pozostaje na utrzymaniu pracujących, tak np. w Warszawie co trzeci robotnik pracujący ma prócz rodziny, tj. żony i dzieci na utrzymaniu jeszcze bezrobotnego. A jest to przecież już siódmy rok bezrobocia!

Człowiek pracy jest przeto minimalnym konsumentem, który nie może prawie zupełnie oddziaływać własną zdolnością nabywczą na zwiększenie produkcji.

A przecież świat pracy jest bodaj najbardziej

w energię wyposażonym elementem. Posiada on wielką zdolność szybkiego propagowania idei, staje się szybko ośrodkiem myśli i pracy organizacyjnej, — lub siewcą niechęci i krytyki.

Te dynamiczne siły świata pracy nie znalazły jeszcze w naszym społeczeństwie dostatecznego uznania i nie zostały należycie wykorzystane dla tworzenia wartości trwałych i twórczych w państwie. Wydaje się, że nie znalazły one właściwego zastosowania i w wielkiej mierze marnują się — nie dostrzeżone lub nie docenione, — albo co gorsza, szukając dla siebie ujścia, znajdują się często na rozdrożach działania. W interesie państwa leży, by potężne złoza tej żywej energii zostały co rychlej związane z państwem, jego organizacją, jego pracą.

Energia nie znosi bierności, nie znosi marazmu. Ona szuka i szukać musi ujścia dla siebie. Chodzi o to, by go znalazła we właściwym kierunku, dla dobra państwa i dobra własnego środowiska. Jest już aż nadto jasne, że marksizm nie stał się i nie jest dla robotnika polskiego ewangelią życia i działania. Robotnik polski szuka własnych dróg i własnej ewangelii, niosącej z sobą tradycję bohaterstwa w walce i tradycję budowania mocy Polski przez sprawiedliwość i swobodę. Droga ta coraz wyraźniej się ujawnia.

To nie jest sprawa doktryny, to jest sprawa wierzenia na dzień powszedni i działania według tego wierzenia.

Narodowy socjalizm w Gdańsku a interesy Polski

Dokonywająca się na terenie wewnętrzno-politycznym Gdańska, ewolucja doprowadziła w ostatnich czasach nie tylko do opanowania przez narodowy socjalizm wszystkich ośrodków dyspozycji władzy, ale także prowadzi do wyeliminowania z udziału w życiu publicznym Gdańska wszelkich elementów o odmiennym obliczu politycznym i socjalnym. Narodowi socjaliści dążą z całą świadomością — i wcale się z tym nie kryją — do wprowadzenia w Gdańsku systemu jednej partii i zidentyfikowania życia tej partii z życiem Wolnego Miasta. Stwarza to — w porównaniu ze stanem z lat poprzednich — sytuację odmienną. W tej sytuacji dokonaj warto przeglądu horyzontu gdańskiego i zastanowić się nad stanowiskiem, jakie polska opinia publiczna powinna zająć wobec dokonywującej się ewolucji.

Rozprzestrzeniania się narodowego socjalizmu w Gdańsku nie należy z góry uważać za równoznaczne z uszczuplaniem naszych praw. Niezależnie od stanowiska, jakie można zajmować wobec światopoglądu narodowo-socjalistycznego, należy uznać że wniósł on pewne pozytywne momenty do życia społeczności gdańskiej. Ostateczny rozrachunek i ostateczne wyniki na tym polu wykraczają poza zakres naszych kompetencji i przedstawiają przedmiot mniejszego zainteresowania. Najistotniejsza natomiast jest — manifestowana stale ze strony czynników oficjalnie reprezentujących narodowy socjalizm — chęć osiągnięcia trwałego porozumienia z Polską.

Otóż właśnie na terenie gdańskim, obserwując ustosunkowanie się gdańskich narodowych socjalistów do żywotnych problemów, przed którymi stoi polska ludność w Wolnym

Mieście, spostrzec można zarówno szereg momentów pozytywnych, jak i szereg momentów negatywnych o różnym ciężarze gatunkowym i znaczeniu politycznym.

Jeżeli chodzi o czynione publicznie przez czynniki partyjne oficjalne deklaracje, to w ostatnich czasach zauważyć można bardziej poprawne i rzeczowe odnośnienie się do Polski i polskich postulatów. Pozytywnie również oceniać można rezultaty pierwszych kontaktów, nawiązanych w toku rozmów gospodarczych pomiędzy polskimi sferami gospodarczymi, a oficjalnymi czynnikami gdańskimi.

Rozmowy gospodarcze nie zostały jeszcze zakończone. Doprowadziły one do podpisania protokołu, stwierdzającego załatwienie pewnych różnych postulatów strony polskiej, dotyczących w pierwszym rzędzie kwestii podatkowych. Część poruszonych problemów została załatwiona negatywnie, a większość oczekuje jeszcze na rozwiązanie w toku dalszych rozmów, które mają być kontynuowane po kilku tygodniach. W każdym razie na tym odcinku można skonstatować pewien krok naprzód. Co się tyczy rokowań ogólniejszych pomiędzy oficjalnymi czynnikami polskimi i gdańskimi, to są one jeszcze w stadium początkowym.

Obok momentów pozytywnych, zanotować jednak można pewne momenty, które muszą być ocenione negatywnie i które należy podkreślić w imię konieczności oczyszczenia wzajemnej atmosfery politycznej i stworzenia podstaw dla współpracy polsko-gdańskiej. Na pierwszym miejscu wśród tych momentów należy wymienić nastawienie prasy gdańskiej.

a zwłaszcza organu partyjnego „Danigee Vorposten“.

W ciągu 3-ch dni narodowo-socjalistyczny organ gdański opublikował artykuły i wiadomości, które nie mogą przysłużyć się dziełu porozumienia polsko-gdańskiego. A więc w pierwszym z nich w tendencyjny sposób wyolbrzymiono przebieg i wynik procesu przeciwko młodocianym członkom irrydentystycznych organizacji niemieckich na polskim Górnym Śląsku. W drugim dniu skonstruowano wielką aferę i zrobiono hałas dookoła rzekomego projektu zmiany na stanowisku biskupa gdańskiego, opierając się na pogłoskach i domysłach. W trzecim dniu wreszcie podano niecałkowicie fałszywych danych faktycznych oparte, wręcz fantastyczne wiadomości, jakoby rzekomo w ciągu roku bieżącego PKP, wprowadziły na teren gdański i zatrudniły tam blisko 5.000 Polaków.

Tych momentów negatywnych nie należy przeceniać. Wystarczy je zanotować i przeciwdziałać im. Jedynie skrajna krótkowzroczność polityczna mogłaby w dzisiejszej sytuacji dyktować decydującym w Gdańsku czynnikom stwarzanie na płaszczyźnie stosunków z Polską elementów negatywnych w sposób sztuczny. Wola porozumienia i współpracy z Gdańskiem ze strony czynników polskich jest jasna dla wszystkich odpowiedzialnych polityków gdańskich. Porozumienie i współpraca wspólna ze sobą ludności niemieckiej i polskiej w Gdańsku jest łatwe do osiągnięcia, bytyłko wytworzyły się konieczne do tego przesłanki psychologiczne. Należy mieć nadzieję, że w dalszym rozwoju wypadków zanotować będzie można więcej sprzyjających temu elementów pozytywnych, aniżeli stojących na przeszkodzie negatywnych.

Gdy jestem w rozterce z sobą, gdy wszyscy są przeciwko mnie, gdy wokół podnosi się burza oburzenia i zarzutów, gdy okoliczności nawet są pozornie wrogię moim zamiarom — wtedy pytam się samego siebie, jakby Matka kazała mi w tym wypadku postąpić? I czynię to, co uważam za Jej prawdopodobne zdanie, za Jej wolę, już nie oglądając się na nic.

Józef Piłsudski

OGNISKO KPW USZA

(Od własnego wystannika)

Usza, w maju.

Usza? Nazwę tę, zapewne, niewielu spośród Was, Koledzy, słyszało? Gdzież jest ta nieznana Usza, posiadająca jednak Ognisko kapewiackie. Usza to nazwa niewielkiej stacji przy miasteczku Kraśnem, położonym w odległości 17 km na wschód od Mołodeczna, a od granicy bolszewickiej zaledwie niecałe 20 km. Jesteśmy więc w dalekiej a pięknej ziemi wileńskiej, na wschodnim pograniczu Rzeczypospolitej.

Kraj to odmienny od innych ziem naszej Ojczyzny. Mało zaludniony, zamieszkiwany przez Białorusinów i nielicznych osadników, nazywany jest przez naszych kolegów „polską Syberią“.

Na takiej „polskiej Syberii“ nad brzegami wąskiej, krętej rzeczki Uszy (dopływ Wilii) — żyje i pracuje społecznie i zawodowo 32 Kapewiaków, członków Ogniska KPW Usza.

Aby dać świadectwo prawdzie, że „Kapewiak“ interesuje się wszystkimi Ogniskami, nie tylko najwięk szymi, na ruchliwych szlakach w środku kraju położonymi, lecz i najmniejszymi — rozsianymi po rozległych kresach pięknej i obszernej ziemi naszej, składamy wizytę w tym dalekim Ognisku.

Niechaj wiedzą na dalekich kresowych posterunkach pracujący nasi koledzy, że tak samo bliska jest sercu naszemu ich działalność, ich życie, ich troski, jak praca Kapewiaków w bogatych, zasobnych Ogniskach w województwach środkowych.

Wizyta przedstawiciela „Kapewiaka“ sprawia im serdeczną radość. Witą go prezes uszańskiego Ogniska, ob. Jan Gasztold, zawiadowca odcinka drogowego.

Zebrało się przez długie lata pracy społecznej „wiele na sercu“ — jest się czym podzielić i jest wiele do opowiadania. Gawędziliśmy więc długo i serdecznie o kapewiackich sprawach — tu, na krańcu ziemi polskiej. Dowiaduję się m. in., że Ognisko zostało założone

w 1933 r., że pierwszą największą troską stanowiło zdobycie i urządzenie własnego lokalu.

W kresowej, drewnianymi chatkami zabudowanej mieścinie, własny lokal to „rzecz najważniejsza“! Bez tej „najważniejszej rzeczy“ nie ma mowy o jakiegokolwiek pozytywnej pracy społecznej i o promieniowaniu na obcoplemienne otoczenie!

Dzięki życzliwemu stanowisku Dyrekcji Wileńskiej, Ognisko uzyskało lokal w domu kolejowym Nr. 2, tuż przy drewnianej (jak wszystkie budynki kresowej mieściny) stacji. Kapewiaci ochoczo wzięli się do remontu i przeróbek. Własny lokal organizacyjny stał się dla naszych kolegów najmilszym gniazdem. Łącząc ich tu wszystkich razem przy pracy, nauce, zabawie, był i jest fundamentem ich społecznej służby dla Ojczyzny. Doniosłe znaczenie własnej świetlicy zrozumieć najlepiej potrafia ci z naszych kolegów, którzy choć lat kilka spędzili w obcym otoczeniu gdzieś „w pasie pogranicznym“.

Dzięki ofiarnej współpracy kapewiackiej gromadki nie tylko gromadnie odnowili oni lokal, ale włożyli jeszcze instalację elektryczną, zbudowali scenę. Posiadają przyzwyczajone umebłowaną świetlicę salę teatralną, małą biblioteczkę założoną przy pomocy Zarządu Okręgowego.

Ognisko w Uszy skupia polskimi miejscowymi kolejarzami, jeszcze kolegów z granicznej stacji Oleśnowicze i rozrzuconych po całej linii aż 3 km od Mołodeczna.

Pytam o warunki pracy społecznej w tych kresowych stronach — Ciężkie!

Utрудnia wszelką działalność ogromna bieda, jaka panuje wśród ludności miejscowej i jaka daje się mocno we znaki również kolejarzom.

Najoczywistszym jej dowodem jest brak wśród kolejarzy posiadaczy własnych domków z ogródkami i ulami — zjawisko tak przecie charakterystyczne dla innych stacji kolejarzowskich. Miejscowi kolejarze mieszkają prawie wszy-

Możliwość i celowość bombardowania obiektów kolejowych

(dokończenie)

Te zniszczenia, które mają znaczenie najistotniejsze mogą być stosunkowo szybko i łatwo usunięte. I tu dochodzimy do drugiego argumentu przemawiającego przeciw stawianiu węzłów kolejowych na pierwszym planie jako celu ataków powietrznych.

Każdy węzeł kolejowy posiada co najmniej kilkudziesięciu a przeważnie kilkuset pracowników kolejowych — w tym sporo pracowników służby drogowej i wykwalifikowanych pracowników z dziedziny łączności i zabezpieczeń.

Ponadto na węzle znajdzie się niemal z reguły personel kierowniczy tych służb oraz — co może najważniejsze — sprzęt i materiał bądź zapasowy, bądź uzyskany ze zbędnych chwilowo torów i rozjazdów.

Jednym słowem należy stwierdzić, że warunki do szybkiej odbudowy nawierzchni, łączności i zabezpieczeń są na węzłach kolejowych najdogodniejsze.

Jeśli więc wyszliśmy z założenia, że lotnictwo zechce niszczyć tam, gdzie odbudowa jest najtrudniejsza, to wybór węzła nie byłby rozwiązaniem najtrafniejszym.

Rozpatrzmy z kolei drugą kategorię celów, o których mówiliśmy wyżej, tzn. budowle sztuczne na szlaku.

Jeśli chodzi o skutki celnego bombardowania, to są one w tych wypadkach bodaj najgroźniejsze, gdyż odbudowa choćby częściowo zniszczonego, większego mostu czy wiaduktu jest sprawą poważną, wymagającą specjalnych środków i kwalifikowanych sił oraz, co najważniejsze, dużo czasu. Trzeba się tu z reguły liczyć z przerwą co najmniej kilkudniową a często i kilkutygodniową. Z tych więc względów obiekty te będą dla lotnictwa celem bardzo pożądanym. Podkreślić natomiast trzeba, że ze względu na małą powierzchnię celu (szerokość 5 — 9 m.) celne ich bombardowanie jest bardzo utrudnione i dla osiągnięcia pożądanego skutku trzeba będzie stosować bombardowanie masowe, aby uzyskać pewne prawdopodobieństwo bezpośredniego trafienia obiektu. Trzeba bowiem wziąć pod uwagę, że nawet niektóre celne bomby nie są w pełni skuteczne. Jeśli bowiem bomba przebije pomost, nie narużając samej konstrukcji, to przy wysokich mostach detonacja na dnie rzeki może nie być do-

statecznie silną, aby spowodować poważniejsze uszkodzenia mostu. Te względy przemawiają za tym, że przy bombardowaniu takich obiektów lotnicy stosowaliby bomby ciężkich typów, których bliska detonacja może spowodować uszkodzenie filarów lub konstrukcji nośnej siłą podmuchu; stosowanie ciężkich typów bomb z kolei zmniejsza ich ilość, ograniczoną nośnością płatowca, a więc zmniejsza prawdopodobieństwo trafienia.

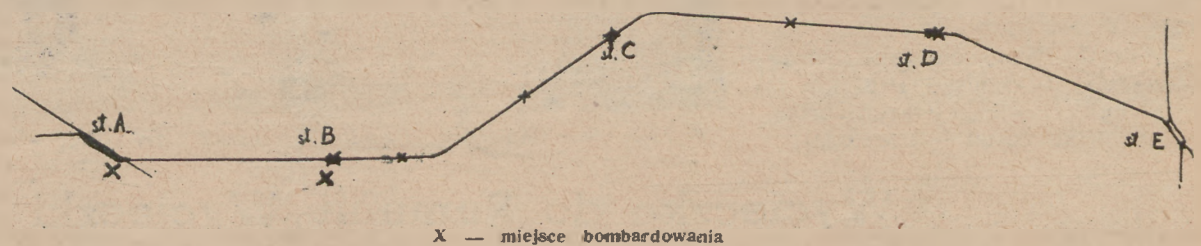
Reasumując: z bombardowaniem budowli sztucznych na szlakach należy się liczyć, nie przeceniając jednak skutków, szczególnie jeśli dany obiekt będzie czynnie broniony.

W końcu rozważmy trzeci sposób przecinania linii kolejowej, przez zniszczenie torów szlakowych i torów stacyjnych na małych stacjach pośrednich — w kilku punktach jednocześnie.

Sposób ten, dotychczas w prasie fachowej mało rozważany, posiada, obok pewnych braków, strony bardzo dogodne dla atakującego, a więc duże cechy prawdopodobieństwa i z tego tytułu zasługuje na szczegółowe rozważenie.

Należy sobie z góry powiedzieć, że przy stosowaniu tego sposobu, lotnictwo nie będzie liczyło na zniszczenia poważne, ale raczej na trudności ich usunięcia ze względu na ich rozrzucenie w terenie oraz brak na miejscu odpowiedniej ilości personelu, materiału i sprzętu.

Aby zatem osiągnąć pożądaną skuteczną, lotnicy muszą na odcinku, którego zniszczenie im powierzono, wybrać jako cel bombardowania 5 — 6 punktów leżących między dwoma stacjami węzłowymi i położonych w odległości kilku km. od siebie. Przykład:



Odległość między stacjami węzłowymi A—E wynosi około 50 km. — na odcinku tym leżą 3 stacje pośrednie B, C, D w odległościach

10 — 15 km. między sobą. Tor na szlaku posiada odcinki proste kilkukilometrowej długości, co na liniach równinnych jest zjawiskiem częstym. Jeśli kilka płatowców wykona kolejno to samo zadanie, zrzucając na każdym z oznaczonych punktów po 2 — 3 bomby 50 kg., to prawdopodobieństwo uszkodzenia torów i zerwania przewodów teletechnicznych w punktach oznaczonych krzyżykami jest duże — tym większe, że lotnik nie licząc się z ostrzeliwaniem z ziemi może bombardować z najdogodniejszej wysokości i że lecąc wzdłuż długiego prostego odcinka toru ma możliwość korygowania swego lotu na podstawie obserwacji wybuchów.

Rezultatem tak wykonanego bombardowania byłoby to, że st. B, C, D posiadające normalnie po kilku pracowników (w tym małą część drogowców) miałyby przeciętą łączność ze stacjami węzłowymi A i E oraz między sobą, oraz zniszczenia na samej stacji i niewiadome zniszczenia na szlaku.

Jakkolwiek sama naprawa poszczególnych uszkodzeń nie nasuwałaby poważniejszych trudności, gdyż w każdym miejscu chodziło by przeciętnie o zasypanie leja o średnicy 5 m, wymianę 2—4 szyn i kilkunastu podkładów, to jednak w przytoczonych warunkach więcej czasu zajmie rozpoznanie uszkodzeń, prowizoryczne nawiązanie łączności z węzłami, zmobilizowanie i dostarczenie na miejsca pracy sił roboczych, materiałów i narzędzi — niż samo wykonanie prac.

W powyższych rozważaniach nie wskazano środków zaradczych. Chodzi na razie o to, by pracownicy kolejowi wszystkich szczebli znali

możliwości i stopień zagrożenia.

Kto nie jest wypadkami zaskoczony — działa planowo, pewnie i szybko.

Współpraca armii i społeczeństwa — to fundament naszej potęgi

w domach kolejowych. Wielu z nich dziedziczy godność pracownika kolejowego po swym ojcu czy dziadku.

Koledzy nasi, rekrutujący się z elementu od dawna osiadłego w tych stronach, to „dziedziczy” kolejarze.

Tak jest we zwyczaju w tych stronach, że syn i wnuk kolejarza — zostaje pracownikiem PKP. Syn drużnika — zostaje np. maszynistą, syn robotnika kolejowego — telegrafistą itp.

Stąd wzmożone poczucie solidarności zawodowej, przywiązanie do munduru kolejarza, a co za tym idzie i do własnej kapewiaczkiej organizacji.

I dlatego, choć Ognisko w Uszy jest nieliczne, choć brak sił fachowych, praca w nim pięknie się rozwija. Było i jest tu na pograniczu prawdziwym ogniskiem polskości! Najlepiej rozwija się praca kulturalno-oświatowa, na którą ze względu na specyficzne miejscowe warunki — Zarząd Ogniska położył specjalny nacisk.

Przez lat kilka cieszył się szczerym uznaniem miejscowej ludności kapewiaczki zespół dramatyczny, niestety, w ostatnich miesiącach fatalnie zdekompletowany przez liczne przeniesienia służbowe. Na nowy sezon zimowy Ognisko jednak chce znów mieć „własny teatr”. Imprezą pomysłu ob. Gasztota jest „Żywa gazetka”, ciesząca się specjalnym uznaniem uszańskich Kapewiaków. Co pewien czas prezes odczytuje zebraniem wycinki z rozmaitych czasopism o najciekawszych wydarzeniach nad którymi odbywa się później zawsze ożywiona dyskusja. Ta kapewiaczka „Żywa gazetka” znalazła już naśladowictwo i w innych krańskich organizacjach.

Zimą i jesienią wolne chwile poświęcają chętnie Kapewiaczy miejscowi na słuchanie wykładów z historii, geografii, nauki o Polsce współczesnej. Ta praca kulturalno-oświatowa kapewiaczkiego Ogniska dała niezmiernie wiele dobrego miejscowej braci kolejarzkiej. Wielu robotników, do niedawna analfabetów — uspołeczniła, wielu któ-

rzy nie wiedzieli dobrze czym jest Polska i co Jej są powinni — uświadomiła, wpłynęła na większe zdyscyplinowanie elementów, rekrutujących się z miejscowej ludności, rozbudziła zainteresowanie do wielu przejawów życia zbiorowego, podniosła poczucie narodowe i obywatelskie.

Kapewiaczy biorą żywy udział we wszystkich obchodach świąt państwowych, narodowych i kościelnych, sami organizują bardzo piękne akademie i obchody okolicznościowe, a pluton kapewiaczki na tle doborowego wojska — KOP-u wcale nieźle się prezentuje.

Bo też trzy czwarte miejscowych Kapewiaków posiada POS'y i OS'y, a w zawodach strzeleckich i biegach „narodowych” zawsze zajmują, jeśli nie pierwsze, to na pewno drugie i trzecie miejsca.

Pluton uszańskich Kapewiaków doskonale jest umundurowany i uzbrojony. Należy w tym miejscu podkreślić pomoc miejscowego KOP-u, który chętnie wypożycza orkiestrę, daje fachową pomoc in-

struktorską. Również komenda miejscowa zawsze chętnie współpracuje z naszymi kolegami.

Te wiadomości należy uzupełnić jeszcze informacją, jakiej udzielił sekretarz Ogniska ob. Sienkiewicz, że zimą Kapewiaczy, wyzyskując pagórkowaty teren i śnieżne, obfite w tych stronach opady, przeprowadzają zaprawę narciarską i że posiadają całkowity sprzęt lekkoatletyczny. Chętnie też latem uprawiają gry w siatkówkę i koszykówkę. Brak wyspecjalizowanych sportowców utrudnia przy małej ilości członków prowadzenie ćwiczeń w innych konkurencjach.

Ognisko w Uszy jest — jak widzimy — dobrze zagospodarowane. Jeśli się weźmie pod uwagę, że jest to ostatnie Ognisko na tej linii, na wschód wysunięte, jeśli się weźmie pod uwagę, że pracuje w dwutyśiecznym, drewnianym, biednym miasteczku — to praca jego musi zdobyć sobie nasze pełne uznanie.

Dlatego, po wyjeździe z Kraśnego, często będę wspominał małą, daleką Uszę i jej dzielnych Kapewiaków.

L. R-ch



Główne Zawody Kolarskie KPW. Na lewo: start do zawodów, na prawo: uczestnicy zawodów w Żułowiu

Główne Zawody Kolarskie KPW.

W dniu 16 maja odbyła się jedna z ogólnopolskich imprez KPW. — Główne Zawody Kolarskie o mistrzostwo Organizacji.

Zawody odbyły się na trasie Żułów — Wilno (65 km), w dwóch klasach: starszych i młodszych. Wyniki zawodów w obu klasach oceniać trzeba jako dobre.

W klasie młodszych zwyciężył ob. Stanisław Jamroga (Okręg Toruński, Ognisko Gdynia), który przebył trasę w 1 godz. 55 min. 19 s.

Następne miejsca zajęli:

II ob. M. Kałdan (Okręg Krakowski, Ognisko Tarnów) 2 godz. 3 min. 29,5 sek.;

III ob. E. Szukalski (Okręg Poznański, Ostrów Wlkp.) 2 godz. 5 min. 51 sek.;

IV ob. St. Składanek (Okręg Warszawski, Ognisko W-wa Praga);

V ob. K. Wojciechowski (Okręg Warszawski, Ognisko Pruszków);

VI ob. F. Kowalski (Okręg Toruński, Ognisko Toruń — Dyrekcja);

VII ob. A. Babicz (Okręg Wileński);

VIII ob. Wł. Leśniewski (Okręg Wileński).

W klasie starszych pierwsze miejsce zajął ob. Stefan Jasmutowski (Okręg Warszawski, Ognisko W-wa Wschodnia), który przebył

trasę w czasie 2 godz. 3 min. 21 sek. Drugim był ob. W. Karle (Okręg Warszawski) z czasem 2 godz. min. 29,5 sek.;

III miejsce zajął ob. J. Paszczyński (Okręg Toruński, Białogóra) 2 godz. 9 min. 6 sek.;

IV ob. M. Maćkowiak (Okręg Poznański, Poznań);

V ob. Br. Stojke (Okręg Toruński, Grudziądz);

VI ob. N. Waclawczyk (Okręg Śląski, Rybnik);

VII ob. J. Pieprzycki (Okręg Krakowski, Tarnów);

VIII ob. M. Dobyszewski (Okręg Wileński).

O zainteresowaniu, jakie wzbudziły zawody, świadczyły zebrań wzdłuż trasy tłumy ludności z okolicznych wsi i miasteczek.

Organizacją zawodów, która wypadła dobrze, kierował ob. siel.

Zwycięzcy otrzymali liczne grody.



Kierownictwo Głównych Zawodów Kolarskich KPW składa wieniec na Rossie

Wycieczka do Rumunii. Wycieczki warszawskie

Wycieczka do Rumunii

W myśl planu wycieczek na rok 1937, uchwalonego na zjeździe przedstawicieli Ognisk Dyrekcyjnych, Zarząd Ogniska Dyrekcyjnego w Warszawie przystąpił do organizacji wycieczki do Rumunii. Program wycieczki przewiduje pobyt przez półtora dnia w Bukareszcie oraz 8 dni nad morzem Czarnym w jednej z miejscowości nadmorskich (Carmen - Sylva, Eforie, lub Mamaia).

Szczegółowy program wycieczki wraz z kosztorysem będzie opublikowany — po dokładnym ustaleniu — w

jednym z najbliższych numerów naszego pisma oraz za pomocą afiszy we wszystkich Ogniskach KPW.

Wycieczki warszawskie

Sekcja Krajoznawcza Ognisk KPW Węzła Warszawskiego i Koła Dyrekcyjnego Rodziny Kolejowej organizuje w lipcu następujące wycieczki:

Wycieczki do Ciechocinka, Kazimierza i Puław.

Dn. 4 — Ciechocinek — zwiedzenie cieplic, łazienek, warzeln, łożni itd. Koszt zwiedzania gr 40 od osoby. Przyjęcie wycieczki na miejscu orga-

nizuje Zarząd Ogniska Aleksandrów Kujawski.

Dn. 18 — Kazimierz i Puławy — zwiedzenie zabytków Kazimierza i Puław. Do Kazimierza przejazd z Warszawy statkiem, z powrotem autobusami i pociągiem. Koszt zł 5 od osoby (przejazd statkiem, autobusami i zwiedzenie). Zapisy tylko do dn. 15.VII.

Wycieczki w Warszawie:

Dn. 8 godz. 20 — do Teatru Letniego — „Król Włóczgów” — Frimla. Bilety: parter zł 2.30 i zł 1.80, balkon zł 1.25. Zapisy tylko do dn. 6.VII.

Dn. 22 godz. 20.15 — do Teatru „8 m 15” — „Koletta” — Benatzky. Bilety: parter zł 2.30 i zł 1.60. Zapisy tylko do dn. 20.VII.

Dn. 10 przejażdżka — dancingsusowym statkiem spacerowym „Białka” od godz. 22 do 6 rano. W razie niepogody przejażdżka odbędzie się dn. 17.VII.

Zapisy przyjmują i informację udziela przedstawiciele Ognisk należące do Sekcji. Członkowie Ognisk wchodzących w skład Sekcji mogą zgłaszać swój udział w wycieczkach ob. Tadeusza Puchalskiego, Warszawa, Dyrekcja OKP, tel. 272.

KAPEWIACY!

Korzystajcie z letnich obozów wypoczynkowych K P W

GÓRSKI — W WOROCHCIE

WODNY — W TROKACH (pod Wilnem) nad jeziorem Trockim

Informacji szczegółowych udzielają i zgłoszenia przyjmują

Zarządy wszystkich Ognisk K P W

ŚWIĘTO MORZA

Stulecia szły — rok za rokiem, dziesięciolecie za dziesięcioleciem — a ponad głowami naszymi wiślały, niewiedzieć, przekleństwo czy legenda, że Polacy nie są narodem morskim, że

Miła Polska na żyznym zagonie Zasiadła, jako u Boga na łonie, — chcąc jeno z brzegu na morze patrzeć, lub co najwyższej uzalić się od czasu do czasu, iż „morza teraz nie mamy, jedno ile na koniu zabrnę...”

Takie i tym podobne poglądy i nastroje odzwierciedlały się w literaturze naszej XVI i XVII wieku, zapomnieliśmy bowiem — na długo przed tym a i na długie czasy po tym — że zaranie naszych dziejów upływały pod zupełnie innymi auspiciami.

Jakże to zwyciężyła się Polska Krzywoustego, iż

Ojcowie nieśli ryby słone
i cuchnące,
Teraz przynoszą syny świeże
i drgające;
Praojce nasi tylko grody
dobywali,
Ich burza nie odstraszy, ni ryk
morskiej fali;
Jeleni, sarni i dzików ojce darli
kości,
Ci zaś łowią potwory — i mórz
wspaniałości.

Byliśmy przecież za Krzywoustego i wcześniej, za Chrobrego i Mieszka częstką wielkiej, rozrodzonej Słowiańszczyzny Lechickiej, o której dziś dopiero, po tysiącleciu, mówi nam nauka, iż mowa owych wygastłych, zapomnianych po tysiąckroć Pomorzian nadodrzańskich czy wyspiarskich Rojanów — jeśli już pominąć dalszych Waletów i Obodrytów — pokrewna była mowie Polan nad Gopla czy znad górnej Wisły, jak mowa mazurska, która się przecież z mową Polan i Ślązan zrosła w nierozdzielalną całość współczesnego języka polskiego.

A wszakże ku owym ziemiom pomorsko - nadodrzańskim dążyła Polska Mieszka i Chrobrego; broń ich od napaści z zachodu; osadzała, być może, piaszczystych, braci czy stryjców królewskich na namiestnictwie szczytnym, skąd blisko było do owego portowego miasta nadmorskiego, którego nazwa zachowała się w skażonej jedynie formie Wolina czy Julina, a o którym pisarz żydowski-arabski Ibrahim-Ibn-Jakub napisał w r. 965, iż ma ono otwierać bramy a jego urządzenia portowe są doskonałe.

Polska musi mieć silną flotę wojenną

Rozpoczęliśmy osiemnasty rok naszej pracy na morzu. Siedemnaście ubiegłych lat przeszło w znojmym, wytrwałym trudzie nad zagospodarowaniem naszego wybrzeża, nad budową portów i bazy dla naszej morskiej siły zbrojnej, nad zorganizowaniem obrony tego wybrzeża — nie jednak prawie nie zrobiliśmy dla obrony naszego morza, naszej wolności morskiej, którą wiemy to wszyscy, musi mieć sama, silne, zbrojne ramie nie tylko w promieniu zasięgu dział artylerii nadbrzeżnej, ale też daleko otwartym morzu, na wszystkich szlakach statków handlowych, płynących do Gdyni.

Dziś musimy sobie powiedzieć. Nastąpił już czas rozpoczęcia planowej i ciągłej rozbudowy naszej wojennej, mamy już bowiem

Owa przecież Słowiańszczyzna lechicka zbratana była najściślej z Bałtykiem i umiała nie tylko ryby ciągnąć zeń sieciami, ale i wielkie ciągnąć korzyści handlowe czy wojenno - łupieżce. Trzeba przypomnieć, co zapisali kronikarze niemieccy o bogactwie słowiańskiego Pomorza, o wspaniałości jego świątyni lub wreszcie co Adam bremeński przekazał nam o wspomnianym już wyżej Wolinie, że „jest to niezawodnie największe miasto z wszystkich, które Europa w sobie mieści...”. — Ale nad szczegółły te ważniejszą będzie dla nas rzecz, że poprzez siwe roztocze Wendyjskiego a więc słowiańskiego właściwie morza, z dawien dawna ciągnęły słowiańskie korabie na dalekie wyprawy. Legendarny słowiański Ismarus (Wyżimierz?) toczy zwycięskie boje na wyspie Fionii i na półwyspie Jutlandzkim z duńskim Sywardem; inny, nieznan nam z imienia „kraj wschodnich, potężnych na morzu Lutyków (Weletów)” śle w r. 1069 posiłki swe królowi Swenowi do Brytanii; a pomorski Racibor w r. 1135 na 250 okrętach przewoził kilka tysięcy wojowników i 500 koni na brzegi Norwegii, by zdobyć najbogatsze tam naówczas miasto handlowe. Tym pierwszym transportem koni na okrętach — dodajmy — zdumiewała się Europa. Zresztą stwierdził prof. Fryderyk Wilhelm Barthold w swojej „Geschichte der deutschen Hansa”, iż nie Niemcy ani Duńczycy zaprowadzili żeglugę na Bałtyku, lecz że uczynili to już w starodawnych czasach Słowianie, późniejsi nauczyciele Duńczyków i Niemców w sztuce żeglarskiej. W pradawnych też czasach istniał — jak stwierdza to ów uczony niemiecki — związek handlowy miast słowiańskich i z biegiem czasu dopiero, po ich zniemczeniu, wstąpiła się podobna niemiecka organizacja Hansa, ale przez długie lata jeszcze powtarzają się słowiańskie imiona jej uczestników, przez długie jeszcze lata posługuje się ona nazwą „związku słowiańskiego”, by móc korzystać z nadanych uprzednio mu przywilejów.

Do owych pradawnych, a po tysiąckroć zapomnianych morskich tradycji Słowiańszczyzny lechickiej zdaje się jakimś przedziwnym podświadomym skokiem myślowym nawiazywać Polska współczesna. Jakże to niedawno, jeśli chodzi o trwanie państw, objęliśmy w posiadanie skrawek piaszczy-

stego wybrzeża Bałtyku, pustaci nadmorskich, wydmy, torfowisk, a dziś, po latach szesnastu zaledwie, z jakąś dumą, najzupełniej uzasadnioną, wyliczyć możemy to, czego tam dokonała Rzeczpospolita. Wiemy, iż tragedią Polski przedrozbiorowej była niemożność uniknięcia obcego etnicznie pośrednictwa w naszym handlu zamorskim ani też powołania do życia własnej floty wojennej. Dziś szczyt się mamy prawo naszą własną Gdynią, która w r. 1921 liczyła nieco ponad 1.200 mieszkańców, a obecnie już prawie 90 tysięcy, zasługując przy tym — jak ów pomorski Wolin sprzed tysiąca lat — na miano miasta, „którego urządzenia portowe są doskonałe”. Zaczęliśmy przecież budować port gdyński w r. 1923, a na serio wzięliśmy się do roboty zaledwie przed dziesięciu laty, — z początkiem zaś r. 1935 powierzchnia portu gdyńskiego mierzyła 950 km przestrzennych, łączna długość nabrzeży przewyższała 11 km, długość torów kolejowych dochodziła do 160 km. Dzięki właśnie owym „doskonałym urządzeniom” portu gdyńskiego, dzięki wszystkim tym dźwigom, suwnicom, silosom, taśmom i wywrotnikom, których nośność z początkiem roku ubiegłego wyrażała się blisko 250 tonami, a których zdolność przeładunkowa wynosiła wówczas blisko 7.000 ton na godzinę, zajął port gdyński jedno z pierwszych miejsc wśród portów bałtyckich. Wszakże w ciągu r. 1934 zawinęły doń 4.592 staki o tonażu łącznym 4.142 tys. ton rejestr. netto; w starym, hanzeatyckim niegdyś porcie gdańskim przebywało w tym samym roku statków nieco więcej, bo 4.880, ale tonaż ich łączny wynosił mniej, bo tylko 3.175 t.r.n.; z innych portów bałtyckich przewyższała Gdynię jedynie Kopenhaga liczbą statków, w dwójnasób wyższą, ale o tonażu łącznym niewiele co wyższym od gdyńskiego; takie zaś porty jak Helsinki, Królewiec, Leningrad, Lubeka, Memel, Ryga i Tallin ustępowały Gdyni znacznie, zarówno pod względem liczby goszczących w nich statków, jak i łącznego tonażu.

Dzięki owym dokonaniom urządzeniom portowym handel nasz może pokusić się o zdobywanie nowych, zamorskich rynków, może kierować się już nie na porty obce, lecz na polską Gdynię.

Oto gdy w 1927 r. Gdynia i Gdańsk przyjęły tylko 30,3% ogólnych obrotów Polski z zagra-

nicą według wagi i 26% według wartości, to w 1935 r. udział tych portów doszedł aż do 73,3% według wagi i 62,6% według wartości.

Sama Gdynia w r. 1927 odgrywała jeszcze znikomą rolę w obrotach naszej wymiany z zagranicą, w r. ub. zaś udział jej w ogólnych naszych obrotach osiągnął 44,4% według wagi i 42,6% według wartości.

Wreszcie już nie sam port, nie jego rozbudowa i sprawność w obrotach naszego handlu zagranicznego, ale flota handlowa Rzeczypospolitej i jej rozwój, niezmiernie szybki, zasługują na powszechną uwagę. W r. 1922 polska marynarka handlowa liczyła zaledwie 3 statki, o pojemności 5.371 t. r. b. Stan ten obecnie podniósł się do liczby 101 statków o pojemności 96.819 t. r. b. Ów wzrost porównać możemy z wzrostem marynarki niemieckiej, która przed wojną doganiała flotę władczyni oceanów, Wielkiej Brytanii tak szybko, iż nie bez niechęci na objaw ten w Anglii patrzano. W r. 1875 flota niemiecka liczyła 99,2 tysięcy t. r. n.; — w r. 1914, dzięki umiejętnej propagandzie „Flottenvereinu”, doszła do poważnej cyfry 3.320,2 tys. t. r. n. Wzrost w ciągu lat 40 niespełna, był więc trzydziestotrzykrotny, a zatem — choć go stawiano na wzór innym — nie tak szybki, jak dotychczasowy wzrost naszej floty handlowej.

Z przytoczonych tu w najpobieżniejszym skrócie osiągnięć w pracy naszej na morzu możemy być dumni. Nie znaczy to przecież, byśmy mieli poprzestać na tym i spocząć na laurach. Przeciwnie, tym bardziej właśnie, tym usilniej trzeba się nam brać do dalszej wyteżonej pracy na morzu. Jeśli nawet nasza flota handlowa wzrastała dotąd szybko, nie wolno nam zapominać, że w r. 1934 stanowiła ona jakby drobny ułamek — zaledwie 0,1% floty światowej. To mało, a jeśli już nie możemy się kusić nawet o równanie się pod tym względem z W. Brytanią, której tonaż wynosił wówczas 27% wszechświatowego tonażu — pamiętać winniśmy zawsze, że górują nad nami państwa znacznie od nas mniejsze liczbą ludności, jak Norwegia, posiadająca 6% floty światowej, Holandia — 4% lub Dania ze swym 1,7%.

Jeśliśmy więc dużo zrobili dotychczas, to stąd wnioszek powinien być jeden tylko: jutro zrobimy więcej.

dla niej bazy, mamy wyszkolony personel, mamy potrzebne urządzenia dla jej utrzymania.

Początki tworzenia Marynarki Wojennej w odrodzonej Polsce datują się od 1918 r., a więc na dwa lata przed objęciem wybrzeża morskiego. Wówczas już na rozkaz Marszałka Polski, Józefa Piłsudskiego, ściągnięto z marynarek zagranicznych oficerów, podoficerów i marynarzy — Polaków, tworząc kadre, której zadaniem było przygotować i wyszkolić personel dla przyszłych polskich okrętów wojennych.

Zadanie to zostało wykonane. Natychmiast po objęciu przez Polskę wybrzeża — Marynarka Wojenna stanęła do służby na morzu. W rok później zostają zakupione

pierwsze ćwiczebne okręty-kanoierki: „Komendant Piłsudski” i „General Haller” oraz traulery: „Czajka”, „Jaskółka”, „Mewa” i „Rybitwa”, jak również przejęte — przyznane nam przez Radę Ambasadorów — 5 torpedowców: „Kaszub”, „Mazur”, „Krakowiak”, „Kujawiak” i „Podhalanin”.

Ta szkolna flota, uzupełniona przez transportowce „Warta” i „Wilia”, przetrwała aż do 1926 r.

Tymczasem Marynarka Wojenna zdobywała już własny port wojenny z wszelkimi urządzeniami, zakładami, magazynami i warsztatami — koniecznymi do obsługi floty oraz dostatecznie liczną kadre wyszkolonych oficerów, podoficerów i marynarzy.

Wówczas to, w początku 1926 roku, rozpoczęto budowę bojowych

okrętów Floty. Kolejno zostają zamówione w stocznjach francuskich kontrtorpedowce: „Wicher” i „Burza” oraz trzy łodzie podwodne: „Wilki”, „Rys” i „Zbik”. Okręty te weszły w skład floty w ciągu trzech następnych lat, razem z nowozakupionym żaglowcem szkolnym „Iskra”, który od tego czasu rok rocznie odbywa dalekie podróże oceaniczne z podchorążymi Marynarki Wojennej.

Tak powstał początek naszej Floty bojowej, którą Marszałek Józef Piłsudski przywitał słowami: „Początek rozbudowy Polskiej Floty Wojennej jest najlepszą rekolekcją rozwoju mocarstwowego Państwa i kwitnącej pomyślności Narodu”.

(dokończenie na str. następnej).

Fundusz Odpraw Pośmiertnych

Wyплаты z Funduszu Odpraw Pośmiertnych w okresie 15.V. — 2.VI. br.

Odprawy pośmiertne wypłacone zostały z powodu zgonu osób następujących:

Nazwisko i Imię	Okręg	Ognisko	Nazwisko i Imię	Okręg	Ognisko
Piotrowicz Aleksander	Katowicki	Piotrowice W-ty	Polkowski Bronisław	Warszawski	Lipno
Szafron Anna	"	Kostuchna	Daszewska Maria	"	W-wa Wschodnia
Zakrzewski Paweł	Toruński	Toruń I	Cieślak Marta	"	Strzelce Kuj.
Robotnikowski Tomasz	Poznański	Ostrów Gł. W-ty II kl.	Walecki Henryk	"	Dyrekcynie
Jandeczko Marcin	Lwowski	Chyrów	Lukomski Wincenty	"	"
Sieradzki Antoni	"	Przemysł	Stangreciak Kazimierz	"	W-wa Wschodnia
Brzostowska Paulina	"	Zagórz	Kowalewski Władysław	"	Malkinia
Mendyk Katarzyna	Poznański	Gniezno	Gawkowska Agata	"	W-wa Wschodnia
Pieczyska Władysława	"	Poznań Gł. W-ty I kl.	Wagner Władysława	Lwowski	Jarosław
Mokry Emanuel	Katowicki	Mysłowice Stacja	Łabuda Maria	"	Przemysł
Mijas Aniela	Radomski	Końskie	Kula Jarosława	Katowicki	Katowice Dyrekcyjne
Łoziński Michał-Kazimierz	Lwowski	Stanisławów II	Bujara Maria	"	Tarn. Góry stacja
Ratajski Leon	Poznański	Poznań Gł. W-ty	Krzakała Maksymilian	"	Hajduki
Strzałkowski Aleksander	Warszawski	Gasocin	Ozdowski Marian	Poznański	Pleszew
Ambroziak Bronisław	"	W-wa Wschodnia	Wiśniewski Franciszek	"	Kępno

Każdy członek KPW powinien wiedzieć, że:

1) Przy KPW istnieje Fundusz Odpraw Pośmiertnych, którego celem jest udzielanie zapomóg w przypadkach śmierci członków KPW i ich żon.

2) Odprawa pośmiertna wynosi zł 100 — i może być wypłacona tylko raz jeden, tj. albo po zgonie członka KPW, albo po zgonie jego żony.

3) Prawo do odpraw pośmiertnych przysługuje:

a) wszystkim członkom KPW, należącym do Organizacji niemniej, niż jeden rok i opłacającym nieprzerwanie normalne 1-złotowe składki członkowskie;

b) wszystkim emerytom członkom KPW, którzy w chwili zemerytowania odpowiadali warunkom punktu, a i którzy normalnie opłacają nadal 1-złotowe składki członkowskie.

Przewidziane w Statucie KPW warunki pozbawienia członkostwa z powodu nieopłacenia składek powodują automatyczne pozbawienie wypłaty odprawy pośmiertnej.

4) Prawo do podejmowania odprawy pośmiertnej mają:

I. W razie śmierci żony członka — członek KPW.

II. W razie śmierci członka KPW:

a) wdowa, lub sieroty po zmarłym względnie rodzina, która się nim opiekowała, albo osoba, którą zmarły za życia obdarował na mocy osobiście w Zarządzie Ogniska uczynionego zaświadczenia, przez tenże Zarząd potwierdzonego;

b) w braku osób wymienionych pod pkt. a —

osoba, która poniosła koszty pogrzebu, a nie otrzymała pośmiertnego z tytułu służby zmarłego.

W przypadkach wątpliwych decyduje Zarząd Okręgu KPW.

5) Wypłaty odpraw uskuteczniają Zarządy Okręgowe KPW.

Wypłata odprawy następuje, możliwie niezwłocznie, nie później, niż w ciągu dni 8 (ośmiu) od dnia zgłoszenia się osoby uprawnionej do odbioru.

6) Osoba uprawniona do odbioru odprawy powinna przedstawić dowód zgonu, zaświadczenie Ogniska KPW, stwierdzające uprawnienie do podjęcia odprawy, oraz zaświadczenie miejscowej lub innej właściwej władzy służbowej, że członek co najmniej w ciągu roku przed zgonem, a emeryt przed zemerytowaniem i nadal regularnie opłacali 1-złotowe składki członkowskie.

Za dowód zgonu może służyć zaświadczenie miejscowej władzy służbowej, lub też akt zejścia.

O ile w ciągu jednego roku od śmierci nikt się po odprawę nie zgłosi, obowiązek jej wypłacenia wygasa.

7) Każdy członek KPW ma prawo do świadczeń FOP, o ile spełnił te obowiązki, które wynikają z przynależności do Organizacji, a mianowicie jeżeli:

a) przy wstępowaniu do KPW wypełnił należycie ustaloną deklarację członkowską;

b) opłacał nieprzerwanie składki członkowskie, oraz o ile:

c) nie korzystał z prawa opłacania ulgowych składek 50-groszowych, opłacający bowiem 50-

groszowe ulgowe składki członkowskie nie mają prawa do świadczeń FOP, gdyż udziały poszczególnych jednostek organizacyjnych w składkach są tak niskie, że nie ma możliwości wydzielenia z nich żadnych opłat na kapitał pośmiertny.

8) Aby nie stracić prawa do otrzymania odprawy pośmiertnej, obowiązkiem każdego członka KPW jest:

a) sprawdzić w Zarządzie swego Ogniska, czy znajduje się tam zatwierdzona jego deklaracja członkowska;

b) w razie przeniesienia do innego Ogniska tego samego Okręgu, a szczególnie do Ogniska innego Okręgu, powiadomić o tym Zarząd Ogniska, a następnie sprawdzić, czy zmiany te zostały przeprowadzone w ewidencji członków KPW i czy deklaracja członkowska została przesłana do nowego Ogniska.

Niezachowanie tych formalności utrudni może w bardzo znacznym stopniu wypłatę odprawy; przyznanie jej w takim wypadku w trybie zwykłym, tj. w przeciągu najpóźniej 8-miu dni nie będzie możliwe, gdyż wypłata w tym wypadku następuje dopiero po sprawdzeniu i zatwierdzeniu jej przez Zarząd Główny, co potrwać może czas dłuższy.

Poza tym każdy członek KPW powinien uważać nad tym, by władze służbowe potrącały nieprzerwanie składkę członkowską.

Przerwa w potrącaniu składek, która trwa dłużej, niż 6 miesięcy, pozbawia prawa do świadczeń. Dlatego też w razie zauważenia w liście płacy braku potrącenia składki KPW, należy niezwłocznie reklamować u właściwych władz służbowych.

(dokończenie ze str. poprzedniej).

Jednocześnie okręty starej floty ćwiczebnej zaczynają się starzeć. Wymaga to ich zamiany. Kolejno ubywają ze składu Floty cztery stare trawlerzy, na ich zaś miejsce zamawia Marynarka Wojenna nowe cztery okręty o tych samych nazwach. Trawlerzy te zostają wykonane całkowicie w stocznich krajowych przez warsztaty Marynarki Wojennej w Gdyni i Państwowej Stoczni Modlińskiej.

Najwięcej jednak radości i nadziei na przyszłość naszej Marynarki Wojennej przynoszą nam ostatnie trzy lata. W latach tych — rok 1934 przynosi zamówienie w stoczni francuskiej stawiacza min O. R. P. „Gryf“, rok 1935 — zamówienie w stocznich angielskich dwóch nowych, większych jeszcze kontrtorpedowców — O. R. P. „Grom“ i „Błyskawica“, rok zaś 1936 — budowę dwóch łodzi podwodnych w Holandii. Jedną z tych łodzi, a mianowicie: „Łódź podwodna im. Marszałka Piłsudskiego“, buduje się z pieniędzy, zebranych przez społeczeństwo na „Fundusz Obrony Morskiej“ oraz z funduszy, zebranych poprzed-

nie przez Wojsko i Marynarkę Wojenną.

Miliony, złożone na ten cel, stwierdzają niezbicie, że wielu obywateli Rzeczypospolitej rozumie już dziś konieczność posiadania silnej floty wojennej, której istnienie i dalsza rozbudowa jest źródłem pokoju i dobrobytu, a jednocześnie dowodem potęgi Polski. Z wymienionych okrętów ORP. „Grom“ już został wykończony i wcielony w skład Floty.

Widzimy więc, że lata ostatnie przynoszą nam szereg nowych okrętów, wybitnie nowoczesnych. Nie możemy nie stwierdzić, że flota ta się powiększa, lecz rozbudowa ta niestety nie jest dostateczna dla potrzeb Polski mocarstwowej. Budując wciąż, jeszcze wykonujemy tyle, ile możemy, nie zaś tyle, ile musimy. A tymczasem świat cały wszedł już od dawna na drogę intensywnych zbrojeń, nie oglądając się na możliwości, lecz mając jedynie i wyłącznie jedno, nieubłagalne hasło: Musimy zbroić się kosztem największych wysiłków, bo inaczej inni nas wyprzedzą.

A najlepszym sprawdzianem zbrojeń była i będzie rozbudowa marynarek wojennych. Jak ta roz-

budowa przedstawia się w okresie od wojny światowej?

W roku poprzedzającym i w początku wojny we wszystkich marynarkach razem budowano rocznie około 200.000 ton okrętów wojennych. Po wojnie, zawdzięczając konferencjom, zmierzającym do zahamowania zbrojeń, produkcja roczna cokolwiek spadła. Jedynie w roku 1926 osiągnęła cyfrę 230.000 ton. Od tego czasu zaczęła znowu wzrastać. I oto widzimy, że w ostatnich programach rozbudowy flot, w okresie trzechletnim, suma ogólnego tonażu sięga 1.200.000 ton, czyli 400.000 ton rocznie. Takiej cyfry jeszcze dotąd nie było, a ten raptowny skok nie wróży bynajmniej nastrojów pokojowych.

A teraz przenosimy się na teren najwięcej nas interesujący: na Morze Bałtyckie.

W rozbudowie flot bałtyckich przodują Niemcy, których ostatni program wynosi razem 115.500 ton.

Drugą z kolei jest flota Z. S. R. R. Ustalenie dokładniejszych danych co do programu jej rozbudowy jest bardzo trudne, bowiem Sowiety nie podają w rocznikach danych oficjalnych. Toteż w tym wypad-

ku musimy się zadowolić cyframi przypuszczalną, która niewątpliwie wynosi kilkadziesiąt tysięcy ton.

Flota szwedzka zajmuje w tym szeregu trzecie miejsce. Jej program wynosi ogółem 11.850 ton.

Na czwartym miejscu zaledwo znajduje się marynarka polska, która buduje razem 6.300 ton (nie licząc ORP. „Grom“), program rozbudowy na przyszłość dotychczas nie ma. I wreszcie ostatnią w szeregu jest marynarka Estońska budująca 3 łodzie podwodne o łącznej wyporności 1710 ton.

Inne marynarki bałtyckie żadnymi nowymi okrętami nie budują.

Z danych powyższych widzimy, iż mimo, zdawało by się, powalających wysiłków w kierunku uzupełnienia naszej floty — Polska nie śtety, kroczy jeszcze na koleję większych państw bałtyckich, a cokolwiek Jej mocarstwowe stanowisko w szeregu państw europejskich i położenie polityczne wymaga, weszła ze swą morską siłą zbrojną na jedno z czołowych miejsc na Bałtyku. Dlatego też hasłem na dziś jest: Polska musi mieć silną Flotę Wojenną!