

# POLSKA WALCZĄCA

## ŻOŁNIERZ POLSKI NA OBCYZYŃNIE

FIGHTING POLAND — WEEKLY FOR THE POLISH FORCES — PRICE TWOPENCE

Wychodzi co tydzień.

Dnia 8-go lutego 1941r.

Rok III. Nr. 6

### NASZ ZWIĄZEK Z MORZEM

Odczuwana instynktem przez całe społeczeństwo, rozumiana jasno przez nielicznymi jego członków potrzeba dostępu do morza dla nowoczesnego państwa stała się przed 21 laty faktem dokonanym, gdy wojsko i spieszona marynarka objęła w dniu 10-go lutego 1920 roku wybrzeże morskie. Tę chwilę pamiętną uświetniła w Pucku uroczystość zaślubin morza. Odtąd ten dzień był świętowany w Polsce jako doroczne święto naszej marynarki wojennej.

Choć jesteśmy daleko od "bursztynowych brzegów" i od "szmaragdowych wód" Bałtyku, tym niemniej, bodaj tym więcej jest celowe w dniu tym na obczyźnie poświęcić trochę uwagi zagadnieniom morskim. Przecież one to właśnie—niedoceniane przez dużą część społeczeństwa i czynników decydujących w Polsce—wbrew przewidywaniom zaznaczyły się dodatnio w chwili najgorszego kataklizmu. Z niewielu rzecz, które tutaj faktycznie posiadamy, jest ocalona z potopu nasza flota wojenna, na której pokładach okrętów trwa jedyna rzeczywistość i suwerenna Polska—i nasza flota handlowa, która dla celów wojennych wspólnie nam sprawuje pruje oceany z dumnie łopoczącą banderą z Orłem białym.

Gdzie jak gdzie, ale tu na wyspach brytyjskich każdy z nas może się naocznie przekonać, jakie znaczenie ma morze dla tych wysp. Można tu sobie także zdać sprawę z tego, jaką rolę mogłyby morze odgrywać dla tych państw, które mają dostęp do morza ograniczony, względnie są go całkiem pozbawione.

Państwo bez granic morskich—w obecnej epoce, w której samowystarczalność jest niemożliwa, skazane jest na łaskę i niełaskę sąsiadów i na ścisłe ograniczenie swego przywozu i wywozu pojemnością taboru kolejowego i ewentualnie innych środków komunikacyjnych. Morze—daje państwu nieograniczone możliwości niekontrolowanego przez sąsiadów kontaktu z całym światem, dowolnego regulowania i rozwoju swego przywozu i wywozu, a z nim rozwoju swego potencjału gospodarczego.

Z dostępem do morza wiąże się sprawa granic morskich. Dla gospodarstwa, pokojowego wykorzystania dostępu do morza, kwestia granic morskich, kwestia ich długości jest mniej ważna. Dla tych celów długość granicy morskiej sprowadza się do dobrze rozbudowanego, dobrze zorganizowanego portu, posiadającego doskonałe połączenia kolejowe i możliwe również i wodne z t.zw. zapleczem, czyli krajem, który ten port obsługuje.

Rozwój portu, rozwój żeglugi wiążą się i zależą od zaufania kapitałów, które muszą być inwestowane, kapitałów prywatnych i publicznych. To zaufanie zależy znowu od organizacji i pomocy jakiej sprawom portowo-żeglugowym okazuje państwo. Zależy ono także od zabezpieczenia na wypadek wojny przez siłę zbrojną lądową i morską. A do tego niezbędne są odpowiednie granice strategiczne. Jest niedopuszczalne, aby granice sąsiednich państw były zbyt bliskie portów, gdyż wysiłek pokojowy włożony w sprawę rozbudowy portów może się okazać z chwilą wybuchu wojny domkiem z kart. Z tego stanowiska długość granic morskich nie jest i nie może być obojętna.

Granice morskie otrzymane przez Polskę na mocy traktatu wersalskiego, były zaprzeczeniem

*Narod do samobrony nie może być tylko  
Morze Tacy narody  
Marynarka wojenna strace ty Taczności.  
S. Lwiński, vice-admiral  
Szef kierownictwa Mar. Haj.*

prymitywnych warunków strategicznych. Do tego dziwoląg "Wolny Gdańsk." Stał się on przedmurzem niemieczyzny w jej tysiącletnim i "Drang nach Osten." A przecież i historia i tradycja i położenie u ujścia największej rzeki polskiej wskazywały, że powinien on należeć bez zastrzeżeń do Państwa Polskiego. Względy strategiczne i historyczne nie zostały tu zupełnie uwzględnione. Dostęp do morza Polski został już wstępnie ograniczony. Został on dostosowany tylko do potrzeb pokojowych—odjęto mu cechy naturalnego zabezpieczenia na czas wojny z zachodnim sąsiadem.

Oczywiście można się było uciec do środków zastępczych, jak silne ufortyfikowanie wybrzeża, koncentracja w jego rejonie silnej armii lądowej i jej ofensywa na ziemie przeciwnika w razie wybuchu wojny, lecz wybrzeże i nasz dostęp do morza byłby pozostał mimo to wyspą odcięcą od reszty kraju. Aby temu zapobiec byłaby potrzebna taka przewaga lądowo-strategiczna, którąby w swym ofensywnym działaniu wojennym spowodowała od razu rozszerzenie tak zwanego przez Niemców, "korytarza," likwidację Gdańska jako politycznego tworu wrogiemu Polsce i odsunięta granice wroga od naszych portów.

Wiemy, że warunki takie nie były osiągalne. Zatem jest faktem niezbitym, że nasze granice morskie były absurdalne z punktu widzenia geo-strategicznego, że wybrzeże było z chwilą wybuchu wojny skazane na zagładę. Jest rzeczą oczywistą, że jednym z podstawowych warunków bytu przyszłej Polski musi być takie ukształtowanie granic morskich, które by jej zapewniło rzeczywisty i zabezpieczony dostęp do morza—w wojnie i pokoju.

Sprawą granic morskich, sprawą ubezpieczonego dostępu do morza nie jest celem samym w sobie. Ma ona tylko w pełni umożliwić państwu wykorzystanie wybrzeża, jako bazy dla linii komunikacyjnych żeglugi morskiej. Do zabezpieczenia tych linii potrzebna jest siła zbrojna, której ramię sięga tam, gdzie kończy się teren operacyjny lądowych sił zbrojnych. Tą siłą jest marynarka wojenna.

Zagadnienie portów, mimo ich niekorzystnych warunków strategicznych rozwiązane przez rozszerzenie portu w Gdańsku i przez stworzenie wspaniałego własnego portu w Gdyni, oraz budowa tego portu świadczyły, że pokolenie Polski odrodzonej doskonale zdawało sobie sprawę z wagi dostępu do morza. Ilość tonn przeladowanych w porcie gdyniskim, wzrastająca z roku na rok—najwyższa

cyfra portów bałtyckich—była oczywistym dowodem celowości wysiłku wkładanego przez państwo polskie w budowę Gdyni. Nie należy zapominać, że jednocześnie port gdański osiągnął cyfrę tonni, która mochno przewyższała jego możliwości przeladunkowe z czasów przedwojennych, kiedy należał do Niemiec i pozbawiony był zapleczka polskiego.

Ideą zagadnień żeglugowych—to móc przewozić towary z własnego i do własnego kraju na własnych statkach. Po prostu dla tego, aby pieniądze za przewóz nie szły w obce ręce, tylko pozostawały w kraju. Aby również wykazać przed światem, że jest się zdolnym do stworzenia własnej żeglugi.

Ideą taki jest nieosiągalny, w dosłownym tego słowa znaczeniu. Bo morze jest wolne i żegluga na nim dostępna każdemu. Tak samo korzystanie z portów na całym świecie. Ideal może być osiągnięty przez sumę ilości tonnaży statków pod własną banderą—odpowiadających tonnażowi statków potrzebnych dla ilości tonni towarów wwożonych i wywożonych z własnego kraju. Bez względu na to gdzie te statki kursują i czyje towary przewożą.

U nas podwaliny pod stworzenie własnej żeglugi dało państwo. Kapitał prywatny szedł za tą inicjatywą, ale nie w tej mierze, jak by tego można sobie być życzyć! A przecież w chwili katastrofy, która spadła na nas, w chwili, gdy oprawcy przywrócić sobie całe mienie kraju, jedynie nasze statki potrafiły się wyknać i dziś stanowią oprócz wartości moralnej dla sprawy polskiej także realną, dobrze procentującą się i nadzwyczajnie powiększoną wartość materialną.

Równoległe z rozwojem żeglugi rosło szybko rybołówstwo morskie. Jego działalność rokowała najlepsze nadzieje. Można się było spodziewać, że ilość ryb złowionych przez statki pod polską banderą, będzie wkrótce odpowiadała ogólnemu tonnażowi przywożonych przez Polskę ryb morskich.

Prawie wszystkie morza świata zachodniej półkuli były zaznajomione z banderą polską. Pięćdziesiąt linii okrętowych wybiegało z naszej Gdyni. Szkolnictwo handlowo-morskie stało na wysokim poziomie, dostarczało oficerów nawigacyjnych, mechaników i szyprow. Wyższe szkolnictwo interesowało swych wychowanków działem handlu morskiego. W Gdyni powstawał szereg uczelni, przygotowujących ludzi dla pracy portowej, handlowo-matlerskiej. Świat musiał przyznać się do naszej realnej pracy, już nie tylko jako emigrantów, ale jako przedstawicieli naszej macierzy w odległych portach i rynkach świata.

To wszystko podciął i zahamował

wał perfidny napad na nasz kraj w pamiętnym wrześniu. Zahamował, ale nie zniweczył. Ten nasz wysiłek na obczyźnie jest i trwa. Marynarka polska w zetknięciu się z wojennym doświadczeniem najbardziej morskim narodem świata—przyniesie do Polski wiedzę, doświadczenie, jako trwały dorobek w dziedzinie morskiej. To, czego się tu nauczymy wytyczy drogę na oceany przyszłej, już wybitnie morskiej Polsce.

Ale te wszystkie kroki ku siłę morskiej, które Polska tak szczęśliwie stawiała mimo niekorzystnego położenia geo-politycznego, mimo absurdalnej granicy morskiej—wymagały zabezpieczenia na wypadek wojny, zabezpieczenia morza siłą zbrojną. Odpowiednią dla dorobku i możliwości jego rozwoju—marynarką wojenną. Bo tylko z tego jaką wartość dane państwo przywiązuje do posiadania dostępu do morza wynika się potrzeba i rozmiary marynarki wojennej. Bynajmniej nie jest ona tylko strażą broniącą pewnej ilości kilometrów granicy morskiej. W tym właśnie tkwiło sedno nieporozumień i naszych czynników morskich ze sferami decydującymi. Stąd szły niedociągnięcia w należytej rozbudowie, wielkim wysiłkiem wywalczony naszej skromnej floty wojennej.

Morze poniekąd zamknięte, jak Bałtyk, dawało nam duży plus pod względem znajomości domniemych przeciwników. Trzeba było dążyć do maksymalnego rozwoju naszej floty wojennej w stosunku do normalnej wówczas, przednaziwostowskiej, ograniczonej traktatami floty niemieckiej. Stało się inaczej. Pozostaliśmy w tyle za szybko wzrastającymi siłami lądowymi i powietrzny mi trzeciej Rzeszy, których stan przed Hitlerem był znacznie niższy niż w Polsce, a w powietrzu żaden. Podobnie w dziedzinie rozwoju naszych sił zbrojnych na morzu, byliśmy za ledwie drobnym ułamkiem nawet tych sił niemieckich, którym przed podarciem traktatów przez Hitlera, mogliśmy w dorównaniu nadążyć.

Działy przeciw temu niewiara w celowość wysiłku z powodu niekorzystnej granicy morskiej, brak uświadomienia morskiego, razem z brakiem w tym kierunku prawie jakichkolwiek tradycji, zwracanie oczu i słuchu ku wschodniej granicy i brak pieniędzy. Z drugiej strony rozwój naszej gospodarki morskiej i zapal do tych spraw po części społeczeństwa, po części czynników decydujących, albo odgrywających u tych czynników ważną rolę, na de wszystko zaś ciche i wytrwałe starania o to naszych czynników wojenno-morskich—sprawilo, że

nasza flota wojenna powstała jako twór pewnego kompromisu, który miał jaknajlepsze zadatki dalszego rozwoju. Ale przy tym tempie rozbudowy, osiągnięcie potrzebnego stanu naszej floty wojennej było kwestią długiego szeregu lat.

Jedną z wielkich trudności technicznych w rozwoju naszej floty wojennej, był brak portu, gdy uniemożliwiono nam stworzenie w Gdańsku portu wojennego z gotowym arsenałem-stocznią. Budowa portu w Gdyni i na Helu z własną stocznią okrętową była jedyną drogą, ale pochłaniającą duże sumy. Nim się tego nie dokonało nie można było włączyć w skład floty poważniejszych jednostek nawodnych nawet, gdyby były inne warunki t.j. przede wszystkim pieniądze. Dlatego flota nasza składała się z okrętów mniejszych kategorii: kontrtorpedowców i okrętów podwodnych. Liczba ich była jeszcze skromna. Ale ich typy były doskonałe.

Szkolnictwo wojenno-morskie stało zupełnie na własnych nogach. Nawet obce marynarki (Szwecja, Łotwa) przysyłały swych oficerów marynarki na staże i kursy do nas. Podwaliny solidne pod stworzenie polskiej siły zbrojnej na morzu zostały rzucone.

Společzeństwo uświadamlane przez organizację "Liga morską i kolonialną" łożyło samorzutnie składki na "Fundusz Obrony Morskiej," z którego zbudowano sławny O.R.P. "Orzeł" i narazie jeden ścigacz. Następne ścigacze miały być darami poszczególnych okręgów LMK, które pokrywały się z województwami. Myśl "kolonialna" w ostatnich czasach została skonkretyzowana i skierowana ku przeskoleniu za stepów młodzieży, pragnącej poświęcić się handlowi morskemu i innej pracy zamorskiej.

Mimo niewiary, ta najmłodsza dziedzina życia polskiego—dziedzina morską—zdała egzamin, gdy niespodziana napaść Niemców chwilowo zalała nasz kraj.

Marynarka handlowa spełniła i spełnia swój obowiązek.

Marynarka wojenna nawet na lądzie, tam na naszym wybrzeżu, w polowie zaledwie drogi do ubezpieczenia swej siedziby w Oksywiu i na Helu, przetrwała z całej Polski najdłużej. Okręty Rzplitej są, walczą i liczba ich rośnie. Rosnie też liczebno personelu naszej marynarki wojennej. Rosnie zaufanie do niej naszych wielkich sojuszników i uznanie dla niej naszych władz i rodaków tu na emigracji i w skupiskach Polonii po świecie. Wiadomości o naszych okrętach przedostające się do kraju—są radosnymi promieniami wśród nocy niewoli.

Nadejdzie dzień, dzień, o którym marzy każde serce polskie: w którym orły zwycięstwa poprowadzą nasze wojska, nasze lotnictwo do kraju, a flotę naszą na Bałtyk. Błąd popełniony w Wersalu, powtórzony nie będzie. Hydrze lew już nie odrosnie. A pierwszym tego warunkiem jest silna Polska, z silnym oparciem o morze, zabezpieczona silną flotą wojenną.

Że Polska jest i będzie narodem morskim—tego dowiedliśmy już bezspornie. Wezły zadzierzgnięte przez nas tu, w Wielkiej Brytanii, staną się podstawą trwałej przyjaźni i serdecznego uczuć wzajemnych, a porozumienie morskie będzie jednym z solidnych pomostów stosunków polsko-brytyjskich.

Kazimierz Mora



# Nasze prawa do Gdańska

Gdańsk, główny i naturalny port wywozowy i przywozowy Polski, leżący u ujścia głównej jej rzeki—Wisły, należy integralnie do ziemi pomorskiej. Ze względu na to, iż przechodził on w pewnych okresach dziejów odrębne losy, niż Pomorze nadwiślańskie, a traktat wersalski ustanowił go /wraz z przyległym obszarem/ Wolnym Miastem, należy mu się przeto osobne omówienie.

Gdańsk dał nazwę wschodniemu, nadwiślańskiemu Pomorzu i wraz z nim należał do Polski, będąc stolicą ksiąząt pomorskich. Dopiero w roku 1308 został on podstępnie zagarnięty przez Krzyżaków, których w tym roku—za zezwoleniem Władysława Łokietka—wezwał na pomoc przeciw Brandenburczykom, kasztelan gdański Bogusz. Krzyżacy, wkroczywszy w jego mury, urządzili rzeź mieszkańców, wycinając 10.000 ludności polskiej. Od roku 1308 do roku 1454 pozostawał Gdańsk pod panowaniem Zakonu Krzyżackiego, dzieląc swój los z losami całego Pomorza i był członkiem Związku hanzeatyckiego.

Odzyskany dla Polski przez Kazimierza Jagiellończyka, po trzynasto letniej wojnie z Krzyżakami, pokojem toruńskim w r. 1466 należał już bez przerwy do Rzeczypospolitej aż do drugiego rozbioru Polski, tj. do roku 1793, a więc przez lat prawie 330.

Wzrost zamożności i dobrobytu Gdańska zaczął się od chwili przyłączenia go do Polski w r. 1466, gdyż od tego roku rozpoczęła szlachta polska prowadzić gospodarkę folwarczną, produkując zboże /przedé wszystkim żyto/ na wywóz, które spławiane Wisłą do Gdańska, było stamtąd przewożone na statkach gdańskich do krajów zachodniej Europy. Podobnie i drzewo polskie szło do Gdańska. Gdańszczanie zajmowali się przewozem tych surowców do krajów zamorskich. Wzbogacili się oni na tym pośrednictwie, zbudowali flotę handlową, a królówie polscy hojnie obdarzali Gdańsk licznymi przywilejami.

Gdańszczanie wypełniali w całości prace i zadania morskie za Polskę, gdyż w jej społeczeństwie szlacheckim nie było jeszcze w tym czasie żadnego zrozumienia dla spraw morskich i znaczenia morza dla państwa. Społeczeństwo to zajęte było prowadzeniem gospodarki rolnej, a sprawy morza były dlań obojętne, czego dowodem były takie powiedzenia, jak: "może Polak nie wie, co to morze, jeśli tylko pilnie orze," lub "łabędziowi śpiewać—Polakowi pływać." Nic więc dziwnego, iż przy takim nastawieniu szlachty do morza cały handel polski kończył się u ujścia Wisły, w Gdańsku, a stamtąd popiero Gdańszczanie prowadzili go dalej, wioząc produkty polskich pól i lasów w dalekie kraje.

Lecz, wzbogaceni na polskim handlu Gdańszczanie, stawiali się nieraz okoniem przeciw polskiej polityce i tak np. nie

Por. artykuł tego samego autora "Prawa Polski do Prus Wschodnich," druk w nr. 5-ym "Polski Walczącej."

chcieli uznać Stefana Batorego królem. I dopiero gdy w roku 1577 zagroził im, iż skieruje koryto Wisły do Elbląga, ten argument natury gospodarczej zaraz poskutkował i butny Gdańsk ugiął się.

Gdy w pierwszym rozbiurze Polski w 1772 r. Pomorze zajął król pruski Fryderyk II, Gdańsk pozostał nadal przy Polsce aż do drugiego rozbiuru w r. 1793, kiedy go wcielono do Prus. Bronił się on w tym roku przed wkraczającymi w jego mury wojskami pruskimi, gdyż rozumiał dobrze, że jego dobrobyt i bogactwo zależą tylko od posiadania polskiego zaplecza. Wysokie cła nałożone przez Prusaków na produkty Polski, spowodowały zaraz po roku 1772, spadek polskiego eksportu do połowy co odbiło się



Orzeł Polski na tzw. "gdańskiej sieni"

ziomu podrzędnego portu nadbałtyckiego.

Gdy w roku 1806 Napoleon zdruzgotał Prusy i utworzył pokojem w Tylicy w r. 1807 Księstwo Warszawskie, Gdańsk został uznany za Wolne Miasto pod wspólną opieką króla pruskiego i księcia warszawskiego. W tym charakterze przetrwał do roku 1815, w którym to roku—postanowieniem kongresu wiedeńskiego—został ponownie wcielony do Prus. I tym razem bronił się Gdańsk przed wkraczającymi do niego wojskami pruskimi. W okresie od r. 1815 do r. 1919 należał Gdańsk do Prus, wiodąc suchoćniczy żywot trzeciorzędnej portu, gdyż granica polityczna odcinała jego naturalne zaplecze.

Po wojnie światowej, traktat wersalski z 28 czerwca 1919 r.

utworzył z Gdańska (wraz z jego najbliższym obszarem) Wolne Miasto pod opieką Ligi Narodów, mimo, iż według pierwszej redakcji tego traktatu miał on bezpośrednio i bez zastrzeżeń należeć do Polski. Twórcy pokoju wersalskiego dali posłuch argumentacji Niemiec, nie zdając sobie sprawy, że Gdańsk nie jest skalistym cyplem u wejścia na Morze Śródziemne, zapominając, iż leży on u ujścia głównej rzeki polskiej, obejmującej swym dorzeczem obszar 200.000 km. kw., jest przeto dla Polski konieczny i do niej należeć musi.

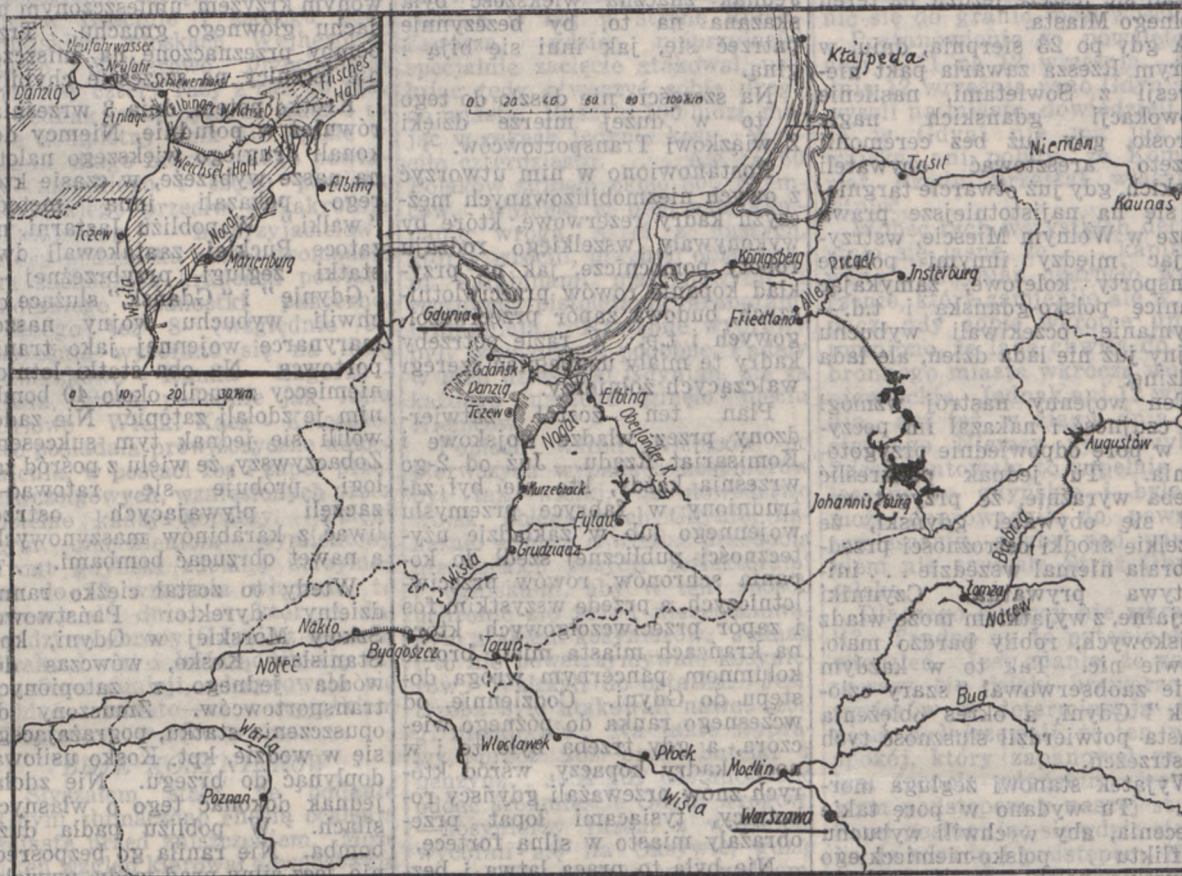
Uprawienia Polski w Gdańsku (przedstawicielstwo zagraniczne, obszar celny, kolej, poczta, telegraf, telefon, udział w Radzie Portu), zagwarantowane przepisami traktatu wersalskiego, były trudne dla nas do wykonywania, ze względu na słabość instytucji Ligi Narodów, której brakło wszelkiej egzekutywy (militarnej). Dodatkowe konwencje i umowy polsko-gdańskie, jak paryska i warszawska, jeszcze bardziej zagmatwały sprawę Gdańska. Gdańsk, za poduszczeniem Rzeszy, prowadził ustawiczne spory z Polską, których widownią była Genewa a nawet Haga.

W takich warunkach Polska odrzodziła weszła na drogę gospodarczego poskromienia Gdańska i wybudowała port na własnym wybrzeżu w Gdyni, który zaczął się szybko rozwijać i zajął w krótkim czasie, dzięki swym nowoczesnym urządzeniom portowym, pierwsze miejsce wśród portów bałtyckich. Trudności, stawiane Polsce w korzystaniu z portu gdańskiego, doprowadziły do powstania portu gdynińskiego. Mimo powstania Gdyni, jednak eksport i import polski nadal był kierowany przez port gdański, który za czasów polskich odzyskał nad Bałtykiem ponownie swe dawne znaczenie i pozycję.

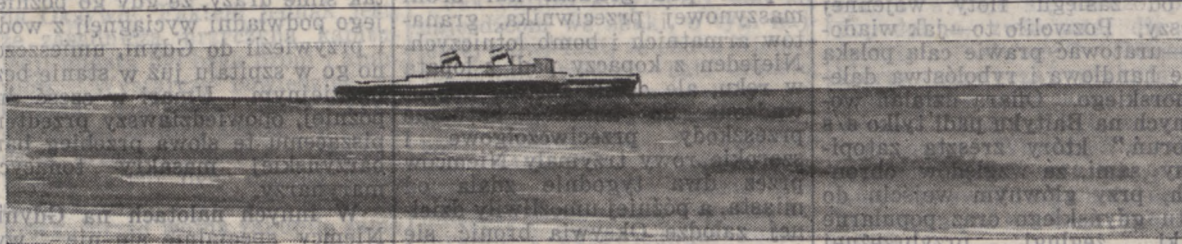
Niemcy, dążąc do uzależnienia Polski od siebie, zapragnęli pojąć Gdańsk, lecz Polska zdawała sobie doskonale sprawę z tego, iż podstawą niezależności politycznej jest niezależność gospodarcza, która w razie zajęcia przez Niemców ujść Wisły stałaby się problematyczna. To też, oparłszy się na daniu Hitlera, przyłączenia Gdańska do Rzeszy, została, bez wypowiedzenia jej wojny zaatakowana. Dzisiaj Gdańsk wzdycha zapewne do rychłego powrotu pod władzę Polski. Tesknoty jego zostaną spełnione po zwycięskiej wojnie z Niemcami. Rzeń ludności polskiej w Gdańsku w r. 1308 spowodowała, iż Polacy nie zdołali już w nim uzyskać większości. Za panowania krzyżackiego, a później pruskiego, Niemcy zyskali przewagę ilościową, lecz—po powrocie Gdańska do Polski—sprawę tę będzie można łatwo rozwiązać.

Gdańsk musi być włączony, bez żadnych zastrzeżeń, do Polski, wymagając bowiem tego względy gospodarcze, morskie, komunikacyjne, geograficzne, strategiczne oraz historyczne, gdyż Gdańsk w okresach swych dziejów historycznych najdłużej, bo 677 lat, a więc prawie siedm wieków, należał do Polski (t.j. od początków Polski historycznej do r. 1308, a potem od r. 1454 do 1793 i ostatnio podlegał zwierzchnictwu politycznemu Polski Odrodzonej od r. 1919 do 1939, a tylko w latach 1308 do 1454 był pod władzą Krzyżaków i od r. 1793 do 1919 pod panowaniem Prus z przerwą 8 lat, gdy był wolnym miastem w epoce Księstwa Warszawskiego).

Franciszek Lenczowski  
rys Tadeusz Lipski



Dolny bieg i ujście Wisły z Gdańskiem



## POLSKIE MORZE

*Od kąd, na brzegi twe szły karawany  
kupować bursztyn, ludziami drogocenny,  
odtąd nam byłeś znany i kochany  
i naszym byłeś, Bałtyku niezmienny!*

*Na twoich brzegach walczył lud przed Lechem,  
aby odpiąć wikingów komiagi,  
Błogosławionyś ze świętym Wojciechem,  
który niósł wianę po przez pruskie tegi.*

*Uznałeś panów w Mszczujach i Bielugach,  
dziedzicznych twoich pomorskich ksiązetach.  
Ku tobie wody kwapiły się w strugach,  
porozwlekane w kotłowiślnych skrętach.*

*Zebrałeś w sobie krew męczeńską Gdańska,  
co ją krzyżackie stoczyły topory,  
aż cię zwolniła znowu moc polska  
z ciężkiego jarzma, od śmiertelnej zmory.*

*Wróciłeś do nas, Bałtyku, na wieki,  
wciąż nasycany Wisły srebrnociechem,  
i po tych nurtach mknęła w świat daleki  
bandera nasza—ramię z krzywym mieczem.*

### II

*O, morze, morze—fale bursztynowe!  
Jasność, morze, jak bursztyny złote,  
gdy brygantyny trzy Władysławowe  
w twoich toniach szwedzką grażyły nienotę.*

*I byłeś, falo, jasną powleczone,  
bo mroz przy brzegu kry srebrzyste zbierał,  
kiedy Gdańsk stary, za Napoleona,  
zwycięsko szturmę alianckie odpiął.*

*I byłeś jeszcze, Bałtyku, srebrzysty,  
wracając do nas znow z uciemienia*

*i zamykając w twojej głębi czyste  
Hallerowego wiernie błysk pierścienia.*

*A potem—potem zrobiłeś się krowawy,  
bo sepy nad cię wzbily się skrzydlate  
i umierali dla najświętszej sprawy  
bohaterowie, krwawi Westerplatte.*

*Aleś nam otwarł przychylnie odmety,  
umiałeś prądy twe zciszać i zwać,  
gdy szlakiem twoim szły nasze okręty,  
by cię się dalej i aby zwucić.*

### III

*Bądź nam miłościw, Bałtyku, prastary,  
słotniańskie morze z Gdańska po cieśninę!  
Na twoich wyspach składano ofiary  
Światowidowi, światłu twej dziedziny.*

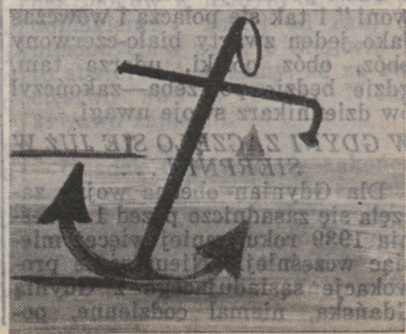
*Dziś nam rozbił się przed obliczem Bożem  
i wiatry twoje niech nam dopomoga,  
kiedy już wrogów odwiecznych przemożem  
i wracać będziemy Bałtykową drogą.*

*Uśmiechnij nam się rozelaniem cichem  
i niech się chwiejbą złowroga nie czyni,  
abyśmy mogli lekkim rozkołyhem  
wptynać na wody mitowane Gdyni.*

*Abysmy mogli w ukoehanym porcie  
znow włączyć kraj nasz do zamorskiej ścieży,  
jak pulsem, który drga ciągle w aorcie  
i życiodajnym tętnem z serca bieży.*

*Zaś wrogom naszym pozamęczaj fale  
i zatop lek ich w przedśmiertelnym krzyku,  
co się rozbija, jako wrak na skale.  
Z nami bądź zawsze i zostań, Bałtyku!*

Antoni Bogusławski















“ Nawet nie miałem kataru... ”

(Z ostatnich chwil O.R.P. “Grom”)

— Panie poruczniku, śniadanie na stole. — Zaraz będę gotów. Kończę przebieranie się po wachcie...

— Skaczcie do wody. — Panie poruczniku, działonowy zabity to i ja chyba powiniennem zginąć razem z nim? Jeden energiczny ruch bosmana...

trwa zaledwie chwilę, po której słyszę okropny trzask. Dziób unosi się ku górze. Rufe też widzę sterczącą pionowo, ukazującą światu po raz ostatni...

chnięte twarze—nie, nie omyliłem się— brakowało. Jej! Właśnie nadchodzi rozbawiona i coś to za niesubordynacja? Zamiast do szeregu staje obok mnie...

nych. Płynę na jego spotkanie, czuję się nadzwyczaj lekko i pewnie. Po chwili poznaję mata Duka, jednego z najlepszych znajomych. Jeszcze kilka ruchów rąk i jesteśmy razem.

Jak ginął M/S “Pilsudski” (Opowieść chłopca okrętowego)

Smukły, jakby jeszcze przydługi wyrostek uśmiechał się i przestępował z nogi na nogę. — To nie było nic wielkiego, proszę pana.

zmienia, więc pan kapitan rozkazał byśmy przygotowali ławkę do wrzucenia do wody. I wrzuciliśmy ją. Teraz nikt nie mógł zdecydować się skoczyć pierwszy więc pan kapitan skoczył, mój kolega drugi, a ja trzeci.

Chłopak stał przed nami tak samo uśmiechnięty, ale niebieskie oczy miał smutne i jakby nas nie widział. — A jak to było z Panem Panie Poruczniku? Porucznik wrzucił dyskretnie ramionami i odparł zupełnie tak jak chłopak.

Chwytałem za włosy, unoszę bezwładną głowę. — Toż to szef broni podwodnej, żyje, ale nieprzytomny... ma pas, który go unosi... trzeba mu podsunąć koło pod piersi, to głowa będzie nad wodą.

Bohdan Pawłowicz

Witold Szuster



# Wojna na morzu



Chwila uroczysta: podniesienie bandery ("Sokół")

Biorąc przykład ze swego "führera" wodzowie niemieccy zrobili się wymowni, a raczej gadatliwi. Armiral Raeder, szef marynarki III Rzeszy również nie zdrzyknął i wypowiedział mowę do przemysłowców i robotników stoczni niemieckich. Wszystko było w tej mowie, cały arsenał hitlerowski: groźby, przechwałki i nieprawdopodobne obietnice.

Ten "czyn" admirała Raedera daleko odbiegł od powściągliwości, umiaru i taktu którym tradycyjnie dotąd holdowali wszyscy marynarze świata z tej czy tamtej strony. Pułkownik Knox, amerykański Sekretarz stanu marynarki oświadczył w Senacie amerykańskim na posiedzeniu komisji "Pomocy Wielkiej Brytanii," że "jest bardzo mało prawdopodobieństwa w tym wszystkim, o czym mówił admiral Raeder, iż "Niemcy są światową potęgą morską" i po wojnie będą miały bazy zamorskie na całym świecie. Od wielu lat korzystaliśmy z dwóch flot oceanicznych, z których sami posiadamy jedną. Flota Brytyjska sprawdza do zera możliwość agresji na Atlantyku."

Jednakże żywe słowo w mowach, transmisjach radiowych i przemówieniach okolicznościowych, propaganda dziennikarska i propaganda "wojny plotek" jest przez Niemców używana nie tylko na lądzie ale i na morzu. Niestety skutecznie! Szkoda, że nie wszyscy po dziś dzień pojmują co to za broń "propaganda," jeśli jest robiona uporczywie, i z talentem. Różne i przeróżne pogroźki puszczane są w świat czy to przez samego Hitlera, który groził w swej ostatniej mowie "rozpoczęciem na własną rękę wojny podwodnej," (że niby teraz to jest tylko przygrywka!) czy też przez jego najbliższych współpracowników, czy przez prasę i radio niemieckie, czy wreszcie przez tajemniczą "piątą kolumnę" (w postaci

plotek), której pomagają usilnie ludzie poczciwi ale... niemądry! Niektóre pisma podały niedawno, aż nadto skwapliwie, wiadomość "nie wiadomo z jakiego wyższego pała," że najnowszy i najpotężniejszy pancernik świata brytyjski "King George V" ma być "przez rząd Wielkiej Brytanii odstąpiony Stanom Zjednoczonym za... 20 destrojów" (według polskiego słownictwa morskowego: kontrtorpedowców). Plotkę tę opatrzone czym prędzej dziennikarskimi komentarzami, że Wielkiej Brytanii pancerniki są opećnie "niepotrzebne" (słuchajcie, słuchajcie! jak wołają posłowie w parlamencie angielskim), a łaknie ona jedynie "destrojów" i "innych mniejszych okrętów" do walki z "łodziami" (w polskiej terminologii morskiej: okrętami podwodnymi, do której pancerniki się nie nadają).

Otóż i jeden i drugi typ okrętów jest potrzebny do określonych celów i używany jest z konieczności do zupełnie innych założeń taktycznych. A jaką formę przybierze walka na morzu dziś czy jutro—trudno na przed powiedzieć. Brak któregoś z typów w odpowiednim momencie może się srodze zemścić. Nie wydaje się więc potrzebne dobrowolne uszczuplanie w czasie wojny jednego typu na rzecz drugiego. Zresztą zestawienie pancernika tej klasy co "George V" z kontrtorpedowcami jest zupełnie niewspółmierne. Jest to, mówiąc językiem lądowym, porównanie "erkaemu" na motocyklu z najcięższym tankiem uzbrojonym w działa i "cekaemy." Nikt nie zaprzeczy, że jedno i drugie jest konieczne ale... niewspółmierne i używane do innych celów.

Brytyjska ambasada w Waszyngtonie zaprzeczyła tej wiadomości, nazywając ją fantastyczną, a pułkownik Knox oświadczył w senacie, że "najbardziej

niespodziana fantazja, jaką slyszalem kiedykolwiek, jest wiadomość, podana dzisiaj przez "Detroit Free Press," że Stany Zjednoczone zamierzają zamienić 20 kontrtorpedowców na pancernik "King George V." Nie ma w tym ani jednego słowa prawdy."

Oświadczenie podsekretarza stanu U.S.A. chyba wystarczy dla niedowiarków. Bo istotnie, co by to była za pomoc, gdyby jedną ręką wzmocniano, a drugą osłabiano? Była to jeszcze jedna wiadomość obliczona na sianie niepokoju, a w każdym razie zamętu w nieznośnej "wojnie nerwów." Nerwy zaś trzeba mieć w porządku i mocne jak postronki. Wielka Brytania oprócz bomb z powietrza bombardowana jest ogniem huraganowym wieści o zamierzonej inwazji oraz przeróżnymi, często ze sobą sprzecznymi wiadomościami z nieokupowanej Francji.

Jak zwykle prawda kryje się gdzieś pośrodku. Ciekawy jest natomiast "mocny" ton prasy włoskiej domagającej się gwałtownie odebrania Francuzom Bizerty, bazy morskiej w Tunisie. Według tych wynurzeń Bizerta konieczna jest dla działań przeciw akcji angielskiej u brzegów Afryki Północnej. Istotnie, gdyby taka operacja Włochom się udała, gdyby Bizerta została im oddana, zdobycze Brytyjczyków w Libii straciłyby dużo ze swego znaczenia i władza na Morzu Śródziemnym stałaby się znowu rzeczą sporną, gdy obecnie jest to "bezsorna" własność Anglików. Ale na razie są to jedynie pobożne życzenia włosko-niemieckie. Nie wygląda zaś na to, aby general Weygand tak łatwo oddał Bizertę ani też na to aby brytyjska flota Morza Śródziemnego zezwoliła na tę "transakcję."

Hitler mógł grozić okrętami podwodnymi nawet Amerykanom, lecz fakt jest faktem, że straty brytyjskie w tonnażu handlowym,

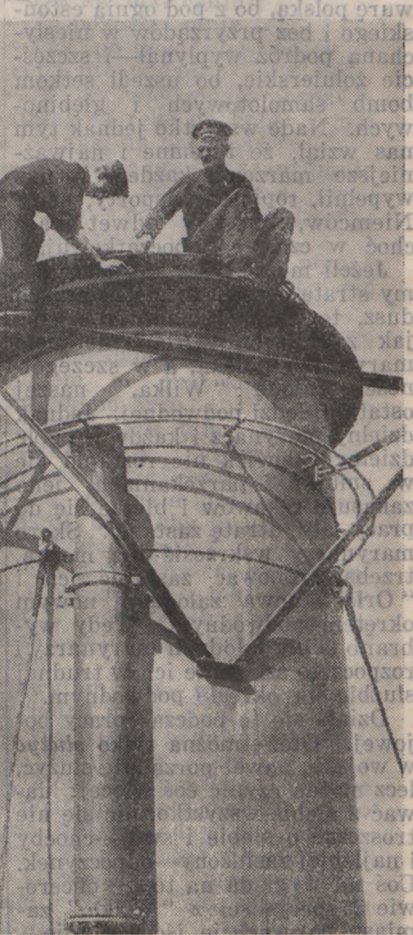
jak się zmniejszyły od nowego roku tak się trzymają na jednako- wym poziomie. W trzecim tygodniu styczni straty brytyjskie na morzu wyniosły 30.000 tonn (w czym należy liczyć również tonnaż holenderski, norweski i t.p. flot



Godziny żmudnej pospolitości: czyszczenie kominów ("Burza")

sprzymierzonych). Niemców to złości niewymownie, a że to jest złość bezsilna, więc i w tej dziedzinie puszczają się na "kawały"

byle tylko utrzymać opinię świata w przekonaniu, że "blokada trwa." Oto z "niewiadomych źródeł" piorunem rozeszła się wieść po świecie, że u wybrzeży Dakaru został sterpedowany wielki, 24.000 tonnowy statek kanadyjski "Empress of Australia" i do tego z wojskiem na pokładzie. Niektóre pisma opisywały już nawet przebieg tego tragicznego momentu. Tymczasem okazało się,



yszczenie kominów ("Burza")

że "Empress of Australia" wcale nie była u wybrzeży Dakaru. Stała spokojnie w porcie. I ta więc wiadomość okazała się plotką.

Niestety zaś prawdą była wieść, że zginęły ostatnio dwa okręty podwodne sprzymierzonych. Admiralicja podała do wiadomości publicznej, że nie powróciły do swych baz jeden okręt podwodny holenderski i jeden brytyjski (H.M.S. "Triton," na powierzchni 1.095 tonn, pod wodą 1.579 tonn). Nie należy jednak zapominać, że Niemcy i Włosi każdego tygodnia tracą okręty podwodne, jednakże Admiralicja Brytyjska dla siebie wiadomych powodów nie ogłasza tych faktów.

Brytyjczycy są pod tym względem niezwykle sumienni i jeśli czegoś nie są pewni na 100 procent to wolą przemilczeć. Że to jest metoda słuszną potwierdza fakt z lotniskowcem "Ark Royal," którego Niemcy "zatopili" już sześć razy, a on nie tylko wciąż pływa, ale "kaśa" dotkliwie, wysuszając swoje "osy" raz po raz.

Niezwykle ciekawy raid urządził kolonista z kolonii brytyjskiej Kenya. Mała flota jessez mniejszych kutrów, sloopów, łodzi motorowych i t.p., obsadzona przez ochotników "Royal Naval Volunteer Reserve" oraz niewielkiej ilości czarnych wojsk kolonialnych zrobiła wypad morzem na graniczną wieś we włoskiej Somali, obsadzona przez spory garnizon "Banda" (włoskich wojsk "tubylczych"). Raid się udał, a garnizon włoski wycofał się w popłochu. Po spaleniu budynków i zburzeniu umocnień raidowcy wrócili tą samą drogą, którą przybyli... morzem.

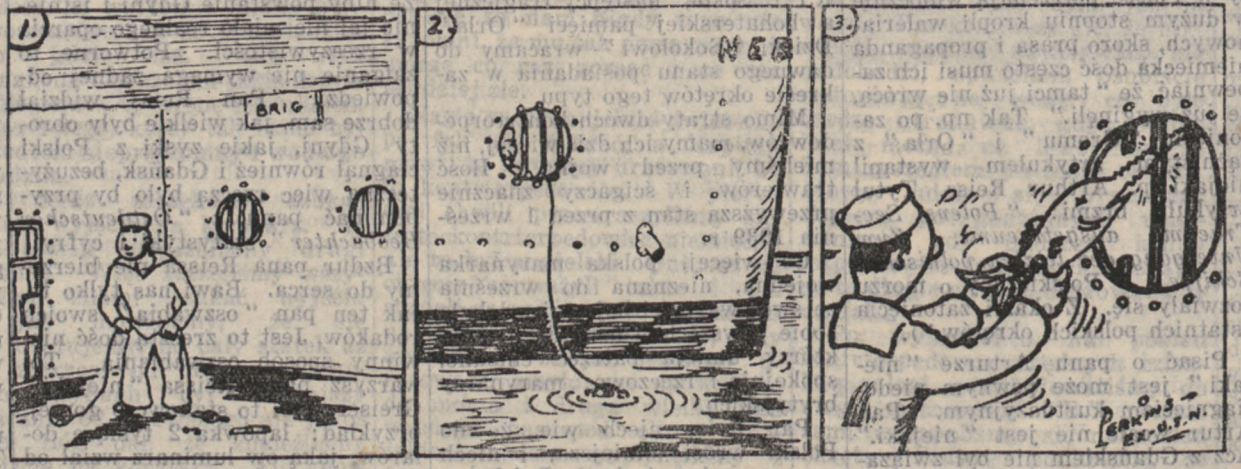
Mają "zacięcie" do morza nasi sprzymierzeńcy, jak dawni Polacy do kawalerii. Ale i my teraz na morzu nie jesteśmy ostatni pod tym względem i Polska Marynarka Wojenna pokazała nie raz i nie dwa, czym jest "polska fantazja na morzu." Historia walk w Norwegii w takie czyny naszych marynarzy obfituje szczególnie. Tymczasem w naszej literaturze o tym głucho i cicho, gdy o Podhalanach, pisze się (i słusznie!) bardzo dużo. Wiadomo, marynarze są ludźmi skromnymi i prawie wyłącznie specjalistami, fachowcami. A dobrze by było, gdyby czyny Marynarki nie ginęły w niepamięci.

Bohdan Pawłowicz

P.P. Ludwik Zasada, Władysław Krywski, Jakub Zigmunt Bujak — puszczają się o przestanie adresów do "Polski Walczącej."



Porozumienie polsko-brytyjskie na lądzie. Zdjęcie z filmu: "Polacy w Anglii," przygotowany przez Min. Inf. i Dok.



Historia bez słów czyli przedsiębiorczość marynarska

(Z pisma marynarzy amerykańskich "Our Navy")

**WYDAJE BIURO PROPAGANDY I OŚWIATY**  
Adres Redakcji (Editorial Offices): 5, Portugal St., W.C.2. Tel. HOLborn 7600. V-e piętro.  
Redaktor przyjmuje w soboty od godziny 11-ej-13-ej.  
Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.  
Warunki prenumeraty: Miesięcznie z przesyłką pocztową—sh.1. Kwartalnie z przesyłką pocztową—sh.3. Należność prosimy wpłacać przekazem pocztowym (Postal Order) pod adresem Administracji.  
Ceny ogłoszeń: Pierwsza strona—1 cal przez jeden łam—sh.13 4d. Pozostałe strony—1 cal przez jeden łam—sh. 6 4d. Drobne ogłoszenia—1 cal przez jeden łam—sh.5, pół cala przez 1 łam—sh.2 6d.  
Adres Administracji (Business Offices): 5, Portugal Street, W.C.2. Tel. HOLborn 7600. I-e piętro. Adres Agenta dla ogłoszeń angielskich (Advertisement Offices) 415, Oxford Street, W.1. Tel. MAYfair 4973.

**SPIS RZECZY**  
Facsimile wice-admirała Świrskiego.—Kazimierz Mora: Nasz związek z morzem.—Edmund Oppman: Tradycja morska Rzeczypospolitej.—Wypis z Rozmowy kruszwickiej Jana Solikowskiego.—Franciszek Lenczowski: Nasze prawa do Gdańska.—Antoni Bogusławski: Polskie morze.—Stanisław Waligórski: Z kampanii wrześniowej: Obrona Gdyni i Oksywka.—Stanisław Lasocki: Marynarka polska w Wielkiej Brytanii. Z "Wiatru od morza"—Stefana Żeromskiego.—Tymon Terlecki: Droga przez morze.—Maria Kunciewiczowa: Edek.—Jerzy Szulak: Pierwszy patrol—pierwsze sukcesy (Z opowiadania bosmana ata A.S.).—Eugeniusz Wcislicki: S'cigacze.—Witold Szuster: Nawet nie miałem kataru (Z ostatnich chwil "Gromu").—Bohdan Pawłowicz: Jak ginął M/S. Pilsudski (Opowieść chłopca okrętowego).—Stanisław Strumph Wojtkiewicz: Wiatr od morza jest zdrowy.—Gdyniensis: "Sokół" odpowiedzia na paszkwil niemiecki o naszej flocie.—Bohdan Pawłowicz: Wojna na morzu.—Fotografie.