

Na prawach rękopisu.

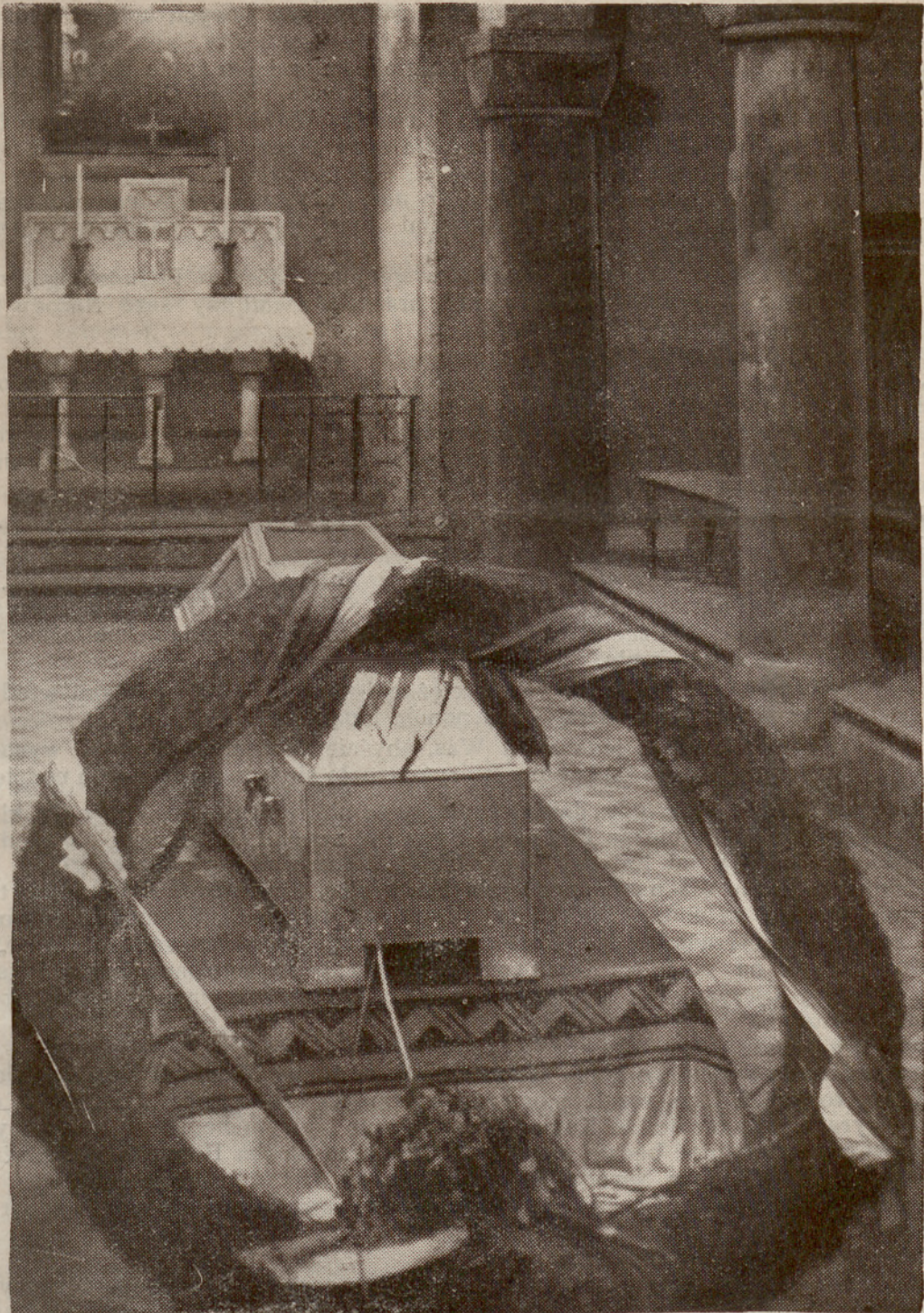
BIULETYN REZERWISTY

ORGAN ZARZĄDU OKRĘGU NR. V. ZWIĄZKU REZERWISTÓW W KRAKOWIE

Nr. 5-6

Maj-Czerwiec 1935 r.

Rok I.



Komendancie! Spełnimy Twój Rozkaz!...

Jest serca potrzebą, by na tych kartach, poświęconych pracy powojennej żołnierza — rezerwisty, w zwiezłych żołnierskich słowach dać wyraz uczuciu, jakie przenika serca nasze w tej bolesnej chwili, gdy z pośród żywych odszedł Komendant Ukochany i Wódz Wielki, Marszałek Pierwszy Polski — Józef Piłsudski.

To nietylko ból dotkliwy, to nietylko żałość rozdzierająca, to nietylko płacz i łzy, których my starzy żołnierze, zahartowani w bojach wojny i życia, nie wstydzimy się ronić!...

To rozpacz straszliwego sieroctwa, to poczucie bolesne osamotnienia, nagłej pustki, jaka owionęła nas dookoła po odejściu Najdroższego Ojca i Wodza.

Jakaś ciężka chmura przykryła nam słońce życia, jakieś głązy ciężkie spadły nam na serca... Chcielibyśmy coś czynić, gdzieś biec, coś radzić, by odwrócić nieszczęście, by odmienić dolę...

My, żołnierze Józefa Piłsudskiego, my rezerwiści, my Jego dzieci wojenne, nie możemy dzisiaj pogodzić się z nieubłaganej śmierci ciosem, który z pośród nas żywych wydarł nam Ojca — Komendanta — Wodza!...

Całą mocą serc naszych przeciwstawiamy się srogiej śmierci i o życie Komendanta wołamy!...

Nie oto życie wieczne, które jest dzisiaj Jego władztwem, które On przemożną siłą Swego Ducha zdobył, wstąpiwszy w królewskie podziemia Katedry Wawelskiej, „by królom był równy“...

Lecz wołamy o to życie Komendanta, które z Jego oczu płonących, z Jego orlich rysów twarzy, z całej Jego mocnej, posągowej postaci biło ku nam...

Wołamy o to życie Komendanta które mówiło do nas, żołnierzy, na polach walk słowami Jego rozkazu, które przemawiało do nas, obywateli, słowami Jego wielkich wskazań i technieniem Jego olbrzymich prac, budujących Państwo Polskie.

Wołamy o tą całą Wielkość Ducha co zakłęta w genjuszu Józefa Piłsudskiego, z Jego serca, z Jego umysłu, przez serca Jego wiernych żołnierzy, przeszła w miliony serc Narodu i dzisiaj jest Polską Żywą, Polską, rosnącą w moc i potęgę.

I oto wiemy, czujemy, słyszymy...

Gorącym, żarliwym, serdecznym naszym wołaniem odpowiada Ten, co „grób przemoże i trumien głąz zdruzgoce, by w nieśmiertelności królować w kościele“...

Odpowiada Swym wiernym żołnierzom, tym, co choć rany i zdrowie poszarpane i serca chore wynieśli z bojów sławnych pod Jego rozkazami, dalej posłuszni Jego wodzostwu, trwali, walczyli i cierpieli w zmaganiach nieustannych o Polskę nową, o Jej wielkość...

Odpowiada słowami rozkazu:

ŻOŁNIERZE!

Na krótki czas rozstaję się z Wami, powołany do innych czynności...

W wypróbowane ręce podpułkownika ŚMIGŁEGO-RYDZA oddaję komendę nad Wami, wiedząc iż otoczenie go temsamem zaufaniem i miłością, z jaką odnosiście się do mnie.

Wiem, że nieraz będzie Wam ciężko i smutno mi, że z Wami wtedy nie będę, gdyż wtedy najbardziej Wam pomóc mogę.

Żołnierze! żądam jednak od Was, abyście i bezemnie zawsze wysoko trzymali sztandar naszego Oddziału, z którym zrosło się tyle serdecznych nadziei polskich...

Dreszcz wzruszenia przejmuję, gdy dzisiaj czytamy te słowa Rozkazu, który On kiedyś, proroczy, w bojach wołyńskich do Żołnierzy Pierwszej Brygady zwrócił, a którego słowa dzisiaj z „nieśmiertelności kościoła“ z podziemi Katedry Wawelskiej, poprzez mury, poprzez głązy, biją ku nam głosem Komendanta, wiecznie dla nas żywym głosem Wodza i nakazują nam dalej trwać i dalej nieugięcie trzymać wysoko sztandar, któryśmy z Jego rąk otrzymali, Sztandar Honoru i Ojczyzny.

A „honor nasz“ — uczył nas kiedyś Komendant z okazji wprowadzenia orderu „Virtuti Militari“ — powinien polegać na służbie... Komu zaś służymy — to wypisane jest w ostatnim słowie naszej odznaki. Służymy Ojczyźnie! A służba jest niczem innym, jak słuchać praw przez Ojczyznę, dla Ojczyzny ustanowionych“.

I oto rozumiemy dobrze.

Na rozpaczliwe nasze wołanie o życie Komendanta, o życie Wodza z zagrobu dochodzi nas Jego Rozkaz Żywy, rozkaz Wodza, rozstającego się z nami na krótki czas, na krótki czas...

Rozkaz ten wyraźnie wskazuje, że Komendant wiecznie żywym będzie w nas samych, że Jego życie, czynne i twórcze wypełniać będzie nasza własna dalsza służba Honorowi i Ojczyźnie... Wierna i nieugięta służba. W imię Honoru Narodu, którego poczucie On w nas rozbudził.

W imię praw Ojczyzny, które On na tory właściwe skierował i którym nadał tętno krwi własnej, tętno Ducha Swego...

Komendancie! Spełnimy Twój Rozkaz!

Jako Twoi wierni żołnierze posłuszni i oddani Twoim na ziemi Zastępcom, idziemy dalej pokonywać Twoją śmierć przez budowanie dalsze jaknajpełniejszego życia Twojej ukochanej Polski, Niepodległej, Wielkiej, Mocarnej... Godnej Twego Wielkiego Ducha, Komendanciel!...

„Wolny człowiek w silnym państwie“.

Gdy po śmierci Marszałka Piłsudskiego chcemy ująć w ramy jakichś choćby najogólniejszych formuł istotne cechy systemu politycznego, który stworzył w Polsce wielki Budowniczy państwa — jedna formułka narzuca się wprost sugestywnie. Określa ona nowy stosunek obywatela do państwa; Niema stosunek ten nic wspólnego z wszechwładzą jednostki w słabym państwie liberalnym, ale też odległy jest niesłuchanie od bezdusznego, na gwałcie i przymusie opartym stosunku potężnej maszyny państwa totalnego do jednostki, która w takim państwie jest tylko śrubką, numerem, czy atomem pozbawionym indywidualnego oblicza. Marszałek Piłsudski nie chciał ani hałaśliwego jarmarku, w jaki gra interesów indywidualnych przemienia życie społeczne w państwach liberalnych, ani też ponurego termitorium, w jakie każda dyktatura zamienia życie publiczne kraju rządzonego temi metodami. Formułka, która najlepiej streszcza działanie polityczne Marszałka Piłsudskiego w odniesieniu do życia wewnętrznego społeczeństwa, brzmi: „Wolny człowiek w silnym państwie“.

Formułka ta ma swoją historję. Na kilka lat przed wojną w obozie socjalistycznym, grupującym większość mas robotniczych toczyła się walka o hasło niepodległości. PPS. zaboru rosyjskiego i PPS. zaboru austriackiego wypowiedziały się za połączeniem hasel socjalnych z narodowymi i za hasłem niepodległości, jako motorem akcji politycznej. Lewica socjalistyczna, z której później wyłoniła się komunistyczna partja polska odrzucała walkę o niepodległość, jako „nacjonalistyczne marzenia burżuazyjne“. I wtedy właśnie w ogniu tej walki na łamach pism socjalistyczno-niepodległościowych, które podówczas najlepiej wyrażały myśli polityczne Marsz. Piłsudskiego stworzono formułkę: „Wolny człowiek — w wolnej Polsce“. Człowiek pracy fizycznej, robotnik, czy chłop polski — mówiono wówczas na łamach tych pism — ma dwa garby: garb narodowego ucisku i społecznego wyzysku. Jego pozycja społeczna nie polepszy się, jeśli istnieć będzie niewola polityczno-narodowa. Ktoś, kto mówi o poprawie bytu materialnego bez niepodległości Polski, nie rozumie wielkich prądów dziejowych, nie rozumie i nie zdaje sobie sprawy z powiązań pomiędzy losem kraju, a losem osobistym jego obywateli. Ideałem do którego dążyć należy jest wolny człowiek w wolnej Polsce.

Nadszedł wielki przewrót dziejowy, w czasie którego Polska — mówiąc słowami Komendanta Piłsudskiego z kwietnia 1914, — „rzuciła na szalę krótki lecz wyostrzony miecz własny“. Wolność Polski stała się faktem dokonanym.

Równocześnie jednak ze spełnieniem części sztandarowego hasła zaczęto w życiu wykrzywiać i wykoszlawiać drugą jego część: „Wolność człowieka, wolność obywatela została pojętą jako swawola jednostki, jak warcholstwo w stosunku do państwa. W Polsce zaczęto rozumieć, że wolność jest równoznaczna z bezkarnością i brakiem hamulców. Była to wolność jednostek, która beziłę dawała państwu.

Nadchodzi nowy przewrót dziejowy w maju 1926 r. Swawola zostaje poskromiona a Marszałek Piłsudski ma możność ogłoszenia i realizowania w Polsce dyktatury. Odrzuca tę myśl i w długiej, dziewięć lat trwającej pracy, walczy o nowe, konstytucyjne formy życia publicznego, o nowy stosunek obywatela do państwa, któryby nie był ani swawolą, ani niewolą. To, co Sejm i Senat ustalił w kwietniu 1935 jako podstawy nowej konstytucji jest właśnie przemianą historyczną przedwojennej formułki: „Wolny człowiek w wolnej Polsce“ — w formułkę uwzględniającą już wolność Polski i jej państwowy byt: „Wolny człowiek w silnym państwie“.

Dlaczego o tem dziś mówimy? Śmierć Marszałka Piłsudskiego jest potężnym wstrząsem wszystkich serc i sumień polskich. Musimy podjąć próbę jaknajdokładniejszego zrozumienia myśli politycznych Marszałka, gdyż one są i pozostają testamentem politycznym Wodza, który wykonać musi cały naród, a przedewszystkiem ci, którzy wraz ze Zmarłym Marszałkiem Piłsudskim i pod Jego wodzą, wysiłkiem wojennym budowali Polskę.

Skrajna demokracja, liberalizm jest łatwizną polityczną, jest pójściem po linii najmniejszego oporu. W systemie tym łatwo jest żyć ludziom i łatwo zginąć państwu. Dyktatura, która pozbawia obywatela prawa i obowiązku myślenia jest również łatwizną polityczną. W tym systemie łatwo jest rządzić współczesnym, ale trudno budować państwo, które przecież z pokolenia w pokolenie przechodzi jako wspólne dobro obywateli.

Marszałek Piłsudski w życiu swem unikał rozwiązań tanich, łatwych i efektownych. Próbował On realizować koncepcje, które były trudne, które szły nieraz wbrew nastrojom, a których sensem

istotnym było poszukiwanie w ludziach nowych twórczych wartości. W zakresie stosunku między obywatelem a państwem Józef Piłsudski uczył nas, że poza tezą liberalizmu i antytezą dyktatury jest jeszcze synteza demokracji zorganizowanej w imię potrzeb nadrzędnych, wytrwać w pracy, której celem jest budowanie siły państwa, opartej o zbiorową wolę i dyscyplinę swobodnych obywateli. Wolny człowiek w silnym państwie — to ani pustym frazesem ani magiczne zaklęcie, ale żywa i realna treść ideologii Marszałka Piłsudskiego.

Budujmy drogi.

Wśród szczególnie żywotnych zagadnień współczesnej doby, na plan pierwszy wysunął się obecnie problem odnowienia sieci szosowej oraz budowy nowych dróg w Polsce. I nic dziwnego, że mimo powszechnie znanych trudności materialnych, przystępujemy właśnie teraz do urzeczywistnienia tego wielkiego, a tak bardzo trudnego zadania. Drogi są przecież warunkiem postępu gospodarczego i uważane są w całym świecie za miernik kultury państw. Budowa dróg — to najskuteczniejszy środek w walce z bezrobociem, gdyż najwięcej zatrudnić może rąk pracowników niekwalifikowanych. Droga wreszcie (a to bodaj jest najważniejsze) jest środkiem walki na wypadek ciężkiej próby dziejowej. Gdy zawiodą inne środki komunikacji służące do przerzucania wojsk, droga zawsze swe zadanie spełnić może z pożytkiem dla obrony kraju.

Przez szereg lat samodzielnej państwowości polskiej, zagadnienie drogowe traktowane było u nas bardzo nierównomiernie. Czekwały zresztą na urzeczywistnienie postulaty daleko od dróg donioślejsze, gdyż mające tworzyć zasadniczy fundament bytu Rzeczypospolitej. A przytem — zagadnienie drogowe w Polsce było (niezależnie od braku materialnych zasobów) znacznie trudniejsze niż w innych państwach, które przeszły wojnę. Zjednoczona Polska bowiem znalazła się u swego zarania w posiadaniu sieci drogowej, która tak swą konstrukcją jak i jakością, nie mogła odpowiadać potrzebom wskrzeszonej Ojczyzny.

We wszystkich trzech zaborach drogi budowane były uprzednio przez czynnik nam wrogi. Powstawała więc sieć drogowa, budowana pod kątem widzenia celów strategicznych i gospodarczych, nie mających nic wspólnego z obecnymi potrzebami naszego kraju. Sieć ta była ekscentryczną w stosunku do naszego obecnego układu geopolitycznego. Na ziemiach dzisiejszej Polski nie tworzyła ona logicznej, a tak nieodzownej całości.

Sieć ta zatem była nienaturalnie skonstruowana ze stanowiska obecnego państwa polskiego. Sieć ta wreszcie w czasie, gdy przez nasze ziemie przechodziła burza wojny światowej — została zniszczona masowymi transportami taborów, artylerji i ruchami wielkich mas wojskowych.

Na takim oto niekorzystnym dziedzictwie trzeba było rozwinąć pracę inwestycyjną, której kosztą sięgać musiały kwoty miliardowych. Z najwyższym też tylko trudem mogliśmy utrzymać te drogi w stanie nadającym się do przeciętnego użytku. Wobec jednak innych niezmiernie ważnych konieczności państwowych, nie stać nas było ani na modernizację sieci szosowej, ani na jej przystosowanie do potrzeb współczesnego ruchu pojazdów mechanicznych.

Tymczasem na szerokim świecie — wszystkie niemal państwa, w związku z rozwijającą się motoryzacją, przystąpiły do energicznej akcji na polu unowocześnienia swych dróg kołowych. Przeznaczano olbrzymie środki na budownictwo drogowe, a w zakresie konstrukcji osiągać zaczęto rezultaty niepowszednie. Buduje się bowiem drogi gładkie jak stół, kryte twardymi nawierzchniami, a w końcu drogi wyłącznie przeznaczone dla ruchu samochodowego t. zw. „autostrady“. Sieć drogowa na świecie nie tylko ulepszała się, ale zarazem gęstniała, stając się coraz sprawniejszym środkiem wymiany dóbr i coraz lepiej służąc gospodarce narodowej poszczególnych państw.

A u nas zaś — w stosunku do wielkości kraju — nasza sieć drogowa jest bardzo rzadka. Przeciętnie biorąc, na metr kwadratowy powierzchni kraju wypada u nas zaledwie 113 metrów podczas, gdy Francja posiada 1050 metrów, Anglja 803 metrów, Belgja 780 metrów, Niemcy 490 m., Austrja 330 itd. Równocześnie zaś zapominać nie można, że gęstość polskiej sieci drogowej jest nierównomierna. Świadczy o tem najlepiej porównanie, że województwo nowogródzkie wykazuje zaledwie 25 metrów szosy na kilometr kwadratowy powierzchni, a województwo krakowskie 445 metrów.

Ta rzadka i nierównomiernie rozłożona sieć drogowa, doszczętnie niemal w ostatnich czasach zniszczona (brakiem odpowiedniej renowacji — przy stale rosnącym użyciu) jest źródłem olbrzymich strat gospodarki narodowej. Na złej drodze znacznie mniej można przewieźć ciężaru pojedynczym wozem i znacznie więcej czasu potrzeba na przejazd danej jednostki. Ludność w sposób niewidoczny ponosi ogromny uszczerbek, tak spowodu nieproduktywnie użytej siły pociągowej, jak też przez marnowanie czasu przy przewożeniu ładunku. Istnieją realne obliczenia mówiące, że spowodu złych dróg — nasza gospodarka narodowa ponosi szkodę w wysokości pół miljarda złotych rocznie. Szkoła ta ciąży w sposób niewidoczny, ale dotkliwy na naszym życiu społeczno-ekonomicznym. Tu też pomiędzy innymi leży jedna z najważniejszych przyczyn znacznej rozpiętości cen produktów rolnych na wsi i w mieście.

Niema też nic dziwnego, że w ostatnich latach uznano problem drogowy w Polsce za zagadnienie czołowe. Pod wpływem zrozumienia tej doniosłej sprawy uznano za konieczność, aby obecny stan rzeczy uległ radykalnej zmianie. Musi być podjęte wielkie dzieło, w którym ześrodkują się zarówno: inicjatywa państwa, jak też dobra wola oraz wydatna pomoc społeczeństwa.

Od rozbudowy sieci drogowej zależną jest także sprawa motoryzacji kraju, która dziś stanowi jedno z najpilniejszych zagadnień. Rozwój dróg i motoryzacji jest współzależny i ściśle ze sobą zespolony. Nie można myśleć o modernizowaniu dróg bez motoryzacji, i nie można rozwijać motoryzacji bez równoczesnej poprawy stanu sieci drogowej. Gdy u nas jeden samochód wypada na 1250 mieszkańców, to zagranicą jest on przedmiotem codziennego użytku, ułatwieniem i najpowszechniejszym środkiem komunikacji...

A wreszcie zapominać nie można o jeszcze jednym czynniku, który szczególnie w województwie krakowskim dodaje specjalnego znaczenia akcji drogowej. Oto gospodarczym wynikiem problemu drogowego i rozwoju motoryzacji jest turystyka i płynące z niej rezultaty, ważące wydatnie na szali bytu mieszkańców turystycznej ziemi. Ubogie górskie i podgórskie okolice znajdują się, z racji swego geograficznego położenia, w trudnej sytuacji, gdyż ziemia piękną przez naturę wyposażona, życie mieszkańców nie może w dostatecznej mierze. W sukurs przychodzi tu ludności masowy ruch turystyczny, płynący z innych dzielnic kraju, a nawet z zagranicy. W ziemi krakowskiej zaś setki tysięcy turystów osiadają na wypoczynkowy pobyt w licznych letniskach i uzdrowiskach. Stanowią ci turyści podstawę utrzymania średniego poziomu egzystencji ludności tych okolic.

Podstawowym jednak czynnikiem rozwojowym turystyki jest komunikacja i to komunikacja nie tylko kolejowa, ale komunikacja kołowa. Ta ostatnia bowiem dociera do każdej najmniejszej nawet wsi i do najbardziej zapadłego osiedla. Ruch zatem turystyczny będzie u nas potrzebował dróg, a zwłaszcza dobrych połączeń budowanych w ten sposób, że połączenia te same w sobie mogą być belami turystyki motorowej. Ruch ten będzie potrzebował połączeń dalekobieżnych, wiążących centra turystyczne z główną stacją rozdzielczą (jaką jest Kraków) i z innymi miastami. Oto powód, dla którego ziemia krakowska musi być szczególnie zainteresowana w rozwiązaniu problemu drogowego i motoryzacyjnego. Powody tego zainteresowania są niezależne od przesłanek ważnych dla całego państwa i dla ogólnie narodowej gospodarki.

Zasadniczo biorąc — gęstość sieci drogowej na terenie województwa krakowskiego może być uznana za wystarczającą dla potrzeb gospodarczych ludności tu zamieszkałej. Gęstość tej sieci jest daleko wyższa od średniej dla całego państwa. Natomiast jakość dróg w województwie krakowskim jest bardzo słaba i wymaga energicznej akcji zaradczej.

Województwo krakowskie posiada około 15 i pół tysiąca kilometrów dróg najrozmaitszego typu. Wśród nich — mniej niż połowa, to drogi o twardej nawierzchni bardzo zniszczonej, druga zaś część to drogi gruntowe. Drogi o twardej nawierzchni są w zawiadywaniu: państwa (przeszło tysiąc kilometrów), województwa (blisko tysiąc kilometrów), powiatów (przeszło dwa i pół tysiąca kilometrów), oraz gmin (przeszło trzy tysiące kilometrów). Drogi gruntowe są przeważnie drogami gminnymi.

Naogół drogi na terenie województwa krakowskiego mają lekki typ nawierzchni, a nawet tak zw. drogi twarde wykazują minimalną odporność na scieranie, gdyż budowane one były z miejscowego materiału o małej wytrzymałości. Wskutek zaś dość znacznego ruchu pojazdów zarówno konnych, jak i motorowych, nawierzchnia ta znika szybko. Przy niedostatecznej urenie konserwacji pokład twardej staje się z biegiem czasu coraz cieńszy. Z kurzem podnoszonym kołami pojazdów ujątnia się coroku więcej niż centymetr grubości nawierzchni, co w ciągu kilku lat braku konserwacji (spowodu niedostatecznych środków) — doprowadziło szosy krakowskie do stanu katastrofalnego.

Jednakże — jak to wyżej zaznaczyliśmy — nastąpił już zwrot w zapatrywaniach na ważność zagadnienia drogowego w Polsce. Wysiłkiem rządu skoncentrowane zostały poważne środki finansowe przeznaczone na odbudowę sieci drogowej. Opracowany został kilkuletni plan, który w miarę stopniowej realizacji doprowadzi wreszcie sieć drogową Państwa, a w niej i województwa krakowskiego do stanu pożądanego.

Konsekwentne przeprowadzenie tego planu da w ogólnym rezultacie dla województwa krakowskiego: 667 kilometrów dróg o ulepszonych nawierzchniach, 271 kilometrów dróg zupełnie nowych, 1358 kilometrów dróg państwowych i wojewódzkich starannie utrzymanych, wreszcie 7478 metrów bieżących mostów zupełnie nowych, tudzież 11.110 metrów bieżących mostów naprawionych. Powstanie w ten sposób zasadniczy szkielet sieci, której reszta rozbudowana będzie w następnych etapach.

Myślą przewodnią tego planu robót, który ma być wykonany w czasie od obecnego sezonu budowlanego do r. 1940/41, było ulepszenie komunikacji na głównych szlakach turystycznych, łączących całą Polskę i zagranicę z miejscowościami ziemi krakowskiej, najwięcej uczęszczanymi przez turystów. W łączności z temi założeniami, zdecydowano się na typ ulepszonej nawierzchni, której konieczność wynikła z obserwacji dotychczasowego obciążenia dróg ziemi krakowskiej ruchem kołowym. W konsekwencji też nie będzie się stosowało lekkiego typu nawierzchni, a to ze względu na małą trwałość takiej jezdni i ciągłą potrzebę odnowy tudzież duże spadki, które szczególnie w górzystym terenie ziemi krakowskiej dość często muszą być stosowane.

Tak więc sprawa drogowa w Polsce, a w łączności z tem i na terenie województwa krakowskiego — wychodzi ze sfery teoretycznych rozważań i aż nadto łatwej krytyki, a natomiast wkracza w okres konsekwentnej realizacji. Moment ten jest korzystny, ale też wymaga ześrodkowania wszystkich wysiłków i przeprowadzenia takiej pracy, któraby pozwoliła bez najmniejszego marnotrawstwa wyzyskać środki, stojące do dyspozycji, a nawet zwiększyć je do najpokaźniejszych rozmiarów. Zadanie jest wielkie i bez pomocy społeczeństwa, akcja na tem polu nie da trwałych wyników. Toteż jedynie poważne zrozumienie tego problemu przez ogół obywateli, i postawienie go na płaszczyźnie konieczności państwowo-społecznej — dać może rezultaty. Trzeba uczynić wszystko, aby wyzyskać dla gospodarki drogowej znajdujący się u nas ogromny zapas energii twórczej w postaci wolnych rąk roboczych. Wyzyskać należy wszystkie formy, a więc także i formy ujęcia społecznego. Do wykonania jest wielkie dzieło stanowiące o dobrobycie, potędze i kulturze kraju.

Kalendarz historyczny na maj.

1. V. 1674. Jan Sobieski obrany królem w Warszawie.
2. V. 1059 Bolesław Śmiały wkracza do Kijowa.
3. V. 1791. Konstytucja Polski. (3 majowa)
4. V. 1573. Wybór pierwszego króla elekcyjnego Henryka Walezego.
10. V. 1918. Bitwa pod Kaniowem.
12. V. 1831. Skrzynecki przechodzi Bug i Narew.
14. V. 1792. Zawiązanie nieszczęsnej Konfederacji Targowickiej, celem obalenia Konst. 3 maja.
15. V. 1863. Rozstrzelanie Zyg. Padlewskiego przez Moskali.
20. V. 1915. Bitwa I brygady pod Konarami od 20-24 VI.
23. V. 1647. Klęska Polaków pod Żółtymi Wodami.
25. V. 992. Śmierć króla Mieczysława I.
26. V. 1584. Ścięcie Samuela Zborowskiego w Krakowie.
26. V. 1831. Bitwa i klęska Polaków pod Ostrołęką. (Powst. listop.).
30. V. 1434. Śmierć Władysława Jagiełły w Gródku.

Kalendarz historyczny na czerwiec.

3. VI. 1605. Śmierć Jana Zamojskiego.
7. VI. 1492. Śmierć Kazimierza Jagiellończyka w Grodnie.
9. VI. 1815. Kongres wiedeński uchwalił utworzenie Król. Polskiego.
11. VI. 1860. Pierwsza manifestacja w Warszawie.
13. VI. 1915. Szarża 2 szwadronów ułanów Wąsowicza pod Rokitną w Besarabji.
15. VI. 1794. Wojska polskie pod wodzą Kościuszki ponoszą klęskę od Rosjan i Prusaków pod Szczekocinami.
17. VI. 1915. Bitwa pod Rarańczą.
20. VI. 1815. Ogłoszenie Królestwa Kongresowego.
24. VI. 1812. Przejście Niemna przez Napoleona.
25. VI. 1447. Koronacja Kazimierza Jagiellończyka w Krakowie.
27. VI. 1863. Zyg. Sierakowski powieszony w Wilnie przez Murawiewa.
28. VI. 1919. Zawarcie traktatu pokojowego w Wersalu.
29. VI. 1470. Władysław Jagiellończyk obejmuje tron Węgierski.
30. VI. 1579. Wyprawa Polaków na Moskwę.

