



# Ameryka

MIESIĘCZNIK ILUSTROWANY  
WYDAWANY PRZEZ  
AMERYKAŃSKO-POLSKĄ IZBĘ HANDLOWĄ  
POD REDAKCJĄ MIECZYŚLAWA TULEJI

Rok drugi.

N<sup>o</sup> 2.

Luty 1924.

## T R E Ś Ć

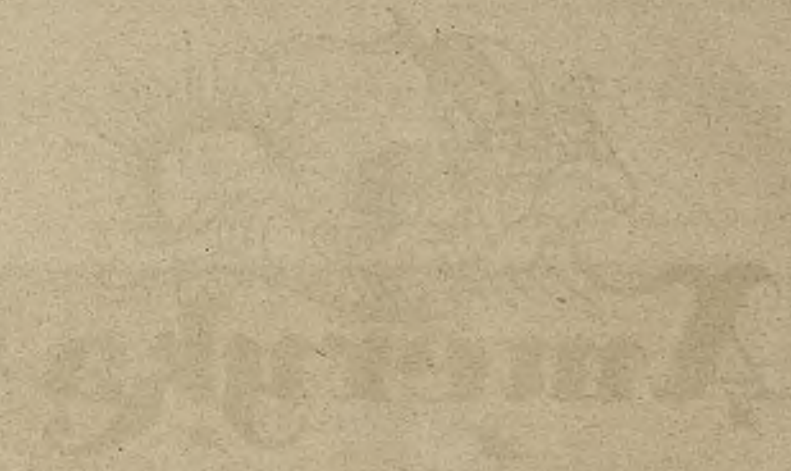
	<i>Frontispiece</i>	Str.
Ś. p. Woodrow Wilson		5
MIECZYŚLAW TULEJA — Woodrow Willson		6
ZDZISŁAW DĘBICKI — Polska a Morze		7
MARJUSZ ZARUSKI — Słuchaj Polsko		8
KOM. HUGON PISTEL — Polska Marynarka Handlowa		12
Spis Morskich Statków Handlowych Polskich		13
CHARLES C. PAINE — Uwagi o Marynarce Amerykańskiej		17
KOM. CZESŁAW PETELEŃZ — Kilka słów o Marynarce Wojennej		22
Szkoła Morska w Tczewie		24
KPT. M. STANKIEWICZ — 140 dni na Atlantyku		31
S. CENT. — Morzami ku Polsce		33
Liga Żeglugi Polskiej		34
Po zgonie Wilsona		36
Akademia ku czci Wilsona		38
Nowe Książki i Czasopiśma		40
Kronika		41
Wiadomości Różne		43
DR. K. ŻURAWSKI — Instytucje Polityczne w Stanach Zjednoczonych (ciąg dalszy)		44
Oferty i Zapytania z Ameryki		

*Przedruki dozwolone jedynie za podaniem źródła.*

**Adres redakcji i administracji: Warszawa, Nowy-Świat 74, (Pałac Staszica)**  
tel. 26-62. Konto w P. K. O. Nr. 7.136.

**Redaktor przyjmuje we wtorki i piątki od 6 do 7.**

**Cena Numeru pojedynczego 2.000.000 Mkp.**



Faint, illegible text or markings in the upper middle section.

Small, faint text or markings on the right side.

Faint, illegible text or markings at the bottom of the page.



Ś. P. WOODROW WILSON  
28-Y PREZYDENT STANÓW ZJEDNOCZONYCH  
† 3 LUTEGO 1924 r.

4



MIECZYŚLAW TULEJA.

## WOODROW WILSON.

Dnia 3 lutego r. b. nadeszła z poza oceanu żałobna wieść o śmierci 28-go prezydenta Stanów Zjednoczonych Woodrow Wilsona. Przystało bić serce szlachetne największego obywatela świata doby dzisiejszej, wielkiego polityka, dyplomaty i uczonego. Odszedł z tego świata wielki człowiek, wielki idealista, który całą duszą ukochał ludzkość i pragnął serdecznie jej dobra, człowiek czysty jak łąza, dla którego przestrzeganie prawa i moralności tak w życiu jednostki, jak i narodu było świętem przykazaniem.

\* \* \*

Długoletnie współzawodnictwo mocarstw europejskich w dziedzinie interesu, oraz powstałe stąd szacherki i kombinacje polityczne tajnej dyplomacji doprowadziły do wybuchu wielkiej wojny, wojny, jakiej dotąd nie znała historia, strasznej, krwawej, której łąza zaczęła zataczać coraz szersze kręgi, grożąc zniszczeniem i zagładą wszystkim i wszystkiemu.

Bezprzykładne wycinanie się narodów w pień trwały już lat kilka. I gdy pokonana militarnie, zdemoralizowana i strupieszła Rosja wojny zaprzestała, a rozbestwione prusactwo, dobywając resztek sił zaczęło bić na głowę armje sprzymierzonych, wówczas nieulegało już wątpliwości, że bez interwencji zbrojnej potężnych Stanów Zjednoczonych po stronie aliantów, Niemcy byłyby zwyciężyły. Smutny byłby wówczas los Europy całej rządzonej przez prusaków.

Nie ludźmy się jednak, że byłoby o wiele lepiej, gdyby Niemcy bez wspomnianej interwencji Ameryki zostały ostatecznie pokonane. Dla odmiany możeby tylko przestał trząść Europą żandarm pruski, a miejsce jego zająłby inny. Porządek rzeczy pozostałby nadal ten sam: oparty na bezprawiu, gwałcie i ucisku narodów ujarzmionych.

I jeżeli ten porządek rzeczy nieco się zmienił, jeżeli niektóre narody cierpiące dotąd w niewoli wolność odzyskały, jeżeli

widzieliśmy jakie takie poszanowanie praw i wolności człowieka — to było to wyłączną i olbrzymią zasługą tego wielkiego obywatela amerykańskiego, którego zgon dzisiaj ludzkość cała oplakuje.

On to mocnym głosem swoim powiedział światu, że musi na nim zapanować sprawiedliwość, wolność i moralność oraz trwały pokój między narodami; poprowadziwszy w myśl tych szczytnych haseł wielki naród amerykański do wojny sprawił, że to morze krwi na polach bitewnych Europy wylane nie było daremne.

On to w styczniu 1918 roku ogłosił światu słynne 14 punktów, z których 13-y powiada, że: „Niepodległe państwo polskie winno być stworzone z obszarów, zamieszkałych przez ludność niespornie polską, z zapewnieniem wolnego i pewnego dostępu do morza, z zabezpieczeniem w międzynarodowym układzie jego politycznej i gospodarczej niezależności i terytorjalnej niaruszalności”.

A jeżeli na konferencji pokojowej nie zdołał zamiarów swoich wcielić w życie, jeżeli dzisiejsza Liga narodów nie jest taką, jaką ją Wilson chciał widzieć, jeżeli przeciwnictwa najrozmaitsze i opory takich wrogów Polski jak Lloyd George i jemu podobni sprawiły, że zostaliśmy pokrzywdzeni — to nie jego wina. Niewątpliwie chciał i myślał jaknajlepiej.

Największą tragedją w życiu tego wielkiego człowieka było to, że własny jego naród, że kongres nie uznał dzieła jego pokuju i nie przystąpił do Ligi narodów. Rozczarowanie to złamało Wilsona fizycznie i moralnie, popadł w ciężką chorobę, z której się już nie dźwignął.

Wielki duch idealisty, nie dość ocenionego przez świat odszedł w zaświaty.

W narodzie polskim pamięć o tym wielkim budzicielu sumień ludzkich, wdzięczność dla tego obrońcy praw naszych żyć będzie po wieczne czasy.

Będziemy zawsze czcić i kochać Wilsona na równi z naszymi największymi bohaterami narodowymi.

\* \* \*

ZDZISŁAW DĘBICKI.

## Polska a Morze.

**A**żeby zrozumieć znaczenie morza dla Polski, wystarczy spojrzeć na jej mapę. I gdyby każdy obywatel polski czynił to częściej, z pewnością mielibyśmy już nie jeden okręt, pływający pod polską banderą nie tylko po Bałtyku lecz i po innych morzach.

I bynajmniej nie przeszkadza temu krótka linja naszego wybrzeża. Nie o wiele więcej morza u swoich brzegów mają Belgja i Holandja, a jednak oba te małe państwa posiadają rozwiniętą żeglugę i oba są państwami kolonialnymi.

Polska kolonji zamorskiej nie ma. To prawda. Ale Polska ma liczne wychodźtwa na drugiej półkuli. W Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej, w Brazylii i w Argentynie istnieją poważne skupienia ludności polskiej, zwiększającej się stale przez coroczny dopływ nowej fali emigracyjnej. Również i reemigracja jest zjawiskiem coraz częstszem od chwili powstania niepodległego państwa polskiego. Cały ten ruch odbywa się na okrętach obcych, pod obcymi banderami, a obce towarzystwa okrętowe ciągną z tego niemałe zyski.

Oczywiście, nie mając własnych linii okrętowych, musimy godzić się na to milcząco.

Ale, niezależnie od tego, nie potrafiliśmy dotychczas zabezpieczyć się nawet przed współzawodnictwem portów niemieckich z Gdańskiem. Wychodźtwa nasze kieruje się bardzo często na Hamburg i Bremę, na czym bardzo dużo zarabiają koleje niemieckie, hotele dla emigrantów i cała zgraja pośredników, operujących u nas w kraju i czyhających w portach na nieświadomych, mało oświeconych i nie znających języków włościan i robotników polskich.

W takich warunkach straty, ponoszone przez kraj są olbrzymie. A jeżeli teraz dodamy do tego straty, które ponosi polski handel wywozowy i przywozowy, korzystający w Gdańsku z małemi tylko wyjątkami z tonażu obcego, to staniemy w obliczu bardzo poważnego zagadnienia ekonomicznego, nad którym musi się zastanowić każdy polak, świadomy zasad nowoczesnego rozwoju gospodarczego państw i narodów.

Rozwój ten dopóty nie będzie pomyślny, dopóki nie utworzymy własnymi siłami — zaspakajającej choćby tylko najpierwsze i naj-

konieczniejsze nasze potrzeby — marynarki handlowej.

Marynarka ta nie powstanie dopóty, dopóki nie będziemy mieli dla niej portu ojczystego jako podstawy.

Dla tego sprawa Gdyni wysuwa się dzisiaj na czoło zagadnienia morskiego w Polsce.

Każdy polak, gdziekolwiek jest, powinien się o to dopominać. I tu w kraju i na wychodźtwie hasło budowy własnego portu powinno jednoczyć wszystkich, rozumiejących, czem jest dla Polski dostęp do morza i jak powinien być wyzyskany.



Torpedowiec Polski w Porcie Puckim.

MARJUSZ ZARUSKI.

## SŁUCHAJ POLSKO!

**P**olsko! słyszysz?...

Przez Twoje pola orne, wzgórza i rzeki idzie szum jakiś nieznan, podobny do tętentu dalekich tabunów, harcujących po stepie, kłębi się pod chmurami, rozsypanymi po niebie, jak stado piór strusich, unoszonych wiatrem w powietrzu, zawija się po wąwozach, uderza w ściany krzesanic tatrzańskich i rozplywa się po nizinach.

Oracz zgięty nad pługiem zatrzymywał swój zaprząg i, przesłoniwszy oczy sękatą dłonią, wpatruje się w niebo: zórawież to lecą, tak niesamowicie furkając skrzydłami? czy na burzę pogoda chce się odmienić?

Stado kawek, pozierając trwoźliwie paciorkami szafirowych swych oczu, zmieniło nagle kierunek lotu i dało nura ku ziemi. Ułański koń, uwiązany do słupa na kresowej wedecie, obrócił chrapy w stronę wiatru i niespokojnie strzyże uszami...

Czy łąny zielone, czy bory nad brzegami Wisły, Niemna i Dźwiny rozszumiały się tak gwarem głosów miljonowych? Czy tabuny koni, powstawszy z grobów, pędzą skośnoocy ordyńcy? Czy żubry to z Białowieży ruszyły i racicami krzywemi tratują zboże na chłopskich zagonach? Czy burza piorunami nabrzmiała sunie nad ziemią Polaków, by pokłon oddać turniom tatrzańskim?

Hej, nie kłósy szumią pieśń swoją o kraju mlekiem i miodem płynącym, nie burza daleka piorunami ziemię zamiata...

To morze mówi!

Idzie głos jego z tytanicznej piersi rzucony w przestworze.

Słuchaj, Polsko!

Hen, gdzieś w krajach hyperborejskich, za tajemniczą Atlantydą zaczerpnięte wstęchnienie oddał wał wodny, rozsypany w kurzawę diamentów na brzegu Bałtyku...

Rozwichrzyło się morze. Poczerniało do głębi, jak dusza człowieka, któremu niezasłużona krzywda przepaliła ją odrazu na węgiel, że głuchy stał się na głosy miłości i przebaczenia; skłębiło toń swoją od zacisznych, mrocznych czeluści gdzie leżą muszle opalami żywych pereł płaczące, a krab ociążałe cielsko przesuwając wśród wodorostów, do szmaragdowej powierzchni wód swoich, które patrzą wprost w oczy Boga.

Dźwignęło z wnętrza potworne brzemię oceanicznego bezwładności i rzuciło je w niebo...

Ruszyły z miejsca szkliste, zielonawe góry, pokryte siecią żył srebrnych i, jak rozjuszone centaury, pognały na oślep przed siebie. Jak nawisy śnieżne w Tatrach, na grzbietach ich bielą się wodne grzebienie, zawinięte w tę stronę, gdzie leży cel ich wędrówki: bez końca, zawsze przed siebie! Błyskawicą mkną góry wodne, wszakże dla grzebieni to pęd za powolny: z wierchołków gór porywają się naprzód, rzucając się w przepaści, które przyjmują je z głuchym warkotem radości i co rychlej pokrywają welonami pian swoich.

W zapamiętałym aż do szaleństwa wyszcigu góry — centaury tłoczą się w kupy bezładne, popychają się wzajem, walczą jak wojownicy. Co chwila jeden wał niknie w bezdennych otchłaniach, obalony cielskiem drugiego, który po jego trupie wzbija się wyżej, ponad całą czeredę i choć przez chwilę spojrział wokół okiem zwycięzcy — okiem króla, który przewodzi wiernemu ludowi...

Hej, rozwichrzyło się sine morze, rozpętała się burza mocarna nad tajemniczymi jego głębinami! Już nie poznasz gdzie morze się kończy, a niebo zaczyna: w jeden splot gigantyczny złączyły się niebo i woda, wchłonęły, wgrzyły się wzajem i w szale zapamiętania przewalają się po przerażonych przestworzach. Chmury co chwila zanurzają się w wodę, co chwila wały wodne rozbijają chmury na niebie. Stada wichrów obłądnych wyrwawszy się z wulkanicznych gardzieli, smagają olbrzymimi biczami rozpetane żywioły. Jednym cięciem cyklopa odwalają skiby potężne na wodzie, jednym rzutem węzowym roztrącają je w chmury...

Niema już kształtów, niema barw ani głosów: jeden chaos bezbrzeżny, wszechogarniający i szary, jeden ryk bez początku i końca, śmierć i życie w Arimanowym uścisku...

Rozbrzmiały donośnie echa zamętu, szero-roko rozeszły się kręgi po oceanach. Wzburzone wełny uderzyły o brzegi.

Słyszysz, Polsko?!

Tak samo w pył diamentowy rozbiła się wał wodny, rzucony od Atlantydy ku brzegom Bałtyku, tak samo przez polską ziemię w morzu skapaną słyły tajemnicze po-

szumy, budząc w sercach ludzi nieznaną przeczucia, kiedy Bolesław Krzywousty „pobrawszy skarby w Danji, jechał do Polski” (Marcin Bielski); kiedy z niewoli szwedzkiej w roku 1635 okręt polski „Czarny Orzeł” powracał; gdy Stefan Batory szlachetne swe pismo w sprawie „kaduków” (jus naufragii) pisał do miasta Lubeki...

Tak samo, tak samo, jak dzisiaj!

I miałyżby tak samo, jak ongi, przez twoją, Polsko, obojętność i niezrozumienie tych górnych głosów po raz... drugi „zniknąć polskie kapry zupełnie”?

Na Boga żywego, zbudź się i wsłuchaj się całą duszą w one głosy podniebne!

Zali nie rozumiesz, nie czujesz tętna życia, idącego od morza? że ono prosi cię o własne okręty, na których w świat szeroki wypłyniesz, by zarzucić kotwicę w Szanhaju albo na Ziemi Ognistej? w ruchliwym kraju Wschodzącego Słońca, albo u smętnych wybrzeży Islandji?

Że śladem Kurowskich i Morsztynów przywieziesz stamtąd na „ładownych okrętach” wszystko to, czego ci przyroda poskapiła w bogatej twej ziemi: wraz z cynamonem i drzewem korkowem przywieziesz z za morza szeroki wiew monsunu zwrotnikowego i ducha inicjatywy, hartowanego w zmaganiu się z tajfunami...

Rzuć hasło potężne w oświetlone okna pałaców i zakopcone chaty chłopskie, hasło, jak grom:

*Na Morze!*

Niech zaszeleszczą banknoty, wyrzucane z atlasowego wnętrza portfeli i „groz wdowi” brzęknie na tacy dla celu jednego: na morze! budować porty, budować okręty!

Przez twoje pola, wzgórza i rzeki idzie szum jakiś nieznanym...

Od morza zew idzie.

*Sluchaj, Polsko!*

KOMANDOR HUGON PISTEL.

## Polska Marynarka Handlowa.

Od chwili powstania Państwa Polskiego nie brak było zrozumienia, że Polska musi wykorzystać swe położenie geograficzne i gospodarcze, by odegrać wielką rolę w handlu wszechświatowym.

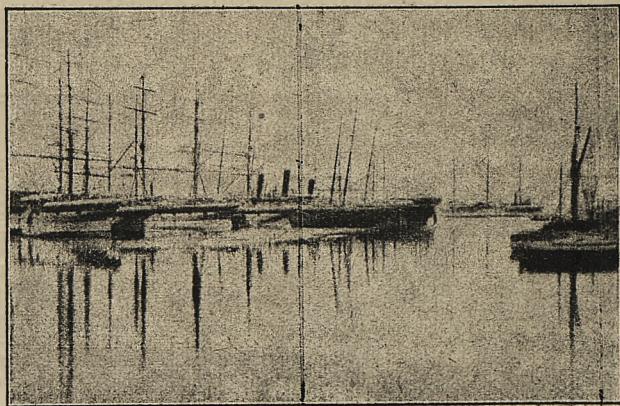
Już podczas konferencji pokojowej wielcy mężowie stanu Ameryki i Francji zgodzili się z poglądem polskich przedstawicieli: że wielka, wolna Polska istnieć i rozwijać się może tylko wtedy, jeśli nie będzie odcięta od świata, jeśli będzie miała wolny dostęp do morza.

Niestety, przy ostatecznym targu o warunki pokojowe zbagatelizowano mocno żądania Polski i stworzono dziwoląg w postaci w. m. Gdańska, który niby to miał i ma nam zagwarantować wolny dostęp do morza.

Ale dziś już widzimy, że Gdańsk nie daje nam tego wolnego wyjścia na morze, że przeciwnie hamuje — nawet sztucznie — nasz handel zamorski, szykanując polskich kupców i przemysłowców, biorąc horendalne opłaty, urządzając coraz to częściej strajki, jeśli chodzi o wyładowanie ładunków, których Polska pilnie potrzebuje.

Ci, którzy w pierwszych czasach powstania naszego Państwa z energią i zapałem wzięli się do tworzenia polskiej floty handlowej, dziś znajdują się w krytycznym położeniu.

W Gdańsku szykany i prawie że jawny bojkot polskiej żeglugi. przytem coraz to wyższe koszty utrzymania załogi, coraz to droższy węgiel górnośląski, a na własnym wybrzeżu port, którego budowę



Statki Handlowe na Postoju w Porcie.



rozpoczęto przed trzema laty, Gdynia, ta jedyna wielka nadzieja marynarki handlowej polskiej, zawsze jeszcze niedostępna dla statków morskich.

Wprawdzie już niemal po całym świecie pływają statki pod banderą polską; na Bałtyku, na Atlantyku i Oceanie wielkim, na morzu Śródziemnem i Czarnem, wszędzie od czasu do czasu pokazuje się bandera polska, ale są to pojedyncze statki, własność obywateli polskich rozrzuconych po całej kuli ziemskiej, statki, które oprócz bandery polskiej nic innego polskiego w sobie nie mają.

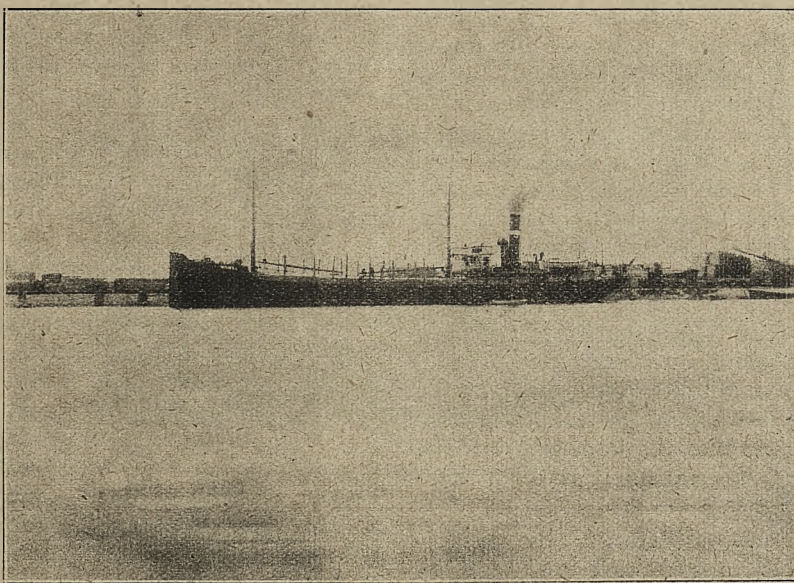
Potężna flota handlowa polska może powstać jedynie tylko z oparciem o własny port polski i opierając się tylko o handel pomiędzy Polską a krajami zamorskimi.

Posiadamy więc zasadnicze warunki dla powstania wielkiego handlu.

O ile jesteśmy w stanie zapewnić statkom naszym obiekt przewozu, czy to w postaci ludzi, czy też towarów, niema obawy żeby żegluga nasza nie mogła prosperować.

Otóż dziś istnieje n. p. wielki ruch osobowy pomiędzy Polską a Ameryką Północną, możnaby go wykorzystać dla założenia polskiej linii okrętowej — niestety konkurencja silna i bezwzględna nie dałaby noworodkowi temu żyć. Statki te zapewne puste musiałyby wracać i nie rentowałyby się. Za mało jest ładunku z powrotem do Polski, a ruch osobowy jest nikły.

Inaczej jest z Ameryką Południową, ruch pasażerski emigracyjny do Brazylii i Ar-



Polski statek handlowy „WAWEL“ w Gdańsku.

Ruch handlowy rozwinąć się musi. Posiadamy przecież w kraju bogactwa w nadmiarze, które eksportować musimy, wystarczy tylko wspomnieć o zbożu, węglu, ropie, soli, o przemyśle włókienniczym i żelaznym i t. p. Wszystko to powinniśmy w jaknajwiększych ilościach eksportować, aby tem samem przyczynić się do wzmocnienia bilansu płatniczego naszego kraju, przez napływ walut mocnych.

A surowce, jakich nasz przemysł potrzebuje i nawozy sztuczne niezbędne dla rolnictwa importować musimy, import ich opłaci się nam z nawiązką.

gentyń wcióż wzrasta, a równocześnie ożywia się handel z tymi krajami. Polska posiada towary, których brak w Ameryce Południowej i odwrotnie potrzebuje takich, jakie posiada Ameryka Południowa. A więc, pomiędzy Polską a tym krajem będzie zawsze ruch osobowy i towarowy, i to w takich rozmiarach, że stała komunikacja morską pomiędzy niemi, według wszelkiego prawdopodobieństwa będzie bardzo rentowną.

Istnieje już nawet projekt stworzenia takiej polskiej linii, która wywozić ma przede wszystkim emigrantów do Brazylii i Ar-

gentyny, a przywozić do Polski kawę i inne artykuły kolonialne.

Lecz także z krajami bałtyckimi, z Anglią i Francją stosunki nasze handlowe coraz to się zwiększają, wzrasta nasz eksport do tych krajów. A więc opierając się na przewozie towarów, a równocześnie i na dowożeniu emigrantów, którzy przez te wielkie światowe porty we Francji i Anglii udają się do Ameryki, powstać i tu może pomocnicza polska linja okrętowa, która zapewne pracowaćby mogła ze znacznymi zyskami.

Rzecz jasna, że sami sobie w dzisiejszych finansowo ciężkich czasach, chociażby małej floty handlowej, stworzyć nie możemy. Musimy mieć pomoc zagranicy, tak pod względem finansowym, jak i organizacyjnym. Wszak trzeba mieć wyrobione stosunki handlowe, by statkom swym zapewnić zawsze ładunek i ochronić je przed pływaniem w balaście. Nie jest to wstydem, uczyć musimy się jeszcze dużo od wielkich państw morskich. Ale i rząd musi interesować się rozwojem swej marynarki i popierać ją. Musi swej flocie zapewnić pewne przywileje przed flotami innych narodowości, największy zaś przywilej dla towarzystwa okrętowego, a najtańszy dla rządu, to zabezpieczenie statkom odpowiedniego obiektu przewozu. Rząd musi więc przewóz emigrantów oddać przede wszystkim polskim linjom okrętowym, a tak samo wszelkie towary przywiezione dla potrzeb lub na rachunek Państwa oddane być powinny tylko polskim statkom handlowym.

Dalej, rząd musi się starać, by polskie statki w porcie mogły korzystać z tych udogodnień, jakie im są potrzebne dla szybkiego uzupełnienia zapasu i jaknajrychlejszego wyładowania i naładowania towaru, a to skutecznie może jedynie przez wybudowanie własnego portu.

W normalnych warunkach Rząd przychodzi żegludze z pomocą w znacznej mierze także przez udzielanie kredytów, zapomóg pieniężnych za specjalne w interesie Państwa leżące czynności, a także w formie udzielania specjalnych ulgowych taryf kolejowych i celnych na towary przychodzące i wychodzące na własnych statkach.

U nas, niestety, dzisiejsze warunki finansowe na to niepozwalają. Kto wie, czy to nie dobrze, że żegluga starać się będzie stanąć na własnych nogach i nie liczyć zawsze na pomoc rządu.

Dużą ta nasza flota handlowa dotychczas jeszcze nie jest. Posiadamy zaledwie 26 statków o pojemności razem około 13.000 ton, ale i ta mała flota powinna być postawiona na solidnych podstawach, zaciętą walką o konkurencję zdobyć musi ona sobie pracę i zarobek. W tym poczynaniu rząd popierać ją musi, jeśli nie inaczej, to chociażby moralnie.

Niewolno nam zapominać, że nasza marynarka handlowa to niemowlę, które musi stawiać krok za krokiem, by z czasem dopiero chodzić jak dorosły. — Niewolno nam marzyć odrazu o wielkich planach, potężnych okrętach. — Tak jak rodzice dbają o zdrowie i dobre wychowanie dziecka, tak samo całe społeczeństwo i rząd musi się opiekować młodą naszą marynarką, która pomału dorastać musi. Lecz zacząć musimy od małego, małymi, nielicznymi statkami w żegludze przybrzeżnej, a dopiero stopniowo przejść do coraz to większych statków, wysyłając je do coraz to dalszych krajów.

Większość naszych towarzystw okrętowych zaczęła zupełnie dobrze od małego i rozwija się stopniowo, pomału, lecz na solidnych podstawach.

Były także robione próby niezbyt przemyślane, obliczone na wielką skalę, — niestety, skończyły się one fiaskiem i zmarnowaniem olbrzymiego kapitału naszych rodaków w Ameryce. — Towarzystwo, jakie tam powstało, zakupiło od rządu na kredyt aż 7 wielkich statków i zbankrutowało, nie mogąc zapłacić zaległych rat w określonym terminie. Statki odebrane zostały z powrotem przez rząd amerykański, a cały kilkumilionowy kapitał w dolarach przepadł.

Wiemy, że nasi rodacy w Ameryce mają żal do rządu polskiego, że nie pospieszył z ratunkiem. Lecz cóż rząd polski mógł uczynić, pieniędzy sam nie posiadał, a o jakiegokolwiek interwencji dyplomatycznej mowy być nie mogło, gdyż oficjalnie towarzystwo to było amerykańskie, a statki pod banderą amerykańską.

Słyszymy, że obecnie wniesiony ma być do Parlamentu w Waszyngtonie projekt bilu, któryby temu towarzystwu chociażby częściowo zwrócił statki, a biednym drobnym akcjonariuszom ich ciężko zarobiony, a tak łatwo odebrany pieniądz. Bil ten rzeczywiście może mieć szanse przyjęcia, gdyż rząd amerykański nie tylko zabrał całą wpłaconą ratę w wysokości kilku milionów dolarów, ale i wszystkie statki odebrał z powrotem.

Gdyby zaś towarzystwo to statki swe nawet w małej liczbie dostało z powrotem, wtedy, mamy nadzieję, nie wejdzie drugi raz na tak mylnie obraną drogę, lecz znacznie od małego na wodach europejskich, między Polską a innymi krajami Europy, i dopiero mając mocny fundament pod nogami przejdzie do dalszych planów, do żeglugi transatlantyckiej.

Było już sporo osób, które zajmowały się żegluga i chciały cokolwiek stworzyć dla naszej marynarki. Jeśli nie wszystkie poczynania przyniosły spodziewane owoce, nie trzeba ludzi obwiniać o złą wolę — trudno, musimy i my beknać. Ale zrobiono także dużo dobrego i pozytywnego. Nasze małe przedsiębiorstwa żeglugowe pewnym krokiem kroczą naprzód, z żeglugi dzikiej towarowej przejdą zapewne już w niedalekiej przyszłości na regularną i pasażerską, a stamtąd już znowu tylko nie wielki krok jeszcze do transatlantycznych linii.

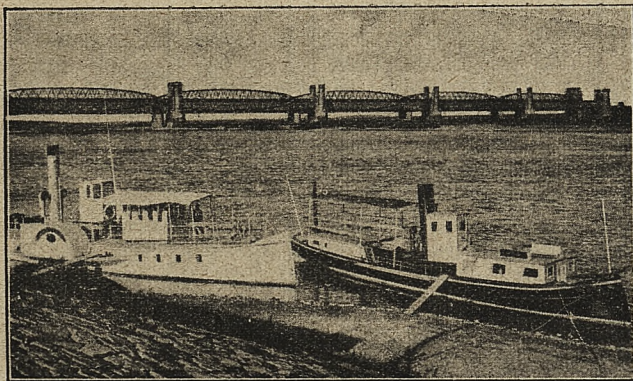
O ile rozwiną się tylko stosunki handlowe, wtedy i flota handlowa w szybszym tempie wzrastać będzie. Dziś niechętnie dają pieniądze na żeglugę, która nie da więcej nad 10 — 20 procent; wolą gotówką obracać w kraju i mieć kilkaset procent zarobku. Lecz te nienormalne czasy się skończą — wtedy żegluga uchodzić będzie za dobry interes. Na tą chwilę czekamy, lecz nie czekajmy nieczynnie; przygotowujmy się na tę lepszą chwilę, kiedy wielcy

kupcy będą mieli na tyle siły, by oderwać się od pośredników innych narodowości i by uprawiać handel bezpośrednio z śródziemnymi bogactwami zamorskiego. Personal rząd przygotowuje — uczniowie w Szkole Morskiej w Tczewie otrzymują troskliwą naukę, a praktykę nabywają na morzu na ładnym żaglowcu „Lwów”, na pokładzie którego odbyli pierwszą podróż do Ameryki Południowej. Przyczynili się w ten sposób do nawiązania bliższych stosunków z Brazylią, do której niezawodnie już w bliskim czasie powrócą na polskich parowcach, jako polscy marynarze.

Otóż marynarzy mamy, czekamy na statki i na nawiązanie wielkich bezpośrednich interesów handlowych.

Początki polskiej floty handlowej są poczynione, trzeba nam tylko jeszcze nieco więcej zrozumienia sprawy morza i oswojenia się z tą myślą, że jesteśmy narodem wielkim, który musi wykorzystać ten swój wolny dostęp do morza, dla wzięcia udziału w tych olbrzymich bogactwach, jakie przedstawia wszechświatowy handel.

Naród bez floty nie jest narodem wolnym, a szeroki świat go



Polskie Statki Pasażerskie w Toruniu.

nie zna.

Lecz Polska chce być znaną wszędzie, i będzie znaną, o ile pokazywać się będą we wszystkich portach świata statki polskie pod banderą Najjaśniejszej Rzeczypospolitej.



# Spis morskich statków handl. polskich.

NAZWA STATKU	RODZAJ STATKU	Pojemność brutto tonn	WŁAŚCICIEL
1. „Lwów“	statek szk. żag. z mot.	1.275	Rząd Polski
2. „Gedania“	holownik motor.	96	„ „
3. „Polluks“	holownik parowy	80	„ „
4. „Kastor“	„ „	90	„ „
5. „Wawel“	parowiec	811	Tow. Akc. „Sarmacja“
6. „Wisła“	„	634	„ „ „
7. „Warta“	„	618	„ „ „
8. „Bug“	„	687	„ „ „
9. „Wilno“	„	579	p. Dunin Slepść
10. „Ville de Nice“	„	687	„ „
11. „Ville de Toulon“	„	672	„ „
12. „Gdynia“	„	733	Tow. żegl. „Lechja“
13. „Hanamet“	„	3.302	p. Grünblatt
14. „Gazolina“	szkuner motorowy	127	Zw. Producentów Naftowych
15. „Wellington“	parowiec	1.964	p. W. Czamański
16. „Ajaks“	„	100	Tow. Akc. „Gryf“
17. „Monika“	parowiec osobowy	312	„ „ „
18. „Abdank“	parowiec	200	„ „ „
19. „Nadina“	„ tow.	611	Dr. M. Jeruzalski
20. „Józef English“	motorowiec	750	Tow. Akc. „Biały Orzeł“
21. „Halina“	szkuner żaglowy	100	p. Szworc
22. „Anna“	Żaglowiec	ponad	Własność prywatna
23. „Ekonomja“	„	50	„ „
24. „Eugenja“	„	ton	„ „
25. „Helena“	„	każdy	„ „
26. „Henryk“	„	„	„ „
27. „Leopold“	„	„	„ „
28. „Marta“	„	„	„ „

Razem 28 jednostek o pojemności koło 14.800 tonn brutto.

Nie wliczone tu są kutry rybackie.



Modele statków nagrodzone na konkursie urządzonym przez Ligę Żeglugi Polskiej (Patrz opis w Kronice)



Bitwa dużej floty wojennej na pełnym oceanie.

CHARLES C. PAINE.

## Uwagi o Marynarce Amerykańskiej.

**M**arynarze odegrali ważną rolę w powstaniu i ukształtowaniu się narodu amerykańskiego. Z małych osiedli w trzy nastu dawnych kolonjach, założonych trzydziestu lat temu na zachodnich wybrzeżach Atlantyku powstała olbrzymia potęga Stanów Zjednoczonych Ameryki, liczących dzisiaj ponad sto milionów ludności. Do rozwoju i bogactwa tego kraju przyczynili się w znacznym stopniu marynarze.

Wszystkie kolonie wyżej wspomniane były założone i zamieszkałe przez anglików, za wyjątkiem osady holenderskiej New Amsterdam, przy ujściu rzeki Hudson, którą jednak później Anglicy również zdobyli i przemianowali na Nowy Jork.

Anglicy od dawien dawna byli dzielniemi żeglarzami, nie więc dziwnego, że i dzisiaj morze jest ich żywiołem. Pierwsi koloniści przywieźli ze sobą do Ameryki zamiłowanie do morza, budowali łodzie, statki i okręty, przyczyniając się w ten sposób do rozwoju ogólnego dobrobytu ludności.

Ponieważ rzeki, zatoki i morza obfitowały w ryby, rybołówstwo odrazu zainteresowało pierwszych osadników. Było ono źródłem bogactwa, ogromnie się rozwinęło. Na wschód od Nowej Anglii, przy wybrzeżach Nowej Funlandji są olbrzymie przestrzenie pełne zawsze ryb.

Rybołówstwo na oceanie Atlantyckim przyciągało śmiałych, zdecydowanych i zręcznych marynarzy, którzy lepiej czuli się na morzu, aniżeli na lądzie. Flota rybacka była doskonałą szkołą dla marynarzy amerykańskich, którzy później przynosili się na służbę do rosnącej ciągle floty handlowej.

Przez pierwszych kolonistów zapoczątkowany też został w Nowej Anglii przemysł wielorybi, który z czasem przeniósł się z wysp Nantucket na wody pięciu oceanów i wszystkich siedmiu mórz. Przemysł ten kwitł i rozwijał się do czasu wybuchu wojny domowej, przynosząc bogactwo wszystkim pracującym w nim. Skutkiem jednakże odkrycia nafty i zniszczenia większości floty podczas wojny domowej przemysł ten zupełnie podupadł.

\* \* \*

Ze wzrostem ludności i rozszerzeniem kolonji, które zajmowały się głównie rybołówstwem, uprawą roli i wyrobem surowych materiałów powstała konieczność handlowania nie tylko między sobą, ale także z innymi, odległymi krajami. Urzeczywistnienie tego jednak wymagało większych i lepszych okrętów, jak również lepszych marynarzy. Kolonie zaspakajały wszystkie zapotrzebo-

wania w tym kierunku, przyczyniając się do rozwoju handlu zagranicznego.

Powstał bardzo rozległy handel z Indjami. Liczba i wielkość okrętów rosły stale, coraz więcej ludzi poświęcało się żegludze, kupcy i właściciele okrętów działalnością swoją dosięgali coraz dalszych krajów, wysyłali wyroby swe, a szczególnie tytoń do Anglii i innych krajów europejskich, a sprowadzali duże ilości towarów potrzebnych w Ameryce.

Flota handlowa kolonii przybrała wkrótce rozmiary potężne, a oficerowie jej i marynarze zaletami swemi wzbudzali zawiść w Anglii. Kupcy angielscy widzieli wymykający im się z rąk handel zamorski, a szczególnie z Indjami Wschodnimi.

Anglia wydała cały szereg przepisów, które miały przeszkodzić rozwojowi kolonii na polu handlu zagranicznego i zapobiec krążeniu okrętów amerykańskich, które ukazywały się już w znacznej liczbie we wszystkich portach zagranicznych. Tym to sposobem próbowała Anglia zahamować współzawodnictwo okrętów kolonii, nie mogąc tego uczynić inną drogą. Zmusiło to kolonie do buntu i było główną przyczyną rewolucji amerykańskiej.

W czasie tej rewolucji kolonie nie miały okrętów wojennych, podczas gdy Anglia posiadała potężną flotę. Amerykanie przy pomocy swych okrętów, przystosowanych do celów wojennych, obsługiwanych przez najlepszych żeglarzy, jakich tylko wówczas świat znał wyrządzili jednak wiele strat angielskiej marynarce handlowej. Marynarz amerykański spisywał się dobrze w walce z marynarzem angielskim i w spotkaniach takich zwykle był zwycięzcą, o ile przewaga liczebna nie była po stronie przeciwnej.

John Paul Jones w swoich starych okrętach handlowych, prymitywnych i powolnych, przerobionych na wojenne, tak długo nękał brzegi Angli, wyzywał całą ma-

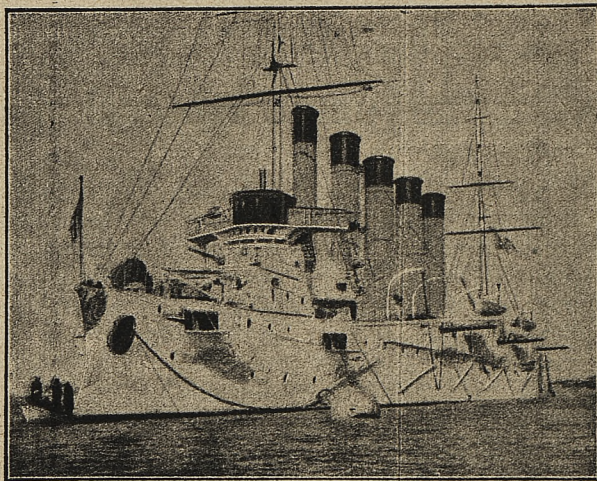
rynarke angielską i dopóty następował lwu brytyjskiemu na ogon, aż zmusił go do pokornej prośby o litość. To też za czyny swoje Jones jest czczony przez amerykan, jako wielki bohater narodowy.

Po wojnie o niepodległość, Ameryka w dalszym ciągu organizowała i rozbudowywała swoją flotę handlową oraz rozgłębiała swój handel zagraniczny. Wzbudzało to zazdrość najpotężniejszej rywalki w handlu wszechświatowym, Anglii, która zmuszeniem marynarzy amerykańskich do służby w angielskiej flocie wojennej wywołała znowu wojnę w r. 1812.

Podczas tej wojny marynarze amerykańscy odznaczyli się jeszcze więcej, a czyny bohaterskie niewielkiej stosunkowo floty zapisane zostały złotymi zgłoskami na kartach historii amerykańskiej.

Ameryka nigdy nie myślała o utrzymaniu regularnej armji, zawsze spoglądała na żołnierza zawodowego z małym szacunkiem, wysoko natomiast ceniła i poważała marynarzy swoich, wiedząc ile im zawdzięcza.

Wokresiemie dzy wojną w r. 1812 a wojną domową (1861-65) Stany Zjednoczone rozwijały się i prosperowały świetnie;



Wielki Statek Wojenny Amerykański.

panowanie swe rozszerzyły na połowę kontynentu amerykańskiego aż po za Missisipi i ostatecznie opanowały Kalifornię nad oceanem Spokojnym, do której można się było dostać ze wschodnich stanów jedynie żaglowcami drogą na przylądek Horn.

Handel, przemysł i marynarka amerykańska rozwijały się w dalszym ciągu pomysłnie, ta ostatnia opanowała nawet handel wszechświatowy, pozbawiając Anglię tytułu „władczyni mórz”. Do szczytu rozwoju swej floty żaglowców i przewagi na morzu doszła Ameryka w 1855 roku. Złoty okres ten zaznaczył się szybkim powstaniem na północy dużych przedsiębiorstw przemysłowych, szczególnie w Nowej Anglii, gdzie liczne rzeki dostarczały siły

wodnej, co łącznie z nowo wynalezioną wówczas maszyną parową było podstawą do założenia olbrzymich fabryk wyrobów wełnianych i bawełnianych oraz obuwia. Fabryki te zostały założone i finansowane kapitałem zdobytym przez wielkich kupców posiadających duże floty żaglowców na morzu, przez handel zagraniczny. Dostarczały im dodatkowych ładunków dla okrętów odpływających do wszystkich portów świata.

W ten sposób bogacili się właściciele okrętów i marynarze; bogactwo to następnie przypadło również w udziale przemysłowi i wreszcie przeniosło się na cały naród amerykański.

Przed 1861 rokiem, gdy rozpoczęła się wojna domowa, żaglowiec coraz więcej ustępował parowcowi. Podczas gdy północne i południowe stany walczyły między sobą Anglja udoskonalała budowę parowców, przy pomocy których opanowała handel wszechświatowy, chociaż przez pewien czas konkurowały z nią Niemcy.

Okres wojny domowej oznacza początek końca nie tylko wspaniałej floty żaglowców, ale i upadek handlu zagranicznego. Upadek ten został spowodowany nieomal że całkowitem zniszczeniem floty wielorybiej oraz znacznej części handlowej oraz tem, że Anglja budowała u siebie i sprzedawała tanio doskonałe szybkie żaglowce. Kupcy zaś północni mając sporą flotę nieumiejętnie jednak wzięli się do organizowania handlu zagranicznego.

Po ukończeniu wojny Ameryka zupełnie zmieniła politykę, zaniedbała morze i handel, które dotąd były dla niej kopalnią złota, a całą uwagę zwróciła na nowe Eldorado, a mianowicie na zachodnią część kraju, mało dotąd znaną i eksploatowaną. Kapitałiści i przemysłowcy północni wzbogaceni wskutek wojny pozostawili swe nieliczne okręty własnemu losowi, niewiele starali się o budowanie parowców, zwracając całkowitą uwagę na zbyt dla swych towarów na rynku wewnętrznym.

Wielki handel zagraniczny Ameryki, jak również i flota handlowa upadły zupełnie i do czasu wojny światowej nie dały znaku życia. Pomysłowi niemcy i anglicy wwozili do Ameryki co chcieli i wywozili co im było potrzebne na własnych okrętach. Tylko rybołówstwo rozwijało się w dalszym ciągu. Przybrzeżna jednak flota zmniejszyła się ustępując miejsca kolejom żelaznym, które starały się całkowicie opanować transport towarów z jednego portu do drugiego.

Krótko mówiąc, w okresie między wojną domową, a wojną światową Ameryka zadawalała się przemysłem i handlem, które pracowały wyłącznie dla potrzeb rynku wewnętrznego.

W okresie tym jednakże Ameryka utrzymywała nowoczesną flotę wojenną nie tyle z przekonania o jej konieczności, ile ze względu na tradycje przeszłości. Flota wojenna zawsze mogła liczyć na otrzymanie od społeczeństwa funduszków potrzebnych na swoje utrzymanie. Młodzi ludzie zaś chętnie zapisywali się do marynarki wojennej.

\* \* \*

Tu wchodzimy w nowy okres historii Ameryki. Ponownie następuje zupełna zmiana polityki, żywotne interesy amerykańskie znowu ześrodkowują się na marynarce. Jest to okres wojny światowej.

Z chwilą przystąpienia Ameryki do wojny wszelkie fabryki zaczęły pracować na olbrzymią skalę, musiały bowiem zaopatrzyć 5,000,000 żołnierzy, gotowych do wyjazdu na pomoc Francji. Aczkolwiek flota wojenna amerykańska była dość duża, to jednak okazała się potrzeba zorganizowania transportu na większą skalę, tembardziej ze względu na częste topienie okrętów przez łodzie podwodne niemieckie.

Ameryka zabrała się do pracy bardzo energicznie, ogromne warsztaty okrętowe powstały w ciągu jednej nocy wzdłuż całego wybrzeża, cała armja zdolnych robotników i najlepszych inżynierów pracowała bez wytchnienia; nie szczędzono kosztów na masową produkcję, stosując jednocześnie najnowsze udoskonalenia. Rezultatem tego było powstanie olbrzymiej floty, złożonej z nowoczesnych okrętów różnego rodzaju.

Niespodziewanie wojna skończyła się. W jakim położeniu znalazła się Ameryka? Już przed wojną rynek wewnętrzny nie wystarczał i kupcy oglądali się za zbytem towarów amerykańskich zagranicą, obecnie zaś skutkiem ogromnie zwiększonej produkcji rynek zagraniczny okazał się niezbędny.

Bo i na cóż zda się Ameryce ta cała flota ogromna, tak odpowiednia do rozszerzenia handlu ze światem? Mogłoby się zdawać, że Ameryka z taką ilością okrętów i towarów na eksport oraz wymianę z zagranicą znajdzie odpowiednie pole dla swej działalności w handlu międzynarodowym.

wym i że znowu powrócą dla niej świetne czasy z połowy ubiegłego stulecia.

Niestety jednak napotyka ona na tej drodze na szereg przeszkód i trudności i choć pięć lat od zakończenia wojny minęło, sprytny i ruchliwy kupiec amerykański nie tylko zdaje się nie wiedzieć, jak te przeszkody i trudności usunąć, lecz nie wie nawet jakiego są rodzaju. Trudno mu zrozumieć, że musi pierwszy wyjść zagranicę i zorganizować tam odpowiedni aparat dla sprzedaży swoich towarów i sprowadzania wzamian innych.

Przez czas swej długiej jakby pustelniczej egzystencji od 1865 do 1914 r. pod osłoną muru chińskiego, którym jest taryfa celna kupiec amerykański zdawał się zupełnie zapomnieć o tem, jak prosięowały interesy w Nowej Angji przed r. 1860 i ciągle ludzi się tem, że kupiec zagraniczny przyjedzie do Nowego Jorku i będzie kupował towary za gotówkę, jak przed wojną.

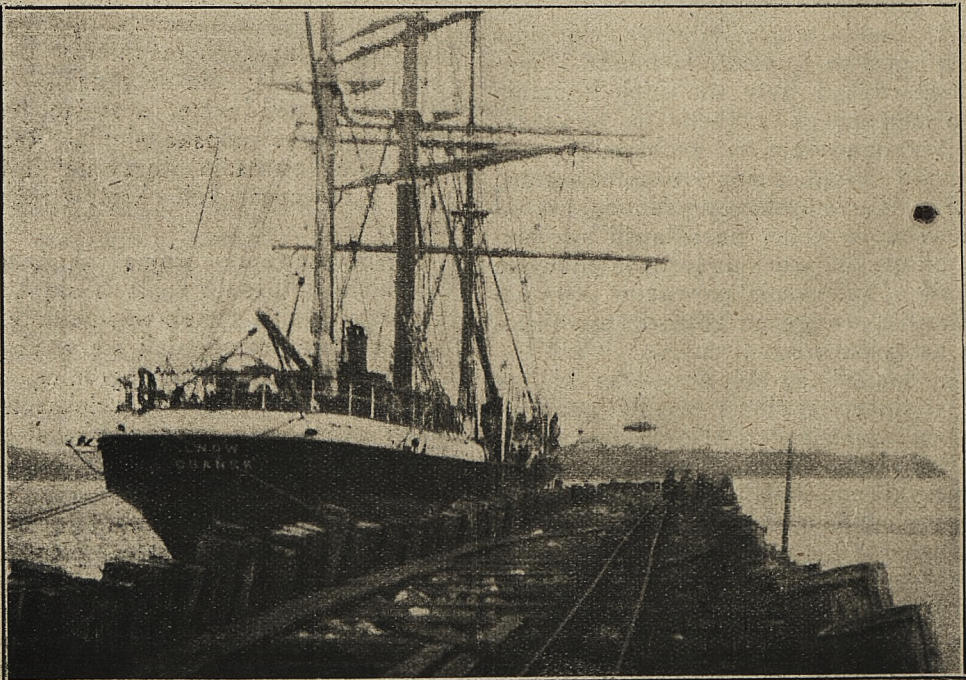
Normalny handel zagraniczny i transport towarów wymagają nie tylko należycie zorganizowanej floty i odpowiedniej ilości towarów na zbyt. Potrzeba do tego odpowiednich stosunków bankowych i fachowych agentów, przychylniej obsługi konsulatów, posiadania własnych filji, przedstawicielstw i odpowiednich ludzi celem znalezienia rynków zbytu w obcych krajach. Kupcy amerykańscy dawnych czasów utrzymywali takie agencje zagranicą, które pro-

sperowały doskonale. Amerykanom dzisiaj również powiedzie się, o ile zrobią to samo.

Przez ostatnie cztery czy pięć lat rząd amerykański, posiadając ogromną flotę, której nie mógł ani sprzedać, ani rozdać, starał się ją eksplo'ować mniej lub więcej skutecznie, jak zresztą wszystkie rządy, gdy zabiorą się do prowadzenia przedsiębiorstw. Usiłowania te nie zostały uwieńczone wielkiem powodzeniem w przewożeniu ładunków, lepszy skutek osiągnięto przy przewożeniu pasażerów. Usiłowania rządu w tym kierunku mogą jednak być tylko czasowe i wcześniej czy później zostaną zastąpione przez inicjatywę prywatną.

Wszystko wskazuje na to, że zbliża się przebudzenie kupców amerykańskich z targu, który ich opanował i zaczną oni pracować energiczniej na polu handlu zagranicznego.

Wszystko przemawia też za tem, że wówczas i Polska weźmie poważny i ożywiony udział, tak dawno oczekiwany, w handlu zagranicznym, co przyniesie korzyść dla obu krajów. Jasnym jest, że Ameryka będzie zmuszona szukać zagranicznych rynków. Miejmy więc nadzieję, że wkrótce do portów polskich będą zawiąły liczne okręty płynące pod gwiazdzistym sztandarem amerykańskim, jak również, że do portów amerykańskich zaczną przyplwać coraz częściej i coraz większe okręty pod banderą polską.



Statek szkolny „L w ó w” przy molo nowego portu w Gdyni.



KOMANDOR CZESŁAW PETELEŃZ.

## KILKA SŁÓW O MARYNARCE WOJENNEJ.

Cztery lata właśnie minęły od chwili kiedy po raz pierwszy od wieków żołnier polski stanął nad brzegiem polskiego morza i Biały Orzeł rozpostarł nad niem swe skrzydła.

Dla naszej marynarki jest to czwarta rocznica żmudnej pracy organizacyjnej i przygotowawczej, która dopiero z chwilą objęcia Pomorza zyskała realną podstawę.

Już przedtem od pierwszej chwili Zmartwychwstania, garstka oficerów polaków przybyłych z flot państw zaborczych podjęła z zapałem tę pracę i walcząc z niezliczonymi trudnościami starała się stworzyć podwaliny naszej przyszłej żeglugi morskiej i koniecznej do jej ochrony siły zbrojnej na morzu. Wiele tych wysiłków, których rozmiary kiedyś może bezstronny historyk należycie oceni, poszło na marne, gdyż nie wszystkie słuszne nadzieje i dążenia w kwestji „wolnego dostępu do morza“ ziściły się na koniec. W każdym razie z chwilą objęcia w posiadanie Rzeczypospolitej przyznanego jej skrawka wybrzeża byliśmy tak daleko, że przejęcie i utrzymanie w ruchu wszystkich na wybrzeżu istniejących instytucji i urzędzeń mogło się odbyć sprawnie i bez zwłoki. Od tej zaś chwili wstąpiliśmy w fazę już praktycznego zastosowania zawczasu obmyślonych zamierzeń.

Dziś warto rzucić okiem na dorobek tej czteroletniej pracy, który jakkolwiek jest skromny, to przecie stanowi już bardzo poważny fundament dla dalszego rozwoju naszych spraw morskich. Jeżeli zaś zważywszy trudne warunki finansowe, które panowały w tem czterolecu oraz tę okoliczność, że przeszło połowa tego okresu była czasem ciężkiej wojny, to zaiste dorobek ten nie przedstawia się zbyt błaho.

Nie możemy wprawdzie twierdzić, że posiadamy już flotę przedstawiającą jakąkolwiek wartość bojową. Owszem, musimy sobie powiedzieć otwarcie, że dwie kanonierki, cztery wyławiacze min (trawlerzy), sześć tor-

pedowców i kilka mniejszych jednostek pomocniczych nie są w możności bronić naszego wybrzeża ani naszych linii komunikacyjnych. Natomiast jako materiał szkolny, ćwiczebny, mają one bezsprzecznie wielką wartość, aczkolwiek i do tego celu nie zupełnie jeszcze wystarczają. W każdym razie pozwalają one, jakkolwiek z trudem, przygotować personel dla pełnowartościowych jednostek, które będziemy musieli nabyć skoro tylko naprawa skarbu stanie się faktem dokonanym. Ale i wtenczas okręty te nie będą bez wartości, gdyż będą zawsze bardzo dobrze służyły dla celów pomocniczych i szkolnych, więc wyłożone na ich nabycie koszta nie były zbyt znaczne.

Ale jednostki pływające stanowią tylko drobną część całego czteroletniego dorobku. Powstała w tym okresie oficerska szkoła marynarki wojennej w Toruniu, która działa sprawnie i w tym roku da nam znów około 20 młodych oficerów. Istnieje szkoła specjalistów mar. woj. w Świeciu, którą przysposabia fachowców szeregowych dla różnych gałęzi służby morskiej jak: maszyniści, motorzyści, palacze, sternicy, sygnaliści, minierzy, artylerzyści, torpedyści etc. Istnieje szkoła radjotelegrafistów i szkoła nurków, powstały warsztaty w Modlinie, Pucku i Piń-



Komandor Czesław Petelenz  
Szeł Sztabu Marynarki Wojennej

sku, zapoczątkowano lotnictwo morskie, a last but not least został zorganizowany cały potrzebny aparat kierowniczy i administracyjny.

Jeżeli dodamy do tego flotylę rzeczną na Wiśle i Pinie, która już chlubnie zapisała się w historii ostatniej wojny, to zaiste nie jest to mało jak na cztery lata walki z trudnościami finansowymi i niestety, trzeba powiedzieć otwarcie, z brakiem dostatecznym zrozumienia i poparcia ze strony różnych czynników wewnątrz i zewnątrz.

Ale dość już tych refleksji retrospektywnych. Rzuciłem je tylko dla ogólnej orientacji i lepszego zrozumienia, gdyż korzystając z uprzejmego zaproszenia Szanownej

Redakcji nie miałem bynajmniej zamiaru pisać historii dotychczasowego rozwoju naszej marynarki wojennej.

Chciałbym natomiast wyjaśnić te kwestje, które jak mnie poucza doświadczenie nie są wszystkim znane, lub znane tylko w oświeceniu tendencyjnie fałszywem, rozsiewanem przez tych, którym wszelkie wzmocnienie Rzeczypospolitej, a szczególnie wszelkie poczynania na morzu są solą w oku.

Pierwszą i zasadniczą z tych kwestji jest: *czy wogóle jest nam potrzebna siła zbrojna na morzu?*

Pytanie to jest dyskutowane zarówno przez nieprzyjane nam czynniki zagranicą, jak też, niestety, przez wielu współziomków, których patriotyzm gorący zresztą nie ulega żadnej wątpliwości.

Pan Martini, były komandor marynarki wojennej niemieckiej napisał na ten temat szereg ciekawych artykułów w „Danziger Zeitung“, w których stara się dowieść, że Polska nie jest w możności stworzyć marynarki, a nawet nie szczędzi krokodylich łez nad smutną przyszłością, którą sobie przez tak, jego zdaniem, przewyższające jej siły przedsięwzięcie, gotuje.

Już sam fakt, że tego rodzaju teza jest stawiana ze strony niemieckiej, powinienby wystarczyć za dowód jak potrzebna nam jest marynarka wojenna.

Wśród naszych współobywateli również niestety aż nazbyt często słyszeć się dają głosy przeciwne dążeniom do tworzenia floty. Uzasadnienia są różne. O ile jeszcze wysuwane są względy oszczędności, koniecznej w obecnych warunkach, to są one po części słuszne. Nikt trzeźwo myślący nie będzie chciał w tej ciężkiej chwili obciążać skarbu, a temsamem płacących podatki obywateli, wygórowanemi żądaniami na jakieś fantastyczne plany. Ale z drugiej strony byłoby błędem nie do darowania odmawiać marynarce środków potrzebnych na utrzymanie tego, co już posiada i na

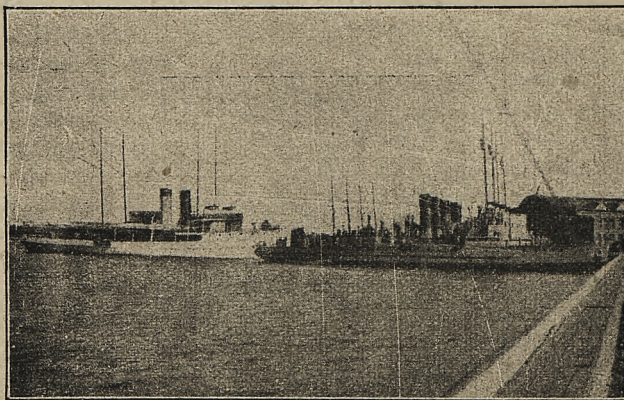
przygotowanie solidnych podstaw przyszłej floty wojennej.

Flota nie może być zaimprovizowana w ostatniej chwili, lecz musi być mozolnie przygotowywana przez długie lata. Na długą metę nie możemy jednak tej sprawy odkładać, lecz musimy wyzyskać tę szczęśliwą okoliczność, że posiadamy jeszcze szereg doświadczonych oficerów, którzy mogą tę pracę przygotowawczą wykonać i wyszkolić swoich następców.

Gorzej jest, że wielu nie docenia wartości posiadanego wybrzeża i sądzi, że jest ono tak znikome, iż nie potrzebuje wcale floty do swej obrony.

Twierdzenie to zawiera dwa zasadnicze błędy: 1) posiadanie floty i jej rozmiary nie zależą bynajmniej od długości linii brzegowej; 2) zadaniem floty nie jest bezpośrednia obrona wybrzeża.

Jedynym kryterjum, czy dany kraj musi mieć flotę wojenną jest nie długość brzegów morskich, lecz zależność od przywozu materiałów w czasie wojny z krajów sprzymierzonych, czy neutralnych. Teoretycznie kraj przytykający na olbrzymiej przestrzeni do mo-

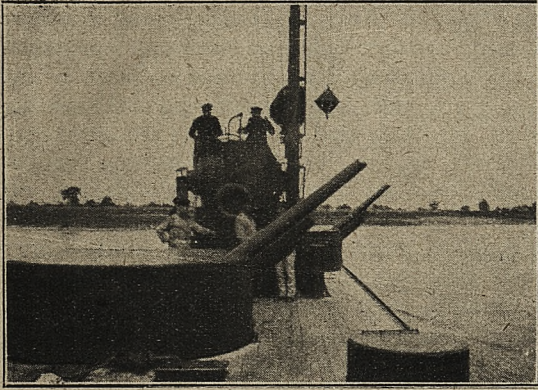


Statki Wojenne Polskie na postoju w Gdańsku.

rza, jak np. Stany Zjednoczone, mógłby obejść się bez floty, gdyby wszystko czego potrzebuje do prowadzenia wojny i do zaopatrzenia na cały czas jej trwania swej ludności, mógł dostarczać z własnych zasobów surowców i przez własny przemysł. Takiego idealnego kraju jednak niema, a najmniej jest nim Polska, która dzięki swojemu położeniu geograficznemu może być zupełnie lub w znacznej mierze odcięta od sprzymierzeńców i neutralnych na drogach lądowych. Doświadczaliśmy tego dotkliwie podczas ostatniej wojny. Dla Polski jest przeto ten skrawek posiadanego wybrzeża morskiego kwestją — *to be or not to be*.

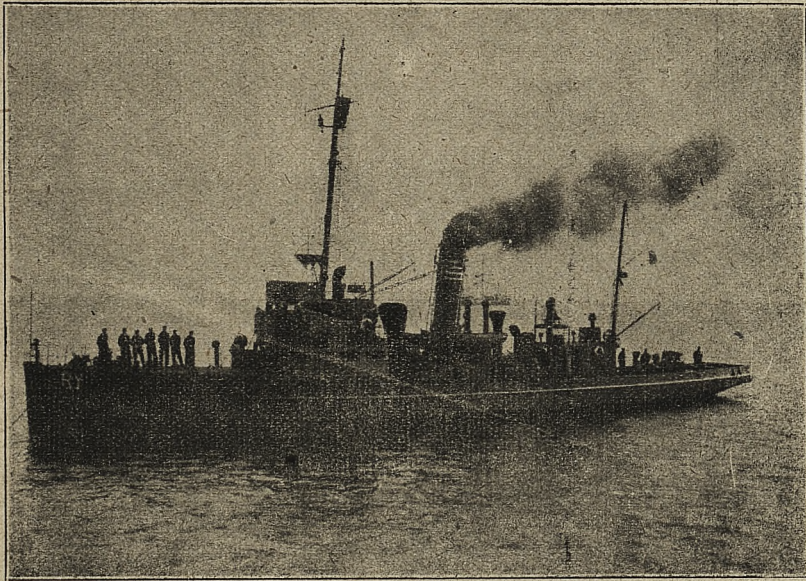
Gdyby jeszcze państwa, z którymi konflikt zbrojny jest możliwy były czysto kontynentalne i nie posiadały żadnej floty, to i my bez niej obejść byśmy się mogli. Ponieważ tak jednak nie jest, więc i my mu-

# Polska Flota Wojenna

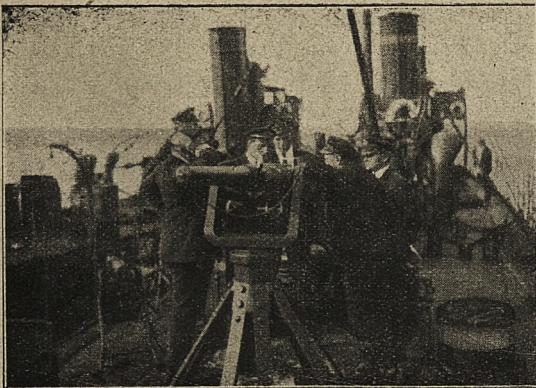


*Fot. A. Filanowicz*  
Ćwiczenia Monitora Rzecznego na Panie.

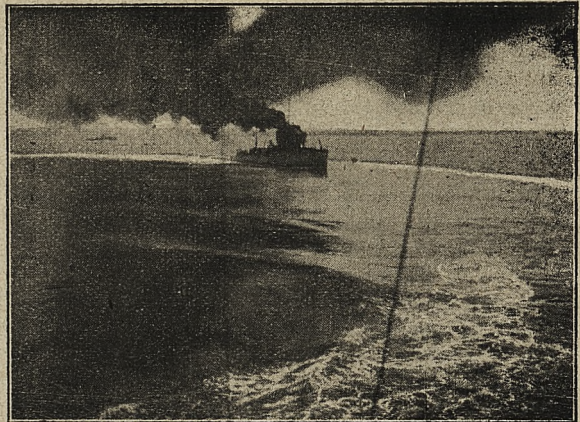
*Fot. A. Filanowicz*  
Torpedowiec Polski wracający z ćwiczeń do Portu.



Polski Wylawiacz Min (Trawler).



Działo szybkostrzelne na statku Woj. Polskim.



Torpedowiec Polski na Pełnem Morzu.

simy ponieść tę ofiarę i stworzyć siłę zbrojną na morzu, gdyż od niej zależy nasze istnienie.

Dla każdego obywatela jest zupełnie zrozumiałe, iż musi dawać grosz na obronę przeciwgazową i lotniczą. A czyż nie straszniejszym od gazów i bomb jest głód i przegrana wojna z powodu braku amunicji i różnych środków do jej prowadzenia?

Nie w celach zaczepnych potrzebujemy floty, lecz dla zabezpieczenia naszego dowozu.

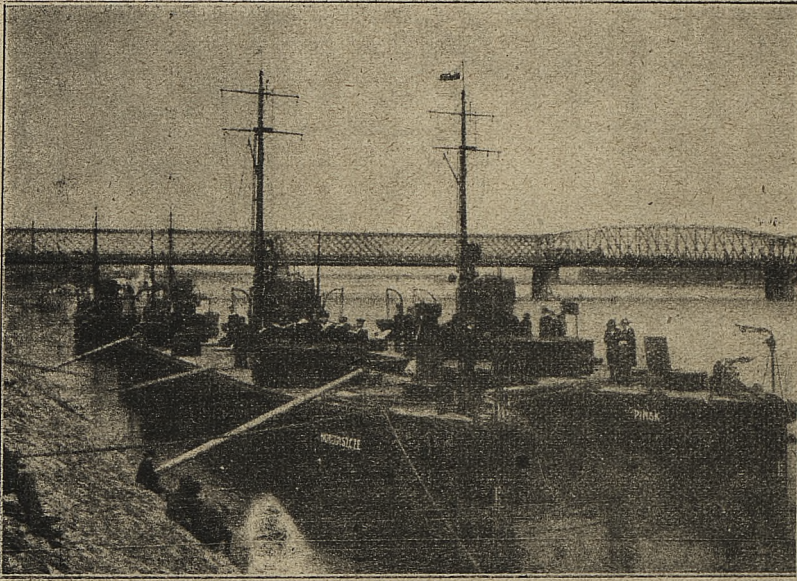
Wielkość tej floty i jej skład zależy jedynie od rozciągłości linii komunikacyjnych morskich i od siły morskiej naszych przypuszczalnych przeciwników.

Zupełnie niezależną jest ona od wielkości wybrzeża i od wielkości floty handlo-

wydatków państwowych, które wynosiły wydatki na marynarkę wojenną w r. 1923.

Jednym z argumentów, którym walczą przeciwnicy floty wojennej jest również kwestja rozbrojenia na morzu wysuwana z różnych stron i znajdująca wyraz w t. zw. Konferencjach rozbrojeniowych. Mówi się więc, że poco wydawać pieniądze na okręty wojenne, skoro i tak nastąpi ogólne rozbrojenie. Niestety bardzo jesteśmy dalecy od tej złotej epoki, która być może kiedyś w dalekiej przyszłości nastanie, kiedy wojny będą przeżytkiem, znanym tylko z historii.

Obecnie wszystkie tw. traktaty rozbrojeniowe, mają na celu jedynie ograniczenie zbrojeń i temsamem zmniejszenie nieproduktywnych wydatków. Czyż można jednak zmniejszać coś, co jeszcze nie istnieje?



Monitory Rieczne przy Moście Kierbedzia na Wiśle.

wej. Wszystko jedno czy transporty będą szły pod ojczyzną czy pod obcą banderą, muszą one być bronione.

Jaka na to potrzebna jest flota i z jakich powinna składać się jednostek nad tem nie mogę się z różnych przyczyn tutaj rozwinąć, zaznaczę tylko, że stworzenie potrzebnej do powyższych celów floty nie przekracza naszych sił i możliwości, o ile tylko środki będą na ten cel dawane konsekwentnie i stale, chociażby narazie w bardzo skromnym zakresie. A czyż można już skromniejłożyć na sprawę od której nasza przyszłość zależy niż te 0,4% ogólnych

je? A nasza siła zbrojna na morzu jest na razie dopiero „muzyką przyszłości”.

Ograniczenie zbrojeń naszych przypuszczalnych przeciwników powitamy zawsze z radością, gdyż pozwoli nam ono osiągnąć bezpieczeństwo na morzu mniejszym kosztem, ale nie zwolni nas ono bynajmniej od obowiązku poniesienia koniecznych ofiar na flotę.

Wreszcie jeszcze jeden argument przeciwników ojczyznej floty naszej należy rozpatrzyć. Są tacy, którzy się lądują, że obronę naszych komunikacji morskich obejmą nasi sprzymierzeńcy. A któż nam zaręczy, że

mimo najlepszych chęci będą to mogli uczynić? Czy flota ich nie będzie związana innymi bliższymi jej zadaniami, lub czy będzie mogła na czas i w dostatecznej sile pojawić się na Bałtyku?

Trzeba we wszystkich kalkulacjach wojennych brać za podstawę najgorszą sytuację i do niej stosować środki, które muszą być zawczasu przygotowane.

Musimy się starać i bez obcej pomocy dać sobie radę.

A nawet wówczas kiedy będziemy wspomagani na morzu przez jakiegoś potężnego sprzymierzeńca to bez własnej floty obejść się nie będziemy mogli.

Flota sprzymierzona będzie musiała mieć punkt oparcia na naszym wybrzeżu, który musi być już w czasie pokoju przygoto-

W nasze położenie geograficzne i stosunki hydrograficzne wewnątrz kraju sprawiają, że nie tylko na morzu potrzebna nam jest siła zbrojna, lecz również na wodach wewnętrznych.

Jakie znaczenie mają w odpowiednich warunkach oddziały marynarki na rzekach dla operacji armji lądowej, na to liczne znajdujemy w najświeższej historii wojennej przykłady.

Na Dunaju, Dźwinie, Eufracie, na rzekach Flandrii, Belgji i Północnej Francji współdziałały skutecznie flotyle zorganizowane i obsadzone przez personel marynarki wojennej.

W Polsce doświadczenia z 1920/21 r. również imperatywnie wskazują na konie-



Cwiczenia Wojennych Łodzi Motorowych na Wiśle.

wany i zorganizowany, a podczas wojny broniony przynajmniej do chwili przybycia okrętów sprzymierzonych.

Wreszcie i nasze rybołówstwo morskie, które podczas wojny może dostarczać dla ludności i armji cennego pożywienia, wymaga wydatnej ochrony, gdyż inaczej łada stary torpedowiec lub uzbrojony parowiec będzie mógł bezprawnie rozpędzać zajętą połowem flotylę.

Wojna światowa jasno wykazała zależność operacji lądowych od połączeń przez morze. Można śmiało powiedzieć, że armje sprzymierzone wygrały wojnę tylko dlatego, że floty trzymały im drogi morskie otworem, zamykając je równocześnie przeciwnikom.

czność posiadania sił zbrojnych marynarki na wodach wewnętrznych.

Jak widzimy marynarka wojenna nie jest dla Polski tylko „kosztowną zabawką”, jak twierdzą jedni, ani też jakimś wytworem dążeń imperjalistycznych, jak to przedstawiają inni, lecz koniecznością państwową, od której zrealizowania zależy nasza przyszłość i utrzymanie naszej niepodległości.

Nasi „przyjaciele”, jak wspomniany już wyżej p. Martini, starają się bałamuścić opinie twierdzeniem, że Polska nie może nic osiągnąć na morzu, gdyż Polacy nie są narodem morskim, nie posiadają tradycji morskiej i t. p.

Ostatnia w bardzo ciężkich warunkach szczęśliwie i chlubnie odbyta podróż stat-

ku szkolnego „Lwów” do Brazylii niezbiacie kłam zadaje temu twierdzeniu. Zbijają również tę tezę dodatnie, aczkolwiek skromne rezultaty pracy naszej marynarki wojennej — skromne z powodu braku środków materialnych, które w niedostatecznej ilości dotychczas są jej przydzielone.

Wdzięczny jestem Redakcji „Ameryki” za gościnę, a będzie jej zasługą jeżeli tych słów kilka o marynarce wojennej pośpiesznie rzuconych, znajdzie należyty oddźwięk w umysłach łaskawych czytelników i przyczyni się do pogłębienia niestety jeszcze bardzo niejasnych pojęć.

Jeżeli społeczeństwo raz zrozumie powagę sytuacji w jakiej znajduje się Ojczyzna bez marynarki wojennej, jeżeli pokocha morze i wszystkie sprawy z niem związane, to rąk chętnych i wprawnych do pracy na tem polu nie braknie.

A raz stworzona, choć skromna flota wojenna będzie nie tylko naszą ostoją w krytycznej chwili, lecz również jednym z tych czynników, które zwięzając oceany, zbliżają ku sobie narody zaprzyjaźnione.

Węzły przyjaźni łączące nas z Ameryką jeszcze więcej się zacieśnia.

## SZKOŁA MORSKA W TCZEWIE.

Państwowa Szkoła Morska, otwarta w październiku 1920 r. w Tczewie pod Gdańskiem, zakończyła obecnie okres swej organizacji i wypuściła pierwszy zastęp przygotowanych oficerów pokładowych i oficerów mechaników marynarki handlowej.

Tworzona i organizowana była ta pierwsza w Polsce uczelnia morska siłami fachowcami wyłącznie własnymi, które pomimo, że warunki pracy były niezwykle utrudnione przeszkodami natury finansowej, wywiązały się w zupełności ze swego zadania, dzięki czemu nie było potrzeby zwracania się o pomoc do drogo kosztujących instruktorów cudzoziemskich.

Pokonawszy trudności organizacyjne, dyrekcja Szkoły Morskiej walczy jednak nadal ze znacznymi trudnościami finansowymi, gdyż Skarb Państwa nie jest w stanie zaspokoić wszystkich jej potrzeb. Tak n. p. Szkoła nie posiada własnego gmachu i mieści się w wydzierżawionej czasowo przez m. Tczew szkole powszechnej miejskiej, nie posiada jeszcze zupełnie rozwiniętych warsztatów dla praktyki uczniów wydziału mechanicznego, przez co zmuszoną jest częściowo korzystać z warsztatów kolejowych w Tczewie, nie posiada biblioteki fachowej i ogólnej, nie ma własnych gabinetów: fizycznego, chemicznego, mechani-

cznego i elektrotechnicznego, co zmusza ją znowu do korzystania z gościnności miejscowego gimnazjum, które posiada tylko dwa pierwsze gabinety i to nie odpowiadające programowi Szkoły, wreszcie opłata szkolna ustalona została obecnie przez Ministerstwo Skarbu na 300 złp. rocznie, a więc konieczne jest stworzenie całego szeregu stypendjów dla niezamożnych uczniów, oraz zapomóg na ekwipunek i t. d.

Program Szkoły Morskiej w Tczewie dostosowany został do wyjątkowo trudnych warunków w jakich musi się rozwijać nasza flota handlowa. Dlatego też między innymi, otwarto wychowankom szkoły dostęp do wyższych zakładów naukowych, nadając im prawa natury państwowej, w którym to celu obok przedmiotów fachowych na pierwszych dwóch kursach Szkoły,



Gmach Szkoły Morskiej w Tczewie.

przechodzone są również przedmioty ogólnokształcące w zakresie klas VII i VIII szkoły średniej. Tym ostatnim różni się Szkoła Morska w Tczewie od większości szkół zagranicznych marynarki handlowej. Zakres przedmiotów zawodowych wykładanych w Szkole, jakoteż i wymagania państwowych egzaminów teoretycznych i praktycznych, nie ustępują w niczem przeciętnym zagranicznym na najwyższe dyplomy.

Do Szkoły przyjmowani są na zasadzie

ogłędzin lekarskich i wyników egzaminu konkursowego młodzieńcy w wieku 15—18 lat, posiadający świadectwa z ukończenia 6 klas szkoły średniej, którzy ze względu na specjalny charakter obranego zawodu, wychowani są zarówno w Szkole, jak też na okręcie szkolnym „Lwów“ w duchu dyscypliny wojskowej. Uczniowie obowiązani są zamieszkiwać w internacie Szkoły i nosić wyłącznie przepisowy mundur.

Podczas wakacji letnich, kiedy uczniowie wydziału nawigacyjnego odbywają podróż na okręcie szkolnym „Lwów“, a uczniowie wydziału mechanicznego zajęci są praktyką przy kotłach i maszynach na parowcach morskich, lub w warsztatach okrętowych w Gdańsku, Szkoła morska otwiera kursa letnie, przeznaczone wyłącznie dla młodych rybaków morskich, kaszubów z wybrzeża. Ukończenie tych 6-cio miesięcznych kursów uprawnia do otrzymania niższego dyplomu marynarki handlowej. We wrześniu roku ubiegłego kursa te po raz pierwszy wypuściły na podstawie wyników egzaminów państwowych szereg „kapitanów żeglugi przybrzeżnej“.

Jak wynika z protokółów Rady Nadzorczej, Szkoła Morska w Tczewie rozwija się pomyślnie i rokuje na przyszłość jak najlepsze nadzieje, zasługując więc na popar-

cie społeczeństwa, a w szczególności ku-  
piectwa polskiego, tembardziej że powstała  
ona na terenie niedawno przez Polskę  
uzyskanym, gdzie obok w Gdańsku na-  
dal egzystuje i współzawodniczy niemiecka  
Szkoła marynarki handlowej.

Niestety, jak dotychczas poparcie to wy-  
rażało się w bardzo niedostatecznym sto-  
pniu, tak np. w roku bieżącym jedynie m.  
Poznań i Sejmik Powiatowy Tczewski  
uchwaliły kredyty na ufundowanie dwóch stypendjów dla niezamożnych uczniów. A mamy przecież niazliczone przykłady, jak społeczeństwa zachodnie w dobrze zrozumiałym zresztą własnym interesie, nie żałują środków na podobne cele. Czas już chyba wielki potemu, aby i nasze społeczeństwo zostało na tyle uświadomionem, by zrozumieć całą doniosłość rozwoju życia handlowo-morskiego dla rozkwitu gospodarczego Polski, wzrostu dobrobytu i stopnia zamożności ogółu.

To też na tem miejscu apelujemy [do całego społeczeństwa: Niech każdy da, co może, ażeby Szkoła Morska w Tczewie rozwijała się pomyślnie, a uczniowie jej, po skończeniu nauki, gdy pójdą w świat, aby pracować mogli na pożytek całego narodu i państwa, jako [wytrawni marynarze polscy.



Komandor Z. A. Garnuszewski  
Dyrektor Szkoły Morskiej w Tczewie.



„Wileczeta“ ze Szkoły Morskiej w Tczewie.

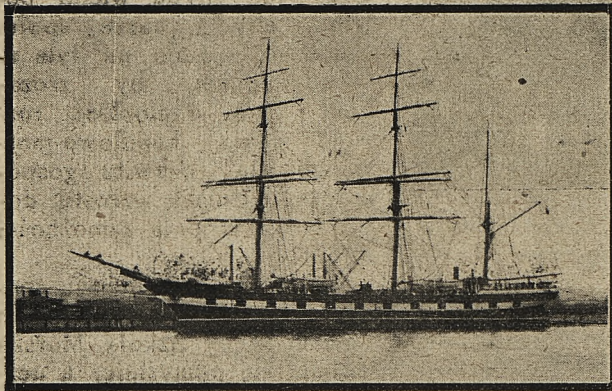
KAPITAN M. STANKIEWICZ.

# 140 DNI NA ATLANTYKU.

## Podróż Statku Szkolnego „Lwów” do Brazylii.

**D**o wyprawienia statku szkolnego „Lwów” w podróż do Brazylii przystąpiono w maju 1923 r.

Wobec tego, że okazało się niemożliwym znalezienie ładunku w ilości 1000 ton bezpośrednio z Gdańska do Brazylii, wypadło przeto zgodzić się na kombinację mniej dogodną, a mianowicie: przyjęto około 300 ton ładunku z Gdańska do Kopenhagi,



„Lwów” przed podróżą do Brazylii.

z tem, że z Kopenhagi, po wyładowaniu, statek odejdzie do leżącego na przeciwnym wybrzeżu Sund'u Limhamn i tam przyjmie ładunek cementu do Brazylii.

Oprócz tego załadowano na „Lwów” w Gdańsku około 20 ton rozmaitych eksponatów wyrobów polskich, 270 pługów i 30 ton sierpów, które przeznaczone były na sprzedaż wychodźcom polskim w Brazylii. Jako kierownik mającej się odbywać w portach wystawy, z ramienia Targów Wschodnich przybył na statek p. Karol Jawec.

23 maja, po zakończeniu długiego dość ładowania, które, wobec różnorodności ładunku, odbywało się w kilku punktach portu gdańskiego, około godziny 2-ej popołudniu odbiliśmy od bulwaru i przy pomocy holownika skierowaliśmy się ku wyjściu z Nowego Portu.

Pożegnanie z krewnymi i bliskimi było dosyć ciężkie, ponieważ wiedzieliśmy,

że mamy długą i nie łatwą podróż przed sobą i że wkrótce rozdzieli nas przestrzeń i nieokreślony czas.

Po wypłynięciu z kanału Nowego Portu i po spuszczeniu pilota na holownik, nie popłynęliśmy od razu dalej na morze, lecz wstąpiliśmy na radę Gdyni, żeby zaznaczyć, że odpływamy od polskiego wybrzeża.

Dyrektor Departamentu Marynarki Handlowej, p. Chrzanowski, który pozostawał dotąd na statku, pożegnał nas krótkim i męskim przemówieniem, poczem zeszedł na oczekujący holownik. Na „Lwowie” na znak pożegnania odsalutowano trzykrotnie banderą.

Około 4-tej po południu statek zaczął płynąć w kierunku morza, a wybrzeże Gdyni, Oksywji oraz wieże Gdańska poczęły się oddalać, nikać i zachodzić mgłą. Jasne dotąd niebo zaciągnęło się posępnyimi chmurami.

O 6-tej minęliśmy półwysep i latarnię Hel, rzucając tęskne spojrzenia na te znane nam pagórki i lasy i dopiero z nastaniem majowej nocy oderwaliśmy wzrok od rodzinnego wybrzeża.

26 go maja przy pogodzie naogół dobrej przybyliśmy do Kopenhagi i stanęliśmy na kotwicy w porcie.



Żałoga „Lwowa” przed podróżą do Brazylii.





Podczas ostatniej podróży „Lwowa” do Brazylii, przy przejściu równika, załoga urządziła na pokładzie maskaradę

Podczas pobytu w Kopenhadze wyładowano eksponaty na ląd i przewieziono je do hotelu Fenix, w którym p. Jawec, przy pomocy dwóch uczniów pracując po dwadzieścia godzin na dobę zdążył na 30 maja przygotować wystawę. W uroczystym otwarciu wystawy wzięli udział: kapitan statku Ziółkowski, poseł nasz hr. Dieduszycki w otoczeniu członków poselstwa i konsulat, wielu dziennikarzy i kupców kopenhaskich. W międzyczasie uczniowie zdołali zwiedzić miasto.

Tegoż dnia, po południu, wypłynęliśmy z Kopenhagi i około 8-mej wieczorem zbliżyliśmy się do moli Limhamn. Zdążyliśmy jeszcze przed zachodem słońca przyjąć pilota, który wprowadził statek do portu.

\* \* \*

Pobyt w Limhamn potrwał dłużej niż spodziewaliśmy się z powodu nieporozumienia z władzami szwedzkimi, które domagały się od nas posiadania szwedzkiego listu pomiarowego, lub też dokonania pomiarów na miejscu, co kosztowałoby drogo.

Ładowanie cementu w ilości 1080 ton zakończono 8-go czerwca. Na kilka dni przed ukończeniem ładowania przywieziono z powrotem na okręt z Kopenhagi eksponaty wystawy razem z dyrektorem i jego pomocnikami.

Z Limhamn nie mogliśmy jednak odplłynąć wcześniej jak 10-go czerwca, gdyż okrętowa radiostacja odebrała wiadomość

o panującym w Sundzie i Kattegacie w dniach 8 i 9-go czerwca szturmowym przeciwnym wietrze. 10-go rano około 8-mej, przy cichej, mglistej i dżdżystej pogodzie wypłynęliśmy z Limhamn, mając przy tak pełnym naładowaniu zagłębienie około 6,5 metra a illuminatory międzypokładu stosunkowo bardzo niewysoko nad poziomem morza (1 do 2 stóp). Licząc się z niebezpieczeństwem dostania się wody do wnętrza statku przez te właśnie illuminatory, kapitan, jeszcze podczas pobytu w porcie wydał rozporządzenie obejrzenia wszystkich i zamknięcia ich na głucho.

Aczkolwiek niewysoka, lecz bardzo gwałtowna i stroma fala wkrótce zaczęła dawać się we znaki, bujając silnie statkiem, który zaczął nabierać wodę burtami. Kilka illuminatorów nie wytrzymało silnego naporu wody i pękły, przepuszczając wodę na międzypokłady, a co najgorsze, wanty podtrzymujące maszty zaczęły się obluźniać, wywołując obawę o same maszty. Wobec tego, kapitan postanowił zawrócić do Sundu dla naprawienia uszkodzeń i przeładowania cementu. Na domiar złego popsuł się i stanął lewy motor utrudniając jeszcze więcej i tak niełatwą sytuację. Pod jednym motorem i kilku żaglami dopłynęliśmy 12-go do duńskiego miasta Helsingör i zarzuciliśmy kotwicę na radzie.

Przez kilka następnych dni trwała nieodpowiednia pogoda dla żaglowców płynących na północ i zachód, to też na radzie Helsingöru zebrało się około 30 statków wyczekujących pogody. Na „Lwowie” wykorzystano ten czas dla naprawienia



Oficerowie i załoga oraz goście na pokładzie „Lwowa” po przybyciu statku do Rio de Janeiro.

uszkodzeń i przeładowanie do międzypokładu około 120 ton cementu.

16-go czerwca, jak tylko powiał wiatr z kierunku południowego, podniesiono kotwicę i pod motorami i żaglami wyruszono znowu do Kattegatu. Tym razem mieliśmy dobry wiatr i naogół łagodną, chociaż zimną pogodę i po tygodniu pływania na morzu Północnem minęliśmy kanał Pas de Calais, wieczorem zaś 23-go czerwca ujrzelśmy wysokie i skaliste wybrzeże Francji. Około północy zarzucono kotwicę na radzie Hawru.

Podczas pobytu w Hawrze przyjmowano całą załogę „Lwowa“ bardzo serdecznie, a komitet przyjęcia zorganizował cały szereg wycieczek dla zwiedzenia miasta i portu. Na zakończenie w salonach Palais de Regats odbył się bankiet wydany przez radę miejską i izbę handlową, na który przybyli z Paryża konsul polski, p. Lasocki, oraz attache handlowy, p. Doleżał.

27-go przy pomocy pilota i holownika wypłynęliśmy z Hawru na ocean. 30-go czerwca minęliśmy linię łączącą najbardziej zachodni przylądek Anglii — Landsend i północno zachodni przylądek Francji — L'Ouessant, linię która stanowi przyjętą przez wszystkich marynarzy granicę rozpoczęcia podróży na oceanie, pływanie zaś wewnątrz tej linii należy do pływania na morzach zamkniętych.

Pływanie w ciągu kilkunastu następnych dni odbywało się bardzo powoli wobec konieczności oddalenia się od wybrzeży Europy na zachód, co nie było zbyt łatwe z racji panujących tu wiatrów zachodnich. Podczas ciszy dnia 1-go lipca znaleźliśmy się w pobliżu innego żaglowca, zbliżając się do niego coraz więcej. Ażeby uniknąć zderzenia puszczono w ruch motory, lecz w kominie zapaliła się sadza, wywołując duży dym. Prawdopodobnie ta okoliczność była przyczyną pogłoski o tem, że „Lwów“ zatonał.

Aczkolwiek wszyscy byliśmy przygotowani na to, że przepłynięcie strefy oceanu, położonej między północno zachodnią stroną Francji i Hiszpanji a chroniącej zatokę Biskajską i noszącej nazwę „the roaring forties“ (grzmiącej czterdziestki, co ma oznaczać szerokość geograficzną tego miejsca między równoleżnikami 40" i 45") będzie połączone z pewną trudnością i zwłoką z powodu panujących tu stale wiatrów zachodnich — anty passatów, jednakowoż trudno było się pogodzić z tym stanem bez szemrania i wszyscy znacznie stracili

na humorze i stopniowo zaczęli nabierać przekonania, że tak i zostaniemy w tych „czterdziestkach“. Pobyt zaś na żaglowcu przy przeciwnym wietrze, lub podczas ciszy na oceanie nie należy do przyjemnych, bo w pierwszym wypadku trzyma się niewiele żagli i dryfuje się powoli w oczekiwaniu zmiany wiatru, w drugim zaś wypadku, pozostaje na oceanie martwa fala, na której statek buja się więcej i gorzej niż przy wietrze, ponieważ niema podtrzymującej siły żagli.

Nakoniec, 9-go lipca rano, kierunek wiatru zmienił się decydująco z początku na północno zachodni, potem na północny i północno wschodni i statek zaczął rażno posuwać się na południe.

W szerokości około 35° weszliśmy w strefę passatu, którą można poznać sledząc w ciągu doby barometr, który wykazuje prawidłową i perjodyczną zmianę ciśnienia co 6 godzin. Oprócz tego strefę passatu oznaczają stale pokrywające niebo czarne bezdeszczowe chmury, pędzące na południowy zachód. Dość rzadko i tylko na krótki czas niebo oczyszcza się od chmur i wtenczas widać, że z każdym dniem, w miarę posuwania się na południe, słońce coraz wyżej wznosi się podczas dnia, a Wielki Wóz i Gwiazda Polarna zniżają się coraz więcej ku północnemu horyzontowi.

Powietrze stawało się coraz cieplejsze i łagodniejsze. Na statku rozpoczęto przygotowania do obchodu przejścia równika, podczas którego musi się odbyć chrzest wszystkich tych, którzy przecinają go po raz pierwszy. Wyłoniono całą komisję z oficerów i uczniów.

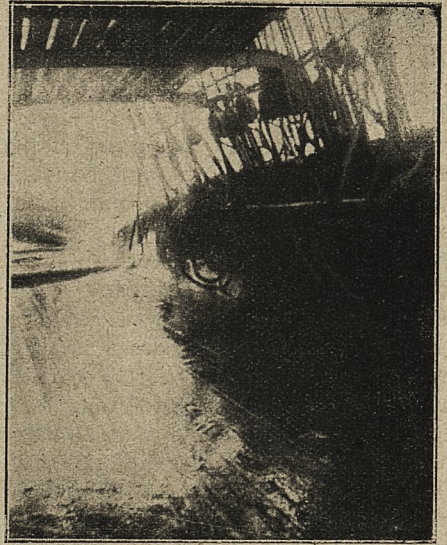
24-go lipca wieczorem, po 27 dniach pływania z Hawru, ujrzelśmy na horyzoncie w odległości około 20 mil wyspę Santo Antao, na południe od której znajduje się wyspa St. Vicente z portem i zatoką Porto Grande. Około 6-iej wieczorem minęliśmy przylepioną na wysokości 162 metrów latarnię Fontes Pereira de Mello, na wschodnim wybrzeżu S. Antao, i weszliśmy w cieśninę między tą wyspą a wyspą St. Vicente. Rozległa się donośna komenda starszego oficera: „na stacje manewrowe, żagle związać“, i każdy pośpieszył na wyznaczone miejsce. Minęło jeszcze 10 minut i „Lwów“ ogołocony z żagli stał się statkiem motorowym, z kominą buchnął dym i dalej szliśmy pod motorami.

Na radę Porto Grande weszliśmy późną już nocą przy świetle księżycy. Wkrótce po zarzuceniu kotwicy, do burty zbliżyła

# PRZYGODY „LWOWA“



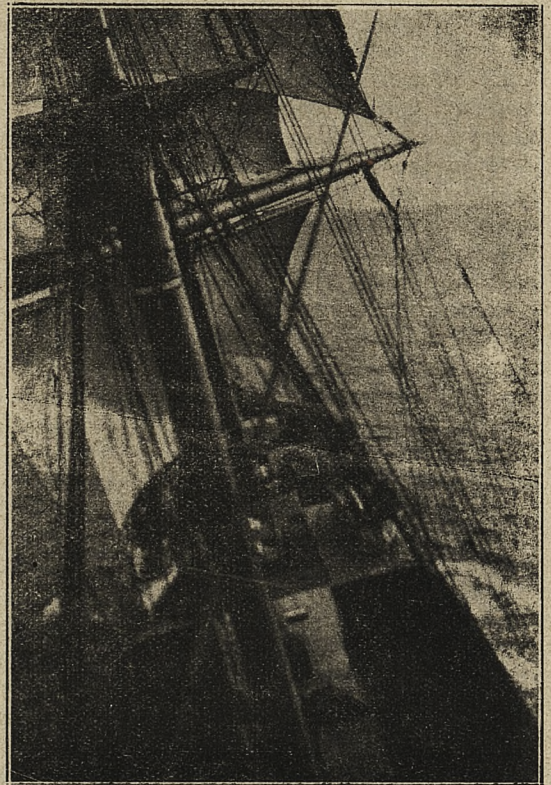
Statek Szkolny „Lwów“



Podczas burzy fala zalewa pokład „Lwowa“



Próba obiadu na „Lwowie“



Pokład „Lwowa“ zdjęty z jednego z masztów

się szalupa, z której w imieniu władz portowych zapytano o nazwę i narodowość statku i zapowiedziano na 6-tą rano wizytę doktora oraz zaproponowano dostawę jarzyn, owoców i ryby.

Dzień 25 lipca spędziliśmy na kotwicy na radzie Porto Grande i na statek przyjęto w tym czasie kilkanaście ton słodkiej wody oraz zakupiono świeżej ryby. Około burty statku trzymała się stale wielka ilość łodzi z mulatami i murzynami handlującymi owocami, papierosami, papugami, małpami, muszlami etc.

Wyspy należą do Portugalji, są bardzo biedne. Deszcze są tu tak rzadkie, że rosną dobrze tylko kokosy i figi. Więcej południowe wyspy Fogo i Brawa mają klimat lepszy, a jednak przed paru laty kilka tysięcy mieszkańców zginęło tam z głodu.

Podnieśliśmy kotwicę i wyruszyliśmy dalej około południa 26-go lipca. Posuwając się dalej na południe mieliśmy jeszcze wiatr passatowy, lecz stopniowo zacichający i zmienny w kierunku, przeto znowu częściej trzeba było manewrować żaglami, zwijać je lub rozwijać, puszczać w bieg motory.

1-go sierpnia, kiedy weszliśmy już w pas ciszy i płynęliśmy pod motorami, złapano na wypuszczony za rufą hak rekina.

Do dnia 7-go sierpnia statek przebywał w pasie ciszy, tropikalnej ulewy i południowo zachodniego monsunu, wiejącego o tej porze roku w pobliżu wybrzeża Afryki. Przez cały czas pobytu na morzu, od wyjścia z Limhamn każdy z członków załogi „Lwowa“ dziennie miał prawo do 1 litra słodkiej wody do mycia się. Już podczas pobytu na wyspach Cabo Verde dało się odczuć gorąco tropikalne i temperatura szczególnie wzrosła w pasie ciszy, gdzie nie było nawet odświeżającego powiewu wiatru. Na początku przeto ulewa była dla wszystkich bardzo pożądana, ponieważ można było zebrać wiele słodkiej doskonałej wody i nie tylko się w niej wymyć, a wprost wykapać. Jednak kiedy ulewa, z małymi przerwami, trwała w ciągu kilku dni, kiedy wszystkie nieprzemakalne płaszcze, gumowe buty, ubranie przemokły tak, że trudno było znaleźć coś suchego żeby się przebrać, wówczas znowu tęskno zrobiło się każdemu do słońca. Właśnie 7-go sierpnia weszliśmy w strefę passatu południowo-wschodniego i znowu popłynęły dni prawie jednakowe, tak samo mało urozmaicone, jak dni nieprzerwanej, jednostajnej pracy w biurze.

13-go sierpnia przecięliśmy równik i weszliśmy na półkulę południową. Przez prawie całe przedpołudnie trwał obchód i chrzczono nowicjuszków. Kucharz okrętowy wykazał cuda umiejętności i pomysłowości, przygotowując cały szereg potraw z tych samych konserw, które niechętnie nawet oglądaliśmy na stole. Pan Jawec, kierownik wystawy, będąc w posiadaniu kilku skrzyń wódek i likierów Baczewskiego, zaofiarował kilkanaście butelek, które rozdano uczniom i załodze i niezmacona wesołość trwała do godziny 8-mej wieczór.

Pływanie od równika do Cabo Frio (przyładek leżący 60 mil na wschód od zatoki Rio de Janeiro) odbyło się bez żadnych wypadków, jeżeli nie liczyć tego, że złapano jeszcze jednego rekina, tym razem młodego, którego usmarzono i próbowano podać na śniadanie. Niektóremu potrawa ta podobała się bardzo i trzeba przyznać, że smakiem różni się mało od większych gatunków zwykłej ryby morskiej.

Kiedy 1-go września byliśmy już w odległości około 50 mil od wejścia do zatoki Rio de Janeiro, pomyślny dotąd wiatr ucichł i wkrótce potem powiał z zachodu, jakby zagradzając drogę do portu. Motorów nie zdążyliśmy wykorzystać, bo zaraz po puszczeniu w bieg lewy motor stanął.

Pływając na żaglowcu trzeba mieć być cierpliwym. To też cierpliwie przeczekaliśmy jeszcze cały tydzień. Wiatr zachodni zmienił się wkrótce w silny szturm, podniosła się bardzo wysoka fala, wlewająca się czasami na pokład z taką siłą, że znowu powstała obawa o nasze dolne iluminatory. Aby zmniejszyć choćby w części siłę uderzenia fal, z rozkazu kapitana rozpoczęto wylewać z dobrego skutkiem ropę i oliwę z przedniej nawietrznej strony statku. Dopiero 7-go września, w cudowny, jasny poranek, przed samym wschodem słońca zbliżyliśmy się do gór i skał okalających Rio de Janeiro, a o godzinie 10 ej rano zarzuciliśmy kotwicę na radzie tej, jednej z najpiękniejszych na całym świecie, zatoki.

W braku miejsca nie będę się zatrzymywał nad opisem pobytu w portach Brazylji, gdzie doznaliśmy jak od brazylijczyków, tak i od rodaków najserdeczniejszego, jakie tylko sobie można wyobrazić, przyjęcia.

\* \* \*

Po dziewięciodniowym pobycie w Rio de Janeiro, blisko trzytygodniowym w Santos,

gdzie wyładowano cement i przyjęto balast i nakoniec po czterodniowym pobycie w Paranagua, porcie stanu Parana, gdzie mieszka największa liczba Polaków w Brazylii, 15-go października, o świcie „Lwów” wyruszył w podróż powrotną.

Muszę zaznaczyć, że nie mogliśmy dostać żadnego ładunku na „Lwów” w Santos, i musieliśmy przyjąć balast nie dlatego, że ładunku jakiegokolwiek nie było, a dlatego, że w obecnej chwili tonażu jest tak wiele, iż ładunek wysyła się tylko na statkach parowych. To znaczy, że gdyby do Santos przybył jakiś polski parowiec, pływający przeciętnie z szybkością 8 do 12 mil na godzinę, to mógłby z pewnością dostać dobrze opłacony ładunek do jakiegoś portu w Europie, nie mówiąc już nic o Argentynie i Ameryce Północnej.

Podróż z powrotem trwała naogół dłużej, na co wpłynęły: obrośnięcie podwodnej części statku wodorostami i muszlami, słabsze naogół passaty i nakoniec większa odległość.

Podróż odbywała się w porządku odwrotnym, t. j. kolejność zjawisk była inną, a mianowicie: po wypłynięciu z Paranagua, po za strefą passatów, w strefie słabych wiatrów zmiennych, całkiem naszym staraniem było wydostać się możliwie dalej od ładunku Ameryki południowej na wschód, aby móc potem bez przeszkody płynąć na północ.

W strefę południowo-wschodniego pasatu weszliśmy na równoleżniku bezludnej wyspy Trinidad i przecięliśmy równik 13-go listopada. Pas ciszy o tej porze roku jest zwykle najwęższy, przeto faktycznie ciszy prawie nie było, jednak ulewy tropikalne spotkaliśmy w szerokości około 4° N przed wejściem do strefy passatu północno-wschodniego. Ponieważ przebywaliśmy już na oceanie przeszło miesiąc na zwykłej jednolitrowej racji wody, przeto znowu z prawdziwą przyjemnością kąpaliśmy się i nabierali wody na zapas. Tym razem ulewa była jeszcze większa i silniejsza, do tego stopnia, że strugi deszczu zakrywały horyzont na odległość 50 metrów i nawet blask błyskawicy był znacznie przyćmiony.

Strefę północno-wschodniego pasatu przebyliśmy 9 grudnia i weszliśmy w szerokość około 27', gdzie na przestrzeni kilku stopni były słabe wiatry zmienne. Dawniej, kiedy na żaglowcach transportowano konie z Europy do Ameryki, z braku wody dużo tych zwierząt ginęło, a wyrzuczone trupy ich znaczyły powierzchnię oce-

anu w tych miejscach. Z tego powodu otrzymały one nazwę „horse latitudes” (końskie szerokości geograficzne).

12-go grudnia powiał wiatr pomyślniejszy i „Lwów” mógł płynąć dalej na północ. 17-go weszliśmy nakoniec w strefę wiatrów zachodnich, które tak zmitrężyły naszą podróż do Brazylii. Różnica była ta, że byliśmy znacznie dalej na zachód i że odpływaliśmy w lecie, kiedy Atlantyk północny jest spokojny, jak jakie morze wewnętrzne, a wracaliśmy w zimie, kiedy w tej części Atlantyku zdarzały się wypadki, że z całej ilości statków, które były w drodze między Europą i Ameryką, tylko połowa przybyła do portów, o innych zaś nie było nawet komu odpowiedzieć w jaki sposób zginęły. Tak było w lutym 1876 roku, kiedy w ciągu blisko 20 dni w tej części Atlantyku wiatr wiał z siłą 8 do 11 mil, t. j. z siłą prawie huraganu.

Dowództwo statku zastosoowało wszelkie środki ostrożności dla bezpieczeństwa i w strefę „roaring forties” weszliśmy ze zmienionymi w passacie wszystkimi żaglami, zastępując stare i duże żagle nowymi i mniejszemi.

Pierwsza burza zaczęła „Lwów” tylko końcem swego olbrzymiego skrzydła 17-go grudnia i zmusiła do postawienia statku w dryf, t. j. do przerwania podróży i do żaglowania pod zmniejszonymi do minimum żaglami.

W ciągu następnego tygodnia płynęliśmy w warunkach znośnych, ciągle mając się na baczności, obserwując barometr i nie ryzykując rozwijać wielkiej ilości żagli.

24-go grudnia, w odległości około 800 mil od ładunku, przed samą Wigilią, wysłano ze statku przez jakiś parowiec amerykański radjodepeszę do Warszawy, podając pozycję statku w południe tego dnia. Uczniowie zmajstrowali nawet choinkę i upiększyli ją niezgorzej. Nie brakło też improwizowanego opłatka, którym dzieląc się byliśmy ze swoimi.

27-go grudnia, rano, kiedy byliśmy w odległości około 300 mil od ładunku, barometr zaczął szybko opadać, a wiatr stopniowo się wzmacniał. Niezwykle szybkie opadanie barometru świadczyło o jakimś bliskim zaburzeniu atmosferycznym, o zbliżającej się burzy. Kapitan dał rozkaz zwinać wszystkie żagle, oprócz dwóch dolnych marszagli. Wiatr i fala, które szły z zachodu t. j. w tym samym kierunku w którym płynęliśmy nie dawały się zupełnie odczuć szybko płynącemu statkowi. Siła ich je-

dnak wzmagala się stopniowo, barometr opadał dalej i zatrzymał się dopiero koło 6-tej wieczorem. Statek bujał się coraz gwałtowniej, fala wzrastała do wysokości nadzwyczajnej, a niebo pokryte było pędzącymi szybko i nisko ołowianemi chmurami. Z chwilą gdy barometr przestał opadać, gęsta zasłona chmur postrzępiła się, gdzie niegdzie wyjrzały gwiazdy, lecz burza, zmieniając tylko zlekka kierunek, jak zwykle w cyklonie, wzmogła się do siły, której nie można sobie wyobrazić. Fale piętrzyły się wyżej pokładu „Lwowa“ i rzucały nim w obie strony do takiego stopnia, że chwilami statek leżał zupełnie na boku, mając przechylenie około 45°. Statek nie był ciężko naładowany przeto stosunkowo łatwo podnosił się na fale. Prócz tego wlewano znowu ropę i oliwę ze strony nawietrznej, co zmniejszyło rozpęd rozhułanych fal. Przypominam sobie gwizd i wycie tego wiatru huraganowego w wantach, linach i żaglach — zdawało się że chce on znieść wszystko, a jednak nasze marszagle dotrzymały do końca. Około północy, stopniowo i bardzo powoli zaczęło ucichać i można było uważać, że przetrzymaliśmy burzę.

W noc Nowego Roku ujrzelśmy ogień latarni Lizard, a nazajutrz rano weszliśmy

na radę małego angielskiego portu Falmouth. Podróż była skończona.

Po otrzymaniu rozkazów z kraju odpłynęliśmy do Cherbourga, dokąd przybyliśmy 11-go stycznia. Ponieważ wejście dla żaglowca na Bałtyk było prawie niemożliwe z powodu lodu, przeto przygotowaliśmy statek na zimę i 16-go stycznia większość oficerów i załogi odjechała parowcem przez Dunkierkę do Gdańska. Do Polski przybyliśmy 24-go stycznia. W drodze, między Kilonją a Gdańskiem spotkaliśmy dużo parowców naładowanych przeważnie drzewem i to drzewem polskim. Niestety na żadnym z parowców tych nie było bandery polskiej.

Podróż „Lwowa“ do Brazylii nie przedstawia nic nadzwyczajnego. Wypuszczając ze Szkoły Morskiej pierwszy zastęp polskich oficerów marynarki handlowej chcieliśmy dowieść, że polacy też mogą być marynarzami.

Chwila naszego powrotu do Ojczyzny łączy się z faktem tak doniosłym jak stabilizacja naszego pieniądza i postanowieniem tak ważnym, jak budowa własnego portu w Gdyni. Wierzymy, że zdołamy posunąć się o jeszcze jeden krok naprzód i zdobędziemy się na nowy statek polski, pod banderą polską i z polską załogą.



## O Port w Gdyni.

Na odbytem w dniu 21-go b. m. posiedzeniu połączonych Komisji Sejmowych Przemysłowo-Handlowej i Morskiej pod przewodnictwem pos. Załuski w sprawie budowy portu w Gdyni, po dłuższej dyskusji na podstawie referatu dyr. Dep. M. P. i H., p. Chrzanowskiego, przyjęto jednogłośnie następującą rezolucję:

„Połączone Komisje Przemysłowo-Handlowa i Morska w uznaniu oczywistej potrzeby posiadania przez Polskę własnego portu morskiego na Bałtyku i powołując

się na ustawę Sejmową z dnia 23 września 1922 r. o budowie portu w Gdyni, wzywają Rząd, aby zastosował wszelkie środki natury prawnej i finansowej celem przyspieszenia budowy tego portu do pojemności conajmniej 2 i pół miliona ton, gdyż budowa i uruchomienie portu gdyńskiego stają się coraz bardziej naglącą potrzebą Państwa“.

Rezolucja ta będzie przedłożona na plenum Sejmu do uchwalenia.

---

## Czy masz już akcje Banku Polskiego?

---

S. CENT.

## MORZAMI KU POLSCE \*).

Tam, gdzie marynarz polski płynął całymi latami, choćby pod obcą banderą, zanim zaszumiła mu wyśniona bandera polska, wszędzie pozostała częśćka jego duszy polskiej i jego przejścia i myśli należeć winny do tradycji polskiego morza—mówi admirał K. Porębski w przedmowie swej do pamiętników d-ra Hłaski. Z dziwnym uczuciem przeczujemy karty tej szarej epepej polskiej duszy: na kanwie wspomnień, obrazów, plam barwnych z całego świata, na kanwie smutków i radości całego żeglarskiego żywota wyhaftowane jest wciąż jedno słowo: Polska, wciąż brzmi, przewodzi referen tęsknoty i miłości Ojczyzny. Rozumiemy, że tacy ludzie, ludzie niezłomnego hartu i dziecięcej, wszystko miłującej duszy, tworzyli istotnie Polskę. Na krańce świata, pod mrozy biegunów, pod spiekotę Pacyfiku nieśli swój ideał, przykładem swym uczyli, co może polak; wszędzie i bezustannie szerzyli szacunek, a czasami nawet podziw [dla kraju, który takich synów wydaje. Pamiętniki powoli odkrywają zasługi tych, którzy w szarym trudzie powszechnego dnia tworzyli i przygotowywali państwowość polską—lata przyszłe dopiero może pozwolą ich uczcić należycie.

Ś. p. dr. Florjan Hłasko, komandor marynarki polskiej, w książce swej przedstawia dzieje swych dwudziestokilkuletnich podróży jako oficera lekarza floty wojennej rosyjskiej. Są to tylko szkice, notatki, wspomnienia, napisane stylem prostym, bezpretensjonalnym, bez silenia się na kwie-

cistość i sztuczność. Zwarte obrazy dają całokształt opisywanych stosunków, charakteryzując je trafnie i dosadnie zarazem i stale podkreślając rolę elementu polskiego. Z podziwem spostrzegamy, że na całym świecie niema prawie miejsca, któreby nie przebiegła stopa polskiego tułacza: w najdalszych zakątkach pustkowi oceanów, w wielkich miastach, katorgach, w amerykańskiej „kolonji braterstwa”, w szeregach walczących rewolucjonistów — wszędzie spotyka znajome twarze rodaków rozproszonych przez los. Nigdzie nie zaniedbuje okazji by dobrem słowem pokrzepić zwątpionych i porozmawiać o tem, co się w dalekiej Polsce dzieje.

Ten szary pracownik morza wzrasta do symbolu reprezentanta idei polskiej, a głęboki umysł i rozległe wykształcenie dopatrują ukrytego znaczenia w każdym zjawisku i trafnie oceniają jego rolę i stosunek do sprawy polskiej. Zwiedzając w roku 1903 Stany Zjednoczone, autor pisze:

„Wielka demokracja Stanów Zjednoczonych, wyrosła na ogromnych przestrzeniach między dwoma oceanami, któraś dała światu obraz wolności w stuleciach, gdy na innych lądach panowała samowładna potęga dworów i zwycięzców! Przytuliłaś nie jeden milion ludu polskiego, który szukał za mo-



*Florjan Hłasko*

\*) Dr. F. Hłasko, *Morzami ku Polsce*. Z pamiętnika marynarza. Z przedmową wice-admirała K. Porębskiego, dopiskiem A. Władyki, portretem autora i 35 ilustracjami. Warszawa, wyd. S. A „Nasza Księgarnia”, 1922. Str. VII+207.

rzami pracy dla swych rąk, znalazł pod opieką twej konstytucji swobodę własnej mowy i dźwignął setki kościołów na chwałę Stwórcy.

„Tu stanęły na piedestałach posągi Kościuszki i Puławskiego, moich rodaków kresowych, którzy walczyli za naszą wolność na równinach mojej Ojczyzny i za twoją wolność na polach nadatlantycznych Ameryko!

„Gdy stalowemi szynami pędzi rząd wagonów od fal Kaliforniji do statuy Wolności, promieniejącej w porcie Nowego Jorku, czuję, że w pobliskich fermach rolnik polski zrasza twoją ziemię potem swego czoła, że w kopalniach polski górnik wydobywa czarny węgiel, że w buchających dymem fabrykach polski robotnik wykuwa twoje maszyny, stąd ich dolary płyną okrętami do Polski, aby wydobyć tam ziemię ojczystą z pod przemocy pruskiego osadnictwa i rosyjskiego kolonizatorstwa“.

Obserwując potęgę różnych państw morskich, analizuje autor jej genezę i marzy o przyszłej flocie polskiej, nie śniąc nawet, że los dobrotliwy pozwoli mu życie zakończyć w cieniu polskiej bandery.

Cieszy się dr. Hłasko mogąc stwierdzić, że imię polaka wszędzie odruch serdeczności wywołuje i dłoń do uścisku braterskiego wyciąga, nie zaniedbuje ani jednego wypadku, aby o tem nie wspomnieć.

Np.: podczas przyjęcia dworskiego w Atenach królowa grecka Olga zwraca się doń, mówiąc: „Jesteś pan szczęśliwy, że możesz czytać Sienkiewicza po polsku”. „Dobrze więc, że o mistrzu polskiego słowa wiedzą pod błękitnem niebem Hellady... Nie zamarło nigdy greckie słowo, choć dziś zmienione w wymowie, i Hellada dotąd żyje, choć zamieniona w inne kształty. Tak żyjesz i ty, Polsko, w słowach swoich mistrzów; przeto żyć będziesz, dopóki żyje twoja mowa” — taką pełną serdecznej nadziei uwagę czyni autor od siebie.

Jako marynarz dr. Hłasko poznał i pokochał morze. Morze stało się jego drugim domem, żywym i zmiennym, ale pociągającym i kuszącym. Rozumie jego zmiany, jego gniewy i szały, ale i chwile delikatnych pieszczot muskających znurzone czoło żeglarza. Umie opisywać czar bez-

miernej harmonji słońca i wód roztoczy. „Szlaki morskie prowadzą żeglarza w krainy wielkich ludów i wtedy widzą jego oczy ich życie wytężone i hartowne, ich kulturę, ich bogactwo, ich potęgę.

„Dla tych, co posiadli morze, jest ono nieustającą drogą życia zawsze: w słonecznej radości letniego dnia, w mroku zimowej nocy i w gniewnym szumie burz“.

Sama fabuła odpowiada jest bardzo ciekawa: dr. Hłasko brał udział w ekspedycji karnej podczas powstania bokserów, przetrwał oblężenie Portu Artura, był jednym z pierwszych, którzy nieśli pomoc ofiarom strasznej katastrofy trzęsienia ziemi w Messynie, przeżył tragedję rewolucji bolszewickiej — by wreszcie stanąć w bratnich szeregach odrodzonej Ojczyzny i oddać całe swe siły na tworzenie nowej, młodej floty polskiej. Cały koniec książki jest jednym silnym argumentem niezbitcie dowodzącym potrzeby polskiej marynarki. Żeromski wprowadzając do literatury polskiej nowy odżywczy wiew „Wiatru od morza” i „Między morza” przedstawia tam idee, które właśnie tacy, jak dr. Hłasko i inni wprowadzili w czyn, kontynuując nieprzerwanie ciąg historycznej dążności polskiej.

Posiadając ogromną kolonję wychodźstwa polskiego w Ameryce, tembardziej wszystkie siły społeczeństwo winno natężyć, aby móc żyć i współpracować w braterskiej jedności bez przeszkody obcych środków komunikacji.

A z za grobu brzmi ostatnie słowo starego marynarza, żołnierza sprawy: „Nie zawrą się nigdy zastępy sił wrogich nad polskiem morzem, jeżeli będziesz zawsze tu czuwała, Polsko.

„Wy, którzy czytacie te karty, zaufajcie moim słowom, albowiem widziałem wszystkie morza i wszystkie narody morskie i wiem, że morze jest darem Boga, którego strzeże duch narodów całym napięciem energii i myśli.

„Tak małe wyspy Albionu i Nipponu stały się przez morze potęgami świata; małe narody nadmorskie zdobyły sobie dobrobyt; wielkie kraje utraciły dawną chwałę, gdy ich duch żeglarski osłabł.

„Ojczyzno moja, pamiętaj zawsze o polskim morzu“!



# LIGA ŻEGLUGI POLSKIEJ.

**P**o powstaniu Państwa Polskiego na pierwszy plan została wysunięta sprawa morskich komunikacji celem utrzymania bezpośrednich stosunków przyjaznych z innymi narodami.

Dla większości narodu, który w ciągu 150 lat pozostawał odcięty od morza i każda część którego była odosobniona od innych i należała do różnych państw, sprawy morskie były zupełnie nieznaną. Stare tradycje jak handlu morskiego, dla prowadzenia którego szereg miast w Polsce, w tej liczbie daleki od morza Lwów, posiadał własne okręty na Bałtyku, tak i floty wojennej, która ma szereg własnych wspomnień o zwycięstwach, z których ostatnie miało miejsce w wieku XVII nad flotą szwedzką, zostały w ciągu tych 150 lat niewoli zapomniane. Obecnie naród polski budząc się do nowej egzystencji ma przed sobą znowu te same zagadnienia, a mianowicie: rozwoju swej marynarki handlowej i siły morskiej, która była by w stanie zapewnić komunikacje morskie.

W związku z tem powstała w Polsce *Liga Żeglugi Polskiej*, która, zebrała przede wszystkim w swoim gronie liczne w Polsce osoby, które przed wojną w obcych państwach pracowały na morzu w charakterze kierowników firm żeglugowych, inżynierów, konstruktorów portów, architektów, morskich oficerów marynarki handlowej i floty wojennej oraz ekonomistów interesujących się stosunkami międzynarodowemi.

Dzięki obecności tych osób w Polsce, udało się poważnie opracować wytyczne polskiej polityki i pracy na morzu i przede wszystkim Liga opracowała sprawę bu-

dowy portu w Gdyni, który da możliwość obchodzenia się bez Gdańska — tego największego wroga Polski, tamującego jej handel morski.

Z drugiej strony Liga starała się zaznaczyć społeczeństwo a zwłaszcza młodzież ze sprawami morskimi.

W związku z tem oprócz wykładów i odczytów w różnych miastach Polski Liga, na czele której stoi p. Julian Rummel, organizuje wycieczki morskie, zwracając głęboką uwagę na zaznajomienie się z handlowymi portami morskimi (w r. 1923 — wycieczka do Danji i Szwecji), zaczęła urządzać w Gdyni regaty morskie, dążąc do uruchomienia tego sportu w Polsce, popiera powstanie *sea scouts* i t. d.

Ostatnio miała Liga szczęśliwą myśl urządzenia konkursu na modele statków wykonanych przez młodzież szkolną, który dał niespodziewanie dobre wyniki w takim zdawało by się dalekim od morza mieście, jak Warszawa.

W ten sposób Liga Żeglugi Polskiej koncentruje w sobie przedstawicielstwo powstałych interesów polskiej żeglugi, służy ośrodkiem polskiej myśli morskiej i jednocześnie prowadzi akcję uświadamiającą społeczeństwo o sprawach morskich.

Obecnie Liga Żeglugi Polskiej, do kompetencji której wchodzi i sprawy dróg wodnych wewnętrznych, jest uważana za jedną z najpoważniejszych organizacji społecznych w Polsce i Prezydent Rzeczypospolitej przyjął nad nią protektorat.

Adres Ligi Żeglugi Polskiej: Warszawa, Ś-to Krzyska 5, (lokal Białego Krzyża).



## PO ZGONIE WILSONA.

Na wieść o zgonie b. prezydenta Stanów Zjednoczonych Wilsona p. prezydent Rzeczypospolitej wysłał do pani Wilson depeszę treści następującej:

„Wiadomość o śmierci znakomitego małżonka pani napełniła mnie głębokim smutkiem. Pośpieszam wyrazić pani me najszersze współczucie, oraz zapewnić, że strata, która tak okrutnie panią dotknęła, została głęboko odczuta przezemnie i przez cały naród polski. Polska zachowa wobec Woodrow Wilsona niezatarty dług wdzięczności za olbrzymią rolę, jaką odegrał w dziele wskrzeszenia jej niepodległości i w ustaleniu pokoju świata.

(—) *Wojciechowski*“.

\* \* \*

Amerykańsko Polska Izba Handlowa oraz Towarzystwo Polsko Amerykańskie wysłały radiogram tej treści:

„Przesyłamy wyrazy głębokiego współczucia w godzinie smutku po wielkim zmarłym”. Amerykańsko-polska Izba handlowo-przemysłowa *Leopold Kotnowski*, Towarzystwo polsko-amerykańskie *Stanisław Arct*.

\* \* \*

Rektor uniwersytetu poznańskiego, Lisowski, nadesłał do ministra pełnomocnego Stanów Zjednoczonych w Warszawie depeszę następującą:

„Uniwersytet poznański, założony w dzielnicy polskiej, oswobodzonej dzięki wielkodusznej inicjatywie prezydenta Wilsona, boleje głęboko nad śmiercią znakomitego męża”.

(—) *Lisowski*.

\* \* \*

P. marszałek sejmu wystosował do pani Wilson depeszę kondolencyjną następującej treści:

„W imieniu sejmu Rzeczypospolitej wyrażam pani głębokie współczucie z powodu straty, jaką panią dotknęła. Ból z powodu śmierci p. Wilsona pomnaża u nas jeszcze wspomnienie szlachetnej i energicznej akcji, którą był rozwinął na korzyść wskrzeszenia Polski. Imię prezydenta Wilsona zostanie na zawsze w sercach wszystkich polaków”.

\* \* \*

Prezes rady ministrów przesłał na ręce sekretarza stanu St. Zjednoczonych Ame-

ryki Północnej, Hughesa, następującą depeszę:

„Wzruszony do głębi śmiercią wielkiego obywatela Stanów Zjednoczonych, b. prezydenta Wilsona, którego zasług dla sprawy jej niepodległości Polska nigdy nie zapomni, pozwalam sobie przesłać wyrazy najgłębszego współczucia w imieniu Rzeczypospolitej Polskiej”.

\* \* \*

W odpowiedzi p. prezes rady ministrów otrzymał następujący telegram:

„W imieniu rządu amerykańskiego przesyłam waszą ekscelencję o przyjęcie mojego najszczerzego uznania za przyjazną treść kondolencji, którą pan wysłał w imieniu rządu Rzeczypospolitej Polskiej”.

(—) *Charles Hughes* sekretarz stanu.

\* \* \*

5-go b. m. na skutek zarządzenia prezesa rady ministrów na znak żałoby po śmierci b. prezydenta Wilsona wszystkie flagi na gmachach państwowych w stolicy, miastach wojewódzkich i powiatowych złożone zostały do połowy masztu. Chorągwie żałobne wywieszono też na wielu domach prywatnych.

\* \* \*

Na posiedzeniu Sejmu w dniu 5 b. m. przed przystąpieniem do porządku dziennego p. Marszałek Rataj wygłosił przemówienie, poświęcone pamięci zmarłego prez. Wilsona tej treści:

Panowie Posłowie!

Dnia 3 lutego umarł Tomasz Woodrow Wilson. Jeśli wiadomość o śmierci tego wielkiego obywatela Stanów Zjednoczonych, wielkiego męża stanu i uczonego poruszyła świat cały, to szczególnie silnem a bolesnem echem musiała się odbić w Polsce. Nazwisko zmarłego bowiem związało się w sposób nierozzerwalny z odbudową naszej niepodległości.

Wilson był tym, który w chwili największego natężenia wojny, w chwili, kiedy losy wojny się wazyły, to na jedną to na drugą stronę, kiedy sprawą polską szermowano na gruncie międzynarodowym ze stanowiska taktycznego, proklamował, jako Prezydent Stanów Zjednoczonych w swem orędziu do Senatu z dnia 22-go stycznia 1917 roku w sposób zdecydowany konieczność odbudowania Polski. W rok później, 8-go stycznia 1918 r., formułując w swych

14 punktach zasady, na których ma być zbudowany pokój, punkt 13 poświęcił sprawie polskiej, stwierdzając konieczność odbudowania Państwa Polskiego i zapewnienia mu dostępu do morza.

Postanowienia traktatów, powołujących Polskę do życia państwowego, są rozwinięciem 13-go punktu Wilsona. Fakt ten pozostanie na wieki zapisany w sercach Polaków, a imię Wilsona będzie wymawiane z czcią przez pokolenia.

Sejm, jako reprezentacja narodowa, w dniu dzisiejszym składa u trumny zmarłego wyrazy głębokiego żalu i wdzięcznego wspomnienia.

W imieniu Sejmu przesłałem Pani Wilson wyrazy współczucia“.

Przemówienie p. Marszałka posłowie wysłuchali stojąc.

Na znak żałoby zarządzono 10-minutową przerwę.

\* \* \*

Na posiedzeniu Senatu z dn. 13 b. m. p. marszałek Trąpczyński wygłosił przemówienie następujące:

Zszedł ze świata mąż, którego imię w historii na zawsze związane będzie ze zmartwychwstaniem naszej ojczyzny. Zmarły prezydent Wilson nie był wprawdzie twórcą naszej niepodległości. Gdy na zachodzie runął militarizm pruski pod ciosami sprzymierzonych, sami odwaliliśmy kamień grobowy Polski — prawie gołymi rękami, bez pomocy choćby jednej kompanii wojska.

Ale prezydent Wilson był prorokiem naszego zmartwychwstania. On pierwszy podczas morderczej wojny wystąpił z programem nowej Europy, opartej na prawie i słuszości. A jednym z głównych punktów tego programu była niepodległość Polski. On pierwszy światu, który dotychczas korzył się tylko przed siłą i od 100 lat Polski znać nie chciał, przyswoił myśl o naszej państwowości.

Nie było winą zmarłego, jeśli przy układach o pokój uległ wobec intrygantów, którzy nie chcieli pod żadnym warunkiem dopuścić do utworzenia silnej Polski, on, który w swej niezachwianej prawości miał i innych ludzi za uczciwych.

Wobec przeszłości całego świata nieśmiertelną zasługą zmarłego było niesienie ewangelji wolności narodów nie tylko słowem, lecz i czynem. W chwili, gdy groziła możliwość, iż szala zwycięstwa przechyli

się na korzyść tych, którzy światu gotowali niewolę, on na drugą szalę rzucił całą potęgę swego kraju i tem uratował wolność świata.

Naród amerykański stanął zjednoczony dziś okryty żałobą, bo mimo różnic w zagadnieniach praktycznych, naród ten widzi, że prezydent Wilson wyniósł swój kraj, potężny materialnie, do takiego znaczenia w rodzinie narodów i do takich wyżyn moralnych, jak w historii niema drugiego przykładu.

Narodowi amerykańskiemu śle senat polski wyrazy serdecznego współczucia.

Senatorowie wysłuchali przemówienia stojąc.

\* \* \*

Posel Rzeczypospolitej Polskiej w Waszyngtonie, p. Wróblewski, złożył na trumnie b. prezydenta Stanów Zjednoczonych, Woodrow Wilsona, wieniec od prezydenta i rządu Rzeczypospolitej Polskiej.

\* \* \*

Minister oświaty wydał 7 b. m. następujące rozporządzenie w sprawie uczczenia pamięci Wilsona:

Dnia 3-go lutego r. b. zmarł Tomasz Woodrow Wilson, były prezydent Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej, mąż stanu, którego działalność w wielkiej mierze przyczyniła się do odzyskania niepodległości polskiej, dzięki proklamowaniu przez niego w orędziu do senatu dnia 22 stycznia 1917 r. konieczności odbudowania Polski, oraz dzięki umieszczeniu tej zasady w słynnych 14 punktach z d. 8 stycznia 1918 r., formułujących podstawy pokoju w Europie. Celem uczczenia pamięci zmarłego zarządzam, aby w d. 3 marca r. b., jako w miesiąc po śmierci ś. p. prezydenta Wilsona, we wszystkich szkołach średnich i zawodowych oraz powszechnych dla dzieci powyżej lat 10 urządzono w czasie zajęć lekcyjnych krótkie przemówienia, poświęcone Wilsonowi i jego działalności dla Polski, ze szczególnem uwzględnieniem udziału Stanów Zjednoczonych w wojnie oraz punktu 13 deklaracji z dn. 8 stycznia 1918 r., zawierającego zasadę niepodległości polskiej i jej dostępu do morza. Na gmachach szkolnych należy w dniu tym wywiesić flagi państwowe polskie, zwinięte do połowy.

(—) Minister dr. B. Miklaszewski.

\* \* \*

\*

## AKADEMJA KU CZCI PREZ. WILSONA

Warszawa uczciła pamięć ś. p. Woodrow Wilsona, b. prezydenta Stanów Zjednoczonych pięknym aktem hołdu. W sobotę, dnia 23-go b. m. o g. 5-ej po poł. specjalny Komitet powstały z inicjatywy Amerykańsko-Polskiej Izby Handlowej, Towarzystwa polsko amerykańskiego oraz Rady miejskiej urządził w sali Rady miejskiej w Ratuszu uroczystą Akademię żałobną.

Na Akademię przybyli: p. prezydent Rzezypospolitej, St. Wojciechowski, marszałek W. Trąmpczyński, ministrowie M. hr. Zamojski, W. hr. Sołtan i St. Janicki, szef protokołu Stefan hr. Przeździecki, jen. Józef Haller, komendant miasta jen. Stefan Suszyński, prezydent miasta inż. Jabłoński, wielu wyższych oficerów, przedstawiciele poselstwa amerykańskiego, francuskiego i rumuńskiego oraz członkowie Komitetu w kompiecie.

Po odegraniu przez orkiestrę reprezentacyjną maj. J. Sielskiego hymnu polskiego na przywitanie przybyłego p. prezydenta Wojciechowskiego, otworzył akademię imieniem miasta senator I. Baliński przemówieniem ku czci Wilsona. Następnie orkiestra reprezentacyjna odegrała świetnie marsz żałobny Chopina.

Wiceprezes Zjednoczenia polsk. stowarzyszeń, adw. M. Niedzielski, w dłuższym przemówieniu scharakteryzował znaczenie Wilsona dla Polski. Z kolei prof. Z. Cybichowski mówił o Wilsonie jako uczonym.

Bardzo pięknie przemówił przedstawiciel prasy, prezes Syndykatu dziennikarzy warszawskich, red. Zdzisław Dębicki. Przemówił w te słowa:

„Imieniem polskiej prasy stołecznej składam hołd pamięci zmarłego prezydenta Stanów Zjednoczonych Ameryki północnej.

O tym mężu „sprawiedliwym” powiedziano już tutaj wiele. Pragnąłbym jednak uwydatnić jeszcze jedną stronę jego niepospolitej osobowości — stronę, która szczególnie budziła w nas podziw. Mianowicie wysoki poziom moralny jego polityki.

Polityka uchodzi powszechnie za sztukę, opartą na grze interesów. W Europie od czasów Machiavella opinia publiczna goździ się milcząco na to, że polityka nie może się rządzić uczuciem, ani nawet poczuciem słuszności i sprawiedliwości. Zachowuje ona tylko pozory tych rzeczy, w istocie jednak kieruje się jedynie i wyłącznie interesem, to znaczy korzyścią. Jeżeli korzyść tę osią-

gnie, wówczas wybaczyć jej można wszystko. Ztąd przekonanie, że nawet czyn niemoralny, o ile przedsięwzięcie uwieńczył skutek pomyślny, musi być wybaczony politykowi. Na potępienie zasługuje on tylko wówczas, kiedy nie udało mu się celu zamierzonego osiągnąć. W imię tej zasady zwycięscy w grze interesów wybacza się wszystko, zwyciężonego potępia się bez skrupułów.

Zupełnie inaczej na politykę patrzył Wilson. Uważał on, iż interesy, jako przeważnie sprzeczne, rzadko kiedy wspólne i jednakowe, z natury rzeczy muszą ludzi dzielić. Łączyć zaś ich może i powinno to, co stoi ponad interesem, a więc prawo.

Wyznawcą tej zasady i żarliwym jej obrońcą był zmarły prezydent Stanów Zjednoczonych, jako człowiek, jako uczony i jako polityk.

Zajmując najwyższe w swoim narodzie stanowisko, był on rzecznikiem prawa, sprawiedliwości i słuszności nietylko z urzędu, lecz z głębokiego przeświadczenia, że jedynie na tej drodze narody osiągną pomyślność i skarb swój największy — czyste sumienie społeczne i polityczne.

Do polityki wniósł Wilson kapitał moralny — wkład, jakiego w tym stopniu nie uczynił nikt przed nim.

Zarzucano mu z tego powodu zbyt idealizm, nieliczenie się z rzeczywistością, naiwną wiarę w przyrodzoną dobroć natury ludzkiej, jednym słowem przecenienie świata, który nie dorósł jednak do tego, aby człowiek mógł wierzyć i ufać człowiekowi, narodowi, a państwu państwu.

Wilson nie zwracał na to uwagi, lecz szedł swoją drogą. Cokolwiek mówił i cokolwiek czynił — mówił i czynił z dobrą wiarą w człowieka i w dobrą wiarę w ludzkość.

Działalność jego polityczna, skoro ją obejmujemy jednym rzutem oka — i ta na terenie domowym, w jego ojczyźnie amerykańskiej, i ta druga szersza, na arenie światowej czasu wielkiej wojny narodów — nosiła na sobie wyjątkową cechę prawości i uczciwości.

„Bądźcie uczciwi, mówcie prawdę, nie okłamujcie jedni drugich, przywróćcie prawu międzynarodowemu jego powagę” — oto nakazy, które płyną z jego czynów i poczynań politycznych.

Czemże były owe słynne 14 punktów Wilsona, jak nie wołaniem o prawo i sprawie-

dliwość, domaganiem się o nie i męskiem torowaniem im drogi do najbardziej w grzechu kłamstwa politycznego i obłudy zawziętych umysłów i dusz dyplomacji europejskiej.

Nie na innym także tylko na tym gruncie poczucia prawa i sprawiedliwości wyrosła przyjaźń Wilsona dla Polski. Byliśmy dla niego krajem dalekim, ale dziejowa krzywda nasza była bliską jego sercu. Rozumiał on ją i czuł, jak nikt inny i dla tego, jak nikt inny, stanął w naszej obronie i był rzecznikiem naszej sprawy na kongresie wersalskim.

Nie wszystko zdołał przeprowadzić. Idea jego, która wyprzedziła tegoczesność i która kiedyś dopiero może się urzeczywistnić, została okrojona i wypaczona. Obcięto jej skrzydła i zmuszono do zejścia na ziemię.

Nie mniej — na szeroki świat, pomiędzy wszystkie narody — poszła legenda o mężu sprawiedliwym, sprawiedliwość czyniącym, o tym, który głosił prawo stanowienia narodów o sobie i twierdził, że nie można rządzić bez zgody na to rządzonych.

Nie ma tak zapadłego i małego kąta na kuli ziemskiej, dokąd nie dotarłyby te idee Wilsona. Można powiedzieć, że przesycały one powietrze, stały się składową częścią atmosfery, którą oddychamy wszyscy, weszły w krew całej ludzkości współczesnej, stały się powszechnym dobrem i powszechnym dorobkiem czasów przełomowych, od

których poczynają się dzieje naprawdę nowoczesne.

I gdyby kiedykolwiek Ameryka chciała na rzecz chorągwi gwiazdzystej i swojego ideału demokratycznego przeprowadzić jaknajszerszą agitację, nie osiągnęłaby nigdy tego wyniku, jaki osiągnął Wilson swoją moralną postawą w polityce.

Dla tego my, publicyści i dziennikarze polscy, czcząc w nim wielkiego męża, chcemy w tej czci naszej uwydatnić szczególnie ów moment etyczny, pełni wiary i ufności, że zgodnie z ideałami naszych wieszczów, ludzkość odrodzić się może tylko przez moralne odrodzenie człowieka, a że to właśnie, nie co innego było zasadą naczelną Wilsona, przeto przed cieniem jego pochylamy głowy i z głębi serca i duszy mówimy:

Cześć jego świetlanej pamięci! Cześć pamięci nie tylko wielkiego lecz prawdziwego człowieka!

Potem w imieniu młodzieży akademickiej mówił p. Z. Jerzewski. Wreszcie p. St. Arct scharakteryzował udział Wilsona w powojennej akcji odbudowy Polski, wznosząc na zakończenie swego przemówienia okrzyk na cześć Ameryki. Gdy okrzyk ten powtórzyli zebrani — orkiestra wykonała hymn narodowy amerykański.

Piękna ta uroczystość wywarła na wszystkich obecnych głębokie wrażenie.




---

*„Kto ma państwo morskie a nie używa go, albo da sobie wydierać, wszystkie pożytki od siebie oddala a wszystkie szkody na siebie przywodzi, z wolnego niewolikiem się stawa, z bogatego ubogim.“*

DYMITR SOLIKOWSKI (1573)

---

## NOWE KSIĄZKI I CZASOPISMA



**P**o długich latach niewoli odzyskała wreszcie Polska swą niepodległość, a wraz z nią dostęp do morza i możliwość posiadania własnej floty. To, czego zazdrościliśmy innym narodom, stało się wreszcie i naszym udziałem.

Dłgie lata odcięci od morza nie posiadamy własnych tradycji morskich, a ogół naszego społeczeństwa ciesząc się szczerze z odzyskania morza, nie jest z niem jeszcze tak ściśle związany jak inne narody, które od wieków rozwijały się i potęgowały dzięki morzu.

Z tej samej również przyczyny nie mieliśmy dotychczas naszej literatury morskiej. Obecnie pojawiają się coraz to nowe książki czy to z dziedziny żeglugi morskiej, czy też dotyczące się dziejów morza polskiego.

Między innymi książkami z tej dziedziny wyróżnia się pięknym stylem i formą broszura Zdzisława Dębickiego p. t. „*Powitanie morza*“ wydane przez księgarnię M. Arcta. Autor w szczerych i gorących słowach wita odzyskane z powrotem po tylu latach morze polskie. Zwraca uwagę na doniosłe znaczenie ogólnopolskie tego momentu, jak i wpływu morza na kształtowanie się charakteru narodu.

Inną książką z tej dziedziny jest dziełko Al. Janowskiego „*Nad polskim morzem*”,

wydane również przez księg. M. Arcta. Książka ta zawiera przystępnie i treściwie podaną historję rozwoju naszego Pomorza i walk o Bałtyk, jak również charakterystykę ludu kaszubskiego i stosunków obecnie tam panujących. Ciekawa ta książka jest bogato ozdobiona widokami z nad Bałtyku.

Obecnie już posiadamy własną flotę, społeczeństwo nasze winno więc zainteresować się tą dziedziną i przyswoić sobie podstawowe pojęcia z zakresu żeglugi jak również poznać techniczną jej stronę. W tym celu została wydana przez księg. M. Arcta książka pułk. Marjusza Zaruskiego, gener. adjut. Prezydenta Rzeczypospolitej, p. t. „*Współczesna żegluga morska*”. Jest to zbiór wiadomości dotyczących się budowy okrętów i nawigacji, podanych przez autora bardzo przystępnie i systematycznie. Książka dzieli się na dwie części. Pierwsza część dotyczy budowy okrętu, jego części składowych i podziału okrętów na różne rodzaje. W drugiej części autor w łatwy sposób zapoznaje czytelnika z teorią żeglugi i historją jej rozwoju. Książka ta daje czytelnikowi nawet zupełnie nieobeznanemu z tą dziedziną, zupełnie jasne pojęcie o przedmiocie.

Całość uzupełnia bogaty słownik żeglarski.

\* *Zdzisław Niezgoda-Marynowski*. — Most nad otchłanią. Wielkopolska Księgarnia Nakładowa K. Rzepeckiego. Poznań, 1924, str. 143.

W ciekawej i fascynującej formie autor śmiało wkracza w dziedzinę Nieznanego, porywając czytelnika tajemniczością i niezwykłością pomysłów i fabuły. Książkę

czyta się z zapartym tchem.

\* *Henryk Tysszka*. — Anglja a Polska. Księgarnia „Kroniki Rodzinnej”. Warszawa, 1922, str. 133.

\* *Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej*. Księgarnia „Kroniki Rodzinnej”. Warszawa, 1924. str. 64.

Bardzo pożyteczny cykl „Poznajmy pra-

wo" w szeregu broszurek oświecla najbardziej życiowe zagadnienia dnia.

\* Nieznane listy Adama Mickiewicza do Konstancji Łubieńskiej. Z autografów wydał i wstępem poprzedził *Ludwik Posadzy*. Wielkop. Księg. Nakładowa K. Rzepeckiego. Poznań, 1924, str. 103.

Nieznany fragment z życia wieszcza ilustruje jego wysokie i nieskalane życie duchowe, przeniknięte prawdziwym chrystjanizmem oraz uwidacznia bardzo wiele nowych szczegółów uplastyczniających nam jego postać. Opracowanie i układ dziełka bardzo sumienne i rzeczowe.

\* *Antoni Ossendowski*. — Nieznany szlakiem. Wielkop. Księgarnia Nakładowa K. Rzepeckiego. Poznań, 1924, str. 103.

\* *J. Kisielewska*. — Dzieje Polski. Książnica Polska Tow. Naucz. Szkół Wyzszych. Lwów—Warszawa, 1923, str. 256.

\* *Marjan Janelli i Julia Kisielewska*. Z dziejów Ojczyстых. Zbiór opowiadań dla młodzieży szkół powszechnych i średnich. Książnica Polska. Lwów—Warszawa, 1920, str. 152.

\* *Jan Danyś*. — Geneza energii psychicznej. Zarys filozofii biologicznej. Z przedmową Juljusza Payota i W. M. Kozłowskiego. Książnica Polska. Lwów—Warszawa, 1924, str. 253.

Książka ta oświetlająca interesujące wszystkich zagadnienia winna znaleźć się na biurku każdego inteligentnego człowieka. Styl i układ jasny sprawiają, że czyta się ją łatwo i ze stałym zaciekawieniem.

\* *Ks. Jan Gralewski*. — Pan Jezus w duszy dziecka. Podręcznik do nauki religii w szkołach powszechnych. Cz. I i II. Książnica Polska. Lwów—Warszawa 1923, cz. I str. 100, cz. II— str. 94.

\* *Ks. Jan Gralewski*. — Nauczanie religii rzymsko-katolickiej. Książnica Polska. Lwów—Warszawa, 1923, str. 21.

\* *Dr. Juljusz Makarewicz, prof. Uniwers. J. K. we Lwowie*.—Przebudowa Społeczna. Książnica Polska. Lwów—Warszawa, 1923, str. 270.

Najaktualniejszy obecnie problemat przebudowy społecznej poddany został głębokiemu i gruntownemu rozważaniu. Ogromna erudycja i opanowanie przedmiotu pozwoliły autorowi wszechstronnie oświecić t.zw. „demokratyzację“, „proletaryzację“ oraz „demokratyzację, a sprawę żydowską“.

\* *Pawłowski St. — Bystroń J. St. — Peretjatkowicz A.*—Polska współczesna. Geografia polityczna. Kultura duchowa. Ustrój prawno-polityczny. Książnica polska. Lwów—Warszawa, 1923, str. 173.

\* *Józef Siemieński*. — Ustrój Rzeczypospolitej Polskiej. Wykład syntetyczny. Wydanie III uzupełn. Lwów—Warszawa. Książnica Polska, 1922, str. 52.

\* „Przemysł, Rzemiosło, Sztuka” Rocznik III. Zeszyt 3—4. Czasopismo poświęcone wytwórczości przemysłowej i rękodzielniczej oraz sztuce plastycznej. Organ Miejskiego Muzeum Przemysłowego w Krakowie, pod redakcją Kazimierza Witkiewicza, bibliotekarza Muzeum.

Na treść tego przepięknie wydanego i bogato ilustrowanego zeszytu składają się artykuły następujące:

Jerzy Dobrzycki: Śląska wytwórczość ceramiczna w XVIII w. (dokończenie). Tadeusz Seweryn: Tajniki rzemiosła malarzkiego. Adam Chmiel: Karty do gry z geografją Polski z drugiej połowy XVIII w. Dr. Adam Bochnak: Makaty Marszałka Francji Fr. de Créqui księcia de Lesdiguières. Dr. Tadeusz Dobrowolski: Ze średniowiecznych malowań ściennych. Dr. Tadeusz Dobrowolski: O skrzyni z Nowego Sącza. Nadesłane książki i czasopisma. Z działalności Muzeum.



## CZYTAJCIE „AMERYKĘ“!



# K r o n i k a .

**Możliwości handlu z Ameryką.** Zwracamy uwagę naszych kupców i przemysłowców na otwierające się w ostatnich czasach coraz większe możliwości nawiązania bardziej realnych stosunków handlowych z Ameryką.

Stabilizacja marki polskiej oraz wyrównanie się cen towarów u nas z cenami światowymi w złocie umożliwiają sprowadzanie z zagranicy najrozmaitszych wyrobów, które niewątpliwie będą miały w Polsce powodzenie, a z czasem nawet wyrugują wszelką tandetę niemiecką i inną, która zaczyna do nas napływać całemi pociągami.

Amerykańsko-Polska Izba Handlowa w Warszawie otrzymała ostatnio szereg ciekawych propozycji handlowych od poważnych firm amerykańskich.

Dla wygody naszych sfer handlowych i przemysłowych interesujących się handlem eksportowym i importowym prowadzimy w „Ameryce” stały dział „Ofert i Zapytań z Ameryki”. Z działu tego korzystać może każdy kupiec i przemysłowiec, a Amerykańsko-Polska Izba Handlowa (Nowy Świat 74, Pałac Staszica, tel. 26-62) w godzinach biurowych udziela wszelkich bliższych informacji.

**Wystawa Modeli Statków Morskich.** Ruchliwa Liga Żeglugi Polskiej, która od kilku lat wytrwale propagandą swoją wskazuje jeszcze dość obojętnemu na sprawy morza społeczeństwu, jak wielki skarb posiada w tym choć małym odcinku wybrzeża polskiego nad Bałtykiem i nawołuje do zdobycia własnej floty morskiej, w uznaniu konieczności szczepienia zamyłowania do morza wśród młodzieży polskiej ogłosiła w sierpniu r. ub. konkurs na modele statków morskich.

Konkurs udał się nadspodziewanie dobrze, a przedstawione modele podzielono na 3 grupy, stosownie do wieku wykonawców, a mianowicie: I-a grupa od 14 do 16 lat, II-ga grupa od 16 do 18 lat i III-a grupa ponad 18 lat.

Pierwsze nagrody otrzymali: L. Dębski ucz. VI kl. (III-a grupa) za model jachtu „Mayflower“, Al Rummel ucz. VI kl. (I-a grupa) za model jachtu „Halka“ i bracia J. i F. Szpecht (II-a grupa) za parowiec „Majestat“ i torpedowiec „Warszawiak”. Drugich nagród rozdano cztery, a trzecich dwie za bardzo udatne modele jachtów,

szkunera, okrętu żaglowego, torpedowca i łodzi podwodnej.

Po rozdaniu nagród przez Jury otwarto w Salonie przy księgarni M Arcta wystawę modeli, która trwała do dn. 15 b. m. i przez cały czas cieszyła się niesłabnącym powodzeniem.

**Zwyczajne Walne Zgromadzenie** Towarzystwa Polsko Amerykańskiego odbędzie się dnia 20 marca r. b. o god. 3-ej po południu w lokalu Towarzystwa w Warszawie, Nowy Świat 74. Porządek obrad: 1) Sprawozdanie z działalności i kasowe za rok 1923 oraz przedstawienie budżetu na rok 1924. 2) Wybór nowych członków zarządu i komisji rewizyjnej. 3) Wolne wnioski.

W razie niedojścia Walnego Zgromadzenia do skutku z powodu braku odpowiedniej liczby członków—odbędzie się takowe w terminie powtórny, tegoż dnia o g. 6.30 po poł., bez względu na liczbę obecnych.

**Zwyczajne Walne Zgromadzenie** Amerykańsko Polskiej Izby Handlowej odbędzie się w lokalu Izby w Warszawie, Nowy Świat 74, dnia 20 marca r. b. o g. 2-ej po poł. Porządek obrad: 1) Sprawozdanie zarządu z działalności oraz kasowe za r. 1923 i przedłożenie budżetu na r. 1924. 2) Zmiana Statutu. 3) Wybór nowych członków zarządu i komisji rewizyjnej. 4) Wolne wnioski.

W razie niedojścia zebrania do skutku z powodu braku przepisanej statutem ilości członków, odbędzie się ono w terminie powtórny tegoż dnia o g. 5-ej po poł., bez względu na liczbę obecnych.

\* \* \*

— Do Towarzystwa Polsko Amerykańskiego przyjęci zostali następujący nowi członkowie: Mikołaj Swiatopełk Mirski, Warszawa, Mazowiecka 11; Jan ks. Czartoryski, p. Rokosowo (Poznańskie); Jadwiga z Lubomirskich Kwilecka, Warszawa, Warecka 13; Stanisław Sittauer; Tadeusz Kurasiewicz, Warszawa, Szopena 10.

\* \* \*

— Do Amerykańsko Polskiej Izby Handlowej zostali przyjęci następujący nowi człon-



kowie: rzeczywiści — Franciszek hr. Kwilecki, Warszawa, Warecka 13; Antoni Halkowski, Lwów, Sobieskiego 3. Zwyczajni — Stanisław Terlikowski, Warszawa, Jerozolimska 34 m. 11; inż. Eugenjusz Stalinger, Warszawa, Ujazdowska 22 m. 16; Wacław Rymarkiewicz, Warszawa, Zgoda 5 m. 5; Tadeusz Kurasiowicz, Szopena 10 m. 9; Mikołaj Swiatopełk Mirski, Mazowiecka 11.

\* \* \*

**Gość z Ameryki.** — Przebywa w Warszawie, w przejeździe do Rosji, prof. J. W. Jenks, jeden z wybitnych ekonomistów amerykańskich. Prof. Jenks przybył do Polski w celu badania warunków skarbowych i pieniężnych.

Amerykańsko Polska Izba Handlowa ułatwia p. Jenks'owi dostęp do sfer rządowych i finansowych, z którymi odbył szereg konferencji.

\* \* \*

— Z powodu braku miejsca druk dalszego ciągu wrażeń Z. Koczorowskiego „W gościnie u Wujka Sama“ oraz M. H. Szpyrkówny „Gwiazdy i Dolary“ odkładamy do następnego numeru.

\* \* \*

— W administracji „Ameryki“ jest do nabycia niewielka ilość pozostałych egz. ośmiostronowego Programu Akademii ku czci Wilsona.

---

## WIADOMOŚCI RÓŻNE.

**Kto może obecnie wyjechać do Ameryki?** — Urząd emigracyjny w Warszawie donosi, że wyjazd emigrantów z Polski do Stanów Zjednoczonych jest obecnie do końca czerwca 1924 r. niemożliwy. Konsul amerykański nie udziela obecnie wiz paszportowych, ponieważ ilość emigrantów polskich, ustalona na rok 1923—24 (przeszło 30.000) jest już wyczerpana. Natomiast ograniczeniom w wyjeździe nie podlegają ci wszyscy, którzy nie są zaliczeni do kategorii emigrantów i do „kwoty“ nie wchodzi. Do nich należą: obywatele amerykańscy, ich żony i dzieci; urzędnicy państwowi (amerykańscy), ich rodziny, otoczenie i służba; reemigranci, którzy wracają do Ameryki przed upływem 6-ciu miesięcy od daty wyjazdu ich z Ameryki, ci mogą zabrać ze sobą żonę i dzieci do lat 16-tu, choćby te w Ameryce jeszcze nie były. Należenie do jednej z tych kategorii musi być wykazane wiarygodnymi dokumentami. Pasporty dla nich wydają starostwa na podstawie odpowiednich zaświadczeń urzędu emigracyjnego w Warszawie. Wszyscy inni muszą z wyjazdem do Stanów Zjednoczonych zaczekać do nowego roku emigracyjnego.

**Międzynarodowy Zjazd Pszczelnicy.** Tego roku odbędzie się 7-my międzynarodowy zjazd pszczelnicy w Quebec w Kanadzie. Polskę na zjeździe tym reprezentować będzie p. L. Weber, red. „Bartnika Postępowego“ we Lwowie.

**Polak posłem do sejmu w Paranie.** Podczas wyborów do sejmu stanu Parana (Brazylja) został wybrany na posła polak Modest Falarz. P. Falarz urodził się w Brazylji, gdzie ojciec jego, jako emigrant osiadł na roli kilkadziesiąt lat temu.

**Stosunki Handlowe z Ameryką** — W roku 1923 wzmogły się znacznie stosunki handlowe Polski ze Stanami Zjednoczonymi. W pierwszym półroczu r. 1923 wywóz do Stanów Zjedn. wynosił 2.756 ton, przywóz 91.561 t. podczas gdy w pierwszym półroczu r. 1922 wynosił wywóz 146 t. przywóz zaś 49.821 ton. Ogromną zwyczajną przywozu ze Stanów Zjednoczonych do Polski przypisać należy przedewszystkiem zakupom kolejowym, głównie wagonów, których otrzymaliśmy z Ameryki na ogólną sumę 10.000.000 dolarów. Bilans handlowy ze Stanami Zjednoczonymi byłby bardziej ujemny, niż z podanych wyżej liczb wypada, gdyby nie znaczne przesyłki pieniężne polskiego wychodźstwa do kraju.

**Wprowadzenie oficjalnego notowania marki polskiej w Nowym Jorku.** — 7-go b. m. na giełdzie nowojorskiej notowano po raz pierwszy markę polską. Notowanie wynosiło 1,20 — 1,10 dolara za 10 milionów mkp. Fakt ten wskazuje, że trwająca w Polsce od szeregu tygodni stabilizacja walut umocniła zaufanie zagranicy do nas. Jeżeli zważymy, iż notowania giełdy nowojorskiej są pierwszorzędnego znaczenia dla całego świata finansowego,

który reguluje swoje obroty według wiadomości nowojorskich, fakt ten nabiera tem większego znaczenia.

**Bezpośrednie połączenie Gdańska z portami Amerykańskimi.**—Z Gdańska donoszą nam, że dla zorganizowania bezpośredniego przewozu bawełny amerykańskiej do Polski przez Gdańsk powstać ma wkrótce nowa linja okrętowa łącząca ten port z Nowym Orleanem i Galweston. Nową linję mają prowadzić towarzystwa okrętowe norweskie i szwedzkie. Transport tą linją ma zaoszczędzić Polsce około miliona dolarów kosztów transportowych rocznie.

Szkoda wielka, że kupcy i przemysłowcy nasi nie myślą o kupnie kilku statków własnych, jeno zdają się zawsze na usługi obcych.

**25.000 dolarów Nagrody za Trafny Tytuł Tygodnika.**—Wydawcy dzienników amerykańskich „Chicago Tribune” i „Daily News” ogłosili konkurs na najbardziej trafny tytuł nowego tygodnika ilustrowanego, który zamierzają wkrótce zacząć wydawać w Nowym Jorku.

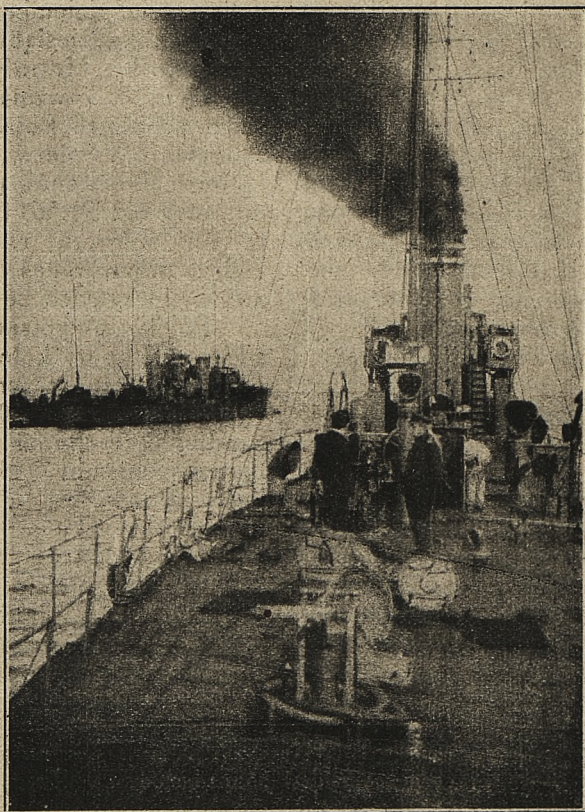
Tygodnik w treści swej ma być odbiciem wszystkich najciekawszych kwestji i wydarzeń na całym świecie. Artykuły z najrozmaitszych dziedzin będą pisane przez ludzi o wszechświatowej sławie. Będzie on zawierał stałe działy: beletrystyczny, polityczny, finansowy, naukowy, mód, humoru, handlu, przemysłu, sportu etc. Dział ilustracyjny będzie wykonany nowym sposobem t. zw. „rotograwury” w czterech kolorach (czerwonym, żółtym, niebieskim i czarnym), które odpowiednio zmieszane umożliwią drukowanie np. reprodukcji obrazów lub scen z natury w najbardziej naturalnych kolorach.

Nagrody wyznaczono trzy: pierwszą w sumie 20.000 dol., drugą 4.000, trzecią 1.000 wszystkie płatne natychmiast gotówką po decyzji Jury.

W konkursie może brać udział każdy.

Projekt nazw dla nowego tygodnika (z podaniem dokładnego nazwiska i adresu projektodawcy) należy adresować: „Names“, The Chicago Tribune, 5, rue Lamartine, Paris.

Oferty będą przyjmowane do dnia 31 marca r. b.



Torpedowiec polski przed wypłynięciem na ćwiczenia.

DR. K. ŻURAWSKI.

## Instytucje Polityczne w Stanach Zjednoczonych.

(Ciąg dalszy.)

W większości powiatów znajdujemy następujące instytucje. Instytucji prawodawczych we właściwym tego słowa znaczeniu nie ma. Regulaminy zaś, niezbędne dla spokoju i bezpieczeństwa publicznego, są uchwalane albo przez tak zwane „konwencje powiatowe”, które znajdujemy w niektórych stanach wschodnich, a szczególnie w Nowej Anglii. Ciało takie nakłada i pobiera podatki, uchwała wydatki potrzebne i ustanawia niezbędne miejscowe regulaminy publiczne. W innych znowu stanach funkcje te są spełniane przez tak zwanych komisarzy powiatowych, którzy oprócz tego mają władzę wykonawczą i zawiadują zarazem urządzeniem i utrzymaniem dróg i budynków publicznych, więzień, szpitali i t. d. W niektórych powiatach jednak są specjalne komisje dróg i mostów, więzień, szkół, dobroczynność i t. d. Oprócz tego każdy powiat prawie posiada swego sekretarza (clerk), który prowadzi akta urodzeń i śmierci, lub ślubów, wydaje rozmaite pozwolenia, oraz utrzymuje spis głosujących obywateli powiatu i zawiaduje wyborami tam, gdzie nie ma specjalnych komisji wyborczych.

Szeryf powiatowy jest wykonawcą wyroków sądowych i zawiaduje więzieniami powiatu.

Skarbnik powiatowy ma opiekę i przyjmuje lub wydaje pieniądze, należące się powiatowi, lub od niego.

Koroner jest urzędnikiem, który musi badać wszystkie wypadki nagłej lub gwałtownej śmierci w celu określenia przyczyny jej; gdy śmierć nastąpiła skutkiem morderstwa, jego obowiązkiem jest zarządzić, aby sądy ukarały winnych.

Oprócz tego większość powiatów posiada innych urzędników, jak doradcę prawnego, kontrolera i t. d.

Niektóre powiaty zamiast komisarzy powiatowych mają komisje nadzorcze (supervisor), składające się z reprezentantów gmin (township), składających powiat.

Takie w ogólnym zarysie są instytucje wykonawcze w większości powiatów.

Instytucje sądownicze powiatowe składają się z sądów okręgowych lub obwodowych (circuit or district), powiatowych, sierocych i t. d. Sądy powiatowe i okrę-

gowe rozstrzygają ważniejsze sprawy cywilne i kryminalne, oraz służą za sądy apelacyjne od wyroków sędziów pokoju; sądy sieroce zajmują się wszystkimi sprawami spadkowymi, rozciągają opiekę nad sierotami, a także wymierzają kary w wypadkach malwersacji przez opiekunów niepełnoletnich osób.

Wszyscy urzędnicy powiatowi za wyłączeniem sędziów w niektórych stanach są obierani przez lud.

Co do instytucji gminnych (township), te także ogromnie się różnią w rozmaitych stanach. Tak na przykład w stanach wschodnich, tak zwanej Nowej Anglii, widzimy zebranie wszystkich obywateli, które uchwała pewne miejscowe reguły, wybiera urzędników i wyznacza podatki dla gmin; jednym słowem pełni funkcje instytucji prawodawczych. Komitet obierany przez zebranie (tak zwani selectmen) reprezentuje władzę wykonawczą i spełnia jej funkcje. Oprócz tego mamy innych urzędników, jak sekretarza, skarbnika, dozorcę dróg, płotów, miar, wag i biednych.

Instytucja zaś sądownicza gminna reprezentowaną jest przez sędziów pokoju wraz z dodanymi im urzędnikami sądowniczymi, tak zwanymi woźnymi (constable). Obaj ci urzędnicy są obierani przez lud na ogólnem zebraniu. W niektórych stanach jednak, na przykład w Missisipi, gminy nie stanowią nic oprócz pewnego obszaru ziemi; jedynymi urzędnikami egzystującymi w takich gminach są sędziowie pokoju i nieodłączni woźni.

Obecnie przechodzimy do najmniejszej jednostki administracyjnej, a mianowicie miast i miasteczek (cities and boroughs).

Miasteczko ma zazwyczaj na mocy przywileju, danego mu przez sąd powiatowy, instytucję prawodawczą, tak zwaną radę miasteczkową; wykonawcze instytucje są: dyrekcja szkół, komisarz ulic, sekretarz, skarbnik i na koniec rodzaj burmistrza (burgess, warden, lub jeszcze inne nazwy).

Oprócz Sądu Najwyższego mamy sądy związkowe niższe, a mianowicie:

1) Sądy Okręgowe (Circuit Courts). Takich okręgów jest obecnie dziewięć i każdy z nich posiada dwóch, a większość trzech sędziów.

Każdy sędzia okręgowy danego okręgu, albo sędzia najwyższego sądu może otworzyć sesję sam jeden, albo razem z drugim sędzią obwodowym, albo jeden z nich może otworzyć sesję razem z sędzią obwodowym tego obwodu, gdzie sesja się odbywa.

2) Od wyroku sądu okręgowego albo obwodowego można apelować do tak zwanego Sądu Apelacyjnego, a niektóre sprawy można przenosić z apelacyjnego do najwyższego sądu.

3) Oprócz już wyżej wymienionych mamy sądy związkowe dystryktowe. Tych dystryktów jest obecnie siedemdziesiąt sześć i każdy posiada jednego sędziego. Sądy te są najniższe ze wszystkich trybunałów związkowych.

4) Oprócz wyżej wymienionych sądów jest jeszcze tak zwany „Court of Claims”. Sąd ten rozpatruje wszelkie sprawy wytoczone Stanom Zjednoczonym. Ponieważ nikt nie może zmusić Związku do wykonania wyroku, sąd więc ten przedstawia wyrok swój kongresowi. Kongres zaś uchwała wypłatę sum poszukiwanych.

5) Obwód Columbia, siedzisko rządu Stanów Zjednoczonych, posiada sądy odrębne w postaci sądu najwyższego tego dystryktu, oraz sądu apelacyjnego. Sąd najwyższy składa się z sędziego głównego i pięciu towarzyszy. Wszyscy otrzymują jednakową pensję po 5.000 dol. na rok. Sąd apelacyjny składa się z głównego sędziego z pensją 6.500 dolarów na rok i dwóch sędziów towarzyszących, otrzymujących 6.000 dol. rocznie.

6) Sądy wojenne w armji i we flocie sądzą przestępstwa, popełnione przez woj-

skowych lub marynarzy. Tylko prezydent może przebaczyć osobie uznanej za winną przez taki sąd. Po zapadnięciu wyroku sprawa może być wznowioną tylko na mocy uchwały kongresu lub na rozkaz prezydenta za zgodą kongresu.

Sądy związkowe mają jurysdykcję w każdej sprawie, gdzie jedna ze stron opiera się na związkowej uchwale.

Sprawy takie mogą być przeniesione do sądu związkowego nawet wtedy, gdyby sądy stanowe poprzednio wydały wyrok.

Oprócz tego do jurysdykcji sądów związkowych należą następujące sprawy:

a) Dotyczące posłów, konsulów i innych wysokich urzędników związkowych.

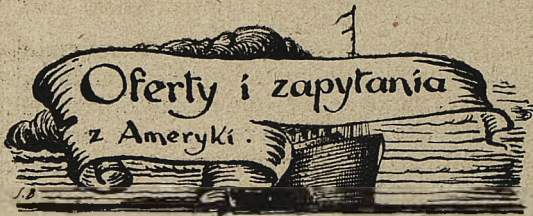
b) Sprawy dotyczące handlu morskiego.

c) Sprawy, w których jedną ze stron są Stany Zjednoczone.

d) Nieporozumienia, zachodzące pomiędzy poszczególnymi stanami, pomiędzy stanem a obywatelem innego stanu, między obywatelami różnych stanów, między obywatelami jednego stanu, roszczeniami pretensje do gruntów, opierając się na nadaniach różnych stanów, i nakoniec między stanem lub jego obywatelami a obcym państwem, lub jego obywatelami.

Pozatem Sąd Najwyższy związkowy służy w bardzo wielu wypadkach za ostatnią instancję apelacyjną.

Sędziowie niższych sądów związkowych pobierają pensje następujące: okręgowi otrzymują po 6.000 dol.; członkowie „Court of Claims” pobierają po 4.500 dol.; obwodowi zaś sędziowie otrzymują po 5.000 dol. rocznie. (C. d. n.)



3982/23 Firma w St. Louis pragnie nawiązać stosunki z firmami eksportującymi kawior w puszkach.

170/24 Firma nowojorska pragnie importować z Polski żyrandole do lamp elektrycznych z białego metalu.

34/24 Firma nowojorska oferuje większe ilości koszulek spodnich, typu uży-

wanego przez armję amerykańską. Próbki koszulek obejrzeć można w biurze Izby.

306/24 Firma nowojorska nawiąże stosunki z polskimi fabrykantami lub eksporterami ręcznych i ustnych harmonji, zegarków, maszynek do strzyżenia włosów i brzytw,.

171/24 Fabryka w Chicago produkująca maszyny do wyrobu puszek blaszanych i automatycznego pakowania konserw odda przedstawiciela na Polskę.

236/24 Firma nowojorska pragnie nawiązać stosunki z tutejszymi fabrykami przetworów naftowych w celu importu parafiny.

- 4331/23 Firma nowojorska chce importować z Polski wyprawione skórki królicze.
- 352/24 Firma w Brooklynie, handlująca używanymi maszynami do pisania nawiąże stosunki z takimiż firmami polskimi.
- 4228/23 Firma nowojorska reflektuje na kupno w Polsce większej ilości octanu amylogo i oleju fuzlowego.
- 4016/23 Firma w New Haven, wyrabiająca gwintarki nawiąże stosunki z firmami handlującymi obrabiarkami metalowymi.
- 1792/23 Fabryka maszyn rolniczych w Peorja, Ill. oferuje swoje wyroby, jak: traktory, pługi motorowe, młockarnie i t. p.
- 4320/23 Firma w Orange, Mass. oferuje przedstawicielstwo na Polskę. Wyrobia: narzędzia precyzyjne używane w przemyśle metalowym (calipers, dividers, steel rulers etc.)
- 4365/23 Firma nowojorska oferuje płaszcze żołnierskie wełniane.
- 4451/23 Firma w Chicagu wyrabiająca maszyny automatycznie nasypujące i wiążące worki, oferuje swoje wyroby.
- 4272/23 Firma nowojorska wyrabiająca przybory samochodowe oraz materiały azbestowe oferuje swoje wyroby.

Blizsze szczegóły, dotyczące ofert powyższych można otrzymać w biurze Izby codziennie od godziny 10—3.

Przy zgłoszeniach piśmiennych należy podać numer „Ameryki“, oraz numer odnośnej oferty.

## DOBRA KSIĄŻKA Sp. z o. o. KSIĘGARNIA FILOZOFICZNA

Warszawa, Al. Jerozolimskie Nr. 47.

### POLECA:

„Ameryka“, Miesięcznik Ilustrowany.  
*Bryła Dr. Wł.* Ameryka. Z ilustr.  
*Casson H.* 16 zasad człowieka interesu.  
*Dębicki Z.* Za Atlantykiem. Wrażenia z pobytu w Stanach Zjedn. Am. Półn.  
*Ford,* Międzynarodowy żyd. Najważniejsze zagadnienie wszechświat. 2 tomy.  
*Fraser I.* Jak Ameryka pracuje. Z ilustr.  
*Gregor Mac H.,* Amerykanin o Polsce i Ameryce. Wrażenia porównawcze.  
*Marden S.* Siła woli i powodzenie.  
*Mulford P.* Przeciw śmierci.  
*Myers G.* Jak się dochodzi do wielkich fortun.  
*Oraczewski X. Dr. Cz.,* Rozwój charakteru. Wyd. 4-te.  
*Payot J.* Kształcenie woli. Wyd. 8-me.  
*Pipes Ch.,* The English Teacher. Najprzystępniejsza metoda języka angielskiego bez pomocy nauczyciela.

*Roosevelt,* Pamiętnik. 2 tomy.  
*Skarżyński T.* Sztuka sprzedawania. Z doświadczeń ameryk.  
*Szpyrkówna M. H.,* Gwiazdy i dolary. Powieść.  
*Trine R. W.* Czego świat szuka. Zasadnicze prawo istotnego życia, istotnej wielkości, potęgi i szczęścia.  
*Trine R. W.* W harmonji z nieskończonością.  
*Wilson Woodrow.* Ustrój państwowy Stanów Zjednocz. Ameryki Północnej.  
*Włodek Dr. J.,* Argentyna i emigracja ze szczególnem uwzględnieniem emigracji polskiej. Z ilustr.  
*Zaruski M.* Współczesna żegluga morska oraz słownik żeglarski. Z ilustr.  
*Żółtyński K.* Prezydent Woodrow Wilson i jego akcja pokojowa.  
*Żóraw.* Jak my pracuje y. Szkice z życia naszego przemysłu.

KSIĘGARNIA POSIADA BOGATY SORTYMENT KSIĄŻEK BELETRYSTYCZNYCH I NAUKOWYCH ZE WSZYSTKICH GAŁĘZI WIEDZY.

**Katalogi na żądanie bezpłatnie.**

**M**łody, inteligentny człowiek, skromnych wymagań potrzebny na kilka godzin dziennie do pomocy w administracji czasopisma (ekspedycja etc., pisanie na maszynie pożądanę). Zgłaszać się osobiście w Administracji „Ameryki“ codziennie między 5-6.

**J**an Biernacki, urzędnik w Przemysłu, poszukuje brata, Edwarda, który w 1913 roku wyjechał do Ameryki i mieszkał w Bostonie. Łaskawe wiadomości proszę kierować do Administracji „Ameryki“ dla J. B.

**Sprzedam** 12 akcji „Polish Navigation Co.” w Nowym Jorku (10 dol. nom. każda); 10 akcji „Hegewish Chemical Works” w Chicago (po 10 dol. nom.) i 3 akcje po 30 dol. nom. firmy „Polish Book Importing Co.” w Nowym Jorku—najwięcej dającemu. Oferty dla „J. Dal.” proszę przesyłać do Administracji „Ameryki”.

**Lokal duży** do odstąpienia, w centrum miasta (Nowy Świat) na pierwszym piętrze, składający się z 2 pokoi małych, dużej sali i kuchni—wszystkiego 7 okien frontu; prócz tego na parterze obszerny sklep o dużym oknie wystawowym i piwnica. W razie potrzeby mogą być wolne jeszcze dwa pokoje, przedpokój i kuchnia. Zgłoszenia do Administr. pod „A. B. C.”

### AMERYKAŃSKA

#### MASZYNA ELEKTRYCZNA DO PRANIA

Okazyjnie do sprzedania  
Wiadomość w Amerykańsko Polskiej  
Izbie Handlowej, Nowy Świat 74.  
(Pałac Staszica) Telefon: 26-62.

**Mam** 2 500 dolarów, które wypożyczę za pewną gwarancją na rozwinięcie istniejącego przedsiębiorstwa handlowego lub przemysłowego. Oferty do Administracji pisma dla „Polaka z Ameryki”.

**Kupię** 6-procentową polską pożyczkę dolarową z 1920 roku. Oferty z podaniem ilości i żądanej ceny proszę kierować do Administracji „Ameryki” dla „Amerykaina”.

**Zdolnych akwizytorów** do zbierania ogłoszeń i prenumeraty za prowizją poszukuje we wszystkich miastach polskich Administracja „Ameryki”. Po bliższe informacje prosimy zgłaszać się listownie lub osobiście między 5-6.

### KORESPONDENTKA

#### Samodzielną (Polka)

znająca języki: angielski, francuski, niemiecki i włoski, pisząca na maszynie — szuka odpowiedniej posady. Łaskawe zgłoszenia uprasza się kierować dla J. R. K. do Administracji „Ameryki”.

### Dwa oryginalne obrazy

#### MURILLA i VAN DYCKA

Sprzedam Amatorowi  
Informacji udzieli Sekretariat  
Amerykańsko Polskiej Izby Handlowej, Warszawa, Nowy Świat 74  
(Pałac Staszica) Tel.: 26 62.

### KAPITALISTA

Posiadający do dyspozycji **kilka tysięcy dolarów** wypożyczy takowe dla sfinansowania pewnego przedsiębiorstwa przemysłowego lub handlowego, Zgłoszenia adresować do Administracji „Ameryki” dla „Kapitalisty”

### Najstarsze pismo ludowe na Pomorzu GAZETA GRUDZIĄDZKA

Wychodzi 3 razy tygodniowo; w poniedziałek, środe, piątek  
Ilość abonentów wynosiła według notarialnego poświadczenia 1914 r. 128, 258.

Notarialnie potwierdzony przyrost abonentów Gazety Grudziądzkiej od listopada 1921 roku do 13. marca 1923 roku wynosi 29. 100.

Rozchodzi się nie tylko w Polsce, lecz po wszystkich krajach Europy, jak również w Ameryce, Australji, Brazylii, Argentynie.  
Ogłoszenia odnoszą zawsze pożądany i niezawodny skutek.

Redakcja i administracja:  
GRUDZIĄDZ-TUSZEWO (Pomorze)

### NAJSTARSZE PISMO PROWIN- CJONALNE.

#### „GAZETA KALISKA”

Wychodzi codziennie, podaje najświeższe wiadomości z całego świata i odzwierciadla życie ziemi kaliskiej.

Najodpowiedniejszy organ dla ogłoszeń.  
Własne zakłady drukarskie poruszane elektrycznością, maszyny do składania. Asortyment czcionek.

KALISZ, Al. Józefiny 1 (dom własny)

# AMERICAN EXPRESS COMPANY

PRZYJMUJE PRZEKAZY PŁATNE

W DOLARACH I W MARKACH

za pośrednictwem

35.000 ODDZIAŁÓW

American R-y Express Company

8.000 KORESPODENTÓW BANKOWYCH

14.000 SPECJALNYCH AGENTÓW

I

przedstawicieli

w Stanach Zjednoczonych

Pisząc do Ameryki po pieniądze, żądajcie przekazów

American Express Company

PRZEDSTAWICIEL NA POLSKĘ:

**F. A. LISZEWSKI**

WARSZAWA

ul. TRUGUTA (Gmach Banku Handlowego)

Adres telegraficzny: „AMEXCO – WARSZAWA“

TELEFON 408-33

# NAJPOCZYTNIJSZYM PISMEM W POLSCE

jest

## „RZECZPOSPOLITA” WIELKI DZIENNIK NARODOWY BEZPARTYJNY.

Wychodzi:

**w Warszawie — 2 razy dziennie  
w Krakowie, Lwowie, Poznaniu i Wilnie —  
1 raz dziennie**

Pismo posiada własnych korespondentów w szeregu miejscowości Polski, w stolicach Europy i w Ameryce. Dobór znakomitych sił ublicystycznych i literackich stawia je na poziomie wielkich dzienników zagranicznych.

**Najświeższe własne depeche polityczne i handlowe.**

Pismo zwraca baczną uwagę na sprawy społeczne i gospodarcze Polski i zagranicy, podaje notowania giełd pieniężnych, akcji oraz giełd zbożowych.

**Wydania specjalne, obrazujące rozwój poszczególnych działów przemysłu i handlu polskiego.**

**REDAKCJA w WARSZAWIE:**

**ul. Boduena 2.**

**ADMINISTRACJA w WARSZAWIE:**

**ul. Szpitalna 12.**

**ODDZIAŁY REDAKCJI i ADMINISTRACJI:**

**Kraków, ul. Karmelicka 9.**

**Lwów, ul. Krzywa 10.**

**Poznań, ul. Św. Marcina 50.**

**Wilno, ul. Mickiewicza 11.**