

Przedpłata wynosi:

w Krakowie: miesięcznie 1 zł., kwartalnie 3 zł., półrocznie 6 zł., rocznie 12 zł. Za odnośnienie do domu dolicza się 15 cent miesięcznie. Na prowincji i w całej monarchji Austro-Węgierskiej: miesięcznie 1 zł. 35 cent., kwartalnie 4 zł. półrocznie 8 zł., rocznie 16 zł. Numer pojedynczy 6 cent.

KURJER POLSKI

wychodzi codziennie o godz. 8 rano.

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: ulica Szewska Nr. 7, I piętro.

Cena ogłoszeń:

Za wiersz petytowy, lub jego miejsce, za pierwszy raz 10 centów, za następne po 5 centów. — Drobne ogłoszenia zwykłym drukiem po 2 cent. od wyrazu, tłustym drukiem po 5 cent. od wyrazu. Minimum ceny drobnych ogłoszeń 25 cent. „Nadesłane” 20 cent. od wiersza.

Adres dla telegramów:

„KURJER” — KRAKÓW. Rekopisów Redakcja nie zwraca.

Z bieżącej chwili.

W innych krajach odwiedziny ministrów mają zwykle skutki bardzo dodatnie, na stępują po nich różne reformy i ulepszenia. U nas niestety nie można tego powiedzieć. Dlaczego? Z tej prostej przyczyny, że nie umiemy zwrócić uwagi do stojników rządowych na naszą nędzę, lecz usiłujemy popisać się przed nimi. Kiedy np. minister oświaty zwiadał szkoły średnie, pokazywano mu najpiękniejsze sale nie prowadząc go nigdy do ciemnych, niezdrowych komórek, służących na klasy. Rzecz prosta, że dr. Gautsch jest zdania, iż skargi Koła polskiego i prasy na złe umieszczenie gimnazjów, są zupełnie bezpodstawne i nie stara się o usunięcie złego. I ministrowi Bacquehemowi, podczas jego pobytu pokazywano to, co u nas jest dobre, czem się możemy poszczycić, ale nie poinformowano go wcale o stanie naszego handlu i przemysłu, i nie wskazywano mu braków, których usunięcie byłoby pierwszym i kardynalnym krokiem do poprawy naszych stosunków ekonomicznych. Zaledwie nieśmiało odważono się wypowiedzieć niektóre życzenia, zaprowadzić pana ministra tam, gdzie mógłby dodatkowo zobaczyć rezultaty, przyczem nie obszedło się bez toastów pełnych gorącego uznania. Rzecz prosta, że p. minister na piękne słowa jeszcze pięknie odpowiedział i spokojny o losy Galicji, wrócił do Wiednia na przekonaniu, że nie jesteśmy wcale tak biedni, jak twierdzą nasi nieprzyjaciele i my sami przyznajemy.

To też nie możemy się spodziewać, żeby p. minister przedstawił rychło Radzie państwa projekty ustaw, zmierzających do podniesienia u nas przemysłu. Będzie on się wio rozwił żółwym krokiem, jedynie przy pomocy funduszy krajowych.

Ponieważ fundusze te bardzo są szczerne, możemy być przygotowani, że z czasem prześcignie nas pod względem dobrobytu nawet Bośnia, gdzie rząd wspólny na inwestycje poważne poświęca kapitały. Szakoda tylko, że z tych inwestycji, według informacji dzienników słowiańskich, nie korzysta ludność krajowa, lecz przeważnie Niemiec i żydowski przybysz. Uwzględniając więcej potrzeby Bośniaków, zaprawiając ich przedewszystkiem do handlu i przemysłu, przywiałby rząd ludność okupowanych prowincji więcej do monarchji habsburskiej, niż przynoszą pulki bośniackie do Wiednia i Budapesztu, co prasa liberalna z Fremdenblattem na ośmle uważa za wielkie dla Bośniaków dobrodziejstwo. Ten ostatni dziennik utrzymuje, że żegnał oni wychodzącego na obywatelstwo bośniackie okrzykami, ale zapomniał dodać, czy okrzyki te świadczyły o przypięzaniu ojców, matek i siostr do opuszczających na dłuższy czas strony rodzinne młodzieńców, czy też były wyrazem przywiązania do Austro-Węgier. O ile nam wiadomo, zapatrywania Bośniaków na rządy austro-węgierskie są nierówne, z powodu właśnie wspomnianego już faworyzowania Niemców i żydów, o czem wieści dotarły nietylko do Serbji, ale na wet do Bułgarii, przyczyniając się znacznie do osłabienia wśród tamtejszej ludności sympatji do naszej monarchji i ułatwiając pracę agitatorom moskalfiskim.

Ze eksterminacyją wobec niemiardzących polityka rządu budapeszteńskiego, również utrudnia hr. Kalnokovemu akcję polityczną na Bałkanie, nie potrzebujemy chyba dowodzić. Na szczęście obecny gabinet budapeszteński, jak to już przyznaje nawet prasa liberalno-żydowska, przez opozycję tak istotnie skompromitowany, że nie pozostaje mu inny środek ratunku, jak rozwiązanie parlamentu i rozpisanie nowych wyborów. Wiadomo przecież, że środek ten często zawodzi, — jak o tem mógł się niedawno przekonać hr. Taaffe. Czy nowa większość byłaby dla Słowian sprawiedliwsza, trudno przewidzieć. W każdym razie nie ulega wątpliwości, że nie postępowaliby tak bezwzględnie, jak stronnictwo liberalne. Zaspokojenie życzeń Słowian w całym Austro-Węgrzech jest konieczne ze względu na politykę zagraniczną. Odkąd bowiem nie biega wątpliwości, że sojusz rosyjsko-francuski w jakiejś formie już został zawarty, widmo wojny znów wystąpiło wyrażnie na horyzoncie politycznym. Przynal to także lord Salisbury, wypowiadając na uczcie w Mansions House, że mimo zupełnie pokojowego usposobienia wszystkich rządów, zadanie przyjaciół i obrońców pokój jest obecnie trudniejsze, niż kiedykolwiek. Czy to nie wyraźne przyznanie, że pierwszy zatarg może wywołać krwawą starcie? Polacy wojny nie pragną, ale wiedzą, że los ich chyba już nie może zmienić się na gorzej, — spokojnie spodziewają w przyszłość z wiarą w zmartwychwstanie swej Ojczyzny, bo nie wątpią, że sprawiedliwość dziejowej przędzy czy później stać się musi zadość.

Z KRAJU.

Ze sprawozdania c. k. inspektora przemysłowego w Galicji i na Bukowinie.

(Ciąg dalszy).

P. inspektor, dotykając sposobu wypłacania zarobku, ubolewa, że w niektórych przedsiębiorstwach robotnicy otrzymują zarobek co dni 14, a nawet co miesiąc, co bardzo jest niekorzystnym dla robotnika, zmuszonym jest bowiem albo brać zaliczki, lub też zaciągać długi, przeważnie lichwiarskie. Wogóle kwestja plac jest jedną z najdłuższych w Galicji i domagając się koniecznej zmiany na lepsze. Obszerny rozdział poświęca sprawozdanie omówieniu kwestji wykształcenia młodocianych robotników i wogóle kwestji terminatorów, która w oświetleniu p. inspektora przedstawia się nad wszelki wyraz niekorzystnie. Choć w ciągu roku 1890 otwarto cztery nowe uzupełniające szkoły przemysłowe, mianowicie w Starym Sączu, Bochni, Jasle i Wadowicach, liczba uczni obniżyła się z 3255 (w r. 1889) na 3128.

Przy przyjmowaniu terminatorów nie bywa zgóry, jak być powinno, oznaczany czas próby, a pracodawca trzymając ile możności jak najdłuższe ucznia na próbie. Zupełna też panuje dowolność w przedsiębiorstwach, prowadzonych sposobem niefabrycznym, pod względem czasu praktyki terminatorów, a zdarza się często, iż pracodawcy stawiają najrozmaitsze trudności przy zwalaniu ucznia i dopuszczają się w tej mierze jaskrawych nadużyć. Przedsiębiorstwa fabryczne także przyjmują chłopów na naukę rzemieślniczą, której dać im wcale nie mogą, wzywając ich później bez skrępowania na czeladników i przyczyniając się w ten sposób do wytwarzania zastępu lichych rekrutów, zdolnych do wykonywania partackiej tylko roboty.

W rozdziale nędzy terminatorów, jedno z pierwszych miejsc należy się piekarnikom.

W piekarniach pracują terminatorzy przez kilka lat, nie mogąc się doczekać wyzwolenia. Pracodawcy czynią to we własnym interesie, albowiem taki niewyzwolony pomocnik, mimo, że nauczył się rzemiosła piekarskiego i jest z niem zupełnie obeznany, a więc posiada potrzebne wiadomości fachowe, nie mając świadectwa uzdolnienia, nie może żądać za swą pracę takiej płacy jak czeladnik wyzwolony. Z takiego zaś stanu rzeczy wynika to, że rzeczywisty czeladnik nie łatwo może o trzymać robotę, gdyż dla majstra jest on za drogi. Niemniej owoych terminatorów nie mają majstrowie trzymać na uwieczny sposób, że wprawdzie nie odmawiają im wyrażnie wyzwolenia, ale równocześnie dają im do poznania, że po wyzwoleniu nie będą ich dłużni w siebie trzymać. Ponieważ zaś przepisy § 99 ustawy przem. nie są wykonywane i umówione warunki nie bywają wpisywane do ksiągzecek roboczych, więc też niemożliwą jest kontrola, czy majstrowie trzymają się przepisów tego paragrafu, tj. czy rzeczywisty zawarty została według przepisu osobna ugoda przy przyjmowaniu ucznia. Wobec takich stosunków, którym nie jest w możności zaradzić inspektor przemysłowy, terminatorzy często tracą całe lata, demoralizując się, pracując staję mu się wstrętą i wychodzi ostatecznie na szkodliwego członka społeczeństwa.

Pracodawcy w przeważnej części wcale się nie troszcza o przemysłowe wykształcenie terminatorów, a nawet uszczuplają im potrzebny do tego czas i sposobność, używając ich do różnego rodzaju pobocznych usług. Terminatorzy nietylko wykonywują roboty domowe, nienależące wcale do rzemiosła i to nie wyłącznie dla pracodawcy i jego rodziny, lecz nawet dla czeladników. W warsztacie taki terminator znajduje mało sposobności do należytego nauczania się swego rzemiosła. Będzie więc z niego lichy robotnik, który nie łatwo znajdzie zarobek, gdyż sprawi on pracodawcy więcej szkody i kłopotu niż pożytku.

Przestrzeżenie moralności ucznia ze strony pracodawcy, jest bardzo niedostateczne. Jeszcze mniej troszczy się pracodawca o to, czy uczeń bywa w kościele lub w szkole. W ogóle majstrowie stoją na stopie wojennej ze szkołą, gdyż uczeń uszczupla jego czas, musi wcześniej wyjechać ze szkoły, niż powinien, przyczyniając się do wyprzedzenia czasu i kosztów. Tylko niektóre majstrowie uznają konieczność i potrzebę posyłania ucznia do szkoły, ale ci już pilnują tego należycie. Są to majstrowie wykształceni, którzy mają ludzkie poczucie, męci, którzy mają honor swego stanu, widzącej dbają o honor swego stanu, widzą, a więc traktujący go po ludzku i dbający o to, aby jak uczeń obywatel, pod każdym względem spełnił swe obowiązki.

Obchodzenie się tu z terminatorami bywa często nieludzkie. Bije ich majster, bije majstrowa, biją czeladnicy. Niejednokrotnie terminatorowie są używani zamiast zwierząt pociągowych do wozenia ciężarów: wożą oni surowe materiały z miejsca

zakupna do warsztatu i rozwożą wyroby po mieście. Uczniowie, pozostający w domu majstra rzadko tylko mają zdrowe sypialnie. Często śpią w wilgotnych piwnicach lub na poddaszach, w ciasnych, ciemnych norach, lub w warsztatach na podłodze, na stołach roboczych, często bez żadnej pościeli, jedynie na przegniłej słomie lub na heblówkach. W zimie, ubikacje te, albo wcale nie bywają opalone, lub opalone bardzo mało. Nierzadko 2—3 uczniowie śpią w jednym łóżku. W piekarniach śpią oni na worach z mąką, na piecach lub na deskach na których zwykle kładzie ciasto.

Skrzyżnie na garderobe, umywalnie dla nieletnich robotników pomocniczych, ci biadają bywają za rzecz zbytową, i ci biadają są też zazwyczaj strasznie niechlebnymi, myją i czeszą się raz na tydzień — chrześcijanie w niedzielę, żydzi przed szabasem.

Nędznie są ubierani, nędznie żywią, pracują o chłodzie i głodzie, wśród najgorszych warunków dla zdrowia i moralności. Każdy przyzna, że przy takim wychowaniu i traktowaniu, terminator, jeżeli i z domu nie wyniósł żadnych dobrych zasad, musi składować moralnie i fizycznie, i stać się lichym majstrem i obywatel.

Majstrowie nie wykonują również §. 101 ustawy przemysłowej napażdzając terminatora przed upływem zakontraktowanego terminu; zależy to jedynie od humoru majstra lub p. majstrowej.

Według ustawy przemysłowej, terminator, wydany z pewnego rzemiosła, nie może być w ciągu roku przyjęty przez innego majstra do tego samego rzemiosła, lub do analogicznego przemysłu fabrycznego, bez zezwolenia dawniejszego majstra. Otóż w tym punkcie panuje w Galicji kompetentna dowolność: majstrowie mieniając uczniów a uczniowie w Galicji jak im się podoba. Czas nauki spędzony u jednego majstra, u drugiego zazwyczaj się nie liczy, i nierzadkie są wypadki, że uczeń 10 lub więcej lat w jednym i tem samym rękodziele wędruje od jednego pracodawcy do drugiego, i dopiero jako dorosły mężczyzna zostaje wyzwolony.

P. inspektor, rozprawiając się w ten sposób z majstrami, widzi się znielolony sam scharakteryzować kilkoma rysami samych terminatorów i tak o nich pisze: Są to przeważnie indywidua bez wychowania, krnąbrne i nie dające się łatwo kierować. Do rzemiosła w Galicji bywają oddawane zazwyczaj dzieci najbiedniejszych rodzin, które gdzieindziej nie mogą znaleźć umieszczenia. Lecz właśnie dla tego, że stan rękodzielniczy musi się rekrutować z takich żywiłów, powinni by majstrowie we własnym interesie wykonywać sumiennie ustawy, by wytworzyć zdrowe stosunki w klasie robotniczej i tym sposobem wzmocnić własny stan i zabezpieczyć go na przyszłość. To powinny być patryotycznym obowiązkiem każdego.

(Dokończenie nastąpi).

Lisio 30 lipca.

Jednym więcej kwiatkiem do równanki rządów żydowskich jest fakt, jaki miał miejsce w Bukowsku, a rozstrzygnięty przed sądem miejsko-delegowanym w Sanoku. Pewien żydek, który w sądzie obwodowym w Sanoku odsiadywał karę więzienia za jakąś zbrodnię, miał zapłacić około 82 złr. kosztów postępowania karnego. Grzeszy pan burmistrz, również żyd, na przedstawienie pierwszego wystawił świadectwo nobstwa, stwierdzając w takowym pieczęcią gminną i własnoręcznym podpisem, jako głowa miasta Bukowska, iż obywateli do placenia, nie posiada wcale żadnego, ani nieruchomego, ani ruchomego majątku. Tymczasem sprawdzono, iż restant nie jest tak biednym, jak napisano, gdyż posiada realność w Bukowsku. (Jako opłacający podatek domowy, glosował nawet na pana burmistrza przy ostatnich wyborach — zjadł protekcja). Rezultatem tych dochodzeń było, iż wystawione świadectwo nobstwa unieważniono, a autora tegoż, w osobie pana burmistrza, wadzono na trzy dni do kozy, za nadużycie władzy urzędowej. W następstwie tego i kosztą postępowania karnego staną się ściągalnemi.

Dnia 30 z. m. szalała nad Lisikiem i okolicą burza połączona z ulewami deszczem, grzmotami i gradem, wielkości orzecha laskowego. Grad padał dwukrotnie przed godziną 6 i po 6 wieczorem. Obito się bez znaczących szkód. Woda w Sanie znacznie się podniosła.

KURJER LWOWSKI.

* Uroczyste zakończenie roku szkolnego na uniwers. tutejszym, obchodzone 31 zm. o godz. 9 przed południem, nabożeństwem w kościele św. Mikołaja, przy udziale profesorów, uczniów i nielicznego grona publiczności. Profesorowie wystąpili w togach. * Krajowe Towarzystwo kupców i przemysłowców we Lwowie, urządza osobny pociąg towarzyski ze Lwowa na wystawę do Pragi. Odjazi ze Lwowa z głównego dworca we czwartek dnia 13 sierpnia b. r., o godzinie 11 minut 50 przed południem według zegaru pociągów. Cena biletu jazdy: Ze Lwowa do Pragi i napowrót II klasą 30 złr. 43 ct., III klasą 15 złr.

96 ct.; Ze Lwowa do Krakowa i z powrotem II klasą 12 złr. 43 ct., III klasą 6 złr. 46 ct.; Z Krakowa do Pragi i z powrotem II klasą 18 złr., III klasą 9 złr. 50 ct. Dwoje dzieci od 2—10 roku życia, jadą za kartą dla osoby dorosłej. Osoba dorosła z dzieckiem może jechać w wagonie II klasy za opłatą jednej karty II i jednej III klasy, w wagonie zaś III klasy za opłatą jednej karty II klasy — Po drodze ze Lwowa do Krakowa można wsiadać do pociągu towarzyskiego na wszystkich stacjach, gdzie pociąg się zatrzymuje; bilety z opustem 5% kupują się przy kasie za okazaniem legitymacji. Bilety należy zachować do powrotu, ważne są na dni 14. Powrót dozwolony wszystkim podługami, z wyjątkiem pospiesznych. Legitymacja uprawniająca do zakupu biletów jazdy do Krakowa i z Krakowa do Pragi, nabywać można w sklepach, które przyjmują wpisy, zaś bilety jazdy z Krakowa do Pragi i bilety kwaternowe w Pradze u pp.: Jana Ichnatowicza, ulica Kopernika liczbą 3 i Bolesława Mikulinskiego, plac Halicki 12. Z pociągu towarzyskiego korzystać mogą osoby, jadące tylko do Krakowa i z powrotem. Zapisywać się do uczestnictwa w wycieczce można do 4 sierpnia b. r. Przy zapisywaniu się, należy złożyć 1 złr.

KURJER PROWINCJONALNY.

* A. S. właścicielka handlu towarów bławatnych i sukiennych w Tarnowie, wroczyła w dniu 29 lipca b. r. o godzinie 8 rano, swemu pomocnikowi handlowemu, Samuelowi Tiderowi kwotę 200 złr. w. a. z poleceniem złożenia takiej w banku celem upłaty weksłu w tym dniu płatnego. Gdy Samuel jednak nie wracał do sklepu, zaczęła się niecierpliwie p. A. S. i dziwiła się, że tak długo w banku bawi, lecz zdziwienie jej doszło szczytu, gdy się dowiedziała, że Samuel kwoty powierzonej mu nie złożył w banku. Policja zaś następnie sprawdziła, że Samuel w banku się nie pojawił, lecz z pieniędzmi wsiadł do wagonu III klasy, i Tarnów opuścił.

Mimo zarządzonej poszukiwań i wysłania telegramów do Samuelkiem (21 lat liczącym) nie przeszkodzono mu dotąd w jego dalszej podróży, zdaje się zamierkiej. * Egzamina kwalifikacyjne przed komisją egzaminacyjną dla nauczycieli szkół ludowych w Tarnowie, rozpoczęła się 24 sierpnia.

* Budowa gmachu teatralnego w Stanisławowie znacznie postąpiła naprzód; mury zewnętrzne i wewnętrzne wykończone, obecnie ustawi się więzanie dachowe, które w tym tygodniu ukończone zostanie.

* Trzecią szkołę etatową męską w Stanisławowie, zamierza Rada szkolna krajowa utworzyć z bieżącym rokiem szkolnym. Dotychczas reskrypt nadszedł jż do gminy. * W Nowosielcy na Bukowinie, miał temi dniami miejsce wypadek, świadczący wymownie o ciemności niższych sfer żydowskich. Mieszka tam pewien chasyd Schmil Reichmann, człowiek zamożny. W ostatnim czasie zachorował on na oczu i pomimo zasięgania rady licznych lekarzy, czuł się coraz gorzej. Obawiając się całkowitej utraty wzroku, Reichmann począł leczyć się u znachorów, ale i ci nie wiele pomogli.

Atoli 22 z. m. przybył do Nowosielcy poważny i wiekowy izraelita, który przedstawił się w miasteczku, jako cudowny rabin, wydalony z gębi Rosji. Ten, dowiedziawszy się o chorobie Reichmanna, udał się doń i obiecał waleczny zroczpoczenie, nie dając nawet żadnego wynagrodzenia. Oczywiście propozycję przyjęto z zachwytem i przystąpiono niezwłocznie do kuracji. Cudowny lekarz dobył z kieszeni torbękę podróżną, kazał choremu włożyć w nią 1200 złr. i torbę tę zawiesił Reichmannowi na szyi. Oprócz tego ubrał go w t. zw. Tales (używane przez chasydów przy modlitwie), i rozmiąłżywszy pijakę dukatem, posmarował jej krwią chorego. Następnie polecił Reichmannowi, ażeby przez 3 dni i 3 noce siedział nieruchomo odziany w powyższy sposób, a czwartego ranka oczy będzie miał zupełnie zdrowe.

Po tej ordynacji cudowny lekarz wyszedł i wkrótce ulotnił się z miasteczka. Reichmann, najmocniej przekonany o cudowności rabina, przesiedział oznaczony czas bez zmiany miejsca i bez ruchu... Atoli, gdy nadszedł dzień czwarty, nie czuł we wzroku najmniejszego polepszenia. Zdjął z siebie Tales i zawieszoną u szyi torbękę, którą zrewidował, spostrzegł z nie małym żalem, że z owych 1200 złr., które tam włożył cudowny lekarz, nie ma ani znaku! Oszust, poprostu wyciągnął sprytne pieniądze, zawieszając torbę na szyi chorego.

LICYTACJE.

Sprzedane będą w sądach powiatowych: * W Kolbuszowej dnia 1 września realność 1.153 tamże od 180 złr., 1.7 w Nowej wsi od 2000 złr. * W Zborowie d. 3 września real. 1.111 w Prysowach od 300 złr. * W Cielżkowie dnia 15 września realności: 1.47 i 72 w Brzanie górnej od 1355 złr. * W Grybowie d. 1 września real. 1.255 tamże od 306.33 złr. * W Myślenicach dnia 4 września realność 1.19 w Biertowicach od 696.66 złr.

LISTY

„KURJERA POLSKIEGO.”

Praga 2 sierpnia.

W ostatnich dniach tygodnia wystawa przedstawiała znowu więcej interesu, przybyli bowiem do Pragi jedni z najdalszych gości słowiańskich: Bułgarzy. Przedwczoraj słowiańska ich ludność czeska bardzo serdecznie, choć nie można temu zaprzeczyć, że artykuł *Bulgarie* o stosunkach czesko bułgarskich, który poprzedził przyjazd Bułgarów, a który przedmował *Narodni Listy* w całej rozciągłości Czechów dotknął nimile. *Bulgarie* zaznaczyła w o-wym artykule nieprzychylnie stanowisko prasy czeskiej względem Bułgarów, stwierdzając, że ruskofilskie dzienniki staro i młodocześnie napażają zarówno z dziennikami moskiewskimi i petersburskimi dzisiejszy rząd bułgarski i to za to, że tenże występuje energicznie w obronie swych praw narodowych i niezawisłości Bułgarii. Zarzut to bardzo ciężki, ale zarazem słuszny. To też sumienia czyste nie mieli Czesi, przyjmując „braci Bułgarów,” dopiero na drugi dzień wskutek zblżenia się do siebie i wzajemnego poznania obojętność ustąpiła miejsca uczuciom gorzkości.

Czeskie pisma komunikują dziś, że wielu uczestników wycieczki popępiło artykuł *Bulgarie*, i że wśród gości bułgarskich powstał nawet zamiar protestu zbiorowego przedwczorajszym dziennikowi. Ile wtem prawy, trudno dociec, nie ulega jednak wątpliwości, żeby tym protestem naraził się Bułgarzy na nieprzyjemność po powrocie do domu.

Faktem zresztą jest to, co *Bulgarie* napisała, a obowiązkiem Czechów byłoby zmienić taktykę i pisać o Bułgarach tak, jak na to sobie zasługują, walcząc w obronie swobody. To stanowisko ruskofilskiej prasy staro i młodocześnie wobec Bułgarów nieczem nie jest usprawiedliwione i zasługują w rzeczywistości na potępienie. Bułgarom nikt szkodzić nie może braku uczuć słowiańskich, nielowiańskich jest tutaj tylko zachowanie się ruskofilskiej prasy czeskiej. Przyjazd Bułgarów do Pragi przyczyni się zapewne — mamy mocną nadzieję — do naprawienia stosunków czesko-bułgarskich i Czesi sprawiedliwiej oeniad będą Bułgarów.

Wyprawie Bułgarów przewodniczą Stojanow. Pierwszym przełamaniem lodów, oziębających stosunek Czechów do Bułgarów, było też jego przemówienie w „Mieszczańskie Biesiadzie.” Stojanow nazwał po raz pierwszy w swej przemowie Czechów „braci,” którego to wyrażenia dotąd unikano. Stojanow mówi plynnie po czesku, bo jak wielu innych Bułgarów, studiował w Pradze. Odpowiedział on na przemówienie dra Křhna, mniej więcej co następuje: „Najdrożsi bracia Czesi! Wierzę słowu płynącemu ze serca; w złotej waszej Pradze jest nam jak dziecinom u kochającej matki... Nie zapominaj nigdy Czechów i Pragi, serca waszego, czeskiej ziemi i jej ludu, tej najcenniejszej perły w koronie słowiańskiej: „Niech żyją Czesi!” Na uczczenie gości bułgarskich odbędzie się też w teatrze praskim przedstawienie.

W sobotę przybył na wystawę pociąg z dziećmi czeskiemi ze szkoły wiedeńskiej „Komenskigo.” W długim szeregu, pod przewodnictwem swych nauczycieli, niosąc chorągiew, na której widniał napis „Komenski,” szła wiedeńska dziewczka czeska przez całe miasto, witana wszędzie entuzjastycznie.

Z powodu przyjazdu dzieci szkolnych na wystawie, napisał prześlizniony wierszyk Vrhlicki, który umieszczają dziś *Niedzielné Listy*. Przytaczamy jedną z ostatnich zwrotek, zrozumiałych i polskiemu czytelnikowi:

Davno budem v hrobie prach
I rodnou spjatí hrudou,
A tie diety — necht jen v snach
Vspominat nas budou;
Pevnou rukou ony jednou
Stary prapor po nas zvednou
S barvou bilou radou...

Jeżeli wierzyć dziennikowi *Praha*, który wydaje komitet wystawy, projektował jeden z gości polskich, ażeby skarbonek obywateli rozmiarow umieszczono przed fontanną, i do niej wroczone „krajczary” na „Maticę szkolną.” Projekt Polaka podjęli ruskofilscy dzienniki czeski i radzi, ażeby nazwać składki, jakie się zbiorą w tej skarbonce, darem święto-wacławskim. Projekt zapewne wejdzie w życie, a my życzymy Czechom, ażeby wielką skarbonek spełniono do św. Wacława tytu krajczary, iżby tam w końcu miejsca nie było ani dla jednego krajczara. „Matica szkolna” potrzebuje zasiłku większego, wykazuje się bowiem, że jej wystawa zaszkodziła.

Z różnych sfer i stron.

JUBILEUSZ

POZYTYWISTÓW WARSZAWSKICH.

Przez

Teodora Jeske-Choińskiego.

(Ciąg dalszy)

Pisał wprawdzie ciągle Józef Ignacy Krasiński, lecz wiadomo, że ten obryzm pracy nie wyprowadził nigdy prądów jakichkolwiek, płynąc zawsze równoległe z wszystkimi. Co dojrzało, było już gotowe — brał i wielel wyborcie. Co się dopiero działo, kipiało, fermentowało, tego nie dostrzegł.

Bez przewodników więc torowała sobie młodzież warszawska drogę po przez ciemności rodzącej się epoki, powodowana tylko instynktem, przecuciem. Niósł ją duch czasu wolno i nierówno, na rozkołysanych falach wzburzonych namietności i zmąconych pojęć.

Jeszcze drugie, przez Szkołę główną wychowane, właściwie pozytywne pokolenie, słuchało z pokorą i ufnością w aulach akademickich wykładów ulubionych profesorów, kiedy w Warszawie powstał tygodnik, który miał się stać niebawem areną pierwszego popisu „silnych”.

Z dniem 7 stycznia 1866 r., zaczął wychodzić *Przegląd Tygodniowy* (życia społecznego, literackiego i sztuk pięknych), założony przez p. Adama Wiślickiego, znanego już wówczas dziennikarza niższego rzędu.

Redaktor, chociaż liczył lat trzydzieści kilka, nie miał po za sobą ani dzieł literackich lub naukowych, ani nawet wiązki artykułów publicystycznych szerzej doniosłości. Pisywał sprawozdania z dziedziny nauk przyrodniczych i technicznych, odczytywał się czasem w ważnych sprawach społecznych (kwestja włościańska), wszakże głos to był popolity, nie odznaczający się czy siłą dykcji, czy oryginalnością poglądów.

Ze p. Wiślickiego, stawając na czele własnego organu, nie miał nie „do powiedzenia” społeczeństwu, że nie tylko nie rozumiał, ale nawet nie przeczuwał prądów chwili, które następnie tak umiejętnie wyzyskał, dowodem tego pierwsze roczniki jego *Przeglądu*.

— Tyle pism, tyle pism, tyle pism! — wołał w pierwszym numerze („Otwarcie pisma”).

— Więc dlatego, że ich dużo, zamknijmy oczy, zatkniemy uszy i nie czytamy żadnego.

— Jeżeli kto zakłada fabrykę lub otwiera handel, czemu nikt nie krzyczy: tyle fabryk, tyle handli! (przeciwnie, „krzyczą” wszyscy konkurenci). Powstaje dziennik, przynoszący w dobrej woli promienie oświaty, własną cegielkę do wielkiego gmachu postępu, to zaumiał usta otworzyć, wnet mu powiedzą: Jesteś zbyt tępym! Jesteś niepotrzebny! Smutny wniosek możnaby wyciągnąć z tego dla społeczności naszej, gdyby ten krzyk wydawał nie ci, dla których każdy dziennik jest zbędny, wstrętny, którzy chętnie rzucą rublami, gdy idzie o zbytek, próżną zabawkę lub... ale rachując się jak skąpcy ze złotówki, wydana na książkę, obraz lub koncert...

— Jeżeli siedzisz cicho, jeżeli się wysługujesz interesom innych, możesz być pewnym uznania, jesteś dobry, pożyteczny, ale podnieś tylko głowę, zechcej działać na swój rachunek, wnet ci sami, co poprzednio klaskali, albo sykną z zawścią, albo z trzosem współubolewaniem rzucą ci radę: daj pokój! Stać się, zamrużując pracę, po co ci nowe pismo?

— Strzał! A oż to komu może szkodzić?...
Zamiatł głośno-brzmiającego programatu, jakby spodniawał się każdy, kto zna *Przegląd* z jego późniejszej działalności, zamiatł zapowiedzi walki z przesadami i nalogami starszego pokolenia, widzimy na wstępie nowego organu zwykle skargi przedsiębiorcy, który się obawia, aby „nie stracił”. Nie w inny sposób gniewa się prawdopodobnie mydlarz i aptekarz, gdy zakłada sklep przy ulicy, obsługiwany już przez firmę dawniejszą.

Tej odezwie kupieckiej nie braknie i banalnego *W Imię Boże*, nadużywanego przez różnych wydawców aż do obryzku dnia.

miarę podczas bytności w mieście, bo leży obok Wicka i niebawem zasnął.

Strzała smakowała dzisiaj gorzalka przedziwnie, więc znowu przyłożył do ust butelkę. Dopiero oto był smutny, strapiony, a teraz wszystkie troski zniknęły, jakby ręką odjął. Wiekowi świat wydał się w nim: było mu dobrze, wesoło, pohasłały może nawet, gdyby miał towarzystwo.

— Dobry kaszas! — mruknął sam do siebie i znowu popił z butelki.

Teraz wydawało mu się, że wszystkie dookoła niego przedmioty są w ruchu: góry i skały podskakiwały, drzewa były horry, niebo ze słońcem kręciło się to na prawo, to na lewo, a strumyk wypiewał bardzo wesoło piosenkę.

Wiekę przypomniał sobie dawne czasy, przyszło mu na myśl, jak to raz zaproszono go na wesele do sąsiedniej wsi: weselnicy przechodzili przez miasto Rypin; basista niósł ogromne basy, przyzwiązane powrózkiem na szyi i przed każdym szukiem wyraźnie było słychać z tych basów gruby głos:

Tu wstąpmy, tu wstąpmy, tu wstąpmy!..

A dwóch skrzyppków zamaszczę się rzędo od ucha:

scu, 14 ranionych. Towarzystwo kolei Paryż-Ljon-Morze Śródziemne, wypłaciło przeszło dwa miliony franków odszkodowania i 60 tysięcy franków renty dożywotniej, figurującej w każdym rocznym budżecie. Pomiędzy Clichy i Levallois, pod Paryżem w 1880 roku zginęło 14 osób i 93 było rannych. Wynagrodzenie przeniosło cyfrę 2,500.000 franków, oprócz renty dożywotniej.

Ze 101 rodzinami zarząd kolejowy ugodził się polubownie, a z resztą, załatwił się po pierwszym wyroku sądowym i następnie wypłacił kwoty przyznane. W bliźkości Charenton, w dniu 5-go sierpnia 1881 r. skutkiem zderzenia się pociągów, 26 osób było zabitych i 170 rannych. Wypłacono 1,700.000 franków i 2000 franków renty dożywotniej zapisano w księgach długu. Podczas wypadku na stacji Vitry w 1879 r. zginął tylko jeden Anglik, dopiero co ożeniony. Majątek jego składał się z renty dożywotniej i zarząd kolejowy musiał wypłacić wdowie przeszło półtora miliona franków.

Nie przytaczamy tutaj drobnych wypadków, ale faktem jest, że po dzień dzisiejszy Towarzystwa kolejowe we Francji zapłaciły już kilkadziesiąt milionów odszkodowania, nie licząc straty materiału, który także przedstawia cyfrę pokazną. Ostatni wypadek w Saint-Mandé, jak dziś już obliczają statystyci, będzie kosztował Zarząd około 3 milionów franków. Dwóch winowajców zasiędnę na ławie oskarżonych i skazał ich na areszt paromiesięczny. To wszystko, co może sprawiedliwie uczynić i trzeba przyznać, że nie bardzo wiele. Obryzm który wypłacono rodzinom, nie pokryją nigdy utraty ukochanych osób, i owa Francja, tak dumna ze swego postępu na drodze oświaty i z wywalczenia praw humanitarnych dla całego społeczeństwa, za czasów pierwszej rewolucji, w obec katastrof kolejowych zajmując pierwsze miejsce w Europie, i pod tym względem stoi nawet daleko niżej od swojej aliantki Rosji, bo w tej krainie, życie ludzkie, przy najmniej na kolejach, jest daleko więcej zabezpieczone, gdyż najmniejsze niestosownieś w drodze, karane jest surowo i urzędnik wykraczający jedzie w łody syberyjskiej.

Od pewnego czasu, nieszczęśliwe wypadki na kolejach zaczynają się przytrafiać dość często i to w krajach posiadających bardzo wysoką cywilizację, gdzie bezpieczeństwo publiczne nie jest czynnikiem wyrazem, bo rządy i parlamenty wydają bardzo ostre prawa na tych, co skutkiem lekomyślności i braku dozoru, narażają życie ludzkie. W ostatnich paru miesiącach, trzy obryzmy katastrofy kolejowe: w Szwajcarii, w Anglii i w Francji, wywołały okropną panikę i opinia publiczna domagała się surowego ukarania przestępców, a zarazem zaostrzenia przepisów, tyjących się bezpieczeństwa podróżujących.

Ze zarządy kolejowe starają się wszelkimi możliwymi sposobami zapobiegć wypadkom, to nie ulega najmniejszej wątpliwości. Idzie im nie tylko o stronę moralną, ale i o straty materialne, o których później wspomniemy. Jednakże prawodawstwo powinno bliżej zbadać przyczyny i na przyszłość obowiązkami jego jest — baczenie zwracać uwagę na wszystkie wypadki, w których przetrafiają się nieszczęścia kolejowe, wstrząsające do głębi. O ostatnim wypadku w Saint-Mandé, w którym około 300 osób poniosło śmierć, lub zostało ciężko rannych, nie będziemy się rozpisywali, bo szczegółów aż nadto są znane. Cofniemy się jednak w przeszłość i wymienimy kilka ważniejszych wypadków.

Pierwszą katastrofą kolejową, wydarzyła się w 1842 roku, na linii Montparnasse-Versailles. Zabitych 80 osób, a 30 rannych — oto bilans. W r. 1846 między Arras i Donai, cztery wagony spadły z nasympu w trzęsawiska. Czternastu osób utonęło, ośm rannych. Wynagrodzenie rodzinom zabitych nie przeniosło 300 000 franków. Inżynier Pétillet, któremu przypisano winę wypadku, został skazany na 15 dni aresztu. W dniu 17 grudnia 1876 w bliźkości Culoz, 9 osób zostało na miej-

scu, 14 ranionych. Towarzystwo kolei Paryż-Ljon-Morze Śródziemne, wypłaciło przeszło dwa miliony franków odszkodowania i 60 tysięcy franków renty dożywotniej, figurującej w każdym rocznym budżecie. Pomiędzy Clichy i Levallois, pod Paryżem w 1880 roku zginęło 14 osób i 93 było rannych. Wynagrodzenie przeniosło cyfrę 2,500.000 franków, oprócz renty dożywotniej.

Ze 101 rodzinami zarząd kolejowy ugodził się polubownie, a z resztą, załatwił się po pierwszym wyroku sądowym i następnie wypłacił kwoty przyznane. W bliźkości Charenton, w dniu 5-go sierpnia 1881 r. skutkiem zderzenia się pociągów, 26 osób było zabitych i 170 rannych. Wypłacono 1,700.000 franków i 2000 franków renty dożywotniej zapisano w księgach długu. Podczas wypadku na stacji Vitry w 1879 r. zginął tylko jeden Anglik, dopiero co ożeniony. Majątek jego składał się z renty dożywotniej i zarząd kolejowy musiał wypłacić wdowie przeszło półtora miliona franków.

Nie przytaczamy tutaj drobnych wypadków, ale faktem jest, że po dzień dzisiejszy Towarzystwa kolejowe we Francji zapłaciły już kilkadziesiąt milionów odszkodowania, nie licząc straty materiału, który także przedstawia cyfrę pokazną. Ostatni wypadek w Saint-Mandé, jak dziś już obliczają statystyci, będzie kosztował Zarząd około 3 milionów franków. Dwóch winowajców zasiędnę na ławie oskarżonych i skazał ich na areszt paromiesięczny. To wszystko, co może sprawiedliwie uczynić i trzeba przyznać, że nie bardzo wiele. Obryzm który wypłacono rodzinom, nie pokryją nigdy utraty ukochanych osób, i owa Francja, tak dumna ze swego postępu na drodze oświaty i z wywalczenia praw humanitarnych dla całego społeczeństwa, za czasów pierwszej rewolucji, w obec katastrof kolejowych zajmując pierwsze miejsce w Europie, i pod tym względem stoi nawet daleko niżej od swojej aliantki Rosji, bo w tej krainie, życie ludzkie, przy najmniej na kolejach, jest daleko więcej zabezpieczone, gdyż najmniejsze niestosownieś w drodze, karane jest surowo i urzędnik wykraczający jedzie w łody syberyjskiej.

scu, 14 ranionych. Towarzystwo kolei Paryż-Ljon-Morze Śródziemne, wypłaciło przeszło dwa miliony franków odszkodowania i 60 tysięcy franków renty dożywotniej, figurującej w każdym rocznym budżecie. Pomiędzy Clichy i Levallois, pod Paryżem w 1880 roku zginęło 14 osób i 93 było rannych. Wynagrodzenie przeniosło cyfrę 2,500.000 franków, oprócz renty dożywotniej.

Ze 101 rodzinami zarząd kolejowy ugodził się polubownie, a z resztą, załatwił się po pierwszym wyroku sądowym i następnie wypłacił kwoty przyznane. W bliźkości Charenton, w dniu 5-go sierpnia 1881 r. skutkiem zderzenia się pociągów, 26 osób było zabitych i 170 rannych. Wypłacono 1,700.000 franków i 2000 franków renty dożywotniej zapisano w księgach długu. Podczas wypadku na stacji Vitry w 1879 r. zginął tylko jeden Anglik, dopiero co ożeniony. Majątek jego składał się z renty dożywotniej i zarząd kolejowy musiał wypłacić wdowie przeszło półtora miliona franków.

Nie przytaczamy tutaj drobnych wypadków, ale faktem jest, że po dzień dzisiejszy Towarzystwa kolejowe we Francji zapłaciły już kilkadziesiąt milionów odszkodowania, nie licząc straty materiału, który także przedstawia cyfrę pokazną. Ostatni wypadek w Saint-Mandé, jak dziś już obliczają statystyci, będzie kosztował Zarząd około 3 milionów franków. Dwóch winowajców zasiędnę na ławie oskarżonych i skazał ich na areszt paromiesięczny. To wszystko, co może sprawiedliwie uczynić i trzeba przyznać, że nie bardzo wiele. Obryzm który wypłacono rodzinom, nie pokryją nigdy utraty ukochanych osób, i owa Francja, tak dumna ze swego postępu na drodze oświaty i z wywalczenia praw humanitarnych dla całego społeczeństwa, za czasów pierwszej rewolucji, w obec katastrof kolejowych zajmując pierwsze miejsce w Europie, i pod tym względem stoi nawet daleko niżej od swojej aliantki Rosji, bo w tej krainie, życie ludzkie, przy najmniej na kolejach, jest daleko więcej zabezpieczone, gdyż najmniejsze niestosownieś w drodze, karane jest surowo i urzędnik wykraczający jedzie w łody syberyjskiej.

scu, 14 ranionych. Towarzystwo kolei Paryż-Ljon-Morze Śródziemne, wypłaciło przeszło dwa miliony franków odszkodowania i 60 tysięcy franków renty dożywotniej, figurującej w każdym rocznym budżecie. Pomiędzy Clichy i Levallois, pod Paryżem w 1880 roku zginęło 14 osób i 93 było rannych. Wynagrodzenie przeniosło cyfrę 2,500.000 franków, oprócz renty dożywotniej.

Ze 101 rodzinami zarząd kolejowy ugodził się polubownie, a z resztą, załatwił się po pierwszym wyroku sądowym i następnie wypłacił kwoty przyznane. W bliźkości Charenton, w dniu 5-go sierpnia 1881 r. skutkiem zderzenia się pociągów, 26 osób było zabitych i 170 rannych. Wypłacono 1,700.000 franków i 2000 franków renty dożywotniej zapisano w księgach długu. Podczas wypadku na stacji Vitry w 1879 r. zginął tylko jeden Anglik, dopiero co ożeniony. Majątek jego składał się z renty dożywotniej i zarząd kolejowy musiał wypłacić wdowie przeszło półtora miliona franków.

Nie przytaczamy tutaj drobnych wypadków, ale faktem jest, że po dzień dzisiejszy Towarzystwa kolejowe we Francji zapłaciły już kilkadziesiąt milionów odszkodowania, nie licząc straty materiału, który także przedstawia cyfrę pokazną. Ostatni wypadek w Saint-Mandé, jak dziś już obliczają statystyci, będzie kosztował Zarząd około 3 milionów franków. Dwóch winowajców zasiędnę na ławie oskarżonych i skazał ich na areszt paromiesięczny. To wszystko, co może sprawiedliwie uczynić i trzeba przyznać, że nie bardzo wiele. Obryzm który wypłacono rodzinom, nie pokryją nigdy utraty ukochanych osób, i owa Francja, tak dumna ze swego postępu na drodze oświaty i z wywalczenia praw humanitarnych dla całego społeczeństwa, za czasów pierwszej rewolucji, w obec katastrof kolejowych zajmując pierwsze miejsce w Europie, i pod tym względem stoi nawet daleko niżej od swojej aliantki Rosji, bo w tej krainie, życie ludzkie, przy najmniej na kolejach, jest daleko więcej zabezpieczone, gdyż najmniejsze niestosownieś w drodze, karane jest surowo i urzędnik wykraczający jedzie w łody syberyjskiej.

scu, 14 ranionych. Towarzystwo kolei Paryż-Ljon-Morze Śródziemne, wypłaciło przeszło dwa miliony franków odszkodowania i 60 tysięcy franków renty dożywotniej, figurującej w każdym rocznym budżecie. Pomiędzy Clichy i Levallois, pod Paryżem w 1880 roku zginęło 14 osób i 93 było rannych. Wynagrodzenie przeniosło cyfrę 2,500.000 franków, oprócz renty dożywotniej.

Ze 101 rodzinami zarząd kolejowy ugodził się polubownie, a z resztą, załatwił się po pierwszym wyroku sądowym i następnie wypłacił kwoty przyznane. W bliźkości Charenton, w dniu 5-go sierpnia 1881 r. skutkiem zderzenia się pociągów, 26 osób było zabitych i 170 rannych. Wypłacono 1,700.000 franków i 2000 franków renty dożywotniej zapisano w księgach długu. Podczas wypadku na stacji Vitry w 1879 r. zginął tylko jeden Anglik, dopiero co ożeniony. Majątek jego składał się z renty dożywotniej i zarząd kolejowy musiał wypłacić wdowie przeszło półtora miliona franków.

Nie przytaczamy tutaj drobnych wypadków, ale faktem jest, że po dzień dzisiejszy Towarzystwa kolejowe we Francji zapłaciły już kilkadziesiąt milionów odszkodowania, nie licząc straty materiału, który także przedstawia cyfrę pokazną. Ostatni wypadek w Saint-Mandé, jak dziś już obliczają statystyci, będzie kosztował Zarząd około 3 milionów franków. Dwóch winowajców zasiędnę na ławie oskarżonych i skazał ich na areszt paromiesięczny. To wszystko, co może sprawiedliwie uczynić i trzeba przyznać, że nie bardzo wiele. Obryzm który wypłacono rodzinom, nie pokryją nigdy utraty ukochanych osób, i owa Francja, tak dumna ze swego postępu na drodze oświaty i z wywalczenia praw humanitarnych dla całego społeczeństwa, za czasów pierwszej rewolucji, w obec katastrof kolejowych zajmując pierwsze miejsce w Europie, i pod tym względem stoi nawet daleko niżej od swojej aliantki Rosji, bo w tej krainie, życie ludzkie, przy najmniej na kolejach, jest daleko więcej zabezpieczone, gdyż najmniejsze niestosownieś w drodze, karane jest surowo i urzędnik wykraczający jedzie w łody syberyjskiej.

scu, 14 ranionych. Towarzystwo kolei Paryż-Ljon-Morze Śródziemne, wypłaciło przeszło dwa miliony franków odszkodowania i 60 tysięcy franków renty dożywotniej, figurującej w każdym rocznym budżecie. Pomiędzy Clichy i Levallois, pod Paryżem w 1880 roku zginęło 14 osób i 93 było rannych. Wynagrodzenie przeniosło cyfrę 2,500.000 franków, oprócz renty dożywotniej.

Ze 101 rodzinami zarząd kolejowy ugodził się polubownie, a z resztą, załatwił się po pierwszym wyroku sądowym i następnie wypłacił kwoty przyznane. W bliźkości Charenton, w dniu 5-go sierpnia 1881 r. skutkiem zderzenia się pociągów, 26 osób było zabitych i 170 rannych. Wypłacono 1,700.000 franków i 2000 franków renty dożywotniej zapisano w księgach długu. Podczas wypadku na stacji Vitry w 1879 r. zginął tylko jeden Anglik, dopiero co ożeniony. Majątek jego składał się z renty dożywotniej i zarząd kolejowy musiał wypłacić wdowie przeszło półtora miliona franków.

Nie przytaczamy tutaj drobnych wypadków, ale faktem jest, że po dzień dzisiejszy Towarzystwa kolejowe we Francji zapłaciły już kilkadziesiąt milionów odszkodowania, nie licząc straty materiału, który także przedstawia cyfrę pokazną. Ostatni wypadek w Saint-Mandé, jak dziś już obliczają statystyci, będzie kosztował Zarząd około 3 milionów franków. Dwóch winowajców zasiędnę na ławie oskarżonych i skazał ich na areszt paromiesięczny. To wszystko, co może sprawiedliwie uczynić i trzeba przyznać, że nie bardzo wiele. Obryzm który wypłacono rodzinom, nie pokryją nigdy utraty ukochanych osób, i owa Francja, tak dumna ze swego postępu na drodze oświaty i z wywalczenia praw humanitarnych dla całego społeczeństwa, za czasów pierwszej rewolucji, w obec katastrof kolejowych zajmując pierwsze miejsce w Europie, i pod tym względem stoi nawet daleko niżej od swojej aliantki Rosji, bo w tej krainie, życie ludzkie, przy najmniej na kolejach, jest daleko więcej zabezpieczone, gdyż najmniejsze niestosownieś w drodze, karane jest surowo i urzędnik wykraczający jedzie w łody syberyjskiej.

scu, 14 ranionych. Towarzystwo kolei Paryż-Ljon-Morze Śródziemne, wypłaciło przeszło dwa miliony franków odszkodowania i 60 tysięcy franków renty dożywotniej, figurującej w każdym rocznym budżecie. Pomiędzy Clichy i Levallois, pod Paryżem w 1880 roku zginęło 14 osób i 93 było rannych. Wynagrodzenie przeniosło cyfrę 2,500.000 franków, oprócz renty dożywotniej.

Ze 101 rodzinami zarząd kolejowy ugodził się polubownie, a z resztą, załatwił się po pierwszym wyroku sądowym i następnie wypłacił kwoty przyznane. W bliźkości Charenton, w dniu 5-go sierpnia 1881 r. skutkiem zderzenia się pociągów, 26 osób było zabitych i 170 rannych. Wypłacono 1,700.000 franków i 2000 franków renty dożywotniej zapisano w księgach długu. Podczas wypadku na stacji Vitry w 1879 r. zginął tylko jeden Anglik, dopiero co ożeniony. Majątek jego składał się z renty dożywotniej i zarząd kolejowy musiał wypłacić wdowie przeszło półtora miliona franków.

Nie przytaczamy tutaj drobnych wypadków, ale faktem jest, że po dzień dzisiejszy Towarzystwa kolejowe we Francji zapłaciły już kilkadziesiąt milionów odszkodowania, nie licząc straty materiału, który także przedstawia cyfrę pokazną. Ostatni wypadek w Saint-Mandé, jak dziś już obliczają statystyci, będzie kosztował Zarząd około 3 milionów franków. Dwóch winowajców zasiędnę na ławie oskarżonych i skazał ich na areszt paromiesięczny. To wszystko, co może sprawiedliwie uczynić i trzeba przyznać, że nie bardzo wiele. Obryzm który wypłacono rodzinom, nie pokryją nigdy utraty ukochanych osób, i owa Francja, tak dumna ze swego postępu na drodze oświaty i z wywalczenia praw humanitarnych dla całego społeczeństwa, za czasów pierwszej rewolucji, w obec katastrof kolejowych zajmując pierwsze miejsce w Europie, i pod tym względem stoi nawet daleko niżej od swojej aliantki Rosji, bo w tej krainie, życie ludzkie, przy najmniej na kolejach, jest daleko więcej zabezpieczone, gdyż najmniejsze niestosownieś w drodze, karane jest surowo i urzędnik wykraczający jedzie w łody syberyjskiej.

scu, 14 ranionych. Towarzystwo kolei Paryż-Ljon-Morze Śródziemne, wypłaciło przeszło dwa miliony franków odszkodowania i 60 tysięcy franków renty dożywotniej, figurującej w każdym rocznym budżecie. Pomiędzy Clichy i Levallois, pod Paryżem w 1880 roku zginęło 14 osób i 93 było rannych. Wynagrodzenie przeniosło cyfrę 2,500.000 franków, oprócz renty dożywotniej.

Ze 101 rodzinami zarząd kolejowy ugodził się polubownie, a z resztą, załatwił się po pierwszym wyroku sądowym i następnie wypłacił kwoty przyznane. W bliźkości Charenton, w dniu 5-go sierpnia 1881 r. skutkiem zderzenia się pociągów, 26 osób było zabitych i 170 rannych. Wypłacono 1,700.000 franków i 2000 franków renty dożywotniej zapisano w księgach długu. Podczas wypadku na stacji Vitry w 1879 r. zginął tylko jeden Anglik, dopiero co ożeniony. Majątek jego składał się z renty dożywotniej i zarząd kolejowy musiał wypłacić wdowie przeszło półtora miliona franków.

Nie przytaczamy tutaj drobnych wypadków, ale faktem jest, że po dzień dzisiejszy Towarzystwa kolejowe we Francji zapłaciły już kilkadziesiąt milionów odszkodowania, nie licząc straty materiału, który także przedstawia cyfrę pokazną. Ostatni wypadek w Saint-Mandé, jak dziś już obliczają statystyci, będzie kosztował Zarząd około 3 milionów franków. Dwóch winowajców zasiędnę na ławie oskarżonych i skazał ich na areszt paromiesięczny. To wszystko, co może sprawiedliwie uczynić i trzeba przyznać, że nie bardzo wiele. Obryzm który wypłacono rodzinom, nie pokryją nigdy utraty ukochanych osób, i owa Francja, tak dumna ze swego postępu na drodze oświaty i z wywalczenia praw humanitarnych dla całego społeczeństwa, za czasów pierwszej rewolucji, w obec katastrof kolejowych zajmując pierwsze miejsce w Europie, i pod tym względem stoi nawet daleko niżej od swojej aliantki Rosji, bo w tej krainie, życie ludzkie, przy najmniej na kolejach, jest daleko więcej zabezpieczone, gdyż najmniejsze niestosownieś w drodze, karane jest surowo i urzędnik wykraczający jedzie w łody syberyjskiej.

scu, 14 ranionych. Towarzystwo kolei Paryż-Ljon-Morze Śródziemne, wypłaciło przeszło dwa miliony franków odszkodowania i 60 tysięcy franków renty dożywotniej, figurującej w każdym rocznym budżecie. Pomiędzy Clichy i Levallois, pod Paryżem w 1880 roku zginęło 14 osób i 93 było rannych. Wynagrodzenie przeniosło cyfrę 2,500.000 franków, oprócz renty dożywotniej.

Ze 101 rodzinami zarząd kolejowy ugodził się polubownie, a z resztą, załatwił się po pierwszym wyroku sądowym i następnie wypłacił kwoty przyznane. W bliźkości Charenton, w dniu 5-go sierpnia 1881 r. skutkiem zderzenia się pociągów, 26 osób było zabitych i 170 rannych. Wypłacono 1,700.000 franków i 2000 franków renty dożywotniej zapisano w księgach długu. Podczas wypadku na stacji Vitry w 1879 r. zginął tylko jeden Anglik, dopiero co ożeniony. Majątek jego składał się z renty dożywotniej i zarząd kolejowy musiał wypłacić wdowie przeszło półtora miliona franków.

Nie przytaczamy tutaj drobnych wypadków, ale faktem jest, że po dzień dzisiejszy Towarzystwa kolejowe we Francji zapłaciły już kilkadziesiąt milionów odszkodowania, nie licząc straty materiału, który także przedstawia cyfrę pokazną. Ostatni wypadek w Saint-Mandé, jak dziś już obliczają statystyci, będzie kosztował Zarząd około 3 milionów franków. Dwóch winowajców zasiędnę na ławie oskarżonych i skazał ich na areszt paromiesięczny. To wszystko, co może sprawiedliwie uczynić i trzeba przyznać, że nie bardzo wiele. Obryzm który wypłacono rodzinom, nie pokryją nigdy utraty ukochanych osób, i owa Francja, tak dumna ze swego postępu na drodze oświaty i z wywalczenia praw humanitarnych dla całego społeczeństwa, za czasów pierwszej rewolucji, w obec katastrof kolejowych zajmując pierwsze miejsce w Europie, i pod tym względem stoi nawet daleko niżej od swojej aliantki Rosji, bo w tej krainie, życie ludzkie, przy najmniej na kolejach, jest daleko więcej zabezpieczone, gdyż najmniejsze niestosownieś w drodze, karane jest surowo i urzędnik wykraczający jedzie w łody syberyjskiej.

Go kosztują katastrofy kolejowe?

scu, 14 ranionych. Towarzystwo kolei Paryż-Ljon-Morze Śródziemne, wypłaciło przeszło dwa miliony franków odszkodowania i 60 tysięcy franków renty dożywotniej, figurującej w każdym rocznym budżecie. Pomiędzy Clichy i Levallois, pod Paryżem w 1880 roku zginęło 14 osób i 93 było rannych. Wynagrodzenie przeniosło cyfrę 2,500.000 franków, oprócz renty dożywotniej.

Ze 101 rodzinami zarząd kolejowy ugodził się polubownie, a z resztą, załatwił się po pierwszym wyroku sądowym i następnie wypłacił kwoty przyznane. W bliźkości Charenton, w dniu 5-go sierpnia 1881 r. skutkiem zderzenia się pociągów, 26 osób było zabitych i 170 rannych. Wypłacono 1,700.000 franków i 2000 franków renty dożywotniej zapisano w księgach długu. Podczas wypadku na stacji Vitry w 1879 r. zginął tylko jeden Anglik, dopiero co ożeniony. Majątek jego składał się z renty dożywotniej i zarząd kolejowy musiał wypłacić wdowie przeszło półtora miliona franków.

Nie przytaczamy tutaj drobnych wypadków, ale faktem jest, że po dzień dzisiejszy Towarzystwa kolejowe we Francji zapłaciły już kilkadziesiąt milionów odszkodowania, nie licząc straty materiału, który także przedstawia cyfrę pokazną. Ostatni wypadek w Saint-Mandé, jak dziś już obliczają statystyci, będzie kosztował Zarząd około 3 milionów franków. Dwóch winowajców zasiędnę na ławie oskarżonych i skazał ich na areszt paromiesięczny. To wszystko, co może sprawiedliwie uczynić i trzeba przyznać, że nie bardzo wiele. Obryzm który wypłacono rodzinom, nie pokryją nigdy utraty ukochanych osób, i owa Francja, tak dumna ze swego postępu na drodze oświaty i z wywalczenia praw humanitarnych dla całego społeczeństwa, za czasów pierwszej rewolucji, w obec katastrof kolejowych zajmując pierwsze miejsce w Europie, i pod tym względem stoi nawet daleko niżej od swojej aliantki Rosji, bo w tej krainie, życie ludzkie, przy najmniej na kolejach, jest daleko więcej zabezpieczone, gdyż najmniejsze niestosownieś w drodze, karane jest surowo i urzędnik wykraczający jedzie w łody syberyjskiej.

scu, 14 ranionych. Towarzystwo kolei Paryż-Ljon-Morze Śródziemne, wypłaciło przeszło dwa miliony franków odszkodowania i 60 tysięcy franków renty dożywotniej, figurującej w każdym rocznym budżecie. Pomiędzy Clichy i Levallois, pod Paryżem w 1880 roku zginęło 14 osób i 93 było rannych. Wynagrodzenie przeniosło cyfrę 2,500.000 franków, oprócz renty dożywotniej.

Ze 101 rodzinami zarząd kolejowy ugodził się polubownie, a z resztą, załatwił się po pierwszym wyroku sądowym i następnie wypłacił kwoty przyznane. W bliźkości Charenton, w dniu 5-go sierpnia 1881 r. skutkiem zderzenia się pociągów, 26 osób było zabitych i 170 rannych. Wypłacono 1,700.000 franków i 2000 franków renty dożywotniej zapisano w księgach długu. Podczas wypadku na stacji Vitry w 1879 r. zginął tylko jeden Anglik, dopiero co ożeniony. Majątek jego składał się z renty dożywotniej i zarząd kolejowy musiał wypłacić wdowie przeszło półtora miliona franków.

Nie przytaczamy tutaj drobnych wypadków, ale faktem jest, że po dzień dzisiejszy Towarzystwa kolejowe we Francji zapłaciły już kilkadziesiąt milionów odszkodowania, nie licząc straty materiału, który także przedstawia cyfrę pokazną. Ostatni wypadek w Saint-Mandé, jak dziś już obliczają statystyci, będzie kosztował Zarząd około 3 milionów franków. Dwóch winowajców zasiędnę na ławie oskarżonych i skazał ich na areszt paromiesięczny. To wszystko, co może sprawiedliwie uczynić i trzeba przyznać, że nie bardzo wiele. Obryzm który wypłacono rodzinom, nie pokryją nigdy utraty ukochanych osób, i owa Francja, tak dumna ze swego postępu na drodze oświaty i z wywalczenia praw humanitarnych dla całego społeczeństwa, za czasów pierwszej rewolucji, w obec katastrof kolejowych zajmując pierwsze miejsce w Europie, i pod tym względem stoi nawet daleko niżej od swojej aliantki Rosji, bo w tej krainie, życie ludzkie, przy najmniej na kolejach, jest daleko więcej zabezpieczone, gdyż najmniejsze niestosownieś w drodze, karane jest surowo i urzędnik wykraczający jedzie w łody syberyjskiej.

scu, 14 ranionych. Towarzystwo kolei Paryż-Ljon-Morze Śródziemne, wypłaciło przeszło dwa miliony franków odszkodowania i 60 tysięcy franków renty dożywotniej, figurującej w każdym rocznym budżecie. Pomiędzy Clichy i Levallois, pod Paryżem w 1880 roku zginęło 14 osób i 93 było rannych. Wynagrodzenie przeniosło cyfrę 2,500.000 franków, oprócz renty dożywotniej.

Ze 101 rodzinami zarząd kolejowy ugodził się polubownie, a z resztą, załatwił się po pierwszym wyroku sądowym i następnie wypłacił kwoty przyznane. W bliźkości Charenton, w dniu 5-go sierpnia 1881 r. skutkiem zderzenia się pociągów, 26 osób było zabitych i 170 rannych. Wypłacono 1,700.000 franków i 2000 franków renty dożywotniej zapisano w księgach długu. Podczas wypadku na stacji Vitry w 1879 r. zginął tylko jeden Anglik, dopiero co ożeniony. Majątek jego składał się z renty dożywotniej i zarząd kolejowy musiał wypłacić wdowie przeszło półtora miliona franków.

Nie przytaczamy tutaj drobnych wypadków, ale faktem jest, że po dzień dzisiejszy Towarzystwa kolejowe we Francji zapłaciły już kilkadziesiąt milionów odszkodowania, nie licząc straty materiału, który także przedstawia cyfrę pokazną. Ostatni wypadek w Saint-Mandé, jak dziś już obliczają statystyci, będzie kosztował Zarząd około 3 milionów franków. Dwóch winowajców zasiędnę na ławie oskarżonych i skazał ich na areszt paromiesięczny. To wszystko, co może sprawiedliwie uczynić i trzeba przyznać, że nie bardzo wiele. Obryzm który wypłacono rodzinom, nie pokryją nigdy utraty ukochanych osób, i owa Francja, tak dumna ze swego postępu na drodze oświaty i z wywalczenia praw humanitarnych dla całego społeczeństwa, za czasów pierwszej rewolucji, w obec katastrof kolejowych zajmując pierwsze miejsce w Europie, i pod tym względem stoi nawet daleko niżej od swojej aliantki Rosji, bo w tej krainie, życie ludzkie, przy najmniej na kolejach, jest daleko więcej zabezpieczone, gdyż najmniejsze niestosownieś w drodze, karane jest surowo i urzędnik wykraczający jedzie w łody syberyjskiej.

scu, 14 ranionych. Towarzystwo kolei Paryż-Ljon-Morze Śródziemne, wypłaciło przeszło dwa miliony franków odszkodowania i 60 tysięcy franków renty dożywotniej, figurującej w każdym rocznym budżecie. Pomiędzy Clichy i Levallois, pod Paryżem w 1880 roku zginęło 14 osób i 93 było rannych. Wynagrodzenie przeniosło cyfrę 2,500.000 franków, oprócz renty dożywotniej.

Ze 101 rodzinami zarząd kolejowy ugodził się polubownie, a z resztą, załatwił się po pierwszym wyroku sądowym i następnie wypłacił kwoty przyznane. W bliźkości Charenton, w dniu 5-go sierpnia 1881 r. skutkiem zderzenia się pociągów, 26 osób było zabitych i 170 rannych. Wypłacono 1,700.000 franków i 2000 franków renty dożywotniej zapisano w księgach długu. Podczas wypadku na stacji Vitry w 1879 r. zginął tylko jeden Anglik, dopiero co ożeniony. Majątek jego składał się z renty dożywotniej i zarząd kolejowy musiał wypłacić wdowie przeszło półtora miliona franków.

Nie przytaczamy tutaj drobnych wypadków, ale faktem jest, że po dzień dzisiejszy Towarzystwa kolejowe we Francji zapłaciły już kilkadziesiąt milionów odszkodowania, nie licząc straty materiału, który także przedstawia cyfrę pokazną. Ostatni wypadek w Saint-Mandé, jak dziś już obliczają statystyci, będzie kosztował Zarząd około 3 milionów franków. Dwóch winowajców zasiędnę na ławie oskarżonych i skazał ich na areszt paromiesięczny. To wszystko, co może sprawiedliwie uczynić i trzeba przyznać, że nie bardzo wiele. Obryzm który wypłacono rodzinom, nie pokryją nigdy utraty ukochanych osób, i owa Francja, tak dumna ze swego postępu na drodze oświaty i z wywalczenia praw humanitarnych dla całego społeczeństwa, za czasów pierwszej rewolucji, w obec katastrof kolejowych zajmując pierwsze miejsce w Europie, i pod tym względem stoi nawet daleko niżej od swojej aliantki Rosji, bo w tej krainie, życie ludzkie, przy najmniej na kolejach, jest daleko więcej zabezpieczone, gdyż najmniejsze niestosownieś w drodze, karane jest surowo i urzędnik wykraczający jedzie w łody syberyjskiej.

scu, 14 ranionych. Towarzystwo kolei Paryż-Ljon-Morze Śródziemne, wypłaciło przeszło dwa miliony franków odszkodowania i 60 tysięcy franków renty dożywotniej, figurującej w każdym rocznym budżecie. Pomiędzy Clichy i Levallois, pod Paryżem w 1880 roku zginęło 14 osób i 93 było rannych. Wynagrodzenie przeniosło cyfrę 2,500.000 franków, oprócz renty dożywotniej.

Ze 101 rodzinami zarząd kolejowy ugodził się polubownie, a z resztą, załatwił się po pierwszym wyroku sądowym i następnie wypłacił kwoty przyznane. W bliźkości Charenton, w dniu 5-go sierpnia 1881 r. skutkiem zderzenia się pociągów, 26 osób było zabitych i 170 rannych. Wypłacono 1,700.000 franków i 2000 franków renty dożywotniej zapisano w księgach długu. Podczas wypadku na stacji Vitry w 1879 r. zginął tylko jeden Anglik, dopiero co ożeniony. Majątek jego składał się z renty dożywotniej i zarząd kolejowy musiał wypłacić wdowie przeszło półtora miliona franków.

Nie przytaczamy tutaj drobnych wypadków, ale faktem jest, że po dzień dzisiejszy Towarzystwa kolejowe we Francji zapłaciły już kilkadziesiąt milionów odszkodowania, nie licząc straty materiału, który także przedstawia cyfrę pokazną. Ostatni wypadek w Saint-Mandé, jak dziś już obliczają statystyci, będzie kosztował Zarząd około 3 milionów franków. Dwóch winowajców zasiędnę na ławie oskarżonych i skazał ich na areszt paromiesięcz

OD WYDAWNICTWA.

Prosimy o wczesne odnowienie przedpłaty, która wynosi:

Table with subscription rates: W miejscu: Miesięcznie 1 zlr., Kwartalnie 3 zlr., Półrocznie 6 zlr., Rocznie 12 zlr. Na prowincji: Miesięcznie 1 zlr. 35 ct., Kwartalnie 4 zlr., Półrocznie 8 zlr., Rocznie 16 zlr.

W Niemczech:

Kwartalnie 4 zlr. 80 ct.

We Francji, Anglii, Włoszech, Ameryce i t. d.

Kwartalnie 5 zlr. 70 ct.

Przedpłatę wysłać należy wprost do Administracji Kurjera Polskiego w Krakowie, ul. Szewska l. 7, I. p., gdyż w razie przeciwnym nie możemy odpowiadać za zwłokę w posyłce.

Nowo przystępujący abonenci otrzymują bezpłatnie początek nadzwyczajnego dodatku (9 arkuszy z 10 ilustracjami) p. t.: „Baśnia ludu polskiego”.

Nowi kwartalni abonenci otrzymują także bezpłatnie jednotomową powieść Piotra Jaxy Bykowskiego p. t.: „Maleparta”, pomieszczonej w I. tomie „Biblioteki Kurjera polskiego”.

Kronika miejscowa.

Kalendarz. Dziś: śś. Dominika i Justyna; jutro: Najśw. Panny Marii Śnieżnej.

Rocznice. Dnia 4 sierpnia 1768 roku Moskałe podpaliwszy pod Kraków, ze wszystkich stron przypuszczają szturm do miasta, ale ich odparli Konfederaci baracy z pomocą mieszczanów.

Walka o Pomorze między Polską a Niemcami, ciągnęła się od najdawniejszych, bo jeszcze od Bolesławowickich, czasów. Mieszkańcy Pomorza, koczując z kości i krew z krwi polskiej, tworzyli osobne księstwo, a książęta pomorscy nakładali się to ku Niemcom, to ku Polsce, i ta polityka książąt pomorskich, utrzymywała połączenie tego kraju z właściwą ojczyzną.

Próba z granatami gaszącymi pożar, nie powiodła się tak, jak pierwszym razem, z powodu źle urządzonego ogniska. Szyni, służące do rozbięcia granatu położono nie od spodu ognia lecz na wierzchu, przez co uniemożliwiono się wprowadzenie płynu, wytarzającego gaz, służący do stłumienia pożaru, od spodu ognia. Osoby zebrane w dziedzińcu gmachu Straży ogniowej, w celu przekonania się o skuteczności wynalazku, rozeszły się, prosząc wynalazcę p. pułkownika Wysockiego, o urządzenie jeszcze jednej próby.

Majówka żydowska. Onegdaj wybrała się znaczna liczba osób wyznania mojżeszowego na majówkę, — przepaszam... sierpniówkę — na Paniańskie Skąpy. Pogoda sprzyjała, program zabawy był obfity, więc i wycieczka się udała. Na pierwszą część programu składają się tańce. Sunięto więc do dam, utworzono rond, i poczęto hasać na trawniku. Najwspanialszym był kadryl, do którego stanęło przeszło 40 par, aranżerem był jakiś wysoki, z rudymi pejsami jegomość, nie mający widocznie dostatecznej znajomości prządku owego tańca, bo zamiast figury pierwszej, wykonał figurę piątą, a zamiast drugiej zszedł, w miejsce zaś trzeciej pierwszej. Wśród tańców powstało zamieszanie, zderzono wysoko gołębica, a na jego miejsce obrano drugiego, i poczęto tańczyć na nowo. Za dużo jednak było osób nie znających kadryla, i pomimo doskonałej i głośniejszej komendy, w miejsce odpowiednich figur, tańczono walcia i mazura a tempo di „Majufes”. Aranżer machnął ręką, zszedł kadryl za skończony, i wśród braw i śmiechu, przystąpiono do tomboli. Fantów była obfity, zwłaszcza oryginalnych jak: motek szpagatu, pióra do pisania, grzebyczki do czesania, lecz nawet był do wygrania przedwzrostkowy walec. Po ukończeniu tomboli nastąpiła licytacja albumu, wartości 5 zlr. (ze też gdzie się żydzi, tam się bez licytacji obejść nie może). Licytację... ulubione zatrudnienie żydów, przyjęto ogłoszenie brawem. Rozpoczęto więc licytować album od 1 zlr. 50 cent., a skończono na 17 zlr. i 30 centach. Sześciu nabywców przypatrzywszy się bliżej nabytej rzeczy, począł wymyślać na komitet zabawy i

Arcyksiążę Salwator w powrocie z Wiednia do Lwowa, przejechał wczoraj wieczorem przez Kraków, przyjmowany na dworcu przez zastępcę delegata, hr. Starzeńskiego, komisarza starostwa, i przez radcę policji, Kaisera.

X. Arcybiskup Feliński bawi w naszym mieście w przejeździe do Zakopanego. Nabozęństwo żałobne za duszę śp. Stefana hr. Stadnickiego, odbyło się wczoraj o godzinie 9 rano, w kościele św. Barbary, jako w dzień przewrócenia zwłok z Odessy do grobów rodzinnych. Mezę św. odprawiał ks. rektor Golaszewski, otoczony licznym klerem. Na nabozęństwo przybyło liczne grono przyjaciół i znajomych zmarłego.

P. Kazimierz Bartoszewicz, znakomity humorysta i redaktor „Krokusa”, wyjechał przedwczoraj do Szczawnicy.

Komendant korpusu, generał Kriehammer, wczoraj rano wyjechał do Cieszynej i do Olumna.

Rada z ministerstwa spraw wewnątrznych, Sperrk, wczoraj rano przybył z Wiednia do Krakowa, w sprawie weterynaryjnej.

Pomieszczenie szóstki ludowych. Pomimo ogłoszeń magistratu m. Krakowa o

zgłaszanie się osób mających chęć wydzierżawić swe domy na lokale potrzebne dla szkół śređnich i wyższych, dotąd nie zgłoszono się ani z jedną ofertą. Sprawa dzierżawy wyżej wymienionych lokalów jest bardzo pilną i bardzo krótki termin pozostał do przeniesienia szkół. Mający więc odpowiednie domy, raczą jak najspieszniej swe oferty wnosić do sekcji szkolnej magistratu. — Do wydzierżawienia potrzebne są dwa duże domy.

Krakowska Kongregacja kupaiecka od była posiedzenie dnia 31 lipca pod przewodnictwem p. Henryka Schwarza: Po zajęciu miejsc przez pp. członków Kongregacji, przedstawił p. Schwarz zgromadzeniu nowo wpisanych członków. Następnie odczytał sekretarz protokół z ostatniego posiedzenia, jak również protokół z odebrania ksiąg kasowych i podjętego funduszu od p. Stanisława Goebela, brata s. p. zmarłego Jerzego Goebela, skarbnika Kongregacji a oddania takowych do kasy ogólnotowarowej, u p. Władysława Fischera ulokowanej. Pozem p. Schwarz zgłosił zgromadzeniu członkom przebieg z dokonania tej czynności.

W dalszym ciągu uchwalono na wniosek p. Schwarza wydać p. Paulinie Goebelowej i jej kiedys praw nabywco, lub spadkobierców absolutorium z zarządu kasy kongregacyjnej przez s. p. Jerzego Goebela, małżonka pani Pauliny Goebelowej, aż po dzień śmierci dnia 26 kwietnia b. r. prowadzonej, z wyrażeniem prawdziwego uznania za umiętną, gorliwą i bezinteresowną zarządczynią funduszy Kongregacji.

Na zaproszenie prezydium magistratu miasta Krakowa, wybrano dwóch delegatów z grona Kongregacji a mianowicie pp. Jakóba Barberowskiego i dra Henryka Feintucha, do ankiety wskutek mającej nastąpić rewizji instrukcji magistratu o przechowywaniu i sprzedaży płynów łatwo zapalnych w obrębie m. Krakowa.

Poczem odczytano reskrypt ministerstwa handlu, dotyczący ulepszenia stosunków przy ekspedycji towarów w tutejszym c. k. głównym urzędzie cłowym.

W tym przedmiocie powstała dłuższa dyskusja, w której niektórzy z członków utrzymywali, że pomimo ulepszonej sytuacji i nowo zaprowadzonych ośrodków towarów z poczty do domów, będą woli sami towary na cele ekspedycji i takowe opłacać, bo zdarza się czasem, że jeden i ten sam towar pod różną opłatą podciągany bywa.

W końcu uchwalono udzielić podupadłej wodwie po zmarłym członku kongregacji w tym, do udzielenego już w tym roku wsparcia w kwocie 50 zlr., dalsze wsparcie w kwocie 20 zlr.

Namiestnictwo poleciło, ażeby na kolei północnej cesarza Ferdynanda, ustanowiono tymczasowo stację Chrzanów, jako stację do ładowania przeżuwaczów oraz mięsa surowego.

Budownictwo miejskie, wskutek zapadłej uchwały magistratu, będzie odtąd wydawać opinie, co do kolorów fasad, a w szczególności czuwać będzie, aby używano kolorów dla oka ludzkiego przyjemnych i łagodnych.

Ze sportu. W przejeździe do Pragi ze Lwowa, pp. S. K. i L. W. członkowie klubu cyklistów, przybyli o godzinie 7 rano do Krakowa na bicyklach, zjadł w śródmieściu rano puszącą się w dalszą podróż. Wyjechali ze Lwowa w piątek 31 lipca o godzinie 5 po południu, nocowali w Jarosławiu, drugi nocleg w Debicy, z powodu gwałtownego wichru, musieli się zatrzymać w Piłźnie przez kilka godzin, zjadł pod wieczór wyruszyli do Tarnowa, a następnie po krótkim wycieczku, nocą pucili się do Krakowa dokąd przybyli zdrowo i weselo dnia wczorajszego.

Próba z granatami gaszącymi pożar, nie powiodła się tak, jak pierwszym razem, z powodu źle urządzonego ogniska. Szyni, służące do rozbięcia granatu położono nie od spodu ognia lecz na wierzchu, przez co uniemożliwiono się wprowadzenie płynu, wytarzającego gaz, służący do stłumienia pożaru, od spodu ognia. Osoby zebrane w dziedzińcu gmachu Straży ogniowej, w celu przekonania się o skuteczności wynalazku, rozeszły się, prosząc wynalazcę p. pułkownika Wysockiego, o urządzenie jeszcze jednej próby.

Majówka żydowska. Onegdaj wybrała się znaczna liczba osób wyznania mojżeszowego na majówkę, — przepaszam... sierpniówkę — na Paniańskie Skąpy. Pogoda sprzyjała, program zabawy był obfity, więc i wycieczka się udała. Na pierwszą część programu składają się tańce. Sunięto więc do dam, utworzono rond, i poczęto hasać na trawniku. Najwspanialszym był kadryl, do którego stanęło przeszło 40 par, aranżerem był jakiś wysoki, z rudymi pejsami jegomość, nie mający widocznie dostatecznej znajomości prządku owego tańca, bo zamiast figury pierwszej, wykonał figurę piątą, a zamiast drugiej zszedł, w miejsce zaś trzeciej pierwszej. Wśród tańców powstało zamieszanie, zderzono wysoko gołębica, a na jego miejsce obrano drugiego, i poczęto tańczyć na nowo. Za dużo jednak było osób nie znających kadryla, i pomimo doskonałej i głośniejszej komendy, w miejsce odpowiednich figur, tańczono walcia i mazura a tempo di „Majufes”. Aranżer machnął ręką, zszedł kadryl za skończony, i wśród braw i śmiechu, przystąpiono do tomboli. Fantów była obfity, zwłaszcza oryginalnych jak: motek szpagatu, pióra do pisania, grzebyczki do czesania, lecz nawet był do wygrania przedwzrostkowy walec. Po ukończeniu tomboli nastąpiła licytacja albumu, wartości 5 zlr. (ze też gdzie się żydzi, tam się bez licytacji obejść nie może). Licytację... ulubione zatrudnienie żydów, przyjęto ogłoszenie brawem. Rozpoczęto więc licytować album od 1 zlr. 50 cent., a skończono na 17 zlr. i 30 centach. Sześciu nabywców przypatrzywszy się bliżej nabytej rzeczy, począł wymyślać na komitet zabawy i

Przyjechali do Krakowa dnia 3 sierpnia.

Hotel pod „Różą”: Julian Dolnicki, profesor gimn. ze Lwowa; Jan Frydryk, profesor ze Lwowa; Michał Malicki z żoną, z guberni Kaliskiej; Ferdynand Wiewiórski, właściciel apteki, z żoną, z Warszawy; Stanisław Pliżewski, z żoną, z Rudzkiej; D. M. Siemalczewicz z Lublina; Feliks Zambrański, adwokat, z córką z Michowa; Aleksander Bobrowski, prezes sądu okręgowego z Lublina; Jadwiga Arkuszewska z Warszawy; Jan Skubliński, z żoną, ze Lwowa; Niesiołowski, c. k. porucznik z Jarosławia.

Ostatnia poczta.

Skargi rolników.

Lwów 3 sierpnia. Dziennik Polski zamieszcza następujące pismo nadesłane od zarządu Kółka rolniczego w Hołosku Wielkim: „Nie mogąc zwykłą drogą osiągnąć załatwienia próśb naszych, musimy za pośrednictwem pism miejscowych udać się do odnośnej władzy wojewódzkiej, by zechcieli podległym sobie komendantom polecić przestrzeżenie zakazu niszczenia pól zasianych.

„W czasie, kiedy był komenderującym hr. Neipperg, każdy wojskowy był surowo karany, jeżeli szedł przez zboża, mając do użytku szałki i miecze, dziś dzieje się niestety przeciwnie, nawet przy małych ćwiczeniach, całe oddziały przechodzą przez zasiewy, niszcząc do reszty to, czego słońce tegoroczne nie zniszczyło. Gdy tydzień temu oddział pułku, rekrutującego się z powiatu lwowskiego, odbywał ćwiczenia w okolicy Hołoska Wiel. i Zamarzynowa, można było widzieć, jak niektórzy żołnierze ze łzami w oczach mnieli maszerować własnemi i krewnymi szych polami i trawozać zboża, kartofle, ogrody, winy, groch, słowem każdy zasiew, jaki w drodze się znajdował.

„A wszakże wojsko ma na Zamarzynowie wynajęte grunta od gminy miasta Lwowa, które, nie będąc zasiewanymi, ani obrabianymi, najlepiej nadają się do ćwiczeń. Unikłoby się w ten sposób bezcelowego niszczenia cudzej własności, a tem samem mimowolnego podkopkiwania egzystencji i tak już biednego rolnika. Zażalenie i prośby, wnoszone do wojskowych władz, nie odnoszą żadnego skutku, gdyż te władze żądają od gmin, by podawały w pewnym, nadzwyczaj krótkim terminie, które oddziały i którego pułku szkód wyrządziły, co jest wprost niemożliwem, osobiście dla wieśniaka, nieznającego się na

odznakach pułkowych. Zresztą już ze strony gminy są szkody nadzwyczaj nisko takowane, a co dopiero komisja wojskowa, która zaledwie w kilka tygodni po zawiadomieniu zjawia się w polu, daje za wynagrodzenie? Nie warto nawet o tem wspominać?

Wobec tych od lat kilkun, od wiosny do późnej jesieni codziennie powtarzających się nadużyć, widzi się zarząd Kółka rolniczego zniewolonym na tej drodze, zwrócić się do naczelnej władzy wojewódzkiej z prośbą o wydanie surowego naku o przelozonym oddziałach wszystkich trzech gatunków broni, aby szanowali mienie biednego rolnika, który w polu wiecie czoła i bez wycieńczenia prawie pracować musi, by mógł wyżyć siebie, a do tego opłacić tak wysokie podatki, z których większa część na utrzymanie wojska przeznaczona.

Wiedeń 3 sierpnia. Budap. Correspond. podaje następujący program podróży cesarza Franciszka Józefa na czas manewrów jesiennych: Dnia 29-go sierpnia cesarz z wielką świtą wyjedzie z Wiednia do Cilli, gdzie zamieszka w zamku; dnia 30-go b. m. przyjmować będzie deputacje ludności i władze; dnia 31-go sierpnia i 1-go września obecny będzie na końcowych ćwiczeniach 3-go korpusu armji. Wczoraj dnia 1-go września odjechał cesarz z Cilli i przez Wiedeń uda się do Schwarzenau na wielkie manewry pod Waidhofen nad Tayą 2-go i 8-go korpusu, w których dowodzący będą: arcyksiążę Albrecht i szef generalnego sztabu, von Beck. Oba korpusy wzmocnione będą większymi oddziałami kawalerji i obrony krajowej, tak, że ogólna liczba uczestniczących wyniesie 70,000 ludzi.

Manewry te potrwać aż do 7-go września włącznie, i obecni na nich będą cesarz Wilhelm, król Albert saski i prawie wszyscy arcyksiążęta. Obaj cesarze i król saski zamieszają w Schwarzenau, zamku barona Widmana. Wczoraj 7 września, uda się cesarz Franciszek Józef do Galgocz, i zamieszka w zamku hr. Erdődy; tamże przyjmować będzie 8 września deputacje, a 9, 10 i 11 września obecny będzie na manewrach 5-go korpusu armji, pomiędzy Galgocz a Áranjos Maroth.

12 września uda się cesarz przez Budapest do Besterze, gdzie 13-go przyjmować będzie deputacje, a 14, 15 i 16-go obecny będzie na manewrach 12 korpusu armji, między Besterze a Szemesvaru; 16 września uda się cesarz do Szemesvaru, gdzie zamieszka u biskupa Desseffy'ego, a następnie zwiędzać będzie wystawę.

Kopenhaga 3 sierpnia. Tutejsze National Tidende, informowane podobno przez sferę blizkie królowej Luizy, utrzymuje, że znnowu wzmożło się prawdopodobieństwo wojny.

A teny 3 sierpnia. Wiadomości nadchodzące z Krety, wskazują, że niepokój na wyspie trwają w dalszym ciągu. Niebezpieczeństwo powiększa okoliczność, że liczba wojska w ostatnim czasie na wyspie zmniejszono. Gdy gubernator Dżewat basza, na prośby ludności obrzeżającej się za radą konsulów udał się dnia 2-ego do Heraklionu, aby zarządził środki zaradcze przeciwko gromadnemu napływowi muzułmanów do tego dotąd spokojnego miasta, przybyło ze strony ludności tureckiej plakaty podburzające przeciwko niemu. Z tego względu angielska eskadra złożona z 6 okrętów pancernych, pozostanie jeszcze na wodach turecko-greckich, aż do uspokojenia się umysłów na Krecie.

Ze Szwowicz piszą nam: Na sezon bieżący przybyło do Szwowicz znacznie więcej osób, niż lat poprzednich. Z jednej strony przyczyniła się do tego zapobiegliwość właścicieli, którzy odrestaurowawszy zakład kąpielowy i łaźni, czynili wszystko, co tylko możliwe, aby lieźniejszym gościom pobyt ułatwić i uprzyjemnić. Z drugiej strony wpłynęła na zwiększenie frekwencji ta dla kuracjuszy nader ważna okoliczność, że główne źródło siarczane w Szwowiczach jest w tym roku obfitsze i więcej zawiera siarki. Kilka też osób, bardzo ciężko chorych, przyszło w krótkim czasie do zdrowia. Chorymi opiekują się gorliwie lekarz zdrowy dr. Skrzyński, asystent prof. dra Korczyńskiego. Pod względem towarzyskim również zyskały Szwowicze. W niedzielę i czwartki na koncerta muzyki wojskowej spieszą zazwyczaj do Szwowicz mnóstwo z osób Krakowa.

Przyjechali do Krakowa dnia 3 sierpnia.

Hotel pod „Różą”: Julian Dolnicki, profesor gimn. ze Lwowa; Jan Frydryk, profesor ze Lwowa; Michał Malicki z żoną, z guberni Kaliskiej; Ferdynand Wiewiórski, właściciel apteki, z żoną, z Warszawy; Stanisław Pliżewski, z żoną, z Rudzkiej; D. M. Siemalczewicz z Lublina; Feliks Zambrański, adwokat, z córką z Michowa; Aleksander Bobrowski, prezes sądu okręgowego z Lublina; Jadwiga Arkuszewska z Warszawy; Jan Skubliński, z żoną, ze Lwowa; Niesiołowski, c. k. porucznik z Jarosławia.

Ostatnia poczta.

Skargi rolników.

Lwów 3 sierpnia. Dziennik Polski zamieszcza następujące pismo nadesłane od zarządu Kółka rolniczego w Hołosku Wielkim: „Nie mogąc zwykłą drogą osiągnąć załatwienia próśb naszych, musimy za pośrednictwem pism miejscowych udać się do odnośnej władzy wojewódzkiej, by zechcieli podległym sobie komendantom polecić przestrzeżenie zakazu niszczenia pól zasianych.

„W czasie, kiedy był komenderującym hr. Neipperg, każdy wojskowy był surowo karany, jeżeli szedł przez zboża, mając do użytku szałki i miecze, dziś dzieje się niestety przeciwnie, nawet przy małych ćwiczeniach, całe oddziały przechodzą przez zasiewy, niszcząc do reszty to, czego słońce tegoroczne nie zniszczyło. Gdy tydzień temu oddział pułku, rekrutującego się z powiatu lwowskiego, odbywał ćwiczenia w okolicy Hołoska Wiel. i Zamarzynowa, można było widzieć, jak niektórzy żołnierze ze łzami w oczach mnieli maszerować własnemi i krewnymi szych polami i trawozać zboża, kartofle, ogrody, winy, groch, słowem każdy zasiew, jaki w drodze się znajdował.

„A wszakże wojsko ma na Zamarzynowie wynajęte grunta od gminy miasta Lwowa, które, nie będąc zasiewanymi, ani obrabianymi, najlepiej nadają się do ćwiczeń. Unikłoby się w ten sposób bezcelowego niszczenia cudzej własności, a tem samem mimowolnego podkopkiwania egzystencji i tak już biednego rolnika. Zażalenie i prośby, wnoszone do wojskowych władz, nie odnoszą żadnego skutku, gdyż te władze żądają od gmin, by podawały w pewnym, nadzwyczaj krótkim terminie, które oddziały i którego pułku szkód wyrządziły, co jest wprost niemożliwem, osobiście dla wieśniaka, nieznającego się na

odznakach pułkowych. Zresztą już ze strony gminy są szkody nadzwyczaj nisko takowane, a co dopiero komisja wojskowa, która zaledwie w kilka tygodni po zawiadomieniu zjawia się w polu, daje za wynagrodzenie? Nie warto nawet o tem wspominać?

Wobec tych od lat kilkun, od wiosny do późnej jesieni codziennie powtarzających się nadużyć, widzi się zarząd Kółka rolniczego zniewolonym na tej drodze, zwrócić się do naczelnej władzy wojewódzkiej z prośbą o wydanie surowego naku o przelozonym oddziałach wszystkich trzech gatunków broni, aby szanowali mienie biednego rolnika, który w polu wiecie czoła i bez wycieńczenia prawie pracować musi, by mógł wyżyć siebie, a do tego opłacić tak wysokie podatki, z których większa część na utrzymanie wojska przeznaczona.

Wiedeń 3 sierpnia. Budap. Correspond. podaje następujący program podróży cesarza Franciszka Józefa na czas manewrów jesiennych: Dnia 29-go sierpnia cesarz z wielką świtą wyjedzie z Wiednia do Cilli, gdzie zamieszka w zamku; dnia 30-go b. m. przyjmować będzie deputacje ludności i władze; dnia 31-go sierpnia i 1-go września obecny będzie na końcowych ćwiczeniach 3-go korpusu armji. Wczoraj dnia 1-go września odjechał cesarz z Cilli i przez Wiedeń uda się do Schwarzenau na wielkie manewry pod Waidhofen nad Tayą 2-go i 8-go korpusu, w których dowodzący będą: arcyksiążę Albrecht i szef generalnego sztabu, von Beck. Oba korpusy wzmocnione będą większymi oddziałami kawalerji i obrony krajowej, tak, że ogólna liczba uczestniczących wyniesie 70,000 ludzi.

Manewry te potrwać aż do 7-go września włącznie, i obecni na nich będą cesarz Wilhelm, król Albert saski i prawie wszyscy arcyksiążęta. Obaj cesarze i król saski zamieszają w Schwarzenau, zamku barona Widmana. Wczoraj 7 września, uda się cesarz Franciszek Józef do Galgocz, i zamieszka w zamku hr. Erdődy; tamże przyjmować będzie 8 września deputacje, a 9, 10 i 11 września obecny będzie na manewrach 5-go korpusu armji, pomiędzy Galgocz a Áranjos Maroth.

12 września uda się cesarz przez Budapest do Besterze, gdzie 13-go przyjmować będzie deputacje, a 14, 15 i 16-go obecny będzie na manewrach 12 korpusu armji, między Besterze a Szemesvaru; 16 września uda się cesarz do Szemesvaru, gdzie zamieszka u biskupa Desseffy'ego, a następnie zwiędzać będzie wystawę.

Kopenhaga 3 sierpnia. Tutejsze National Tidende, informowane podobno przez sferę blizkie królowej Luizy, utrzymuje, że znnowu wzmożło się prawdopodobieństwo wojny.

A teny 3 sierpnia. Wiadomości nadchodzące z Krety, wskazują, że niepokój na wyspie trwają w dalszym ciągu. Niebezpieczeństwo powiększa okoliczność, że liczba wojska w ostatnim czasie na wyspie zmniejszono. Gdy gubernator Dżewat basza, na prośby ludności obrzeżającej się za radą konsulów udał się dnia 2-ego do Heraklionu, aby zarządził środki zaradcze przeciwko gromadnemu napływowi muzułmanów do tego dotąd spokojnego miasta, przybyło ze strony ludności tureckiej plakaty podburzające przeciwko niemu. Z tego względu angielska eskadra złożona z 6 okrętów pancernych, pozostanie jeszcze na wodach turecko-greckich, aż do uspokojenia się umysłów na Krecie.

Ze Szwowicz piszą nam: Na sezon bieżący przybyło do Szwowicz znacznie więcej osób, niż lat poprzednich. Z jednej strony przyczyniła się do tego zapobiegliwość właścicieli, którzy odrestaurowawszy zakład kąpielowy i łaźni, czynili wszystko, co tylko możliwe, aby lieźniejszym gościom pobyt ułatwić i uprzyjemnić. Z drugiej strony wpłynęła na zwiększenie frekwencji ta dla kuracjuszy nader ważna okoliczność, że główne źródło siarczane w Szwowiczach jest w tym roku obfitsze i więcej zawiera siarki. Kilka też osób, bardzo ciężko chorych, przyszło w krótkim czasie do zdrowia. Chorymi opiekują się gorliwie lekarz zdrowy dr. Skrzyński, asystent prof. dra Korczyńskiego. Pod względem towarzyskim również zyskały Szwowicze. W niedzielę i czwartki na koncerta muzyki wojskowej spieszą zazwyczaj do Szwowicz mnóstwo z osób Krakowa.

Przyjechali do Krakowa dnia 3 sierpnia.

Hotel pod „Różą”: Julian Dolnicki, profesor gimn. ze Lwowa; Jan Frydryk, profesor ze Lwowa; Michał Malicki z żoną, z guberni Kaliskiej; Ferdynand Wiewiórski, właściciel apteki, z żoną, z Warszawy; Stanisław Pliżewski, z żoną, z Rudzkiej; D. M. Siemalczewicz z Lublina; Feliks Zambrański, adwokat, z córką z Michowa; Aleksander Bobrowski, prezes sądu okręgowego z Lublina; Jadwiga Arkuszewska z Warszawy; Jan Skubliński, z żoną, ze Lwowa; Niesiołowski, c. k. porucznik z Jarosławia.

Ostatnia poczta.

Skargi rolników.

Lwów 3 sierpnia. Dziennik Polski zamieszcza następujące pismo nadesłane od zarządu Kółka rolniczego w Hołosku Wielkim: „Nie mogąc zwykłą drogą osiągnąć załatwienia próśb naszych, musimy za pośrednictwem pism miejscowych udać się do odnośnej władzy wojewódzkiej, by zechcieli podległym sobie komendantom polecić przestrzeżenie zakazu niszczenia pól zasianych.

„W czasie, kiedy był komenderującym hr. Neipperg, każdy wojskowy był surowo karany, jeżeli szedł przez zboża, mając do użytku szałki i miecze, dziś dzieje się niestety przeciwnie, nawet przy małych ćwiczeniach, całe oddziały przechodzą przez zasiewy, niszcząc do reszty to, czego słońce tegoroczne nie zniszczyło. Gdy tydzień temu oddział pułku, rekrutującego się z powiatu lwowskiego, odbywał ćwiczenia w okolicy Hołoska Wiel. i Zamarzynowa, można było widzieć, jak niektórzy żołnierze ze łzami w oczach mnieli maszerować własnemi i krewnymi szych polami i trawozać zboża, kartofle, ogrody, winy, groch, słowem każdy zasiew, jaki w drodze się znajdował.

„A wszakże wojsko ma na Zamarzynowie wynajęte grunta od gminy miasta Lwowa, które, nie będąc zasiewanymi, ani obrabianymi, najlepiej nadają się do ćwiczeń. Unikłoby się w ten sposób bezcelowego niszczenia cudzej własności, a tem samem mimowolnego podkopkiwania egzystencji i tak już biednego rolnika. Zażalenie i prośby, wnoszone do wojskowych władz, nie odnoszą żadnego skutku, gdyż te władze żądają od gmin, by podawały w pewnym, nadzwyczaj krótkim terminie, które oddziały i którego pułku szkód wyrządziły, co jest wprost niemożliwem, osobiście dla wieśniaka, nieznającego się na

Przyjechali do Krakowa dnia 3 sierpnia.

Hotel pod „Różą”: Julian Dolnicki, profesor gimn. ze Lwowa; Jan Frydryk, profesor ze Lwowa; Michał Malicki z żoną, z guberni Kaliskiej; Ferdynand Wiewiórski, właściciel apteki, z żoną, z Warszawy; Stanisław Pliżewski, z żoną, z Rudzkiej; D. M. Siemalczewicz z Lublina; Feliks Zambrański, adwokat, z córką z Michowa; Aleksander Bobrowski, prezes sądu okręgowego z Lublina; Jadwiga Arkuszewska z Warszawy; Jan Skubliński, z żoną, ze Lwowa; Niesiołowski, c. k. porucznik z Jarosławia.

Ostatnia poczta.

Skargi rolników.

Lwów 3 sierpnia. Dziennik Polski zamieszcza następujące pismo nadesłane od zarządu Kółka rolniczego w Hołosku Wielkim: „Nie mogąc zwykłą drogą osiągnąć załatwienia próśb naszych, musimy za pośrednictwem pism miejscowych udać się do odnośnej władzy wojewódzkiej, by zechcieli podległym sobie komendantom polecić przestrzeżenie zakazu niszczenia pól zasianych.

„W czasie, kiedy był komenderującym hr. Neipperg, każdy wojskowy był surowo karany, jeżeli szedł przez zboża, mając do użytku szałki i miecze, dziś dzieje się niestety przeciwnie, nawet przy małych ćwiczeniach, całe oddziały przechodzą przez zasiewy, niszcząc do reszty to, czego słońce tegoroczne nie zniszczyło. Gdy tydzień temu oddział pułku, rekrutującego się z powiatu lwowskiego, odbywał ćwiczenia w okolicy Hołoska Wiel. i Zamarzynowa, można było widzieć, jak niektórzy żołnierze ze łzami w oczach mnieli maszerować własnemi i krewnymi szych polami i trawozać zboża, kartofle, ogrody, winy, groch, słowem każdy zasiew, jaki w drodze się znajdował.

„A wszakże wojsko ma na Zamarzynowie wynajęte grunta od gminy miasta Lwowa, które, nie będąc zasiewanymi, ani obrabianymi, najlepiej nadają się do ćwiczeń. Unikłoby się w ten sposób bezcelowego niszczenia cudzej własności, a tem samem mimowolnego podkopkiwania egzystencji i tak już biednego rolnika. Zażalenie i prośby, wnoszone do wojskowych władz, nie odnoszą żadnego skutku, gdyż te władze żądają od gmin, by podawały w pewnym, nadzwyczaj krótkim terminie, które oddziały i którego pułku szkód wyrządziły, co jest wprost niemożliwem, osobiście dla wieśniaka, nieznającego się na

Przyjechali do Krakowa dnia 3 sierpnia.

Paryż 4 sierpnia. Minister Ribot otrzymał wiadomość ze źródła urzędowego, że król serbski przybędzie „ircoignito” do Lwowa około 13 sierpnia i tam zabawi dwa tygodnie.

Bratanie się Francuzów z Rosjanami.

Cherbourg 4 sierpnia. Mer przyjmując oficjalnie oficerów rosyjskiej, armji kańskiej i greckiej marynarki, wspomni o przyjęciu, jakiego doznał francuzka eskadra w Kronsztadzie, które zarazem świadczy o przyjaźni francuzko-rosyjskiej. Komendant statku „Admirał Korniof” oświadczył, że powróciwszy do ojczyzny, będą opowiadać o sympatji Francji ku Rosji.

Cherbourg 4 sierpnia. Na bankiecie, który dano z powodu obecności obcych marynarzy, deputowany Cherbourg, Danville, wyraził w toaście przekonanie, że w przyszłej wojnie pójdą Francuzi z Rosjanami ręką w rękę.

Cherbourg 4 sierpnia. Na bankiecie, danym przez robotników portowych marynarcom rosyjskim i greckim, urzędowo entuzjastycznie owoję. Robotnicy na rękach nosili komendanta statku Aleksiewa i wręczyli mu bukiet.

Przymierza.

Londyn 4 sierpnia. Times utrzymuje, że car zatwierdził podpisaną przez Carnotta i ministrów francuzkich relację w sprawie francuzko-rosyjskiego przymierza odpornego. Relację podpisał podczas posiedzenia gabinetu ministrów: Giers, Wadowski i Wisniegradski.

Białogród 4 sierpnia. Male Novine piszą o projekcie przymierza państw bałkańskich, że projekt ten nigdy przeprowadzonym być nie może, ponieważ na supremację jednego państwa nad drugim, nigdyż żadno z państw bałkańskich się nie zgodziło. Towarzystwo, które pragnie nad związaniem stosunków przyjacielskich między państwami bałkańskimi, zwolnie zebranie w Jagodynie na dzień 26 sierpnia.

Katastrofa.

Salzburg 4 sierpnia. Parowiec „Elisabeth” najechał na jeziorze Abersee czołno, w którym się znajdował dr. Gruber z Wulfgangiem i przewoźnikiem. Obaj utopili się; zwłok przewoźnika dotąd nie znaleziono.

Morderstwo.

Celowiec 4 sierpnia. W nocy z soboty na niedzielę został zamordowany strażnik leśny Nik

