

ojciec dwojga małoletnich dzieci. Na znak żałoby przerwano przedstawienie w teatrze.

Nie mniej wstrząsające sceny rozegrały się w Mariborze, gdzie biuro towarzystwa transatlantyckiego było w formalnym oblężeniu.

Okręt „Général Chanzy“ zbudowany był w r. 1892 i miał 109 m. długości, 10½ m. szerokości, pojemności 2920 tonn. Maszyny posiadały siłę 3800 koni, a szybkość 17 węzłów na godzinę. Przed kilku laty statek został przebudowany i należał do najszybszych i najelegantszych parowców na morzu śródziemnym.

Nowy ban chorwacki.

Ustąpienie rządu koalicyjnego na Węgrzech i nominacja nowego gabinetu z Khuen Hedervárym na czele wywołały w następstwie poważną zmianę w położeniu politycznym Chorwacji.



Zgon wybitnego poety niemieckiego: Otton Juliusz Bierbaum.

(Do artykułu na str. 9).

Hr. Khuen Hederváry w walce z partią niezawisłości szukać musi sojuszników przede wszystkim między Słowianami, których dawna koalicja uciskała i prześladowała z nie mniej zawiścią od tej, z jaką w Prusach ruguje się na każdym kroku żywioł polski. Przygotowując sobie grunt na przyszłe wybory, hr. Khuen Hederváry zawarł zgodę z Chorwatami, przyrzekł im daleko idące koncesje, a widomym dowodem tej zgody i jego życzliwego stanowiska było odwołanie znienawidzonego bana Chorwacji, bar. Raucha.

W miejsce bar. Raucha przyszedł Mikołaj Tomasz, były minister Chorwacji, który jako gorący jeszcze z dawnych lat zwolennik polityki hr. Khuen

Hedervárego wziął na siebie zadanie pogodzenia obu chorwackich partii: prawicy i koalicji serbsko-chorwackiej, które mają utworzyć w sejmie rządzącą większość.

Tomasz pochodzi z dawnej szlacheckiej rodziny chorwackiej, a w wir życia politycznego rzucił się dość wcześnie, stając na czele nacyonalistów po stronie obecnego premiera gabinetu.

celowi. Były to początki i nic dziwnego, że konstrukcje nie udawały się. Dopiero George Stephenson przystępuje w r. 1814 do budowy maszyn tak drogowych jak i kolejowych i aczkolwiek pierwsze próby wypadają niepomyślnie, to jednak już lokomotywy, zbudowane przezeń w r. 1824, posiadają wszystkie cechy i zalety współczesnych lokomotyw. Stephenson rozumiał dobrze znaczenie wozu mo-



Historyczna pamiątka: Domek, w którym mieszkała i umarła Bernadetta.

Dr. Tomasz ożeniony jest z jedną z najpiękniejszych kobiet z Zagrzebia, z córką tamtejszego prezydenta sądu Gaja. Doskonale znawca prawa opracował cenne dzieło o chorwackim prawie państwowym, które zyskało mu między uczonymi prawnikami światową sławę.

Pierwszy model automobilu.

(Do ilustracji na str. 10).

Powstanie wozów motorowych związane jest ściśle z rozwojem lokomotyw i zastosowaniem pary jako siły napędowej. Już w r. 1769 jeździł Cugnot na swej maszynie drogowej po ulicach Paryża. W r. 1804 buduje Anglik Trevethik lokomotywę do celów kolejowych, podczas gdy maszyna Cugnota wyłącznie była przeznaczona do poruszania się, przewożenia ciężarów i ludzi na drogach. Tak jedna jak i druga maszyna nie odpowiadały jednak swemu

torowego dla komunikacji drogowej. Próby zbudowania wozu drogowego, poruszanego przy pomocy pary, nie odpowiadały wprawdzie nadziejom, mimo to zbudował on pierwszy model automobilu drogowego, który do dnia dzisiejszego przechowywany jest w jednym muzeum londyńskim.

Z biegiem czasu miejsce motoru parowego, zajął motor naftowy, względnie benzynowy, a w ostatnich czasach miejsce tamtych zajmuje motor elektryczny, bez porównania tańszy i pewniejszy.

Rycina przedstawia pierwszy model automobilu drogowego, zbudowanego blisko przed stu laty przez Stephensona.

Awiatyczna ciuciubabka.

Mieszkańcy Pragi doznali dwukrotnie bardzo przykrego zawodu. Zapowiedziano tam mianowicie szumnie wzlot aeroplanu. Na maszynie systemu Wrighta miał się wznieść w górę paryski awiator M. Gaubert.

Zapowiedź tego wzlotu, zareklamowana bardzo sprytnie, wywołała w Pradze ogromne zainteresowanie, to też na „przedstawienie“ przybyły nieprzebrane tłumy widzów, a kasa zebrała kilkadziesiąt tysięcy koron wstęp.

Tymczasem wzlot nie odbył wcale, albowiem pan Gaubert był niedysponowany, czy też maszyna się popsowała i widowisko ułożono na kilka dni. Mimo tak przykrego rozczarowania na drugi wzlot przybyło może jeszcze więcej publiczności, spragnionej nadzwyczajnego dziwownictwa. I tym razem spotkał ją jednak zawód. Wzlotu wprawdzie nie odwołano, ale to, co pan Gaubert pokazał, wyglądało raczej na kpiny z publiczności, niż na zapowiedziany wzlot. Aeroplan Gauberta wzniósł się do wysokości paru metrów, zaledwie jednak począł okrążyć plac, opadł na ziemię i już się więcej nie dźwignął. Przedstawienie było skończone.

Łatwo zrozumieć, jakie oburzenie zapanowało wśród zgromadzonej publiczności, z której urządzono poprostu kpiny i narażono na duże wydatki.

Jest bardzo prawdopodobne, że spółka, która urządziła wzlot w Pradze, stale urządza tego rodzaju kawały, gdyż i w Dreźnie w podobnych warunkach odwołano wzlot w ostatniej chwili, i to z polecenia policji, która zważyła, by p. Gaubert mógł się wogóle na swym aeroplanie wznieść w powietrze, bez narażenia publiczności na niebezpieczeństwo.

Wspominamy o tych zajściach głównie dlatego,



Awiatyczna ciuciubabka: Aeroplan awiatora Gauberta, którego wzloty w Pradze zupełnie się nie powiodły.