

nami, osłabione zaś upływem krwi holuje się ku ładowi stałemu i wydobywa natychmiast tran i fiszbin.

Skutkiem prześladowania przez człowieka, a powolnego mnożenia się, wieloryby narażone są na zupełne wytępienie, liczba ich z roku na rok stale się zmniejsza i być może, niedługo już, staną one w rzędzie kolosów przedpotopowych, które znamy jedynie ze wzmianek w podręcznikach geologii.

Nowy grobowiec, mimo wielkiej prostoty, przedstawia się bardzo pięknie i świadczy chlubnie o twórcy swoim, budowniczym Bolesławie Opidzie, siostrzeńcu zmarłej artystki. Front tego grobowca zdobi medalion z brązu z popiersiem Modrzejewskiej, dzieło znanego artysty-rzeźbiarza Stanisława Lewandowskiego. Ponad medalionem umieszczono napis łaciński: *Speravit anima mea in Domino*.



Krwawe dni w Berlinie: Konni policyanci, eskortujący wóz z węglami.

Ilustracja nasza przedstawia statek rybacki, holujący kilka potężnych okazów podbiegunowej fauny.

### Grobowiec Modrzejewskiej w Krakowie.

Zwłoki znakomitej artystki dramatycznej śp. Heleny Modrzejewskiej Chłapowskiej, zmarłej w zeszłym roku, przeniesiono przed kilku dniami z grobowca rodziny Bendów na krakowskim cmentarzu, gdzie dotychczas prowizorycznie spoczywały, do grobowca własnego, wzniesionego w głównej alei tego cmentarza, w pobliżu grobowca Matejki.

Przeniesienie zwłok śp. Modrzejewskiej do nowego grobowca odbyło się w obecności najbliższej rodziny pp. Chłapowskich, dyrektora Solskiego, artysty-rzeźbiarza Lewandowskiego i szczupłego grona publiczności.

### Katastrofa na morzu.

Okolice półwyspu Alaski przedstawiają dla żeglarzy wiele niebezpieczeństw. Wulkaniczny charakter lądu stałego odbija się także i na morzu, które zasiane jest po prostu tysiącem wysp i wyse-

pek, rozdzielonych między sobą bardzo wąskimi śninami. Część ich w czasie przyływu poł zupełnie morskie fale, to też przejazd tę nader niebezpieczny i bardzo często powodzą katastrofy, o których w Europie dowiadujemy bardzo późno, okolica bowiem jest dzika i bezludna. O pomocy dla rozbitków prawie i nie można, chyba szczęśliwym trafem napo jakiś przejeżdżający okręt, który na swój przyjęcie ofiary katastrofy.

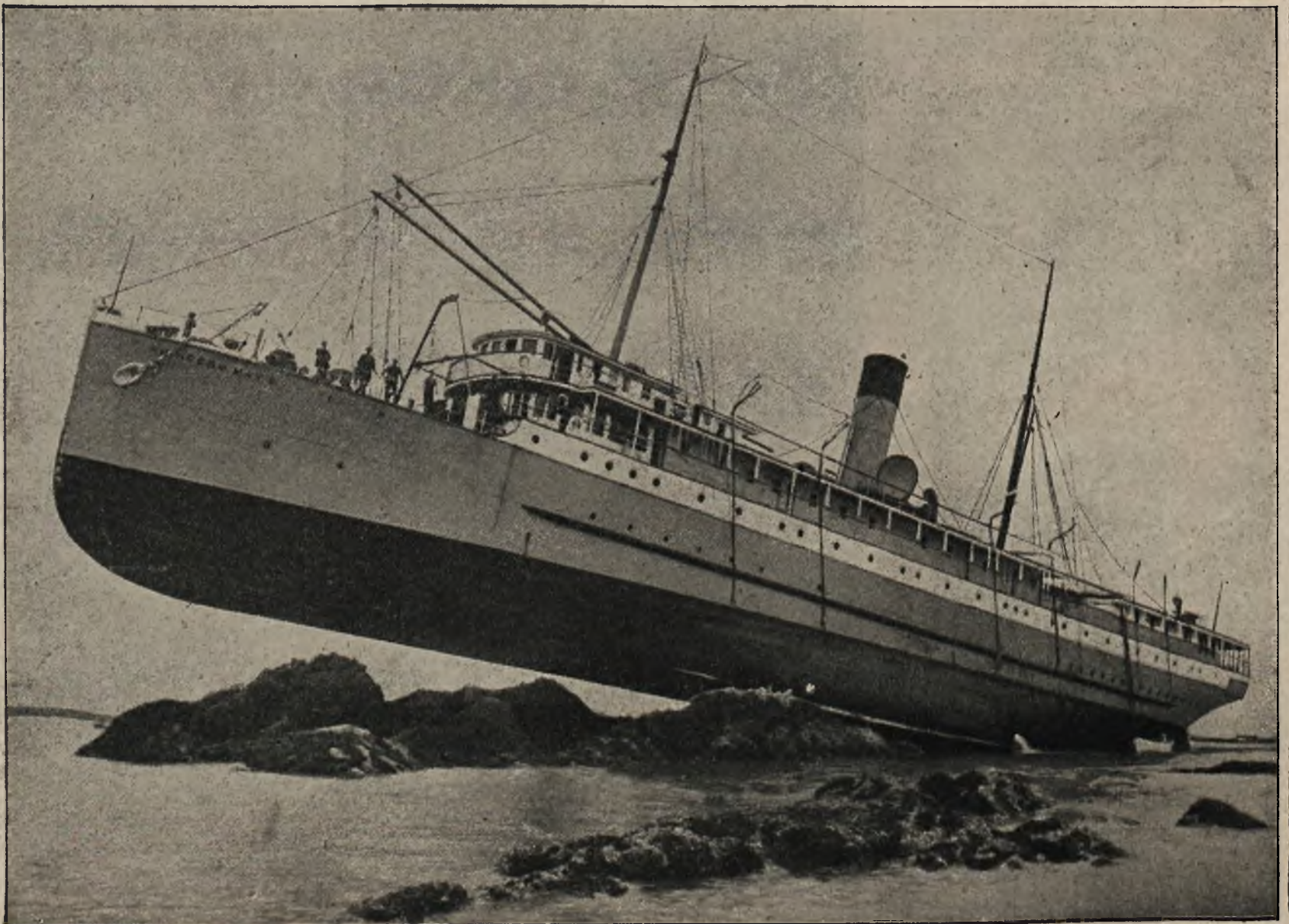
Prawdopodobnie i o wypadku, jaki miał kanadyjskiego towarzystwa „Princess May“, wiedzielibyśmy wcale, gdyby nie spotkanie się z nim drugiego parowca tego samego towarzystwa „Princess Royal“, który pospieszył mu z pomocą i zawiadomił o wypadku Amerykę, a za nią i Europę.

„Princess May“ w nocy z 5 na 6 sierpnia br. skutkiem nader gęstej mgły, płynąc cieśniną pomiędzy małymi wysepkami, najechała na skały z taką siłą, że cofnięcie się było absolutnie niemożliwym, okręt poprostu zawisł w powietrzu. Telegrafem bez drutu rozpoczęto rozsyłać we wszystkie strony depesze z prośbą o pomoc; jedną z nich przejął okręt „Princess Royal“, płynący na północ i pospieszył natychmiast z ratunkiem.

Kapitan unieruchomionego statku udał się na pokład „Princess Royal“, gdzie zawiadomił o katastrofie i wspólnie z załogą omówił środki, mające na celu ratowanie okrętu i jego załogi. Próbowano rozmaitych sposobów, jednakowoż bez skutku; zdecydowano się nareszcie na rozsadenie dynamitem skał, na których „Princess May“ osiadła i to jednak nie doprowadziło na razie do rezultatu. Co do dalszych usiłowań brak wiadomości.

„Princess May“ zbudowano przed mniej więcej piętnastu laty w warsztatach francuskich. Jako okręt „Ha-Thing“ pełniła ona początkowo służbę pocztową w Indochinach, w r. 1898 nabyła ją przewozowe towarzystwo kanadyjskie dla obsługiwaną linii północnych.

Ilustracja przedstawiająca okręt unieruchomiony na skale, sporządzona jest z fotografii nadesłanej przez jednego z pasażerów „Princess Royal“. Gdy usiłowania wszelkie spetzły na niczem, „Princess Royal“ podążyła w swoją drogę, pozostawiając „Princess May“ swemu losowi.



Katastrofa na morzu: Kanadyjski okręt pocztowy „Princess May“, unieruchomiony na morskiej skale.