

Powrót znakomitego podróżnika.

Naród szwedzki i jego monarcha słyną z ogromnej ofiarności na cele naukowe i z stosunku, jakim otaczają uczonych i odkrywców. sławę też Szwecji roznoszą po świecie laureaci Nobla, którzy na do- rocznem rozdawnictwie jego nagród doznają nie-



zwykle serdecznego przyjęcia. Lecz jeżeli dla obcych mają cześć wielką, to względem swoich cześć ta graniczy wprost z entuzjazmem. Świadczy o tem powitanie słynnego tybetańskiego podróżnika, Sven Hedina, który po kilkuletniej podróży naukowej po tych nieznanych krajach, powrócił w ubiegłym tygodniu do swej ojczyzny.

Naprzeciw wyjechał parowiec rządowy, który w Furusund, po powitaniu przez prezesa Towarzystwa geograficznego, zabrał Sven Hedina na swój pokład i popłynął w stronę Sztokholmu. W przystani okrętowej, prócz rodziny słynnego podróżnika, zebrał się ministrowie, ciało dyplomatyczne, akademie, uniwersytet, rada miasta Sztokholmu, prawie wszystkie stowarzyszenia i tysiące publiczności. Po uroczystem powitaniu, udał się Sven Hedin w galowym powozie wprost do pałacu królewskiego, gdzie go przyjął król Gustaw na prywatnej audyencji i ozdobił wielkim krzyżem orderu Gwiazdy Północnej. Całe miasto a szczególnie przystań było wspaniale udekorowana.

Pierwszy odczyt wygłosił Sven Hedin w Towarzystwie geograficznym w Sztokholmie i zapoznał słuchaczy z przebiegiem swej ekspedycji w głąb centralnego Tybetu. Przez 5 tygodni czynił pomiary świętego jeziora, odkrył źródła Indusu i Bramaputry oraz oznaczył położenie wielu nowych łańcuchów górskich. W dniu 24 kwietnia 1908 wyruszył w podróż powrotną, czyniąc po drodze dalsze odkrycia geograficzne. Anglicy kwestyonują wprawdzie niektóre z nich, słynny podróżnik oświadczył jednak w interviewie, że wszelkie stawiane mu zarzuty pochodzą z niezajomości materyałów naukowych, zdobytych przez niego, a swej mapy Tybetu dotąd nikomu nie pokazywał. Gdy ukończy opis swych podróży co zajmie około sześciu miesięcy, uda się Hedin do Ameryki.

Samobójstwo dziennikarza: Śp. Zygmunt Skirmunt.



Amerykańska praktyczność: Wykład nauki rolnictwa w wagonie kolei żelaznej.

Śmierć wielkiego artysty.

Dnia 27 stycznia b. r. zmarł w miejscowości Ponts-aux-Dames najznakomitszy z żyjących aktorów francuskich Benedykt Konstanty Coquelin, starszy, licząc lat 68 wieku. W ostatnich dwóch dekadach lat był on wraz z Sarą Bernhard, prawdziwą



Walka z alkoholem: Carrie Nation, amerykanka, gwałtowna agitatorka za wstrzeźliwością.

ozdobą teatru francuskiego, w którym, podobnie jak i w innych teatrach europejskich, prawdziwie wielkie talenty zaczynają się wypłeniać.

Coquelin urodził się 1841 r. w Boulogne sur mer, jako syn miejscowego piekarza. Porzuciwszy zawód ojcowski, bardzo wczesnie zwrócił się na deski teatralne i w r. 1859 ukończył konserwatorium paryskie, gdzie nauczycielem jego był słynny aktor Regnier. Szczęśliwym trafem udało mu się już w roku następnym dostać do „Théâtre Français“ tej pierwszej sceny we Francji. Od tej chwili zaczął sobie zdobywać coraz większą wziętość, a później sławę, pomimo, że nie posiadał na aktora korzystnych warunków, głos miał bowiem szorstki i niepokojącą postawę.

W 1886, poróżniony się z kolegami, opuścił „Théâtre Français“ i wyjechał na szereg gościnnych występów do większych miast Europy i Ameryki północnej. Wszędzie, gdzie zagościł, święcił tryumfy, szczególnie w „Weselu Figara“, w „Cyranie de Bergerac“ i we „Wnuku Mascarilla“.

Po trzech latach jednak powrócił do kraju, gdzie dokończył swego żywota, otoczony uwielbieniem ziomków i niekłamanymi sympatjami, jako człowiek zacnego charakteru i wzorowy kolega.

Sztuce dramatycznej oddał Coquelin niemałą przysługę, napisawszy dwa gruntowne dzieła: „L'art de dire un monologue“ i „L'art et le Comédien“, w których wyłożył swe zasady artystyczne.

Automobil a dyplomacya.

Na zamówienie rządu czarnogórskiego, skonstruowało Towarzystwo akcyjne Laurent Klement w Młodym Bolesławiu (Jungbunzlau) automobil pocztowy i zobowiązało się utrzymywać we własnym zarządzie komunikację w głąbi Czarnogóry z miastem Kotorem. Prócz austriackiej firmy, ubiegały się o ów przywilej liczne firmy włoskie i niemieckie.

Odpowiednią ilość wozów sporządzono w czasie oznaczonym kontraktem i wysłano koleją do granicy czarnogórskiej. Gdy automobile znalazły się w Wiedniu, oglądali je naczelny dyrektor dla spraw pocztowych i telegraficznych w ministerstwie handlu, szef sekcyjny Wagner, major Wolf, komendant oddziału automobilowego armii, generalny konsul Walter v. Princig izyskały ogólne uznanie. Ministerstwo wojny jednak, ze względu na niepewne położenie na Bałkanie, sprzeciwiło się dalszemu ich wysłaniu i spowodowało zarządzenie konfiskaty. Dzięki osobistym staraniom generalnego konsula Princiga, który nie mógł się dopatrzeć w jakibym sposób automobile pocztowe mogły stać się niebezpiecznymi dla monarchii, konfiskatę uchylono jako nieuzasadnioną, a wozy odeszły wreszcie na miejsce przeznaczenia.

Konstrukcja owych wozów zastosowana jest ściśle do wąskich, wijących się dróg czarnogórskich, po których normalne wozy ciężarowe nie byłyby w stanie poruszać. Przypomina ona lokomotywy górskie, a nim przystąpiono do ich budowy, dyrektor Klement zwiedził dokładnie tamte okolice i zbadał na miejscu warunki.