Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem

BIULETYN KOWIEŃSKI

WILBI

WILEŃSKIE BIURO INFORMACYJNE (WILBI) ZAMKOWA 3-3

Nr. Wilno, dnia 14 listopada 1931 r. 555

Treść numeru:

I. ZAGADNIENIA POLITYKI ZAGRANICZNEJ.

Dział. Str.

1. Tekst opinji doradczej Trybunału Międzynarodowego Hadze w sprawie trafiku między Litwą i Polską na odcinku kolejowym Landwarów-Koszedary. I. 1.
2. "Lietuvos Žinios" o broszurze litewskiej na temat polsko-litewskiej linji administracyjnej.- " 5.

III. ZAGADNIENIA POLITYKI WEWNETRZNEJ I ŻYCIE SPOŁECZNE.

Kronika.

3. Tarcia w łonie partji "tautininków".- III. 6.
4. Kolportowanie pamfletów.- " "
5. Dementi b.posła Kwieski w sprawie pogłosek o rozłamie w partji ludowców.- " "
6. Ukaranie księdza.- " "
7. Anulowanie wyborów do Kas Chorych w Kownie i Poniewieżu.- " "

-----oooo0§0oooo-----

--:oO&Oo:oo--

I. ZAGADNIENIA POLITYKI ZAGRANICZNEJ.

Tekst opinji doradczej Trybunału Międzynarodowego w Hadze w sprawie trafiku między Litwą i Polską na odcinku kolejowym Landwarów-Koszedary. /c.d.patrz Nr.554/.

1. Rezolucja Rady z 10 grudnia 1927 r.

Tekst rezolucji Rady z 10 grudnia 1927 r. jest następujący:

"Rada L.N.,

oświadczając, że stan wojny między dwoma członkami Ligi jest niezgodny z duchem i literą Paktu, któremi Litwa i Polska są związane,

bierze pod uwagę uroczyste oświadczenia przedstawiciela Litwy, że Litwa nie uważa się w stanie wojny z Polską i że wobec tego między dwoma krajami panuje pokój;

Bierze pod uwagę uroczyste oświadczenia przedstawiciela Polski, że Republika Polska uznaje i całkowicie szanować będzie niezawisłość polityczną i integralność terytorjalną Republiki Litewskiej;

Zaleca obu rządom możliwie najszybsze podjęcie bezpośrednich rokowań, ażeby ustalić takie stosunki między dwoma sąsiedniemi państwami, by zapewnić "przyjazne porozumienie, od którego zależy pokój";

Oddaje do dyspozycji obu stron instytucje Ligi i jej organy techniczne w wypadku, gdyby ich pomoc była pożądana w rokowaniach zalecanych przez nią;

Decyduje, że skargi rządu litewskiego, dotyczące traktowania osób pochodzenia litewskiego, lub używających języka litewskiego, wymienionych w skardze litewskiej będą rozpatrywna przez komitet złożony z czynnego prezydenta Rady i dwóch innych, określonych przezeń członków Rady. Komitet będzie miał za zadanie przedstawić w należytym terminie raport Radzie.

Decyduje, że w wypadku incydentu pogranicznego, lub groźby incydentu, Sekretarz Generalny L.N. będzie mógł na prośbę jednej ze stron naradzić się z Przewodniczącym /czynnym/ Rady i sprawozdawcą, którzy będą zmierzali do podjęcia środków uspokojenia, jakie będą uważali za stosowne. Rada konstatuje, że obie strony zgodziły się ułatwić śledztwo, prowadzone przez L.N.

Z zadowoleniem przyjmuje do wiadomości oświadczenia przedstawiciela Polski, w myśl których obywatele polscy, wspomnieni w skardze rządu litewskiego byliby upoważnieni do powrotu do Polski bez trudności. W razie powstania nieprzewidzianych trudności, sprawozdawca przedłoży stronom swe usługi dla usunięcia tych trudności.

Rada oświadcza, że niniejsza rezolucja w niczem nie dotyczy kwestyj, co do których oba rządy mają różne punkty widzenia".

Przedstawiciele Litwy i Polski wzięli udział w przyjęciu tej rezolucji Rady.

Wobec zobowiązań obu rządów, wypływających z przyjęcia rezolucji Rady, pozostaje do zbadania kwestja rozciągłości tego zobowiązania.

Rezolucja Rady "zaleca obu rządom możliwie szybkie podjęcie bezpośrednich rokowań w celu dojścia do ustalenia stosunków, aby zapewnić między dwoma państwami sąsiedniemi przyjazne porozumienie, od którego zależy pokój.

Zgodnie z punktem widzenia, popieranym przed Trybunałem w imieniu rządu polskiego, Polska i Litwa, przyjmując to zalecenie, zobowiązały się nietylko do układów, lecz również do porozumienia, z czego by wynikało dla Litwy zobowiązanie otwarcia na potrzeby trafiku odcinka kolejowego Landwarów-Koszedary, co przesądziłoby kwestję, co do której Trybunał miał wydać opinję.

W rzeczywistości wolno uważać, że zobowiązania obu rządów, zgodnie z rezolucją Rady nietylko dotyczą podjęcia rokowań, lecz również prowadzenia ich w celu dojścia do porozumienia. Ten punkt widzenia zdawała się zresztą podzielać Rada na swych kolejnych posiedzeniach. Jednakże obowiązek rokowań nie nakłada obowiązku porozu-

mienia. Nie wynika bowiem z tego, by Litwa miała obowiązek zawarcia ugody administracyjnej i technicznej niezbędnej dla wznowienia trafiku na odcinku Landwarów-Koszedary.

Nic przeto nie usprawiedliwia tego, by utrzymywać, że przyjęcie przez oba rządy, zainteresowane rezolucji Rady z 10 grudnia 1927 r.nakłada na Litwę obowiązek naprawienia i otwarcia dla potrzeb trafiku omawianego odcinka kolejowego.

Trybunał po dojściu do tego wniosku nie ma potrzeby wypowiadania się w sprawie interpretacji ostatniego paragrafu rezolucji, który głosi, że rezolucja "nie dotyczy w niczem kwestyj, co do których oba rządy mają poglądy różne". Jedynie, gdyby Trybunał uznał, że rezolucja stwarza dla Litwy obowiązek uruchomienia wspomnianej linji, argumenty, oparte na klauzuli wzmiankowanej byłyby usunięte.

2.Artykuł 23 e Paktu Ligi Narodów.

Rada L.N. zdała sobie sprawę w ciągu 1928 r. z nikłych rezultatów rokowań, podjętych i prowadzonych w Królewcu przez Litwę i Polskę, w wyniku rezolucji z 10 grudnia 1927 r.W rezultacie Rada,nawiązując do wniosków swego sprawozdawcy p.Beelaerts van Blokland i opierając się na postanowieniach art.23 E Paktu oraz na rezolucji zgromadzenia L.N. z 9 grudnia 1920 r., na mocy której Komisja Doradczo-Techniczna została obarczona obowiązkiem "badania i proponowania środków właściwych w celu zapewnienia w każdej chwili swobody komunikacji i tranzytu", zdecydowała wezwać wspomnianą Komisję do przedstawienia raportu w sprawie praktycznych środków, któreby mogły być przyjęte przy uwzględnieniu, będących w mocy zobowiązań międzynarodowych.

Wykonując to zalecenia Rady Komisja Doradcza sporządziła raport z datą 4 września 1930 r., w którym wydaje opinję, że odcinek kolejowy Landwarów-Koszedary winien być uruchomiony dla celów tranzytu międzynarodowego towarów, pochodzących z okolic Grodna i Wilna, lub przeznaczonych do tych okolic, jak również, pochodzących z Królewca, Kłajpedy, Lipawy lub Rygi oraz przeznaczonych do tych miejscowości.

Komisja, zważywszy na to, że przerwanie tranzytu towarów pociąga za sobą całkowite zahamowanie pewnych rodzajów trafiku, z czego nie mogą korzystać te ostatnie porty pod względem ekonomicznym, gdyż handel ten odbywa się po drogach okrężnych, uważa, że wymiana towarów między Litwą a Polską, będąca innego rodzaju niż komunikacja tranzytowa może być kontynuowana drogami pośredniemi bez wielkich niewygód i że w okolicznościach obecnych nie ma potrzeby wznawiania tranzytu podróżnych.

W związku z tem raport Komisji dochodzi do wniosków następujących:

"1.Znieść przeszkody swobodnego tranzytu w celu położenia kresu sytuacji, która zdaje się przeczyć celom art.23 e Paktu L-N. i zdaje się być niezgodna z figurującemi tam zobowiązaniami międzynarodowemi.

2. Dążyć do tego, a mianowicie:

a. Opracowanie regulaminu spławu Niemnem, zgodnego z przepisami art.332-337 Traktatu Wersalskiego;

b. Zawarcie umów administracyjnych i technicznych, niezbędnych dla wznowienia i uruchomienia linji kolejowej, przechodzącej przez Landwarów-Koszedary, zadawalniającej potrzeby tranzytu międzynarodowego".

Jak to przewodniczący Komisji Doradczo-Technicznej p. Silvain-Dreyfus stwierdził w złożonem Trybunałowi exposé na posiedzeniu 16 września 1931 r., Komisja uważa, że Litwa jest zobowiązana do otwarcia tego odcinka kolejowego dla potrzeb trafiku międzynarodowego na mocy art.23 E Paktu. Komisja uważa, że gdyby się dopuszczało do tego, by odczas długiego okresu pewne kraje miałyby możność z racji rozbieżności politycznych kasować koleje o charakterze międzynarodowym, mogłyby być naruszone interesy państw trzecich, będących członkami Ligi Narodów, gdyż państwa te nie korzystałyby wtedy ze swobody tranzytu i komunikacji, których zasada została ustalona na ich korzyść drogą postanowień art.23 e Paktu.

Żadne państwo trzecie nie uważało jednak za potrzebne czy wskazane interwenjować i dowodzić, że art.23 E został pogwałcony

przez Litwę.

Jednakże rząd polski, opierając się na opinji Komisji Doradczo-Technicznej utrzymuje, że art.23 e Paktu stwarza zobowiązanie międzynarodowe, nakładające na Państwo Litewskie obowiązek otwarcia linji.

Trzeba jednak zauważyć, że art.23 e Paktu niezależnie, od zobowiązań jakie mogłyby wypływać z niego dla państw, będących członkami Ligi Narodów, nie nakłada na państwa zobowiązań specyficznych otwarcia pewnych określonych dróg komunikacyjnych.

Tekst odnośnego postanowienia Paktu brzmi jak następuje:

"Art.23.-Członkowie Ligi, zgodnie z postanowieniami umów międzynarodowych, istniejących obecnie lub mających być zawartemi później:

. . . . . .

e.Powezmą postanowienia niezbędne dla zapewnienia gwarancji i utrzymania swobody komunikacji tranzytu oraz równego traktowania handlu wszystkich członków Ligi..."

Zobowiązania specyficzne ~~xix~~ mogą więc się wyłonić, jak na to wyraźnie ten tekst wskazuje jedynie z "międzynarodowych umów istniejących, lub umów, które będą zawarte z biegiem czasu", a mianowicie "z umów ogólnych, do których inne mocarstwa mogą przystąpić później", jak to jest powiedziane w przedmowie do Konwencji Barcelońskiej o swobodzie tranzytu. O ile interpretacja ta jest poprawna, niemożliwą jest rzeczą wyprowadzanie z ogólnego prawidła, zawartego w art.23 e Paktu zobowiązania dla Litwy otwarcia odcinka kolejowego Landwarów-Koszedary dla trafiku międzynarodowego lub dla jednej części takiego trafiku; takie zobowiązanie mogłoby jedynie wyniknąć ze specjalnej umowy.

W tych okolicznościach niema potrzeby, by Trybunał rozważał kwestję czy państwo, odmawiające wznowienia wszelkiej komunikacji z jednem i więcej państwami, będącemi tak jak ono członkami Ligi Narodów, nie postępuje zgodnie z art.23 e Paktu nawet o ile państwo to nie podpisało żadnej konwencji, zabezpieczającej swobodę komunikacji i tranzytu. W związku z tem, Trybunał pragnie podkreślić, że opinja niniejsza nie powinna być interpretowana jako opinja wydana w sprawie punktu widzenia, wyrażonego w imieniu Komisji Doradczo-Technicznej i według którego, jak brzmi art.23 e "członkowie "Ligi Narodów mają z pewnością prawo żądania od każdego członka Ligi, by nie działał sprzecznie z celami tego artykułu.

3.Zastosowanie Konwencji Paryskiej z 8 maja 1924 r.,odnoszącej się do Kłajpedy.

W punkcie 3 i ostatnim powołuje się dla udowodnienia istnienia zobowiązania po stronie Litwy na pewne postanowienia t.zw.Konwencji Kłajpedzkiej, podpisanej w Paryżu 8 maja 1924 r. pomiędzy imperjum brytyjskiem, Francją, Włochami i Japonją z jednej strony a Litwą z drugiej strony w celu ustalenia ustroju obszaru i portu Kłajpedy.

Art.3 aneksu III Konwencji Kłajpedzkiej postanawia, że "rząd litewski zapewni swobodę tranzytu przez morze, wodę i koleje transportom pochodzącym lub przeznaczonym dla Kłajpedy względnie tranzytowi przez obszar Kłajpedy, stosując się w tym względzie do prawideł, wyłożonych w statucie i konwencji o swobodzie tranzytu, a przejętych przez Konwencję Barcelońską..."

Otóż Statut Barceloński, na który się powołuje Konwencja Kłajpedzka i który pod tym względem da się zastosować do Litwy, postanawia w art.2, że państwa - kontrahenci "ułatwią wolny tranzyt koleją i drogą wodną na drogach czynnych i przystosowanych do tranzytu międzynarodowego".

Nasuwa się przeto kwestja, czy odcinek Landwarów-Koszedary jest czynny /en service/. Pod tym względem same wyrażenia zawarte w prośbie o opinję skierowanej do Trybunału ustalają wyraźnie,że droga ta nie jest czynna, gdyż gdyby nią była nie zachodziłaby potrzeba dyskutowania nad możliwością jej otwarcia dla trafiku. Czy można jednak mówić, że kolej, której część stanowi wzmiankowany odcinek byłaby czynna jako taka, chociaż wzmiankowany odcinek nie byłby czynny? Jest to kwestja, która wydaje się zbyt subtelną, ażeby mogła być przyjętą. Zwłaszcza, skoro się uwzględni, że kwestja, przedłożona Trybunałowi dotyczy wyłącznie odcinka Landwarów-Koszedary, traktowanego jako taki sam w sobie.

Z innego punktu widzenia jasno wynika, że wspomniana kolej lub odcinek kolei nie są wcale przystosowane do tranzytu międzynarodowego, pochodzącego z Kłajpedy lub do niej przeznaczonego, gdyż ~~nie~~ otwiera ona komunikację z Kłajpedą tylko drogą okrężną, lub drogą przeładowania w Kownie.

Z rozważań tych wynika więc, że nie można się opierać na Konwencji Kłajpedzkiej ani też na Statucie Barcelońskim, na który się ona powołuje, by mówić, że rząd litewski jest zobowiązany do uruchomienia odcinka Landwarów-Koszedary i otwarcia go na potrzeby trafiku międzynarodowego.

Z drugiej strony przypomnieć wypada, że zgodnie z brzmieniem ostatniego wiersza Art.3 aneksu III Konwencji Kłajpedzkiej wzmiankowanego powyżej, rząd litewski zobowiązuje się "pozwolić i ułatwić wszelkiemi sposobami trafik na rzece, przeznaczony dla Kłajpedy i pochodzący z niej, jak również w porcie kłajpedzkim i nie stosować względem tego trafiku, w związku z politycznemi stosunkami, panującemi obecnie między Litwą a Polską postanowień art. 7 i 8 Statutu Barcelońskiego o swobodzie tranzytu i art.13-go zaleceń barcelońskich, odnoszących się do portów, poddanych regimeowi międzynarodowemu.

Takie są warunki, przeznaczone do sprzyjania swobodzie tranzytu przez port kłajpedzki, gdyż postanowienia, które dotyczą Litwy w tym względzie mają na celu w pewnym stopniu ograniczyć wzmiankowaną swobodę. Należy zauważyć, że postanowienie to Konwencji Kłajpedzkiej stosuje się jedynie do dróg wodnych, a w żadnym wypadku do kolei.

Co się tyczy kolei, to przeciwnie uwzględnia się charakter obecnych stosunków politycznych między Litwą a Polską i to, że ze względu na te motywy widocznie Litwa nie chciała się zgodzić na zastosowanie do kolei tych, czynnych lub takich, w których zainteresowany jest port kłajpedzki zakazu ~~ax~~ używania pewnych środków, krępujących swobodę trafiku.

Ze względu na to, że Konwencja Kłajpedzka wyraźnie zakazuje Litwie powoływać się na art.7-my Statutu Barcelońskiego, odnoszący się do swobody tranzytu na drogach wodnych jest rzeczą jasną, że z drugiej strony było jej wolno korzystać z tego, co się dotyczy kolei, w których zainteresowany jest obszar Kłajpedy. W związku z tem, o ileby nawet odcinek Landwarów-Koszedary był czynny i miał służyć do trafiku z Kłajpedą, Litwa mogłaby się powołać na postanowienia art.7-go dla odmowy otwarcia wspomnianego odcinku na potrzeby trafiku lub pewnych kategoryj trafiku wobec poważnych wypadków, dotyczących jej bezpieczeństwa lub jej żywotnych interesów.

Z tego punktu widzenia nie znajduje się w Konwencji Kłajpedzkiej żadne zobowiązanie dla Litwy, zmuszające ją do uruchomienia i otwarcia dla trafiku odcinka omawianej linji.

W związku z powyższemi rozważaniami Trybunał po zbadaniu zobowiązań, na które się powołano, a które dotyczyły ~~wznowienia~~ otwarcia odcinka Landwarów-Koszedary dla handlu lub pewnych kategoryj handlu, doszedł do wniosku, że w okolicznościach bieżących zobowiązanie Litwy nie istnieje w tym względzie.

Opierając się na tych motywach Trybunał jednomyślnie jest zdania, że zobowiązania międzynarodowe, będące w mocy, nie obowiązują Litwy w ~~xx~~ okolicznościach obecnych do zastosowania środków, potrzebnych do otwarcia dla trafiku lub pewnych kategoryj trafiku odcinka kolejowego Landwarów-Koszedary.

Niniejsza opinja została zredagowana po angielsku i po francusku, pczyczem autorytatywny jest tekst francuski.

Dan w Pałacu Pokoju w Hadze 15 października 1931 r.w dwóch egzemplarzach, z których jeden zostanie złożony w Archiwach Trybunału, a drugi zostanie przekazany Radzie L.N.

Sekretarz /pod./A.Hammarskjöld

Przewodniczący /podpisał/M.Adatci

P.Altamira całkowicie się sodaliryzując z niniejszą opinją do której doszedł on innemi sposobami rozumowania aniżeli przyjęte w opinji Trybunału,oświadcza, że nie może przyjąć motywów,dotyczących interpretacji i zastosowania do niniejszej sprawy Konwencji

Kłajpedzkiej i artykułów 2 i 7-go Konwencji Barcelońskiej.

P.Anzilotti solidaryzując się całkowicie z konkluzją Trybunału jest zdania, że przyjęte motywy, dotyczące art.23 e Paktu L.N. nie są wystarczające dla usprawiedliwienia tej konkluzji. Według jego opinji prawdziwe pytanie przedłożone Trybunałowi nie dotyczy ustalenia czy Litwa jest zobowiązana otwarcia wzmiankowanej linji dla trafiku, a raczej ustalenia, czy Litwa może odmówić komunikacji kolejowej z Polską: jest rzeczą pewną, że wszystkie linje kolejowe, które łączą bezpośrednio Litwę i Polskę są przerwane i że, o ile zapytanie Rady ogranicza się do linji Landwarów-Koszedary, to jedynie dlatego, że linja ta jest jedyną linją, która przedstawia znaczną doniosłość ekonomiczną. W tych warunkach p. Anzilotti jest zdania, że jedynie "okoliczności bieżące" wspomniane w pytaniu Rady i odnoszące się oczywiście do stosunków politycznych, istniejących obecnie między dwoma krajami, mogą usprawiedliwić stanowisko Litwy, które wzięte samo w sobie,nie byłoby wcale zgodne z obowiązkami członków Ligi Narodów, a mianowicie z pewnemi zobowiązaniami, które w okolicznościach normalnych zdają się wypływać z art.23 e Paktu.

Parafa /M.A./
Parafa /A.H./

"L i e t u v o s Ž i n i o s" o b r o s z u r z e l i t e w s k i e j n a t e m a t p o l s k o - l i t e w s k i e j l i n j i a d m i n i s t r a c y j n e j .

"Liet.Žinios" Nr.156 z dn.10.XI.1931 r.Art.p.t."Poważna praca". Dosłownie:

Broszura "La Ligne administrative polono-lithuanienne" pióra dr.Wł.Natkewicziusa składa się z 30 stron i jest przedrukowana z "Revue Generale de Droit international public".

Broszura omawia wszystkie ważniejsze etapy walki Litwinów o Wilno.

Przedewszystkiem autor zaznajamia czytelników, w jaki sposób powstała linja administracyjna, a następnie mówi o uplanowanem przez Piłsudskiego, a zrealizowanem przez gen.Żeligowskiego zagarnięciu Wilna.

W dalszym ciągu dr.Natkewiczius omawia wywody historyków, i polityków Francji i Polski, zmierzające ku legalizacji bezprawnej rezolucji Konferencji Ambasadorów z dn.15 marca 1923-go r. i wreszcie porusza kwestję rokowań w sprawie komunikacji.

Jak wiadomo, dr.Wł.Natkewiczius po ukończeniu Uniwersytetu paryskiego w celu uzyskania doktoratu, napisał i wydał w formie książki dysertację p.t.Aspect politique et juridique du différend polono-lithuanienne". /Paris 1930/.

Będąc znawcą w tej dziedzinie dr.Natkewiczius skutecznie obala wywody polityków-Polaków: Makowskiego, Askenazego, Kutrzeby i Zalewskiego oraz Francuza-Scelle.

To też wydanie tej książki w języku litewskim byłoby b.pożądane.

Litwini bardzo się ucieszyli z okazji przychylnej dla nich rezolucji Trybunału Haskiego.

Do zwycięstwa tego niechybnie przyczyniła się książka dr.Natkewicziusa oraz inne dzieła na ten temat.

Trzebaby już dzisiaj szeroko i popularnie omówić wszystkie te motywy z racji których Trybunał Haski wypowiedział się na korzyś Litwy.

W tej właśnie dziedzinie dr.Natkewiczius,będący sekretarzem sędziego narodowego Litwy w Trybunale Sprawiedliwości Międzynarodowej w Hadze p.Staszyńskiego - mógły bardzo wiele zdziałać.

III. ZAGADNIENIA POLITYKI WEWNETRZNEJ I ŻYCIE SPOŁECZNE.

Kronika.

Tarcia w łonie partji "tautininków". Jak podaje łotewski "Socjaldemokrats" /Nr.255/, w tych dniach odbyło się w Kownie zebranie członków kowieńskiego oddziału "tautininków". Mimo twierdzeń urzędowej prasy, jakoby sytuacja na Litwie była jak najlepsza, a w łonie partji tautininków panuje jak największa dyscyplina, na zebraniu dawały się słyszeć głosy zupełnie przeciwne. Mówiono mianowicie, że wobec pogłębienia się kryzysu gospodarczego na Litwie obecny ustrój potrzebom kraju nie odpowiada. Musi być wprowadzona bądź ostra dyktatura, bądź też powrócić winna Litwa do parlamentaryzmu.

W związku z potrzebą oszczędności dały się słyszeć głosy, że należy zredukować wyższym urzędnikom wszelkie dodatki do zasadniczych poborów. Z urzędowych aut powinniby urzędnicy korzystać tylko w sprawach służbowych a nie jeździć po balach i w sprawach prywatnych. Niektórzy uczęstnicy zebrania zarzucali urzędowemu "Lietuvos Aidas", że w artykułachsqych częstokroć przewyższa nawet "Izwiestija",

Dla ochrony waluty przed upływem zagranicę należy ograniczyć napływ z Łotwy romansów, wydawanych w jęz.rosyjskim po 2 lity xx egzemplarz. Podobnież traktować należy pismo "Siegodnia", którego polityka jest dwulicowa, gdyż jeden nakład pisma wysyła się na Litwę, a drugi do Polski.

Wogóle zebranie było bardzo nieprzyjaźnie ustosunkowane względem rządu i względem Centralnego Komitetu Partji Narodowców. Zebranie było niezadowolone również z zarządu oddziału kowieńskiego Partji "Tautininków".

Dyktatorskisystem doprowadził Litwę do takiego stanu, że sama partja rządząca nie wie, co dalej czynić. Niema żadnego wyraźnego wyjścia z trudności kryzysowych. W związku z tem w łonie partji zachodzą tarcia i nieporozumienia.

Kolportowanie pamfletów K.A.K. Jak podaje "Echo" /Nr.305/, w dniach ostatnich wKownie znowu zaczęto kolportować pamflety K.A.K.

Dementi b. posła Kwieski w sprawie pogłosek o rozłamie w partji ludowców. Jak podaje "Echo" /Nr.305/, w związku z pogłoskami o rzekomem utworzeniu się w łonie partji ludowców "prawej opozycji", oświadczył b.poseł i obecny wiceprezes Centralnego Komitetu Ludowców Kwieska przedstawicielowi "Naujenos"co następuje: Ludowcy nie mogą prowadzić z narodowcami przed przywróceniem ustroju demokratycznego żadnych xxx rokowań. Byłoby to bowiem naruszeniem zasad Partji Ludowców. Co się tyczy grupy "Vagistów" /od pisma Vaga, prawa opozycja/na której czele stoi rzekomo b.poseł Kwieska i która rzekomo chce współpracować z "tautininkami", o podobnej grupie z takiemi tendencjami nic nie jest wiadomo.

Ukaranie księdza. Jak podaje "Auszra" /Nr.1/, w tych dniach ukarany został ks.Rycewicz /pow.olicki/ grzywną 550 lt.z zamianą na 1-miesięczny areszt za wygłoszenie antyrządowego kazania.

Anulowanie wyborów do Kas Chorych w Kownie i Poniewieżu. Jak podaje "Dzień Kowieński" /Nr.258/, Zarząd Ubezpieczeń Społecznych uchwalił uwzględnić skargi wyborców z Kowna i Poniewieża na usterki w czasie wyborów do Kas Chorych i wybory unieważnić. Nowy wybory do kowieńskiej i poniewieskiej Kas Chorych wyznaczono na 31 stycznia 1932 r.

87