

# ZIEMIA

Warszawa—Lwów.



B. Śląski.

## Splaw i splawnicy na Wiśle.

2)

Statki, o których mowa, posiadały liczną osadę i brały znaczną obciążkę. Największe obsługiwane były przez 18 splawników i unosiły około 40 łasztów. Po dojściu do „pala“ gdańskiego i „wybiciu“ czyli wyłożeniu wiezionego produktu, sprzedawano je, podobnie jak komięgi, na rozbiórkę. Na naszej rycinie wszyscy flisacy robią długimi wiosłami, opierając je o wystające z burt kołki pionowe czyli dulki; jeden z nich wszakże opuścił na chwile swe stanowisko przy bocznej „pojazdzie“ i gotuje w kotle strawę dla załogi. Znać nie stosowano się do zalecania Haura, który w swej „Ziemiańskiej Generalnej Ekonomice“ (XVII w.) pisze: „Pod Gdańskiem żadnego nie godzi się mieć na statku ognia. Gdy cię Pan Bóg na Motławę przyprowadzi, według prawa i zwyczaju przestrzegać; jednak na lądach jeść gotować wolno“. Taką właśnie scenę przyrządzenia warzy na lądzie widzieliśmy na poprzedniej rycinie.

Galary (b) — statki bezmasztowe, budowane daleko trwalej aniżeli byki i komięgi, tak, iż mogły po zładowaniu być jeszcze użyte do dalszych przewozek. Obsługa ich składała się z 5 do 10 flisów, nie licząc sternika, siła zaś nośna dochodziła do 30 łasztów (cyfry Magiera mało co się różnią). Lohrmann dodaje, iż mniejsze galary (którym nadawano miano: „lichtug“ i „łyżew“) zabierali ze sobą nasi flisacy, odbywając drogę wodną z powrotem i prowadząc na statkach znaczną ilość towaru; garki te, przywiązywane do szkut, sprzedawano

żuławianom, t. j. mieszkańcom nizin wiślanych w okolicy Malborka, Tczewa i Sztumu, którzy po należytem wyszykowaniu statków, mianowicie obłożeniu tarciami, splawiali nimi do Gdańska zboże, tudzież inne towary. Szczegół powyższy jest bądź co bądź ciekawy: dowodzi bowiem, iż statki splawne, budowane hen w górze Wisły, pełniły częściowo swe przeznaczenie i w „ziemiach pruskich“ Rzeczypospolitej.

Galar, odtworzony olówkiem Lohrmanna, przedstawia istotnie typ statku lepszej budowy. Ma on formę wydłużonego i niezbyt szerokiego prostokąta, którego przód i tył (t. zw. „załamy“) są nieco ku górze wzniesione. Wspomniane wyżej komięgi oraz byki płynęły, jak drzewo, równo z wodą, gdy tymczasem galary były pomykane czyli „poganiane“ przez flisów, siedzących rzędem wzdłuż burt przy „pojazdach“, a kierowane były długą „drygawką“, przyrządowaną sworzniem do „budy“, na której urządzano chodnicę dla sternika. Słowem kształt galarów przypomina nieco szkute, nie posiadał jednak (pomijając inne szczegóły) ani masztu, ani zakrzywionej „sztaby“, ani wreszcie tego wykończenia. Ten rodzaj statku, jakkolwiek ulegał z biegiem czasu pewnym przeistoczeniom, zachował się na Wiśle niemal do dni naszych, o czem wspomnimy obszerniej na właściwym miejscu.

Inny szczegół na rysunku, nie mniej interesujący ze względu na traktowany przez nas przedmiot, to (lit. c) scena dźwigania czyli ustawiania masztu na szkucie przez polskich majt-

ków za pomocą całego szeregu lin z blokami („karnatów“ i „obcejów“) oraz grubej liny pojedynczej („sztaka“), która szła od wierzchołka masztu do windy, i u której końca uwiązywano kotwicę. Szkuta owa, mająca odpłynąć od brzegu, zajmuje stanowisko przy „wielkim żurawiu“ („der grosse Krahn“) wzdłuż bulwarku drewnianego, na który wykładano beczki przypławionego z za morza wina (d); wino to szło w znacznej ilości do Polski wodą właśnie na tych żaglowcach. Ostatni wreszcie statek polski, wyobrażony na rysunku, to znowu szkuta, podążająca ze zbożem z góry Motławy i uchwycona przez artystę z pewnego oddalenia z tyłu. Statek ten przesuwa się obok statku morskiego, stojącego tuż na kotwicy, mamy tedy możliwość porównać rozmiary tego „okręcika wiślanego“ w stosunku do prawdziwego okrętu z owych czasów.

Z pierwszoplanowych figur na rysunku zasługuje na uwagę szlachcic polski, rozprawiający na wybrzeżu z kupcem gdańskim, jakkolwiek jest on mniej zamaszysty od „pana brata“ z poprzedniej ilustracji. Z innych szczegółów wyróżniają się tu: swoisty stateczek przewozowy gdański (e), nad którym zwiesza się „bugszpryt“ okrętowy, oraz przód tegoż okrętu z postaciami dwóch „bosmarów“ w charakterystycznych kapelusikach; na dalszym zaś planie zarysowują się budowle: kościół Maryacki (f), wieża ratuszowa (g), kościół św. Jana (h) i brama Świętojańska (i). Jako rzecz, mającą szczególne znaczenie dla spławu, wskazać wypada: uregulowane pobraże rzeki wraz z potężnymi „pacholkami“ do zatrzymywania statków przy lądzie. Warto porównać z temi urządzeniami starożytnymi Gdańska zupełnie pierwotny stan brzegów naszej Wisły pod Warszawą nie tylko w dawniejszej, ale i w nowszej epoce!

Przenosząc wzrok w górę Motławy (lit. k), zauważymy różnorakie „sudny“<sup>1)</sup> morskie, cisnące się u przystani, a więc: małe o wysokich burtach przynawki czyli burty, zwane również „burdynkami“, którymi dowożono do bulwarku beczki winne z okrętów, w redzie, t. j. kanale portowym stojących (lit. l), niewielkie jednomasztowce holenderskie, „kufami“ zwane, nurzające się tylko 8 stóp (lit. m.), wielkie okręty kupieckie Holendrów (lit. n), wreszcie nawę szwedzką z oryginalnie zakończoną rufą i charakterystycznymi „trapami“<sup>2)</sup> czyli drabin-

kami sznurowymi do pięcia się na maszty i reje (lit. o). Przyjrzyjmy się nieco wszystkim tym okrętom, tak różnym od statków rzecznych, zwłaszcza, że zajęły dogodnie dla obserwacji stanowisko na wodzie, będąc zwrócone do nas to sztabą, to rufą, to „bakortem“, to „sztymborkiem“ (lewą lub prawą burtą). Wysokie ich boki, zwieńczone nadstawą czyli „blankowaniem“ (nm. Dahlbord), składają się z przedziwnie powyginanych „burtyłów“ (nm. Bordiele), osadzonych na wręgi i nadających całemu spodowi, a właściwie zrębowi statku kształt jajołaty. A nad pomostem, kryjącym dolną konstrukcję okrętu, wysoko strzelają śmigłe maszty z misternym całokształtem rozlicznych lin i linek marynarskich.

Większość statków nie jest ubrana żaglami, albo raczej artysta zilustrował tylko pewne szczegóły ich użaglenia. To nam pozwala dokładnie rozróżnić, iż owe wybiegające w górę maszty nie są jednolite: oble mianowicie ich trzony dolne, tworzące podstawę całego olinowania i użaglenia statku, „nadożone“ są wysokimi ostro zakończonymi drzewami (t. zw. „szpiry“), na których pozawisały wpoprzek reje, a u szczytów bandery czyli „wemple“<sup>1)</sup>, znamionujące podległość państwową właścicieli okrętów.

Dodać winienem w formie wyjaśnienia, iż polskie statki rzeczne nie dopływały do samego ujścia Wisły, t. j. do Latarni, to też słusznie mówi Klonowicz do swego flisa:

„Tylko na prawo puść Leniwkę  
w morze,  
Niechaj ją kto chce okrętami orze,  
Ty się w Motławę k'sobie<sup>2)</sup>, daj się  
Bogu,  
Udaj do progů.“

Wszystko, cośmy wyżej mówili, dotyczyło oczywiście dawnych statków towarowych. Ale prócz tych do podróży dla możnych panów i króla budowane były osobne statki, które musiały być bardziej pomkłe, a nadto odznaczać się doskonalszem wykończeniem i oporządzeniem. Na takich właśnie skutach odbywał drogę do Gdańska w r. 1594, jadąc do Szwecyi, Zygmunt III wraz z królową i całym pocztem magnatów.

Andrzej Zbylitowski, który opisał rymem tę podróż, wzmiankuje, iż monarcha, wyruszając z Warszawy:

<sup>1)</sup> Wyrażenie to, zapożyczone bezpośrednio z języka niemieckiego („Wimpel“), używane jest przez dzisiejszych naszych żeglarzy na Wiśle.

<sup>2)</sup> W lewo, jadąc do Gdańska w dół Wisły czyli Leniwki.

<sup>1)</sup> Wyraz ten często napotyamy u pisarza XVII stulecia Wacława Potockiego; z nowszych autorów używa go Lucyan Siemieński w swym znakomitym przekładzie Homerskiej „Odysei“.

<sup>2)</sup> Nazwa, znana u ludu kaszubskiego nad Bałtykiem.

„Wstąpił w ciosaną szkatę, którą  
z wysokiego  
Dębu cieśla misternie uczynił  
twardego“.

A cały korowód statków posuwał się w ta-  
kiej kolei:

„Naprzód wolmani, potem szły łodzie  
dworzańskie,  
Więc piechota węgierska, potem  
szkuty pańskie;  
A król za nimi płynął w pięknej łodzi  
swojej“.

W Gdańsku skończyła się żegluga królewska na statkach wiślanych. Dalej już wypadało odbywać drogę morzem, to też, gdy król ze swym orszakiem zamierzał opuścić Gdańsk, pod Latarnią:

„..... .. zwątlone  
Okręty oprawiano i liny kręcone  
Wiążano ze wszystkich masztów,  
i zszywano  
Żagle białe i smołą nawy polewano“.

Wracając ze Szwecyi, król wyjechał z Gdańska do Krakowa nie wodą, boby ta podróż niewątpliwie zbyt długo trwała, tylko końmi.

O statkach królewskich na Wiśle wspomina i Adam Jarzemski w swym rymowanym opisie Warszawy z r. 1643 w tych słowach:

„A galera od wymysłów  
Czeka: z bosmańskich wymysłów  
W której pokoje, chodzenia,  
Ganki wkoło dla chłodzenia,  
Działka, pudol i pojazdy  
Maszt, żagiel...“

(Niezrozumiały jest tu wyraz „działko“, który nie oznacza bynajmniej armatki, tylko raczej windę statkową, podobnie jak w średnio-wiecznej łacinie „ingenium“, a w dzisiejszej francuszczyźnie „engin“).

Nie radzi jednak w sposób żartobliwy sia-  
dać na ową galerę czyli galar, kiedy na Wiśle  
mała woda, wówczas bowiem puszczać się  
z ładu:

„Lepiej na bacie pomniejszym,  
W tym zajedziesz, gdzie chcesz,  
mniejszym,  
Który nadobnie zrobiony,  
Od mistrza w kunszt ozdobiony“.

(Wyraz „kunszt“ oznacza tu rzeźbę).

## II. Spław wiślany do Gdańska na schyłku XVIII w.

Jak znaczna była liczba statków polskich, które, dążąc rok rocznie z Wisły i jej spustnych dopływów, zawijały w okresie niepodległej Polski do portu gdańskiego, i ile ich stamtąd wracało obciążonych „gdańszczyzną“? Odpowiedź na te pytania wymagałaby specjalnych poszukiwań historycznych, a przytem nie dawałaby jeszcze należytego wyobrażenia o potędze naszej dawnej „floty handlowej“, gdyż nie tylko typy, ale i obciążka naszych statów wodnych bywały, jak widzieliśmy, dość rozmaite. Przypuszczać należy, iż jakiś materiał statystyczny, dotyczący dawnego naszego spławu do Gdańska, możnaby znaleźć w archiwum tego miasta, tak samo jak niektóre wiadomości o przywozie towarów Wisłą do krajów Rzplitej dałyby się powziąć z ksiąg celnych skarbu koronnego. Ponieważ jednak w tym kierunku badań nie przedsiębraliśmy, przeto zmuszeni jesteśmy poprzestać na przytoczeniu dorywczo zebranych a ułamkowych danych o ruchu statków wiślanych ku morzu; danych tych dostarczyły nam dwa różne źródła, pochodzące z ostatniego trzydziestolecia XVIII wieku<sup>1)</sup>.

Jedno z owych źródeł — to krótka notatka bezimienna, do prywatnego snać użytku sporządzona i skreślona w języku niemieckim a zachowana w bibliotece m. Gdańska (zb. rękop. № 556, k. 6-a). Obejmuje ona sumaryczny wykaz statków polskich, jakie zawijały do Gdańska między rokiem 1770 a 1783 („Verzeichniss der polnischen Gefässe, wolche von Anno 1770 bis ad Annum 1783 in Danzig eingekommen sind“). Z wykazu tego dowiaduje-

<sup>1)</sup> Jak ważnym był dawny spław wiślany z punktu widzenia czysto ekonomicznego (natracamy o tem jedynie mimochodem), dowodzą słowa prof. Korzona w cytowanym już wyżej dziele „Wewnętrzne dzieje Polski za Stanisława Augusta“. Mówi on mianowicie (p. t. II, str. 5), iż „głównem korytem bogactwa narodowego zawsze była Wisła, a głównym zbiornikiem i regulatorem od XV wieku Gdańsk. Na cyfrach też jego przywozu najlepiej odbija się wzrost i upadek zamożności w Polsce“. A dalej pisze: „W pierwszej połowie XVI w. podobno z Korony do Gdańska nie przychodziło nad 10,000 lasztów zboża... w sto lat później, w pierwszej połowie XVII wieku zwykły spław wynosił około 100,000 lasztów... Maximum wywozu zbożowego do Gdańska, 128,790 lasztów, osiągnęła dawna Rzplita w ostatnim roku swej wielkości, w pamiętnym 1648 r.“ W epoce sa-  
skiej eksport zbożowy do Gdańska tak upadł, iż wedle prof. Korzona wynosił: w r. 1715 zaledwie 3,492 laszty, w r. 1737 jeszcze mniej, bo tylko 2,592 laszty, najwyższa zaś cyfra tego wywozu, przypadająca na r. 1724, nie przekraczała 54,175 lasztów.

my się, iż ogólna liczba spławianych Wisłą większych statków polskich, która w r. 1770 wynosiła bezmała 2,000<sup>1)</sup>, zaraz w następnym roku gwałtownie spadła i nigdy już do dawnej nie wróciła normy, wahając się pomiędzy maximum 947 (r. 1779) a minimum 145 (r. 1782). Notatka wymienia 5 rodzajów statków spustnych, mianowicie: szkuty („Gefässe“), komięgi („Komeggen“), galary („Galler“), pobitki („Pobitken“) i byki („Bücken“). Z tego, cośmy wyżej o statkach mówili, wynika, iż największą pojemność miały żaglowe szkuty, mniej zaś bierne były bezmasztowe: galary, komięgi i byki. „Pobitki“, wspomniane niekiedy w źródłach historycznych, należały do statków nieznaney nam bliżej budowy. Jak z nazwy wnosić można, były to statki kryte, t. j. pokładem tarcicznym czyli właściwą „pobitką“ opatrzone, i służyły do przewozu pewnych towarów, potrzebujących większej ochrony od deszczu i słońca, jak np. płócien; wątpić wszakże należy, by były one „warowne“ i by posiadały urządzenia żaglowe; to zaś napewno wiemy, iż utrzymywały się przez czas bardzo krótki na Wiśle. Poszczególne lata dają nam taki obraz ruchu pomienionych pięciu gatunków swojskich „sudnów“:

Rok	Zawinięto	Szkuty	Komięgi	Galary	Pobitki	Byki	Ogółem
1770	—	1178	614	38	40	118	1988
1771	—	527	101	57	—	26	711
1772	—	518	133	19	48	39	757
1773	—	468	172	65	20	51	776
1774	—	366	114	9	29	15	533
1775	—	249	127	6	7	26	415
1776	—	335	182	7	16	17	557
1777	—	485	356	20	—	47	908
1778	—	345	241	73	31	97	787
1779	—	584	200	2	46	115	947
1780	—	411	288	6	51	53	809
1781	—	203	80	89	—	134	506
1782	—	63	27	11	44	—	145
1783	—	470	144	29	—	82	725

1770—83 ogół. 6202 2779 431 332 820 10564

Przytoczone wyżej cyfry, malujące w sposób jaskrawy upadek naszego spławu do Gdańska, a jednocześnie i znaczenia handlowego kwitnącej niegdyś „północnej Wenecyi“, mogą być uznane za zupełnie pewne. Wszak początkowe lata objęte wykazem to okres niesłychanych wstrząśnień politycznych i ekonomicznych kraju: zalewu naszych ziem przez wojska obce i srogiej waśni domowej stronnictw, sparaliżo-

wania wskutek tego różnych gałęzi pracy zbiorowej, wreszcie pierwszej „amputacji“ terytorjalnej, która miała być dopiero wstępem do dwóch następnych i zarazem zupełnego zniweczenia naszej samodzielności państwowo-gospodarczej!...

Taki sam niewesoły obraz „defluidacji“ naszej do Gdańska i zespolonego z nią ściśle handlu gdańskiego przedstawiają lata późniejsze. Podajemy tu garść danych statystycznych z tego właśnie późniejszego okresu, opartych na drugim naszym źródle, mianowicie czasopiśmie „Dziennik Handlowy“, które wychodziło w Warszawie w latach 1786—1790.

Wyimki z „Dziennika“ za lipiec i sierpień 1788 roku (str. 578 i 579) brzmią jak następuje.

„Statków dotąd spłynęło:

107 skut i dubasów<sup>1)</sup>,  
 2 komięgi,  
 17 galarów,  
 8 pobitek z płótnem i kaszą,  
 81 łyżwa<sup>2)</sup>,  
 11 statków toruńskich,  
 6 promów<sup>3)</sup>,

232 in summa sztuk

Tak małej defluitacji z Polski, jak tego roku dotąd była, od wielu lat nie pamiętają...“

„Dawniej przychodziło do Gdańska okrętów do 1,000, a teraz ledwo było 200. Toż samo statków polskich dawniej bywało po 1,000 i kilkaset, a tego roku 107, prócz mniejszych powyżej specyfikowanych“.

Zeszyt „Dziennika“ z września i października 1789 roku (str. 475, 476 i 477) zawiera jeszcze dokładniejsze dane statystyczne, udzielone pismu przez „korespondenta polskiego“ z Gdańska. Przytaczamy je poniżej w oryginalnej formie stylowej:

„Specyfikacya statków polskich do Gdańska tego roku spłynionych.

Do 15 maja.

61 statków górnych<sup>4)</sup>,  
 18 toruńskich,

<sup>1)</sup> Statek żaglowy, który był obsługiwany przez 8—14 ludzi, brał zaś do 20 łasztów (Linde-Magier).

<sup>2)</sup> O „łyżwach“ wspominaliśmy wyżej przy opisie galarów. Tak nazywano statek bezmasztowy, którego załoga wynosiła (według Lindego-Magiera) 2—6 ludzi, a siła nośna łasztów 8—12.

<sup>3)</sup> Lohrmann zowie inaczej byk „polskim promem“. Właściwie jedną nazwę „prom“ (i ludowe „pram“) nosił i nosi szeroki czworogranny o płaskim dnie statek, przeznaczony do przewozu ludzi, zwierząt i rzeczy na przeciwny brzeg rzeki. Używany był jednak, a niekiedy używany bywa nawet dziś, jako statek spławny do przewozu odleglejszego w dół rzeki.

<sup>4)</sup> To jednak z miejscowości w górze Wisły wyżej Torunia położonych.

<sup>1)</sup> Prof. Korzon podaje, iż wywóz zboża przez Gdańsk dosięgał w tym samym roku 61,715 łasztów („Wew. Dz. P. za Stan. Aug. t. I, 327).

12 pobitków z płótnami,  
 42 łyżwów,  
 17 promów i byków,  
 8 byków z galmajem <sup>5)</sup> po 5 beczek,  
 7 galarów,  
 70 kozów <sup>6)</sup> i jadowigów <sup>7)</sup> po 8 do 15  
 łąszków.

*Od 15 maja do 9 czerwca.*

56 statków górnych,  
 10 statków toruńskich wielkich,  
 4 byki,  
 2 galary,  
 10 pobitków,  
 52 łyżwów,  
 36 kozów, to jest małych statków od 6  
 do 15 łąszków

405 tedy wszystkiego dotąd sztuk wielkich i małych, co spłynęły do Gdańska ze zbożem, potażem, popiołami, płótnami<sup>4)</sup>.

293 in summa wszystkich zewsząd przyszło okrętów do Gdańska do 1 sierpnia.

298 in summa wyszło okrętów z gdańskie-

<sup>1)</sup> Galman czyli ruda cynkowa.

<sup>2)</sup> Mały statek w rodzaju wielkiej łodzi, który chodził pod żaglem, ob. niżej.

<sup>3)</sup> Statek pomniejszy; obsługiwany był przez 4—8 ludzi i brał ciężar 10—16 łąszków (Linde-Magier).

go portu czyli pruskiego Farwaseru do 1 Augusta.

Co za proporcya terażniejszego handlu do dawniejszych lat! Przedtem okrętów do 2,000 przychodziło przez lato i wychodziło z towarami różnemi do cudzych krajów dotąd, a teraz wedle powyższej specyfikacyi przyszło 293, a wyszło 298<sup>4)</sup>.

W taki to sposób biada pismo nad upadkiem handlu wodnego Gdańska, tego wówczas miasta portowego Rzeczypospolitej, które wszakże miało się już wkrótce stać łupem króla pruskiego... <sup>1)</sup>).

<sup>1)</sup> Winniśmy się tu zastrzedz, że jakkolwiek głównym przedmiotem splawu wiślanego do Gdańska było zboże, to jednakże upadek tego splawu w omawianej przez nas epoce nie oznaczał bynajmniej upadku kultury rolnej w Polsce. Prof. Korzon twierdzi bowiem, iż produkcya zbożowa Polski po pierwszym jej rozbiornie nie tylko dorównywała, ale nawet przewyższała dawną przedrozbiorną „pomimo uszczuplenia granic, pomimo utraty żyznych i rozległych prowincyi“. A dalej pisze: „Jeżeli zjawisko to nie jest widocznem w tablicach wywozowych zgnębionego Gdańska, to przecież staje się niewątpliwem, skoro uwzględnimy wzrost wywozu z Królewca, tablice wywozowe protegowanego wówczas przez rząd pruski Elbląga, a przedewszystkiem rozwój handlu czarnomorskiego“ (patrz „W. D. P. za St. Aug.“ t. I, 328).

C. D. K.



Franciszek Gawełek.

## ŻÓŁKIEW.

2)

Tegoż samego roku miasto Żółkiew gości w swych murach króla Władysława IV. Przyjęcie świetne, godne tak dostojnych gości. Wdowa po Sobieskim obdarza parę królewską kosztownymi podarkami. Maryi Ludwice ofiaruje srebrną wazę, wysadzaną drogiemi kamieniami, zdobną w kosztowne medaliony cesarzy rzymskich, a królowi Władysławowi darowuje dwanaście tarantowych koni.

Rok 1648 sprowadza nowe nieszczęście na Żółkiew. Bohdan Chmielnicki przy pomocy zbuntowanych kozaków oblega miasto, żądając 22,000 złp. okupu.

Zdawało się, że bitwy pod Zbarażem i Zborowem przywrócą na dłuższy czas spokój w skołataniej Rzeczypospolitej, że ustanie walka z kozactwem, że wróci dawne życie. Nadzieje atoli zawiodły. Nadszedł rok 1651, przynosząc świa-

tu nową niespodziankę. Straszna zima okryła okropnym całunem śmierci ziemię, która ujęta w silne kleszcze mrozu zdawała się jęczeć pod jego okowami. Chmary kruków, olbrzymie stada wilków ścigały do wsi, by tu szukać żeru. Beresteczko a potem morowe powietrze były strasznym ciosem dla miasta Żółkwi. Zaraza porywała dziennie kilka lub nawet kilkanaście ofiar; ludzie padali jak muchy. Zmarłych chowano we wspólnym dole za miastem obok dzisiejszego gościńca dzibułeckiego, a na pamiątkę wystawiono w tym miejscu słup czworoboczny, którego szczątki można jeszcze dzisiaj oglądać.

Zaledwo ustąpiła straszliwa zaraza a już nowy dla miasta zjawił się nieprzyjaciel w osobie Chmielnickiego. Z wiosną 1652 r. wyruszył starosta krasnostawski Marek Sobieski ze swemi chorągwiami przeciw Chmielnickiemu, rozłożonemu obozem pod Batowem. Bitwa, jaką tu stoczono, była niezwykle krwawa. Z 9,000 rycerstwa miało poledz około 4,000. Chmielnicki znął się wprost nad jeńcami... Tu także zginął Marek Sobieski bohaterską śmiercią.

Śmierć Marka dotknęła żywo nieszczęśliwą matkę: niczem nie zdołano jej ukoić, nic nie mogło jej zastąpić straty ukochanego syna. Na pamiątkę tego nieszczęścia postanowiła wybudować nowy kościół w miejsce drewnianego kościółka Panny Maryi za bramą lwowską. Roku 1653, w styczniu, wydała akt fundacyjny kościoła dominikanów, w którym to akcie, między innymi, powiada. „Ja, Teofila z Żurowa Sobieska, kasztelanka krakowska, chcąc ostatni akt macierzyński kochanemu synowi okazać, czynię w mieście Żółkwi fundację kościoła dominikanów na ratunek duszy świętej pamięci syna mego Marka“.

Aby zabezpieczyć istnienie klasztorowi, Teofila ofiarowała na ten cel dużą parcelę za bramą lwowską, 50,000 złp., wieś Zwartów z dworem, folwarkami, inwentarzem, lasem i t. d., staw rybny z młynami na Woli Wysockiej i wolny wyrąb lasów żółkiewskich, dzibułeckich i żółtanieckich. Obowiązkiem dominikanów, których było dwunastu, miały być modły za duszę Marka. Tu spoczęły prochy wielkiego bohatera w kruchcie pod ołtarzem św. Dominika, a obok wystawiono pomnik marmurowy z dwiema figurami, wyobrażającymi miłość ojczyzny i rycerstwo polskie. Nad popielnicą unosi się geniusz z wizerunkiem Marka Sobieskiego w medalionie.

Rok 1655 sprowadza znowu Chmielnickiego na Żółkiew. Trwoga musiała być straszna, skoro miasto zostało zupełnie opuszczone przez mieszkańców, a nawet dominikanie szukali schronienia poza murami miasta. Korzystając z tego nieprzyjaciel rabował lub niszczył ogniem, co się tylko dało; miasto zostało zupełnie zni-

szczone, kościoły znieważone. Na jakiś czas nastal tu wprawdzie spokój, ale był to spokój tylko względny.

Rządy Jana Kazimierza były bardzo nieszczęśliwe. Częste napady wrogów na Polskę zniszczyły kraj, doprowadzając mieszkańców do zupełnej ruiny. Co zdołano podźwignąć, znowu nowa fala zalewała.

Lata 1658—1660 przyniosły Żółkwi chwile spokoju, pozwoliły jej mieszkańcom odetchnąć nieco swobodniej. Fundację kościoła dominikanów pomnożyła Teofila Sobieska nowym zapisem z dnia 28 września 1658 r., przeznaczając dla klasztoru, prócz dawnych danin, 60,000 złp., wieś Dzubulki i folwark Lipinę, z tem zastrzeżeniem, że odtąd w klasztorze mieszkać będzie 17 zakonników, 42 sznury pereł, wielką ilość dywanów tureckich, haftowanych złotem, łańcuch złoty, działa na dzwony, ponadto ofiarowała kilka naczyń spiżowych i srebrnych, oraz mnóstwo dzieł z własnej biblioteki. Wielką troską otaczała też cechy, a w szczególności opiekowała się cechem bednarzy.

Dnia 27 listopada 1661 opuściła na zawsze Żółkiew, zmorzona snem wiecznym. Pogrzeb odbył się bardzo skromnie według jej życzenia, wyrażonego przed śmiercią. Ciało złożono w kościele dominikanów.

W rękę Jana Sobieskiego złączyły się teraz wszystkie dobra Żółkiewskich i Daniłowiczów: Zloczów. Olesko i Żółkiew, trzy klejnoty w posiadłościach rodu Sobieskich. Wkrótce przyłączają się do nich Podhorce. Rozpoczyna się teraz nowy, świetny okres w historii miasta Żółkwi. Nowy dziedzic łączy w sobie zalety dzielnego rycerza z przymiotami dobrego gospodarza.

Nie wesoło jednak rozpoczęły się te, tak świetne później rządy, w pierwszym bowiem roku (1662) morowe powietrze nawiedziło znowu Żółkiew. Miasto wkrótce opustoszało, tym jednak razem zaraza trwała tylko dwa miesiące.

Tegoż samego roku, gdy zaraza ustała, bawił w Żółkwi król Jan Kazimierz wraz z królową Maryą Ludwiką. Zatrzymali się tu przez 8 dni z powodu choroby królowej. Było to we wrześniu a w grudniu 1662 r. powtórnie tu przybył Jan Kazimierz wraz z całym dworem, podejmowany gościnnie przez młodego dziedzica Żółkwi Jana Sobieskiego, podówczas chorążego koronnego.

W tym też roku (1662) cech kowalski uzyskał od króla zatwierdzenie praw swoich.

Chwile wolne od obowiązków służby publicznej poświęcał Jan Sobieski najchętniej stosunkom majątkowym swoich dóbr, zajmując się gorliwie sprawami miasta. Szczególnie lubił ogrodnictwo. On to założył piękny park wokóło



rot. ze zb. Pol. Tow. Krajozn.

PASTWISKO NAD DUKLĄ.

zamku, którego szczątki jeszcze po dziś dzień oglądać można, on też miał posadzić wspaniałą aleję modrzewiową na wzgórzu zwanem „haraj“, odległem od zamku o kilkaset metrów w stronę południową. Wzgórze to porośnięte lasem jest ulubionym miejscem spacerów mieszkańców Żółkwi. Aleje modrzewiowe znajdują się tu jeszcze dzisiaj i przedstawiają się bardzo wspaniale i imponująco. Widok ze wzgórza na okoliczne siola jest prześliczny. Podanie miejscowe głosi, że gdy raz Sobieski wybrał się tu na przechadzkę i gdy zmęczony usiadł na pniu, by nasycić swe oczy precudną panoramą, wzruszony otaczającą go przyrodą, zawołał: ha! raj! To miało dać początek późniejszej nazwie „haraj“.

Przemysłem i handlem interesował się Sobieski bardzo. On to uregulował stosunki handlowe Żółkwi z innymi miastami, on podniósł jarmarki do wielkiego znaczenia. Dzięki jemu Żydzi wiązali się w korporacje handlowe.

Ciągłe wyprawy wojenne nie pozwoliły hetmanowi zająć się miastem tak, jak tego pragnął. Kamieniec Podolski, Podhajce, Chocim, Kałusz, są tego najlepszym dowodem. Dobro ojczyzny przenosił zawsze nad własne. Po ko-

ronacyi na króla polskiego 1676 r. walczy w dalszym ciągu z Turkami i Tatarami, a walkę kończy świetnym zwycięstwem pod Żurawnem. Syt chwały i tryumfu wraca Sobieski do Żółkwi, by odprawić ceremonie składania hołdów przez posłów. Miasto było odświętnie przybrane, gościło u siebie wiele znakomitych osobistości. Przybył tu poseł Ludwika XIV, margrabia de Bethune, Forbin Janson, biskup Marsylii, Wawrzyniec Hyde, poseł króla angielskiego, posłowie cesarza niemieckiego, króla szwedzkiego, elektora brandenburskiego i szacha perskiego. Dnia 10 listopada 1676 r. odbyła się uroczystość przyjęcia poselstw.

Odtąd Żółkiew zażywała powagi rezydencji królewskiej, obdarzona wielu przywilejami. W roku 1667 nawiedził miasto straszny pożar, niszcząc między innymi i kościół dominikanów. Kościół i klasztor odbudowany został za staraniem ks. Humieckiego, przeora zakonu, ozdobiony wewnętrznymi krużgankami; kopułę i dach pokryto białą blachą. Około roku 1670 król Jan wznosił piękny pałac letni na Haraju a zamek obwarował silniejszym wałem. Miasto stało się w szeregu pierwszych miast pod względem pięknych budowli, czemu wyraz daje de

Beaujeu w swych pamiętnikach podróży po Polsce, podkreślając zwłaszcza wspaniałość rezydencji królewskiej i kościoła dominikanów. W kościele farnym zachwyca się przepięknymi nagrobkami i obrazami, przedstawiającymi Żółkiewskiego pod Kłuszynem i Sobieskiego pod Chocimem.

Spis domów z roku 1680 wykazuje ich 271, w czem 183 domów i dworców chrześcijańskich a 88 żydowskich. Stan ekonomiczny miasta bardzo pomyślny: handel i przemysł kwitną.

W roku 1682 sprowadza król do Żółki dominikanki, wypędzone z Kamieńca Podolskiego przez Turków, osadzając je przy kościółku św. Andrzeja. Dzięki staraniom biskupa lwowskiego, ks. Józefa Szumlańskiego, przybywają do Żółki bazylianie, otrzymując cerkiew pod wezwaniem Narodzenia Chrystusa Pana. Z czasem król pozwala im na tem miejscu wybudować

cerkiew i monaster, w czem pomagają im pieniądze panowie polscy; budowa monasteru dokończona została głównie dzięki staraniom opatów żółkiewskich.

W roku 1684 Sobieski po powrocie z wyprawy wiedeńskiej odebrał w kościele żółkiewskim z rąk nuncjusza Pallaviciniego miecz i kapelus, przysłany przez papieża Innocentego XI. Przy tej sposobności pasował król na rycerza posta weneckiego Angelo Morosiniego.

Dnia 9 stycznia 1686 król zatwierdza przywileje cechu bednarzy, a 23 maja ogranicza liczbę majstrów szewckich, aby tym sposobem zapobiedz zbytnej konkurencji i położyć kres ewentualnym niesnaskom. Odtąd liczba majstrów nie może przekroczyć 30. W tym czasie stanął w mieście nowy ratusz obok kolegiaty. Dokoła ratusza znajdowały się sklepy z godłem łoccia i napisem: „Miara — miarą na zawsze, sprzedaż i kupno według czasu“.

C. D. X.



Karol Biske.

## ORŁÓW.

Orłów, wieś folwarczna i dobra nad rzeką Bzurą, położony w nadrzecznej, błotnistej, osu-

zonej dziś nizinie. posiada kościół parafialny murowany. Była to niegdyś starożytna osada,

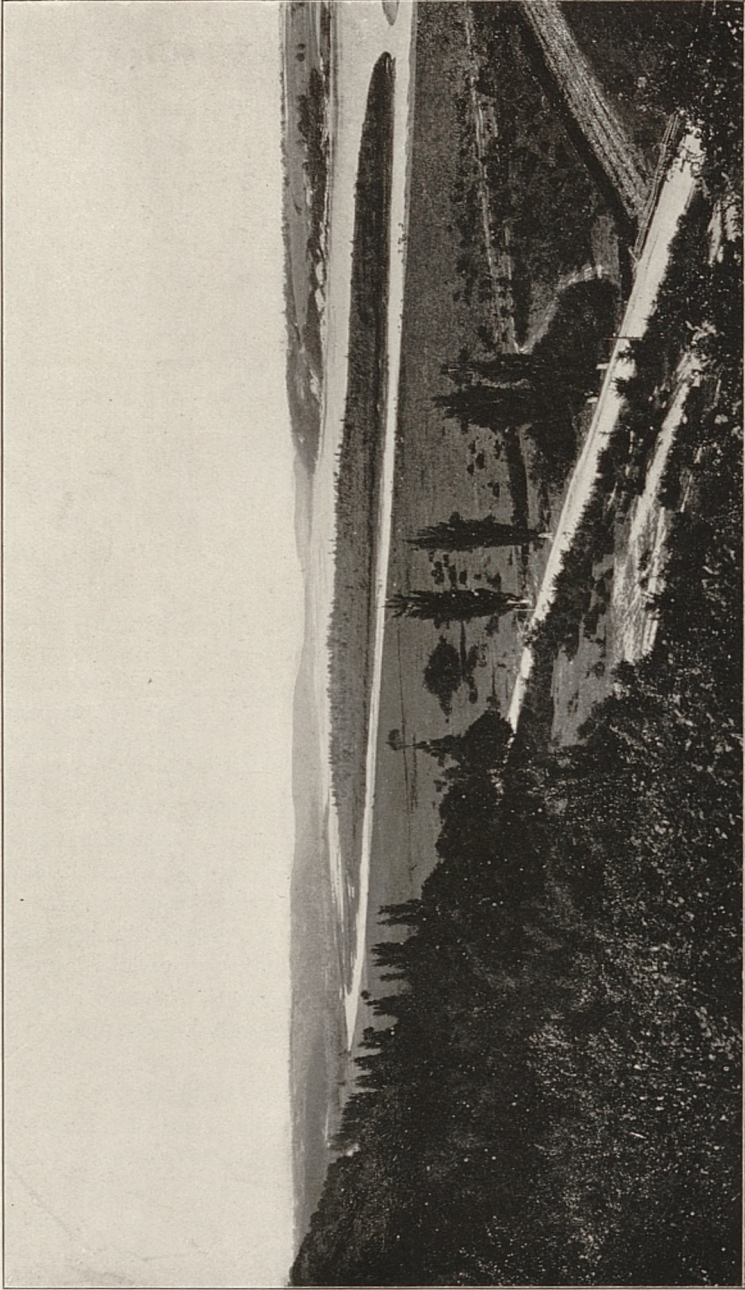


a dawniej jeszcze gród, przy którym powstała osada, a później miasto, zarazem główny punkt powiatu orłowskiego w województwie łęczyckim; powiat ten w XVI wieku obejmował do 12 mil kw. i dzielił się na 14 parafii, miał 8 miast i 160 wsi. Mimo to Orłów należał już w XVI w. do rzędu najuboższych miasteczek w ziemi łęczyckiej. Kiedy został Orłów miastem niewiadomo. Kościół i parafia musiały tu powstać najpóźniej w XV w.; według wydawcy Lib. Ben. Łask (II, 490) kościół w Orłowie powstał około 1452 r. i założycielem jego był niejaki Sławobór Dobrzycki. Że kościół w Orłowie pochodzi z XVI czy

KOŚCIÓŁ W ORŁOWIE.

fol. K. Biske.





Wista między Kazimierzem a Puławami.

fol. J. Kukulski.



nawet XV w., można się przekonać choćby po dacie wyrytej na kamieniu grobowcowym, na którym wykuty jest w płaskorzeźbie, poprawnie narysowany, ujęty w renesansowy ornament z liter na około biegnący, rycerz w zbroi pancernej, z mieczem w lewej ręce i lancą w prawej; u nóg jego artysta pomieścił herb na tarczy (Ciołek). Z kutyh liter mogłem zaledwie odczytać Johannes de Woziki i datę 1582.

Postać młodego rycerza z odkrytą głową naturalnej wielkości na prostokątnej grubej płycie kamiennej stoi oparta o mur kościelny. Jest też druga taka płyta kamienna z postacią rycerza młodego, ale bez lancy, z herbem u dołu, ale litery tak są zatarte, że odczytać nic nie zdołałem — modelacja jest gorszą od pierwszej. Płyty te poddane są działaniom atmosferycznym, stojąc pod gołym niebem, i z każdym rokiem niszczej, a szkoda byłoby żeby zupełnie poszły na zagładę, można by było choć wmurować w wewnętrzne ściany kościoła.

Ks. Korytkowski dziedzicami Orłowa robi Odrowążów, a Lib. Ben. powiada, że probostwo (nie miasto) posiadał „honorabilis Mathias de Conskij“, nie wymieniając nazwiska dziedziców. Przypuszczam, że jednak nazwisko wyryte na kamieniu każe się domyślać, że ks. Korytkowski słusznie mianuje dziedzicami Orłowa Odrowążów. W rejestrze poborowym z 1576 r. w opisie wsi Orłowskiej (Orłowska Villa) podani są jako właściciele: Paweł Orłowski, Andrzej Dembowski i sukcesorowie Tomáša Dembowskiego.

Na początku XVI w. nieznanymi dziedzicami Orłowa przenieśli kościół z obrębu miasta na obszerniejsze miejsce i tam go wznieśli z muru. W 1849 kościół bardzo zrujnowany został z gruntu odnowiony. W roku 1910 powtórnie odnowiony za staraniem obecnego proboszcza ks. Dmowskiego: dano świeżym dachówkę i ogrodzenie żelazne.



rys. K. Biłke.

KOŚCIÓŁ W ORŁOWIE.

Dobra Orłowo w końcu XVIII w. były własnością Serafina Sokółowskiego, starosty nieśzawskiego, a w posagu za córką przeszły do generała Ambrożego Skarżyńskiego. Orłowskie starostwo grodowe wskutek klęsk za pierwszej wojny szwedzkiej tak dalece zniszczało, iż samo miasto zmieniło się w istną wieś.

We wsi Orłowie są jeszcze resztki dawnego ratusza, murowany piętrowy dom — zamieszkały. W kościele ciekawa jest ciosana chrzcielnica, bogate i piękne kapy i ornaty, haftowane ręcznie. Od głównego wejścia do kościoła znajduje się wązka, półokrągła baszta, sięgająca do szczytu, z daszkiem stożkowatym, od wewnątrz jest ciasne kręte wejście na górę wieży, oświetlonej małymi otworami w murze. W prezbiterium sklepienie krzyżowe.



# Żegluga po Dniestrze.

Sily górotwórcze, piętrzące na południowym zachodzie Europy wyniosłe łańcuchy górskie, zakończyły swą pracę na grzbiecie Karpat. Górotwór ten, wypiętrzony od południa, zdawaćby się mogło, powinienby iść w kierunku zupełnie równoleżnikowym, tymczasem od przełęczy Dukielskiej główna oś Karpat skręca raptownie ku południowemu wschodowi, a następnie ku południowi.

Musiały więc siły, piętrzące Karpaty, spotkać potężną zaporę, co nie tylko sama nie dała się sfałdować, ale zmusiła fałdę karpacką do zmiany kierunku. Ową zaporą, ową niewzruszoną tamą była potężna granitowa płyta czarnomorska podolska, co wśród zaburzeń górotwórczych zachowała niewzruszony spokój.

Stąd też pomiędzy północno - wschodnim stokiem Karpat, a południowo-zachodnią krawędzią płyty czarnomorskiej uformować się musiała zapadlina, naturalna droga odpływu dla wód karpackich i podolskich, i tę właśnie zapadlinę zajął swym krętym biegiem Dniestr.

Rzeka ta źródła swoje ma na stoku góry Rozłucze w pobliżu wsi Wołcze na wysokości 900 m. nad poziomem morza. Dwa większe dopływy źródłowe to Dniestrzyk dubowy i Dniestrzyk hołowiecki, jak więc Wisła powstaje z dwóch Wielek, tak Dniestr z dwóch Dniestrzyków. Przez Rozłucze dąży wielki dział wodny europejski między zlewiskami Bałtyku i Euxinu i po drugiej stronie źródłowej góry dniestrowej wody spływają już ku Bałtykowi. Spadłszy z gór, Dniestr zwalnia swój bieg, dzieli się na liczne ramiona, tworzy ostrowy, kępy, pokrywając je żyznym namulem.

Pod Samborem kończy się jego bieg górny, a w biegu środkowym Dniestr od Hordyni aż po Niżniów tworzy obszerne moczary i nieużytki, zajmujące ogromną przestrzeń 180,000 mórg. Nieużytki te, nieprzydatne pod uprawę, zakażające powietrze wyziewami, mają być osuszone, już nawet były poczynione prace przygotowawcze sto lat temu, wydano sto tysięcy reńskich na badania i na tem sprawa utknęła.

Od Rozwadowa Dniestr jest już spławny, ale i w dalszym biegu, zasilany wodami licznych potoków górskich, po każdym większym deszczu w górach wylewa, zabagnia okolicę i dopiero od Niżniowa zmienia zupełnie swój charakter: dostaje się w skaliste wybrzeża około 60 m. wysokie i, torując sobie drogę wśród skał, zaczyna tworzyć meandry tak dziwaczne i liczne,

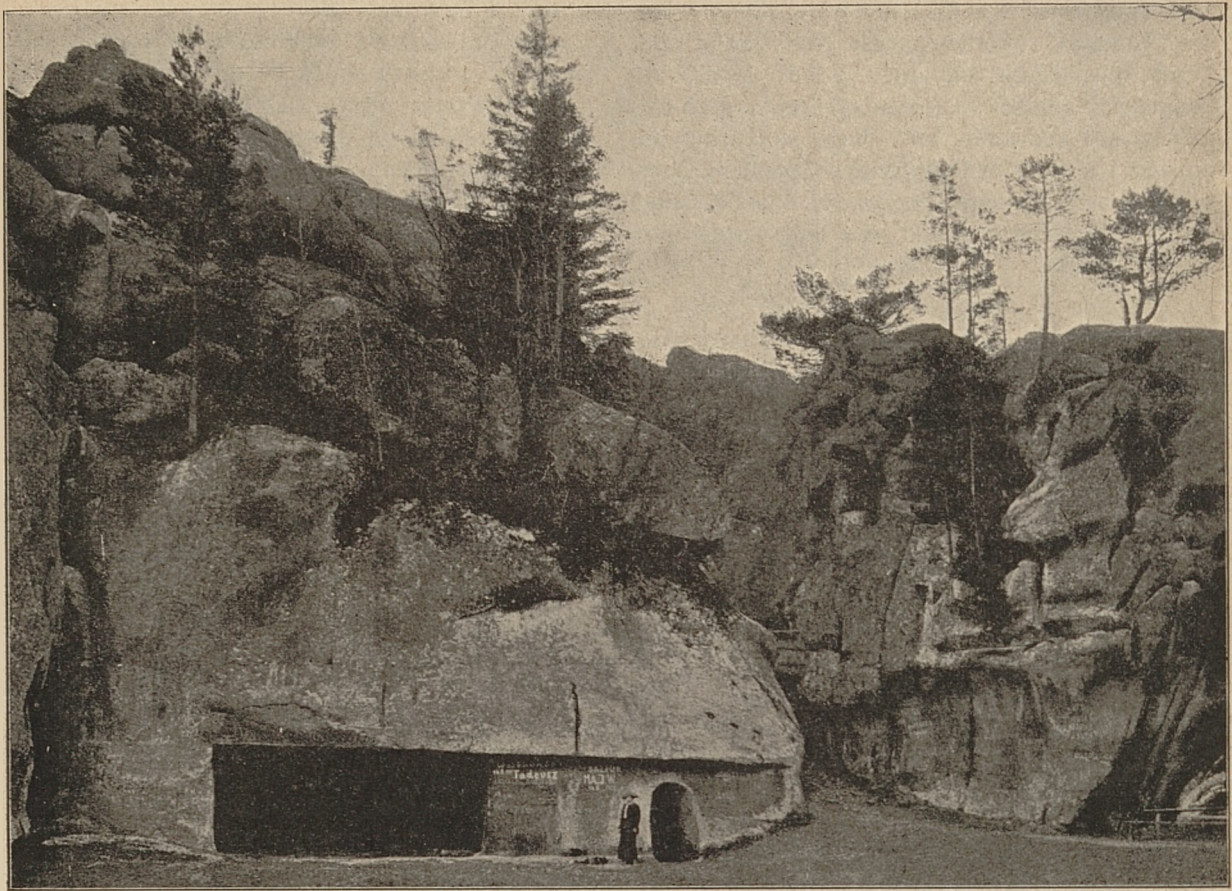
jak mało która z rzek Europy. Zakręty Wisły, serpentyny Niemna ze sławną pętlicą Birsztąńską są idealnie prostymi liniami w porównaniu z tą fantastyczną linią starożytnego Tyrasu, jak zwali Dniestr starożytni. Stąd też linia biegu dniestrowego niepomniernie wydłuża się, dochodzi 1372 klm. długości i prawie ośmiokrotnie przewyższa linię powietrzną od źródeł do ujścia.

Wśród owych zakrętów niektóre są zdumiewające: np. od Tyraspola do Słobodziei w linii prostej jest mila odległości lądem, a wodą trzeba płynąć mil 14. Ta krętość koryta utrudnia niepomniernie żeglugę, a niemałą w niej przeszkodę stanowią i porohy granitowe, które przeryniają rzekę pod Jampolem, zostawiając tylko jedno przejście do przepływu, zwane „bramką“. Kręty swój bieg utrzymuje Dniestr aż do limanu, który jest tak płytki i zapiaszczony, że przy niższym stanie wód nawet tratwa przepłynąć przezeń nie może, zwłaszcza, że od morza oddzielony jest liman dniestrowy czyli zatoka Akermańska piaszczystym „peresypem“.

Kręty bieg, porohy, płytkie ujście to naturalne przeszkody w żegludze po Dniestrze. Ludzie niewiele też nad brzegami tej rzeki zrobili, brakuje tu bowiem magazynów, śpichlerzy, przystani, dróg podjazdowych do rzeki, drogi do holowania statków pod wodę. Pomimo tego jednakże Dniestr był i musi zostać naturalną arterią komunikacyjną dla swego bogatego porzeccza, które ma i zbocza lesistych Karpat i ropodajne tereny borysławskie, a przedewszystkiem złote łąny podolskie i besarabskie winnice.

To też bieg Dniestrowy to odwieczny szlak handlowy, już dobrze znany w odległej starożytności. Był to uczęszczany gościniec grecki od leżącej w limanie Bohu Olbii, rozgałęziający się na Boh i Dniestr. Szlak ten ożywił się znacznie za cesarza Hadryana, który jako sympatyk helleński, popierał bardzo handel grecki. Licznie wykopywane nad Dniestrem monety tego cesarza świadczą o ruchliwości szlaku dniestrowego, zwłaszcza, że okres handlu za pieniądze poprzedza zwykle długi okres handlu zamiennego.

Kroniki twierdzą, że w czasie napadu Czynghana Wołynianie i Haliczanie płynęli na pomoc Rusi na 1,000 statków po Dniestrze. Za Jagielly szło zboże polskie tą drogą do Bizancjum, zgodnie z traktatem Jagielly z Emanu-



of. ze z h. Pol. Tow. Krajow.

BESKID WYSOKI SKAŁKI GROTY W BUBNISZCZU.

elem Paleologiiem. Kazimierz Jagiellończyk słał zboże swoje do Cypru przez port Akermanu, po ugruntowaniu jednak panowania tureckiego nad morzem Czarnem szlak został zaniedbany, chociaż liczne traktaty między Polską a Turcją gwarantowały wolny przepływ po Dniestrze. Jagiellończyk z Bajazetem, Zygmunt Stary z Solimanem, Zygmunt August z Mustafą podpisywali owe traktaty handlowe, bez wielkich jednak rezultatów, a gdy przyszło do owych bajecznych zapasów krzyża z półksiężycem, gdy na polach Chocimia ścierały się krociove armie, gdy

Krwią się Dniestr zbroczył,  
Krwią pluszczały wrzosa,  
Krwią się opoki brzeżne rumieniły,

to naturalnie nie było tu miejsca na spokojne prace handlowe, na gospodarkę cichą i pomyślną.

Osady czarnogórskie, weneckie i geneueńskie upadły, Bosfor i Dardanele zamknięto, barbarzyństwo i fanatyzm Osmanlisów tchnęły na kwitnące kraje chrześcijańskie nad Euxynem wschodnią martwość, wrogą wszelkim przejawom życia.

Nie na to jednak krewki szlachcic mazurski emigrował ze swych piasków-lasków na Podole, gdzie

Kraj cały jednym łanem  
I nadany wszelkim plodem  
Płynie mlekiem, płynie miodem, gdzie  
Ziemie czarne, niepochybne  
Pasze żyzne, wody rybne,

nie na to wędrował z pod Rawy lub Wizny, aby tylko spożywać owe plody błogosławionej krainy. Najtęższy mazurski apetyt nie mógłby podolać obfitości darów Czerwonej Rusi. Brat szlachcic oglądał się za zbytem, a jakież prostszy zbyt, jeśli nie wodą? a z Podola którądyż, jeśli nie Dniestrem? Okrutnie też koczyło bractwo podolską, aby nareszcie mogli spławić swą pszenicę ku Czarnemu morzu, dawali ciągle instrukcje posłom na sejmy, aby o żeglugę po Dniestrze kolatali, a gdy osłabione państwo nie mogło dać im dostatecznej pomocy, musieli na własną rękę próbować szczęścia i fortuny na wyprawach handlowych czarnomorskich.

Pomimo dobrych stosunków Porty z Rzezypospolitą żeglugę po morzu Czarnem, oraz

przeplwy przez Bosfor i Dardanele miały tylko statki pod banderą rosyjską lub niemiecką, co było zawarowane traktatem karłowickim i w Kuczuk-Kainadzi. Ponieważ zaś Najjaśniejsza Imperatorowa Katarzyna była wtedy gwarantką wolności i całości Rzeczypospolitej, przeto najmiłościewiej zezwoliła, aby zboża wołyńskie, podolskie i ukraińskie zwożono do portu w Chersoniu lub Chadżibeju, dzisiejszej Odesie, skąd pod banderą dwugłowego orła będą mogły płynąć na morze.

Została uformowana Kompania Polska do handlu wschodniego, w której „pierwszym aktorem był książę prymas Michał Poniatowski, a współakcyonatem kanclerz W. K. Okęcki“. Kompania powierzyła pracę Protowi Potockiemu staroście guzowskiemu, stanowiąc go „całej kompanii dyrektorem i pełnomocnym wszystkich interesów rządzącą“.

Kompania miała swoją faktoryę w Chersonie, o którym układny dworak Trembecki w powodzi pochwał dla Katarzyny powiedział:

Rzekła — „stań się Chersonie!“  
dosyć było na tem  
Z niczego stał się miastem ludnem  
i bogatem.

Prot Potocki należał do rzędu ludzi i wykształconych i czynnych i pracowitych, rozwijał przemysł na stepach Podola i za jego to sprawą pięć okrętów naładowanych płodami z Polski, a mianowicie „Polska, Ukraina, Podole, Jampol i Św. Prot“ w 1784 roku wyruszyły z Chersonia pod flagą polską i dotarły pomyślnie do Aleksandryi, Marsylii i Barcelony. Wprawdzie koło Bosforu trzeba było skromnie czerwony sztandar z białym orłem chować, a wywieszać na maszcie żółtą chorągiew z 2-głowym orłem Najjaśniejszej gwarantki, ale za to już za Dardanelami wracał biały ptak na szczyt masztu i szybował po morzu Śródziemnem.

Po manifeście cesarzowej Katarzyny, wydanym w 1784 r. do wszystkich ludów Europy, aby wszelkie swe siły handlowe kierowali ku morzu Czarnemu, zaraz w następnym roku Walerjan Dzieduszycki spławił po Dniestrze od Ladawy do Akermanu 1,700 cetn. pszenicy na

kilku statkach; czy jednak jego wyprawa mogła zachęcić i innych, własnoręczne jego sprawozdanie poucza.

„Województwa podolskie i bractawskie transport wozowy zboża aż do Chersonu miałyby zbyt bosztowny, mają jednak też województwa drogę od natury samej przysposobioną, przez idącą rzekę bardzo spławną, nazywaną się Dniestrem. Ruszyłem tedy 16 Junii z Ladawy dwoma statkami mojemu, skutą wiślaną i pięć galarów“. Było to razem około 10 statków, czyli cała flotylla na cichym, pustym Dniestrze. Szczęśliwie przebyło porohy jampolskie aż do Jahorliku, gdzie kończyła się granica ziem polskich. Zwyczajem było, że kupcy, handlujący w Turcji, zaopatrywali się w fermany sułtańskie. Dzieduszycki uważał, że zagwarantowana traktatami żegluga polska po Dniestrze, zabezpiecza od braku fermanu, a wreszcie miał przypadkowo ferman kupiecki in blanco na kupca i 2 służących, tym więc zamyślał się bronić w razie utrudnień.

Pierwsze zetknięcie się z władzami tureckimi było u kaimakana w Dubassarach. Dostojnik przyjął Dzieduszyckiego nader uprzejmie, ale oświadczył, że „w tak nieprzykrykowanej liczbie statków i ludzi, przepuścić nas nie może“. Dzieduszycki zagroził reklamacją do Stambułu, że kaimakan czyni trudności osobie, posiadającej sułtański ferman. Dostojnik „jak tylko o fermanie usłyszał, natychmiast wolny nam dopuścił przechód“, flotylla popłynęła do Bender, które były rezydencją baszy; tam „liczbą spektatorów z pospólstwa pomnażała się, posłałem do baszy, prosząc o straż od rządu, oświadczyć razem, iż dnia następującego miałem być z wizytą u baszy“. Na drugi dzień basza przysłał konie wierzchowe przyzwoicie ubranie. Basza gości przyjął uprzedzająco grzecznie, już bowiem przez kaimakana z Dubasar uprzedzony był o fermanie i prosił o pokazanie go. Dzieduszycki buńczucznie odparł, że kupcy tureccy handlując w Polsce żadnych fermanów z Warszawy nie biorą, przeto i kupcy polscy w turcji tego nie potrzebują. Basza jednak fermanu stanowczo zażądał, a po przeczytaniu „znać było pomieszanie tegoż, że źle informowany od kaimakana, czynił nam nad myśl wielką atencye“.

C. D. N.



# Z NASZEJ TURYSTYKI.

Maryan Mechowicki.

## Z podróży do Australii.

3)

Nie można naturalnie lekceważyć zasługi Lessepsa w stworzeniu tego szlaku, bo chociaż miał on poparcie ze strony silnych tego świata, jak ówczesnego khedywa egipskiego, jak cesarza Napoleona III, niemniej nie jedną przeszkodę miał do przezwyciężenia. Jednakże, gdyby odemnie to zależało, kazalby przy budowie drugiej kamiennej grobli, rozszerzającej port Saida, postawić na niej pomnik istotnemu twórcy kanału — kulisowi hinduskiemu. Byłby to rozumie się człowiek bezimienny, symbol tych 25 tysięcy brunatnych pracowników, którzy na skwarze afrykańskim, zdala od swej gorącej lecz wilgotnej ojczyzny, zmienili porządek, przez naturę tu od prawników zakresłony, gdy urodzeni synowie tego kraju — Egipcjanie, Arabowie, Murzyni — tak szybko przy pracy tej mrzeć poczęli, że ich copędzej musiano do rodzinnych oaz rozesłać. Można twierdzić z pewnością, że i Hindus niejeden kości tu swe złożył, a nie wiem, czy ci, co powrócili, dorobili się na swym nadludzkiem wysiłku o tyle, aby wyjść z kasty posiadaczy 10 palców. Wprawdzie zapewniał mnie pewien Hindus, mówiąc nawiasem człowiek z wyższem wykształceniem, że rodacy jego mają właśnie ten wspólny z Chińczykami rys: krwawicą swoją szynkarza nie wzbogacać, a wyyskać każdą sposobność dojścia do bodaj skrawka własności.

Służbę kanałową stanowią jak dawniej Francuzi, chociaż ich między akcyonaryuszami już ani poświęci. Wszystkie akcye zostały zręcznie skupione przez najbogatsze rody angielskie, czyli tak prawie jakby przez Anglię samą; gdyż jakkolwiek wszędzie na świecie łatwiej jest stosować w życiu jakąś ideę temu, co ma własny byt zabezpieczony, angielskie klasy posiadające uważają sobie działanie solidarne z ideą ojczyzny za święty obowiązek i cel życia, a już conajmniej za punkt honoru, co gdzieindziej niebardzo ma miejsce.

Z powodu wiecznie obsuwającego się piaszczystego gruntu kanał wymaga ciągłego czyszczenia; towarzystwo posiada też kilka drag, których praca jest kosztowna. Stosuje również próby wzmocnienia brzegów kamiennem obmurowaniem, lecz w pobliżu jest tylko kamień bardzo lichego gatunku, kruszący się i lasujący, a dowóz jego odbywa się na grzbietach wielbłądów, gdyż dróg żadnych niema. Miałem sposobność widzieć to. Niemniej zyski z eksploatacji kanału przechodzą prawdopodobnie najsmielsze marzenia nawet trustów kolejowych w Stanach Zjednoczonych, tej ziemi obiecanej wielkokapitalizmu. Każdy statek płaci za przejazd kanałem po 10 szylingów od pasażera i po 5 od tonny ładunku, co nieraz stanowi kilkadziesiąt tysięcy rubli.

Na południe od Gorzkich jezior wysokie brzegi kanału obsadzone są sporemi drzewami — dla wzmo-

cnienia i ochrony od lotnych piasków. Drobne gęste liście tych drzew przypominają nieco akacje, a żywą zielonością swą każą zdumiewać się tej wetecacyi w warunkach bardzo mało odpowiednich.

O godzinie 8 rano wyszliśmy z kanału do zachodniej zatoki Czarного morza i po krótkim postoju naprzeciwko miasta Suez ruszamy dalej. Oba brzegi są widoczne, ale jakże niepociągający ich widok: nigdzie ani źdźbła zieloności, oslepiająco białe piaski i nagie czerwone rozpalone skały, piętrzące się na wschodnim brzegu coraz wyżej w kierunku południowym — to wyżyna Synajska. Pozostawiając ją za sobą, tracimy już brzegi z oczu, a szkoda, bo nie wszędzie mają być tak puste jak na północy. Na arabskim brzegu istnieją bogato zaludnione okolice, dokąd rok rocznie dążą setki tysięcy wyznawców Islamu. To Mekka i Medyna, rodzinne miejsca Mahometa. A dalej na południe Jemen, ojczyzna krzewu kawowego, plantowanego obecnie wszędzie, gdzie klimat na to pozwala. Na afrykańskim brzegu leżą kolonie włoskie, których założycielką wstawiła się w r. 1883 pierwszem zwycięstwem nad wojskami Mahdiego, czem położyła kres dalszej jego zaborczości. My jednak płyniemy samym środkiem tej wielkiej zapadliny między lądami, gdyż i tak czeka nas pięć dób drogi do Adenu.

Upał, którego przyczyną jest sąsiedztwo dwóch wielkich rozpalonych lądów, zmusza nas do stopniowego uwalniania się od garderoby; drugiego dnia gentelmani I i II klasy siadają już do stołu w koszulach, na pokładzie zaś bez ceremonii rozpinają je szeroko na piersiach, udając jednocześnie, że nie widzą przechodzących dam, dekolujących się, pomimo wszystko, tylko w miarę posiadania jakich takich wdzięków. Zachodzi obawa, że jak tak dalej pójdzie, to do Adenu przyjedziemy w samych tylko spinkach. Wieczorami przyglądamy się fosforescencyi morza. Nie jest ona tak imponująca, jak się to czasami zdarza czytać. Przeciwnie, należy wpatrywać się uważnie w wodę prosto z burty, wówczas widać setki poruszających się dużych punktów świetlnych, jakby rozpędzanych przez statek. W dzień natomiast mamy sposobność przyrzyć się latającym rybom. Najczęściej są to drobne stworzonka, którym równie dobrze w powietrzu jak w wodzie, to też co chwila wyskakują z fali, a przeleciawszy kawałek znów w niej nikią. Fruwają niedużemi stadami, których ruch zbiorowy przypomina ruch stada wróbli w sierpniu, kolor tylko dostrojony do barw morskich jest lśniący biały. Czasem wypadnie z pod statku większa pojedyncza sztuka, o ile jednak mogłem dojrzeć przy szybkim ruchu, żadna nie przerasta dużego śledzia, zato wygląda jak wielka wałka naszego klimatu, gdyż błona stanowiąca skrzydła jest przezroczyta. Jedne-

mu z marynarzy udało się schwytać taką rybkę; narazie nie mogliśmy dojrzeć skrzydeł, tak niknie cienutka błonka w złożonych pletwach. Ciągłe też przemykają się delfiny, nie wiem z jakiego powodu zwane po niemiecku świńskimi rybami (Schweinfische). Płyną po 5—6 sztuk, przyczem wszystkie jednocześnie jak na komendę wyskakują i wskakują do wody.

Wkońcu po pięciu dniach ukazuje nam się znowu łąd. To cieśnina Bab-El-Mandeb czyli wyjście z Czerwonego morza do zatoki Arabskiej. W południe zatrzymujemy się wprost Adenu, warowni angielskiej na arabskim brzegu. Zarzucamy kotwicę na morzu o parę wiorst od ładu i po chwili statek nasz jest zewsząd otoczony chmarą łodzi. Ponieważ opuszczono schody dla urzędnika, co przybył z ładu, na pokład bardzo szybko dostaje się mnóstwo Murzynów, którzy przyplwiali temi łodziami. Są to po większej części wyrostki chude jak charty i brzydkie jak poczwary. Mimo to paru z nich ma welnistą czuprynę, wysmarowaną wapnem rozartem w toju, od czego włosy rudzieją, a to ma ich właścicielowi nadawać wygląd wysoce elegancki. Sprzedają cygara, papierosy, strusie pióra, muszle, rogi antylopie i t. p., starając się przytem w miarę możliwości okpić podróżnych. Obyta z tem służba okrętowa z kolei bez skrupułów oszukuje tych kupców, wymieniając stare ubranie i błyskotki, a kiedy jeden z czarnych sięgnął po jakiś „źle leżący“ przedmiot w saloniku, wszyscy zostają w jednej chwili spędzeni za burtę przy użyciu linek jako dyscypliny. W parę minut wdrapują się ze swych łodzi do wielkiej barki, z której odbywa się ładunek jakiegoś towaru na nasz statek. Dla wielu podróżnych widok tej czarnej hałaśliwej rzeszy przedstawia rozmaitość, ktoś rzuca im drobny pieniądz, wobec czego wrzask zwiększa się, zaczynają przytupywać i klaskać w dłonie w oczekiwaniu nowego datku. Do wody wszelako skoczyć żaden nie objawia chęci. Dozorca barki, barczysty, zupełnie nagi trzydziestoletni Murzyn o inteligentnej twarzy, bezskutecznie walczy z najazdem, wreszcie sprowadza innego, który wprawdzie nie różni się ani wiekiem ani wyglądem od tamtych, lecz zato piastuje długi i giętki biały pręt i pełni tu widocznie obowiązki policyanta, gdyż robi z pręta owego użytek i bardzo szybko rozpędza współobywateli.

Z tej potrzeby paru wynosi wyraźne pręgi na grzbietach, jeden zaś w poplochu wpada do wody, lecz z możliwą szybkością wskakuje do pierwszej lepszej łódki, w zatoce bowiem stale krążą rekiny, a w jednej z łódek siedzi tego żywy dowód, wysoce świecący Murzyn wprawdzie z pięknym pióropuszem w czuprynie, ale bez nóg. Należy on do najważniejszych kupców, ma dwóch wyrostków przy wiosłach, których nie puszcza od siebie; handel pro-

wadzi za pomocą kobiałki na cienkiej linie. Tak samo zachowują się dwaj Żydzi w czerwonych fezkach, których blade twarze rażąco odbijają nawet od Arabów i Greków. Zwraca uwagę fakt, że autochtoni tamtejsi, chociażby prowadzący życie siedzące, jak beznogi Murzyn, i względnie tędy, są zupełnie kształtni, gdy biali przybysze z północy noszą przed sobą wcale solidne brzuszki, widoczne mimo przyodziewku.

Tylko urzędnik angielski wygląda jak widmo, dręczący go widocznie febra podzwrotnikowa

Aden jest to wielka góra, bez śladu roślinności, z ukrytymi fortyfikacyami a dobrze widocznymi koszarami w stylu podcieniowym. Blżej wejścia do Bab-el-Mandebu leży wyspa Perim, której bastiony także bronią angielskiego stanu posiadania tej skróconej drogi na wschód.

Po parogodzinym postoju zaczynają pracować motory od kotwic, statek drga parę razy, następują sygnały i ruszamy w stronę oceanu. Zawiewa chłodzący wietrzyk, Anglicy witają się wyrazami „very nice kreese“. Mimo nowej perspektywy długich nudnych dni twarze stają się weselsze po przykrych upałach na morzu Czerwonym.

\*

Zaledwie wszakże minęliśmy wyspę Sokotrę, zaczęła się bieda. Narazie trudno było zauważyć powód, żadnego bowiem balwanienia nie było, pod różni tylko poczęli czuć nudności. Po jakiejś dopiero godzinie spostrzegliśmy, że statek buja się wolno lecz stale od burty do burty, a to na skutek t. zw. długiej fali, idącej z boku. Jest to wielki wał wodny bez grzbietu i sam pokryty drobną falą, co go jeszcze bardziej maskuje. Wały te wkrótce urosły do tego stopnia, że dla nowicuszów stał się nie do zniesienia sam widok góry wodnej zamiast płaszczyny w chwili przechylenia się statku. Niebo poszarzało, a zresztą stan zdrowia wymagał leżenia w łóżku. Do stołu w takim okresie siada zaledwie parę osób, dopokąd ludzie się trochę nie oswoją. Ci, co mają niezupełnie zdrowe narządy trawienne, jedzą względnie z apetytem, lecz gnębią ich ciągle torsye; nerwowi nic nie mogą jeść, a jakkolwiek mało wymiotują, muszą ciągle leżeć, ponieważ próby trzymania się na nogach wywołują zimny pot, a nawet omdlenie. Lekarstwa na to niema, stopniowo tylko człowiek staje się mniej wrażliwym na ten przykry ruch statku; wreszcie lekarze zalecają stosowanie używek, zależnie do jakich kto jest przyzwyczajony. Mnie osobiście doskonale pomogła wódka żytniówka, której wypilem małymi łykami całą butelkę, co pomimo zupełnie czczego żołądka spowodowało skutek odwrotny niż zwykle: zawrót głowy ustał i już nie powrócił.

C. D. S.





## Listy do Redakcyi.

„Ziemia“ tak skrętnie notuje wszelkie zabytki, okazy i przejawy naszej kultury i budownictwa, więc niech mi wolno będzie przesłać Redakcyi małą wiankę o pawilonie polskim (co do stylu) na wystawie powszechnej w Lyonie.

Korespondent „Kuryera Warszawskiego“, zwiedzając tę ciekawą wystawę, słusznie zauważył, że pawilon Kopalni Węgla Towarzystwa Francusko-Włoskiego, znajdujących się w naszej Dąbrowie Górniczej jest dotąd jedynym przedstawicielem polskości na tej wystawie. Nadmieniamy tu dla wyjaśnienia, że zarząd główny tego przedsiębiorstwa węglowego ze względu na kapitały lyońskie, w niem zaangażowane, znajduje się w Lyonie i że on to wystawił ten pawilon, pomieszczając w nim ciekawe co do swych rozmiarów okazy węgla, plany, rysunki i wykresy. Lecz co najwięcej zwraca uwagę publiczności francuskiej to właśnie sam pawilon wzniesiony i ozdobiony architektonicznie w pięknym stylu polskim. Nie wiem dlaczego korespondent „Kuryera“ o tej jego właściwości najważniejszej przemilczał. Pawilon nasz przedstawia naszą chatę drewnianą z ładnym dużym przedsieniem (gankiem). Chata kryta jest gontem a wewnątrz ozdobiona fryzami i pajakami z wycinanek lowickich. Całość jest dobrze szarmonizowana i mile odznacza się swoistością naszego budownictwa i zdobnictwa na wystawie Lyońskiej.

*Mieczysław Grabiński.*

oooooooooooo

## Z Pol. Tow. Krajoznawczego.



W pierwszym półroczu 1914 roku w Oddziale Kutnowskim P. T. Kr. posiedzeń Zarządu odbyło się 7, zebrań ogólnych — 1 dnia 22 stycznia z odczytem p. H. Miączyńskiego: „Strony Mickiewiczowskie“. Zebrań miesięcznych 4, a mianowicie: 7 marca z odczytem p. W. Staniszkisa: „Rolnictwo w Galicyi“, 4 kwietnia i 25 kwietnia z odczytem p. H. Miączyńskiego: „Nasze lasy“, 3 czerwca z odczytem p. R. Pałasińskiego: „O krajobrazie polskim“.

Dnia 25 marca Oddział urządził odczyt publiczny p. Z. Dentera: „O Kurpiach“. Poza tem odbyły się dwie czytanki dla dzieci.

Sekcja wycieczkowa miała 2 posiedzenia i urządziła następujące wycieczki: 3 maja do Łowicza i Arkadyi osób 5, 10 maja wspólnie z Oddziałem Kujawskim do Płocka — osób 4 z Kutna, 21 maja na Stację i Pole Doświadczalne — osób 15, 11 czerwca do Złakowa — osób 22, 21 czerwca wspólnie z Warszawą, Włocławkiem i Łowiczem do Chodcza — osób 26.

21 maja bawiła w Kutnie wycieczka warszawska w przejeździe do Łęczycy.

Sekcja fotograficzna nabyła aparat 15×18 i prowadzi pracę w kierunku zebrania zdjęć z Kutna i okolicy, jak również krzyży i kapliczek przydrożnych, lecz praca ta idzie w bardzo powolnym tempie wskutek malej ilości amatorów. Posiedzenie miało jedno.

Do biblioteki ofiarowano książek 6, a do zbiorów 6 pisanek z Lubelskiego.

oooooooooooo

## Ze stowarzyszeń.

+ W pierwszych dniach z. m. rozpoczęła się praca na wielką skalę około dalszej przebudowy gmachu szpitalnego na Wawelu, w którym znajdują pomieszczenie zbiory Muzeum Narodowego. Budynek ten ma być oddany do celów urządzenia Muzeum Narodowego w jesieni 1915 roku. Urządzenie potrwa zależnie od kredytu, przeznaczony na ten cel, około 4 lat.

Będzie to Muzeum dawnej Polski. W niem mieścić się będą zbiory z czasów Rzeczypospolitej i odnoszące się do jej przeszłości.

W Sukiennicach znajdować się będzie tylko „Nowoczesna galerja“, w której znajdują się obrazy z czasów od Matejki i Grotgera do malarzy współczesnych. Sale, w których umieszczone będą obrazy w Sukiennicach, muszą być jednak przerebione i inaczej urządzone na wzór zagranicznych galerji obrazów.

To też projektowane jest odrestaurowanie tych sal, a także odnowienie Sukiennic zewnątrz i wewnątrz. Dotychczasowa bowiem konstrukcja drewniana dachu musi być koniecznie zastąpiona konstrukcją żelazną ze względu na zabezpieczenie bezcennych zbiorów muzealnych. W związku z tem musi się wprowadzić inny system oświetlenia sal, aby w tej nowoczesnej galerji narodowej uzyskać najlepsze warunki. Także system wentylacji wobec upałów w letnich miesiącach musi być przestudowany i wprowadzony; słońce bowiem, ogrzewając intensywnie szyby światła górnego, powoduje atmosferę wprost nie do zniesienia, utrudniającą oglądanie dzieł sztuki licznie zwiedzającej Muzeum publiczności.

W Muzeum Czapskich, które należy nierozdzielnie do Muzeum Narodowego po usunięciu kolekcji pp. Rusieckiego, Goldsteina, Schmidta-Ciężyńskiego i innych (będą one przeniesione na Wawel), pozostanie tylko dział monet i rycin. Będzie to poprostu tak, jak zagranicą gabinet rycin i monet.

Galerja dawnej sztuki włoskiej, niemieckiej i francuskiej, znajduje się na Wawelu i będzie wyglądała wcale pokaznie. W domu Matejki pozostaną zbiory, jak dotychczas, odnoszące się do przeszłości mistrza.

Taki jest ogólny projekt, nad którym czuwa dyrektor Muzeum Narodowego dr. Kopera. Po przeprowadzeniu tego projektu wprowadzony zostanie

porządek, na który nie można się było zdobyć w ostatnich latach z powodu przepełnienia sal zbiorami.

Niedawno w mieszkaniu prywatnym Eustachego Jaksy Chronowskiego odbyło się odebranie daru imienia Kazimierzy i Eustachego Chronowskich, ofiarowanego dla Muzeum Narodowego w Krakowie. Komisja odbierała każde z dzieł sztuki z osobna. Wedle układu między gminą a p. Chronowskim zbiory jego pozostają własnością Muzeum Narodowego z tem zastrzeżeniem, że pozostaną dożywotnio w posiadaniu ofiarodawcy, poczem dopiero przeniesione zostaną do gmachu Muzeum Narodowego, jako „dar Kazimierzy i Eustachego Jaksy Chronowskich“.

Zbiory te składają się z nadzwyczaj cennych dzieł współczesnego malarstwa polskiego. Zdobią one obecnie prywatne mieszkanie p. Chronowskiego w Grand hotelu. Wedle oszacowania komisji odbiorczej, przedstawiają one obecnie wartość kilkudziesięciu tysięcy koron.

Na pierwszy plan w tych zbiorach wysuwają się obrazy Jacka Malczewskiego. Jeden z nich przedstawia wigilię Bożego Narodzenia na Syberji. Niezawodnie jest to jedno z najlepszych dzieł Malczewskiego. Drugi obraz przedstawia mężczyznę w okowach, pogrążonego w zadumie, inny zaś to „Umizgi fauna“, scena z faunem i kobietą na tle pejzażu. Wyczółkowskiego obrazów pierwszorzędnych jest kilka. Między innymi widać oko autoportret, dalej „Dziad“, studjum rodzajowe, „Dwie dziewczynki“ (akwarela), szkic olejny na drzewie przedstawiający Sybiraka, „Mężczyzna i kobieta ze słonecznikiem“. Znajduje się tam także cała kolekcja kwiatów Wyczółkowskiego, wreszcie oryginalnie pojęty portret pani Chronowskiej i widok Grenady. Axentowicza jest tu pastel wyobrażający dziecko. Wyspiańskiego pełna wyrazu główka synka Pruszkowskiego, dwa nastrojowe krajobrazy („Widok Wenecji“ i „Zmierch i Zmrok“); Pałata „Las“ i „Widok cerkwi wiejskiej“. Ładny komplet obrazów Juliusza Kossaka jest również cennym nabytkiem Muzeum Narodowego.

+ Od *Akademickiego Koła Straży Polskiej w Krakowie* otrzymaliśmy z prośbą o umieszczenie następującą odezwę:

Wszierz i wzdłuż przez Polskę!

Akademickie Koło „Straży Polskiej“ jako jeden z naczelnych punktów swego programu działania po-

stawilo udostępnienie i ułatwienie młodzieży polskiej jak najdokładniejszego i najwygodniejszego zwiedzenia kraju ojczystego. Wyrazem tych naszych dążeń miała być Sekcja Krajoznawcza Akademickiego Koła „Straży Polskiej“, istniejąca już rok 3-ci i spełniająca wedle sił i możliwości swe szczytne zadanie.

Choć krótki czas jest jej trwania, dorobek, jakim może się poszczycić, napelnia otuchą na przyszłość, że rezultaty będą coraz lepsze i okazalsze. Idea krajoznawcza zaczyna krzewić się w duszach i sercach młodych pokoleń. Sprawozdania z wycieczek i prace na konkurs nadesłane świadczą o tem dobitnie.

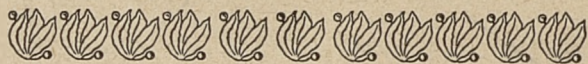
Słuszność przyznać nam każe, że lwia część zasługi należy się tym obywatelom, którzy naszym niestrudzonym turystom z sercem otwartem udzielili gościny pod swoim dachem.

I tym razem, jak lat poprzednich, zwracamy się do całego społeczeństwa polskiego z prośbą, aby wedle możliwości poparło nasze szlachetne cele i ożywione duchem obywatelskim wysiłki.

Odwolujemy się do poczucia patriotycznego naszych ziemian i nie wątpimy, że prośba nasza nie pozostanie bez echa.

Niech każdy obywatel polski, który mieszka w obrębie miejsc godnych zwiedzenia, przez które prowadzą główne szlaki turystyczne, zgłosi łaskawie pod naszym adresem gościnę z podaniem czasu i warunków, pod jakimi zgodziłby się przyjąć, czy też przenocować naszych podróżników, a uczyni ideę krajoznawczej przysługę nieocenioną!

Akademickie Koło „Straży Polskiej“, Kraków, Gołębia 20.



MEBLE W RÓŻNYCH STYLACH SOLIDNEJ ROBOTY

POLECA

P. GRODECKI

ulica Marszałkowska 68, telefonu № 112-94,  
od 8 maja na Żórawiej 33.

Pp. Członkom Tow. Krajoznawczego ustępstwo.



TRĘŚC: *B. Ślaski* — Sptaw i sptawnicy na Wiśle (c. d.). *Franciszek Gawetek* — Żółkiew (c. d.) *Karol Biske* — Orlów (z 2 ryc.). *Al. Janowski* — Żegluga po Dniestrze. — Z naszej turystyki. *Maryan Mechowicki* — Z podróży do Australii. — Listy do Redakcyi. — Z Polskiego Tow. Krajoznawczego. — Ze stowarzyszeń. — Poza tekstem: Pastwisko nad Duklą. Beskid Wysoki. Skalki grotty w Bubniszczu. — Wkładka: Wisła między Kazimierzem a Puławami.

Redaktor i Wydawca Kazimierz Kulwieć.