

# Turysta polski.

„Turysta polski” wychodzi raz na miesiąc w poł. każdego miesiąca.

Prenumerata wynosi 2 rb. rocznie.

Cena ogłoszeń  $\frac{1}{20}$  str.—4 rb.

Cena zes. 15 k.

Nr 5.

Maj 1912 r.

Adres redakcyi i administracyi:  
Warszawa, Al. Jerozolimska 49.

Wydawnictwo Akc. Tow. „Świat”.

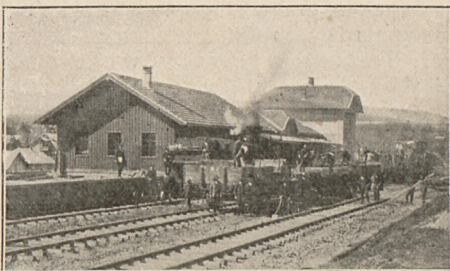
Redaktor odpow. A. Breza.

## Estetyka i nasze zdroje.

Zdroje nasze chromają na zaniebanie czynnika estetycznego, a znaczna część ich chroma ponadto—na brak połączeń kolejowych. W ubiegłym dopiero roku otrzymała kolej Krynica, lecz zbudowano ją z zupełnem zlekceważeniem piękna, z zupełnem pominięciem wszystkiego, co mogłoby podnieść urok bogatej przyrody miejscowej. Świeżo, przed kilkunastu dniami, drugie pod względem rangi zdrojowisko polskie w Galicyi, „polski Nauheim“, Truskawiec, doczekało się oddawna upragnionego połączenia kolejowego ze światem—i stała się rzecz u nas niezwykłą. Dyrekcyja kolei wyszła poza szablon, uwzględniła nie tylko wygodę gości kąpielowych, dając im połączenie wprost specjalnymi wozami ze Lwowa do Truskawca, ale także po raz pierwszy zwróciła specjalną uwagę na względy estetyczne.

Kolej truskawiecka jest u nas wprost zjawiskiem. Przestrzeń 12 klm. z do-

tychczasowej stacyi w Drohobyczu do Truskawca przebiega pociąg śliczną, pełną malowniczych widoków trasą w 45 minutach. Kierownictwo budowy po raz pierwszy w dziejach kolejnictwa galicyjskiego wyzyskało świadomie piękno okolicy, tworząc efektowne wedyuty, śmiałe spadki toru, wdzięczne krzywizny. Wszystko, co wita gość kąpielowy, daje wrażenie niezwykłości. Wyzyskano dla oka całą przepyszną sceneryę przyrody. Przed samym Truskawcem wychyla się nagle pociąg z po za góry, odkrywając wspaniały widok na amfiteatralnie na stokach górskich rozłożone zdrojowisko. Obok dworca



Pierwsza lokomotywa w Truskawcu.

zostawiono duży obszar, przeznaczony na park dla gości. Jestto niezwykle u nas pomysł, ta bajeczna poczekalnia na łonie przyrody.

I rozwój zdrojowiska samego idzie po linii piękna. Truskawiec, jedno ze starych zdrojowisk naszych na Podkarpaciu, przechodził różne koleje, miał chwile świetności i upadku. Przeszedłszy w ręce polskiej spółki, na czele której stoi burmistrz miasta Drohobycza, p. Jarosz, wstąpił w fazę nowego, szybkiego rozwoju. Otrzymał kolej, połączony został z Europą. Ulega



Truskawiec.





Motyw z Truskawca.

ciągłemu przeobrażeniu, ciągłym ulepszeniom, modernizuje się, przystosowuje się do wysokiego europejskiego poziomu wzorowemi urządzeniami (zarząd spoczął w rękach jednego z najtęższych polskich zdrojowników, A. Teodorowicza), a posiadając bajeczne bogactwa naturalne, odpowiadające wodom Nauheimu, Marienbadu, Vichy i Kissingen, zyskuje wszelkie dane, by korzystnie rywalizować z Zachodem.

Piękno gra w całym tym przyspieszonym rozwoju jedną z naczelných ról. Truskawiec pierwszy wśród tylu zdrojów polskich uwzględnił sztukę, jako czynnik rozwoju, pierwszy zdobył się na odwagę pozyskania stałych artystycznych kierowników. Artysta-malarz, Marian Olszewski, i artysta-ogrodnik, prof. dr. W. Kubik, mają zadanie wdzięczne i ważne wyzyskiwania momentów estetycznych na całym obszarze zdrojowiska. Kiedy za tym dobrym przykładem pójdą inne nasze zdroje?

Lwów



Jasł.

## Szwajcarya mazurska.

— Szwajcaryą mazurską zwykliśmy nazywać piękny, pagórzasty szmat wschodni Mazur pruskich, albo ewangelickich, leżących na północ od Królestwa Polskiego. O krainie tej społeczeństwo wie mało, jeszcze mniej waży sobie mazurską krainę jezior, wzgórków

i lasów—polska turystyka—chodząca zazwyczaj po starych, wydeptanych szlakach. Owe przepiękne, a dla nas, często nawet ze słyszenia, nieznane strony jeziorne—Szwajcaryą mazurską zwane—są jednak bardzo niedalekie. Należy jeno wsiąść w „trochę” niewygodną kolej Nadwiślańską, aby przez Mławę lub Grajewo dojechać w niewiele godzin do stolicy mazurskiej Szwajcaryi—Węgoborka, który jak strażnica wznosi się nad wyniosłym brzegiem pięknego jeziora Mamry. Turysta, przekroczwszy szare piasnie Płockiego, lub torfowiska, łąki i sapami piaszczystymi upstrzone lasy północnej Łomżyńszczyzny, będzie mógł zadowolić cudnemi widokami swe zmęczone jednostajnością krajobrazu—oko. Mazurska Szwajcarya roztacza swe dzierzawy nad wielkimi, jeziorami: Jagodno, Sniardwe, Dargejny, Kisajno, Dobskie aż hen nad uroczą Mamrę. Te liczne jeziora przebyć można pokolei, gdyż wszystkie są jakby ogniwami łańcucha, którym jest kanał, czyniący z jezior nader dogodną sieć komunikacyjną. Przy rozsłanianem słońcu letniem może z niej korzystać i polski turysta, mając przed oczyma piękną i daleką panoramę modrych jezior, tajemniczych zatok, ujętych w szmaragdowe ramy wzgórz i wąwozów, porośniętych czerniawym borem, jakby nieśmiało wynurzającym się z wód topieli. Z brzegów ściekają liczne strumienie, biegnące poprzez cieniste doliny i piękne lasy starodrzewne. Wód tych panem jest wielkie (około 3½ mili śred-



Nad brzegiem cztero-jeziora.



nicy mające) jezioro Sniardwe (Spir-dingese), z przyczepionem doń du-żem ramieniem Tałtowskiem. Pośrodku Sniardwy mieści się Czarcie Ostrów—opiewany w przelicznych klechdach ludowych.

Prócz mazurskiej Genewy — Lecu, spotykamy tu cztero-jeziorze (w skład którego wchodzi: Mamry, Dargejny, Kisajno i Dobskie), ułożone nakształt krzyża, a więc przypominające szwajcarskie wody czterech kantonów.

Wszystkie te pełne krasy zakątki etnograficznej Polski (lud tu przeważnie rdzennie polski - mazurski) roją się latem od turystów, naturalnie, Niemców. Bo podróżnik ma tu na zawołanie: powóz, statek lub parowóz; przed miłośnikami kołowca, jazdy konnej lub piechurów stoją otworem wyborne, drzewami ocienione gościńce; strudzony całodzienną drogą i upojony balsamiczną wonią lasów gęsto tu rozsianych—wytnąć może w schludnej i taniej oberży czy zajeździe (utrzymanie skromne kosztuje tu zwykle od 2—3 marek na dzień). Zajazdy, choć utrzymywane li tylko przez Niemców, mają obsługę polską. A więc, mamy tu lud polski, mamy cudny, swojski i pełen smętku krajobraz, mamy wygodę—brak nam jeno polskich turystów...

A zysk z zetknięcia się liczniejszego grona turystów i podróżników polskich z ludem miejscowym byłby obojętnym odzewem w zacisznych dolinach i borach nadjeziornych, buta „polakozercza“ zmniejszyłaby się zaszachowana

osobistym interesem i obawą zrażenia gości z „Polski“, jak tu zwykle się nazywać przyjezdnych z Królestwa; z czasem może ściągnęliby tu polscy przedsiębiorcy i nad modrą taflą jezior mazurskich mogłoby wykwitnąć z wytwornością europejską urządzone uzdrowisko dla niedalekiej Warszawy.

Lec.

*Jur. Kamiński.*

## Nowe Eldorado dla turystów.

### Bośnia i Hercegowina.

Przeważna część naszych podróżników, przepędzających ferye letnie poza zagranicami kraju, zadaje sobie rokrocznie pytanie: dokąd jechać w tym roku? Szwajcaryę, Tyrol, Sabaudyę, już znamy. Norweskie fiordy również, Włochy tembardziej.

Przed tymi podróżnikami otwiera się obecnie nowy, cudny kraj, prawdziwe eldorado dla turystów.

Dokonując w 1878 roku aneksyi tureckich prowincyi, Bośni i Hercegowiny, objęła Austria niemal najdziksze i najniebezpieczniejsze krainy na kontynencie. Dróg we właściwym tego słowa znaczeniu nie było tu wcale, istniały jedynie górskie ścieżyny, dostępne tylko dla jeźdźców, stosunki bezpieczeństwa były gorsze, aniżeli w Tybecie. O hotelach lub jakichkolwiek miejscach schronienia nie było mowy; władze tureckie w ciągu wieków prześladowania doprowadziły kraj do nędzy, a ludność do najwyższego stopnia ciemnoty.

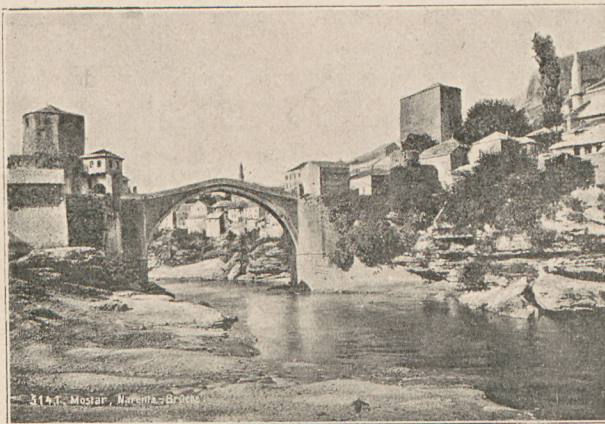
Po trzydziestoletniej gospodarce Austrii jakaż zmiana. Kraj pocięty jest we wszystkich kierunkach gęstą siecią znakomitych szos, koleje żelazne łączą wszystkie znaczniejsze miejscowości kraju tak między sobą, jakoteż z ościennymi prowincjami i morzem.

Z inicjatywy rządu powstały w miastach hotele z wszelkimi nowoczesnymi urządzeniami, w górach schroniska dla alpinistów, a bezpieczeństwo życia i mienia jest absolutne. Ludność jest przeważnie szczepu serbsko-chorwackiego.



Wyspa na jeziorze Dobskim.





Most na Narencie z XV wieku.



Sarajewo. Część bazaru.

Między urzędnikami znajduje się wielu Polaków, przeważnie na kolejach, w zarządach domenów i sądownictwie.

Lud jest rosły, dorodny, dobroduszny i uczciwy; zachował malowniczy strój swych przodków bez zmiany, jak również wiele starosłowiańskich zwyczajów, które przetrwały całe wieki tureckiej niewoli. Pod względem etnograficznym, jest to więc jeden z najciekawszych krajów w Europie, a porozumienie się z tym ludem łatwe, bo na ogół język polski rozumieją.

Tak Bośnia, jak i Hercegowina, stanowią na całej prawie przestrzeni jednolitą górska krainę. Dynaryjskie Alpy, których najwyższe szczyty wznoszą się na 2500 metrów nad poziom morza, mają jednak w różnych częściach kraju różny charakter. I tak, północna, środkowa i zachodnia Bośnia pokryta jest odwiecznymi lasami. Doliny odznaczają się bujną roślinnością i niezwykle malowniczością krajobrazów. Hercegowina natomiast jest krajem przeważnie bezleśnym, o dzikich okolicach, żywo przypominających górskie krajobrazy Karstu. Niezwykłym zjawiskiem w Hercegowinie są górskie rzeki, wypływające z szczelin górskich i ginące opodal w innych szczelinach, oraz rozległe niziny zalane wodą przez 7 miesięcy w roku.

Klimat zależny jest przedewszystkiem od wzniesienia nad poziomem morza. Bośnia ma przeważnie klimat

śródkowej Europy, Hercegowina natomiast klimat południowych Włoch.

Główna linia kolejowa, przecinająca oba kraje, wiedzie z Bosanskiego Brodu (Bosna Brod) przez Sarajewo i Mostar do Gruz (Gravosy). Chcąc jednak zwiedzić jedną z piękniejszych stron Bośni, należy wybrać inny kierunek drogi, a mianowicie przez Kostašnicę i Banialukę.

Po czterogodzinnej jeździe wojskową koleją, przybywamy do Banialuki, miasta o 25.000 ludności, w dolinie rzeki Wrby. Mimo że ludność mahometańska nie przenosi połowy ogólnej liczby mieszkańców, jednak charakter miasta jest czysto-turecki. Z Banialuki do gaju prowadzi wspólna szosa przez jedną z najpiękniejszych okolic kraju. Drogę tę, jedyną w swoim rodzaju w Europie, przebyć można samochodem w ciągu 4 godzin. Linia samochodową zarządza zawiadowca stacji Banialuka, obecnie p. Roman Wróblewski, niewyczerpany w uprzejmości dla zbyt rzadko zjawiających się ziomków.

Trudno oderwać wzrok od dzikoromantycznych krajobrazów, zmieniających się, jak w kalejdoskopie. Lecz wszystko ma swój koniec; stajemy w mieście Jajce, dawnej stolicy bośniackich królów z których ostatni, Szećpan Tomaszewicz, po zdobyciu kraju przez Turków, w roku 1463 został ścięty. Z zabytków przeszłości godny widzenia jest zamek (nawpół w ruinie), katakumby, a przedewszystkiem słynne



wodospady w miejscu połączenia rzeki Pilwy z Wrba. Wodospady te zasila również zakład elektryczny, wytwarzający energię na przeszło 10000 K. P. Jajce posiadają ludność przeważnie katolicką i prześliczne okolice, obfitujące w górskie jeziora.

Stąd jedziemy dalej wąskotorową, bośniacką koleją, wznoszącą się wśród prześlicznych, alpejskich krajobrazów po śmiatych serpentynach coraz wyżej. Przełęcz gór przekrocza pociąg po linii zębatej. Stajemy w Trawniku, dawnej tureckiej stolicy Bośni, o 6000 ludności, przeważnie mahometańskiej, z niezliczonymi minaretami i o charakterze czysto wschodnim. Godne zwiedzenia są meczety, konak tureckich baszów i malownicze okolice.

Z Trawnika wiedzie linia kolejowa przez Laszwę, w górnicze okolice Bośni (kopalnie węgla, rudy żelaznej i huty żelazne); dolina rozszerza się, widzimy z jednej strony obszerne, uprawne pola, z drugiej niebotyczne szczyty Treskawicy i grzbietu tejże nazwy. Stajemy na dworcu w Sarajewie, obecnej stolicy Bośni i siedzibie władz krajowych.

Miasto Sarajewo, o 50,000 ludności (w tem 20,000 mahometan, 18,000 katolików, 8,000 prawosławnych i 4,000 żydów), wciśnięte między górami w wąską dolinę rzeczki Milieczki, oddziaływa przede wszystkim na oko cudzoziemca jaskrawymi kontrastami. Sarajewo jest bardziej typowym miastem tureckim, aniżeli Konstantynopol. Liczne meczety, na czele których znajduje się słynna na cały islam Husrew-Begowa Dżamija, odznaczają się przepiękną architekturą, a niezliczone minarety potęgają wrażenie, że znajdujemy się na pełnym wschodzie. Nowa dzielnica natomiast, powstała za rządów austriackich, nie różni się niczem od nowych miast południowej Austrii. Z gmachów miejskich zwraca uwagę wspaniały ratusz w stylu maurytańskim, katolicka katedra, meczet Husraw-Begowa-Dżamije i pałac wielkorządcy kraju.

Perłą okolic Sarajewa jest kąpielowa miejscowość Slidze, połączona z miastem parowym tramwajem. Miejscowość jest bardzo tania, i wchodzi coraz bardziej w modę. Spotkać tam obecnie można w sezonie letnim wielu

gości kąpielowych z Galicyi, a nawet z Królestwa.

Dalsza podróż z Sarajewa do Mostaru należy do najpiękniejszych w tych prowincjach. Krajobrazy otaczające nas dorównywuja najpiękniejszym okolicom Szwajcaryi. Dojeżdżamy do miejscowości Jablanica, centralnego punktu wycieczek górskich na najwyższe szczyty Hercegowiny, jak np. Pren (2400 metr.). Z Jablanicy jedziemy wzdłuż szumiącej wśród dzikich skał Narenty; mijamy źródła Komadiny, wyrzucającej z wysokości stu metrów swoje wody do Narenty, i zniżając się ciągle, dojeżdżamy do Mostaru, stolicy Hercegowiny.

Miasto o 20,000 ludności w połowie mahometańskiej, składa się, podobnie jak Sarajewo, z dawnej tureckiej dzielnicy o czysto wschodnim charakterze, oraz z nowożytnej dzielnicy europejskiej. Godnym zwiedzenia jest starożytny przez rzymian zbudowany most na Narence, oraz w pobliżu się znajdujące źródła Buny. Okolica górzysta pozbawiona jest roślinności i niedorównywa okolicom Sarajewa.

Typ ludności jest również odmienny. O ile w Bośni przeważa żywioł chorwacki, o tyle w Hercegowinie dominuje serbski. Strój ludowy, bardzo do czarnogórskiego zbliżony, uwydatnia dorodność szczepu, który w swoim czasie dostarczał tureckim wojskom najdzielniejszych wojowników.

Posuwamy się wzdłuż zbocza gór, przejeżdżamy liczne tunele, i przebywszy wreszcie przełęcz nadbrzeżnych gór, skąd widać już lazurowe tonie Adryatyku, po kilkunastu serpentynach zjeżdżamy nad brzeg zatoki do stacyi Gruz (Gravosa).

Przeżyliśmy kilka dni pięknych, których wspomnienie pozostaje długo w pamięci. Bo naprawdę piękną jest Bośnia i Hercegowina, jest nowem Eldoradem dla turystów. St.

## Drobne wiadomości.

**Bezpośrednie wagony**, kursujące między Warszawą a niektórymi zagranicznymi miejscowościami, w ciągu letniego sezonu 1912.

WARSZAWA-KRAKÓW. a) Warszawa odj. 3.15 popoł., Kraków prz. 11.38 wieczór—Kraków odj. 3.55 w nocy, Warszawa



prz. 11.40 popoł. — wagon austriacki, 36 miejsc 3 klasy; b) od 15 czerwca do 30 września włącznie: Warszawa odj. 11.35 wieczór, Kraków prz. 8.38 rano — Kraków odj. 3.55 w nocy. Warszawa prz. 1.40 popoł. — wagon miejscowy, 12 miejsc I, 24 miejsc II klasy; c) Warszawa odj. 12.10 w nocy, Kraków prz. 11.50 przedpoł. — Kraków odj. 6.45 wieczór, Warszawa prz. 8.54 rano — wagon austriacki, 8 miejsc I, 24 miejsca II klasy, 36 miejsc III klasy.]

**WARSZAWA-KRAKÓW-ZAKOPANE.** a) WARSZAWA odj. 3.15 popoł., Kraków prz. 11.38 wiecz., Zakopane przyj. 6.22 rano — Zakopane odj. 10.10 przedp., Kraków prz. 4.45 popoł., Warszawa przyj. 7.10 rano — wagon miejscowy, 12 miejsc I, 24 miejsc II klasy; b) od 1 do 14 czerwca i od 2 do 30 października: Warszawa odj. 11.35 wieczór, Kraków prz. 8.48 rano, Zakopane prz. 3.40 popoł. — Zakopane odj. 5.15 popoł., Kraków prz. 11.09 wiecz., Warszawa prz. 1.40 popoł. — wagon miejscowy, 12 miejsc I, 24 miejsca II klasy.

**WARSZAWA-WIEDEŃ.** Warszawa odj. 11.35 wiecz., Wiedeń prz. 3.20 popoł. — Wiedeń odj. 3.50 popoł., Warszawa prz. 7.10 rano — wagon miejscowy, 12 miejsc I, 24 miejsca II klasy.

**WARSZAWA-WIEDEŃ-RZYM.** Warszawa odj. 3.15 popoł., Wiedeń prz. 6.20 rano, Rzym prz. 1.10 popoł. — Rzym odj. 2.40 popoł., Wiedeń prz. 8.40 wieczór, Warszawa prz. 1.40 popoł. — wagon austriacki, 12 miejsc I, 36 miejsc II klasy.

**WARSZAWA-PRAGA-KARLSBAD** od 1 maja do 15 września: Warszawa odj. 3.15 popoł., Praga prz. 11.30 przedpoł., Karlsbad prz. 3.41 popoł. — Karlsbad odj. 7.06 wiecz., Praga prz. 10.46 wieczór, Warszawa prz. 1.40 popoł. — wagon miejscowy, 12 miejsc I, 36 miejsc II klasy.

**WARSZAWA-TORUŃ.** Warszawa odj. 6.05 rano, Toruń prz. 11.55 przedpoł. — Toruń odj. 4.20 popoł., Warszawa prz. 11.50 wieczór. — wagon miejscowy, 12 miejsc I i 36 miejsc II klasy.

**WARSZAWA-BERLIN.** Warszawa odj. 4.35 popoł., Berlin prz. 6.15 rano — Berlin 11.24 wiecz., Warszawa prz. 12.45 popoł.

**SYPIALNE WAGONY:** *Pruskich państwowych kolei:* a) Warszawa odj. 4.35 popoł., Berlin prz. 6.15 rano — Berlin odj. 11.24 wiecz., Warszawa prz. 12.45 popoł. b) Warszawa odj. 11.25 wiecz., Berlin prz. 11.25 przedpoł. — Berlin odj. 7.15 wiecz., Warszawa prz. 7.10 rano — po 10 miejsc I albo 20 miejsc II klasy. — *Towarzystwa Międzynarodowego Wagonów Sypialnych:* a) Warszawa odj. 3.15 popoł., Wiedeń prz. 6.20 rano. Wiedeń odj. 10.15 wiecz.,

Warszawa prz. 7.10 rano; b) Warszawa odj. 11.35 wiecz., Wiedeń prz. 3.10 rano — Wiedeń odj. 3.50 popoł., Warszawa prz. 7.10 rano — 12 miejsc I i 8 miejsc II klasy.

**„Tydzień morski“ na Riwierze austriackiej.** Międzynarodowe sportowe regaty eskadry jachtów, urządzone corocznie w maju w Poli, jako siedzibie marynarki wojennej, zostały w r. b. częściowo przeniesione do Abbacyi, w związku z odbywającymi się tam międzynarodowymi uroczystościami sportowymi klubu jachtów motorowych. Ma to na celu zainteresowanie szerszych kół sportem żaglowym i zainicjowanie w ten sposób „tygodnia morskiego“ na Riwierze austriackiej.

**Troskliwość o turystów.** Do czego dochodzą zabiegi zagranicy o pozyskanie frekwencji turystów, świadczy fakt następujący: Na użytek chorych, udających się do miejscowości leczniczych w Szwajcarii, ma tamtejszy zarząd dróg żelaznych oddać cztery zbytownie urządzone, elektrycznie oświetlone wagony, z których każdy obejmuje pokój z łóżkiem dla chorego, przedział dla lekarza, dla rodziny i służby. Wagony te będą miały również łatwą komunikację z wagonami restauracyjnymi, a kuchnia będzie zaopatrzona w ten sposób, aby mogła dostarczać chorym pokarmów, zaleconych przez lekarza.

**Nowe drogi z Austrii do Rosyi.** Pisma donoszą, że nowo-utworzone rosyjskie konsorcjum zamierza przystąpić do budowy nowej linii kolejowej z Moskwy do miejscowości Sarny, dzięki czemu odległość między Moskwą a granicą austriacką skróciłaby się o 320 kilometrów.

**Z Tyrolu.** Szereg gmin tyrolskich wniósł do namiestnictwa petycję w sprawie budowy nowej drogi przez Tyrol, która musiałaby również zainteresować bardzo turystów. Ma ona prowadzić przez przełęcz Tumbler aż do Meranu, czyli połączyć dwie największe, najludniejsze i najlepiej zagospodarowane doliny Tyrolu.

**Z Abbacyi** piszą nam: We wspaniałych salach Casino des Etrangers otwarto pod protektoratem arcyks. Karola Stefana niezwykle interesującą wystawę obrazów i starożytności. Znalazło się w niej przede wszystkim bardzo wiele cennych zabytków istryjskich i dalmatyńskich ze zbioru bar. Stefanii Rubido-Zichy, meble, ceramika, przedmioty miedziane, szklane, ozdoby chłopskie itp.



## Odpowiedzi Redakcyi.

*Panu R. W. w Petersburgu.* Koleje francuskie należą do Związku Międzynarodowego i można na wszystkich liniach podróżować za okólnymi biletami z redukcją taryfową od 20 do 25%. Istnieją książeczki okólne na Francję i zagranicę, wewnętrzne francuskie bilety okólne, bilety okólne wydawane przez każdą kolej oddzielnie, oraz tak zwane bilety kąpielowe. Który z tych typów okaże się korzystniejszym, może Pana poinformować którekolwiek biuro podróżnicze, któremu trzeba zakomunikować szczegóły, jakoto: czas trwania podróży, liczbę osób, oraz przybliżony czas przebywania w każdej miejscowości. Koleje hiszpańskie do Związku nie należą, lecz posiadają własny system tak zwanych książeczek kilometrycznych z większymi lub mniejszymi redukcjami taryfowymi.

*Dawnej Prenumeratorce.* Najszybsze połączenie między Warszawą i Meranem jest następujące: Odjazd z Warszawy o 3.15 popołudniu, przyjazd na północny dworzec w Wiedniu o 6.20 rano, odjazd z południowego dworca tamże o 7.25 rano, przyjazd do Meranu tego samego dnia o 10.55 wieczorem; trwanie podróży około 32 godzin. W kierunku odwrotnym: odjazd z Meranu o 5.10 rano, przyjazd na południowy dworzec w Wiedniu o 8.27 wieczór, odjazd z północnego dworca tamże o 9.55 wieczór, przyjazd do Warszawy o 1.40 popołudniu; Koszt biletu z Warszawy do Meranu i z powrotem, z terminem dwumiesięcznym, wynosi 84 ruble 65 kop.

*Kapitanowi M. O.* Życzy Pan sobie dojechać do Londynu w następujących warunkach: a) przebyć w drodze tylko jedną noc, b) przepędzić tę noc w sypialnym wagonie i c) mieć jaknajkrótszą przeprawę przez morze. Tym warunkom odpowiada tylko następująca kombinacja: Odjazd z Warszawy o 6.05 rano, przyjazd do Torunia o 11.55 przedpołudniem, gdzie ma miejsce rewizya i zmiana pociągu. Odjazd z Torunia o 12.38 popołudniu, przyjazd do Berlina na dworzec Friedrichstrasse o 7.27 wieczór. Odjazd z tegoż dworca sypialnym wagonem o 9.41 wieczór, przyjazd do Kolonii o 7.40 rano, gdzie należy przesiąść się do bezpośredniego wagonu Kolonia-Boulogne. Odjazd z Kolonii o 7.56 rano, jadąc na Jeumont-La Madelaine (Lille), przyjeżdża się do Calais o 3.36 popołudniu, gdzie należy przesiąść się na statek. Odjazd z Calais o 3.45, przyjazd do Dowru o 4.45 popołudniu. Tamże rewizya celna i dalsza podróż koleją. Odjazd o 5.20 popołudniu i przyjazd na dworzec Victoria w Londynie o 7.10 wieczorem. Trwanie podróży około 37 godzin, a koszt przejazdu, licząc bilet

oficerski z Warszawy do Aleksandrowa, drugą klasą koleją i pierwszą klasą statkiem, oraz opłatę za sypialne miejsce z Berlina do Kolonii, wyniesie rubli 58.

*T. Sch.* Maj nie jest odpowiednim miesiącem do zwiedzania górskich okolic Szwajcaryi, gdyż śniegi leżą jeszcze zbyt nisko. Dla krótkiej wycieczki w Szwajcaryi, z przejazdem dwustronnym przez Wiedeń, polecamy następujący szlak: Warszawa-Granica - Wiedeń - Innsbruck - Zurich - Lucerna - Brienzen - Interlaken - Thun - Bern - Zurich - Lindau - Monachium - Salzburg - Wiedeń - Granica - Warszawa. Koszt takiego okólnego biletu III klasy wynosi rb. 59 kop. 80.

*Turyscie ciekawemu z prowincyi.* Koszt przejazdu w III klasie na wskazanych dystansach wynosi: 1) rb. 12.50, 2) rb. 9.15, 3) rb. 4.90, 4) rb. 19.20, 5) rb. 22.50 i rb. 25.50. Powrotne bilety 60 ciodniowe z Warszawy III kl. do Zakopanego rb. 20.40, do Tryestu rb. 48.90. Bilety te ważne są na pospieszne pociągi.

*Z. K.* Koszt przejazdu III-klasą z Warszawy do Paryża w pociągach pospiesznych wynosi rb. 29 kop. 70. Należy wyjechać z Warszawy o 4.35 popołudniu, przybywa się na dworzec Friedrichstrasse w Berlinie o 6.15 rano. Odjazd z Potsdamskiego dworca w Berlinie, w bezpośrednim paryskim wagonie o 1 popołudniu, przyjazd do Paryża o 8.55 rano. Między Warszawą i Berlinem nieunikniona jedna zmiana pociągu a mianowicie w Aleksandrowie.

*Panu M. K.* Okólny bilet II klasą z terminem 60-cio dniowym Warszawa - Granica - Wiedeń - Passau - Norymberga - Würzburg - Kissingen - Würzburg - Norymberga - Drezno - Wrocław - Sosnowiec - Warszawa kosztuje rb. 79. — Rozkładów jazdy podać Panu nie możemy, nie wiedząc, gdzie Pan po drodze zatrzymać się zamierza. Z dobrych a niezbyt drogich hoteli w Kissingen polecamy Kurhaus Pension Moser. Polscy lekarze ordynują zazwyczaj w Kissingen; nazwisk dowie się Pan na miejscu.

*Pani M. Komarowej.* W Warszawie składu podobnego niema; w Krakowie u Zdąnowicza w hotelu Saskim (niewielki wybór), w Wiedniu firma Goldmann i Salatsch, Michaeler Platz (duży wybór).

*B. C.* Przejazd w III klasie z Podwołoczysk do Antwerpii kosztować będzie rb. 25 kop. 50. Przeprawa z Antwerpii do Nowego Jorku II-klasą wraz z utrzymaniem od rb. 108 do rb. 123 — zależnie od statku i kajuty. Parowce odpływają z Antwerpii co sobota. Taki sam przejazd III kl. Podwołoczyska - Hamburg kosztuje rb. 17.15, a przeprawa z Hamburga do Nowego Jorku tyle co i z Antwerpii. Odjazdy z Hamburga co czwartek.





## Dr. St. BENEDYKT KWIATKOWSKI

b. I asystent Klin. Lek. Uniw. Jag., Ord. w chorobach: **serca, przemiany materji i trawienia.** Od 1 maja do 1-go października w **MARIENBADZIE**, Haus „Hamburg“, od 1 października do 1 maja w **MERANIE** Haus „Venosta“.



# DREZNO

## Grand Hotel „Union”.

Hotel I-go rzędu. — Położenie niezrównane. Ceny umiarkowane. — Najnowszy komfort. — Uczęszczany przez Polaków.

A. BECKER, właściciel.

## Odjazdy statków z Tryestu:

### Austriacki Lloyd

Linia pośpieszna do Bombayu, (Port Said, Suez, Aden) . . . . .  
 Bombay, „Colombo, Madras) . . . . .  
 Linia chińska do Shangaju, Port Said, Suez, Aden, Colom-  
 bo, Singapore, Hongkong, Shangaj) . . . . .  
 Linia japońska do Kobe, (jak powyżej, a następnie Yoko-  
 hama) . . . . .  
 Linia pośpieszna do Egiptu (Brindisi, Alexandria) . . . . .  
 Linia syryjska, (Alexandrya, Port Said, Jaffa, Kaifa, Bejrut,  
 Mersyna) . . . . .  
 Linia pośpieszna do Konstantynopola, (Korfu, Patras, Pireus).  
 Linia pośpieszna Dalmacka, (Pola Lussinpiccolo, Zara, Spa-  
 lato, Gravosa, Cattaro) . . . . .  
 Linia do Wenecji . . . . .

1 i 16 każdego miesiąca.

12 i 20 „ „

4 „ „

10 „ „

co Niedziela.

co Wtorek.

„ „

we Wtorki, Czwartki i Sob. o 8t.  
 we Wtorki, Czwartki i Soboty  
 o północy.

### Austro-Americana

Linia do północnej Ameryki, (Patras, Palermo, Algier, No-  
 wy-York), . . . . .  
 Linia do południowej Ameryki, (Patras, Almeria, Las Pal-  
 mas albo Teneriffa, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos  
 Ayres). Statki tej linii zachodzą warunkowo do Neapolu, Barce-  
 lony i Malagi . . . . .

25 Maja; 8, 15 i 22 Czerwca;  
 6 i 27 Lipca.

30 Maja; 13 i 27 Czerwca;  
 i 25 Lipca.

# Nicea

## Astoria Hotel de Luxe,

pokoje z całodziennem utrzymaniem  
od 12 do 20 fr.