

Lwowska Naukowa Biblioteka im. W. Stefanyka NAN Ukrainy. Oddział Rękopisów.

Zespół (fond) 4.

Zbiór rękopisów Biblioteki Baworowskich

Dział (opys) 1

1007. Aleksander hr. Cetner. Myśli o założeniu przez akcie żelaznej kolei w Galicji (pisane w Podkamieniu, maj 1844, drukowane tegoż roku).

*STRONY NIEZAPISANE NIE ZOSTAŁY ZDIGITALIZOWANE*

ЛЬВІВСЬКА НАУКОВА БІБЛІОТЕКА ім.  
В. СТЕФАНИКА НАН УКРАЇНИ

ВІДДІЛ РУКОПИСІВ

ФОНД 4 (Бав.)


ОПИС 1

ОД. ЗБ. 1007



XIV.

Broszura ta. Drukowana jest w r. 1844,  
To jest odpis rękopisu: pryncypałego  
O. Katalog mojej Biblioteki: druko-  
wany we Lwowie r. 1852. na stron.  
4. i 83 do L. 974.

Alex. Sabou  


V 522

Alexandra Hrabi Cetnera

Mysli

o założeniu przez akcie żelaznej kolei  
w Galicji.

Leci, leci, wiek twój z tobą leci!

Pierwszy pomysł założenia drogi żelaznej w Galicji należy  
 się dostojnym stanom tego królestwa. Ono po prostu  
 dobrem zagranem, jeszcze w roku 1842 zajęty się gorli-  
 wie wysledzeniem powodów, okazaniem nieodrownej po-  
 treby i przedstawieniem najwyższemu rządowi sposobów  
 wykonania tego wielkiego środka komunikacyjnego. Wła-  
 śnie podówczas bawilem za granicą, a powyższy wie-  
 domości o wyszłem z druku sprawozdanie komisji prze-  
 sejmu wyznaczony do wypracowania projektu kolei że-  
 laznej w Galicji, z własnej ciekawości, nie mniej w chęci  
 przytoczenia się za powrotem moim choć oremkolwiek  
 do wspólnej pomysłowości kraju, czas w cudzych krajach  
 spędzony poświęciłem bliższemu obeznaniu się z tym no-  
 wym postępem przemysłu. Przejechałem prawie wszystkie  
 koleje niemieckie, poznałem całą sieć dróg żelaznych  
 belgijskich, i nie mogłem, blisko już będąc, nie korzystać  
 ze sposobności odwiedzenia Anglii, skąd do Paryża na  
 dłuższy pobyt wróciwszy, nie tylko pilnie czytałem pi-  
 sma w tej mierze wydane, ale korzystałem z wykładów  
 publicznie nauk ekonomicznych przez sławnego  
 Michała Chevalier, z którym procz tego starałem się

prywatnie rozmawiać w przedmiocie kolei żelaznych.

Kilka uwag ztąd odniesionych poddaję pod  
rozważę publiczności, nie w celu autorstwa - do czego  
wzruscy już teraz rozstrząsali sobie prawo - lecz jedynie  
w chęci przysłużenia się memu krajowi. Dla  
mnie dosyć jeżeli ogół z tym przedmiotem, właśnie  
na czasie będącym a nieskończenie ważnym zarzą-  
dkiem, jeżeli jedyny środek obudzenia u nas pre-  
myślu i handlu, z interesem powszechnym niejako po-  
łączone, jeżeli do przyspieszenia tyle pożytecznego dla Ga-  
licji przedsięwzięcia mojem piśmem przyczynić się  
zdołam!

Pisałem w Podkaminie, w maju 1844 roku.

Alexander Książka Cetner.

## I.

S. 1. Dobry byt jest teraz celem każdego: jest to dźwignia podnosząca wartość człowieka. Od pięćdziesięciu lat wszystko się wkoło nas zmieniło, nawet miłość własna narodów. Historycy i ziemiopisowicze mieli dotąd Francuzów za wielki naród; dzisiaj nie sama tylko wojenna stawia kładzie się w pierwszym rzędzie; już nie męstwo, ani odwaga wielki oznaczają naród; już nie ten co będzie miał najwięcej konnicy i piechoty i dział, jednym słowem wojsko najlepiej wyćwiczone i najodważniejsze, ale naród wielki jest ten, którego spójność jednomyślna najlepszymi służy się rządzeniami; taki naród nie będzie nigdy zwyciężonym. Tak! jest to nowy duch, jest to nowa epoka! Wszystko się zmieniło aż do stawy, owego bodźca świątyni i pracowitych ludzi! Odkrycie nowego pokładu węgli kamiennych więcej dziś cenimy, niż wznieść warowni lub opasanie miasta murem. Minister, któryby wynalazł sposób połączenia Londynu z Paryżem za pomocą żelaznej kolei, większą zjednatby sobie stawę, niżeli wódz co wygrał bitwę. Gdyby droga żelazna była już zatorzona z Madrytu do Paryża, z Paryża do Berlina, z Berlina do Wiednia, z Wiednia do Petersburga lub Moskwy, pokój w Europie byłby stąty i pewny, byłby świętany! a droga taka nie stałaby więcej pożytku i mniejby kosztowała, niż mozolne prowadzenie armii z Madrytu do Moskwy i mieliby więcej

więcej skutków dla ludkości. Tych wszystkich odmian para stała się  
główną i najdzielniejszą przyczyną.

§ 2. Rządy mają prawo wypowiedzenia wojny, stuszną więc aby  
prawa czyli zadania pokoju od nich zawisły. Oneto od wszelkich  
przedsięwzięć nie powinny się usuwać, ani przedsięwziąć przemy-  
stowych w kolebce przytłumiać. Narody więc rząd, troskliwy o  
dobro kraju, wspiera cywilizację i jej błogie skutki, wydzwające  
czynnie na dzieta powszechne, zwłaszcza że dzisiaj ludz się za  
pokojem równie czynnym jak dzielnym, dającym rekompensację cywili-  
zacji i dobrego bytu. Cywilizacja bowiem tam tylko rozszerza  
się szybko i pożytecznie, gdzie jest kierowana przez najwyższą  
władzę: bez jej pomocy będzie ona niepewnym owocem następ-  
stwa wieków. Gdy światła władza krajowa chce światła i prze-  
mysłu, wszystko dla niej pojednie a taternością i niby siłą różnaki  
czarodziejskiej otrzymują się najchwalebniejsze skutki. Skierowa-  
nie na dobre drogi owych przemystowych w narodzie chęci i dążeń  
powinno być postannictwem każdego opiekuńczego rządu, stuszną  
więc ażeby sam na czele takowych stanął i ruch społeczny utrzymał.  
Sukcizto są zadania, stanowiące dzisiaj najgłówniejszy interes rządów,  
potrzebujących pokoju, lub też lubiących go? Oto te trzy: 1.) Szkoły  
publiczne. 2.) Banki i kredytowe zakłady. 3.) Drogi komunikacyjne  
wielkie. Z tych trzech głównych zadań moralnych chce zastanowić  
uwagę czytelników nad ostatniem, a mianowicie nad upowszechnieniem  
drog



drog komunikacyjnych wielkich, czyli tak zwanych kolei żelaznych.

- S. 3. Wynalazek kolei żelaznych, tego olbrzymiego, świat w rozumie-  
nie uprawiającego środka komunikacyjnego, w niektórych krajach  
został okupiony wstrząśnięciem społeczeńskich stosunków aż do  
swych posad. W jednym państwie austriackiem, które niedoza-  
szy podobnych przesileni, cieszy się skutkami onych, podaniem rzą-  
dowej ręki założenie dróg żelaznych dobroczynnie dokonane i bez  
narazienia na niepewności pomyslnym skutkiem uwieńczone zostało.
- S. 4. W wielkich przedsięwzięciach interes osobisty największym jest  
bodźcem, najpierwszą podmiotą: onto wybiera przedsięwzięcie pry-  
watne, które samo własnym pomysłem, własnym nakładem wykona-  
je roboty publiczne. Wszystkie prawie większe przedsiębiorstwa wyko-  
nywają się przez ludzi do tego szczególnie usposobionych: bo czy się  
roboty robią rywattem, czy na wymiar, zawsze wykonanie ich,  
dozór i uznanie za dobre lub złe porucza się ludziom w tym za-  
wodzie biegłym. Wykonanie kolei żelaznych powierza się inżynierom.  
Przedsiębiorca jakiej publicznej roboty, jeżeli ma w niej własny  
swoją interes, starać się będzie aby sam najlepiej a oraz i najta-  
niej ją wykonał. Władz zamierzający sam dzieło przedsięwzięte  
uskutecznić, musi inżynierowi zaufać, dozór mu nad wszystkim  
oddadć, a wtedy wierność i uczciwość jego wszystko rozstrzyga; od  
niego zawisło dobre i trwałe wykonanie poruczonego przedsiębiorstwa.

bo jeżeli pomysłny skutek uwieńczy jego pracę, może mieć nadzieję, posunięcia się na wyższy stopień i hojnego wynadgródszenia. Inaczej rzecz się ma z inżynierami dziennie płatnymi, których własny interes nie jest ściśle połączony z interesem przedsięwziętej roboty; będą oni wykonywać ją źle i długo, będą czas tracić, aby mogli dłużej robić i znowu przerabiać: bo tak im zależy własny ich interes. Przedsiębiorcie prywatne nie ma tej złej strony: albowiem duszą jego jest interes własny, osobisty: Każdy dla siebie pracując, wszystko namyśli oblicza, stara się i tanio i dobrze i trwale robić, aby nie przerabiać. Wszyscy o tem są przekonani, że każde większe przedsiębiorstwo prywatne przemysłowe, polegające na rzetelności i uciążliwości pojedynczych osób, udziela w niem mających, dziela na publiczną moralność. Kiedy każde pierwsze otwarcie żelaznej kolei wszędzie chrząst święty odbiera, jak gdyby boskiej pomocy wzywato, tak i rządów bożna opieka w wykonaniu tych robot publicznych jest nieodwołalnie potrzebna!

§. 5. Towarzystwo przemysłowe akcjonaryjów samo zawiąduje swem przedsiębiorstwem; urzędnicy jego nie są wprawdzie publicznymi urzędnikami, jednakże również dobrze będą zachęceni, jeżeli zamiast stałej płacy będą mieć np. podwójny procent od akcji sobie zapewnionych, w miarę wyznaczonej im pensji: jest bowiem kupiecka zasada, że aby więcej sprzedawać, należy od sprzedawcy wyznaczyć procent dla czeladzi sklepowej. -

§. 6. Dzisiejsza spotaźność na całym świecie nie jest tyle co dawniej zamożna, od potrzeb codziennych mało jej zbywa, nie wiele też oszczędzić może. Podziały majątków zmniejszają ziemskie posiadłości, a że w Galicji nie ma majoratów, ani wielkich fortun, nie ma też i posiadaczy bogatych, którzyby mogli skutecznie stanąć na czele stowarzyszeń przemysłowych, lub sami wykonać jakie większe dzieło. W Anglii stowarzyszenia się powiodły: bo tam są wielkie majątki, a posiadacze tak bogaci, że jeden z nich (markiz Westminster) mógłby własnym kosztem drogi żelazne w całej Anglii wykonać. A gdzie są ludzie bogaci, z duchem przedsiębiorczym, tam tylko zaradki jednego potrzeba, aby przedsięwzięcie, prawie niepodobne do wykonania, do skutku doprowadzić. Wszakże i matemi siłami można osiągnąć wielki cel, ale trzeba zawiązać towarzystwo. Do tego potrzeba ludzi mających wrodzoną ochotę do przedsiębiorstw, ludzi, którzyby już z zasług, już z imienia i majątku zaszczytnie w kraju znani, pierwsi mogli dać z siebie przykład i zachętę.

§. 7. Przeciw stowarzyszeniom robiono różne zarzuty: najwainiejszym z tych jest ustanowienie zbyt wielkiej opłaty od przewozu osób i towarów: karidem albowiem towarzystwem kieruje własny jego interes, a ten sprzeciwia się zbyt wysokiej opłacie, która zmniejsza liczbę opłacających. Jarna jest rzecz, iż im mniejsza jest opłata, tem większy będzie dochód: bo więcej będzie współubieganiów.

§ 8. W tym celu każdy rząd, sprzyjający przedsiębiorstwu, usiłuje starać się winien o ułatwienie wywozu wyrobów i' ziemiopłodów krajowych: przez to bowiem wartości dóbr ziemskich powiększa się, konsumpcja produktów się zapewnia, miasta i' miasteczka stają się handlowiejszemi, dochody komunalne rosną, na miejscu drewnianych, walących się domów prędkiej porostają piękne murywane, a mienkaniec będzie bogatym, rząd zaś w tem swą korzyść znajdzie: podatki bowiem niestate, konsumcyjny i' akcyzowy więcej dochodu przyniosą, a zamiast ubogiego, będzie kraj mieć bogaty. Wszelkie towarzystwa przemysłowe sąto najlepsi, najprzychylniejsi poddani rządowi: bo ich wspólny interes na teraźniejszości oparty, wszelkim zmianom jest przeciwny; interes zbiorowy robi nową i' mocną podstawę rządowi. Nic więc nadto widoczniejszego, ażeby podobnych towarzystw powszechnych, rząd sam był naturalnym przewodnikiem!

§ 9. Powiedziałem wyżej (§ 8.) że ze wzrostem przemysłu moralne i' fizyczne sily rządu wrrastają, a dochody jego przez to powiększone, mogą wyrównać jego wydatkom. Ztąd wypływa, że zachęcenie do rozwiazania towarzystw przemysłowych od rządu wychodzić powinno, zwłaszcza w tych krajach, gdzie ich nie ma, gdzie dotąd nie było jeszcze żadnego stowarzyszenia akcjonaryjnych, gdzie jeszcze dzisiaj panują w tej mierze grube przesady, gdzie sam charakter narodowy zdaje się być temu przeciwny, gdzie jeszcze nie poznano  
dobrych

dobrych skutków podobnych zjednoczeń, gdzie wreszcie niektóre próby  
 zawodu doznały, gdzie zaufanie publiczne zawsze podkopano!  
 Sprawiedliwa i trafna uwaga zrobił już Humboldt, że myśł opie-  
 rająca się stowarzyszeniom pojawia się na początku i przy końcu  
 każdego narodu!

II.

§ 10. Przejdźmy teraz pokrótce to co już dotąd zrobiono dla pre-  
 miowych przedsiębiorstw w obcych krajach: przykład w handlo-  
 wym zawodzie jest wyszkiem, idzie tu tylko o zastawienie do-  
 świadczeń gorze indyjskiej zrobionych! Drogi żelazne w Belgii rząd  
 sam buduje; zaczął on je zakładać w roku 1835, a w przyszłym  
 1845 roku ma one całkiem ukończyć. Sieć ta krzyżujących się  
 kolei żelaznych wynosi 563 kilometrów\*) czyli 93 mil niemieckich;  
 nadto każda droga opatrzona jest podwójną koleją; procent od  
 nich równa się każdemu kapitałowi ulokowanemu. Drogi więc  
 w Belgii powstały same z siebie i jakby nic nie kosztowały; są  
 one dla podróżnych najtańsze na całym świecie: ponieważ przy  
 bardzo szybkiej jeździe, opłata na milę od osoby zaledwie 6 fr.  
 m. k. wynosi; atąd i tańszy przewóz towarów, ceny ich znacznie  
 zniża, odbył na nie jest większy: bo każdy może więcej kupić.  
 Rachunek zrobiony okazał zysku na orasie  $\frac{3}{5}$ , oszczędzenia kosztów  
 $\frac{2}{3}$  a zysku na transporcie  $\frac{1}{3}$ .

\*) kilometr = 8,534311 mil polskich, a 6,667 mil niemieckich.

S. 11. Anglia sama posiada 3600 kilometrów czyli 600 tysięcy mil geograficznych kolei żelaznych, a to na powierzchni 3120 myriametrów \*) czworobocznych i 27,000,000 ludności; do których drugą Włochy w 1/4 częściach należy. Rząd angielski miał zamiar zbudować kolej żelazną w Irlandii, lecz oprócz przestrzeni z Kingstona do Dublina, skończyło się na samych chaciech. Mójmy nadzieję że Galicja nie podzieli losu tego kraju, do którego z wielu miar ma podobieństwo: osobliwie stan rolników irlandzkich nie wiele się różni od naszych: domy włościan, ich wstręt do pracy, niedbalsi o dobry byt, pewien starym wrodzony, wszelkim ulepszeniom szkodziły, nawet natęga do pijanstwa, wyjąwszy jedno, że charakter tutejszego włościanina jest łagodniejszy i mniej mściwy, gdy przeciwnie w Irlandii zabójstwa panów często się ponawiają. Ale wróćmy do naszych postreżeń w innych częściach świata!

\*) Myriametr = 10000 metrom czyli 20000 tokiom wiedeńskim.

S. 12. We Francji duch stowarzyszeń przemysłowych jest silny; tam gdy chcą wielkie pomysły do skutku przynieść, biorą wzory wielkiego zakroju. Francja uchwaliła w roku 1844 pięć dróg żelaznych, rozchodzących się w różnych kierunkach z Paryża, i corok na to 50 milionów franków (20 milionów str. m. k.) wyłatać, zastawując przytem wolność prywatnym kompaniom robienia żelaznych kolei górné rechea. Sioc' krążyjących się dróg

7

drog żelaznych zaprojektowanych ma mieć 400 mil niemieckich, chociaż tam jedna mila kosztuje 720 000 złr. m. k. Roku 1845 było ukończonych lub rozpoczętych kolei żelaznych 1755 kilometrów czyli 291 mil niemieckich na 34 miliony ludności. — Jeżeli na inne kraje zechcemy rzucić okiem, przekonamy się dowodnie, że rządy same te pożyteczne dzieła wykonywują: bo teraz drogi żelazne robić kapitałami rządowymi, jeżeli tylko strony i zwycięzcy dają procent, nie nazywa się wydatkiem, ale owzem otworem i zamiarzeniem do wzbogacenia kraju.

5. 13. Król cesarski austriacki ogłoszeniem swym z roku 1841 postanowił zrobić linię komunikacyjną, wiodącą prawie od granicy Polski aż do Bawaryi, a łączącą Tryest przez Pragę z Dreznem i Hamburgiem. Pomysł ten jest piękny, i nie skonczenie ważny! nimto Austria stanęwszy na orle ruchu i postępu przemysłowego, świat cały zdumiała. Mamy z Wiednia do Lejpnika mil 29 kolei żelaznej, zwanej północną Ferdynanda, która jeszcze w bieżącym roku o dwieście mil ma się przedłużyć ku samej granicy pruskiej do Oderberga. Jest także jeszcze inna kolej żelazna z Wiednia do Glognic, w kierunku do Tryestu, a te obie drogi zainicjowały towarzystwa akcyjnych. Dalej z Mediolanu do Mentry, z Werony do Wenecji towarzystwo na akcie przedo 60 mil drogi żelaznej wykonało;  
akcie

akcie tych towarzystw stoją 20, 30 i 40 nad sta irniennej swej  
wartości. W protokole ogólnego zgromadzenia się akcjonarzy  
północnej kolei Ferdynanda, dnia 12 grudnia 1843 roku odbytego,  
znajdują się miejsca dla naszego projektu nader ważne: gdzie powie-  
dziano "że dopiero od chwili gdy doprowadzono kolej tę do Lejpniku,  
i tym sposobem główny gościniec galicyjski osiągnięto, nastąpił  
pomysłny obrót w ulepszeniu tej najbliższej nas kolei tak pod  
względem przejeżdżających, jako też i przewozu towarów: bo według  
urzędowych wykazów stacja Lejpnik za przewidzenie 37 866 osób  
i 544 242 cetrarów towarów, w jednym roku, od 1 listopada 1842  
do 31 października 1843, uczyta bruto dochodu 381 296 złr. 36  
kr. m. k. i że od tego czasu ogólny dochód całej rozporządzonej kolei o  
20 000 do 25 000 złr. m. k. w każdym miesiącu więcej wynosi, ni-  
żeli w odpowiednich miesiącach poprzedzającego roku, gdy droga  
ta tylko do Prerau dochodziła." Dalej powiedziano "że termin  
dokonczenia kolei północnej Ferdynanda najwyżej nad dekretem  
z d. 2 listopada 1843 do lat 10<sup>ciu</sup> przeciągnąć raczył, z tem jed-  
nakże zastrzeżeniem, że rząd może tę linię, gdy wna to za need  
potrzebną, swoim kosztem jako drogę rządową i przed upłynieniem  
dziesięcioletniego terminu dokonać." Te tak przeważne okoli-  
czności już same jedne rokują dobry skutek naszemu projektowi,  
zwłaszcza że na stanowy projekt z r. 1842 nastąpiła najwyższa od-  
powiedź, iż rząd innymi potrzebniejszymi kolejami zajęty, teraz w

Galicii



w Galicji zakładania drogi żelaznej przedsiębrać nie może.

§. 14. Rossya świeżym ukazem postanowiła dwie swoje stolicy Petersburg i Moskwa. potężyć za pomocą kolei żelaznej; prócz tego ma żelazną kolej 26 wiorst długą z Petersburga do Carskiego-sioła, zupełnie już ukończoną. N. Cesarz Nikołaj d. 7 stycznia 1839 porwolił w królestwie polskiem na budowę drogi żelaznej z Warszawą do granicy austryackiej, i od kapitału nakładowego 21 000 000 r. pol. gwarantował 4%, dopóki akcie z dodatkiem 10% dywidendy umorzone nie będą, wtedy droga ta stanie się własnością rządu polskiego. Towarzystwo akcjonaryjów drogi tej powstało r. 1838 w listopadzie w Warszawie zawiazane, a na początku następnego roku potwierdzone, dotąd, prócz porozumienia, które ma być na dokonaniu, nic nie zrobiono i dotychczas jest w stanie biernym. Królestwo polskie można łatwo porównać z królestwem Galicji, tak pod względem własności, jako też co do produkcji ziemiopłodów i przemysłowości. Z tego porównania pokazuje się, że w Galicji mamy więcej widoków dla drogi żelaznej: po nieważ u nas najwięcej łatwości pasportów, w królestwie polskiem wielka trudność, w Rossyi zaś wysoka taxa od osoby za pasport; to uciążliwianie nie pomniara, a nawet pojąć nie można kto tą drogą jechać będzie! Nasza stolica, nasza dajność jest ku zachodowi i ku południowi wraz z interesami kraju, tam zaś centralizacja, najwyższa władza jest w stronie pracojnej.

My

My wszystkie artykuły przemysłowe z Lejpnika prowadzimy, w kró-  
lestwie polskiem wszystkie te artykuły są lub zakazane lub wiel-  
kiem ctem obciążone. My do Wiednia żadnych komor ani  
straty czasu nie mamy; tam zaś na komorach i wizowaniach  
paszportów drogi czas musiałby się tracić. Zatem tamta kolej  
zielarna ani co do uciążliwosci, ani co do przewozu towarów  
ani szybkości jazdy zysków nie obiecuje. Co do handlu zbożem, to  
ten będąc bliżej Wisły, do Gdańska koleji zielarnej nie potrzebuje, ani  
ta konkurencji tańszego przewozu wodnego nie wytrzyma. Han-  
dlu wotowego w Polsce nie ma. Wywóz węgla, idąc z różnych  
stron kraju do Wrocławia, i przywóz soli z Galicji daby wpra-  
wdzie zatrudnienie koleji warszawskiej, ale forma kraju pra-  
wie ciworoboczną utrudza wszelki dowóz do kolei, nie ściąg-  
jąc go ku sobie niby jednym ciągiem. Obliczony kapitał nakła-  
dowy 21,000,000 zł. pol. dość równa się obliczeniu naszemu 6,600,000.  
zł. reni. srebrem ode Lwowa do Bochni. Tu nam rokują do-  
bry skutek to, że towarzystwo akcyjnych kolei północnej  
Ferdynanda, bez żadnej gwarancji kolej tę do Oderbergu wy-  
konało, i o 10-letnie przedsięwzięcie względem pociągnięcia  
jej ani do Bochni prosiło. Nawet założenie krakowskiej kolei  
zielarnej do granicy Śląska pruskiego nie wroży dla naszej kolei  
tych skutków: bo te dwie drogi z naszą się schodzą.

5. 15 Senat rządzący miasta Krakowa wydał w roku bieżącym przy-  
wilej

wiley kompanii bankierów wrocławskich na założenie kolei żelaznej od miasta Krakowa wzdłuż całego kraju do granicy Śląska pruskiego. Kolej ta w trzech częściach ma być dokonana i otwarta, w bieżącym zaś roku doprowadzona do Wrasowic, to jest w jednej trzeciej części. Kompania stoyła kaucji 100000 talarów. Jedna akcja kosztuje 100 talarów. Bankierowie krakowscy wzięli akcji za 400000 talarów, Senat zaś zostawił dla swych obywateli 1000 akcji, resztę rozegrali bankierowie wrocławscy. Tym sposobem pokryte są koszty budowy kolei żelaznej krakowskiej i byt jej zapewniony.

5. 16. W Prusach bieżą żelazna kolej z Lipska i Magdeburga do Berlina, skąd wzięte są ze Szrecinem, Frankfurtem, w nadkrci zaś z Ebersfeldem, Kolonia, Alwisgrancem i Litzichem. Z listu pruskiego ponia na dworze wiedeńskim pana Lamtza, do dyrekcji kolei północnej Ferdynanda, dowiadujemy się, że między Berlinem a Oderbergiem 22 mil drogi żelaznej już jest ukończonych, i że za dwa lata od 12 listopada 1843 z Oderberga do Berlina droga żelazna całkiem będzie skończona. W wielkiem <sup>ms.</sup> dzigwie poznańskim budowanie drogi żelaznej z Poznania do Frankfurtu już jest zatwierdzone; ma ona być długa 24 mil. W roku 1842 zaczęto myśleć o założeniu kolei wielkopolskiej i wynalezieniu środków do uskuteczenia tego ważnego przedsięwzięcia. Chciano aby

miasta

miasta złożyły zaraz milion talarów w kupnie akcji, właściciele  
 ziemi aby też za jeden milion, a kupcy za trzeci milion akcji  
 wzięli; że zaś cała budowa kolei miała kosztować siedm mi-  
 lionów talarów, rozumiano więc że rozbranie akcji za te  
 trzy miliony talarów zachęci zagranicznych do przystąpienia  
 do tego dzieła. Wszakże żądano od Sejmu poznańskiego za-  
 pewnienia 4%. Pan Nauman burmistrz miasta Poznania  
 i członek sejmu, potoczył niematę zastugi około kolei wielko-  
 polskiej; w wydanych przez siebie uwagach co do kolei żelaznej  
wielkiego księstwa Poznańskiego, usiłował obierać swych współ-  
 obywateli z ważnością tego projektu i wystawić im korzyści ja-  
 kie z wykonania onogo spłynęłyby na cały kraj. Powiada on  
 między innemi że gdy w księstwie jest 1,200,000 mieszkańców,  
 co robi 200 000 ojców rodzin, przypuszczając że 2/3 części tychże  
 nie sechce mieć udziału w przedsięwzięciu, bierze tylko 70 000  
 ojców rodzin, z których

10000	po	200	talarów	=	2 000 000	talarów
10000	po	100	„	=	1 000 000	„
10000	po	50	„	=	500 000	„
20000	po	20	„	=	400 000	„
20000	po	10	„	=	200 000	„

razem 4 100 000 talarów czyli 6 150 000 złr.  
 srebrem obrócić mogłoby na kupienie akcji. Ta summa wystarcza  
 na wystawienie kolei żelaznej z Poznania do Frankfurtu nad Odry,  
 zwanym

zwarzywszy że powierzchnia ziemi nie przedstawia trudności, że dzienna robocizna jest tamia, że drzewo bliskie wszędzie i nie drogie, że wtasciwciele ustąpiłyby gruntu pod kolej bezpłatnie, wyrachowana summa 300000 złr. srebr. na jedną milę kontów, mogłaby być zmniejszona o  $\frac{1}{4}$  części. Pan Nauman proponował także Stanom gwarancję 4%. Na kolej żelazną między Szecinem a Berlinem rząd pruski wziął za pół miliona akcji. Mila drogi tej kosztuje 240000 złr. srebrem: jest ona szeroka tylko na 14 stóp i jest pojedynczą, gdy inne koleje podwójne mają 42 stóp szerokości.

5. 17. W Bawaryi widzimy Monachium złączone koleją żelazną z Augsburgiem, Norymbergą z Altenburgiem i Lipskiem. W wielkiem księstwie Badeniskiem Heidelberg połączone z Mannheimem, Karlsruhe, Badbadenem i Koblencem. W Holandii Amsterdam złączony jest z Lejdą i Flagą. W księstwie Nassau-skim Frankfurt z Moguncją i Wisbadenem. W Saxonii kolej żelazna łączy Drezno przez Lipsk z Altenburgiem, tudzież z Baucen i Görlitz; ta ostatnia dopiero rozpoczęta.

5. 18. Pasza Egiptu chce zatorzyć kolej żelazną między Kairem a zatoką Suez; szyny do tej drogi są już zamówione w Anglii. Ale w Egipcie zanadto wiele jest trudności do zwałoczenia: brak wody, potrzebnej co mila do podsycania kółka; piasek niesiony wiatrem zasypywałby szyny położone: drobnutki ten piasek

sek, napełniający zawsze powietrze, z czasem narzbierający się w maszynie i muniący ją psuć, czego dowiadują, wszystkie tam znajdujące się po fabrykach maszyny para porwane, a nade wszystko wielki jest niedostatek paliwa w Egipcie. Wnelako najcelniejszy przykład dają z siebie Belgia i Ameryka północna.

S. 19. W Ameryce północnej obywatele przeszli się szczególniejszym sposobem myśla stowarzyszeń; potrafili oni ocenić należycie sposoby przedkij cywilizacji, przewidzieli przytę dobro, a niezrażając się żadnemi trudnościami, prawowitem patriotyzmem kierowani, kraj swój wznieśli na wysoki stopień doskonałości. Przemysł i publiczne roboty, tak obfite w skutki, tak brzemienne w szczęśliwe ulepszenia, wielkim tam podległy zmianom i zdziały że tak powiem rewolucji. Jeno w r. 1817 dnia 4 lipca, w rocznicę usamowolnienia swego, zjednoczone Stany Ameryki północnej, wszelkie trudności jedna po drugiej znosząc, nowy ten rodzaj dróg komunikacyjnych u siebie rozpoczęły. Przejdliny wkrótkości co w przeciągu lat 26 tam zrobiono. Jest w Ameryce dróg żelaznych 8 razy więcej niż we Francji, a półnawarta razy więcej niż w Anglii. Ameryka północna ma 6814 kilometrów czyli 1135 mil niemieckich kolei ukończonych, a 5750 kilometrów czyli 958 mil w robocie, które razem wzięte wynoszą ogromną przestrzeń 2093 mil niemieckich, co się równa diameter całej kuli ziemskiej. Drogi żelazne w

3.

11

w Anglii i we Francji razem pobierone, zaledwo tyle wynoszą, ile jest w Ameryce już ukończonych. Z tych 9/10 części rządy prowincjonalne same zrobiły. Na zaletę i porchwałę wielkiego tego kraju zjednoczeń wyrzec muszą, że wykonywując podobne dobrzymie pomysły, pojedyncze rządy jego ożywione były uczuciem braterskiej przyjaźni, stawy i prawdziwego patriotyzmu. Sponteczności amerykańska doszła już do tego stopnia doskonałości, że żadnego teraz nie potrzebuje wojska; jest to spokojne zjednoczenie 26 rządów. Każdy z nich gubernator nosi tytuł naczelnika siły zbrojnej lądowej i morskiej, nie mając ani wojska, ani marynarki; głównem tedy każdego z nich zatrudnieniem są banki, szkoly, kanały i żelazne koleje.

§. 20. Belgia zaś, królestwo zaledwo trzynastoletnie, bytło kraj przedtem bez jedności, naród bez narodowości; gówniejże miasta nieznaly się tylko z miśnasiek. pamistna jest np. miast Gentu i Brugii mienawiś, że kiedy pierwsze chiaty kopac kanał, taczacy je z morzem, drugie wychodilo z bronią w rżku i tę robote, niszczylo. Treba zatem bytło wynajdowac sposoby obudzenia wspólnego interesu, który to sprawid, iż sieć krzyżujacych się dróg żelaznych, już całkiem prawie ukończonych, wykonana zostala. Prynosi ona w ogólnosci taki procent, że za rok bedzie się równac zwyczajnemu kapitałowi lokowanemu; wkrótce więc bedzie

można

można powiedzieć, że belgijskie drogi żelazne daremnie przysły, i że się przyorymy do tego, iż kraj ten pierwaj podatkami przeciążony, znajduje się w fatalnym stanie płacenia ornych. Wszystkie złe wróżby, któremi rząd ten straszono, w niczem się nie sprawdziły, a kiedy Belgia na całym Ładzie Europy, w drogach żelaznych inne wyprzedziła kraje, przeto stosunkowo zarobiła na własną narodowość!

5. 21. Przucimy teraz okiem na otrzymane rezultaty kolei żelaznych w Niemczech, jako sąsiednim nam krajem. Najwięcej osób w jednym roku 1842 było przewiezionych:

1. na kolei żelaznej wiedeńsko-glognickiej . . . . .	1.179.245
2. " " " badeniskiej (z Karlsruhe do Heidelberga)	790.568
3. " " " taunusowych gór (z Frankfurtu do Wiesbadenu)	741.326
4. " " " północnej Ferdynanda (z Wiednia do Lejnika)	620.626
5. " " " saskiej (z Drezna do Lipska) . . . . .	404.326 osób

Największy zaś przewóz towarów był w r. 1842:

1. na kolei żelaznej północnej Ferdynanda . . . . .	cełnarów	1.728.817
2. " " " lipsko-magdeburiskiej . . . . .	"	1.494.735
3. " " " lipsko-dreźnieńskiej . . . . .	"	983.870.

Największy dochód przyniosły w jednym roku:

1. kolej północna Ferdynanda . . . . .	złr. sr.	1.885.515
2. " berlińsko-kötnenska . . . . .	" "	1.198.870



3. kolej magdebursko - lipska . . . . .	zfr. sr. 1,198,313
4. " lipsko - drezdeńska . . . . .	" " 1,045,906
5. " wiedeńska - glognicka . . . . .	" " 1,037,073.
6. " nadreńska . . . . .	" " 577,029.

Chcąc wiedzieć ile jedna mila na jeden dzien uczyniła do-  
chodu? taki rezultat w roku 1845 dają nam niemieckie ko-  
leje zelazne:

1. wiedeńska - glognicka . . . . .	284 fr. 13
2. berlińska - potsdamska . . . . .	238 . 66
3. magdebursko - lipska . . . . .	205 . 20
4. Dusseldorfsko - eberfeldska . . . . .	203 . 11
5. frankfurtsko - wisbadenska . . . . .	201 . 78
6. lipsko - drezdeńska . . . . .	184 . 88
7. norymbersko - furtska . . . . .	174 . 36.
8. berlińska - anhaltkottenska . . . . .	161 . 54
9. nadreńska . . . . .	137 . 47
10. berlińska - frankfurtska . . . . .	130 . 77.
11. polnocna Ferdynanda . . . . .	128 . 09
12. lipsko - altenburska . . . . .	113 . 50
13. monachijsko - augsburska . . . . .	99 . 45
14. hambursko - bergerdorfska . . . . .	97 . 09
15. badenska (z Karlsruhe do Heidelberga) . . . . .	92 . 45
16. lincko - gmundska . . . . .	84 . 24
17. magdebursko - halberstadska . . . . .	74 . 40
18. berlińska - szeczińska . . . . .	65 . 34.

19. lincko-budwajska . . . . .	60 fr. 56.
20. wroctawsko-opolska . . . . .	58 . 02.
21. wroctawsko-freiburska . . . . .	44. 88
22. w zisztoie brunzwoickiem . . . . .	44. 60.

Z tego widzimy że Niemcy mają 255 mil ukończonych dróg żelaznych, i że kolej północna Ferdynanda, którą mam projektem chce przedsięwziąć, jest czwarta kolej w Niemczech co do ilości osób rocznie podróżujących, a pierwszą w całym Niemczech co do przewozu towarów, wistych na cetnary; co zaś do przychodu na jedną milę i dzień obłożonego, jest ona jedenasta w rzędzie kolei niemieckich, których w ogóle jest 22. Pod względem zaś największego ogólnego dochodu, jest ona w szeregu niemieckich dróg żelaznych najpierwszą: przynosi na milę dziennie 128 fr. Przepuściwszy więc że na kolei burawsko-pochenskiej będzie tylko połowa tej cyfry, to jest 64 fr. na milę dziennie, to nawet kolej galicyjska miałaby większy dochód. Tej potroju ulepszenia możemy się tem bardziej spodziewać, że ze stacyi w Lejpniku, która jakosmy wyżej powiadzieli, tak wielki wpływ na dochody kolei północnej wywarła, wszystko prawie albo z Galiicji, albo do Galiicji podróżuje, lub towary przesyła. To jest także dobra wróżba dla naszego projektu.

III.

§. 22. Z każdym dniem opinia - ale ta która prawdziwie  
 Humacry zyczenie narodów - zdaje się coraz więcej przy-  
 chyłać je dla dróg żelaznych. Te drogi komunikacyjne są  
 lepiej niż w r. 1838 poznane, ich dogodność, ich potrzeba  
 tak dla jeżdzących jak dla towarów lepiej jest oceniona,  
 nawet zyski lub straty ich lepiej są obliczone. Stają się  
 one zatrudnieniem wyobraźni ludzi przemysłowych i czyn-  
 nych. Treba więc dążyć tu do przedsiębiorstwa i towarzystw  
 przemysłowych zachęcać i utrzymywać. Towarzystwo na  
 jakie zawiązane nie może nie uskutecznić zamierzonego  
 przez się dzieła, a jeżeli rząd pomocy mu swej nie odmówi,  
 dzieło to będzie wykonane dobrze i ile możności najtaniej.  
 Ale takie towarzystwo musi mieć przed wszystkiemi warunka-  
 mi pewien punkt oparcia się, aby sobie trwałą przynależność  
 zabezpieczyć mogło. Tym punktem oparcia się była dawniej  
 uprzywilejowana klasa czyli arystokracja i ludzie z wielkimi  
 majątkami, którzy tam byli w kraju, czem są drewna  
 nasienne w rozległym zrosbie. Nie masz ich dziś w Europie-  
 tych naturalnych podpor i obrońców królewskiego rządu - ażeby  
 ich zastąpić powinniśmy się starać rozdrobnione majątki  
 do jednego celu skupić, i tem powstający przemysł wspierać,  
 wielkie przedsiębiorstwa narodowe wykonywać. Nie jest ex  
 ceptio

urojenie

urojemie ów że tak rzeka sławkowy majątek, owa siła  
zbierna towarzystwo przemysłowych; ich to staraniem widzimy  
wykonane w Anglii doxy czyli tak zwane sadzawki; lasem  
masztów okryte, gdzie bogactwa całej kuli ziemskiej się zbierają;  
ich to dziełem są także kanaty i drogi żelazne 1135  
mil przeszło wynoszące; one to wykopy i ocmbrowały porty,  
one porabiały owe piękne i równe drogi wycinalne w różnych  
kierunkach całą Anglię przewyżające.

D. 23. Duch stowarzyszeń przemysłowych wszędzie się powoli roz-  
szerza, najobojętniejsze nawet narody do siebie pociągają; stąd nale-  
ży się wnioskować, iż jest niezbędnie potrzebny do podniesienia  
pomysłowości kraju, geograficznie zwłazora niekonystnie pró-  
żonego. Zachęcając mieszkańców do podobnych przedsięwzięć i  
stowarzyszeń przemysłowych, rząd krajowy najdzielniej dopomóż,  
jeżeli między swoją a administracją towarzystwa różnicy robić  
nie będzie, jeżeli temwi okazyjąc dobrą swoją wolę, odpowiedni  
i rezolucje spiesznie wydawać raczy: bo zwłoka w tym wzglę-  
dzie częstokroć na strata drogiego czasu naradza i postęp przed-  
sięwzięcia tamuje; jeżeli nakoniec mniej będzie troskliwy o  
usuwanie małych nadziej; pod pozorami że te wszędzie i w  
każdym czasie zdarzyć się mogą; gdy zaufa ludzkom: albowiem  
najlepszy sposób uczynić ludzi porciwem, jest wierzyć, że są niemi,  
albo tak sobie postępować jakby niemi byli. W wielkich przed-  
sięwzięciach

bierstwach narodowych wszelkie zyski i korzyści materialne z początku nie są widoczne, ale za to moralne i polityczne ich skutki kontrahacji są niezaprzeczane. Gdy projektowi kolei żelaznej w głąbi tych ostatnich odmówić nie można, słuszną oraz pocieszającą żywić możemy nadzieję, że rząd troskliwy o dobro kraju, takowy w drodze przedsiębiorstwa poprze, a bez narazania siebie na wielkie straty, przyczynionem się w części do skupienia funduszu piętędziesiątym wzmocni i ustali.

S. 24. W tem miejscu pokrótce przejdę nie razwadi przykłady różnych obcych krajów, w których rządy rozmaite towarzystwa przemysłowe na większy zakres wspierały. Uwolnienie od cła wchodowego pierwszych potrzeb dla kolei, jako to: szyn żelaznych; wielkich maszyn, było na najpierwszym względzie; żelazo więc w Ameryce północnej zostało od cła uwolnione. Tworzywny że na jedną łokcie wiedeński kolei podwójnej 100 funtów wychodzi, a więc na jedną milę czyli 12000 łokci, 12000 rotarów wyjdzie, zniemie cła od takiej masy żelaza, na 100000 złr. m. k. wynowży tego, wielką w wykonaniu kolei żelaznej stało się ulgą, zważając że w niektórych prowincjach Ameryki północnej wszystkie wydatki na jedną milę summa porównają w dwójnasób nie przechodzą. Gdy w innych krajach prawie wszystkie rządy cła to darowały, zdaje się być raczej słuszną prośbą nasamprzód wysokiego rządu, aby też koncesja, tak potrzebna towarzystwu akcjonaryjów

galijskiej

galicyjskiej kolei żelaznej; zrobić, zważywszy że szyny do dróg będąc pod względem fabrycznego wyrobu nowością, dla zachowania tegoż powinny być od cła wolne. Ale tego dowodzić nie potrzeba wiedząc że zarząd rządu naszego jest wszelkie początkowe wyroby rekodzielnicze od opłaty uwalniać. Wprawdzie rząd francuski nie upuścił cła wchodowego od żelaza, a huty krajowe nie tylko przez to uszczerbku nie doznały, ale owszem podniosły się nadzwyczaj; lecz tym sposobem dobro publiczne musiało ustąpić prywatnemu zarobkowi.

§. 25. W Anglii roku 1797 skarbową komisją bonów (bons de l'échiquier) zaciągnąwszy pożyczkę na cztery od sta, pożyczają ją półprocentem wyżej prywatnemu towarzystwu i innym takim przemysłowym przedsiębiorcom; z tego funduszu powstały w Anglii sławne kanały i porty. Byłto więc rodzaj zachęcenia, co później innym takim zakładom, jako to: Kasom oszczędności, bankom i t. p. na całym świecie stałym za przykład posłużyło.

§. 26. Rząd francuski pożyczając pieniądze przedsiębiorstwom kontentuje się małym a nawet mniejszym niżeli wszyscy inni procentem: i tak towarzystwu kolei żelaznej po prawym brzegu Sekwany do Wersalu pożyczyci cztery miliony franków na trzy procenta i z jednym na umorzenie kapitału; towarzystwo kolei żelaznej

żelaznej ze Strasburga do Bazylei prowadzącej otrzymało od  
 rządu trzyprocentową pożyczkę z tym wyjątkowym warunkiem,  
 że wtedy dopiero odbierze kapitał, gdy akcjonariusze cztery  
 procentu mieć będą. Towarzystwo drogi żelaznej z Paryża  
 do Ruan otrzymało 14 milionów franków na trzy od sta, z  
 obietnicą dodatku 4 milionów, jeżeli ją aż do Hawru docie-  
 gnie. Prócz tego rządy zwykły w treści pierwszych tatarów  
 nie brać żadnego procentu od summ pożyczonych.

§. 27. Jest jeszcze inny sposób zachęcenia we Francji, to jest: za-  
 pewnienie akcjonariuszom minimum 4 procentu, z umorzeniem  
 kapitału w latach 46. już w to pobioronem. Do tego myśli pro-  
 jekt mój zmierza. Celem więc niniejszego pisma — na które  
 postanowitem zwrócić uwagę światłego rządu i dostojnych sta-  
 now gabcyjjskich — jest zapewnienie tego minimum czyli gwaran-  
 cja stopy procentowej, do krajowego kredytu zastawiana. Onato  
 jedna sprawa najprędzej może, że na kolej żelazna, tak dla nas  
 potrzebną i pożyteczną, na której każdy właściciel ziemski, ka-  
 żdy niemal mieszkaniec kraju, mniej więcej zyska, nie będziemy  
 półwieku czekać. Ale dokonamy wmiód przeglądu zachęceń.

§. 28. Rząd królestwa pruskiego darował towarzystwu zarządzająca-  
 mu drogę żelazną z Berlina do Kötten 80000 talarów, a niebo-  
 szczny król pruski testamentem swoim odkazał półtora miliona  
 r. reńskich srebrem z własnego majątku owej kompanii, która  
 najpierw

najpierwsza złączy Ren z Berlinem czyli Eberfels z Magde-  
burgiem za pomocą żelaznej kolei.

Bawarski rząd także gwarantował cztery procentu mi-  
nimum akcjonaryuszom drogi żelaznej z Hof do Bambergu.

§. 29. Podobnie w Królestwie polskiem, jakśmy wyżej widzieli;  
ze strony rządu zapewniono akcjonaryuszom żelaznej drogi z  
Warszawy do granicy austriackiej, cztery procentu. W §. 82 ustaw  
tegoż towarzystwa czytamy " jeżeli z zamknięciem rocznych  
rachunków, czyste zyski nie wynoszą 4% od kapitału towarzy-  
stwa, dyrekcyja na zasadzie udzielonego przez rząd zarządzenia,  
wspólnie z komisarzem rządu przedstawi bankowi polskiemu  
stan swoich rachunków, dla pozyskania od komisii rządowej  
przychodów i skarbu summy potrzebnej do uzupełnienia zarządanego  
4% dochodu. Kolej warszawska ma się połączyć z północną Fer-  
dynandowską, która najwięcej w dawody z nami idzie, a  
która jeśli naszą wyprzedzi, wszystkie główne z Rosyą ko-  
munikacje do siebie przyciągnie.

§. 30. Panujący nam monarcha uznawszy także ważność i ko-  
rzyści dróg żelaznych, rozkazał w samej stolicy taką drogę bu-  
dować kosztem rządowym. Towarzystwo kolei północnej uzy-  
skato uwolnienie od cła. Uprawdnie kompania akcjonaryuszów  
drogi żelaznej z Wiednia do Glognic nie żądała żadnej pomocy  
od



od rządu, obadwa jednakże towarzystwa dobry interes zrobiły: albowiem akcje ich stoją  $116\frac{7}{8}$  i  $145\frac{7}{8}$  za sto, więc lepszego skutku trudno wymagać! Wszelako muszą tu zrobić uwagę, że do tego dobrego kursu papierów tych dróg przyczyniają się bliskość Stolicy, przedłużenie i ukończenie kolei królestwem rządowym: bo gdy ulepszenia podróżujących powiększą się, mogą sobie robić nadzieję, że z czasem rząd obie te koleje odkupi.

S. 31. Sardynijski rząd pozwolił na przedłużenie w swém państwie żelaznej kolei, idącej z Mediolanu do Wenecji, która w przyszłym 1845 roku będzie ukończona; przytem karał oznajmić przedsiębiorcom, że jeżeli tę drogę przez Turyn przedłużą, chce im gwarantować minimum 4 procenta.

S. 32. Zjednoczone stany Ameryki północnej przedstawiają nam wszystkie rodzaje zachęcen: północne prowincje przyjęły gwarantowanie minimum stopy procentowej, któryto sposób jest ze wszelkich miar najstosowniejszy i najmniej ofiar wymagający. Niektóre prowincje wydają nawet towarzystwom bonny, które sprzedają się na burzach; jest to rodzaj pożyczki na samejże kolei żelaznej hipotekowanej; wzięto onego w prowincji Massachusset (Massachusetts) na drogach między Bostonem a prowincją Ohio i rzeką Mississipi; koszt tej linii wynosi trzydzieści milionów franków. Rząd prowincji Najjork (New-York) sam wszystkie roboty wykonał, pożyczony prócz tego różnym towarzystwom 30 milionów franków;

z tych 16 milionów wzięto na połączenie prowincji Les grands lacs  
z Najjorkiem: koleje tamtych prowincji, zupełnie ukończone,  
wynoszą 718 kilometrów czyli 119 mil geograficznych. W Pen-  
sylvanii rząd wziął wszystkich znanych sposobów wsparcia  
i zachęty: gwarantował minimum stopy procentowej; podpi-  
sywał się jako zwyczajny akcjonariusz, wydawał bony na tychże  
samych kolejach hipotekowane i na giełdzie sprzedawane, a  
nawet odstąpił na rzecz towarzystwa rzeczonych zysku ze  
wszystkich loteryj, dopóki te nie były zmniejszone. W południo-  
wych prowincjach nie zaniedbano żadnych środków, a rządy  
należały do tych przedsięwzięć równo z każdym innym poje-  
dynczym akcjonariuszem. Ten sposób najskuteczniej zachęca  
innych do brania akcji, i jest przytem niejaka rekompensata,  
że dzieło rozpoczęte udać się może i zyski przynieść. Tak  
od towarzystwa kolei żelaznej z Baltimore do prowincji Ohio  
wziął rząd sam na siebie akcją  $\frac{3}{5}$  części; z Baltimore  
zaś do rzeki Mississipi ustatwiono akcjonariuszom po-  
zyczkę. To samo zrobiono w prowincji Karoliny. W Ohio  
rząd prowincjonalny sam wszystko wykonał. Drogi żelazne  
w Ameryce szybko się poszły krokiem i zdaje się że się  
stają modłą, tak dalece że w prowincji wyższej Kanady sam  
rząd przebrał niejako miarę przedsięwzięcia: bo chciał przez  
tego przez akcie zrobić kanał obok sławnego wodospadu Niagary,  
aby na nim statki z Ładunkiem przechodzić mogły, stąd wyjęwane  
jego przedsięwzięcia doznają zawodu.

IV.

S. 33. Teraz starajmy się wymiarować co jest lepszem dla rządów: czy ażeby same drogi żelazne budowały? czy zaś wykonanie ich akcjonaryuszom zostawić? Zakładanie dróg żelaznych polepszając ogólny byt kraju, tem samem korzystne jest dla każdego niemal mieszkańca; stuszną więc aby wszystkie klasy ludności, w miarę swej możności do tych robot należały i bezpośrednio lub pośrednio do nich się przyzniały. Jest to, można śmiało powiedzieć, rzędu z narodem szlub nierozrywany, jest to wspólne ubieganie się o podniesienie dobra publicznego.

S. 34. Z tego cośmy dotąd powiedzieli zdaje się że gwarancja czyli zaręczenie najniższej stopy procentowej (minimum) jest najstosowniejszym sposobem zachęcenia: gdyż najmniej kosztuje, a jeśli przedsiębiorstwo dobre i pewne, tedy wcale nic nie kosztuje, przeto przedkładam go do przyjęcia dostojnym stanom galicyjskim. Stany nie będą potrzebować wydawać żadnej gotowizny nagród dopóty, dopóki pewna część kolei żelaznej nie będzie urobiona, i na użytek publiczny otworzona. Wtedy dopiero munityby stany część zagwarantowanych procentów dopłacać, gdyby kolej żelazna zamiarowi i oczekiwaniu całkiem nie odpowiedziała, a dochody z niej niepokryły wydatków, co jest zupełnie niepodobnem, jak to dowodzą rachunki sprawozdania świętej komisji do żelaznej kolei

kolei galicyjskiej od stanów wyznaczonych. Przepuściwszy się przestrzenią ze Lwowa do Bochni sześć a najwyżej siedm milio-  
nów złr. srebrem wyniesie, toby stany w najgorszym razie, gdyby  
żadnego dochodu z tejże kolei nie było, musiały przyjąć na  
siebie rocznego wydatku najwyżej 270000 do 315000 złr. srebrem  
jako zaręczone minimum procentu  $3\frac{1}{2}\%$  a 1% na umorze-  
nie kapitału nakładowego. Byłby to najmniejszemu skutek  
przedsięwzięcia, ale oraz najniepodobniejsziny: ktoż bowiem mógłby  
się brać kiedy do wykonania rzeczy, któraby wcale nic nie była  
warta? i o której zamierzonym celu, ztym czy dobrym, z  
początku na mniejszej np. osmej części przestrzeni można się  
przekonać dostatecznie? Taka gwarancja, będąc najdziałniejszym  
środkiem do zainicjowania kolei żelaznej, stworzyłaby nadto nowy ra-  
chomy majątek w kraju.

§. 35. Galicja, z przyczyny teraźniejszego swego geograficznego  
położenia niekorzystnego i aby zabezpieczyć sobie pomysłową  
przyszłość, potrzebuje koniecznie żelaznej kolei, jako naj-  
przedszego środka komunikacyjnego: szerokość bowiem tego  
kraju nie wynosi nigdzie więcej nad 4-15 mil, a długość  
od Białej 54 mil do Lwowa wynosi, ztąd zaś do Kradów  
jest mil 14. Główne rzeki spławne galicyjskie, Dniestr,  
Bug, San i Wisła mają kierunek przeciwny interesowi tego  
kraju

kraju, przeciwny jego teraźniejszemu dążeniu na zachód. Pół  
 miliona mieszkańców nie będąc zatem od tej drogi odlegli,  
 mogą mieć Tawry w niej udział. To samo już robi niepodobnie-  
 stwo strat wielkich, ale biorąc miarę do innych krajów robię-  
 nam owszem nie małe korzyści. Prócz tego żelazna kolej nie  
 może nigdzie tańszym kosztem być wybudowana jak w Galicji,  
 gdzie i robotnik jest tani i materiały nie drogie: potrzeba wszakże  
 aby wykonanie jej było dobrze zarządzane; potrzeba nam wiele  
 oszczędzać i ręk i materiałów i niekoniecznie wszystko robić podług  
 wzorów zagranicznych. Moglibyśmy np. zamiast żelaznych szyn  
 próbować drewnianych belki; drzewa na całej przestrzeni można  
 łatwo i na wybor dostać. Takie belki czyi drewniane szyny  
 mogą trwać najmniej lat pięć, a jeśli będą preparowane po-  
 dług nowej metody pana Boucherie, kwasem pirrolignitowym  
 czyi octanem drzewnym żelaza, to potrwają nie równie dłużej.  
 Podobna kolej, zwieszana do pociągu kołami urządzona, byłaby  
 nie równie tańsza od żelaznej, a może równie dogodna co i sama.  
 Zastępcza tu figura przedstawia sposób zakładania kolei drewnianej.

§. 36. Gdy teraz powszechnie mówią o kolei atmosferycznej, uwarzam za rzecz stosowną napomknąć o niej w tem miejscu. Dyrektor linii między Chester a Holyhead (w Anglii) miał się układać z ministrem Pelelem względem pomocy ze strony rządu, na założenie kolei tak zwanej atmosferycznej czyli bezpowietrznej; żądał on 80000 funtów szterlingów, minister zaś dawał mu tylko 60000 funtów szterlingów czyli 60000 zł. m. k. Szyny tej kolei są wydrążone i przez wyciągnięcie z nich powietrza ciągną ciężary bez lokomotywów czyli parowozów. Jętko w każdym razie piękny pomysł, ale najużyteczniejszy w krajach górzystych, zatem dużo korzystniejszy. Taka kolej zrobiona jest z Kimstoun do Dublina przez inżynierów Stephenson i Bidder. Maja też być w Niemczech zaprowadzone. Na kolei atmosferycznej można dojść do wielkiej szybkości bez żadnego niebezpieczeństwa: ponieważ nie ma przypadku wykolejenia (erajment). Jeżeli koszt budowy i szyn pomnożę się na takiej drodze, zato koszt na sprawienie lokomotywów się zmniejszy; koszt przewozu będzie wynosić 1/100, który teraz wynosi często 4/100, osobliwie tam gdzie paliwo jest drogie, poręczość 1/30 części może być przejeżdżana z prędkością 6 mil. na godzinę bez żadnego niebezpieczeństwa. Leczwa przecież wątpię aby ten nowy wynalazek mógł być z korzyścią użyty w górnictwie: bo robota istotnie jest skomplikowana i droga, a nasz projekt oparty na oszczędności. \*)

\*) Obznajomiona wiadomości o tej kolei jest w Tygodniku roln. 1844. № 25.

5.  
19

§. 37. Galicji, krajowi wyłączenie rolniczemu, zbywano dotąd na wywozie ziemiopłodów w odleglejsze kraje: wywozu np. wiodki do Holandii, gdzie na nią wielki mógł być odbył, nie było prawie żadnego. Na Wisłę do Gdańska spławiano dotychczas najwięcej zboże i drewno, a handel ten zawisł od cen w Anglii nie zawsze wysokich, oprócz tego cały prawie znajduje się w rąku żydowskiem, przeto oparty jest na wysokich procentach. Gdy zaś, podług warnego pisma Antoniego Myślowskiego z Koropca, maza krajowi wemu dobrze zasturzonego, nowe otworzyły się widoki do zbycia naszych ziemiopłodów na Dniestrze do Odessy i morza czarnego za pomocą statków parowych, tedy kolej żelazna z Wiednia do Lwowa, a stąd do Dniestru byłaby niby jedną przedłużoną linią do samej prawie Odessy; przestrzeń zaś ta przeto 200 milowa, możnaby przebiec w przeciągu 6 godzin. Na tej linii znajdują się kamery rossyjskie, tamujące handel i wszelką przemysłowość, utrudniające podróżowanie, patrzące z zawieszoną na wyrost siadłob: cto bowiem natorzone przez rząd rossyjski od czterdzięci pręgi 30 kr. srebr. czeki z złote polskie, jest samo-władne i powinno się uważać jako cto wchodowe, zboże zaś galicyjskie, opierając się na prawie narodów, na wolności spławu rzek niegdys polskich, wreszcie na konwencjiach r. 1815 i 1818 w Wiedniu z tym rządem zawartych, przechodowe tylko cto opłacać powinno. Ale bezpośrednie zbliżenia się Galicji

Galicji do krajów bardziej przemysłowych, na zachód Europy  
potężnych, obiecuje dla niej nie równie większe korzyści: albowiem  
Lwów połączony koleją żelazną ze stolicą bogatą w pieniądze,  
byłby jak niegdyś Berno, o 25 godzin tylko od niej odległy,  
a Wiedeń, zbliżony do stolic prowincjonalnych, wszystkieby  
w sobie centralizował.

§. 38. System przeto gwarancji, jakkolwiek w krótkości wyłożony,  
nie jest mi do odrzucenia: dając byt przemysłowemu towarzy-  
stwu w Galicji, tem samym zapewniłoby blagą jej przyszłość:  
bo gdybyśmy mieli koleją żelazną, toby musiała być giełda  
we Lwowie ustanowiona, czego potrzeba już teraz czuć  
się daje; onabyto podniosła i ustaliła kurs papierów kraj-  
owych czyli listów narzyc zastawnych, onaby zmianę pieniężną  
żydom odebrata a bankierów od wysokich łaz i procentów  
odsuwaciała. System gwarancji, będąc najbardziej celain  
odpowiedny, miał także swoich przeciwników. We wszystkich  
prawie krajach robiono przeciw niemu zarzuty; rozbierano  
go przed siedmiu laty w izbach francuskich; między innymi  
mówiono tam że gwarancja trzyprocentowa z jednym amor-  
tyzacyjnym równa się każdej lokacji kapitału. Ale jak  
we Francji na cztery od sta, tak u nas stopę procentową mo-  
żnaby podnieść na  $4\frac{1}{2}\%$  od sta bez zwrotu: gdyż zważywszy  
wartość pieniężną i produktów w obu tych krajach, ta po-  
winna



winna się równać wartości procentów listów naszych zastawnych; niższej zaś stopy procentowej klasa nie można tak ze względu na większy procent z dóbr ziemskich, jako też przez wzgląd na ściąganie obcych kapitalistów do nas.

S. 39. Chcąc tę stopę procentową lepiej wymiarować, trzeba ją porównać z papierami <sup>Killyn</sup> rządów: francuskie <sup>Tu zostawic</sup> wiedeńskie <sup>ny wienne</sup> zatem metaliki <sup>prime na</sup>

wiedeńskie przedstawiają nam 4½ procentu. A że listy zastawne galicyjskie stoją 97½ za sto, można tedy przypuścić że akcie towarzystwa kolei żelaznej galicyjskiej z początku 90-95 za sto stac będą, może i więcej gdy krakowskie 108 za sto stoją. Mamy tego przykład na akciach północnej kolei Ferdynanda: z początku kurs ich był 55-75 poniżej sta. teraz zaś stoją 45 5/8 więcej sta.\*) Lecz sama hipoteka czyli pewność papierów publicznych nie jest jeszcze dostateczna: bo ten tylko papier jest dobry, który wszędzie i w każdym czasie można wymienić na bieżącą monetę. Ten konieczny warunek możności przedkiego mieniania wywiera wielki wpływ na wartości obiegowa papierów. Papiry na ziemskich majątkach hipotekowane podczas wojen mniej od rządowych spadają; lecz teraz wojen już niema, a towarzystwa akcjonaryjów i pożyczki przez Notarydów i innych

Bankierów

bankierów wszystkim prawie rządowi czynione, wojnom za-  
pobiegły. Akcje kolei żelaznej galicyjskiej nie mogą więcej  
stać nad 92½ za sto, a zatem o półprocentu mniej od meta-  
lików wiedeńskich; mniemana strata półprocentu na sto może  
być wynagrodzona przez dobrą na przyszłość dywidendę, wsta-  
szera że i tę nadzieję można sobie robić, iż rząd poznawszy  
lepszą korzyść tej linii, - o czem bynajmniej wątpić nie należy -  
kolej galicyjską odkupi. Gdyby zaś ta kolej, na całej ramienio-  
wej linii wykonana, nie przynosiła żadnego dochodu - co zno-  
wu jest niepodobieństwem - natenczas akcjonariusze mieliby  
zwrócony kapitał wraz z procentami w latach 46. I tato  
pewność, połączona z nadzieją zysku, przyciągnie kapitalistów  
Zagranicznych, oraz będzie rekompensacją dla Stanów gwarantu-  
jących, iż akcjonariusze nie oglądając się na ich procent,  
starac się będą, aby droga oszczędnie i jak najmniejszym  
kosztem była zrobiona. Latem tamto, oszczędnie i urzędni-  
kami więcej dla Stawy niż dla zysku stwarzającą zakierowa-  
na, obok ustawień ze strony wysokiego rządu, przyniesie  
akcjonariuszom więcej niż 5 procentu i nie będzie się  
udawać do gwarancji stanowej: bo zarządzenie najniższej  
stopy procentowej nie zdoba zrobić interesu dobrego ze względu,  
zapobiega tylko bankructwu akcjonariuszy i chroni ich od  
całkowitej straty. Stąd można też liczyć na wielu zamożnych

podpisano

przedsiębiorców zagranicznych czyli akcjonariuszów: każdy bowiem chętnie weźmie akcie, która jest pewną; mamy tego nowy dowód na świeżym układzie zrobionym między rządzącym senatem Krakowca, a kompanią bankierów wrocławskich. —  
 Przejdźmy do innych zarzutów.

\*) Stan papierów kolei żelaznych w maju b.v.

Berlińsko-potsdamska	5%	167
Magdebursko-lipska	4%	194½
Berlińsko-anhaltkötterska	4%	159
Düsseldorf-eberfeldska	5%	96½
Nadrenska	5%	93½
Berlińsko-frankfurcka	5%	152
Szląska	4%	128½
Północna Ferdynanda	—	145⅝
Wiedeńsko-głognicka	—	116⅞
Mediolaniska	—	114¾
Liwornieńska	—	115

§. 40. Mówiono: proponujecie gwarancie minimum procentu, a nie mówicie od jakiego kapitału? chcecie publiczny majątek całej prowincji poddać pod nierdatności lub opieszalosi jednego towarzystwa, przez co i stany na niebezpieczeństwo naraziacie? Odpowiadam: kapitał będzie ten, który nezywiście będzie wyex-pensowany, większy zaś nad wyrochowany w sprawozdaniu komisji sta-nowej

nowej prawie być nie może. Położono go tam na 10 milio-  
nów złr. m. k. Gdyby więc projektowana kolej nim urobiona  
żadnego dochodu nie przynosiła, wtedy 4 1/2% gwarancja od 10  
milionów uczyniłaby 450 000 złr. m. k. wraz z umorzeniem. Mo-  
żnaby tu zarzucić, że wyrachowanie wydatków może się okazać  
mylnem i przewyższyć obliczony kapitał nakładowy; mamy tego  
częste przykłady w budownictwie domowem i rządowem; mamy  
wreszcie dowód na kolei żelaznej warszawskiej, która nie otwo-  
rzona, ani nawet w części nie skończona, przewiaszkowo obra-  
chowany kapitał nakładowy pochłonęła. Ale tego gabcyjska  
kolej obawiać się nie może, owszem można mieć wszelką na-  
dzieję, że przez koncesje, które tu wyszczególniamy, a na  
które wysoki rząd zapewne pozwolić raczy, znacznie się  
oszczędzi z kapitału na budowę jej położonego, a towarzystwo  
akcjonaryuszów nie robiąc wygórowanych przedsięwzięć, trzymać  
się będzie miła po miłą najniższego rachunku, o którym w  
oznaczonych czasach przez dzienniki publiczności powinna  
być zawiadomiona, przedko zatem błąd w obliczeniu nakła-  
du odkryty być może. Zapobiegając zaś niezdolności przed-  
sięwzięciow, zależeć najwięcej będzie na tem, aby nie dawać  
kudakomu przywileju, aby ten lub ci, co go otrzymają, z nami  
byli ze zdołności a nade wszystko ze swą netelności. Prócz tego  
rząd krajowy i stany mają prawo wspólnie z akcjonaryuszami  
wybierać

wybrać osoby do zarządu kolei żelaznej. Do zarządu dwa rodzaje urzędników wchodzić będą: jedni honorowi, to jest bezpłatni,\*) a drudzy zaś płatni, mający mieć akcie podług wynaczonej sobie płacy, kontentując się podwójnym procentem od wyciek akcji. Tym sposobem liczba akcjonariuszów się powiększy; urzędnik czynny mając w tem własny swój interes, dotrzy starania, aby wydatki były jak najmniejsze, aby się kiedyś większej diwidendy doznał, a tak interes wspólny podwój się. O tem wszystkim rozprawiano obszernie w izbach francuskich, czego Dziennik Journal des debats z roku 1837 jest świadkiem.

\*) Przy drodze szynowej północnej Ferdynanda dyrektorowie są bezpłatni, jest ich 10<sup>tych</sup>, są wybierani z grona akcjonariuszów.

S. 41. Jeszcze można i to zarzucić, że jeżeli akcjonariuszom zapewni się minimum 4½ procentu, możemy przypuścić, że kolej żelazna może nie przynieść żadnego dochodu? Ale ta hipoteza w rzeczywistości jest niepodobna: chyba by umyślnie tam kolej żelazną robiono, gdzie jej nie jest potrzeba. Aby się to wydarzyć mogło, trzeba iźby dwa punkta kolejną linią, nie miały żadnego interesu handlowego, aby na niej młot a młot nie jeździł, aby nawet nie dotykała miejsc, w których przebywa zwierzchność prowincjonalna, a wreszcie nasz projekt kolei biorąc za punkta stolicy i większe handlowicze miasta, sam tym miastom zapobiegł; albo iźby

żeby nareszcie w najmieszczehowym wyborze bądź dzieła,  
bądź czasu, bądź ludzi, jedna kolej robiono, druga przerabiano,  
lub też obiedwie zaczynano, a żadnej nie kończono. Wzyskie  
te niepodobienstwa powinny być przed daniem gwarancji roz-  
trąsnięte, a rząd i Stany Popioły na nią nie zezwola, dopóki naj-  
mniejsza wątpliwość nie będzie rozwiązana. Oprócz tego dla  
lepiej kontroli zwykłe towarzystwo akcjonaryuszów ma sobie  
dodanego komisarza rządowego, u nas mieliby drugiego sta-  
nowego, który mając głos doradczy, będą mieć prawo wie-  
dzieć o wzyskiem.

§. 42. Można by także zrobić zarzut, że towarzystwo akciona-  
ryuszów powinno się kontentować i mniejszym procentem  
zagwarantowanym np. 3 $\frac{1}{2}$  od sta? Są dobra w Austrii i  
za granicą nieniosące większego nad 2 $\frac{1}{2}$ , 3 lub 3 $\frac{1}{2}$  pro-  
centu? Lecz posiadaczom w Galicji ziemia przynosi 5; 6  
od sta? Jest zarada ekonomii politycznej, że publiczne papie-  
ry powinny 1% więcej czynić, niż dobra ziemskie, i naturalnie:  
bo gdyby papiery taki sam dochód niósły co dobra, każdyby  
wolał posiadać dobra: ponieważ dobra ziemskie prawie  
nigdy nie podlegają zmianom politycznym, ani raptownemu  
podnoszeniu się i spadaniu; posiadanie ich jest najpewniejsze,  
prócz tego wartość ich podnosi się co lat 20, jeżeli do tego  
położymy prawo obywatelstwa, mieszkanie wolne do opłaty  
czynszu

czynszu, wolne polowanie i t. d. dopóki dochód z dóbr równać się będzie dochodowi z papierów, każdy będzie wolął mieć dobra, uważając że pieniądze co lat 20 na wartości swą tracą i jeszcze więcej tracić będą, jeżeli zważymy, że cena srebra upadła z czasem mni i powodu wielkiej ilości kruszców tego w Meksyku, gdzie są rądy srebra na parę sąmni grube, mało użyte dla niedostatku paliwa, a drogości żywego srebra, którego lepsze, jedyne na kuli ziemskiej, w Jary i Almadie, są w rękę Kotsylda; teraz zaś przez nowy wynalazek elektrolizacji, gdy srebro bez amalgamu można będzie oddzielić, wartość kruszców srebrnych znacznie się z czasem zmniejszy.

§. 43. W naszym kraju robią jeszcze ten zarzut: że gwarancja nie jest potrzebna: bo akcjonariuszów zagranicznych nie sięgnie; bo gwarancja sięga na akcjonariuszów podwójną kontrolę rządową i stanową w robotach około żelaznej kolei, a wszelka kontrola tamuje tylko postęp roboty, sprzeciwia się jej i jest powodem do sprzeczek i kłótni? Podobny zarzut można by tylko takiej dyrekcji towarzystwa akcjonariuszów zrobić, która by nie była dobrze strzeżona i nie miała nic innego na celu prócz samego igrania papierami na giełdach. Ktożby nie chciał pewności? czyżby wysoki rząd chciał być w takim przedsiębiorstwie akcjonariuszem, gdzieby nie było gwarancji? Tym sposobem rozpoczęta budowa kolei żelaznej, rządowej

onej i korzyści z niej nie mogą akcjonariuszów wystawić na jakiegokolwiek straty, w razie których musieliby się udawać do rządu po zaręczone minimum procentowe.

§. 44. Francja pożyczata summy na 3 i na 4 procent: w podobnym celu pożyczka 12 milionów franków kolei strasburskiej udzielona, przewyższa gwarancję minimum procentowego, a daniem 18 milionów franków kolei z Paryża przez Ruan do Havru, pożyczka przez rząd zrobiona wynosi  $\frac{1}{3}$  całkowitych wydatków, co mówi niejako za pewnością dochodu i bezpieczeństwa kapitałów, bądź w gotowiznie wyłożonych, bądź zagwarantowanych. Ale mając przed okiem dzieło komitii stanowej, weźmiemy stosunek wydatków, które miałyby podlegać gwarancji i na 10 milionów były obliczone. Jeżeli do tego przyjdzie w głębi, że towarzystwo akcjonariuszów kolei żelaznej da się zawiązać, będąc interesem dobrym i dla rządu i dla całej prowincji, tudzież dla wszystkich dróg żelaznych, zdaje się że gwarancja minimum procentu  $3\frac{1}{2}$  z jednym umarzającym na lat 46, a więc wszystkiego razem  $4\frac{1}{2}$  procentu będzie idealnego tylko wydatku. —



## V.

S. 45. Powiem teraz w czym projekt powyższy z 10<sup>mi</sup> milionów złr. srebr. o dwa do trzech milionów może być zmniejszony. W projekcie stanowym wszystko jest hojnie i dość wysoko obrachowane, np. każda podkładka na 24 kr. położona, kiedy ją pewnie o połowę tamiej mieć można. A kiedy w Ameryce mila kolei w ogóle nie więcej nad 200 000 złr. srebr. kosztuje, a nas, podług sprawozdania komisii Stanowej, cała przestrzeń ode Lwowa do Bochni, więcej nad 6,600,000 złr. srebr. wynosić nie powinna. Dla porównania umieszczam tu obliczenie kosztów najbliższej od nas drogi żelaznej z Leipziga do Odenberga. Ma ona wynosić 10 mil a kosztować 3,500,000 złr. srebr., które tym sposobem są rozłożone:

I. Nabycie gruntu i spodnia robota . . . . .	1,425,000 flr.
II. Wierchnia budowa: dwa dwory kolejowe I <sup>o</sup> rzędu, z tarcami zwrotowymi, z kołami odśrodkowymi, wymijaniem i cztery dwory kolejowe III <sup>o</sup> rzędu, z tarcami zwrotowymi, z kołami odśrodkowymi, wymijaniem i s. d. . . . .	1,219,000 „
III. Budowle: dwa większe dwory kolejowe i cztery mniejsze, 50 domków strażniczych . . . . .	135,000 „
IV. Naczynia zapasowe i robocze . . . . .	20,000 „
V. Prowadzenie budowy, urzędnicy techniczni i magazynowi . . . . .	20,000 „

VI. Dziesięć parowozów wraz z wozami zapasowymi (tender) . . .	200,000 fr.
VII. Wozownia, 200 wozów ciężarowych i 30 wozów osobowych . .	255,000 „
VIII. Strata na procencie podczas budowy . . . . .	140,000 „
IX. Na nieprzewidziane wypadki . . . . .	386,000 „
	razem 3,500 000 złr.

Które to półowarta miliona baron Kotzyld towarzystwa akcyjnego na 4% pożyczek. Ta droga jest już w robocie na przestrzeni 10<sup>ciu</sup> mil, stąd widzimy, że jedna mila w Morawii można budować za 350 000 złr. srebrnem, już i budowę uierzchnią w to wliczamy.

S. 46. Rząd austriacki zatrudniwszy sieć dróg żelaznych w samej stolicy krzyżujących się, nie może dziś zająć się przedłużeniem jednej linii, o sto mil geograficznych od niej stolicy oddalanej, gdy teraz jest w robocie 54 mil takiej drogi żelaznej. Taka jest wkrótce odpowiedź najwyiszego rządu stanom galicyjskim na ich prośbę. Grobić uprawnienie monarcha i tej swojej prowincji nadaje, lecz ta w dalekiej przyszłości wtedy może ziszczyć się, kiedy otaczające ją kraje oddawna już dobrych jej skutków doznawać będą. Preto nie tracąc drogiego czasu powinniśmy się chwycić środka, który jeszcze sam dla Galicji pozostał w rozwiązaniu towarzystwa akcyjnego z pozwoleniem rządowem pod gwarancją stanową. Towarzystwo to widząc swoje i  
Kraju

kraju <sup>Korzystając</sup> prawnie z państwa austriackiego na równi z innemi  
 postawi i na zadowolenie rządu zastury. Wątpić nie można,  
 że kiedy rząd pomyśli wielkiego tego dzieła pochwalit, sam  
 go nie mogąc wykonać, czynny w niemu udział mieć racie;  
 nalezy więc prosić, ażeby jako pojedynczy akcjonaryum do  
 towarzystwa material przystąpić raczył. Pierwszy jego wniosek  
 pieniężny, zachęcając i ośmielając drugich, dowiedzie, że przed-  
 sięwzięcie to pożyteczne a nawet niezbędnie potrzebne, nie-  
 skonczenie ważne, może być wykonane bez oszukaństwa lub  
 podstępnu.

§. 47. Rozporządzenie galicyjskiej kolei żelaznej mogłoby nastę-  
 pić wybraniem trzeciej linii c. na Osiomkę według spra-  
 wozdania komisii stanowej, z tą wszakże odmianą, aby kolej  
 ze Lwowa na Janów do Jaworowa, najpiód więc na przestrzeni  
 sześciu mil, nakładem 1.200 000 złr. srebr. była wykonana.  
 Od tego kapitału nakładowego najmniejszy procent zagwa-  
 rantowany wypadłoby w summie 54000 złr. srebrem rocznie.  
 Lwów byłby połączony z lasami skarbowemi i prywatnemi;  
 dostawę drewna z tych lasów można by liczyć rocznie  
 na 54000 sagów; sag mógłby się o jeden lub więcej złr. srebr.  
 taniej niż teraz sprzedawać, kolej dostawiałaby go za jeden złr.  
 m. k. a tak sam tylko przedmiot drewna, zmniejszając cenę w  
 mieście pokryłoby procent od wtórnego kapitału w kolej do  
 Jaworowa

Jaworowa, gdzie są drzewa najdrożej po trzy do czterech złr. sr. sprzedaje się. Ta jedna spekulacja nadgrodiłaby rządowi stratę półprocentową na wziętych akcjach: bo gdyby rząd na tę drogę, w stosunku do drugich akcjonariuszów, 1/3 części akcji posiadał, to mało albo nicby go nie kosztowały robiąc pożyczkę na cztery procentu, a cała strata na kolei 1,200,000 złr. sr. do Jaworowa kosztującej, po jej ukończeniu, składałaby się z 1/4 procentu najwięcej, co by wynosiło całkowitej straty 5000 złr. m. k. Jakież są dalsze widoki tej pierwszej kolei żelaznej bez podróżujących, bez dochodu za przewóz towarów i innych przedmiotów? Janów, Szkoło, Jaworów o parę godzin ode Lwowa nią przybliżona, mogą mieć udział w targach lwowskich, robiąc w jednym dniu drogę tam i narad. Sama przeto wartość miast i dóbr kameralnych Janowa i Jaworowa z wielkimi lasami o parę kroć stętyższy się podniesie, a tem samem 5000 złr. możliwej lub nie rzeczywistej straty na wziętej 1/3 części akcji na kolej lwowsko-jaworowską pokryje. Wzięcia przez rząd 1/3 części akcji na całą kolej lwowsko-borcheńską nie można wszakże uważać inaczej jak za pożyczkę zrobioną stanom i miastom galicyjskim 2,200,000 złr. m. k. wynosząca z 3 1/2 procentu i jednym na umorzenie.

§. 48. Tak ukończoną powyższą linię wypadnie przedłużyć do Jarosławia, o mil pięć od Jaworowa oddległego, która kolej, rachując milę według obliczenia komisji stanowej na 200,000 złr. srebrnem

srebrzem, kosztowałyby najwięcej milion (razem ode Lwowa do Jarosławia mił 11 kosztowałyby 2,200,000 złr. srebrem) Kobięć podróż tę w trzech godzinach, można uważać Jarosław o trzy godzin ode Lwowa oddalony. Tu rzeka sprawia łączy te dwa miasta. Jarosław jest to pierwszy port na Samie, na którym już teraz jest mowa o zaprowadzeniu statków parowych lub ciąglowych. Tu ruch handlowy był zawsze żywy; transport pszenicy spławianej stąd do Gdańska i przewóz wszystkich towarów wiedeńskich i z całej Europy zachodniej na Jarosław do Lwowa, Brodów i na wschód, procent od wytorzonych kosztów na kolej towarzystwu zapewni. Jeżeli jeszcze do tego przez zaprowadzenie żeglugi statkami parowymi na Dniestrze, handel zbożowy okarę korzyści, będziemy mogli śmiało powiedzieć, iż kolej galicyjska w czasie chociaż może nieco odległym.

Bałtyk z morzem czarnem łączy, a taki dawny jeszcze projekt rzeszypolskiej polskiej do skutku przywieziony będzie. Są to wypadki. Dobra nadzieję akcjonariuszom rokująca i zapewniająca oalsze propadzenie i spieszniejsze kończenie kolei z Jarosławia do Bochni. Lwowska jedynakże lwowska kolej łączy się z koleją północną Ferdynanda, tej jak i kolei rządowej otomuniecko-praskiej zyski powiększy i zapewni.

S. 49. Handel potrzebuje ruchu i przestrzeni, a im dalsza  
być

będzie kolej żelazna, tem więcej podróżujących, tem więcej towarów po niej iść będzie. Galicja ma dwa naturalne handlowe wywozy: jeden Winią a drugi Dniestrem; lecz te dla niej mającego są pożytku, mając komory rosyjskie i Pruskie do przebycia, tamując handel; wiele wyrobów rzemieślniczych na rzekach tych nie mogą być spławiane: od anakra wódki płaci się 25 rubli srebrnych, prawie dwa razy tyle co od osetku wina węgierskiego. Płótna i inne wyroby lniane całkiem są w Rosyi zakazane, na osem kraj nasz traci: bo wieśniak z natury leniwy i tak nie lubi pracować, wszelkie podobne rzemiona zarzuca, które mu pracy jego nie wynadgradzają. Dziesiąta część mieszkańców Galicji, można śmiało powiedzieć, trudni się wyrobem płócien, mniej lub więcej grubych; kiedy prawie rolnik w zimie staje się tkaczem, a tak ten co uprawia len i konopie, takowe na przedzi prerabia; lecz praca jego nie będąc wynadgradzona, w stanie nawet rolniczym robi go żebrakiem. Grubych płócien Austria i Morawia nie wyrabiają, przedmiot ten, mając swój wywóz w te strony, podniósłby się i gwałt te przemysłu wieśniaka ożywił.

S. 50. Nie jest zamiarem tego projektu rozszerzać się w szeregołności nad handlem Galicji, której stanowa komisja tabelarycznie wykazała; atoli krajowi, gdzie gleba do-  
bra

27

bra, gdzie zboże, bydło, wełna, miód głównem są bogactwem, gdzie drzewo budowlane i opatowe tanie, gdzie jak w Pomorzanach świeżo odkryto piękny pokład antracytów (węgli kamiennych), takiemu krajowi komiecznie potrzeba odbyta zewn. str. nego: bo nie tak nie szkodzi, nie tak nie podrywa lemistwa wrodzonego w włościaninie, nie tak ubogim właściciele nie robi, jak przepędzenie ziemiopłodów na targach domowych. Ten kraj jest ubogim, który nie ma na sprzedaż, który nie tylko nie ma nadwyżki, ale rzeczy pierwszej potrzeby sam kupować musi! Kraj z ludnością wyrobniczą jest nie równie uboższy od rolniczego: handel w nim nawet może się z czasem zmienić, a wtedy mnóstwo rzekodzielników zostaje bez zatrudnienia i chleba. Galicja, przetwarzając mało, mając surowe ziemiopłody do wywozu, zblizna i niejako złączona żelazną koleją ze Śląskiem, Morawą, Czechami i Austryją, wraz z rolnictwem swoim może i przemysł i rzekodzielstwo podnieść, co zawiąże towarzystwu akcyjaryjstów dobrą wroć spekulacji, sama nam daje przykład będąc winna polepszenie bytu swojego pięknym gościńcom za s. p. cesarów Józefa i Franciszka zrobionym, któreto kamienne drogi wiele lichych miasteczek podniosły i ruchu handlowego w kraju stały się przyczyną. Tem więcej sprawią to żelazne koleje, które są wydoskonaleniem gościńców, poczyna drog. Albi żelazne

lane koleje nie przynoszą tyle dochodu tam gdzie lotem ptaka  
przebiegają, lecz na tym szybkim przewozie najwięcej zyskują  
miejsca, gdzie się taka droga poroyna, zatrzymuje i kończy.  
Miasto Lwów będąc punktem zejścia się kolei łączących  
żegluga parową na Sanie i Dniestrze z Odessą, Gdańskiem  
i Wiedniem, oraz będąc głównym punktem złączenia się  
kolei, może sobie wielkie korzyści obiecywać. Dochody miejskie,  
na konsumpcji oparte, pewnie o piątą część się podniosą;  
wielu zagranicznych kupców, fabrykantów i cudzoziemców, przy-  
jeżdżać będzie, czynsze mieszkań się podniosą, tem samem  
i wartości pojedynczych domów; nowe budowle powstaną, lu-  
dności się powiększy, handel zomiany będzie prowadzony na  
wielką stopę, sklepy większe i piękniejsze przybędą, miens-  
dry będą na placu więcej, giełda powstanie, a przyjazd usta-  
wiony temu nawet co nigdy nie miał myśli przyjechać, usta-  
wion konkurencie kupna i sprzedaży. Ale co najwięcej, gdy ce-  
na wiktualii z przyczyny trudnego dowozu, z każdym dniem  
prawie drożeje, więcej stosunkowo nie podniesie się, owszem  
mąka, krupy, nabiał, mięso, droób, owies, siano i opał powinny  
być tańsze niżeli teraz, szczególnie jeżeli do tego admini-  
stracja policji miasta, z większą surowością wykonywana,  
skutecznie się przyczyni, a najpróżniej sterać się będzie lichwiar-  
stwo ukrócić: we Lwowie bowiem, gdzie zboże pięć razy jest  
tańsze niżeli w Wiedniu, a dziesięć niż w Paryżu, chleb jest po tej  
samoj



samej prawie cenie, co we wspomnianych miastach, a to z przyczyny że ten handel przez dwie przechodzi lichwy: piekarze biorą pieniądze od jednego żyda, aby drugiemu za mąkę zapłacić, co i wielu innych rzemieślników robi. Nadto doświadczenie potwierdza że ilość rzemieślników się powiększa tam gdzie są izolarne drogi: każdy bowiem spieszy się, podróż nie na dni i godziny ale na minuty rachuje, nie trzęsąc się na kosztach, nie marnuje drogiego czasu, tak że można powiedzieć, iż drogi izolarne skracając nudy przedłużają życie. \*)

\*) Oszczędzenie czasu na zaradach ekonomii politycznej da się następującym sposobem wytłumaczyć. Licząc w Galicji dzień roboczy po 12 gr. m. k. w przecięciu, gdyby 1,250,000, osób czyli 1/5 części całej ludności, po jednym tylko dniu na rok jechało na 15<sup>to</sup>-miłowej przestrzeni, do przebycia której trzy dni piechotą lub wozem na zwykłej drodze poświęcić trzeba, oszczędzenie czasu wyniosłoby 3,750,000 dni ryczałkowej robotnicy w całym kraju, czyli na pieniądze 433,333 gr. m. k. nie licząc w to pieniędzy straconych na kosztą podróży, które na połowę tej summy możnaby oszacować. W to wchodzi możność każdego rzemieślnika, szukającego zarobku bliżej stolicy: każdy mularz i cieśla jadąc tam gdzie robota dla niego jest pewnością, prócz zysku odmiennego ze sposobności doskonalenia się w rzemiośle, wydaje na miłą 6 gr. m. k. których mił pięć musiałby iść piechotą, a zatem dzień kosztowałby go 30 gr. Na przewożenie towarów z Wiednia do Galicji, szacowanym na 1,500,000 gr. srebrem, kraj  
mieć

mieć może  $\frac{1}{3}$  zysku, a tak

1.) na przewozie towarów złr. 500,000

2.) na robociznie ryczałkowej " 733,333

3. na kosztach podróży " 366,666

razem 1599,999 złotych reni. m. k. kraj

cały zyskuje rocznie, która summa chociaż imaginacyjna, z czasem w oszczędzeniu wszystkie stany dotyka.

§. 51. Miastu Lwowu, już teraz znacznemu, zbywa najwięcej na komunikacji: nie mając splawnej rzeki, wszystko przybywa doń na kotach lub na śniach; zatem przez ułatwienie dowozu najpotrzebniejszych przedmiotów do życia, przez kolej żelazną w dwójnasób wzrosnąć może. Umiana ta, korzystna dla miasta i jego mieszkańców, potrzeba tedy aby burmistrz i deputowani tym się zajęli projektem, aby miasto połączyło się ze stanami, a nawet dobrym swym przykładem stanom odwozgi dodało. Lwów, od którego robota żelaznej kolei rozpocząć się musi, ciągnąc najpierwsze z niej korzyści, pojmie je bez wątpienia, do projektu nakłoni się i funduszami swemi rezerwowemi zostanie w tem przedsięwzięciu znakomitym akcjonariuszem. Niewzpominając o innych korzyściach sam dochód oparty na prawie propinowania może się niezmiernie powiększyć. Co mówię, wybór deputowanych miasta, rozważający dobitnie korzyści z tego projektu wypływające, przy swych dochodach, nie tylko samymiż stanom może dodać ochoty, ale może stanąć

na

29

na całe towarzystwa, przyjmując 1/10 minimum gwarancji sta-  
nowej na siebie i hipotekując one na dochodach miejskich. Maxi-  
mum zagwarantowanych procentów na całą do Borkni ukońco-  
ną koleją żelazną, gdyby ta żadnej nie przynosiła intraty, byłoby  
315 000 złr. m. k.; nie podobna zatem ażeby miasto na jakakol-  
wiek stracie było naraziłone, a dobry przykład jego może skutecznie  
wplynąć na decyzję stanów. Minimum zaś tej gwarancji  
jest nie: bo miasto Lwów przyjmując imaginacyjną gwarancję,  
rezerwisie nie nie daje, ale tylko do uczestnictwa w zysku z  
kolei żelaznej przystępuje.

S. 52. Mówiliśmy, że dochody miasta podniosą się, a to nie tylko  
z powodu że robota tej drogi żelaznej ode Lwowa ma się roz-  
począć, i wszystkie punkta aż do Borkni z nim się połączą,  
ale nie straci on na krótkiej nawet przestrzeni i owszem może  
się spodziewać znaczących zysków, chociażby nawet z początku  
nie parowozów (lokomotywów) użyto, ale kolej urządzono do wio-  
zienia taborów konnymi, jak z Linceu do Budwajs, co by wy-  
datki jeszcze o  $\frac{3}{4}$  pomniejszyć mogło. Stuszną więc aby mia-  
sto Lwów, widząc w tem wyjącaną swą korzyść, wydzieliło  
bezpłatnie plac potrzebny na rogatkami Janowickimi, i na  
nim własnym kosztem dworzec kolejowy wystawiło. Gdy w  
naszym kraju wszystko na skromną stopę robić się powinno,  
dworzec ten nad 25 000 złr. m. k. kosztować nie może.

S. 53. Gdyby rząd dla zmniejszenia kapitału zakładowego,  
sam wywołania gruntu pod kolej żelazną postanowić  
nie chciał, mam niewątpliwą nadzieję, że obywatele i  
posiadacze rzeczy sami gruntu pod kolej darmo ustąpić  
i podzielanym swoim choć w części go wynadgrodzić: wy-  
sokiego zaś rządu trzeba prosić, aby w miejscach, gdzie  
droga żelazna przez dobra kameralne ma przechodzić,  
nie wymagał żadnego wynadgrózenia tak za grunta pod  
tę drogę zajęte i zbiorok ziem z przekopu wydobytej; ja-  
ko też za grunta które przeznaczone będą do umieszczenia  
budowli i zakładów do niej należących. Taką koncesję zro-  
bił rząd królestwa polskiego towarzystwu akcjonaryuszow  
kolei żelaznej warszawsko-wiedeńskiej; miejmy nadzieję że i  
nasz świątły rząd skłoni się do tego słusznego żądania, mo-  
żemy preto odtrącić od kapitału zakładowego wyrachowanie  
względem nabycia gruntu przez komisję stanową zrobione,  
gdy i tak mogą na 200 złr. m. k. srebrem kosztować nie  
możę w gabićii wyoko oszacowany, najlepszej i najurodzaj-  
niejszej ziemi nad 50 złr. srebrem kosztować nie może.  
Dodajmy i to że w innych krajach użyto prawa wywołane-  
nia czyli expropriacji. Jak miasto Lwów, tak wszystkie  
inne punkta, któredy kolej żelazna pójdzie, zyskają na  
tem niezawodnie: właściciele ziemi udzielając bezpłatnie  
gruntów

gruntów, mogą mieć nadzieję, że posiadłości ich o 100% do góry pójdą, a w ogólności podmiemiona wartości dóbr będzie nadgródą za daną gwarancją minimum procentowego. W tem miejscu muszę się trochę zatrzymać nad jednym dość pospolitym zarzutem. Pomimo że na całym świecie uznano nieskończoną wartość dróg żelaznych i nie ratowano milionowych sum na ich zaprowadzenie, znajdują się jeszcze, zwłaszcza u nas, uprzedzeni przeciw temu najprędzemu środkowi komunikacji. Upatrują oni w nim stratę na dochodach z arendy, utrzymują że chów koni podupadnie, że klasa miernikców trudniąc się wytworami furmanką i przewożeniem towarów, na zaprowadzeniu kolei żelaznej w Galicji ucierpieć musi i t.d. Te i tym podobne zarzuty robione były we Francji i Belgii i pokazało się że koleje żelazne podniosły wszystkie dochody krajowe. Kolej żelazna galicyjska teraz pójdzie przez sam środek wzdłuż wschodniej części kraju, dohinami wód i do tej jednej linii, z obu jej stron będą się ściągac podrożni i towary do dworów kolejowych, w pewnych punktach; wewnętrzny zatem ruch w kraju będzie nie równie wielkiy niż jest teraz, a czemuż jeżeli nie ruchem żyją karczmy i furmani? Co do chowu koni, najlepszy przykład mamy na Belgii: ta przykryta siecią dróg żelaznych, ma teraz daleko więcej koni, niżeli dawniej ich miała.

§. 54. Lecz jeszcze nie koniec tym komiśczym ofiarom,  
które kraj ponieść powinien, chcąc przedaj i pewniej po-  
siadać drogą zieloną, tyle dłań potrzebną! Aby każdy  
mniej więcej z niej korzystał, powinien się do zrobienia  
jej przyczynić. Chcąc aby wszyscy mieli korzyść, trzeba i aby  
wszyscy mieli udział w tem ważnem dziele. Pieniądz  
jest rzecz najdroższą, wszystko inne mniejżej jest war-  
tości. W projekcie naszym oszczędność mając na pierw-  
szym względzie, radzibyśmy wzwąć pomocy wszystkich klas  
ludności, i tylko od tych żądać gotowych pieniędzy, którzyby  
dobrowolnie, upatrując w tem swą korzyść, lub niemając  
innego środka, chcieli się niemi przyczynić do wykonania  
tego nader ważnego dzieła pomysłowości krajowej. Źródła  
tych w projekcie naszym bynajmniej nie wyczerpujemy;  
są one i być powinny przedmiotem osobnej pracy kryli  
statutów, które swego czasu upoważniony do tego komitet  
z wszelką starannością ułoży i najjaśniejszemu monarche do  
potwierdzenia przedłoży. Trudniąc się wynukaniem i wy-  
jednaniem ustawień, żadne z nich bacności jego ująć  
nie powinno; my na wskazaniu tylko ważniejszych w ogół-  
nych tych uwagach poprostajemy. Biorąc np. wszelką  
robotę porównowania kryliaby ta nie mogła być w całości  
bezpłatnie wykonana wyciem ręk większej ludności, kryli  
przyczynić się

przywrócić szarwarku, dawniej do roboty dróg kamiennych używanego? biorąc za podstawę ówczesne przepisy rządowe względem tak zwanego podatku drogowego, z odmianami do czasu, miejsca, lub potrzeby zastosowaniami. Kontrybucyentów tego podatku można podzielić na trzy klasy, zjadając od bliższych do linii kolei żelaznej, robocizny w naturze, od dalszych z postanowieniem tacy średniej i nieuciążliwej spłaty gotowizną, zostawując tymże wolny wybór; od innych nakoniec, to jest od klasy mieszkańców średniej się wytworzeń przemysłu lub rzemiosłem, a najmiej od całej ludności żydowskiej (która jako wytworzeń handlu się zajmująca, najpierwsze będzie cignąc korzyść z drogi żelaznej w Galicji) pewnego podatku, do potrzeby ogólnej proporcjonalnie zastosowanego, na rok obliczonego, a któryby się konizyl z całkowitem drogi żelaznej ukonczaniem. To ogólne przyczynienie się do wspólnego dobra kraju oszczędzi parę milionów, i byleby exakcja tego podatku sumiennie na każdą gminę rozłożonego, pod kontrolę samejże miejscowej gminy poddana była, ogółu mieszkańców bynajmniej nieobciąży. W wielkim albowiem zostaje błędzie, kto mniema, że dawne szarwaraki były z uciążliwością mieszkańców, a zmieszenie onych ulg im przyniosło; nie robocizna, do której wieśniak natężon, jest dlań ciężarem, ale sposób, w jaki ją odbywa, lub mu bywa rachowana; byleby nie był oszukiwany i nie musiał jedno dwa razy albo i więcej z krajową swą robotić. <sup>Sto</sup> Każdy prosty człowiek ma ten instynkt, to zdrowe zdanie, że do dobrego celu przyczynić się powinien i z ochotą wykonuje to, co go i wszystkich zarówno obchodzi. Gdyby same szarwaraki, pięć dni w roku

na jedną rodzinę nieprzechodzące, były dla wieśniaka do odrobienia niepodobne, powinności ta przed laty dwadzieścia zmieniła, by-  
łaby go nierawodnie w lepym stanie postawiła, lecz nie wdziemy  
aby się choć trochę w bycie swoim podniosł, a to z powodu że do  
roboty nawykły za ciężar jej nie uważa i czas na nią zawsze  
znajdzie, zwłaszcza jeśli ja odbywa w tem przekonaniu, że do wię-  
kszej nad powinności pociągany nie będzie: bo w tem była prawdzi-  
wa uciążliwość dawnych szarwarków!

§. 55. Podatek ten, wspólny tylko pomoc na cele mający, dwa mi-  
liony złr. m. k. przesłał — jak się już powiedzieliśmy — oszczędzając, nie  
tylko obrachowane koszta kolei, prawie o czwartą część zmniejsza,  
ale zapobiega także, iż cena robocizny ciągłej i pieszkiej przy kolei  
żelaznej podnieść się nie może, co samo już jest dla niej niełatwym  
zyskiem: robotnicy bowiem przy niej pracujący, zwyczajną cenę,  
bez ukrzywdzenia płatni, z potrzeby ręk korzystać nie będą mogli.  
Budowa tej drogi rozpoczęta i wykonana, nie będąc przedmiotem  
zbytku, lecz koniecznej potrzeby, zatem robotnicy i rzemieślnicy,  
wszelkich zbytecznych zysków szukać nie powinni.

§. 56. Mówiliśmy już o oddaniu bezpłatnie gruntów pod koleje  
żelazną; artykuł ten w połączeniu z dworem kolejowym miasta  
Lwowa, oszczędzi wyrachowaną sumę (w sprawozdaniu stano-  
wem) blisko 300 000 złr. srebrnem wynoszącą. Dombki strażnicze, któ-  
rych porpoście pięć idzie na mile, mogą być podobnie nierównie  
mniejszym



mniejszym kosztem opęchone, co także do 50.000 zbr. srebrnem wydatku  
 umniejszamy: gdyż nie należy je stawiać ze zbytkiem, ale sposobem  
 krajowym, jedynie dla dogodności drogi żelaznej sturąjącym. Nie  
 biorąc zatem do rachunku owych wyżej poszczególnionych oszczęd-  
 dzeń, które od całego kapitału nakładowego potrącone będą przy  
 wprowadzeniu towarzystwa akcjonaryusza w działanie, maximum  
 gwarancji wyniesie 315.000 zbr. srebrnem w ten sposób:

a.)	gwarancja miasta Lwowa $\frac{1}{10}$ . . . . .	zbr. 31500
b.)	" innych miast, o jedną milę od kolei żelaznej odległych, razem $\frac{1}{10}$ cybli . . . . .	" 31500
c.)	" miast magistratuatnych dalej niżeli o milę od kolei żelaznej oddalonych w całej Galicji i na Bukowinie, razem $\frac{1}{5}$ cybli . . . . .	" 15725
d.)	" stanic galicyjskich (z prawem rozkładu tego podatku) . . . . .	" 236275
		<hr/>
	uczyni razem	315000 zbr. srebr.

5. 57. Należąby miasta galicyjskie, mające depozytowe fun-  
 dusze, zamiast lokowania na domach i dobrach, na zakupienie  
 akcji choć w części obrócić; tem samem lokowałyby swoje kapitały  
 najmniej na  $4\frac{1}{2}\%$  wraz z umorzeniem, nie biorąc w to spodziewa-  
 nego zysku z dywidendy. Tu mogą być także użyte fundusze kas  
 oszczędności, które z czasem wiele się wzmagają: nie należy one  
 w rzeczy samej do nikogo, a zatem powinny być obrócone na przyjęte  
 dobra publiczne. Wiedeńska kasa oszczędności w przeszłym roku mia-  
 ła

Ta 27, 081, 928 złr. srebrem takiego abywającego kapitału, i już w części obróciła go na inne publiczne użycia. Nie mniej możemy rachować na zakupienie znacznej części akcji przez kapitalistów i bogatych żydów, którzy użycując z równości praw, nie będą ani rolnikami, ani rzemieślnikami, trzymając w swym ręku znaczne gotowizny, nie mówiąc nic o wielu innych, którzy przez handel z kolei naszej korzystając, chętnie do wykonania tego dzieła przyczynią się. \*) Ludność żydowska w Galicji, w stosunku do całej ludności, jest jak jeden do dwunastu; można by więc natożyć na nią stosowny podatek drogowy w miarę, świeckiego i kościelnego, a fundusz stąd powstały połączyć z funduszem domestycznym i narwać go odwodowym czyli rezerwowym, mogącym być użytym na zastopowanie procentów akcyjnym w pierwotnych latach.

\*) Jak żydzi spekulacyami się trudniący, na ostrzeżeniu czasu czyli szybkości drogi zyskują, może dać miarę to, co mnie samemu zdarzyło się widzieć: dwaj liweranci jadąc szybko-wozem ze Lwowa do Jarosławia, gdzie miała być biura na prowianty i inne przedmioty potrzebne dla wojska, w wieczor o godzinie siódmej wyjechali ze Lwowa, następnego dnia około godziny gtej rano mogli już być w Jarosławiu, tegoż samego dnia wyjechać stamtąd i znowu być w nocy we Lwowie. Droga ielarna mogłaby cetero razy dłuższą przestrzeń w podobnym celu i czasie odbyć, aby handel i zarobek mierzwił. Podobne korzyści ile są widoczne, tyle mi obliczone.

§. 58. Ale rzecze kto: wasz projekt obiecuje zbyt wielkie  
 zyski dla towarzystwa akcjonaryunów? bo robota grabarska,  
 wyjąwszy inżynierów poziomujących i majstrów grabarskich,  
 będzie w części szarwarkiem wykonana, jeżeli wysoki rząd  
 nań pozwoli; wysoki rząd w dobrach kameralnych a obywateli  
 i posiadacze ziemi w swoich majątkach ustąpią prawie  
 bezpłatnie gruntów pod kolej żelazną potrzebnych; miasto zaś  
 Lwów wystawi darmo dwór kolejowy; nie wymaga się ani zbyt-  
 kownych dworów kolejowych, ani domków strażniczych murowa-  
 nych; zatem towarzystwo akcjonaryunów mniejszym kosztem  
 przyjdzie do kolei żelaznej, a straty ani mniejszej dywidendy  
 nad  $4\frac{1}{2}\%$  mieć nie będzie, mając gwarancję stanową?

Za to też, gdyby akcje kolei żelaznej galicyjskiej więkczą niż  $8\%$   
 dywidendę przynosiły, nadwyżkę powinno towarzystwo akcjonary-  
 unów obrócić na umorzenie i wykupienie akcji; tym sposobem  
 ostateczna droga żelazna stanie się własnością stanów galicyj-  
 skich i chociaż w potémności będzie wynadgródnieniem za da-  
 nie gwarancji, i zawiązanie tego pierwszego u nas towarzystwa  
 przemysłowego.

§. 59. Akcji na kolej żelazną galicyjską możnaby ustanowić  
 66000 sztuk, po 100 złr. srebrem każda; każdy akcjonaryun  
 przy wpisywaniu się, ma składać  $\frac{1}{2}\%$  pod warunkiem od  
 summy zapisanej; posiadacz dwudziestu akcji byłby akcjonary-  
 uszem głosującym; nabywanie akcji każdemu jest wolne. Skaroby  
 wyżyć.

wysoki rząd krajowy udzieliwszy swego pozwolenia na zawieranie się towarzystwa, sam raczy wziąć jakas część akcji, a przeciwne stany gwarancie swoją daty i skoroby połowa wszystkich akcji była rozebrana, towarzystwo akcjonaryjów rozporządzą swoje działanie. Dla ułatwienia tego ważnego interesu, Kasa towarzystwa kredytowego galicyjskiego, już teraz ustalonego, mogłaby się zająć zbieraniem fundusów, pochodzących bądź z wniosku akcjonaryjów, bądź z dochodów drogi żelaznej w całości lub całkowicie otworzonej; fundusze te mają się wpisywać w podwójną księgę przychodów i wydatków towarzystwa akcjonaryjów; przez to stany będą mieć ustawioną kontrolę; co także jest jeszcze jeden z powodów raczej dania niżeli odmówienia gwarancji stanowej. Kasa towarzystwa kredytowego nie powinna obciążać żadnym komitem, za wnoszone wpłaty i uiszczone wypłaty, jako też za powiększone zatrudnienia, wyphywające z zawieranych stosunków z dyrekcją towarzystwa kolei żelaznej. Termin pierwszej wypłaty procentów akcjonaryjom od ich wniosku, nastąpi dopiero drugiego roku i to decursive: bo jakimby wyżej powiedzieli, wiele dogodności mieć będą, tudzież dla tego aby stany uwolnić od płacenia z gwarancji 4½ procentów, chybały już sama droga jako dochód uczyniła w tym czasie.

S. 60. Kilka słów tych rzuconych i pod światłą rozważę obywateli oddanych powinno dostatecznie przekonać, ile gwarancja

stanowa

stanowa w tej mierze jest potrzebna: ponieważ i wysoki rząd potrafi ocenić dobre chęci prowincii, usiłującej u siebie wykonać wielkie dzieło, łączące je ze stolicą państwa, co i w politycznym względzie nie małej jest wagi, nie małego znaczenia. Towarzystwo akcjonaryjów budujące kolej żelazną potrzebuje nie tylko upoważnienia od wysokiego rządu, ale czynnej pomocy, różnych ułatwień i szeregobieżnej jego opieki dla siebie.

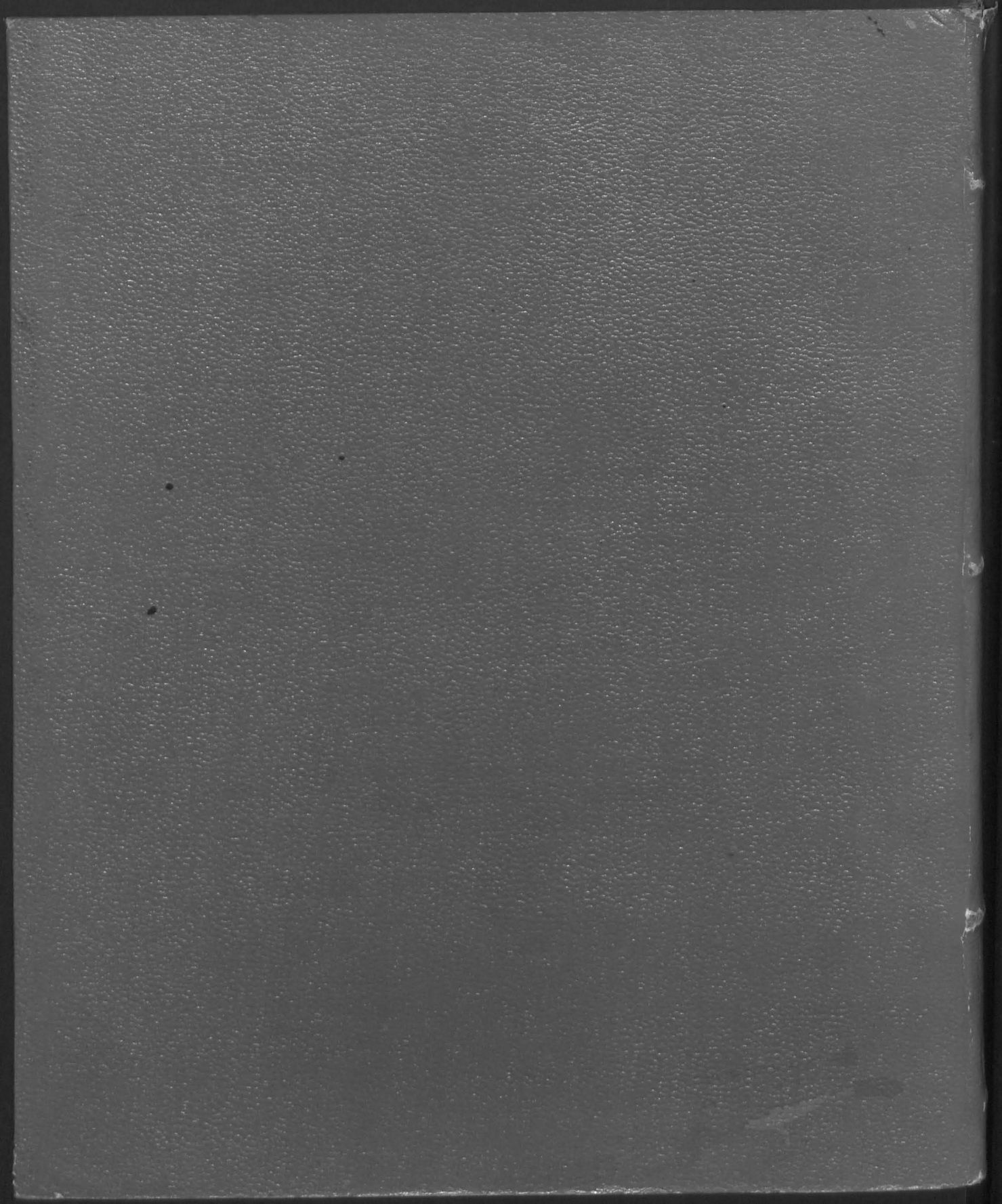
Nie jeden powie, że ten projekt rządu przywrócenia zniszczonych szarwarków, natarzenia nowych podatków na grunty i t. d. ? Lecz tu należy ponowić uwagę, że uwolnienie wiesniaka od pracy bynajmniej go nie wzbogaca: albowiem czasu ze zniszczonych szarwarków nie użył na inną robotę, ale go poświęcił, rzecz można, próżniactwu i stanowi z rąk rąkami przed karczmą. Podatek zaś drogowy lub inny w tym celu i na pewny tylko przeciąg czasu pobierany, podatkiem zwąc się nie może, ale raczej ofiarą poświęconą wspólnemu dobru kraju.

Niech mi wolno tu będzie nareszcie to adanie objaśnić: że projekt zatarzenia drogi żelaznej, który stanom przedkładam, w dotychczasowych okolicznościach, będąc nie równie ważniejszym niżeli owa propozycja na przedtorocznym sejmie zmiany stosunków poddańszych, czyli przez ocynuzowanie zmniejszenia powinności robotnicy inwentarskiej, \* wymaga pilniejszej uwagi, głębszego roztrząśnienia: bo jak w zmniejszonej robotnicy kraj może stracić wielki kapitał, \*\* który do woli leniwych;

i nieoswojonych włościan oddamy, bytu ich nie podmień, tak przez obrócenie starania swego do wielkich dróg komunika-  
cyjnych stany otworzą nowe nieprzebrane źródła bogactwa  
krajowego: zelażne bowiem drogi, wspierając handel,  
złatwiając odbyć w najodleglejsze strony ziemiopłodów i wyro-  
bów, mimowolnie nawet dobry byt mieszkaniów podnoszą i  
do usamowolnienia przygotowują!

\* Czynsz lub inny jaki rodzaj opłaty za pańszczyzną wymy-  
słony, dopóty będzie marzeniem teoretycznych filantropów,  
dopóki praca okolo roli mało się będzie wynadgradzała.  
Jest nawet rzecz niestuzna przymusić włościanina  
do płacenia za robociznę, która go nie a przynajmniej nie  
tyle kosztuje, co pieniądz, o który u niego przy opłacie  
podatków publicznych i innych niezbędnych potrzebach go-  
spodarskich, tak jest trudno.

\*\*) Prządowy szacunek robocizny w samej Galicji bez  
Bukowiny, według ceny zboża od roku 1787 do roku 1789  
wziętej, wynosi 5,814,362 złr. srebrnym. Gdyby więc robo-  
cizna w Galicji zmierzona została, kraj traciłby co roku  
powyższy ogromny kapitał niepełna sześć milionów  
wymagany, za który mogłaby zatorzyć zelażną koleję na  
przebiegni mil 29! —



Skanowanie i opracowanie graficzne na CD-ROM :



ul. Krzemowa 1

62-002 Suchy Las

[www.digital-center.pl](http://www.digital-center.pl)

[biuro@digital-center.pl](mailto:biuro@digital-center.pl)

tel./fax (0-61) 665 82 72

tel./fax (0-61) 665 82 82

**Wszelkie prawa producenta i właściciela zastrzeżone.**

**Kopiowanie, wypożyczenie, oraz publiczne odtwarzanie w całości lub we fragmentach zabronione.**

**All rights reserved. Unauthorized copying, reproduction, lending, public performance and broadcasting of the whole or fragments prohibited.**