



Lwowska Narodowa Naukowa Biblioteka Ukrainy imienia W. Stefanyka

NAUKOWY DZIAŁ CZASOPISM IM. MARJANA I IWANNY KOCIW

Ż 39635

POSTĘP: dwutygodnik dla spraw kolejowych

1890 nr 1-12

Lwów



39535/1890

Blank label

POSTĘP

DWUTYGODNIK DLA SPRAW KOLEJOWYCH.

Wychodzi we Lwowie 5. i 20. każdego miesiąca.

Przedpłata wynosi w miejscu i na prowincyi:
rocznie 6 złr. — et. — kwartalnie 1 złr. 50 et.

Za granicą: 2 złr. kwartalnie.

Numer pojedynczy kosztuje 30 centów.

Odpowiedzialny redaktor i wydawca:

Dr. Maryan Ciesielski.

Adres redakcyi i administracyi:
ulica Teatralna I. 4. (Telefonu Nr. 354.)

Ogłoszenia i przedpłatę przyjmuje administracya.

Cena ogłoszeń 20 et. od wiersza w szpalecie
lub za jego miejsce.

OD REDAKCYI.

Wypisując na czele pisma naszego wyraz „Postęp“, zaznaczamy tém samém kierunek pracy, którą podejmujemy z tém głębszym przekonaniem, że czasopismo poświęcone sprawom dróg żelaznych jest nieodzownie potrzebne w kraju, mającym stosunkowo największą sieć kolei a najmniej się o nie troszczącym; luźne bowiem dyskusye i artykuły dziennikarskie w kwestyi polityki taryfowej, upaństwowiania kolei prywatnych i t. p. nie dowodzą jeszcze wcale żywszego zainteresowania się czynnikiem, który we wszystkich kierunkach życia ekonomicznego zaznaczył się wpływem niepomiernym. Gałęź piśmiennictwa, w której pracować będziemy, jest u nas prawie całkiem zaniedbaną, jakkolwiek w ostatnich kilku latach pojawiły się publikacye, nawołujące do czujności i opieki nad sprawami, które ze zrozumieniem rzeczy pokierowane, mogły znaczyć się przyczynić do powiększenia ekonomicznej siły kraju. Lecz u nas, niestety, ignorancja i apatya ogarnęły wszystko, a sprawy zasadnicze spadły do poziomu osobistych.

U innych narodów dział ekonomii politycznej o kolejach ma nader bogatą literaturę. Liczne studia, rozprawy, czasopisma i monografie dowodzą, że ta część nauki o gospodarstwie społecznym rozwija się niepospolicie i zdobywa sobie samodzielne stanowisko w hierarchii nauk; nawet niektóre kwestye specjalne, jak umowa o przewóz, cesya karty do jazdy i t. p. stały się przedmiotem licznych badań naukowych. I jeszcze raz wypada powtórzyć, żeśmy na tém polu prawie nic nie zdziałali. Tylko ubiegły rok ma do zaznaczenia kilka mniej lub więcej znamienitych publikacyj, o których później pomówimy obszernie.

Nie zapoznajemy wartości licznych prac naszych ekonomistów z dziedziny

kolejowo-ekonomicznej z lat dawniejszych, lecz są to rzeczy dziś już przestarzałe, zwłaszcza, że gorączkowy postęp w urządzeniach dróg żelaznych wymaga ciągłości studyów i badań naukowych.

Tych kilka słów i sama nazwa pisma niechaj wystarczą za nasz program; chcemy iść z postępem wiedzy w dobie, w której koleje, zwłaszcza w Austrii, wstępują w nową fazę rozwoju. Z jednej strony mnożą się przepisy pozytywnego prawa, odnoszące się do prawnopublicznego stanowiska dróg żelaznych, z drugiej nauka stawia im coraz więcej zadań do spełnienia. W polityce kolejowej objawia się poważna dążność do przyznania ingerencji samorządowi we wielu sprawach kolejowych.

Jurysprudencja pracuje również nieustannie nad zagadnieniami, powstającymi z rozmaitych stosunków prywatnoprawnych; w téj mierze znamionuje naukę wielki postęp. Gdy bowiem do niedawna zadowalniano się nieznaczna ilością przepisów policyjnych, dziś dla prawa kolejowego stworzono odrębny system. Co więcej, przed kilkoma laty opracowano kodeks międzynarodowego prawa transportu.

A teraz zwracamy się do łaskawego czytelnika. Stanowisko nasze jest ze wszechmiar trudne. Wydawanie naukowego czasopisma jest w naszych stosunkach wręcz hazardem, lecz liczymy na poparcie w kołach zawodowych. W Niemczech jest około 50 pism, poświęconych sprawom kolejowym i wszystkie utrzymują się; czyżby więc u nas na sześć milionów ludności nie miało warunków bytu czasopismo w ojczystym języku redagowane? Słowa te zwracamy w szczególności do ludzi pracujących w zawodzie kolejowym, którzy w przeważnej części z powodu ciasnych granic poruczonej im służby nie mają nawet sposobności zapoznać się bliżej z arkanami instytucyi, której służą. „Postęp“ ułatwi im zbliżenie się do tych wielkich tajemnic ekonomicznego procesu,

który rozgrywa się przed naszymi oczyma, a na który albo patrzeć nie umiemy, albo oceniamy go według przesądów i uprzedzeń u nas głęboko zakorzenionych.

Szanowna Redakcyo!

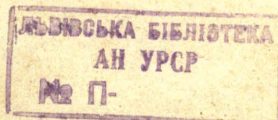
Z przyjemnością otrzymałem łaskawe zawiadomienie o mającém się rozpocząć wydawnictwie czasopisma poświęconego sprawom kolejowym, czasopisma z charakterem naukowym i zapewnienia o chęci postawienia pisma na wyżynie prawdziwie naukowej, tudzież zaproszenie mię do współpracownictwa. Miło mi było również wyczytać w liście Szan. Redaktora, że do zamienienia w czyn dawniej o tém wydawnictwie myśli zachęciła go i zdecydowała książka moja o drogach żelaznych, — która dotąd tylko obojętnością się cieszy ogółu i milczeniem prasy. Szczerze życzę Waszemu pismu, aby znalazło to poparcie i to zainteresowanie się szerszych kół, bez których przy najlepszych chęciach i usiłowaniach nie mogłoby należycie odpowiedzieć zadaniom swoim.

Zamiast Wam w jakiej specjalnej kolejowej kwestji posłać artykuł, sądzę że do pierwszego numeru najodpowiedniej będzie, gdy postawię tu, w dziedzinie, której pismo poświęcone, parę dla kraju postulatów wielkiej wagi, które, między innymi, zamierzałem zachować do ostatniego méj książki, w II. tomie rozdziału, — a których gdy nie mam tytułu i drogi aby podać do ciała kompetentnego lub przedstawić w kołach kompetentnych, i gdy w obec braku zainteresowania dla tomu I. dokończenie i wydanie tomu II. pozostać będzie musiało nie spełnionym zamiarem, to na téj je drodze do wiadomości publicznej choć najpobieżniej podać, uważam za właściwe.

Kiedy są sprawy ogólnie dobro ekonomiczne kraju w tym czy owym kierunku obchodzące, to w naszym czasie, w którym niestety stanem ekonomicznym, powszechnym, w większym niż dawniej stopniu jest bellum omnium contra omnes, i w którym jak zadania państwa tak i zadania wszelkich w państwie organizmów społecznych — tém bardziej składowych w państwie odrębnych narodowych społeczności — coraz bardziej wzrastają, a przynajmniej wzrastać powinny, — to koniecznym jest aby dla onych kierunków stwarzane były odpowiednie organa, odpowiednie instytucje, pracy w tych kierunkach poświęcone.



88.195



88.195

Na polu dróg żelaznych interesa żywotne naszego kraju streszczają się w trzech kierunkach: 1^o. w kierunku taryf, 2^o. w kierunku wytwarzania jak najgęstszej sieci kolei lokalnych, 3^o. w kierunku przygotowywania zdolnych sił krajowych, nie tylko do technicznej lecz także do administracyjnej kolejowej służby.

A więc potrzeba nam mieć:

1. **krajowe biuro taryfowe,**
2. **krajowe biuro dla spraw kolei lokalnych,**
3. **krajową szkołę kolejową,** dla przygotowywania urzędników administracyjnych.

jako dwa oddziały jednego przy Wydziale krajowym biura: „krajowe biuro dla spraw kolejowych“.

O tych trzech tedy rzeczach choć po krótko i najogólniej nieco powiedzieć trzeba.

Co do 1^o. krajowego biura taryfowego. Zbyt dobrze wiadomo jak ogromne to, skomplikowane, wielkiej pracy wymagające i trudne, samo już pole spraw taryfowych. porównać je można i na równi postawić ze sprawami podatkowymi i cłowami. Wymagają one ludzi i organów stale, specjalnie, a nie dorywczo i ubocznie tylko w nich pracujących, — a zmienność warunków konkurencji i handlu, potrzeb i dróg odbytu, czyni nieodzownymi nie sporadyczne, incydentalne, lecz ciągle, nieustanne badania. Niech nie mówi nikt, że na krajowe biuro taryfowe nie ma miejsca w obec państwowej rady kolejowej w której nasze interesa reprezentowane są przez delegatów izb handlowych i towarzystw rolniczych, oraz przez członków wprost przez rząd mianowanych. Do samych członków tej państwowej rady kolejowej odwołuję się, czy przy najsumienniejszym rozumieniu i spełnianiu swoich zadań ten sposób reprezentacji naszych interesów uważają za dostateczny i celom odpowiedni; — z pewnością każdy odpowiedzieć musi, że nie. Niewątpliwie przyznają też oni również, że ani oni, ani izby handlowe, ani towarzystwa rolnicze nie są w możności stale i należycie wyczerpująco badać, studjować opracowywać sprawy i kwestye taryfowe. To też udział naszych — i innych — w radzie kolejowej członków ogranicza się i ograniczać musi głównie na pojedynczych luźnych dezyderatach, bez obejmowania całości dotyczących nas spraw taryfowych i bez należytego uwzględnienia wiążących się z nimi wielorakich kwestyi.

Nie mogę się tu nad tem rozwódzić i pomijam tu to, że sama instytucja państwowej rady kolejowej w jej organizacji dzisiejszej i przy stosunkach kolejowych dotychczasowych nie jest i nie może być tem, czém ją sobie wystawiać trzeba, i nie może w ogóle należnej wykonywać roli, — coby dopiero we właściwej mierze być mogło przy upaństwowieniu ważniejszych arterji komunikacyjnych i przy zmienionej organizacji rady kolejowej, obok której musiałaby być prowincjonalne, jak w Prusach, rady kolejowe. Ale w każdym razie, czy w tym czy w innym stanie rzeczy, i oglądając się czy nie oglądając na państwową radę kolejową powinniśmy przedewszystkiem my sami sprawę taryf w ich całości mieć jasno przed oczami, powinien kraj, ze stanowiska ogółu interesów krajowych mieć całokształt taryf nas dotyczących w ciągłej świadomości i obrazie, wraz ze wszystkimi wiążącymi się z nimi kwestyami. Czego choć formalnie powołane, nie mogą towarzystwa rolnicze i izby handlowe, to powinien kraj. Zresztą nie izby handlowe i towarzystwa rol-

nicze, lecz kraj, jako taki, powinien mieć swoją politykę taryfową, wszystkich trudności świadomą, dróg właściwych dla jej urzeczywistnienia szukającą i takowe obmyślającą, cele i środki zawsze sobie wytykającą. Politykę taryfową może kraj dopiero i wtedy tylko prowadzić, jeżeli ma własne krajowe biuro taryfowe, jako stałą instytucję, — przy Wydziale krajowym. Jeżeli się czegoś chce do czegoś dążyć, to naprzód trzeba dokładnie wiedzieć i formułować czego się chce, następnie mieć jasny obraz, jak się całość tych żądań pozytywnie przedstawia, potem zdawać sobie sprawę z tego co możliwe i jakimi drogami do tego dążyć. To wszystko tedy musiałoby być pod względem taryf zadaniem krajowego biura. A nie można zapominać, że w kwestji taryf rzeczą jest konieczną wiedzieć z góry jaki efekt finansowy miałyby na razie żądane zmiany, aby właśnie tę kwestję finansową z góry znać, ująć i postawić, zamiast na ogólne dezyderata spotykać ogólne też zarzuty na powodach finansowych oparte; — taki zaś efekt finansowy żądanych zmian mogłoby pokazywać tylko proponowane krajowe biuro taryfowe, mające w urzędowej drodze wszelkie potrzebne materiały, a nie może tego w żaden sposób dokonać człowiek pojedynczy, czy on jest członkiem rady kolejowej czy nie, ani też izby handlowe i towarzystwa rolnicze, nie mające sił po temu. Zresztą krajowe biuro taryfowe musiałoby mieć na oku nie pojedyncze tylko taryfy, lecz ich ogół i całość, a więc całą w ogóle ich konstrukcję i zasady.

Na to że inne kraje koronne takich biur taryfowych nie mają, oglądać się zupełnie nie potrzebujemy, — owszem, tém lepiej; dla tego też kreowanie takiego biura nie potrzebujemy i nie powinniśmy czynić zależnym od zmiany organizacji państwowej rady kolejowej w tym kierunku, co nie w naszej przytem jest mocy, a na co tylko w części wpłynąć byśmy mogli. Zresztą nasze proponowane krajowe biuro taryfowe można doskonale pogodzić z istniejącą organizacją państwowej rady kolejowej i do jej ram je zastosować, — a to w następujący sposób: Należy, i to byłoby pod każdym względem wskazanem i koniecznem z reprezentantów towarzystw rolniczych i izb handlowych i innych z naszego kraju wprost mianowanych członków rady kolejowej państwowej, utworzyć naszą własną krajową radę kolejową, dla którejby krajowe biuro taryfowe pracowało, którejby materiałów dostarczało, wnioski przedstawiało, polecenia wykonywało, — a zaś uchwały tej krajowej rady kolejowej, oparte na pracach biura taryfowego samą naturą rzeczy obowiązywałyby jej członków do działania w tym kierunku w państwowej radzie kolejowej. W tym samym kierunku działałby — Wydział krajowy i Sejm.

Ad 2. co do krajowego biura dla spraw kolei lokalnych. Nie tylko u nas lecz w ogóle, powstawaniu kolei lokalnych, obok ustawodawstw, za daleko idące co do budowy pod względem technicznym według pewnych szablonów i typów oraz co do urządzeń ruchu stawiających wymagania, — stało długo na przeszkodzie: a) że one były uznawane za rzecz wyłącznie interesu lokalnego, — b) charakter kapitalistyczny przedsiębiorstw kolejowych. I w tej materji nie mogę się tu rozwódzić, ale wiadomo że cała ta sprawa przeszła już w inną epokę, w której dla ważności ogólnej kolei lokalnych uznana została właściwa co do nich rola różnych czynników,

a więc i krajów, czy prowincyi lub departamentów, i państwa.

Był to znaczny krok zrobiony naprzód, ale wiadomo także, że to jeszcze trudności kwestyi nie rozwiązuje. W praktyce, nawet przy ofiarach ze strony najbliższych interesowanych, oraz kraju i państwa, przedstawia na tem polu ogromne zawsze trudności, albo przeszkodę zupełną kwestya sfinansowania.

Leży w naturze targów pieniężnych, że im mniejszego przedsiębiorstwa papier, im summa ogólna tego papieru mniejsza, tém trudniejszą i gorszą jest jego lokacja, co się wyraża w nieproporcjonalnym jego kursie; lub nieraz wcale jest niemożliwa, podczas gdy równocześnie papiery wielkich przedsiębiorstw, w olbrzymich summach, łatwych i chętnych po wysokich kursach mają subskrybentów lub odbiorców. Dlatego to wiemy, jak trudnem jest finansowanie samoistnych kolei lokalnych nawet takich, które posiadają warunki zupełnej i dobrej rentowności.

Tém gorzej się rzecz przedstawia, gdy kolej lokalna ma niewystarczające warunki własnej rentowności, i gdy ta ostatnia wymaga uzupełnienia przez ofiary powołanych czynników, czy to w formie kapitału, czy w formie zapewnionych dopłat rocznych. Kapitał składa się wtedy z dwóch części: — z jednej, opartej na własnej rentowności kolei, z drugiej, która bądź dostarczona być musi wprost przez owe powołane czynniki, bądź oparta na ich rocznych dopłatach. Sfinansowanie i pierwszej i drugiej części potrzebnego kapitału jest bardzo trudne, a w najlepszym razie bardzo uciążliwe. Samo także przedsiębiorstwo budowy takiej kolei lokalnej jest kosztowniejsze niż innych, musząc drogo opłacać kredyt w ciągu budowy potrzebny.

Z tych wszystkich powodów można powiedzieć, że gdy chodzi o samoistną kolej lokalną; to kapitał jej nominalny będzie nieraz o kilkadziesiąt procentów wyższy, niż jej rzeczywiste koszty budowy, — czyli że zamiast za ten kapitał nominalny wybudować takich kolei n. p. 14 lub 15 kilometrów, wybuduje się ich tylko 10 km. Ta strona rzeczy jest jedną z tak wielkich przeszkód dla rozwoju kolei lokalnych.

Z tego zaś wynika, że ta trudność może być rozwiązana tylko przez stworzenie osobnej kategorii papieru publicznego. Koleje lokalne z natury swojej nie są i nie mogą być przedsiębiorstwami na zysk obliczonymi. Tylko przy minimalnym, do najkonieczniejszej granicy sprowadzonym kapitale mogą i one licznie powstawać, i wielkie ekonomiczne zadania być tém samem spełniane.

I nad różnemi możliwemi formami stworzenia takiej osobnej kategorii papieru publicznego nie mogę się tu zatrzymywać, — wymagałoby to obszerniej rozprawy. Gdy zaś się nie można pod tym względem na państwo oglądać, to taki papier publiczny może tak samo stworzyć kraj. To jest niezależne zupełnie od tych ofiar, jakieby państwo, kraj, i inne czynniki (za wpływem kraju i ułatwieniem przez kraj) na rzecz kolei lokalnych ponosić mogły i ponosiły. Każda kolej lokalna, właśnie ze względu na te różnomierne i różnych czynników ofiary, musi pozostać jednostką finansowo odrębną. Ale to nie wyklucza pośrednictwa kraju w finansowaniu. Dość wskazać na system belgijski, lub na świeży przykład Styryji, — a są możliwe i inne formy, o których nie miejsce i pora mówić. Pośrednikiem

odpowiednim, wprost między kolejami lokalnymi a kapitałem, nie może też być nawet bank ad hoc, jak tego próbowano, z udziałem Wiednia, zakładając przed paru laty bank kolejowy we Frankfurcie, co się nie udało i udać nie mogło. Pośrednikiem takim, gdy nie państwo, to może być tylko kraj. A pośrednictwo takie rozumiem tak, żeby kraj nie ponosił przez nie żadnego istotnego ryzyka.

Potępiałbym zawsze każdego, kto by chciał pchać kraj na awanturę pod względem finansowym drogę, nawet dla celów najpożyteczniejszych inwestycji. Gospodarka finansowa kraju musi być oględna i trzeźwa. Stan finansów kraju zbyt znany, i wiadomo z jakimi pytaniami wiąże się kwestja i uregulowania finansów i możliwości wejścia na drogę inwestycji. Równowagi finansów narażać nie można, a ciężary są wielkie. Wielkich więc ofiar kraj na koleje lokalne — przed rozwiązaniem najważniejszych dla finansów kwestji — ponosić nie może. Ale oprócz ofiar, które teraz i potem w ściślejszych granicach trzymane być muszą, zostaje, bez ryzyka, niezmiernie wagi pośrednictwo kraju w finansowaniu kolei lokalnych, przez stworzenie osobnej kategorii papieru publicznego. To ująć w rękę, ująć wogóle w rękę sprawę kolei lokalnych, kraj w każdym razie może i powinien. Na to zaś potrzebuje mieć organ odpowiedni: — krajowe biuro dla kolei lokalnych.

Rozumie się samo przez się, że to biuro miałoby czynności bardzo rozliczne; dotąd dotknąłem jednej tylko ich strony.

Najważniejszą zawsze jest kwestja gruntownego zbadania, jaki minimalny ruch transportowy projektowana kolój rzeczywiście już w pierwszych latach na pewno mieć będzie. Wiadomo jakie pod tym względem bywały nieraz popełniane błędy, bądź tendencyjnie, bądź w dobrej wierze, lecz na mylnych podstawach. Operaty takie poddawane są kontroli i sprawdzeniu przez władze państwa, — wiadomo jednak jak wielkie i państwo spotykały zawody, i że wskutek mylnych danych budowane były jako pierwszorzędne, więc ogromnym nakładem, koleje takie, które nader mały tylko ruch mieć mogły. Zwłaszcza zaś gdy chodzi właśnie o kolój lokalną, to najbliżej interesowani ludźmi są lub ludźmi drugich, a znam sam przykłady, jak fałszywe bywają używane źródła i materiały. Są jednak sposoby gruntownego, dokładnego zbadania i ocenienia, na jaki ruch minimalny dana kolój istotnie niemylnie liczyć może, i oprócz badań bezpośrednich są metody wypróbowane i sprawdzone na licznych przykładach, wszędzie do wszelkich stosunków zastosować się dające, sprawdzające się też zupełnie, gdy się je stosuje do kolei istniejących, dla porównania tak wykalkulowanego ruchu z ruchem rzeczywistym.

Byłoby ze wszech miar wskazaniem, aby takie dochodzenia co do minimalnego ruchu na projektowanych lokalnych kolejach przedsiębrał i stale wykonywał kraj, przez biuro o którym mowa. Bardziej i bliżej interesowany niż państwo, stoi kraj z drugiej strony na inném zupełnie co do tego stanowisku, niż najbliżsi lokalni interesowani, i musi mu zależeć bardzo na tém, aby z największą, z najsurowszą, te dochodzenia były wykonywane ścisłością. Takie gruntowne dochodzenia mogą i powinny być robione przed wszelką, nawet prowizoryczną trasą, więc chroniłyby przed tymi i innymi kosztami, które nieraz niepotrzebnie ponoszą pierwsi prywatni projektu-

jacy, bo wiadomo, że gdy chodzi o pozwolenie na pierwszą ogólną trasę, to państwo kwestji ruchu nie bada jeszcze gruntownie, na co i na kwestję rentowności uważaną jest pora dopiero gdy idzie już o koncesję i stronę finansową rzeczy.

Jest zaś przecie rzeczą niezmiernie ważną, aby one gruntowne a nie dyletanckie dochodzenia co do możliwego minimalnego ruchu, a więc dochodów brutto, właściwie poprzedzały wszelką trasę, bo rezultat ich stanowi już o tem, jakiego rodzaju trasa ma być dokonana, to jest jaki typ drogi żelaznej przyjąć dla trasy, iżby ona istotnie zastosowaną była do przyszłego ruchu, zaś do ruchu i kosztu budowy były zastosowane. Wiadomo, że i dla ruchu bardzo małego są możliwe i istnieją drogi żelazne, o nakładzie nader niewielkim. Z kwestją trasy i typu wiążą się wprowadzić i kwestje inne, które muszą być uwzględnione: — kwestja kosztów eksploatacji przyszłej kolei przy takiej lub innej trasie, i kwestja względów strategicznych (których to ostatnich wymagania stają nieraz na przeszkodzie wyborowi ekonomicznemu i finansowo właściwej trasy i właściwego typu, do ruchu zastosowanych). W każdym razie i wybór trasy i pertraktacje co do tego z rządem, należeć winny do kraju.

Ze stanowiska kraju, jego ogólnych interesów, potrzebną jest pewna planowość, pewien system co do sieci kolei lokalnych; — państwo daje na to baczenie ze swego stanowiska, z właściwych sobie względów, — nam zaś rzecz ta jest bliższa, i więcej nam na tém, więcej w ogóle na kolejach lokalnych zależy niż państwu.

Krajowe biuro da nadto punkt oparcia wszelkim luźnym rozstrzelonym, rozrzuconym co do kolei lokalnych usiłowaniom prywatnym, wszelkiej inicjatywie prywatnej, — będą się one tam zbiegać, a sam taki punkt oparcia budzić też będzie i zachęcać inicjatywę prywatną; — wszelkie projekta będą tam krytyce i gruntownym badaniom podlegać, będą się kryształizować i dojrzewać, i tylko zupełnie gotowe iść będą do Wiednia operaty, którym nie będzie mogło być zarzuconém, a zarazem wszelkie co do wiążących się z nimi kwestji pertraktacje z władzami państwa prowadziłby kraj a nie prywatni interesenci, co by też pod każdym względem nie małego było znaczenia. W każdym bo kierunku naszych interesów powinniśmy występować jako kraj, — jako kraj który w odrębności swoich stosunków i w odrębności swój narodowej chce i umie swoimi sprawami się zajmować, potrzebne na to instytucje tworzyć, prawdziwie organiczną działalność wytwarzać; więc w ramach jakie nam są dane, w ramach w których obracać się możemy twórzmy, działajmy, i do Wiednia przychodźmy z zupełnemi, konkretnemi, dobrze gotowemi rzeczami; — dezyderata, skargi, ogólne choć najbardziej uprawnione i uzasadnione dopominania się o rozszerzenie autonomji, nie mogą mieć nigdy tego znaczenia i dopięcie celów zapewniać, jak konkretna w danych razach akcja, organiczne, zdecydowane, rozumne, w tych ramach, własne działanie i praca, które stwierdzają energję i zdolność społeczeństwa do szerszego sprawowania zadań autonomji, i stwarzają szereg faktów, z którymi się inni liczyć, przed nimi ustępować muszą, i których nacisk, których realna prawda i wymowa najlepszym są argumentem i bronią zdobywcą.

Krajowe biuro w mowie będące winno by mieć w swoim zadaniu samo także trassowanie i sporządzanie kosztorysów — za złożeniem przez interesowanych potrzebnych na ten cel funduszków. Jednolity pod tym względem kierunek byłby bardzo ważny, przedstawiałby wiele korzyści. Cała akcja w sprawie kolei lokalnych skoncentrowana w biurze krajowem, dawałaby też możność zapewnienia tańszych kosztów budowy dla każdej linii, niżby to dla nich pojedynczo było możliwem, a to zwłaszcza przez układy o szyny, wagony, lokomotywy i różne inne potrzeby kolejowe. Pozwolę też sobie zwrócić uwagę, że ta rzecz ujęta w ręce kraju dałaby zarazem możność pomyślenia w kraju o fabrykach wagonów, lokomotyw i różnych kolejowych potrzeb, który to przemysł mógłby i powinien istnieć w kraju, gdyby miał układami zapewnioną pierwszą podstawę egzystencji i pierszeństwo przed fabrykami obcemi. Więc nawet wprost już otwierałoby się pole dla wielkiej gałęzi przemysłu.

Niemniej jest ważna kwestja przedsiębiorstw budowy. Wiadomo jak trudno małym przedsiębiorcom budowy stawać do konkurencji z wielkimi; — brak im funduszków i brak potrzebnego kredytu. Dla tego wspominałem że już w ogóle przedsiębiorstwo budowy małej kolei jest droższe niż przedsiębiorstwo budowy wielkiej. Mały przedsiębiorca musi lichwą opłacać kredyt i to cały koszt budowy podraża. Cóż dopiero mówić o drobnych częściowych przedsiębiorcach; — ci są eksploatowani i przez większych przedsiębiorców i przez lichwę. Otóż i co do przedsiębiorstw budowy powinno by biuro krajowe rozciągnąć opiekę, a to dla osiągnięcia dwóch celów: — aby dać krajowym przedsiębiorcom możność konkurrowania z obcymi, więc dać możność pracy i zarobku, i powtóre aby nawet dla małych kolei i dla małych przedsiębiorstw usuwać ile możliwości owe niekorzystne warunki, podrażające koszt budowy. My nie mamy swoich wielkich przedsiębiorców. Zresztą właśnie ważniejszą jest rzeczą dać zarobek większej liczbie, niż jakim paru bogatym jednostkom. Biuro krajowe mogłoby tu — jako pośrednik — skutecznie działać, n. p. przez zachętę do wiązania się przedsiębiorców w spółki, przez wyrabianie tanich kredytów i urządzenie tych przedsiębiorstw w taki sposób, iżby istotnie dawały zdrowe i bezpieczne podstawy dla kredytu w rozmiarach potrzebnych i taniego. Oczywiście z tych i z innych powodów, musiałoby biuro krajowe — na rzecz pojedynczych kolei lokalnych — wykonywać kontrolę i główne kierownictwo budowy.

Wreszcie pozostaje tak — dla każdej pojedynczej małej kolei ekonomicznie ważna, a dla kraju pod tytuł względami nie obojętna kwestja zarządu powoływanych do życia kolei lokalnych. Ciężar i niekorzystne strony zarządu małych kolei prowadzą do tego, że są zażwyczaj o zarząd robione z góry układy z sąsiednimi wielkimi kolejami; warunki tych układów bywają różne, ale jeżeli w nich interesom małych kolei chodzi — oprócz uwolnienia się od ciężaru własnego zarządu, najbardziej o to, aby wiedzieć na jaki minimalny czysty dochód może na pewno liczyć ich kolój lokalna, to oczywiście koleje wielkie, czy to państwowe czy prywatne, stając pod tym względem na stanowisku fiskalnym pilnują się w tychże układach bardzo aby finansowo na samym takim zarządzie nie poniosły szko-

dy. I w kwestyi więc zarządu kolei lokalnych powinienby interweniować kraj, to jest biuro krajowe, chociażby tylko to się ograniczać miało do owych z sąsiednimi wielkimi kolejami układów, w których kraj, całym naciskiem względów ekonomicznych oraz znakomitych przez zapewniony wzrost ruchu dla samychże tych wielkich kolei korzyści pośrednich z mających powstać kolei lokalnych, mógłby daleko lepsze osiągać warunki, — a obok tego i wpływ pewien pod względem kwestyi personalu. Ewentualnie pozostawałaby krajowi, to jest jego interwencji, ta droga, iżby w razie koniecznym tworzone były własne wspólne zarządy dla pewnych grup czy sieci kolei lokalnych (na rzecz i rachunek każdej linii z osobna), co choć ekonomicznie nie byłoby wskazaniem, to mogłoby z innych względów nie małej być wagi, a w razie niedostatecznych ustępstw ze strony wielkich kolei mogłoby i finansowo być korzystniejszym.

To jest rzut myśli najogólniejszy co do 1^o. krajowego biura taryfowego, i 2^o. co do krajowego biura dla kolei lokalnych, — a właściwie co do jednego, przy Wydziale krajowym krajowego biura dla spraw kolejowych z powyższymi dwoma oddziałami. Jeżeli 1. uznajemy potrzebę wytworzenia naszej realnej, rozumnej, na gruntownych badaniach opartej a nie dorywczej, luźnej, incydentalnej polityki taryfowej, i jeżeli 2. uznajemy potrzebę powołania do życia całych sieci kolei lokalnych, umożliwienia ich powstawania, — to musimy stworzyć instytucję o której mowa. Działalności takiej instytucji nie może ani w jednym ani w drugim kierunku zastąpić luźna, dorywcza działalność naszych ludzi publicznych, czy to w istniejących krajowych instytucjach, czy w Sejmie, Radzie państwa etc.

A tu pozwolę sobie pewnej ogólnej uwagi, która się tak do tych jak i do wielu innych odnosi spraw. Jedną z niezmiernie słabych ujemnych — stron naszego życia publicznego jest brak należytego podziału pracy. W dziwny sposób przeciążani u nas bywają wszelkiego rodzaju zadaniami publicznymi ludzie, gdy raz są do życia publicznego powołani. A jest to niedobrze, i bywa szkodliwe jak dla samych spraw tak nawet i dla tychże ludzi, zużywając ich niepotrzebnie i nie dając im możliwości właściwego spożytkowania ich sił i zdolności. Gospodarka rolna, profesura, urząd, lub zawód handlowy albo liczne interesy własne, z jednej strony, — a obok tego równocześnie wszelkiego rodzaju obowiązki i godności w powiecie lub w mieście, sejm, rada państwa, rozmaite instytucje, towarzystwa rolnicze, izby handlowe, rada kolejowa, w sejmie i radzie państwa najróżnorodniejsze komisje, — to są obowiązki których pogodzenie i podolanie im przechodzi po prostu granice możliwości ludzkiej. Gdyby wszyscy ci ludzie byli samymi genjuszami, to i genjusz nie może sprostać w rzeczach, które nie wymagają genjuszu, lecz w których natomiast materialnie potrzeba czasu na ścisłe gruntowne badania. Cóż dziwnego, w onym natłoku różnorodnych obowiązków — do czego nadto dodać obowiązki familijne, obowiązki towarzyskie i przyjemne strony życia — że ludzie choćby najzdolniejsi najsumienniejsi, zmuszeni po prostu być mogą do powierzchownego lub formalnego tylko traktowania rzeczy. Toż oni, nie mówiąc już o niemożności potrzebnych należytych studyów w danych sprawach, nieraz nie mają możliwości choćby tylko spokojnego nad niemi

zastanowienia. — Za powód tego braku należytego podziału pracy w sprawach publicznych i nieodpowiedniego zadaniami przeciążenia nielicznych jednostek, bywa zazwyczaj podawany u nas brak ludzi, a to bądź potrzebne mających kwalifikacje, bądź chcących, lub też bądź mogących, w sprawach publicznych brać udział. Nie wchodzę w rozbiór tego twierdzenia, o którym jednak nie jedno by było do powiedzenia i które idzie za daleko. Ale sądzę że gra w tym w ogóle w znacznej mierze rolę i co innego. Nie są u nas, gdy chodzi o życie publiczne dość cenione specjalne fachowe wiadomości. Oprócz innych względów, otwierają u nas drogę do życia publicznego swada, rzutność, śmiałość zdania w każdej rzeczy, — i dla tego że kto jest dzielnym n. p. gospodarzem, dobrym profesorem, i t. p. że jest przy tym zdolnym i bystrym, to w następstwie uważaniem jest za naturalne żeby do najspecialniejszych nawet, obcych jego zakresowi zadań był powoływany. Dla traktowania najspecialniejszych kwestyi uważane bywają za wystarczające pewne ogólne rudymenty i pewna obok nich liczba luźnych wiadomości. Nie mówię już o tym że często popłaca właśnie powierzchowność, nawet blaga. Jeżeli naturę polskiego umysłu odznacza w ogóle wielka syntetyczność, i to jest jego wysoką i chlubną zaletą, to obok tego, przy szerokich poglądach grzeszymy nieraz tak bardzo brakiem należytej analizy i ścisłości. — Jak tyle innych spraw specjalnych, tak olbrzymia dziedzina spraw kolejowych, wymaga i z publicznego stanowiska interesów krajowych ludzi nie dorywczo tylko, lecz w nich przedewszystkiem z oddaniem się pracujących.

A do tego dodam jeszcze słówko. Kiedy u nas proponowaną jest jaka nowa instytucja krajowa, to liczne bywają głosy, które w tym upatrują tylko kreowanie nowych posad, nowy ciężar dla kraju, i niechęć spotykają takie wnioski. Nie wchodząc w przyczyny takich uprzedzeń, jest to smutny objaw, do jakiego stopnia doszedł u nas pesymizm w sprawach publicznych. Rozumie się, że instytucji nie można pomyśleć bez ludzi, w jakiejś tylko abstrakcji, — lecz nie instytucje są dla ludzi, a ludzie dla instytucji. Że za tem idą posady i wydatki, to nie jest żadnym argumentem przeciw rzeczy, jeśli w samem założeniu uznana jest pożyteczność i potrzeba instytucji jako takiej.

Ad 3^o, co do krajowej szkoły kolejowej do przygotowywania urzędników administracyjnych. Potrzeby i pożyteczności takiej szkoły dowodzić zbytecznie. Potrzeba szkół zawodowych specjalnych, do fachowych zawodów kształcących, żywo jest u nas rozumiana, i wiele się robi na tym polu. Lęk jest niewątpliwie, że nie pomyśleliśmy o kształceniu na kolejowych urzędników administracyjnych, których tak wielkiej liczby, obok urzędników technicznych, potrzebują już te koleje, jakie mamy. Bez takiej szkoły młodzież nasza tylko podrzędne może na kolejach zajmować miejsca, i dopiero przez praktykę i późniejszą pracę może się z trudnością wyrabiać i uzdalniać do wyższych posad, do których też tak rzadko dochodzi. Pragnąc aby na kolejach w kraju naszym ile możliwości zajmowali swoi, a nie obcy posady wszelkiego stopnia, musimy przedewszystkiem przygotować odpowiednio uzdolnionych ludzi. Tym większa będzie ta potrzeba, jeśli kraj popchnie naprzód sprawę rozwoju kolei lokalnych. Jest

to nie tylko kwestya chleba dla wielkiej liczby ludzi, i chleba lepszego, lecz zarazem interes nasz społeczny i narodowy. Taką szkołę jaką mam na myśli, założyli Węgrzy w roku 1887 w Peszcie, i zapewne ona za wzór służyłaby mogła.

To są więc, odnośnie do dróg żelaznych trzy kierunki, w jakich kraj działać powinien, abyśmy na tym olbrzymim polu skutecznie pracować mogli. Już ten bardzo pobieżny tylko i niedostateczny zarys może trafi do przekonania niejednego z naszych mężów publicznych, aby na właściwej drodze odpowiednie poczynili wnioski, i o ile te zasadnicze myśli za pożyteczne uznają, przygotowali i zapewnili ich urzeczywistnienie. Sądzę, że kto wierzy w możliwość naszego dźwignienia się i rozwoju ekonomicznego własnymi siłami, własną inicjatywą, i nie oglądając się na sam Wiedeń ten w zasadzie zgodzi się z temi myślami. Powinniśmy zadania nasze sami rozszerzać, już w tych ramach, w jakich się nasze własne życie publiczne zamyka, i w tych ramach przez coraz szerszą, coraz dalej idącą, energiczną, zdecydowaną, jasno wytkniętą, organiczną działalnością zarazem dowodzić, iż umiemy się sami rządzić, sami sobie pomagać, a nie bezsilność i biedę tylko swoją sami zawsze głosić. Nie robić tego co w danych ramach można, to tak jak gdyby abdykować z autonomii, dlatego że ona zbyt ciasna. Niekorzystanie też to dostateczne, z autonomii i samorządów tłómaczy w ogóle zbyt wielkie w naszych czasach rozszerzanie się działalności państwa. Wiele rzeczy zdobywa się samym faktem, siłą spokojnego wytrwałego działania. Już w życiu jednostek, w społeczeństwie, w tych czy owych sferach, w instytucjach, w familiach, wpływ, znaczenie, władzę, zdobywa jednostka więcej faktem niż prawem; — choć nie zawsze drogą dobrą i uczciwą, nie zawsze środkami dodatkimi i siłą dodatnią, wpływ, znaczenie, władza, więcej się bierze aniżeli daje; tak jest z jednostkami. W kwestjach między autonomią i samorządami z jednej strony, a państwem z drugiej strony, w kwestjach wzajemnych stosunków i równowagi różnych w państwie społeczności, autonomii i samorządów, kwestjach kulminujących w takim czy innym ustroju państwa, — jest w gruncie rzeczy, tylko na dłuższą metę, toż samo.

Kończąc, niech mi wolno będzie oświadczyć, iż dla ważności, ile sądzę, podniesionych tu postulatów, mniemałbym rzeczą pożyteczną, gdyby niniejszą korespondencją powtórzyć zechciały inne pisma nasze.

Leon Paszkowski.

Z dziedziny projektów.

Kraje nieuposażone ilością środków komunikacji, odpowiadającą ekonomicznym ich potrzebom, radzą sobie w nowszych czasach zakładaniem publicznych ekspedytów towarowych w tych miejscowościach, które leżą poza obrębem sieci kolejowej lub zdala od rzek spławnych. W Prusiech są dotąd takie ekspedyty przedsiębiorstwami prywatnymi, lecz, jak się właśnie dowiadujemy, zamierza rząd niemiecki zastrzedz sobie prawo do tych urządzeń, co oczywiście dowodzi, że one nie tylko muszą być rentowne, lecz stały się już tak ważnym czynnikiem ekonomicznym, iż eksploatacja jego przez państwo stała się konieczną. Zadaniem publicznego ekspedytu to-

warowego jest pośredniczenie w przewozie towarów do najbliższej stacji kolejowej lub najbliższego portu i odwrotnie.

Interesenci nie mają potrzeby stykać się bezpośrednio ze stacjami, ponoszą za pośrednictwo w transporcie pewne opłaty, a zyskują bardzo wiele. Pomijając korzyści przedsiębiorców i stron interesowanych wypadałoby podnieść inne zalety i wartość ekonomiczną ekspedytu, lecz ponieważ chodzi tu o urządzenia pruskie więc zostawmy je na boku i zastanówmy się raczej nad tem, czy i o ile w naszym kraju zachodzi potrzeba naśladowania zagranicy w tym kierunku. Wprawdzie efekt ekonomiczny jakiegokolwiek inwestycji równym jest prawie na każdym gruncie, lecz Galicja stanowi pod tym względem wyjątek, bo, co n. p. u nas jest objawem biedy, to gdzie indziej jest znamieniem dobrobytu.

Wzdłuż całej sieci galicyjskich dróg żelaznych leżą obszary odcięte od reszty kraju, pozbawione środków komunikacji, a chociaż równie uposażone przyrodzonem bogactwem naszej ziemi, jak inne jej części, przecież z powodu utrudnionej styczności z kolejami przedstawiają obraz większej nędzy, niż ten szmat kraju, który dzięki kolejom leży bliżej reszty Europy.

Gdyby więc po kraju rozrzucono w znaczniejszej liczbie publiczne ekspedyty towarowe na wzór pruskich, osiągnięto by następujące korzyści bez względu na to, czyby to były przedsiębiorstwa prywatne, czy urządzenia państwowe.

Nakłady pieniężne, poczynione na urządzenie ekspedytów podniosłyby kapitałową wartość gruntu i innych nieruchomości ipso facto, przyczyniłyby się tém samém do wzrostu bogactwa a w dalszém następstwie pomnożyłyby konsumcyjne siły kraju. Z tém poszedłby w parze wzrost siły podatkowej i wzmogłyby się inne czynniki ekonomiczne, u nas nieledwie kielkujące. Lecz to jeszcze nie wszystko. Gdy ekspedyty takie łagodzą skutki braku komunikacji, więc jeżeli nie całkowicie, to przynajmniej częściowo przyczyniłyby się u nas do rozdzielenia bogactwa w taki sposób, w jaki to dałoby się przeprowadzić zakładaniem licznych kolei lokalnych. U nas, jak wiadomo, jedne okolice obfitują w lasy a nie mają kamieniołomów ani węgla, inne mają wapno, kamienie i t. p. a brakuje im budulca i paliwa. Transporty, przechodzące w Prusiech przez publiczne ekspedyty, ograniczają się na drobnych posyłkach, (Stückgüter) u nas zaś także przy wielkich ładunkach (całowozowych) byłoby pośrednictwo ekspedytu wykonalne i wskazane. Nie wchodzimy tu w szczegóły organizacji ekspedytów, pozostawiając to sobie na później.

Wypada tu jeszcze zaznaczyć dalsze korzyści, jakie kraj mógłby odnieść przy racjonalnem urządzeniu tego niejako surogatu drogi żelaznej.

Galicja, zależna od handlu zewnętrznego, obciążona nadmiarem wywozu, cierpiąca na brak wytwórców i konsumentów, nie mogąca w kraju nieliczne swe produkta spieniężać, winna w pierwszym rzędzie postarać się o dobre i rozległe środki komunikacji pomnażające, jak już nadmieniono, wartość wszelkich nieruchomości.

W takim razie wzrośnie konsumpcja nasza własna a zmniejszy się eksport, na czém znów zyska przemysł i rękodzielnictwo. Rozkwit tych dwóch ostatnich sposobów produkcyjnego zarobkowania złagodzi naszą zależność od bo-

gatszych prowincyj ościennych i zagranicy. Skutek ekonomiczny inwestycji już istniejących spotęguje się nowymi; w ekonomicznym bowiem procesie wszystkie czynniki, dobrze czy źle, oddziałują na się nawzajem i kiedy się zdaje, że wpływ jednego już ustał, drugi dodaje mu fermentu i do dalszego procesu pobudza.

Gdyby nawet te wszystkie korzyści były nieznaczne lub niepewne lub wątpliwiej wartości, to przecież jeszczeby coś pozostało, czego lekceważyć nie można. Handel mianowicie będący u nas jako produkcyjne zarobkowanie w warunkach o wiele lepszych niż każda inna gałąź gospodarstwa, zyskałby niewątpliwie na ułatwieniu obrotu.

O projekcie tym będziemy mieli jeszcze sposobność w innym czasie pomówić; to też dzisiaj ograniczamy się na powyższych uwagach.

Rozmaitości.

Rozstrzygnięcie najw. trybunału z 14. marca 1888 l. 3.046 do art. 395 ust. handlowej.

Firma M. w Celowcu nadała do kupca S. kilka posylek, które zamiast adresatowi wydał ekspedyt odbiorczy krewnemu adresata, Franciszkowi L. Nadawca zapożwał więc zarząd kolei o niedotrzymanie umowy o przewóz i zażądał odszkodowania w kwocie 1.105 zł. 27 ct.

Wyższy sąd krajowy nie przychylił się do pozwu z następujących powodów:

Stosownie do umowy o przewóz, winien był zarząd kolei wydać posyłki adresatowi S., a wydał je tegoż krewnemu Franciszkowi L., jakto zresztą w toku rozprawy przyznano ze strony zarządu kolejowego.

Rozprawa wykazała, że Franciszek L. nie miał pełnomocnictwa do odbioru posylek, że przy wydawaniu posylek nikt go o to nie pytał, że więc zarząd kolei wydając towary postąpił lekkomyślnie i bez staranności porządnego przewoźnika. Mimo tego nie uwzględniono pozwu, ponieważ zarzut przedawnienia z art. 386 i 408 ust. handlowej i §. 64 reg. ruchu, podniesiony przez zarząd kolejowy, musiano uznać jako uzasadniony.

Nie ulega wątpliwości, że w niniejszym wypadku przede wszystkim należy mieć na względzie postanowienia ustawy handlowej według art. 372 al. 3 i art. 277 téjże ustawy ponieważ tu chodzi o odpowiedzialność z czynności przewozu kolei żelaznej. Pozwany zarząd, jak już nadmieniono, powołuje się na przedawnienie pozwu, lecz nadawca (firma M.) zarzuca, że odnośne postanowienia ust. handlowej i regulaminu ruchu mają tylko wtedy zastosowanie, jeżeli posyłka „przepadnie” (zaginie), a nie jak w tym razie, zostanie komu innemu wydana. Pozwany zarząd wie, gdzie i komu posyłkę wydał, więc nie ma mowy o tém, że takowa „zaginęła”. Że jednak art. 408 u. h. i ustanowiony tamże termin przedawnienia ma tu zastosowanie, wynika to z tendencji ustawy handlowej, zaznaczonej krótszymi terminami przedawnienia. Ustawodawca ustanawiając krótsze terminy (n. p. art. 347) miał na względzie to, że zobowiązany z ustawy handlowej musi ze względów na potrzeby handlu i obrotu prędzej mieć pewność, że obowiązkom swym zadość uczynił, względnie, że go już więcej do odpowiedzialności nie można pociągnąć, chociaż umowy

niedotrzymał; krótszy termin do wniesienia reklamacji umożliwia zobowiązanemu rychlejsze dowiedzenie się o przepadnięciu posyłki, zarządzenie poszukiwań i stownie do okoliczności ułatwia znalezienie zarzuconego towaru. Czy i kiedy posyłka doszła na miejsce przeznaczenia, o tém prędzej może wiedzieć nadawca, aniżeli kolej, która tysiącami ekspedycji jest zajęta; zarząd dowiaduje się więc o przepadnięciu posyłki znacznie później niż nadawca, jeżeli reklamacja nie wpłynęła. Jest zatem rzeczą obojętną z jakiego powodu zarząd kolei utracił możność rozporządzenia towarem. Skoro tylko nadawca nie wniósł reklamacji w przepisany terminie, natenczas traci prawo do odszkodowania.

W §. 386 u. h. nie ma mowy o obowiązku odszkodowania choćby zarząd wiedział co się z posyłką stało.

W skutek apelacji nadawcy (firmy M.) potwierdził wyższy sąd krajowy wyrok pierwszej instancji.

Nadawca zaprzecza słuszności zastosowania ustawy handlowej, lecz zarzut ten nie ma miejsca, ponieważ według §. 1. ustawy wprowadzającej kodeks handlowy wszelkie inne ustawy dotyczące przedmiotów ustawy handlowej znajdują w niej uzupełnienie a według §. 1. kodeksu handlowego ustawa cywilna ma zastosowanie tylko o tyle o ile ustawa handlowa danego wypadku nie określa. Czynności przewozu są czynnościami handlowymi w rozumieniu §. 272 u. h.

Nadzwyczajną rewizję odrzucił najwyższy trybunał z powodów w wyroku wyższego sądu krajowego zawartych.

* * *

— C. k. generalna dyrekcja kolei państwowych ogłasza: „Począwszy od 1. stycznia 1890 będą osoby i tychże pakunki w przystanku Rungury wyłącznie przez konduktorów do transportu przyjmowane, którzy też za pobraniem należitości według taryfy kołomyjskich kolei lokalnych, będą wydawali podróżnym bilety do jazdy i marki pakunkowe.

— Z dniem 1. stycznia 1890 otworzono między Lwowem i Brzuchowicami stacją Lwów-Kleparów dla przewozu osób, pakunków, przesyłek pospiesznych i zwykłych. Równocześnie uzupełniono dotyczące taryfy.

— Rozporządzeniem z 11. grudnia 1889 l. 20492 zarządziła generalna inspekcja, aby całkowicie naładowane wozy o wytrzymałości 15 ton nie przechodziły na koleje lokalne, których zwierzchnia budowa takiego nacisku nie zdoła wytrzymać; wobec tego, że na każdym wozie jest cyfra wytrzymałości naznaczoną, przestrzeganie tego zarządzenia nie przedstawia trudności.

— C. k. generalna dyrekcja kolei państwowych udzieliła konsensu na budowę lodowni w Stryju.

— Uchwałą rady nadzorczej kolei Karola Ludwika z dnia 13. grudnia z. r. nadano urzędnikom administracyjnym z płacą roczną 1.300 złr. tytuł starszych oficyałów I. klasy, zaś urzędnikom z płacą 1.200 złr. tytuł starszych oficyałów II. klasy. Urzędnicy administracyjni z płacą 1.100 złr. otrzymali tytuł oficyałów I. klasy. Również przyznano podwyższenie dodatku na pomieszkanię personelowi w Przemyśle stacyonowanemu do wysokości tegoż dodatku we Lwowie i Krakowie.

— Towarzystwo zaliczkowe urzędników i sług galicyjskich dróg żelaznych we Lwowie ustanowiło na rok 1890 stopę procentową $5\frac{1}{2}$ od wkładek oszczędności, zaś 7 od zaliczek z tém, że od każdej pożyczki potrącać sobie będzie 1% tytułem kosztów

administracji. W ubiegłym roku wynosiła stopa procentowa 8% od pożyczek, zaś 5% od wkładek. Na ostatnim posiedzeniu udzieliła rada nadzorcza pięć pożyczek w łącznej kwocie 1.680 złr. Przyjęto również do wiadomości przystąpienie dziesięciu nowych członków.

— Zarządy austriacko-węgierskich dróg żelaznych wydały w październiku 1889 nowe postanowienia dotyczące wypłaty niesłusznie pobranych należności (Partheiguthabungen) w myśl §. 53 regulaminu ruchu. Między innymi znajduje się przepis, że podania o zwrot nadpłat wnosić można do tego Zarządu, któremu stacya odbiorcza podlega.

— Bilety roczne i sezonowe, jakoteż marki wartościowe na szlakach c. k. austr. kolei państwowych na rok 1890 nie ulegają żadnej zmianie ani co do odnośnych postanowień szczegółowych. Roczna karta na wszystkie szlaki, z wyjątkiem linii Lwów-Suczawa, bukowińskich i kołomyjskich kolei lokalnych, niemniej kolei Lwów-Belzec (Tomaszów) kosztuje: dla I. kl. 400, dla II. kl. 300, a dla III. kl. 200 złr. w. a.

Sezonowe bilety, ważne od 1. maja do końca października kosztują: I. kl. 300, II. kl. 225, III. kl. 150 złr. w. a.

Marki wartościowe kupuje się w zeszytach nominalnej wartości 75 złr. za 60 złr. Gdy się zużyje wszystkie marki pierwszego zeszytu, można po tej samej cenie nabyć drugi, trzeci i dalsze zeszyty o nominalnej wartości po 30 złr. za 18 złr. od jednego zeszytu.

Roczne karty otrzymać można także na pewne pojedyncze szlaki kolei państwowych, jakoteż na dowolne relacje szlaku Lwów-Suczawa via Halicz, jednak osobno na sieć kolei państwowych a osobno na sieć Lwowsko-Czernowieckiej kolei, po równej cenie, odpowiednio do odległości. Główna taksa wynosi: za I. kl. 60, za II. 45, a za III. kl. 30 złr.; do tego dolicza się po 60, względnie 45, względnie 30 centów za każdy kilometr, stosownie do klasy. Oprócz tego dopłaca się 2% od całej należności jako stempel.

Posiadacz rocznej karty ma prawo do 25 kilogramów pakunku wolnego od opłaty.

— Zbiorowe posyłki pospieszne. C. k. generalna dyrekcyja kolei państwowych zaprowadziła w porozumieniu z dyrekcyją kolei północnej zbiorowe wysyłanie posyłek pospiesznych zwyczajnych (gewöhnliches Eilgut) między Wiedniem a Nowym i Starym Sączem, Grybowem, Gorlicami, Jasłem, Krosnem, Sanokiem, Posadą chyrowską, Samborem, Drohobyczem, Boryslawiem, Stryjem, Doliną, Kałuszem, Stanisławowem, Monasterzyskami, Buczaczem, Czortkowem, Husiatynem, Haliczem, Kołomyją, Zablutowem, Śniatynem, Czerniowcami, Hadikfalwą, Suczawą i w odwrotnym kierunku po cenie niższej, t. j. 0 złr. za 100 kg., pod następującymi warunkami:

1) Posyłki pospieszne ma się nadawać w jednym i tym samym dniu, na jeden list przewozowy i do jednego i tego samego adresata.

2) Na listach przewozowych nie wolno ustanawiać ruty ani zabezpieczać wartości towaru.

3) Na każdej posyłce ma być uwidoczniiona firma nadawcy, jakoteż stacya nadawcza i kresowa.

4) Objętość pojedynczych posyłek nie może przekraczać pół metra kubicznego, a waga nie powinna wynosić więcej jak 20 kg.

Powyższe obniżenie taryfowe ważne jest do 30. listopada 1890.

— Redukcyja taryf kolei północnej. Ministerstwo handlu korzystając z praw przysługujących rządowi w myśl ugody zawartej w swoim czasie z koleją północną, wyjednało niższą taryfę dla cukru austriackiego, spirytusu galicyjskiego i dla przewozu węgla przeznaczonego dla Wiednia. Taryfa dla cukru równa będzie taryfie kolei państwowych, zaś niższa dla

węgla wynosi 2 ct. od 100 klg., t. j. tyle, ile można było taryfę zredukować, nie uszczuplając dywidendy od akcyj po 100 złr. Nowe taryfy weszły w życie z dniem 1. stycznia b. r.

— Regulamin ruchu. Austriacko-węgierskie towarzystwo kolei państwowych zamieściło w taryfie swjej z 2. września 1887 dodatkowe postanowienie tej treści, że w razie przeszkód w ruchu (zasp śnieżnych i t. p.) od posyłek w drodze wstrzymanych pobierać będzie należność składową (Lagerzins). Generalna inspekcya zakwestyonowała tę nowość, więc sprawa ta oparła się o ministerstwo handlu, które uznało, że §. 58 regulaminu ruchu nie zawiera w tej mierze jasnych postanowień i poleciło zarządom kolejowym postawienie wniosków co do sposobu zastąpienia tej luki w regulaminie za pomocą przepisów taryfowych; w szczególności mają być ściśle oznaczone wypadki, w których wolno pobierać składowe.

Nadmieniamy przy tej sposobności, że w ogóle nasz regulamin ruchu stał się już anachronizmem i byłoby bardzo pożądaną rzeczą poddać go rewizji. Wiele postanowień regulaminu jest wręcz nieważnych, a jeszcze więcej jest takich, które w dzisiejszych stosunkach nie mogą mieć praktycznej wartości.

— Encyklopedia kolejowa. Dr. Wiktor Röhl, starszy inspektor c. k. austr. kolei państwowych we Wiedniu, wydaje encyklopedyą kolejową pod tytułem: „Encyclopädie des gesamten Eisenbahnwesens in alphabetischer Anordnung“. Pierwszy tom wyszedł już z druku i zawiera wiele cennych rzeczy. Autor zgromadził około siebie przeszło stu współpracowników, poświęcających się zawodowi kolejowemu, ludzi wytrawnych i z przedmiotem gruntośnie obznajomionych. Liczne ilustracye podnoszą wartość dzieła, które obejmuje sześć ogromnych tomów. Fachowe pisma poświęcają tej pracy obszernie artykuły i oceniają ją jak najpochlebniej.

Dra Rölla znamy bardzo dobrze; jestto niezmordowany pracownik w dziedzinie literackich prac kolejowych. Ludzie bliżej niego stojący nie umieją sobie zdać sprawy, jak może jeden człowiek tyle zdziałać. W przeciągu ostatnich kilku lat wydał Röhl wiele rzeczy imponujących rozmiarem i gruntownym opracowaniem.

Ogłoszenia taryfowe.

W tym dziale pisma naszego ogłaszać będziemy wszelkie zmiany taryfowe na galicyjskich i bukowińskich kolejach żelaznych, a ponieważ dla braku miejsca w szczegóły wdawać się nie możemy, więc abonentom swoim gotowi jesteśmy na żądanie udzielać bezpłatnie bliższych informacji w rubryce: „Korespondencya redakcyi“. Tylko w wyjątkowych wypadkach dawać będziemy szczegółowe wyjaśnienia listownie.

Równocześnie podajemy do wiadomości, że ogłoszenia taryfowe stale będą umieszczane tak, że czytelnik będzie miał sposobność mieć najpewniejsze w sprawach taryfowych informacje.

C. k. koleje państwowe.

Obniżenia taryfowe bezpośrednie.

(Im Kartirungswege.)

1. Drzewo opałowe i węgiel drzewny ze stacyi Beskid do Ławocznego (trs.) 2-9, a z Ławocznego (trs.) do wszystkich galic. stacyj kolei państw. podług taryfy wyjątkowej Nr. III. dodatku VI. do lokalnej taryfy. (Ważne do końca r. 1890).
2. Drzewo podlegające specyalnej taryfie II. z Doliny do Ławocznego (trs.) 22-2. (Ważne do końca r. 1890.)

3. Drzewo tarte, okrągłe, ociosane i dachówki ze stacyj:

Lukawetz ²⁵⁻⁶/₂₉₋₀, Zadowa ²²⁻⁰/₂₆₋₀, Czudin ²⁰⁻⁰/₂₆₋₀, Pe-troutz ²⁰⁻⁰/₂₆₋₀ i Starożynetz ²⁰⁻⁰/₂₆₋₀ do Czerniowiec Nowosielicy. (Ważne do końca r. 1890).

4. Drzewo podlegające wyjątkowej taryfie III. dodatku VI. taryfy lokalnej z Olszanicy do Żywca (trs.) 41-3. (Ważne do końca r. 1890).
5. Siarka, papier, parafina, fosfor i t. d. ze wszystkich galic. stacyj kolei państw. do Skolego podług taryfy lokalnej dodatek VI. (Ważne do końca r. 1890).
6. Śliwki suszone, pochodzące z Rosyi ze stacyi Nowosielica (trs.) w pełnych ładugach do Odesy, a mianowicie z Nowosielicy (trs.) do rosyjsk. Unyheni 102-62 kop., z rosyjsk. Unyheni do Odesy Towarnaja 69-80 kop., a do Odesy portu 75-90 kop. (Ważne do 30. kwietnia 1890).
7. Drzewo opałowe między wszystkimi stacyami od Przemyśla do Łupkowa i z każdej z tych stacyj do wszystkich stacyj położonych między Posadą chyrowską a Drohobyczem i do Boryslawia, Zagórza i Jasła podług taryfy wyjątkowej III. dodatku IV. taryfy lokalnej, do końca r. 1890.
8. Trociny z Berhometu do Żuczki 15-21 w pełnych wagonach do końca r. 1890.

Refakcyje.

C. k. uprzyw. galic. kolej Karola Ludwika.

1. Ziemniaki ze Lwowa, Tarnobrzega, Belza i innych stacyj kolei lokalnych do Krakowa i Podgórze loco i transit przy 100 wagonach 14 ct., przy 200 13 ct., a przy 300 12 ct. — do końca czerwca 1890.
2. Węgiel kamienny, mineralny z Krakowa (trs.), względnie z Pogórza Pł. (trs.) do Tarnopola 52-2 przy 1500 tonach — do końca r. 1890.
3. Sól kamienna surowa do fabrykacyi sody z Wieliczki do Hruszowa 44-6 i Piotrowic 39-9 — do końca r. 1890.
4. Sól kamienna z Krakowa (trs.), Wieliczki i Bochni do rozmaitych stacyj kolei północnej i centralnej kolei morawsko-szląskiej po cenie niższej dla przewozu najmniej 8000 metrycznych ton — w ciągu r. 1890.
5. Zboże pochodzenia rosyjskiego z ^{Brodów (dworzec)}/_{Podwołoczysk (dworzec)} do Przemyśla ⁴²⁻²/₆₂₋₀, do Jarosławia ⁴⁹⁻²/₆₉₋₀, do Rzeszowa ⁵⁹⁻⁶/₇₉₋₂ wysyłając najmniej 400 wagonów — do końca r. 1890.

C. k. uprz. kolej północna cesarza Ferdynanda.

1. Węgiel mineralny ze Szczakowy do Wadowic 26-0, do Andrychowa 25-5, do Kęt 24-5 i Krakowa (trs.), dla Swoszowic 11-6. (Ważne do końca r. 1890.)
2. Drzewo do farbowania, cięte i mielone, z Wiednia (dworzec północny trs.) do Lwowa (dworzec główny) 250-6 w całych wagonach, najmniej 5000 kg. — do końca r. 1890.

OD ADMINISTRACJI.

Niniejszy numer „Postępu“ posyłamy także nieabonentom z uprzejmą prośbą o zwrócenie go administracji w razie niezaprenumerowania.

Administracya przyjmuje także abonent miesięczny po 50 ct.; drobniejsze kwoty uprasza się nadsyłać w markach pocztowych pod adresem w nagłówku pisma podanym.

Cześć literacka.

Z teatru. Chcąc dać sprawozdanie za ubiegły sezon jesienny w teatrze hr. Skarbka, musimy zaznaczyć na wstępie, że w ostatniej dobie objawia się silny zastój w okazywaniu się oryginalnych prac z dziedziny dramatu i komedii. Dzieje się to zaś w ten sposób, że tak starsi jak i młodszy autorowie dramatyczni odpoczywają. Starsi mianowicie zadowolają się widocznie laurami, zdobytymi mniej lub więcej zasłużenie; młodszy zaś dzielą się na dwie grupy. Jedni, ze sporadycznymi wyjątkami, zapatrzeni na nestorów, korzystają z błęgiego *dolce far niente* po napisaniu kilku ciepłych przez publiczność przyjętych sztuk; drudzy zaś, których pierwociny ducha bezwzględna krytyka przyjęła surowo, nie mają odwagi lub chęci wystąpić przed areopag skapryszonego dziecka, zwanego publicznością. Zresztą nie badamy bliżej przyczyn milczenia naszych autorów, lecz konstatując fakt zastoju, podnosimy, że cierpi na tym literatura, a powtóre i sama scena.

Stagnacja to zaś ogromna w porównaniu do lat poprzednich. Wprawdzie tu i owdzie zapowiadała wiadomość kronikarska mające się okazać w niedługim czasie oryginalne nowości, lecz trza było to przyjąć z zastrzeżeniem, przez pesymizm poleconym, bo zwykle między taką zapowiedzią a wprowadzeniem sztuki przed teatralne kinkietki upływa rok czasu.

W obec takich dowodów nieplodności jasną jest rzeczą, że ubiegły sezon jesienny musiał chromać pod względem oryginalnych sztuk, z powodów dopiero co wyluszczonych. Dyrekcyja teatru znalazła się w trudnym położeniu. Z jednej strony musiała się uciec do obcych literatur, wybierając, co prawda, wśród powodzi nowości zagranicznych, sztuki cieszące się ogólnym uznaniem poważnej krytyki; z drugiej strony usiłowała w kierunku przedstawień oryginalnych autorów ratować sytuację.

Pierwszą oryginalną sztuką przedstawioną w początkach jesiennego sezonu w roku 1889. był dramat Leopolda hr. Starzeńskiego: „Stracona wideta“.

Mimo znakomite dla dramatu tło rugów pruskich i walki ekonomicznej Polaków z przedstawicielami pangermanistycznych idei, autor tego motywu nie wyzyskał. Słaba nader fabuła i wprost niekonsekwentne w obec reguł psychologii przeprowadzenie charakterów złożyły się na stanowczy upadek dramatu. Nie mogły zaś go uratować ustępy z pojedynczych scen o treści silnie patryotycznej.

Drugą rzeczą oryginalną, jakkolwiek nie świeżą z pod pióra wyszłą, bo jeszcze na wiosnę 1889 drukowaną, była jednoaktowa komedia Józefa Bliźnińskiego: „Dzika różyczka“. Jest to bardzo miły obrazek, o bajce prostej, nie przeładowanej sztucznymi efektami, że zaś poruszoną jest w nim zrećnie struna drogich nam wspomnień, przeto publiczność oklaskiwała gorąco pracę autora i wykonawców.

Wreszcie nie wahała się dyrekcyja lwowskiego teatru wprowadzić na scenę oryginalnej tragedii sędziwego poety Karola Brzozowskiego pod nazwą: „Zbrodnia w Awerse“ (powinno być raczej Avergne). Znany szerokiemu ogółowi autor „Maleka“, poeta i jubilat przypominał się tą razą publiczności niezbyt szczęśliwie. Przez wzięcie za tło do

swój tragedii karty z dziejów dworu Neapolitańskiego w XIV. stuleciu, nie mógł nią zainteresować ogółu, tém bardziej, że brak akcyi, wprowadzenie postaci nie działających, lecz prawie manekinów, potrzebnych do wygłoszenia myśli autora i tym podobne wady kompozycyi, przewyższają bardzo literacką wartość tego utworu.

A wartość literacką, lecz nie sceniczną, posiada ta nowa praca, przez wzgląd na wybitnie wzniosły zapal poetycki, bogactwo obrazowania i dziwną piękność języka. Ostatnia ta cecha nader jest ważną, jeżeli się zważy, że dziś wskutek zakorzenionego panowania farsy, piękno języka w dramacie wymaganego, stanowczo karłowacieje. Tragedya Brzozowskiego nie wróży wprawdzie dłuższego pobytu na scenie, lecz znów nie zasłużyła sobie żadną miarą na tak zimne przyjęcie publiczności, która na premierze zebrała się w przerażająco małej liczbie.

Widocznie za przykładem duńskiego dworu coś się zepsuło. Tą razą jednak na pewne smak naszej publiczności. Nie mamy bynajmniej zamiaru prawić moralów na temat znaczniejszego, a niestosownego uczęszczania na farsy i opery w stosunku do śmiesznie skromnego odwiecznego widowiska dramatu i komedii. Zaznaczamy tylko fakt nader ważny, głównie z tego powodu, że jest on nie wyjątkowym, lecz ciągle się powtarzającym.

Niestety, dzieje się to nietylko w kosmopolitycznym Lwowie, ale i w syrenim grodzie, Warszawie, gdzie n. p. na premierze najnowszego dramatu St. hr. Rzewuskiego: „Ostatni dzień Don Juana“ publiczność w takim stopniu świeciła pustkami, że nestor naszej komedii, a zarazem i znakomity krytyk Kazimierz Zalewski, w dłuższym wywodzie słusznie się użala na takie macosze traktowanie rodzimej sztuki.

Słowa te uważamy za stosowne przytoczyć z tego głównie powodu, że głos ten powinien posłużyć i naszej publiczności za poważną przestrożę.

Zalewski mówi: „Obowiązkiem względem literatury jest wystawianie, choćby wadliwych prac oryginalnych, o ile nie są utworami tuzinkowymi, a widnieją z nich odbłyśki talentu. Kto za to nie spełnia swego obowiązku, to publiczność, która nie zapełnia teatru na pierwszym przedstawieniu oryginalnego dramatu, czy źle uprzedzona do niego z góry, czy . . . nie będę szukał powodów, ale wiem, że tak być nie powinno. Któż będzie dbał o scenę i sztukę, jeśli sami o nią dbać nie będziemy. Wielka pora pomyśleć i zastanowić się, że te pustki w teatrze na dramacie i komedii mogą być groźne i że tu chodzi o przyszłość instytucji, której pod żadnym pozorem narazić nam nie wolno“.

Oby to zdrowe ziarno nie padło na opokę!

Tak wyglądał jesienny sezon co do dramatu i komedii. W obecnym roku ruch dramatyczny będzie żywszym, bo mamy zapowiedzianych wiele nowości tak oryginalnych, jak i wziętych ze scen obcych.

Jedną z pierwszych będzie wystawiona w styczniu czteroaktowa komedia sympatycznego autora: „Wicka i Wacka“, Zygmunta Przybylskiego, p. t. „Złote góry“; następnie znane widowisko sceniczne Wincentego Rapańskiego p. t. „Bogusławski i jego scena“. Rzecz ta ma dla nas tém większy interes, że w Warszawie z powodu znanych wymogów tamtejszej cenzury grać jej nie wolno.

Z obcej literatury pierwszą nowością będzie farsa Laubego „Die Gipsfigur“, którą to sztukę pan Adolf Walewski, ceniony autor obrazu „Hulaj dusza“, przerobił i zlokalizował dla naszych stosunków, zamieniając zarazem oryginalny tytuł na „Sodoma i Gomora“. Następnie się przygotowuje: dramat Wilbrandta „Córka Fabrycyusza“, grany obecnie na wszystkich większych scenach niemieckich i przez wybredną krytykę nader przychylnie przyjęty; dalej komedia Ostrowskiego „Szeroka natura“ wybornie przetłumaczona przez znanego powieściopisarza A. W. Tytuł w oryginale brzmi: „Nie wsiadaj do cudzych sanek“.

Odbywają się zaś już próby z dramatu Dociego „Ostatnia miłość“. Wyborna ta rzecz tłumaczona przez poetę i literata Franciszka Konarskiego, była drukowaną w fejtynie Gazy Narodowej.

O każdej z tych nowości podamy recenzje w swoim czasie.

Filemon i Baucyda.

Przez lat niemal dziesięć widywałem tych staruszków codziennie o jednej i tej samej porze, w jednym i tym samym miejscu, lato czy zima, deszcz czy pogoda.

Regularnie o godzinie 12 minut 5 w południe przechodzili z ulicy, gdzie moje biuro, ku skwerowi; tu następowało nasze spotkanie. W chwili, gdy dochodził do skreću, stali już oboje przed sklepem korzennym, zajmującym narożne kamienicy. Stali, jakby czekając, aby się im przypatrzyć. Potem szli wolnym krokiem dalej.

Z czasem tak przywykłem do widoku pocziwców w tym miejscu i o tej porze, że uważałem ich prawie jako integralną część narożnika. W mych oczach były to dwie karjatydki wspierające budynek. I gdy raz w powrocie z biura napróżno szukałem staruszków przy narożu, pełnęło mnie coś formalnie na drugą stronę. Zdawało mi się, że kamienica chyba runąć musi, pozbawiona tych podpór.

Ale ona stoi dotąd i długo jeszcze stać będzie, tylko Filemon i Baucyda nigdy już nie zajmą miejsca przy jej narożu o godzinie 12-tęj minut 5 w południe.

* * *

Filemon był niezawodnie emerytem. Przypuszczam, że 40 lat uprawniających do poboru pensyi, wysłużył w urzędzie rachunkowym. Miał minę taką, jakgdyby jeszcze nie wywieźły mu z głowy długie szeregi cyfer rojące się w kratkach i krateczkach aktów urzędowych, dodawane, odciągane, przenoszone; jakby i teraz jeszcze wyteżał wszystkie siły umysłu dla docieczenia, gdzie też podział się przekłety półcent, brakujący w ostatnim zamknięciu.

Zresztą była to wcale sympatyczna postać — ów zasuszony mól biurowy. Wprawdzie pergaminowa twarz jego, z wypięklymi centkami rumieńców na policzkach, z czołem pororanem w głębokie bruzdy, z fałdami pod oczyma i dokoła nosa, nie mówiła wiele, może nawet nie mówiła, ale łagodny jakiś, nigdy nie znikający uśmiech na ustach, zdradzał tkwiącą w tym pergaminie pocziwą duszę.

Pocziwości jest zresztą danem, iż nie potrzebuje nawet do tak niewinnych jak uśmiech uciekać się środków, a mimo to ka-

zdemu wpada w oczy i w serce. Dzieje się z nią jak z żarem w piecu; zamknij drzwi — choćby i najszczelniej, ciepło zawsze promieniować będzie na zewnątrz.

Co do przekonań, Filemon hołdował niezawodnie konserwatyzmowi. Świadczył już o tem sam ubiór jego sięgający bodaj czy nie przedhistorycznej epoki. Te ogromne klapy surduta, ten kilkakrotnie dokoła szyi obwinięty czarny halsztuk, ten cylinder z płaskimi kresami i wysoką jak Himalaja górą, te spodnie obszerne jak worki, te wreszcie buciki kompromitująco szerokie w palcach — słowem wszystko, co miał na sobie, z nim oczywiście, mogłoby stać się ozdobą każdego muzeum archeologicznego.

Nowożytność znajdowała swój wyraz w jednym tylko: w cygarze tak podrzędnej sorty, iż żadna z antydyluwalnych istot nie potrafiłaby znieść zabójczej jego woni. Filemon chodził zawsze z dwugrajarówką w ustach. Wypalał ją w zamyśleniu do samego końca, wypaliwszy zaś jedną, dobywał drugiej i tak... w nieskończoność, chciałem powiedzieć, w czas jednak jeszcze przyszło mi na myśl, że pocciwiec oduczył się już niezawodnie brzydkiej swej nawyczki.

* * *

Co się tyczy Baucydy, to była ona najzupełniej godną swego męża; była nawet do niego podobną. Zapewne w zgodnym, a tyle lat trwającym związku, należałoby szukać przyczyn tego podobieństwa.

Jeśli już Filemon usposabiał mnie dość wesoło, to na widok Baucydy nie mogłem się nigdy powstrzymać od lekkiego uśmiechu. Kapelusze jej miał tak zabawną formę, sztuczne loki wyzierały z pod niego tak filuternie, cały strój jej zresztą składający się z jakiejś przedwiecznej mantylki i spodnicy, która pewnie pamiętała wojnę krymską, jeśli już nie traktat wiedeński, odróżniał się od innych tak wybitnie, że najpoważniejszego nawet widza musiała rozanimować. Musiała, témbardziej, że mimo wieku nie była dość wolną od niewieścięj próżności. Z pewną kokieteryą nosiła zawsze spodnicę podpiętą dość wysoko, tak

wysoko prawie, jak u podlotków jest zwyczaj. Widz mógł dzięki temu podziwiać także jej buciki. I było co podziwiać. Niegdyś zapewne nowe i zgrabne, przedstawiały one już jak niejedno zdegenerowane społeczeństwo, obraz kompletnego spaczenia i rozstroju.

Czy ten zgubny wpływ czasu pobudzał ją do refleksji, czy też inne ważne sprawy miała na głowie, dość, że była zawsze tak samo jak mąż zamyślona.

Oczy Baucydy jednak zachowały nieco więcej blasku, potrafiły nawet czasami spocząć badawczo na tém i na owém. Pamiętam: raz spojrzenie ich skrzyżowało się z moim spojrzeniem, raz, przed kilku laty jeszcze i nigdy już potem ani przedtem. Wyjrzało do mnie wówczas ze wzroku Baucydy tyle nadziejskiego spokoju, tyle pogody i słodczy, że... odwróciłem się czémprędzej. Człowiek żyjący jeszcze pełnią sił wszystkich, nie może znieść takiego spojrzenia. Przejmuje go ono prawie lękiem, tak jest wzniosłe, tak czyste; przejmuje go ono lękiem, jakby spojrzenie bezcielesnego upióra. W oczy Baucydy spokojnie patrzeć mógł chyba jeden Filemon.

* * *

Wyprzedzała zawsze o krok jeden męża. Filemon zdążał za nią, jak żelazo za magnesem. Zatrzymywał się, gdy ona stanęła — gdy ona postąpiła, szedł dalej.

Śledziłem ich niekiedy, rezultat jednak śledztwa był zawsze bardzo skąpy. Krocząc powoli w zamyśleniu, nie mówili do siebie ani słowa. Ledwie tu i ówdzie wpadło im co w oczy. Ujrzeni n. p. żelazne poręcze dokoła gazonu na skwerze. Wczoraj jeszcze tych poręczy nie było. Baucyda staje, zwraca się ku gazonowi. W oddaleniu jednego kroku czyni to samo Filemon. Baucyda patrzy na nowość. W tej chwili przyglądać się poczyną poręczom i Filemon. Baucyda kiwa głową. Głowa Filemona już w ruchu. Wreszcie Baucyda mówi:

— Hm! Nowe poręcze...

A Filemon, pykając swą dwugrajarówkę, odpowiada z namysłem:

— A jakże!... Nowe poręcze...

Odwracają się, idą dalej...

Gdzie idą? Nie wiem; oni sami może nie wiedzą. Idą przed siebie naprzód i naprzód... Dokoła wre gwar wielkiego miasta, przesuwają się modni panowie, eleganckie panie, igrają małe dzieci, wracają ze szkoły studenci i pensjonarki, kursuje jednostajnie tramwaj, gra muzyka wojskowa w przechodzie... Oni nie widzą tego i nie słyszą. Głosy życia obijają się o ich słuch bezsilny i opadają jak skruszone strzały, a barwy i linie zmieniające się w kalejdoskopie napróżno usiłują podrażnić wzrok osłabiony.

Nie patrząc na nic, nie nie słuchając, idą przed siebie naprzód i naprzód...

I nieraz, gdy ich widział tak idących, zdawało mi się, że zajądą w końcu dalej „niżli wzrok sięga“. Przedstawiałem sobie nawet ową chwilę w wyobraźni, jak Baucyda nagle staje, Filemon w oddaleniu jednego kroku czyni to samo, Baucyda kiwa głową i Filemon również. W końcu Baucyda mówi:

— Hm! My już za grobem...

A Filemon, pykając swą dwugrajarówkę, odpowiada z namysłem:

— A jakże!... Za grobem...

* * *

Stało się inaczej...

Przez długi czas nie widywałem staruszków; wypadli mi nawet z pamięci.

Dopiero kiedyś tu patrzę i oczom moim nie chcę wierzyć. Baucyda idzie sama. Sama... w żalobie.

Przecież to niegodziwie ze strony losu...

Kogoż ona prowadzić teraz będzie po mieście w oddaleniu jednego kroku za sobą?

I kto będzie szedł za nią, pykając dwugrajarówkę?

Biedna Baucyda!

A Filemon! Jak on sobie da radę w elizjum bez przewodniczki, której się trzymał w całym życiu, jak małe dziecko spodnicy matczynej?

Biedny Filemon!

Biedna Baucyda! Biedny Filemon!

St. Rossowski.

Zakład i Pracownia rytownicza

pod „Pieczęcią“

założona w r. 1884 we Lwowie ul. Sykstuska 15.

Aleksandra Schindlera

wykonuje najstaranniej i po bardzo niskich cenach rytowanie herbów, monogramów, embleatów i liter na złocie, srebrze, stali, miedzi, mosiądzu i kości słoniowej. — Pierwsza pracownia dla Galicji wraz z W. Ks. Krakowskim na drogich kamieniach, herbów, monogramów i liter po cenach wiedeńskich. Metalowe pieczęcie do laku i farby dla urzędów gmin, parafii, szkół, kancelaryi adwokackich i notaryalnych, bibliotek i innych. — Z kauczuku pieczęcie (stampilie) dla wszystkich przedsiębiorstw przemysłowych, składów towarowych i korporacji. Sztyldy grawirowane i odlewane. Maszynki do suchego wypukłego druku, herbów, monogramów, liter i całych słów. Cegi do opłatków, medale wystawowe, pamiątkowe i medaliki religijne, podług rysunków, fotografii lub sztychów. Szpilki do krawatek i broszki z orłami polskimi. — Wzory pieczętek i stampilij, oraz rysunki wysyła na żądanie.

— Zamówienia z prowincji skutecznie jak najrychlej za zaliczką.

NOWO OTWORZONY MAGAZYN

pod firmą

ANTONI GUDIENS

(dawniej p. Gajewska)

we Lwowie, plac Maryacki l. 8.

(dom ks. Ponińskiego)

poleca w wielkim wyborze

Płótna, stołową Bieleżę, Shirtingi, Chiffony, Barchany, Piki, Oxfordy, Dreliszki, BIELIŻNĘ MĘSKĄ t. j. koszule, kalesony, kołnierze, mankiety, chustki do nosa, skarpetki, pończochy i t. d.

SKŁAD KOMISOWY

MATERACÓW i KOŁDER.

Wielki wybór

oryginalnej bieleżyny wełnianej systemu Prof. Dra Gustawa Jaegera.

— Ceny możliwie niskie. —

Fabryka maszyn

Lejarnia żelaza i metalu

M. Dornwalda

w Przemyśle

założona w r. 1862

odznaczona w kraju i za granicą pierwszemi nagrodami, obecnie znacznie rozszerzona, zaopatrzona w najznakomitsze maszyny pomocnicze, może śmiało polecić własne wyroby maszyn rolniczych; jako specjalność

MŁOCARNIE

które sobie ogólne uznanie zjednały.

Przyrządy wiertnicze dla kopaliń i do pompowania naftę na sposób Kanadyjski; urządzenia tartaków, młynów, dla gorzelni wszelkie przyrządy z parowymi maszynami; wyrabia do budowy kolei wózki tak zwane „psy“ w różnych rozmiarach po najniższych cenach i dostarcza z swej lejarni odlewy budowlane i maszynowe w największych rozmiarach i największej wagi.

POSTEP

DWUTYGODNIK DLA SPRAW KOLEJOWYCH.

Wychodzi we Lwowie 5. i 20. każdego miesiąca.

Przedpłata wynosi w miejscu i na prowincyi:
rocznie 6 złr. — et. — kwartalnie 1 złr. 50 et.

Za granicą: 2 złr. kwartalnie.

Numer pojedynczy kosztuje 30 centów.

Odpowiedzialny redaktor i wydawca:

Dr. Maryan Ciesielski.

Adres redakcyi i administracyi:
ulica Teatralna l. 4. (Telefonu Nr. 354.)

Ogłoszenia i przedpłatę przyjmuje administracya.

Cena ogłoszeń 20 et. od wiersza w szpalcie
lub za jego miejsce.

Wojna taryfowa.

Ustrój państwowy monarchii austriackiej odbija się niekorzystnie na ekonomicznych stosunkach Przedlitawii. Następstwem tego jest między innymi walka taryfowa. prowadzona przez Węgrów z nieubłaganą konsekwencją i o ile oni z tego korzystają, o tyle my tracimy. Chcąc czytelnikowi nie obznajomionemu dobrze z tą sprawą ułatwić należyte jej zrozumienie, nadmieniamy nawiasowo, że konstytucya cesarstwa niemieckiego zalicza koleje żelazne i ich sprawy taryfowe między sprawy wspólne całego państwa, wskutek czego pojedyncze części państwa jakkolwiek mają bardzo szeroki zakres działania w tym względzie, przecież nie mogą z niekorzyścią innych części ustanawiać taryfy i t. p. Według ustaw zasadniczych austriackich koleje żelazne należą wprawdzie do spraw wspólnych, lecz nie dotyczy to taryfy i tu właśnie jest szkopuł, o który rozbijają się najbardziej wytężone starania o zażegnanie burz ekonomicznych zasępiających horyzont przedlitawski.

Asumpt do poruszenia tej kwestyi bierzemy z mowy referenta komisji taryfowej w sejmie czeskim, p. Bondy'ego, który powiedział: „... Za przykładem Węgrów, którzy pilnie strzegą swęj samodzielności w sprawach taryfowych, musimy i my wyrobić sobie niezależność w tym kierunku. Da się to osiągnąć tylko na drodze ustawodawczej. Nasze koleje prywatne znajdują się w zupełnie odmiennym położeniu, niż węgierskie. Nasze ministerstwo nie posiada, niestety, ani dostatecznej władzy, ani wpływu na gospodarkę kolei prywatnych. W obec tego moglibyśmy ministra w jego zabiegach wspierać tylko za pomocą legislatywy. Również stosunek do państwa węgierskiego dałby się uregulować na drodze ustawodawczej.

Wypływa to z artykułu II. i XXXVI. ustawy z dnia 21. grudnia 1867, w szczególności zaś z postanowień umowy cłowej i handlowej zawartej z Węgrami, której art. VIII. opiewa: „Zarząd kolei w obu połowach monarchii sprawowany będzie według jednakowych zasad“. Jest to wprawdzie wyrażenie ogólnikowe, lecz art. XXI. tej umowy zawiera postanowienie, dające się z naszej strony wyzyskać: „W celu osiągnięcia jednakowych podstaw do międzynarodowych umów handlowych, prawodawstwa i zawiadowstwa cel, podatków pośrednich i spraw innych, do których odnosi się ta u-

mowa, ma być zwołaną konferencya cłowo-handlowa przez ministrów handlu i skarbu obu części monarchii“. „... Sądzę, że na podstawie przytoczonych postanowień, dałoby się, rzekłbym, po przyjacielsku uczynić zależność naszą od Węgier znośniejszą...“ i t. d.

P. Bondy mówił następnie o czeskim przemyśle cukrowniczym i zaznaczył, że produkcya krajowa zagrożona jest konkurencją węgierską. Pojmujemy to bardzo dobrze, albowiem przemysł węgierski stoi nietylko niskimi taryfami kolejowymi, lecz zażywa także bardzo znacznych ulg podatkowych.

Ale na razie chodzi nam o co innego, mianowicie o dominujące stanowisko Węgier w kwestjach taryfowych. Przedewszystkiem Węgrzy mają większy kompleks kolei skarbowych i już tęp samą mogą nadawać tonu polityce taryfowej, następnie w obec przedsiębiorstw kolei prywatnych mogą postępować i rzeczywiście postępują z całą bezwzględnością i umieją na nich wymusić jak najdalej idące ustępstwa. W Przedlitawii ma się rzecz odwrotnie. Najtłustsze linie kolejowe są dotąd jeszcze w ręku prywatnym, a koncesye ich są takie, że tylko z trudnością może rząd kultywować politykę taryfową dla krajów korzystniejszą. Nawet na własnych kolejach nie może państwo tej akcyi taryfowej rozwinąć, jakiej wymaga dobro pojedynczych prowincyi i całej monarchii. Zresztą łatwo to powiedzieć, żeśmy sobie nie wyrobili dotąd niezależności w sprawach taryfowych: z jednej strony walka Węgier przeciw Austrii, z drugiej wysoce ekonomiczne względy na subwencyonowane koleje prywatne w Przedlitawii — oto rzeczy stojące na przeszkodzie wszelkiej samodzielności. Winę utrapień taryfowych przypisać należy przede wszystkim systemowi czasów dawniejszych. Chcielibyśmy wiedzieć, jakim błogosławieństwem w niniejszej dobie byłyby dla nas koleje żelazne, gdyby w czasie, kiedy główne ich arterye powstały, była Austria w równie świetnym położeniu ekonomicznym, jak n. p. Anglia lub północna Ameryka.

Tam bogactwo narodu było powodem, że ani rząd ani sfery bliżej interesowane nie starały się zastrzedz sobie jakiegokolwiek ingerencyi w sprawach taryfowych, lecz dziś, kiedy poznano, że bezsilność państwa w obec przedsiębiorstw kolejowych niekorzystnie oddziaływała na rozwój ekonomiczny, chwycono się tyśięcznych środków, aby monopol dróg żelaznych ograniczyć i złagodzić.

Wszak do niedawna w Ameryce taryfy zmieniały się według sezonu: gdy ruch był większy, szły w górę, a gdy opadał i nie miało co wozic. to po kraju uwijali się ajenci i ofiarowywali imieniem przedsiębiorstw kolejowych przewóz po bajecznie niskich cenach. Obecnie stosunki się zmieniły; rządy zastrzegły sobie rozliczne prawa w kwestjach taryf i kto wie, czy rząd austriacki w tej mierze nie ma więcej wpływu, jak rząd centralny stanów zjednoczonych lub t. p.

W Austrii już około roku 1838 poznano się na niebezpieczeństwie monopolu dróg żelaznych i właśnie ekonomiczna nędza otworzyła oczy rządzącym sferom. Liczne choć niedostateczne przepisy ograniczały swobodę gospodarzą przedsiębiorstw kolejowych; w dokumentach koncesyjnych wkładano na nie nie małe zobowiązania.

Gdyby rząd austriacki poszedł był tą drogą dalej, mielibyśmy dziś bezwątpienia wzorową politykę taryfową, lecz rozmaite klęski zniewoliły państwo do sprzedaży kolei skarbowych, a w latach 1866 i 1867 znalazła się, jak wiadomo, Austria w takim położeniu, że trudno było myśleć o kolejach żelaznych. Nieszczęśliwa wojna z Prusami i zmiana w ustroju państwowym z jednej strony, z drugiej zaś stanowcza przewaga systemu kolei prywatnych odwróciły uwagę rządu od spraw kolejowo-ekonomicznych. I z tej to chwili skorzystali Węgrzy, wytargowawszy w ustawie zasadniczej z 21. grudnia 1867 szablonowe postanowienie, że „koleje żelazne należą do wspólnych praw państwa“. O taryfach nie było mowy, to też dziś pokutuje Przedlitawia i chyba tylko „po przyjacielsku“ nakłonią się Węgrzy do ustępstw.

Lecz stanowisko nasze nie jest tak bardzo trudne. Węgrzy często żądają, aby te lub owe sprawy były wspólnymi; chodzi bowiem o wspólny budżet państwa, który n. p. niedawno obciążono wydatkami na zamorskie komunikacye, przynoszące Węgom w pierwszym rzędzie pożytek.

Owoż możnaby w danej chwili zrobić ustępstwo za cenę taryf kolejowych, jako wspólnych spraw całej monarchii; nie wątpimy że żądanie takie wywołałoby niebywałą wrzawę, lecz innego wyjścia nie znamy.

AN YPCP
№ 11-

Rewolucja w Brazylii i koleje żelazne.

Polityczne przewroty w Brazylii stały się dzisiaj jednym z najciekawszych faktów porządku dziennego i zwróciły swoją doniosłością uwagę całej Europy na istniejące stosunki państw południowo-amerykańskich.

Jakkolwiek miniona rewolucja bez zupełnego krwi przelewu przeszła, a rząd nowy prowizoryczny, licznie wysłanymi telegramami i pismami okrężnymi, stara się wszelkimi siłami wpoić we wszystkich to przekonanie, że wszelkie bieżące zobowiązania finansowe będą dopełnione a państwo nawet o wzmocnienie kredytu postarać się zamierza, to jednak łatwo zrozumieć, że się zewsząd wyłania powątpiewanie w trwałość obecnie uorganizowanego steru i niedowierzenie czy też nowo ukonstytuowany rząd prowizoryczny przyjętym zobowiązaniom finansowym, w całości zadość uczyni, względnie czy mimo najlepszych chęci będzie w możności to uczynić.

Należy przypuścić że wiadomości z Rio de Janeiro tylko przelotnie giełdy europejskie zaniepokoiły, i tylko w Paryżu silniejszy nieco wpływ na kurs papierów brazylijskich wywarły; w Berlinie bowiem, gdzie znaczną ilość obligacji „Oeste da Minas“ na targ rzucone zostały, przez tamtejsze wybitne firmy bankowe, wiadomość ta bardzo nieznaczny wpływ wywarła.

Obok wielkich interesów giełdowych, zwracają na siebie uwagę większej doniosłości umowy dostaw materiałów kolejowych, a tém samem przemysłowcy europejscy przez czas dłuższy bieg wypadków w Rio de Janeiro i w głównych miastach prowincji brazylijskich naprężeniem śledzić będą, bo jakkolwiek jest rzeczą dla nich obojętną czy się wyłoni federacja Stanów, czy też rzeczpospolita związkowa pragnęliby, by mający powstać rząd narodowy, względnie rząd każdej prowincji z osobna, był w stanie i chciał uczynić zadość przyjętym zobowiązaniom i zdołał doprowadzić do zupełnej równowagi i do ładu w gospodarce państwa.

Organ kapitalistów angielskich „Times“ natychmiast po nadejściu wieści o rewolucji nie omieszkiał zwrócić uwagę Brazylijczyków że w Brazylii jest około 100 milionów funtów szterlingów ulokowanych kapitałów angielskich, i że Anglja interesów wierzycieli brazylijskich strzedz zamierza, co musiało naturalnie silnie wywrzeć wrażenie na mężów stojących u steru rządu brazylijskiego. Południowa Ameryka jeszcze nie miała czasu zapomnieć jak dzielnie w swoim czasie Anglja bronić umiała interesu swoich kapitalistów w Egipcie; dotkliwą tedy jest myśl sama dla tych południowo-amerykańskich mężów stanu, że mogłaby nastąpić chwila w którejby mocarstwa europejskie, dochody i wydatki ich państwa ściśle kontrolować miały, jak się to w Egipcie działo.

Przed kilku laty podobna obawa trapiła Montewideo, kiedy po usunięciu dyktatora Santosa, kasy były tak wypróżnione, że nie było czem wypłacić zapadłych kuponów. Obawa jednak, że mogłyby się wmieszać inne mocarstwa, stało się pobudką do wyteżenia wszystkich sił by zaciągnąć chwilową pożyczkę, co tylko przez pośrednictwo obcych wielkich domów bankowych w Montewideo do skutku przyszło. Udało się jednak rządowi temu, stosunki finansowe w kraju z czasem zupełnie uregulować.

Wielkiej doniosłości będzie okoliczność, czy też Brazylja jako państwo, cały ciężar długu 100 milionowego na siebie weźmie, czy też ciężar ten proporcjonalnie na wszystkie prowincje rozdzieli.

Zaznaczamy bowiem, że prowincje pojedyncze w Brazylii mają ustrój zupełnie autonomiczny i jest rzeczą prawdopodobną, że obecnie istniejący ustrój senatu i izby deputowanych pojedynczych prowincji, nie tylko się nadal utrzyma ale znacznie silniej się utrwali.

W całej południowej Ameryce istnieją dwa prądy polityczne Federalistów i Unitariuszów, pierwsi dążą do tego, by władzę jak najbardziej decentralizować i nadać jak najszerszą autonomię prowincjom, a całość państwową uważają jako rzecz drugorzędnej wagi, drudzy zaś dążą do tego, by jak największą władzę włożyć w ręce rządowi narodowemu.

Europejscy finansiści, którzy znają ducha organizacyjnego południowej Ameryki nadto dobrze, nie wiele się zatrwożyli, dowiedziawszy się o przewrotach w Brazylii i wierzą w to, że jak do dzisiaj tak i nadal południowej Ameryki targi światowe jednymi z najlepszych miejsc zbytu dla przemysłu europejskiego pozostaną.

Londyńska giełda notuje że kurs walorów i pożyczek kolejowych z wyjątkiem akcji konsorcjum „San Paulo“, jest niski, gdyż dochody tych kolei są tak szczupłe, że nie zdołają pokryć swoich zobowiązań, tak że są ograniczone pod tym względem na gwarancje dane przez poszczególne prowincje i państwo. I tak spadek kursów wynosi przy obligacjach 5% z roku 1863 do roku 1875 wartości 11,000.000 L. 1—2%, tylko, a to z tej przyczyny, bo obligacje te oniemal wszystkie w pewnych rękach się znajdują a żadnych prawie w obiegu się nie spotyka. 4½% Bondy zaś z 1879, 1883 i 1888 przedstawiające 14,500.000 L. spadły o 7—9%, 5% z roku 1886 (6,300.000 L.) o 2%. — Obligacje 5% prowincji San Paulo z r. 1888 (787.500 L.), jak również 6% obligacje miasta Santos (100.000 L.) kurs swój pierwotny utrzymały. Konwersyjna pożyczka 4% z r. 1889 która jest decydującej wagi ucierpiała znaczny bardzo spadek 7—8%. Podobne spadki kursów ucierpiały także oniemal wszystkie papiery kolejowe przy których notują spadek o 2%—7%.

Stosunkowo jednak walory brazylijskie dość dobrze się trzymają na giełdach europejskich a zawdzięczają to głównie poparciu kilku wielkich międzynarodowych firm, które same nadto są interesowane w operacjach finansowych tego państwa, głównie zaś w najnowszej 4% konwersji, ażeby je pozostawić samym sobie. Największe domy bankowe nawet, muszą mieć zaufanie do finansów brazylijskich, dowodem tego jest świeża emisja wyż wymienionej 4% pożyczki, którą przedsięwziął Rothschild, i założenie wielkiego banku brazylijskiego w Paryżu, z kapitałem zakładowym 10,000.000 L., któryby miał zadanie zaprowadzić walutę złotą. Kapitaliści powinni się tedy spuszczać w danych okolicznościach na własny swój sąd i nie dawać się wodzić na pasku wielkim firmom.

Nie możemy wprowadzić zaprzeczyć, że tak telegramy publiczne jak i prywatne, które dotąd przybywają z Brazylii bardzo uspokoiły umysły i niezaprzeczenie dowodzą, że prowizoryczny rząd kraju szczerze się stara utrzy-

mać kredyt państwa na wewnątrz i na zewnątrz.

Mimo to jednak mogą zająć skutkiem rewolucji rozliczne wypadki, które dobre zamiary rządu centralnego udaremnią. Za rządów cesarskich już, uwidatniała się ta tendencja uzyskania samorządu w kilku prowincjach — Dążność, w luźnym związku republikańskiej federacji, będzie jeszcze łatwiejszą do urzeczywistnienia. Obszar Brazylii jest wprawdzie tak olbrzymi, że oderwanie się kilku bardzo odległych prowincji nie odgrywałoby bardzo ważnej roli w konsolidowaniu się stanów, gdyby kwestja finansowa nie wchodziła w grę. Prowincje nie będą się wzbraniały spełnienia zobowiązań, które bezpośrednio przyjęły na siebie, ale ważniejszem jest, czy będą chciały brać udział w spłacaniu ogromnego długu państwa, z którego niektóre prowincje nadmiernie korzystały podczas kiedy innych zupełnie nie uwzględniono.

Podobne stosunki zachodzą z gwarancjami kolejowymi, jakie dla niektórych jeszcze dość prymitywnych i przemysłowo nie rozwiniętych prowincji są faktycznie o wiele za ciężkie. Nie małym i nie łatwym będzie zadaniem dla władzy centralnej, te wszystkie kwestje ku ogólnemu zadowoleniu tak rozwiązać, by kasa państwa była zawsze gotową obowiązanom swoim na zewnątrz zadość uczynić.

Za krótki przeciąg czasu dzieli nas od świeżo zaszłych wypadków, byśmy mogli stanowczy sąd wydać o stosunkach; tém bardziej że wieści zmienionego stanu rzeczy, tak późno dojsć mogły do oddalonych prowincji Brazylii i tak ją niespodzianie zaskoczyły, że się jeszcze ze zdziwienia otrząść, i swego stanowiska do całości zaznaczyć nie mogły.

Możliwość tedy nie jest wykluczoną, że się sytuacja polityczna spokojnie i nadal rozwinie, walory brazylijskie jednak nie podniosą się, dopóki trwać będzie obawa zawikłań politycznych w przyszłości.

Czy i o ile podróżny stoi pod opieką konduktora?

Konsul chiński w Berlinie wsiadł do jadącego tramwaju, a że w tylnej części wozu nie znalazł dogodnego miejsca, więc wysiadł i biegnąc obok wozu, chciał się dostać na przednią platformę; wtém potknął się i upadł, a jedno z tylnych kół przejechało mu nogę. Ponieważ z tyłu jechały inne wozy, groziło mu niebezpieczeństwo ponownego przejechania, lecz konduktor i woźnica, mimo że widzieli jak wóz ich przejechał jakiegoś człowieka, który w kilka chwil potem nowym wypadkiem był zagrożony — przecie zachowali się całkiem obojętnie, zamiast pospieszyć konsulowi z pomocą. Na skutek doniesienia sądowokarnego, przeprowadzono przeciw konduktorowi i woźnicy rozprawę karną; oskarżenie opierało się na postanowieniu §. 221 państwowej ustawy karniej, która opiewa: Kto osobę pozbawioną pomocy (hilflos) z powodu ułomności lub choroby, opuszcza rozmyślnie w stanie niemocy, winnym jest porzucenia (Aussetzung), jeżeli osoba ta powierzona była jego pieczy, lub jeżeli miał obowiązek starać się o jej pomieszczenie lub przyjęcie.

Sąd atoli nie przychylił się do wniosku oskarżenia i wydał wyrok uwalniający, uzasadniając go faktycznymi okolicznościami, a mianowicie tém, że nie dowiedziono, jakoby

kondutor lub woźnica wiedzieli, iż konsulowi grozi dalsze niebezpieczeństwo i że znachodzi się w bezpomocnym położeniu. Wyrok jednak zaznaczył między powodami wyraźnie, że podróżny na wszelki wypadek stoi pod opieką konduktora.

Sprawa ta wywołała między prawnikami niemieckimi żywą dyskusję, w którym najcięższym jest postawienie kwestyi, czy i o ile konduktor kolei żelaznej ma obowiązek opieki czy dozoru nad podróżnymi w znaczeniu przytoczonego powyżej paragrafu niemieckiej ustawy karniej państwowej. Jedno z niemieckich pism przedstawia rzecz tę mniej więcej w następujący sposób: „Wyrażenie „opieka“, „nadzór“ (Obhut) używanem jest w dawniejszych ustawach w znaczeniu rozciąglejszem i takim zna je jurysprudencja; jako takie dostało się też do ustawy karniej, stąd nie można je brać w znaczeniu ściślejszem, zaczętem idzie, że podniesiona w wyroku okoliczność co do „opieki nad podróżnymi“ nie ma podstawy prawnej. „Obhut“, „nadzór“ w pojęciu powyższego wyroku musiałby mieć za podstawę stosunek, z którego po jednej stronie stoją obowiązki, po drugiej uprawnienia, a to prowadziłoby do następstw niemożliwych; gdyby konduktor kolejowy miał być odpowiedzialnym bezwzględnie za każdy wypadek grożący podróżnemu na kolei, to musiałby mieć władzę wykonywania nadzoru w sposób dowolny, również bezwzględny; w dalszej konsekwencji wolno byłoby mu wykonywać nadzór za pomocą gwałtu. Ktoby się w oknie wagonu wychylał, tego mógłby konduktor gwałtem od okna oddalić. Konduktor zamykający drzwi wagonu przed podróżnym, który w czasie jazdy chce wyjść na platformę, stawałby się winnym zbrodni ograniczenia osobistej wolności.“

Przedewszystkiem uderza sposób tego rozumowania; krytykowany wyrok nie wypowiada wcale zasady co do „nadzoru“. Zaznaczenie tego i tylko zaznaczenie, że podróżny stoi pod opieką służby pociągowej wcale nie jest niebezpiecznym antecedensem i z pewnością nie rozumiał sędzia wyrokujący „opieki“ z takimi nedorzecznymi następstwami; wszak ustawa mówi wyraźnie o osobach nie mogących sobie pomódz z powodu ułomności lub choroby.

Lecz mniejsza o to, jak się przedstawia kwestya „nadzoru“ konduktorskiego w świetle ustaw niemieckich; przypatrzmy się raczej jak ją ocenić należy ze stanowiska austriackiej ustawy karniej. Według §. 376 ci, którzy mają obowiązek sprawowania nadzoru nad dziećmi lub innymi ludźmi i to obowiązek albo naturalny, albo przyjęty (n. p. ze stosunku służbowego), stają się odpowiedzialnymi za zaniechanie dozoru, jeżeli te osoby nie mogą niebezpieczeństwa przewidzieć lub przed niem się uchronić.

A zatem już sam tekst ustawy określa jasno i dokładnie obowiązki nadzoru. Postanowienie to odnosi się bez wątpienia i do konduktorów kolei żelaznych, którzy z mocy stosunku służbowego mają obowiązek czuwać nad bezpieczeństwem podróżnych. Zresztą i §. 335 u. k. może mieć tu zastosowanie. Jeżeli dziecię wychyli się przez okno i dozna ciężkiego uszkodzenia, natenczas tak matka z niem jadąca, jak i konduktor, który zaniechał oddalić je od okna, choć mógł to uczynić, winni są występkę z §. 335, zagrożonego karą aresztu do sześciu miesięcy. Ktokolwiek pełni

służbę na kolei żelaznej, winien czuwać nad bezpieczeństwem ludzi, ostrzegać ich i nieść im w potrzebie pomoc, gdyż zaniechawszy tego dopuszcza się stosownie do okoliczności karygodnego zaniechania. Maszynista, hamulczy lub konduktor, gdy z niedbalstwa lub z umysłu nie zatrzyma pociągu, który kogoś przejechał, lub przejechaniem zagraża, jest odpowiedzialnym z ustawy karniej.

Nowe książki.

O dziele naszego współpracownika Leona Paszkowskiego, p. t.: „Statystyczno ekonomiczne studia o drogach żelaznych“ pisze korespondent „Gazety Lwowskiej“:

Nie potrzeba być szowinistą, żeby przyznać, iż nowoczesna literatura polska śmiało stanąć może w szranki z każdą inną literaturą europejską, a pod niektórymi względami ją nawet przewyższa. Jeden tylko dział leży u nas odłogiem, dział literatury ekonomicznej, który rozwijać się zwykł jeno równoległe z rozwojem przemysłu i gospodarstwa krajowego. Oprócz dzieł przestarzałych, acz klasycznej wartości (Supiński, Skarbek i t. d.) i podręczników ekonomicznych, bardzo mało liczymy w literaturze naszej dzieł ekonomicznych, o głębszej wartości, samoistnie opracowanych, dlatego też nie dziw, że pojawienie się takiego dzieła nabiera znaczenia faktu pierwszorzędnej wagi. Ileż to naprzykład wrzawy wywołała w ostatnim czasie p. Szczepanowskiego „Nędza Galicyi“, jakkolwiek dziełku temu trudno nadać inną wartość krom agitacyjnej? Pan Szczepanowski chciał i potrafił obudzić kraj z letargu, dlatego zręcznie operując niekoniecznie pewnemi cyframi statystycznymi, przedstawił obraz smutniejszy jeszcze od smutnej rzeczywistości, ale do rzędu poważnych prac ekonomicznych mimoto, a może i dlatego właśnie, dzieła p. Szczepanowskiego zaliczyć nie podobna.

Dziś cieszę się, że mam sposobność zarejestrować w łamach waszej gazety pojawienie się — i to w Wiedniu — polskiego dzieła ekonomicznego o szerokim zakresie i pierwszorzędnej wartości. Mam na myśli pracę p. Paszkowskiego o drogach żelaznych w związku z rozwojem ekonomicznym. Fakt, że dzieło pana Paszkowskiego, mimo że już od kilkunastu tygodni znajduje się w handlu księgarskim, nie doczekało się jeszcze nigdzie fachowej oceny, smutno świadczy o stopniu zainteresowania się naszej publiczności sprawami ekonomicznymi. Co prawda, dzieło to nie ma pretensyi do popularności, autor unikał starannie ogólników i komunałów, traktując rzecz swą ściśle naukowo i popierając każde twierdzenie autentycznymi cyframi, ależ trudno znowu karmić publiczność bezustannie elegiami o nędzy galicyjskiej, tak już omówionej i oklepanej, że pisać o niej w Galicyi to tak jak wybrać się z samowarem do Tuły — albo z żoną do Paryża. Dzieło p. Paszkowskiego obliczone jest na dwa tomy, na razie opuścił prasę tom pierwszy, złożony z następujących czterech rozdziałów: I. Rzecz wstępna: a) rozwój ekonomiczny, b) rozwój dróg żelaznych; II. rozwój dróg żelaznych w Austro-Węgrzech: a) Przedlitawia i Zalitawia, b) Galicja; III. Ruch, kapitały i dochody

dróg żelaznych: a) w różnych krajach, b) w Austro-Węgrzech, c) w Galicyi; IV. o drogach żelaznych państwowych i o upaństwowieniu.

Trudno mi w ciasnych ramach fejetonowych pokusić się o streszczenie a już zgoda o ocenę tej arcyważnej pracy, pragnę jednakże chociaż na kilku wyjątkach i przykładach wskazać, jak autor pojął i przeprowadził swoje zadanie.

Na wstępie uzasadnia autor twierdzenie, że częstokroć kraj wbrew niekorzystnym naturalnym warunkom rozwinąć się może ekonomicznie lepiej od innych, od natury szczęśliwiej wyposażonych krajów. Jako czynniki, które wpłynąć mogą na taki niezwykle rozwój, wymienia: drogi żelazne i wodne, szersze zastosowanie pary, rozwój kredytu, oświatę, urządzenia państwowe i społeczne i t. d. Kładę nacisk na ostatni punkt, albowiem jak się w dalszym toku okazuje, autor jest stanowczym zwolennikiem cel i taryf ochronnych. Wprawdzie uważa pan Paszkowski, że przyszłość należy do systematu kosmopolitycznego gospodarstwa, odnosi to jednak jeno do przenoszenia ruchomego kapitału tam, gdzie takowy zarówno kapitalistom, jak i krajowi korzyść przynosi. Z wielką werwą i bardzo szczęśliwie zwalcza pan Paszkowski przesadę naszego kraju do obcych kapitałów.

„Jest rzeczą niewątpliwą i wszędzie stwierdzoną — powiada p. Paszkowski — że obce kapitały idąc z krajów bogatych, bardzo ekonomicznie rozwiniętych, do krajów mało rozwiniętych, ściągane ponętą czy wyższej stopy procentowej, czy nadzieją zysków z przedsięwzięć na nowych polach, czy samą możebnością brakującego gdzieindziej zatrudnienia, daleko większe przynoszą korzyści tym krajom biedniejszym i w tyle będącym, aniżeli samym tym obcym kapitałom — a to zwłaszcza, gdy przez te ściągające je kraje rozumnie są kierowane.“

W przyszłość ogólnego kosmopolitycznego gospodarstwa p. P. nie wierzy. Żąda on dla ekonomicznie słabszego społeczeństwa takiej samej opieki, jakiej doznają i potrzebują słabsze jednostki ludzkie, a gospodarstwo kosmopolityczne uważa za mrzonkę, widząc jak przeciwnie w miarę rozwoju ekonomicznego zaostrzają się antagonizmy narodowe. Pan P. pragnąłby jedynie, ażeby ograniczenia w rodzaju taryf różniczkowych działały się w interesie państwa a nie prywatnych przedsiębiorstw. Autor wychodząc z założenia przeciwnego teorii walki o byt, mianowicie z założenia, że słabsze jednostki mają prawo do protekcji społeczeństwa, dochodzi do konkluzji, że to samo prawo przysługuje całemu państwu wobec innych, a jednak logiczność wywodu jest tu tylko pozorną, bo jeżeli w pierwszym wypadku jednostka, to jest człowiek, jeżeli jest słabszym, ma przez wszystkich innych ludzi swego społeczeństwa być protegowanym, to uogólniając rzecz, w drugim wypadku słabsze społeczeństwo protegowane być winno przez wszystkie inne społeczeństwa, co znów równałoby się kosmopolitycznemu gospodarstwu, które p. P. uważa za mrzonkę. Tylko z założenia, że słabszy człowiek sam siebie chroni, możnaby dojść do wniosku, że słabsze społeczeństwo ma również samo siebie chronić. Jak mówię jednakże, p. P. okazuje się przeciwnikiem wolności handlowej, chociaż nie zawsze szczęśliwie broni swęj zasady.

Nader szczęśliwie i na podstawie znakomitego materiału cyfrowego udowadnia p. P. konieczność upaństwowienia kolei. Specjalnie co do kolei galicyjskich, materiał zebrany przez niego, stanowi znakomity substrat do dyskusji nad tą sprawą, będącą wszakże na porządku dziennym wszystkich naszych ciał reprezentacyjnych; poznanie i należyte opracowanie tego materiału, byłoby oszczędziło niejednemu z orędowników upaństwowienia zarzutu — niestety częstokroć usprawiedliwionego — że prawi jak ślepy o kolorach. Takiego materiału jak p. P. nikt jeszcze u nas nie zebrał.

Zwalczając mrzonkę o kosmopolitycznym gospodarstwie społecznym, konstatuje jednakże p. P. ciągły i szybki postęp, tak szybki, że sprowadza antagonizmy społeczne „które tu i ówdzie występują“, jakkolwiek w ogóle „praca robotnika jest dziś już w stosunku do cen najgłówniejszych potrzeb życia, lepiej płaconą niż kiedykolwiek“. Ale nie w ogólnych na temat gospodarstwa społecznego wywodach tkwi wielka p. Paszkowskiego zasługa, lecz głównie w tem, co odnosi się ściśle do jego przedmiotu, do dróg żelaznych i ich wpływu na rozwój ekonomiczny, w cyfrach statystycznych mozolnie zebranych i znakomicie zszeregowanych. Pomijając ogólne, tu i ówdzie rozsiane teoretyczne rozumowania, wszystko to, co odnosi się do stanu produkcji do gospodarstwa społecznego i do środków podźwignięcia się Galicji z nędzy ekonomicznej, ma pierwszorzędną wartość, bo opiera się na ścisłych, cyfrowych dowodach. W tej materii p. P. rozumuje z niezrównaną bystrością i imponuje trafnością sądu. Jeżeli — jak czytałem w swoim czasie w jednym z dzienników krajowych — rozprawa p. Szczepanowskiego znajdować się powinna w ręku każdego Galicyanina umiającego czytać, to nie spierając się zresztą o trafność powyższego twierdzenia, ośmielę się z méj strony zaryzykować opinię, że dzieło p. Paszkowskiego znajdować się powinno w ręku każdego umiającego myśleć.

O tém samém dziele pisze „Ekonomista polski“:

Mamy do zaznaczenia fakt doniosły. Literatura polska doczekała się dzieła o drogach żelaznych i ich wpływie na rozwój ekonomiczny, zwłaszcza na Galicję, dzieła napisanego z ogromną pracowitością i ścisłością, z zupełnym uwzględnieniem literatury obcojęzycznej.

Autor poruszył w niem szereg spraw najżywotniejszych ze względu na dzisiejszy ekonomiczny stan Galicji, rzucił garść myśli bardzo trafnych — odbiegał wprawdzie nieraz od przedmiotu — ale nawet kiedy czynił wycieczki w dziedziny co prawda obce i daleko po za przedmiotem omawianym leżące, zawsze pozostawał na gruncie spraw krajowych lub też z ekonomiczną polityką kraju w najściślejszym pozostających związku. Ani czas ani miejsce nie pozwala nam tak omówić pracy p. Paszkowskiego, jakby na to ze względu na bogatą treść zasługiwała. Trzeba jednak zaznaczyć, że to praca niepoślednia, głęboko przemyślana i samorzutnie pisana.

Autor rozpoczyna od ogólnego poglądu na rozwój ekonomicznych stosunków na kontynencie europejskim, poczem zestawia rozwój systemu komunikacyjnego, dróg żelaznych w świecie — zastanawia się nad olbrzymią przewagą w tym kierunku Stanów Zjednoczo-

nych Ameryki Północnej i daje szereg nader ciekawych porównań Ameryki z rozwojem europejskich dróg żelaznych.

Rozdział drugi poświęcony jest rozwojowi dróg żelaznych w Austro-Węgrzech. Galicja znalazła w tym rozdziale szczegółowe omówienie, a to tak pod względem wzrostu dróg żelaznych w ostatnim dwudziestolecu 1867—1887, jak niemniej pod względem warunków produkcyjnych i bogactwa warunków przyrodzonych dla rolnictwa w porównaniu do innych krajów koronnych. Ostatnich 50 stron tego rozdziału poświęca autor porównawczym uwagom między Galicją i Węgrami, przyczem z wielkim talentem podnosi szereg specyficznych wad galicyjskich i zachęca do naśladowania ekonomicznej polityki rządu węgierskiego, której Węgry zawdzięczają ogromny wzrost ekonomiczny ostatnich lat kilkunastu.

Rozdział III. omawia ruch przeciętny na 1 kilometr na drogach żelaznych w różnych krajach, a w szczególności w Niemczech, Austrii, poczem zajmuje się wyłącznie stosunkami dróg żelaznych galicyjskich, podaje ich ruch, opłaty transportowe, zestawia wykazy dochodów, kosztów, stosunku kosztów do dochodów i przeciętnych opłat dróg żelaznych, kapitały na koleje galicyjskie wydane, ich oprocentowanie, oblicza je w stosunku do 1 kilometra i do ruchu, wreszcie kończy ogólną finansową sytuację dróg żelaznych galicyjskich rachunkiem korzyści jakie dla kraju z powodu założenia nowych linii kolejowych wynikły. — Rozdział IV. i ostatni w tomie I. poświęcony jest uwagom o upaństwowieniu dróg żelaznych w Austrii, Niemczech, Francji i t. d. i omówieniu argumentów, które za i przeciw upaństwowieniu dróg żelaznych bywają przytaczane.

Literatura kolejowa posiada za granicą znakomite dzieła. Począwszy od czasu jak K. Knies przed laty blisko czterdziestu wydał jedną z pierwszych prac z dziedziny literatury kolejowej p. t.: „Eisenbahnen und ihre Wirkungen“ gałęź ta piśmiennictwa ekonomicznego wzbogacała się pracami coraz głębszemi coraz bardziej szczegółowemi. Hanseman¹⁾, Koch²⁾, Haushofer³⁾, Lehr⁴⁾, Wagner⁵⁾, Dorn⁶⁾ w Niemczech; Jacegumin⁷⁾, Fauville⁸⁾ we Francji; Stein⁹⁾ i Sax¹⁰⁾ w Austrii, dla Anglii zaś Francqueville¹¹⁾, Cohn¹²⁾ i Adams¹³⁾ ze znanych pisarzy jeden po drugim zabierali głos w kwestyi — coraz aktualniejszego nabierającej znaczenia. Wreszcie podniesiona w Niemczech, we Francji i Austrii kwestya upaństwowienia prywatnych dróg żelaznych wywołała całą powódź fachowej literatury¹⁴⁾. My tylko w tym europejskim koncercie nie byliśmy zupełnie reprezentowani.

Dopiero znakomita praca Jana Blocha pt.: „Drogi żelazne Rosji“ rozpoczęła szereg prac polskich na tém polu. Obecnie stoi godnie w szeregu pracowników ekonomicznych Leon Paszkowski.

¹⁾ Kritik des preuss. Eisenbahngesetzes v. J. 1888;

²⁾ Koch, Deutschlands Eisenbahnen 1860; ³⁾ Grundzüge des Eisenbahnwesens; ⁴⁾ Lehrb. d. Eisenbahntarifwesens u. E. Monopol 1879; ⁵⁾ Lehrb. d. polt. Oek. ⁶⁾ Aufgaben der Eisenbahnpolitik; ⁷⁾ Exploitation des chemins de fer 1867;

⁸⁾ La transformation des moyens de transport et ses conséquences économiques et sociales; ⁹⁾ Zur Eisenbahnrechtsbildung 1872; ¹⁰⁾ Emil Sax, die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, 2 tomy 1878/9; ¹¹⁾ Travaux publics en Angleterre; ¹²⁾ Engel Eisenbahnpolitik i t. d.

¹³⁾ Adams: Railroads, their origin and progress 1880;

¹⁴⁾ Porównaj czasopisma fachowe kolejowe: Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnen i Archiv für Eisenbahnwesen.

Poniżej zdamy sprawę, o ile jest to możliwe, z książki tak bogatej i tak interesującej jak „Studia“ p. Paszkowskiego.

W tem sprawozdaniu podniemiemy wyłącznie wpływ nowych dróg żelaznych Galicji na gospodarstwo narodowe i nie będziemy iść za autorem ani w przedstawieniu dróg żelaznych europejskich ani w jego ciekawych uwagach o zarządzie dróg żelaznych prywatnych w Galicji, ani za jego krytyką zarządu dróg państwowych w Galicji.

Tutaj jednak zaznaczyć musimy, że książka p. Paszkowskiego byłaby znacznie zyskała, gdyby autor nie był pozwolił unosić się pięknym tematom, gdyby się był zrzekł niejednej bardzo zresztą ciekawej i pięknie napisanej dygresyi, gdyby się umiał ograniczyć do wyłącznego swego założenia. Tym sposobem rzecz nabrałaby przejrzystości, a argumentacja ścisłości. Ze się tak nie stało, że treść unosiła autora nieraz daleko po za zakres badania, że nie umiał być srogim dla pomysłów, które rodziła chwila i dla poglądów, które się pod pióro prosiły — to tylko pewnie słabość autorska i wielka miłość kraju, która z każdej karty tej książki przegląda i która nie może przemódz, aby temu krajowi nie udzielić jeszcze jednej rady, nie dać jeszcze jakiej wskazówki lub nie wytknąć jeszcze jakiego błędu.

Drugim zarzutem, jaki uczynić musimy, jest pewne zaniedbanie językowe i jakaś niesłychana pisownia, której my zrozumieć nie możemy.

Te drobne wady wynagradza autor sownie treścią.

Chcąc w części dać o tem wyobrażenie, wyjmujemy te z rozrzuconych uwag autora, które się do stanu kolei galicyjskich odnoszą i słowami autora opowiemy ich wpływ na ekonomiczny rozwój Galicji.

Epoka od 1876 do 1882 r. była dla Galicji pod względem rozszerzenia sieci kolejowej bardzo niekorzystna, dopiero od r. 1884 nastąpił znaczny dla Galicji przybytek dróg żelaznych. Poprzednio zaś przez lat 8, od 1876 do 1884 r. żadna kolej nie powstała w Galicji (oprócz odnogi z Żywca do Białej, z której na terytorium Galicji km. 19²⁹³, i drobnej gałązki Dolina-Wygoda km. 8⁵²¹). To też 1 stycznia 1884 drogi żelazne w Galicji wynosiły tylko 12⁷⁸‰ dróg żelaznych w całej Austrii (przy stosunku ludności 26⁹⁰⁹‰ i stosunku obszaru 26¹⁶⁴‰). Przez całe lat 8, przeciąg czasu w którym innym krajom monarchii przybywało 80, 50, 40, 30, 20‰ poprzedniej długości dróg żelaznych, dla Galicji nie przybyło prawie nic.

Na kolejach istniejących ruch był bardzo mały i pomimo wysokich taryf państwo z tytułu gwarancji musiało ponosić wielkie wydatki na dopłaty do galicyjskich kolei.

Przedstawiał się wtedy stan rzeczy następująco: nie mogły powstawać w Galicji nowe drogi żelazne, bo dawne się nie rentowały, i państwo wielkie sumy dopłacać musiało — nie rentowały się zaś dla tego właśnie, że do tych paru arterii kolejowych, jakie miała Galicja, nie przybywało bocznych, zasilających, kraj w różnych kierunkach przerzynających dróg żelaznych. Wszędzie gdzie sieć kolejowa szybko się rozgałęziała, wzrastał ruch transportowy na wszystkich drogach żelaznych, jako naturalny skutek spotęgowanej przez te rozgałęzienia produkcji i ułatwionej wymiany. Tak samo musiałoby być i w Galicji. Lecz myśmy się znajdowali w tem błędnem kole: mały ruch na drogach żelaznych, bo nie ma

sieci kolejowej cały kraj ogarniającej — sieć taka niemożliwa, bo i koleje żelazne istniejące mają ruch tak mały, że się nie rentują. Z takim dylemmatem możnaby czekać końca świata i nigdy się rozwiązania jego nie doczekać.

Powszechnem w kraju było przekonaniem, że kwestya dróg żelaznych jest tylko rzeczą spekulacji z jednej, gwarancyi państwa z drugiej strony. Nie śledzono tego, jak niezmierny w innych krajach odbywał się rozwój dróg żelaznych, jaki jego skutkiem był rozwój ekonomiczny, a jak przez to koniecznie o wiele stosunkowo trudniejszemi stawać się musiały warunki ekonomicznego bytu Galicyi, gdy coraz bardziej pozostawała w tyle pod względem komunikacyj kolejowych. Kwestya koniecznego rozwoju sieci kolejowej, która niewątpliwie była dla Galicyi najważniejsza, i wszędzie indziej jako taka była traktowana, nie istniała w Galicyi jako sprawa krajowa, a bywała poruszana tylko ze stanowiska interesów lokalnych tych lub owych okolic — nie zastawiano się więc też nad tem, czyby nie można i nie trzeba stopniowego i systematycznego załatwienia tej najżywotniejszej kwestyi szukać na innych drogach, skoro ję tamte czynniki nie załatwiała.

Dopiero, jak widzieliśmy, w ostatnich kilku latach od r. 1884 ma Galicya wielki stosunkowo do poprzedniej epoki przybytek dróg żelaznych. W trzech latach, od 1884 do końca 1887 przybyło Galicyi 1.017⁷⁷² km. to jest $\frac{2}{3}$ tych dróg żelaznych (1551⁵³⁵ km.), jakie miała 1 stycz. 1884, a jakie powstały przez lat 37 (od r. 1847, w którym otwartą została pierwsza w Galicyi droga żelazna Kraków-Trzebinia-Myśłowice). Teraz więc (1 stycz. 1888) ma Galicya znowu prawie ten sam w stosunku do całej Austrii procent dróg żelaznych (18¹⁰⁰‰), jaki miała już w r. 1867 (18²⁶⁰‰), a który 1 stycz. 1884 r. spadł już był tylko na 12⁷⁸⁰‰ (1561⁰⁵⁶ km. na 12,215⁸⁹⁴ km.).

Z tej cyfry 1017⁷⁷² km. nowych w Galicyi w ciągu lat 3 dróg żelaznych, 635²⁴⁹ km. wybudowanych kosztem 43 milionów złr. przypada na koleje państwowe, przez państwo zbudowane — 63% więc owego przybytku zawdzięcza Galicya państwu, a właściwie względem strategicznym, reszta t. j. 382 km. czyli 37% nowych dróg żelaznych, zbudowanych w epoce 1884—1888 przypada na koleje lokalne, prywatne i niegwarantowane.

Na razie jednak skończyła się prawdopodobnie dotychczasowa pod tym względem rola państwa i wielkich towarzystw kolejowych. Ani państwo nie będzie państwowych kolei dalej w Galicyi budować, ani liczyć można, iżby towarzystwa głównych wielkich kolei galicyjskich większą w tej mierze rozwinęły działalność. Również nie ma już mowy o gwarancyi państwowej dla nowych dróg żelaznych w ogóle; system kolei gwarantowanych należy do przeszłości.

Nastaly inne wyobrażenia i zasady, — innym czynnikiem pozostawione jest dziś dalsze rozszerzanie sieci kolejowych. Po wybudowaniu wielkich arteryi i najważniejszych rozgałęzień przez czynniki dawniej powołane, nastala teraz epoka kolei lokalnych, które, jak dla innych warunków przeznaczone, tak i w inny powstawać muszą sposób.

Ale na to, aby mogły nieodzowne i konieczne dla ciągłego zmierzania do tego celu użyte być środki, aby silna energiczna możliwa była na tem polu akcyja, najpierwszym warunkiem jest, iżby powszechne, żywe, głę-

bokie w całym kraju było przekonanie i świadomość, jak daleko, bardzo daleko jesteśmy i teraz nawet pod względem dróg żelaznych w tyle za innymi krajami, które, mając stosunkowo kilka razy tyle dróg żelaznych co Galicya, potrzebę dalszego ciągłego rozszerzania ich sieci daleko silniej mimo to czują i rozumieją, i w tym kierunku ciągle energicznie rozwijają działalność. Tej świadomości u nas powszechnie nie ma, — nie ma tego przeświadczenia i poczucia, że jednym z najpierwszych i nieodzownym dla Galicyi warunkiem ekonomicznego ratunku i rozwoju jest wielka powszechna akcyja na polu lokalnych dróg żelaznych. Przeciwnie, bardzo poważne u nas słyszeć można głosy, że Galicya na brak dróg żelaznych skarżyć się teraz nie może, że w tym kierunku bardzo już wiele osiągnęła, że nowe drogi żelazne nie należą już u nas do zadań najważniejszych i koniecznych, że zresztą powstanie kolei lokalnych w taki sposób jak gdzieindziej byłoby w Galicyi niemożliwe. Przeciwnie temu mniemaniu powszechnemu autor jak najenergiczniej występuje. Przeciwnie autor udowadnia cyframi, że Galicya potrzebuje jeszcze jako pierwszego warunku do podniesienia ekonomicznego ogromnego pomnożenia dróg żelaznych i stworzenia sieci kolei lokalnych.

Ekonomiczna doniosłość znacznego w ostatnich latach przybytku dróg żelaznych w Galicyi o tyle większe ma nadto znaczenie, że równocześnie w tym okresie czasu nastąpiła reforma taryf. Na str. 222 zestawiono ogółem dochód eksploatacyjny dróg żelaznych galicyjskich, obok ruchu transportowego w tych latach.

Ogólny ruch transportowy wzrastał — chociaż słabo, — ale ogólny dochód eksploatacyjny dróg żelaznych zmniejszał się, albo wzrósł bardzo tylko nieznacznie. Za większą liczbę przewiezionych osób i tonn płaciła Galicya drogom żelaznym ogółem albo mniej niż w r. 1883, albo niewiele więcej. Lepiej to jeszcze uwidocznili zestawienie następujące:

	przewieziono		osobo-kilom. i tonno-kilom. razem		dochód eksploatacyjny		wypada na 1 osobo-kil. i tonno-kil. w przecięciu
	osób w tysiącach	tonn	ogółem	+ w stosun. do r. 1883	ogółem w tys. złr.	+ lub — w stosun. do r. 1883	centów
1883	2.765	2.689	404.275	—	16.261	—	2.31
1884	3.079	2.849	739.303	+ 4.97 %	16.267	— 0.65 %	2.21
1885	3.464	3.185	835.623	+ 18.65 %	15.884	— 2.32 %	1.90
1886	3.517	3.019	794.203	+ 12.77 %	15.468	— 4.87 %	1.64
1887	3.784	3.670	891.575	+ 26.59 %	16.930	+ 4.12 %	1.90

O 20% więc odbywa się teraz taniej przeciętnie ruch transportowy razem osobowy i towarowy na drogach żelaznych galicyjskich, niż w roku 1883, — a to jeżeli samo już jest wielką dla Galicyi korzyścią, to też nie może pozostać bez wpływu na pracę produkcyjną.

Nie biorąc w rachunek tego, trudnego do ujęcia, ruchu transportowego, który się przed otwarciem nowych dróg żelaznych odbywał kołmi, — sama różnica obniżonych na drogach żelaznych opłat transportowych znaczy dla Galicyi miliony. Te 891,576.610 osobo-kilometrów i tonno-kilometrów razem, wykazane w r. 1887, — czyniłyby, licząc po centów 2.31, jak w roku 1883, złr. 20,595.396, — czyli na tej ilości wynosi różnica blisko 3 $\frac{1}{2}$ milionów złr. w r. 1887 w stosunku do r. 1883. To jest tylko przykład rachunkowy, wykazujący tylko jak się w cyfrach ogólnych przedstawia obniżenie kolejowych opłat transportowych, — ale w gruncie znaczenia nie mający, bo przy

droższych taryfach wielkiej części tych transportów by nie było. Tak samo przykładowo można obliczyć w przybliżeniu co ogółem znaczy cyfrowo dla Galicyi transport nowymi drogami żelaznymi, w miejsce transportu kołmi. Przeciętnie na dobrych i złych drogach trzeba przyjąć w Galicyi cenę transportu kołmi co najmniej po 12 centów za milę i centnar metryczny (raczej więcej niż mniej), — czyli okragło 16 centów za tonnę i kilom., otrzymujemy różnicę 13 centów na transporcie kolejaj żelazną lgo tonno-kilom.

Biorąc więc sam tylko ruch towarowy, a to rozumie się nowy ruch towarowy, który przed otwarciem nowych w ostatnich latach dróg żelaznych mógł się tylko odbywać kołmi (albo którego nie było), to szacując ten nowy ruch na 150,000.000 tonno-kilometrów (lata 1887 i 1888, w stosunku do r. 1883), różnica po przeszło 13 centów czyni złr. 20 milionów. Dodając do tego wielką oszczędność kosztów i czasu w ruchu osobowym, oraz obliczone w pierw 3 $\frac{1}{2}$ miliona z redukcji taryf, można śmiało twierdzić, że Galicya przez te 1000 kilometrów nowych dróg żelaznych (i razem obniżenie taryf) zyskuje a już teraz rocznie bezpośrednio 25—30 milionów złr., nie rachując pośrednich korzyści, jakie odnosić musi produkcya, poprawa dochodu producentów i jakie daje wzrost wartości. Jeżeli porównamy, jaki kapitał reprezentują te nowe drogi żelazne, — a nie jest żadną przesadą twierdzenie, że biorąc wszystkie korzyści, jakie z nich Galicya odnosi, bezpośrednio i pośrednie razem, zyskuje na nich Galicya już teraz rocznie tyle, albo może i więcej, ile cały ich kapitał wynosi.

Galicya, kraj par excellence rolniczy, wywołujący prawie tylko produkta rolne i tak wielką mający ludność, z ziemi tylko żyjącą, o ileż więcej potrzebuje dróg żelaznych dla podniesienia swego rolnictwa i jego produkcji, aniżeli tyle w Austrii ubogich w ziemię i mało zaludnionych krajów. Tymczasem widzimy, że mniej kolei niż Galicya ma tylko Dalmacya, wąski pas Pobrzeża morskiego, Ty-

rol, kraj alpejski, mający w uprawie zaledwo 11.9% obszaru, oraz Kraina i Bukowina (choć w stosunku do ludności ma Tyrol i Kraina daleko więcej niż Galicya dróg żelaznych). Wszystkie inne w Austrii kraje, nawet bardzo w ziemię ubogie, mają ich daleko więcej niż Galicya, czy to w stosunku do obszaru w kulturze rolnej, czy w stosunku do całego obszaru bezwzględnie, czy w stosunku ludności. Galicya przedstawia $\frac{1}{4}$ część obszaru Austrii, a udział ję w produkcji rolnej całej Austrii przedstawia się jako $\frac{1}{3}$. Zdaje się, że chwila rozpoczęcia intensywnego gospodarstwa dla Galicyi już uderzyła. Na intensywne gospodarstwo potrzebne są jednak znaczne nakłady. Mało mamy ziemi dla licznej, z nię prawie żyjącej ludności, — témbardziej nam potrzeba intensywnie podnosić produkcję, témbardziej też potrzeba nam rozgałęzionej sieci kolejowej. Ta sama albo mniejsza nawet liczba rak da wtedy krajowi daleko większą produkcję,

rolną, — a zarazem zwiększona wartość ziemi da możność ulżenia hipotek większej własności i jej skonsolidowania, bądź przez częściową parcelacyjną sprzedaż chłopom, bądź przez tworzenie małych ferm. Najważniejszy czynnik pracy, włościanin, — w którego ręku jest prawie 60% całego obszaru kraju, a przeszło 74% ziemi ornej, i 80% pastwisk, — nie zaprowadzi w prawdzie sam intensywnego gospodarstwa, ale się wiele nauczy widząc takowe na większej własności — przykład więcej niż szkoła (ale przykład obok szkoły), nauczy i jego lepiej swój grunt uprawiać. Nędza jest matką lenistwa, zobojętnienia, gnuśności; — zawsze i wszędzie do pracy pobudza ogół ludzi nie nędza, lecz korzyść z pracy osiąganą. Chłop nasz mało pracuje, bo praca taka, jaką zna i do której ma pole, z nędzy wyprowadzić nie może, a gnuśność i lenistwo skutkiem nędzy będące, nędzę jego jeszcze zwiększają. Ten sam chłop nasz czy w kraju czy po za krajem, gdy w lepszych pracuje warunkach, jest pracowity, i innym nie ustępuje; skutkiem zaś tradycyjnej nędzy jest nie tylko oszczędny, lecz z natury skąpy, i z trudnością tylko nowych potrzeb nabywa przyzwyczajony mniej potrzebować niż żebrak w krajach cywilizowanych. Jaką by była siła w rozwoju ekonomicznym kraju ta oszczędność, to skąpstwo chłopów, gdy by tylko miał z czego oszczędzać! Jak tylko chłop nasz widzi, że praca jego daje mu nie nędzę lecz korzyść i możność zaoszczędzenia, jak otrząśnięty z nędzy ma podniesione siły fizyczne i moralne, potrafi tak samo, a nieraz lepiej pracować i oszczędzać jak chłop czeski, niemiecki czy belgijski. Takim może w całym kraju być nasz chłop i być znakomitym czynnikiem rozwoju ekonomicznego, gdy temu rozwojowi wytknięte będą takie jak gdzieindziej i w takiż sposób tory. — Jako warunek innych środków ekonomicznego postępu, jednym z najważniejszych jest wielka, programowo podjęta akcja pod względem lokalnych dróg żelaznych.

Autor dochodzi na drodze zupełnie innego rachunku do tego samego wyniku, który Szczepanowski w swój „Nędzy Galicyi“ zawarł w tym aforyzmie: każdy galicyanin pracuje za ćwierć, a je za pół człowieka.

Paszkowski oblicza tak: według zawodowej klasyfikacji ludności (przy spisie 188 r.) przypadało na rolnictwo i leśnictwo z wyłączeniem członków rodziny i domowników bez własnego zarobkowania, i bez służby domowej, a więc ludności ściśle zawodowi bądź samodziśnie oddanej, bądź w nim zarobkującej:

W Galicyi 2,139.025, — w Zalicawii 3,822.243.

Roli zaś okrągło rachując posiada:

Galicya 6,600.000 morgów, — Zalicawia 22,400.000 morgów.

Widzimy tedy z cyfr powyższych, że; na 100 morgów, przypada tej ludności pracującej:

w Galicyi 32½ ludzi — w Zalicawii 17 ludzi.

albo na 100 głów tej ludności pracującej, przypada:

W Galicyi 308½ morgów, w Zalicawii 586 morgów.

Czyli, że uprawa tej samej przestrzeni zatrudnia u nas 190 /₁₀₀ tej ludności co w krajach korony węgierskiej. Jeżeli przytem uwzględnimy wyższe niż w Galicyi przeciętne w całej Zalicawii plony jednostkowe, to wypadnie,

że efekt pracy naszej ludności rolniczej jest więcej niż o połowę mniejszy niż pracy tej ludności w Zalicawii, czyli ma się gorzej niż 1:2. Chociaż więc przypuszczać trzeba, że w stosunku do tanięj robocizny w Galicyi droższą jest ona w Węgrzech, to mimo to kosztu produkcji w Węgrzech już przez to samo muszą być mniejsze, iż na równiej kwocie produkcji nie cięży tam egzystencya tak wielkiej niezmiernie jak u nas liczby głów.

Tak jak chłop nasz sam nędznie się żywi, i słaby a drobny, mało pracuje, tak i koń jego, źle żywiony a żrebięciem zaprzęgany, przedstawia małą siłę pociągową, małą wytrzymałość, i zarazem krótką zdolność posługi. I tu ilość ma, to jest musi zastępować jakość, ale ekonomicznie źle ją zastępuje. Efekt pracy tak człowieka jak zwierzęcia jest u nas o tyle minimalny, o ile on wszędzie po krajach cywilizowanych bez porównania jest większy. Słaby robotnik, słaby koń, chude woły, — ta chudość i anemja całą naszą charakteryzuje gospodarke ekonomiczną.

Na tych cyfrach kończymy streszczenie I. tomu pracy p. Paszkowskiego, wyrażając przekonanie, że dziełem tém autor literaturze polskiej niepoślednie oddał usługi, a ogółowi polskiemu dostarczył bardzo trafnych i bardzo przemyślanych rad, które zapewne nie pójdą na marne.

Drugiego tomu, w którym ma być rzecz o taryfach, o rentowności dróg żelaznych i o drogach żelaznych wąskotorowych lokalnych, wyczekujemy z prawdziwą niecierpliwością.

W.

Rozmaitości.

* Awans na galicyjskich kolejach państwowych. Inspektorami z płacą 2200 złr. zostali: Pp. Puzdrowski Kornel, Gąsowski Edward, Stenzel Jan, Kempner Władysław, Abdermann Franciszek i Listowski Karol. Na płacę 2000 zł. postąpił p. Witowski Włodzimierz zaś na płacę 1800 złr. Cieślowski Jan. W 7. klasie z płacą 1600 zł. awansowali: Pp. Vogel Maksymilian, Berezowski Ksawery, Siebauer Benedykt, Luft Bernard, Machalski Maksymilian, Idzikowski Adam, Weimes Walery, Nechay Karol i Gostyński Władysław. W 8. klasie z płacą 1500 złr. awansował p. Mendrochowicz Leon, zaś z płacą 1400 złr. p. Grottiger Jarosław. Do 8. klasy z płacą 1300 złr. awansowali: Pp. Seifert Wilhelm, Mierzejewski Roman, Haninczak Józef, Bolwiński Emil, Pauli Karol i Stelzer Karol. W 9. klasie postąpili na 1200 złr. Pp. Winkler Wilhelm, Czernigiewicz Andrzej, Dydaćki Jan i Karaś Aleksander; na 1100 złr.: Pp. Chlebowski Karol, Mattausch Maciej, Lipiński Stanisław, Bartkiewicz Ludwik, Radwański Karol i Chudzicki Jan; na 1000 złr.: Pp. Odrzywołski Zygmunt i Puzdrowski August. Do 9. klasy z płacą 900 złr. awansowali: Pp. Herschthal Salomon, Gabrysi Franciszek, Zimmermann Henryk, Kurnikowski Teofil, Kaiser Stanisław, Bielański Jan, Nieduszyński Aleksander, Czarnomski Zygmunt, Mühlrad Jan, Marcinkiewicz Roman, Gorski Erazm i Baudisch Karol. W 10. klasie na 800 złr. postąpili: Pp. Rappaport Maurycy, Tacik Andrzej, Lechner Franciszek, Florek Stanisław, Schubert Adolf, Helm Emil, Słomka Tadeusz, Skotnicki Piotr i Sikorski Leon. Na 700 zł. Pp.: Czapański Kazimierz, Cyps Roman, Fuchsa Maryan, Janicki Romuald, Jachimowski Józef, Papara Michał, Skorut Stanisław, Flecker Wilhelm, Aleksiewicz Antoni, Semianów Franciszek, Błoński Emil, Gębarowicz Teofil, Wdówka Piotr, Żerebecki Jan, Krauss Florentyn, Wejda Franciszek, Rachelewicz Witold i Sękowski Zyg-

munt; na 600 złr.: Pp. Mehoffer Eugeniusz, Czechowicz Michał, Krupa Jan, Guzek Zygmunt, Liszek Jan, Pieterkiewicz Władysław i Postępski Władysław. Urzędnikami z płacą 600 złr. zostali mianowani: Pp. Kasperek Eugeniusz, Leszczyński Zdzisław i Hordynski Stanisław; z płacą 500 złr. Pp. Wołosiecki Lambert, Jastrzębski Kazimierz, Synowiecki Ignacy, Niedzielski Juliusz, Chechliński Władysław, Kurzer Bernard, Bielski Jan, Rappaport Maurycy, Wojnarowski Witalis, Kluszewski Józef, Woynar Franciszek i Mintzeles Nachmann. Aspirantami zostali, Pp. Blaschke Józef, Stopiński Karol, Madej Jan, Maślanka Ludwik, Świąciecki Włodzimierz, Kuryk Andrzej i Treger Maurycy.

Nadto awansowali urzędnicy przy budowie dróg żelaznych zajęci a mianowicie: Pp. Kosiński Stanisław na 2000, Sedlak Wojciech na 1600, Gigl Franciszek na 1400, Ogrodziński August i Chorazy Władysław na 900, zaś Reiner Leopold na 800 złr.

* Z kolei Karola Ludwika. Według ostatniego wykazu zmian personalnych zostali przeniesieni pp.: Bugajski Władysław z Bochni do Biadolin, Hock Wacław z Lubaczowa do Jarosławia, Hudetz Hugo z Trziciany do Rzeszowa, Lachezyk Jan z Rudny do Ropeczyc, Loewenburg Zygmunt ze Zborowa do Wałek, Luksic Gustaw z Kamienobrodu do Lubaczowa jako naczelnik stacyi, Manner Kazimierz ze Lwowa do Bochni, Myczkowski Alfons z Jarosławia do Krakowa, Rauch Alfred z Mielca do Trziciany, Spallek Ferdynand z Ropeczyc do Rudna i Staub Grzegorz z Wałek do Zborowa.

Stałe posady oficyałów 7. klasy otrzymali pp.: Dobrowolski Maryan, Heller Ludwik i Hutter Ignacy. Aspirantem I. klasy został Schönauer Gustaw. Naczelnikiem stacyi w Kamienobrodzie został p. Pohorecki Józef, inżynier elew 3 klasy.

* Z kolei państwowej. Pp. Ludwik Lewitus starszy inżynier przeniesiony został ze Lwowa do M. Schönberg, Grzegorz Müller, dyetaryusz z Czerniowiec do Villach, Karol Kesterzanek, elew eksped. do Nowego Sącza. Umarli: urzędnik w Suczawie Franciszek Appl, magazynier w Suczawie Julian Mossoczy i inspektor Franciszek W. Lipp we Lwowie.

Urzędnik p. Zygmunt Rösler przeniesiony został z M. Schönberg do Kołomyi. W obrębie c. k. dyrekcji ruchu we Lwowie przeniesiono: pp. Teofila Gębarowicza z Husiatyna do Glinny na posadę naczelnika stacyi, Stanisława Kaszubę, urzędnika z Glinny do Stryja, Jana Liebschera ze Stryja do Bolechowa na posadę naczelnika stacyi, Marka Leistinę z Wolicy do Husiatyna, Ludwika Blumenthala z Suczawy do Lwowa, Stanisława Przybylskiego z Kamionki-Lipnika do Czerepkowic, urzędnika Romana Chlebowskiego ze Stryja do Stanisławowa i Izaka Neigera z Czerniowiec do Stryja, Adolfa Błotnickiego ze Lwowa do Chodorowa, Antoniego Podoskiego z Suczawy do Lwowa, Zygmunta Tittingera z Chodorowa do Czerniowiec i Leopolda Szulca z Kołomyi do Czerniowiec.

Spensjonowano pp. urzędnika Frydryka Haicha i dozorcę maszyn Michała Roganowicza.

W obrębie krakowskiej c. k. dyrekcji ruchu zostali przeniesieni: Oskar Skrzyszewski, maszynista z Żywca do Nowego Sącza. Józef Szczepanik, dozorca stacyi z Dobry do Posady Chyrowskiej, Józef Gorączka, strażnik z Tarnowa do Sambora, Stanisław Karpiński, urzędnik w Krakowie z bióra materiałów do Sekretaryatu, Tadeusz Winnicki, magazynier z Zagórza do Sanoka, Wojciech Malec, dozorca stacyi z Przemyśla do Bakończyc i Armand Schmidt, dyurnista z ogrzewalni w Zagórzu do warsztatów w Nowym Sączu.

Umarł Karol Kozubski, naczelnik stacyi w Ptaszkowej.

* W statusie personalnym c. k. kolei państwowych zaszły z dniem 1. stycznia b. r. wielkie zmiany

na korzyść personelu. Z powodu upaństwowienia kolei węgiersko-galicyskiej i lwowsko-czerniowieckiej pomnożono ilość posad radców gen. dyrekcji o 4 (na 23), starszych inspektorów o 8 (na 40) inspektorów o 48 (na 122), posady w VII klasie o 104 (na 194), w VIII klasie o 86 (492), w IX klasie o 257 (na 1397) zaś w X. klasie o 229 (na 1374). Jakkolwiek obsadzenie tych posad uczyniono zawisłym od wielu warunków, przede wszystkim zaś od budżetu ministerstwa handlu, przecież niewątpliwiej wartości jest to pomnożenie, zwłaszcza gdy się zważy, że liczba urzędników przeszłych w najnowszym czasie na etat państwa w stosunku do ilości nowoutworzonych posad nie jest tak bardzo znaczną. Z powodu tych zmian udała się deputacja z JE. p. prezydentem br. Czedikiem na czele do ministra handlu, któremu w imieniu urzędników kolei państwowych podziękowano za tak szczodre pomnożenie posad.

* Do komisji dyscyplinarnej c. k. dyrekcji ruchu kolei państwowych we Lwowie powołani zostali na rok bieżący pp. Słoniński Władysław, zastępca dyrektora jako prezes, zaś Listowski Karol, Walewski Leon, Mianowski Ludwik i Gaberle Gustaw jako komisarze. Jako zastępcy funkcyonować będą pp. Przybysławski Józef, Kasprzycki Piotr i Grotkowski Edward.

Dla okręgu krakowskiej dyrekcji jest skład komisji dyscyplinarnej następujący: p. Seferowicz Jan, zastępca dyrektora, prezes; pp. Czerny Kazimierz, Abderman Franciszek, Makarewicz Spiridon i Grottger Jarosław — komisarze, których zastępcami są pp. Szukiewicz Karol, Bartelmus Ludwik i Karaś Aleksander.

* „Ekonomista polski“. Pod tym tytułem od 15. stycznia b. r. wychodzi we Lwowie pismo miesięczne, poświęcone ekonomii narodowej, skarbowości, statystyce i administracji z dodatkiem tygodniowym informacyjnym pod nazwą „Tygodnik ekonomiczny“. Do komitetu redakcyjnego należą: dr. Witold Lewicki, Teofil Merunowicz, dr. Tadeusz Rutowski, Tadeusz Romanowicz, Stanisław Szczepanowski i Franciszek Zima. Poważne to grono wytrawnych znawców naszych stosunków ekonomicznych daje ad superfluum rękopis, że „Ekonomista polski“ stanie na wysokości swego zadania.

Ze względu na doniosłe znaczenie tej nowości literackiej uważamy za stosowne podać w streszczeniu program „Ekonomisty“.

Od ćwierć wieku pod względem ekonomicznym spostrzegamy w kraju postęp w kierunku praktycznym, lecz brak nam postępu w pojęciach, zapatrywaniach i informacjach. Opinia publiczna w ocenianiu kwestyj ekonomicznych nie ma zdecydowanego kierunku, idzie na oślep, bez planu, po omacku, aktualne sprawy zastają nas nie przygotowanymi, nikt się o to nie troszczy; instytucje finansowe nie wychodzą po za okrąg oklepanego kredytu osobistego i hipotecznego; władze państwowe i krajowe nie rozumiały i nie chcą rozumieć, że rozwój produkcyjnych sił kraju leży w interesie państwa, Izby handlowe, rady miejskie, gminne i powiatowe, podobnie jak parlament i sejm traktują ekonomiczne sprawy ze stanowiska politycznego, a najczęściej po dyletancku; kraj nasz wielki, ludny, żyzny, niewyeksplloatowany. Choć są dobre chęci, nie masz znajomości potrzeb, świadomości celów i potężnych zasobów działania.

Wszyscy oglądają się na Wiedeń, czekają koncesyj od rządu, a nie chcą czerpać pomocy z własnych sił, z własnych prac, z własnych usiłowań. Z tą polityką trzeba raz na zawsze zerwać, głosić zasadę pracy, uczyć się, nauczać, wierzyć we własne siły, gromadzić zasoby materialne i moralne i tak kraj wzbogacać.

Brak otuchy i zaufania we własne siły był u nas przede wszystkim powodem upadku ekono-

micznego; dziś jest już cokolwiek lepiej, na co są liczne dowody, między tymi budowa tysiąca kilkuset kilometrów nowych dróg żelaznych kosztem kilkudziesięciu milionów złr. położenie drugiego toru na kolei Karola Ludwika i t. d.

Galicja ma wszelkie warunki rozwoju pod względem ekonomicznym. W całej Europie widzimy ogromny rozwój interesów, wielki ruch handlowy i przemysłowy, lecz potrzeba dobrego przygotowania i umiejętnego kierownictwa, jeżeli kraj ma w tych zdobyczach uczestniczyć.

Z jednej strony trapi nas widmo bliskiej nędzy głodowej, z drugiej widzimy obfite kapitały napływające do kraju. Znaleść się odpowiednio w tej sytuacji — zadanie nie łatwe!

Ekonomiczny i narodowy interes nasz wymaga zajęcia się szczerze sprawami rolnictwa bezprzykładnie zaniedbanego. Chwila obecna zapowiada się dla naszego rolnika bardzo pomyślnie.

Pod względem finansowo-państwowym jesteśmy w przededniu wielkich reform podatkowych; podniesiono ważną, a trudną do rozstrzygnięcia kwestyą upaństwowienia kolei Karola Ludwika, uregulowania taryf kolejowych i organizacji centralnego zarządu kolejowego w Galicji i t. d.

Końcowy ustęp programu opiewa:

„Głównym jednak zadaniem naszym będzie uczestniczenie w roztrząsaniu i krytyce bieżących prac ustawodawczych, i w omawianiu bieżących spraw handlowych i przemysłowych. Mianowicie, szczególną baczność zwrócimy na ceny płodów surowych i na taryfy kolejowe, oraz na pilne śledzenie ruchu ekonomicznego w krajach nas otaczających, w Królestwie Polskim lub krajach pod zaborem rosyjskim i pruskim, na Węgrzech i w Rumunii. Naszą też największą ambicyą będzie starać się o wykazanie, że prędką i dokładną informacją, słuszny sąd, i energiczne działanie, mogą się znakomicie przyczynić do wytworzenia tych świeżych sił ekonomicznych, na których brak Galicja dotychczas tak dotkliwie cierpi“.

Prenumerata na „Ekonomistę“ z dodatkiem wynosi 18. zł. rocznie.

* Okrężne karty jazdy. (Rundreisebillets). Na kolejach, należących do związku kolei niemieckich mają wejść w życie od 1. maja b. r. nowe przepisy dotyczące kombinowanych okrężnych kart jazdy. Posiadacz karty takiej do podróży, sześćset kilometrów wynoszącej, będzie mógł całkowicie lub częściowo tymi samymi szlakami wracać, byle tylko stacja wyjazdu była zarazem stacją końcową w szeregu kombinowanych biletów i byle podróżny w ciągu podróży przez stację końcową nie przejeżdżał. Nowość ta w ruchu osobowym jest ze wszech miar godną uznania, ponieważ dotychczasowe przepisy zawierały liczne ograniczenia, niedozwalające często korzystać z ulg połączonych z kartami okrężnymi. W szczególności podróżni z krajów, uboższych w koleje żelazne, nie będą musieli obierać ruty dłuższe, a tym samym kosztowniejsze. Co do terminu powrotu mają także zejść zmiany na korzyść podróżujących.

Skoro pomienione przepisy zostaną ogłoszone, nie omieszkamy o tym obszerniej napisać.

* Kolej podolska. Niedawno toczyły się w ministerstwie handlu we Wiedniu rokowania, dotyczące się zabezpieczenia budowy kolei podolskiej z Tarnopola na Dżuryn do Zaleszczyk, z odnogami z Jagielnicy do Skali i z Teresina do Iwania pustego. Do ostatecznego porozumienia nie przyszło jeszcze, jest jednak uzasadniona nadzieja, że wkrótce to nastąpi. Projektowane linie są bardzo wielkiej wagi, tak dla kolei państwowej, jakoteż dla kolei Karola Ludwika jako linie dowozowe. Są to, jak wiadomo, te same linie, którym sejm krajowy, w razie pod-

jęcia budowy, przyrzekł subwencyą w sumie 500.000 złr. Głównym koncesyonaryuszem kolei podolskiej jest hr. Baworowski.

* Nowa ustawa kolejowa dla Wielkiej Brytanii. Parlament angielski uchwalił w ubiegłym roku nową ustawę kolejową, w której mieszczą się mniej więcej następujące postanowienia:

Londyński urząd handlowy może zarządom dróg żelaznych nakazać a) zaprowadzenie systemu blokowego; b) ulepszenie przyrządów sygnałowych i zwrotnic; c) zaopatrzenie wozów w hamulce automatycznie działające i t. p.

Daliej następują przepisy dotyczące kart jazdy, kary za nadużycia i jazdę bez ważnej karty; upoważnienie organów kolejowych do aresztowania podróżnych wykraczających przeciw tym przepisom i t. d.

W ustawie tej uderza przede wszystkim różnorodność przedmiotów nią objętych; gdy na stałym lądzie europejskim dla kolei żelaznych istnieją przepisy ściśle i wszechstronnie dany przedmiot określający, tu przebiega się pewna dorywczość i pośpiech w redakcji ustawy. Nadto zdziwić każdego musi, że urządzenia, o których ustawa mówi tak późno doczekały się uregulowania w drodze ustawodawstwa; lecz trzeba wiedzieć, że już na wszystkich prawie kolejach, angielskich zużytkowano wszystko cokolwiek lepszego wiek XIX. w dziedzinie techniki i administracji kolejowej wynalazł, tylko brakowało dotąd bliższego zainteresowania się tymi rzeczami ze strony ciał ustawodawczych.

* Kolej nadwiślańska. W grudniu z. r. rozpoczęto budowę szlaku Chełm-Tomaszów, długiego około 80 klm. Będziemy tedy mieli niebawem bardzo dogodne połączenie Lwowa z Warszawą.

* Różniczkowe taryfy dla ruchu osobowego na kolei południowej wejdą w życie już w najbliższym czasie. Bliższych szczegółów na razie podać nie umiemy, a wiemy tylko, że rząd, który temu projektowi sprzeciwiał się dotąd, obecnie nie stawia już żadnych trudności. Taryfa różniczkowa polega na tem, że cena w stosunku do odległości maleje podobnie jak w taryfie strefowej. Przykład Węgier działa skutecznie; wszędzie na kolejach przygotowują się reformy taryf osobowych.

* Kultura drzew dzikich i owocowych na kolejach w Austrii. Ze sprawozdania ministerstwa handlu o kulturze drzew na kolejach wyjmujemy następujące daty, które dowodzą niestety, że nawet w tym kierunku zajmuje kraj nasz podrzędniejsze stanowisko: Galicyjska kolej transversalna wykazuje w r. 1888 drzew o 8577 mniej niż w r. 1887 w którym było ich wzdłuż całego szlaku 11910. Na kolei węgiersko-galicyskiej i albrechtowskiej znajdujemy ubytek 99 względnie 30 sztuk, a było dawniej 1229 względnie 1093. Tylko na kolei Karola Ludwika wzrosła liczba drzew z 5794 na 6134 tj. o 340 i na kolei czerniowieckiej z 5645 na 5867 t. j. o 222. Również znajdujemy nieznaczny przybytek na kolei tarnowsko-lełuchowskiej (+ 30) i dniestrzańskiej (+ 2) z których pierwsza ma obecnie 2367 a druga 556 drzew. Żadnych drzew nie było w r. 1888 na szlaku Stryj-Lawoczne i Dolina Wygoda. Porównując te daty z innymi, których dla braku miejsca nie przytaczamy, okazuje się, że np. na kolejach czeskich wypada na jeden kilometr 85 drzew, zaś w Galicji i na Bukowinie zaledwie 10. Najuboższą jest kolei arulańska, (0.1 na km.) której szlak leży przeważnie na gruncie skalistym. W przecięciu wypada w Austrii na 1 km. 22 drzew owocowych, z których kolej południowa miała dochodu około 1600 zł. Inne koleje nie wykazały żadnego dochodu.

* Ogrzewanie wozów ciężarowych. Przewóz artykułów konsumpcyj, ulegających szkodliwym wpływom niskiej temperatury, wywołał na kolejach po-

trzebę ogrzewania wozów towarowych. Z inicjatywy ministerstwa handlu zastanawiali się nad tą kwestyą dyrektorowie austr. kolei na ostatniej konferencji i wydali w tej mierze następujące orzeczenie: Pod względem technicznym nie nastroczą ogrzewanie wozów zbyt wielkich trudności; przedewszystkiem przyrządy ogrzewania jak piece opalane węglem lub koksem nie mogą mieć zastosowania dla tego że wymagają i obsługi i dozoru z powodu niebezpieczeństwa pożaru. Wozy przebiegają często długie przestrzenie, stoją po stacjach, przy magazynach i t. p. to też już to nie możliwym już to bardzo kosztownym byłby dozór nad nimi. Najlepiej nadaje się do ogrzewania zgęszczony gaz olejny, jeżeli wóz jest według systemu amerykańskiego zaopatrzony w przyrząd regulujący temperaturę według potrzeby. Sposób ogrzewania za pomocą węgla w piecach umieszczonych na zewnątrz wozu, jakkolwiek okazał się praktycznym na niektórych kolejach niemieckich, przecież wymaga także obsługi i pociąga za sobą koszt, a w dalszym następstwie wpływa szkodliwie na cenę artykułów przewozu; transport bowiem wozami ogrzewanymi musi być droższym. Ogrzewanie parą z maszyny byłoby możliwe tylko wtedy, gdy wóz jest w pociągu, co również wymaga kosztownych przyrządów, a nie ma praktycznej wartości, gdyż wozy nie zawsze połączone są z lokomotywą. Na krótszych szlakach możnaby wozy ogrzewać ciepłą wodą zawartą w blaszankach, lecz to wymagałoby częstego otwierania wozów, które zwykle opieczętowane są plombami. W klimacie łagodniejszym wystarczyć powinno opatrzenie wozów podwójnymi ścianami z materiału będącego złym przewodnikiem ciepła.

* Elektryczne tramwaje. Nowy ten wynalazek rozpowszechnia się nadzwyczajnie po całym świecie; amerykańska firma Sprague kończy właśnie budowę elektrycznego tramwaju we Florencji. Nadto inżynierowie włoscy Pandiani i Zoncada otrzymali koncesyę na takiż tramwaj między Lodi-Borghetto-San Colombano i Chignolo, którego długość wynosić będzie około 20 km. Przedsiębiorstwo otrzymało już w drodze subskrypcyi jedną piątą część potrzebnego do budowy kapitału, t. j. około pół miliona lirów (200.000 złr. w. a.).

Dochód elektrycznych tramwajów we Włoszech wynosi tylko 3.000 lirów od 1 kilometra, lecz mimo tego jest przedsiębiorstwo zyskowne, ponieważ wydatki ruchu są nieznaczne. Nowa linia przewiezie znacznie według obliczenia w przybliżeniu 52 tysięcy

osób i 10 tysięcy ton towarów czterema pociągami w obydwu kierunkach, przyczem własne koszty zarządu nie przekroczą kwoty 1.600 lirów. Pociąg osobowy składać ma się z trzech wozów, mieszczących po 50 osób.

* Konkurencja zwierząt z człowiekiem. Znanym jest powszechnie projekt jakiegoś szaleńca, który wpadł na pomysł używania małp jako sił roboczych w fabrykach. Małpy, sprowadzone do Europy, wytresowane i „poduczone“ mogłyby jego zdaniem spełniać wiele robót, nie wymagających ani znacznej siły fizycznej, ani pewnego stopnia inteligencji. Byłby to znakomity surogat robotnika - człowieka; nie strejkowałyby, nie żądałyby powszechnego prawa głosowania i nie należałyby do socjalistów. Dostawszy kawałek piernika lub bułki i trochę owoców mogłyby pracować cały dzień, oczywiście, bez wynagrodzenia pieniężnego. Wielkie miasta „zamałpiłyby“ się, fabryki kwitnęłyby niepospolicie, a ludzie?...
Lecz projektodawca umilkł i słych o nim przepadł, pojechał widocznie do kraju małp i tam go „ziomkowie“ zatrzymali. Więc nie ma obawy o konkurencyę małp. Natomiast na serjo zaczynają myśleć o tem, aby na kolejach używać psów jako dozorców, magazynierów i t. p. W Rosji jest to już dokonany fakt. Koty mają stałe posady nawet na kolejach naszych. Trzyma się je w magazynach jako postrach na szczury i myszy, które wyrządzają często bardzo dotkliwe szkody. Każdy kot dostaje miesięcznie „pauzale“ na utrzymanie, wynoszące, jeśli się nie mylimy, około 40 ct. Koty są istotnie bardzo potrzebne, zaś z psami taka jest sprawa: Zarząd rosyjskich południowo-zachodnich kolei wydelegował niedawno temu komisję w celu zastanowienia się nad środkami, którychby się chwycić należało, chcąc uchylić częste i znaczne kradzieże, popełniane w magazynach i na rampach. Komisya zbadawszy rzecz, oświadczyła przedewszystkiem, że brak uczciwych dozorców, a natomiast wielka ilość złodzieiów ma swe źródło w nadzwyczaj niskiej płacy personelu. Zamiast podwyższenia płac i umoralniania dotyczących funkcyjaryuszów, proponuje komisya redukcję niższego personelu i zastąpienie go „złymi“ psami, któreby „szczekały głośno i porządnie umiały kasać“. Wypracowano nawet przepisy p. t.: „instrukcyja dla rosyjskiej psiarni kolejowej“. jest tam mowa o postępowaniu z psami, o zakazie zbytniej z nimi konfidencyi, o pilnowaniu ich zdrowia i t. p. rzeczy, technące superlatywem cywilizacyi naszego wieku. Komisya opracowała nawet budżet;

utrzymanie psów n. p. na stacyi towarowej w Odessie kosztuje rocznie trzy tysiące rubli (sic!) Elaborat komisji przyjęto z małymi zmianami. Wiele pism traktuje tę sprawę bardzo poważnie i piętnuje powyższe zarządzenia jako wytwór prawdziwie azyacki.

Odpowiedzi od redakcyi

— P. N. G. w K. Obrazek „Ślepy pasażer“ nie nadaje się do druku.

— P. Robacki Henryk, naczelnik stacyi w Sławsku. Za udzieloną nam w swoim czasie radę serdecznie dziękujemy.

— P. Ciepliński C., naczelnik stacyi w Wielkich Drogach. Życzeniu Szan. Pana stało się zadość.

— P. D. w N. Za rozpowszechnianie pisma naszego między tamtejszym personelem jesteśmy Szan. Panu bardzo zobowiązani.

— P. Jan Bielański, inżynier, w Stryju. Ofiarowane nam artykuły z dziedziny techniki kolejowej z wdzięcznością przyjmować i w łamach naszego pisma umieszczać będziemy.

„SMIGUS“

ilustrowane czasopismo humorystyczne

wychodzi rok szósty i cieszy się zasłużonym wzięciem, tak dla prawdziwego humoru trykającego z wierszy i artykułów, jak ze swęj bezstronności i prawdziwie polskiej, postępowej tendencyi.

Niezawisłe pisma polskie jako to: „Dziennik Polski“, „Kurier Lwowski“, „Nowa Reforma“, tudzież „Tygodnik Ilustrowany“, „Kłosy“ i t. d. wyrażały się zawsze o „SMIGUSIE“ najpochlebniej.

Każdy numer składa się z arkusza druku, dużego formatu i ozdobiony jest kolorowanymi ilustracyami. Ilustratorami są zaszczytnie znani malarze pp. Józef Kruszewski i Bruno Tępa.

Przedpłata na „Smigus“ wynosi

we Lwowie:

kwartalnie 1 złr. — ct.
rocznie 4 „ — „

na prowincyi:

kwartalnie 1 złr. 30 ct.
rocznie 4 „ 80 „

Adres Redakcyi: Lwów, ulica Sykstuska 1. 32.

Zakład i Pracownia rytownicza

pod „Pieczęcią“

założona w r. 1884 we Lwowie ul. Sykstuska 15.

Aleksandra Schindlera

wykonuje najstaranniej i po bardzo niskich cenach rytowanie herbów, monogramów, embleatów i liter na złocie, srebrze, stali, miedzi, mosiądzu i kości słoniowej. — Pierwsza pracownia dla Galicyi wraz z W. Ks. Krakowskim na drogich kamieniach, herbów, monogramów i liter po cenach wiedeńskich. Metalowe pieczęcie do laku i farby dla urzędów gmin, parafii, szkół, kancelaryi adwokackich i notaryalnych, bibliotek i innych. — Z kauczuku pieczęcie (stampilie) dla wszystkich przedsiębiorstw przemysłowych, składów towarowych i korporacyi. Szyldy grawirowane i odlewane. Maszynki do suchego wypukłego druku, herbów, monogramów, liter i całych słów. Cegi do opłatków, medale wystawowe, pamiątkowe i medaliki religijne, podług rysunków, fotografii lub sztychów. Szpilki do krawatek i broszki z orłami polskimi. — Wzory pieczętek i stampilij, oraz rysunki wysyła na żądanie.

Zamówienia z prowincyi uskutecznia jak najrychlej za zaliczką.

NOWO OTWORZONY MAGAZYN

pod firmą

ANTONI GUDIENS

(dawniej p. Gajewska)

we Lwowie, plac Maryacki 1. 8.

(dom ks. Ponińskiego)

poleca w wielkim wyborze

Płótna, stołową Bieleznię, Shirtingi, Chiffony, Barchany, Piki, Oxfordy, Dreliszki, BIELIZNĘ MĘSKĄ t. j. koszule, kalesony, kołnierze, mankiety, chustki do nosa, skarpetki, pończochy i t. d.

SKŁAD KOMISOWY

MATERACÓW i KOŁDER.

Wielki wybór

oryginalnej bieleziny wełnianej systemu Prof. Dra Gustawa Jaegera.

— Ceny możliwie niskie. —

Fabryka maszyn

Lejarnia żelaza i metalu

M. Dornwalda

w Przemyśle

założona w r. 1862

odznaczona w kraju i za granicą pierwszemi nagrodami, obecnie znacznie rozszerzona, zaopatrzona w najznakomitsze maszyny pomocnicze, może śmiało polecić własne wyroby maszyn rolniczych; jako specjalność

MŁOCARNIE

które sobie ogólne uznanie zjednały.

Przyrządy wiertnicze dla kopalń i do pompowania nafty na sposób Kanadyjski; urządzenia tartaków, młynów, dla gorzelni wszelkie przyrządy z parowymi maszynami; wyrabia do budowy kolei wózki tak zwane „psy“ w różnych rozmiarach po najniższych cenach i dostarcza z swęj lejarni odlewy budowlane i maszynowe w największych rozmiarach i największej wagi.

POSTEP

DWUTYGODNIK DLA SPRAW KOLEJOWYCH.

Wychodzi we Lwowie 5. i 20. każdego miesiąca.

Przedpłata wynosi w miejscu i na prowincyi:
rocznie 6 złr. — et. — kwartalnie 1 złr. 50 et.

Za granicą: 2 złr. kwartalnie.

Numer pojedynczy kosztuje 30 centów.

Odpowiedzialny redaktor i wydawca:

Dr. Maryan Ciesielski.

Adres redakcyi i administracyi:
ulica Teatralna l. 4. (Telefonu Nr. 354.)

Ogłoszenia i przedpłatę przyjmuje administracya.

Cena ogłoszeń 20 et. od wiersza w szpalcie
lub za jego miejsce.

Nasze koleje.

Ktokolwiek zajmował się bliżej stosunkami dróg żelaznych w kraju, ten przyzna bez wahania, że obecnie nadszedł czas, w którym koleje nasze nabrały charakteru czynników wybitnie krajowych i stały się dźwignią ekonomicznego rozwoju. Niedawno temu akcyjne towarzystwa galicyjskich kolei były, rzekłbym, organizmem w organizmie, były złotym piaskiem w mętach namułu. Interes akcyonariuszy, z reguły obcokrajowców, był przewodnią myślą w gospodarce zarządów kolejowych; system centralizacyjny odbierał wszystkie korzyści ekonomiczne, które byłby kraj odniósł, gdyby mu centralne zarządy pozostawiono. Na kraj nikt się nie oglądał, nikt się o jego sprawy nie troszczył. Koleje prywatne miały u nas tylko znaczenie fiskalne dla nielicznego koła ludzi, zaś pod względem ekonomicznym były raczej ciężarem niż dobrodziejstwem kraju; protegując szkodliwą dla nas i trudną do zwalczenia konkurencyę obcych produktów, ignorowały ku zgubie własnej interesa lokalne, a gdy zasilanie ich z zewnątrz ustało, ujrzały się w rozpaczliwym położeniu. Było to koniecznym następstwem przewrotnej gospodarki. Zarzut ten odnosi się pryncypalnie do kolei Karola Ludwika, która, jak wiadomo, mogła przy racjonalnej polityce taryfowej z pożytkiem dla kraju stworzyć tyle nowych źródeł dochodów dla siebie, że konkurencja dróg rosyjskich nie byłaby podkopała tak dotkliwie jej finansów.

Wszelkie dostawy materiałów i inwentarza płynęły z zagranicy; mógłby ktoś zarzucić, że w kraju nie można było zaspokoić tych potrzeb, lecz wiemy dobrze, że nawet miotły i kłaki do czyszczenia lamp i t. d. sprowadzano z niemieckich prowincyj. Kraj ignorowano bez litości — co nie miało obcego stempla, to dla kolei prywatnych nie istniało.

Mimo dobrych interesów pobierały koleje rok rocznie zasiłki ze skarbu państwa z tytułu gwarancyi dochodów, budżet kraju był obciążany i wykazywał pasywa. Krótko mówiąc, słusznie ktoś twierdził, że gospodarka kolei prywatnych w Galicyi była szeregiem rozbojów ekonomicznych, popełnianych na kraju. W obec nieszczęśliwych postanowień koncesyjnych i w obec finansowej siły towarzystw akcyjnych rząd był niemal berbronnym i te właśnie stosunki wywołały wreszcie konieczność upaństwowienia tych kolei, co do których zaszły wypowiedziane w koncesjach warunki.

Z rokiem 1884 rozpoczęła się nowa era dla państwa i kraju; rząd objawszy znaczne kompleksy dróg żelaznych rozpoczął akcyę na polu polityki taryfowej mającą pewne znaczenie, a chociaż z powodu kilku kolei prywatnych nie może jeszcze z całą swobodą rozwinąć dodatniego działania, przecież korzyści upaństwowienia i administracyi państwowej przedstawiają się już teraz wcale poważnie: finansowy rezultat wynosi wprawdzie tylko dwa i pół miliona rocznie, lecz gdy się zważy, że państwo byłoby musiało dawniejszym kolejom prywatnym dopłacać co roku około 9 milionów gdyby one miały takie jak obecnie rząd wprowadził taryfy — to cała wartość ekonomiczna gospodarki państwowej przedstawia jedenaście milionów złr. rocznie. Nie potrzeba wspominać, że w korzyściach tych partycypuje także i Galicya.

Obecnie tak stoją sprawy, że kraj nie może się oglądać ani na rząd ani na obce kapitały. Zakładanie nowych dróg nie przedstawia bowiem ani szczególnego interesu dla państwa, ani nie ma widoków na znaczniejsze zyski. Upaństwowienie kolei Karola Ludwika, jakkolwiek trudne do przeprowadzenia, jest przecież kwestyą najbliższego czasu — następnie centralny zarząd kolejowy w kraju tylekroć w kompetentnych kołach jako jeden z naszych

najbardziej piekących postulatów stawiany, zbliża się ku urzeczywistnieniu. Tak ważne wypadki nie powinny zastać nas nieprzygotowanymi; należy zawczasu obmyśleć plan akcyi, aby w przyszłości nie okupić doświadczenia ciężkimi ofiarami, jak to się u nas często dzieje.

Nie podobna w ramach jednego artykułu objąć wszystkiego, co kraj powinien uczynić w rzeczach polityki kolejowej, mając ogromną sieć dróg żelaznych i centralny ich zarząd. Nasze koleje mają tak odrębną indywidualność, że szablonowa gospodarka, gdzieindziej praktykowana, u nas nie powinna być naśladowaną. Koleje rozporządzające z natury rzeczy potężnymi środkami, powinny u nas stać się dźwignią przemysłu krajowego, i rozumną, a wzorową polityką wniknąć w gospodarstwo narodowe oraz z niem razem współdziałać; nasze koleje powinny mieć dla nas nie tylko znaczenie ekonomiczne, lecz także społeczne i narodowe.

Przy sposobności wskażemy drogi, na które działalność dróg żelaznych skierować należy, chcąc je uczynić ważnymi czynnikami w rozwoju kraju naszego.

Wyzyskiwanie siły pociągowej lokomotyw.

Potężny rozwój sieci dróg żelaznych wzrastający w Stanach zjednoczonych z każdym rokiem zniewala pojedyncze przedsiębiorstwa budujące coraz to nowe linie dróg żelaznych znacznych długości do zaprowadzenia wygórowanej oszczędności, do angażowania zatem jak najmniejszych kapitałów zakładowych.

Tę to okoliczność zawdzięczają te instytucye ważny i nader cenny przymiot wyzyskiwania racjonalnego szczupłego bardzo parku wozowego, jakoteż również szczupłego zapasu lokomotyw, gdyż tak park wozowy jak i lokomotyw przedstawia znaczną bardzo część kapitału zakładowego, który się ma procentować. — Lokuje się tedy tylko kapitał

w wysokości nieodzownie potrzebnej co znaczy, że zakupuje się prócz parku wozowego odpowiadającego koniecznym wymogom taką tylko ilość lokomotyw, która przy możliwie wyczerpującem spożytkowaniu ich siły pociągowej jako niezbędnej do krycia mającej się pokonać pracy się okazuje.

Krycie potrzeb pracy przewozowej tą powyżej wspomnianą minimalną ilością lokomotyw w Stanach zjednoczonych tłumaczy się w pierwszej linii tém, że lokomotywy wszystkie utrzymują się bezustannie od jednego mycia kotła do następnego pod ogniem, wyjątkowe zaś przebywanie lokomotywy w warsztacie reparacyjnym trwa bardzo niedługo, gdyż używają na wszystkich liniach czterech tylko typów lokomotyw, których części składowe sporządzają się zapasowo w specjalnych fabrykach po bardzo przystępnych cenach.

Przedsiębiorstwa kolejowe zakupują części te na zapas, reparacje tedy w bardzo krótkim czasie się skuteczniają. — Równie ważnym czynnikiem tego ekonomicznego wyzyskiwania siły lokomotyw jest znacznie silniejsze obciążanie pociągów niż u nas.

Zasada bowiem w całej Europie prawie zwyczajem uświęcona, że pociągi pod górę jadące jednakowo obciążać należy, jak i zjeżdżające po tej samej pochyłości, — jest w Ameryce zupełnie nieznana i uważa się tam przy ruchu pociągu po pewnej pochyłości, jedynie na odpowiednią ilość dobrze działających hamulców, z których sześć do siedmiu na jednego hamulczego przypada, tak że ci są zmuszeni podczas ruchu pociągu przebiegać po dachach wozów, aby hamulce swoje obsłużyć. Zaprowadzenia tego jednak jako nieludzkie ani pochwalamy, ani naśladować byśmy nie pragnęli.

Dla dobitniejszego wykazania realnej korzyści wynikającej z racjonalnego spożytkowania pracy lokomotyw, pozwolimy sobie przytoczyć kilka porównawczych przykładów w cyfrach: W Stanach zjednoczonych przebiega jedna lokomotywa przeciętnie w roku około 46.000 kilometrów, kiedy tymczasem w Austrii w tym samym czasie przebiega ona tylko około 25.400 kilometrów. Jeżeli dodamy że te lokomotywy podczas swego biegu nierównie silniej obciążane bywają, co także większą znacznie pracę w tonno-kilometrach wyrażoną, reprezentuje, to spostrzeżemy że one przeszło dwa razy taką dużą pracę w tym samym czasie wykonują jak nasze lokomotywy. Okoliczność że lokomotywy ciągle pod ogniem się znajdują i że siła pociągowa tychże tak wyzyskiwana bywa, nie przyczynia się jednak w zupełności do szybszego zużywania się lokomotyw; utrzymuje je przeciwnie w stanie prawidłowym. Obliczają bowiem czas trwania służby tychże w Stan. zjedn. na 15 do 20 lat. Aby raz postawionej zasadzie zużytkowania ad maximum siły pociągowej lokomotywy odpowiedzieć, postarano się by drogi żelazne były dobrze budowane, łuki dokładnie wykreślone, zwrotnice prawidłowo ułożone a na drogach po których pociągi ze znaczną chyżością biegną podkłady (progi), gęsto bardzo ułożone.

Ważne czynniki jednak jakimi są klimat suchy i temperatura korzystna, (szczególnie w południowym pasie Stan. zjedn., gdzie jest sieć najsilniej rozwinięta) które pozwalają siłę pociągową lokomotyw do maximum wyzyskać (maximum to przy tych sprzyjających warunkach obliczają jako równe czwartej części cięża-

ru przylegania, przyjmując chyżość zasadniczą 24 kilometrów na godzinę przy obliczaniu ładowności pociągów ciężarowych, gdy tymczasem u nas maximum to równa się siódmej części ciężaru przylegania) — u nas są znacznie mniej sprzyjające. — Jasną jest tedy rzeczą, że zupełne naśladowanie w tym względzie i wprowadzenie w życie amerykańskich urządzeń i ich metody wyzyskiwania lokomotyw byłoby przy warunkach klimatycznych u nas istniejących i obecnym ustroju kolejowym sprawą nader trudną.

Pomijamy już tę okoliczność, że zasada maksymalnego wyzyskania siły pociągowej nie przy wszystkich nawet pociągach przebiegających drogi żelazne Stan. zjedn. da się zupełnie przeprowadzić, gdyż przy szybko bardzo jadących pociągach osobowych i pospiesznych byłoby to rzeczą wręcz niemożliwą. — Pociągi te których chyżość dochodzi w pojedynczych punktach na przestrzeni nawet do 128 kilometrów na godzinę muszą być lekkie składają się zatem z czterech do pięciu wielkich wozów osobowych, które po 25 do 30 ton ważą; ciężar takiego pociągu wynosi więc co najwięcej 130 do 180 ton — przy tych jednak pociągach znaczna bardzo ilość odbytych kilometrów równoważy prawie zupełnie słabsze wyzyskanie siły pociągowej, ilość bowiem odbytej pracy w jednej godzinie wyrażona w tonno-kilimetrach przedstawia się tylko nieznacznie mniejszą cyfrą aniżeli odbyta praca w tymże samym czasie przez lokomotywę której siła pociągowa przy ciężarowym pociągu, zupełnie racjonalnie wyzyskana została.

Obsługa lokomotyw jest w Ameryce wielce różną; i tak zaczawszy od systemu europejskiego, gdzie obsługa lokomotywy oddzielnemu personelowi wyłącznie się powierza, aż do najdowolniejszej kombinacji, w której grupa lokomotyw spółce składającej się z pewnej ilości służby się oddaje, można się spotkać na różnych drogach żelaznych z odmiennymi systemami obsługi a nawet na jednej i tej samej linii widzi się bądźto w różnych punktach, bądź też przy odmiennych pociągach różniące się od siebie sposoby obsługiwanie lokomotyw. — Zależnem jest to wyłącznie od zarządzeń naczelników służby pociągowej, których zakres działania w tym kierunku jest nadzwyczaj obszerny i samodzielny.

Przy wszystkich jednak systemach obsługi, przebywają maszyniści dziennie średnio przy pociągach ciężarowych około 160, przy osobowych zaś około 200 kilometrów na lokomotywie w służbie, — licząc prócz przebieżonych kilometrów drogi odbytej, każdą godzinę użytą na szykowanie wozów po stacjach, jako przebieżone 10 klmtrów. — W ten sposób skreślony podział służby, powoduje, że maszynista nadmierną ilość czasu na lokomotywie przebywać jest zmuszony. — Chcąc tedy zapobiedz wyczerpaniu sił fizycznych maszynistów, umożliwić i ułatwić długoletnie wykonywanie tak wyteżającej służby urządzono na lokomotywie dobrze osłonięte budki dla maszynisty i pomocników, w których się znachodzą wygodne i miękko wybite siedzenia a lokomotywy są nadto prawidłowo i dobrze na resorach osadzone, tak że przebywające na nich osoby, nie doznają niemiłego i nużącego trzęsienia, które także wielce niekorzystnie na stan zdrowia wpływa. (A. W.)

Strejk na kolejach.

Ameryka kroczy naprzód w cywilizacyjnym pochodzie olbrzymim krokiem; między świetnymi zdobyczami postępu, spotykamy się z rzeczami możliwymi tylko na gruncie amerykańskim. Świat tam całkiem odmienny, ludzie inni, pojęcia i wyobrażenia o wszystkim o całą górę różne od naszych. Począwszy od form życia towarzyskiego aż do najwyższych zadań społecznych przedstawia nam Ameryka obraz pełen barw jaskrawych, pełen światła i... cieni. W Ameryce są nawet inne klęski niż w Europie, inne kataklizmy dziejowe i społeczne, inne wstrząśnienia ekonomiczne. Wszystko, czego zaznał świat stary, ma i Ameryka, lecz w formie dzikszej, straszniejszej, często bajecznej. Przesilenia i klęski ekonomiczne, bezgraniczna nędza milionów dusz, system protekcyjny i nepotyzm, o jakim wyobrażenia nie mamy, z drugiej zaś strony bogactwa Krezusowe, bezdenne zapasy kapitału, ucisk słabszych — to wszystko składa się na jeden ciekawy, obcy dla nas obraz; słabsi, ci mianowicie co nie nie mają i są od innych zawisłymi, walczą rozpaczliwie bronią, która po największej części zamiast nieprzyjaciela zabija szermierza.

Strejk, nowoczesna forma protestu przeciw uciskowi i wyzyskiwaniu, pociąga za sobą w pierwszym rzędzie zamknięcie plac, zdaje strejkujących na łaskę i niełaskę innych, srowadza często głód i nędzę, a chociaż w końcu wywalczy pewne ustępstwa, przecież zwycięstwo bywa wątpliwą wartością. Nadto wytwarza strejk szkodliwe konjunktury ekonomiczne, których skutki nie rychło zwykle można powetować.

Niedawno temu strejkował w Ameryce cały personal jednej z największych dróg żelaznych; od dziennego robotnika aż do wyższych urzędników wszyscy wypowiedzieli pracę. Energiczny ten krok uciśnionych wywołał niesłychany popłoch w całej Ameryce — poczyniono znaczne ustępstwa, podwyższono płace, złagodzone surowe przepisy personalne i zażegnano na jakiś czas burzę.

Obawa o ponowny strejk dała powód do obmyślenia środków zaradczych; środki represyjne jako sprzeczne z liberalnymi pojęciami nowoczesnej cywilizacji, a stosowane z całą bezwzględnością w ludożerzłej Europie, stanowczo wykluczone.

Znakomity ekonomista Adams, którego dziad brał w swoim czasie udział jako sędziego rozjemczy w słynnym sporze Alabamy, podał projekt urządzeń mających na celu złagodzić stosunek służbowy przedsiębiorstwa do pracownika. Adams żąda przede wszystkim w każdym przedsiębiorstwie, a więc i na kolejach zaprowadzenia systemu reprezentacyjnego: Na stu robotników czy urzędników wybiera się przez powszechne głosowanie interesowanych jednego reprezentanta mającego stanowczy głos w zarządzie przedsiębiorstwa; w ten sposób wchodzi do zarządu pewna ilość ludzi, którzy we własnym i równorzędnych sobie interesie nie dopuszczają zarządzeń krzywdzących, a nadto powstaje między pracą a kapitałem pewna wspólność interesów. Dalej podnosi Adams konieczność zabezpieczenia ludzi przeciw nieuzasadnionemu wydalaniu ze służby, oraz urządzenia takiego stosunku służbowego, aby każdy mógł osiągnąć tę najwyższą posadę, do jakiej się

kwalifikuje. Ma to na celu uchylenie awansów z protekcyi, pomijanie jednych na korzyść drugich mniej zasłużonych i t. d.

Przewinienia służbowe osądza sąd rozjemczy, złożony z ludzi obwinionemu równorzędnych. W miarę lat służby wzrasta płaca w odpowiednim stosunku.

Projekt ten nie zadowolił amerykańskich królów kolejowych; amerykańskie i angielskie dzienniki, inspirowane brzęczącym argumentem, okrzyczyły go jednogłośnie jako zbyt śmiały i przesadzony.

Jakie są dalsze losy wniosków Adamsa, nie wiadomo, lecz nie ulega wątpliwości, że tytaniczne zapasy pracy odniosą zwycięstwo, a choć będzie ono drogo okupione, przecież będzie miało w dalszych skutkach niepomiarłą wartość.

Z rozstrzygnięć najwyższego trybunału.

Użycie wolnej karty jazdy, na obce nazwisko opiewającej, zawiera znamiona oszustwa.

(Rozstrzygnięcie najw. trybunału z dnia 15. grudnia 1887 l. 12066).

Dnia 14. stycznia 1887 o godz. 3 i min. 3 popołudniu przybył do stacyi K. pociągiem Nr. 14. jakiś podróżny, który na kilka minut przed odejściem pociągu do Wiednia dał portjerowi wolną kartę II. klasy opiewającą na nazwisko urzędnika kolejowego B. z żądaniem aby ją przy kasie ostemplował, co się też rzeczywiście stało. Kasyer, zdaje się, miał pewne wątpliwości, to też przypatrzył się podróżnemu, w którym poznał częstego gościa na stacyi K. Znajomy kupiec, towarzyszący podróżnemu do pociągu, zapytany przez kasyera, czy podróżny ten jest urzędnikiem B. zawahał się początkowo z odpowiedzią, lecz zagadnięty powtórnie, tłumaczył się, że go zna tylko z interesów i nie wie jak się nazywa. Kasyer nie poprzestał na tém, rozpytywał się innych ludzi i dowiedział się, że podróżnym tym jest handlarz S. ze Steyr. Ponieważ pociąg do Wiednia już był odjechał, więc kasyer zatelegrafował do Amstetten, aby od posiadacza wolnej karty zażądano wylegitymowania się co do tożsamości osoby. Przy pociągu pełnił służbę konduktora T., którego podróżny jeszcze w stacyi K. pytał się jakiegoś pana jadącego do Wiednia; gdy się o dowiedział, że pan ten jest kontrolorem, oświadczył, iż za późno na stację przybył i nie miał już czasu kupić karty. Konduktor odesłał go do swego kolegi, obsługującego wozy 3. klasy; u niego zapłacił podróżny bilet 3 klasy (kupony) do Amstetten.

Ponieważ więc okazało się niewątpliwą rzeczą, że posiadacz wolnej karty 2. klasy nie był urzędnikiem B., że ostemplował w K. kartę już raz użytą lecz ważną jeszcze do powrotu, że następnie karty tej nie użył, ponieważ zobaczył w ciągu kontrolora, więc zarząd kolei, stwierdziwszy tożsamość podróżnego z handlarzem S., zrobił doniesienie karne ze zgłoszeniem prywatno-prawnego roszczenia o kwotę 2 złr. 40 ct, jako cenę za jazdę do K. dokąd podróżny przybył za wolną kartą. W doniesieniu podniesiono również usiłowane dalsze oszustwo. Sąd po przeprowadzeniu rozprawy karnej skazał handlarza S. po myśli §. 461. ustawy karnej na 8 dni ścisłego aresztu z następujących powodów:

Dowiedziano, że S. jadąc ze Steyr do K. dał kartę ostemplować i jechał bezpłatnie 2.

klasą (Hinfahrt) a przynajmniej chciał jechać, bo kasyer w stacyi K. wycisnął stempel już do powrotu. Zachodzi pytanie, jak czyn taki ocenić ze stanowiska prawa. Obrona wyraziła przekonanie, że w obec §. 14. regulaminu ruchu nie może mieć zastosowania ustawa karna. Według regulaminu podpada podróżny grzywnie, jeżeli karta jego jest nieważną, lecz w tym wypadku karta była ważną, tylko handlarz S. nie był uprawnionym do jej użycia. W regulaminie ruchu i rozporządzeniu ces. z 16. listopada 1851 dz. p. p. Nr. 1 z r. 1852 niema żadnego postanowienia tego rodzaju, że czyny podpadające ustawie karnej należy oceniać wyjątkowo według regulaminu; owszem §. 103. tegoż rozporządzenia wyraźnie powiada, że wykroczenie przeciw przepisom rozporządzenia karane będzie także z uwzględnieniem ustawy karnej. Taka sama zasada co do nadużycia kart zawartą jest w ustępie 11 przepisów dla zarządu kolei państwowych z 20. maja 1885. Jeżeli tedy chodzi o czyn mający znamiona oszustwa w pojęciu ustawy karnej, niema wątpliwości, że ustawę tę należy zastosować. Co do samej rzeczy podniósł sędzia następujące okoliczności: Podróżny użył cudzej karty do jazdy jednej, a następnie w stacyi K. dał ją ostemplować do powrotu, udając, że jest urzędnikiem B. W tém mieści się podstępne działanie w myśl §. 179. u. k. Kasyer kartę ostemplował mniemając, że jej posiadacz jest urzędnikiem kolejowym; wprowadzenie w błąd powiodło się zatem w zupełności. Jeżeliby jeszcze wykazano trzecie znamię oszustwa t. j. zamiar wyrządzenia szkody, natenczas mamy oszustwo z §. 179. u. k. Rzeczywiście wyrządzenie szkody nie jest jednak konieczne, bo oszustwo uważa się za dokonane, jeżeli nastąpiło wprowadzenie w błąd, przez co miano komuś wyrządzić szkodę. To trzecie znamię zachodzi w tym wypadku niewątpliwie. Kolej przewozi tych tylko, którzy uiszczą cenę jazdy. Kto wsiada do wagonu, chcąc jechać, ma obowiązek zapłacenia za jazdę; kto zaś podstępnym sposobem uchyla się od tego obowiązku, ten pozbawia kolej prawa do żądania ceny jazdy, a tém samém wyrządza jej szkodę. Roszczenie do zapłaty jest prawem, należącym według §. 298. ustawy cywilnej do ruchomości; zabranie komuś bezprawnie ruchomości powoduje umniejszenie majątku, a więc szkodę pozytywną „damnum emergens“.

Skazany odwołał się przeciw temu wyrokowi i został uwolniony; sąd wyższy wychodził z tego zapatrywania, że obojętną jest dla kolei rzeczą kto jedzie, że szkody, gdy inna osoba karty użyje, kolej nie ponosi, że wreszcie może być mowa tylko o nadużyciu karygodnym ze strony urzędnika, dającego kartę swą komu innemu; w końcu podniósł sąd tę okoliczność, że nie dowiedziono złego zamiaru po stronie handlarza S., zamiaru skierowanego na wyrządzenie szkody.

Generalny prokurator skorzystał jednak z odnośnego postanowienia procedury karnej i wniósł przeciw powyższemu wyrokowi zażalenie nieważności „w obronie ustawy“ (zur Wahrung des Gesetzes).

Skutkiem tego rozpatrywał tę sprawę najwyższy trybunał i uznał, że wyrok uwalniający narusza ustawę. Do powodów pierwszej instancyi dodał najw. trybunał jeszcze to, że karta wolnej jazdy nie jest papierem na okaziciela, że tedy nie może być bezwarunkowo rzeczą obojętną, kto ją użył.

Okaleczenie robotnika wśród pracy w warsztatach kolejowych nie jest „wypadkiem w ruchu kolejowym“ w myśl ustawy z 5. marca 1869 dz. p. p. Nr. 27.

(zozstrzygnięcie najw. trybunału z 15. lutego 1888 l. 502.)

Robotnikowi K., zajętemu w lwowskich warsztatach kolei Karola Ludwika wymienianiem koła parowozu, spadła na prawą rękę sztaba żelazna tak silnie, że K. raz na zawsze stracił władzę w tej ręce.

K. zapozwał tedy kolęj Karola Ludwika o wynagrodzenie utraty zarobku i nawiązkę, przypisując winę wypadku starszemu robotnikowi, który miał nadzór nad tą właśnie robotą.

Wiedeński sąd handlowy odrzucił pozew z następujących powodów:

Ustawa z 5. marca 1869 dz. p. p. Nr. 27. nie ma w niniejszym wypadku zastosowania, ponieważ okaleczenie nastąpiło wśród pracy w warsztatach kolejowych, a nie wskutek wypadku zaszłego w ruchu kolei żelaznej.

Ces. rozporządzenie z 16. listopada 1851 dz. p. p. Nr. 1. z r. 1852 nie może tu również znaleźć zastosowania, ponieważ zawiera tylko „przepisy odnoszące się do ruchu“; w obec tego odpowiedzialnym jest zarząd kolei tylko w granicach przyjętych na się w tej mierze zobowiązań, a więc specyalnej umowy ze stromami.

Pozywający nie dowiódł istnienia takiej umowy a nie ma też żadnej podstawy przypuszczać, że zarząd milcząco przyjął obowiązek odszkodowania w razie cielesnego uszkodzenia robotnika. Zarządowi nie można też zarzucić zaniechania obowiązków nadzoru, ponieważ w samym pozwie przyznano, że nad wykonaniem roboty przy parowozie czuwał starszy robotnik.

K. mógłby roszczenia swe oprzeć na odnośnych postanowieniach ustawy cywilnej tylko wtedy, gdyby dowiódł, że dozorca robót do czynności dozoru był nie zdolnym (§. 1315 u. c.) że zatem pozwany zarząd ponosi winę wyboru osób niezdolnych do pełnienia funkcji im poruczonej, lecz takiego dowodu nawet nie ofiarowano.

Wyższy sąd krajowy we Wiedniu potwierdził na skutek apelacji wyrok pierwszej instancyi z tychże samych powodów, dodając od siebie, że wyrok sądu karnego skazujący dozorcę jako winnego wypadku nie dowodzi wcale jego nieudolności po myśli (§. 1315 u. c.)

Nadzwyczajny rekurs rewizyjny odrzucił najwyższy trybunał z powodu braku wymogów, określonych dekretem nadwornym z 15. lutego 1833.

Rozmaitości.

* Za zezwoleniem ministerstwa handlu zniósł J. E. br. Czedik postanowienie §. 102 pragmatyki służbowej dla urzędników kolei państwowych. Paragraf ten, jak wiadomo, zawierał przepis, według którego można było z końcem każdego miesiąca wypowiedzieć służbę każdemu urzędnikowi; z przepisu tego jednak bardzo rzadko korzystano, to też i zniesienie jego ma tylko o tyle pewną doniosłość że stanowisko urzędnika kolei państwowej zyskuje przez to moralnie.

Z kilku stron słyszeliśmy głosy, domagające się interpretacyi postanowień wprowadzonych w miejsce zniesionego paragrafu; interpretacja jest łatwą i jasną: wypowiedzenie służby bez podania powodów i w ogóle wypowiedzenie odtąd

miejsca mieć nie będzie. Rozwiązanie stosunku służbowego może nastąpić przez dobrowolne wystąpienie ze służby, przez spensjonowanie na czas jakiś albo raz na zawsze, przez wypowiedzenie ze strony samego urzędnika, przez oddalenie ze służby za karę, i w skutek śmierci urzędnika. W razie choroby trwającej dłużej niż rok pobory urzędnika zostają zamknięte i otrzymuje on albo odpłatę w wysokości rocznej płacy, albo pensję, stosownie do tego, czy ma mniej czy więcej jak 10 lat służby. Trzy miesięcznej płacy za okres wypowiedzenia (Kündigungsfrist) odtąd progmatyka nie zna.

W miejsce §. 102 weszło w życie postanowienie, na mocy którego przeniesienie w stan spoczynku (spensjonowanie) może nastąpić według każdorazowych przepisów, wydanych dla urzędników państwowych; gdy chodzi o urzędnika mającego pełne dziesięć lat służby, wolno go spensjonować z urzędu, bez podania powodów. Urzędnik nie mający dziesięciu lat służby może być również w drodze łaski spensjonowany, jeżeli przemawiają za nim jego zasługi lub inne jakiegokolwiek względy. Usunięcie urzędnika państwowego nie mającego prawa do pensji następuje tylko w drodze dyscyplinarnej. Należy mieć jeszcze na względzie statuta pensyjnego kolei państwowej, według których przyznanie pensji przed upływem dziesięciu lat służby dozwolone jest tylko wtedy, gdy urzędnik stał się niezdolnym do pełnienia służby właśnie z powodu wykonywania tej służby.

* Dodatkowy awans na kolejach państwowych Z powodu objęcia w zarząd państwowy kolei czernowieckiej i łupkowskiej wcielono personal tych kolei w statut kolei państwowych i równocześnie awansowali:

W klasie 7. z płacą 2000 złr. Czaykiewicz Jau, starszy rewident, Merunowicz Jakób, Boczkowski Telesfor i Jedliczka Gwido — wszyscy trzej starsi inżynierowie.

W klasie 8. z płacą 1500 złr. inżynierowie Mianowski Ludwik, Tinz Henryk, Zalewski Jan i Adamski Walentyń; oficyał Trauczyński Stanisław rewident Chilarski Antoni. Płacę 1300 złr. otrzymał tyt. inżynier Jasiński Zygmunt.

W klasie 9. z płacą 1200 złr. awansował adjunkt Dworzak Albin, zaś płacę 1100 złr. otrzymali: adjunkci Dobrzański Aleksander i Hostalek Franciszek oraz inżynierowie-adjunkci Legler Alfons i Gerstmann Jan. Na 1000 złr. postąpili: adjunkci Żukowski Mikołaj, Koneciewicz Szymon, Gürtler Franciszek, Adamowicz Robert, Jaworski Władysław, Brüll Józef, Dzosan Jan i Piatkiewicz Marceł.

Do 9. klasy weszli: a) z płacą 900 zł. asystenci Majewski Aleksander, Żurawski Seweryn, Braun Józef, Atlas Robert i br. Jabłoński Rudolf; b) z płacą 800 złr. asystenci Michalewski Emil, Rutkowski Juliusz, Jakoubek Józef, Świdłowski Ernest, Wiśniowski Walery. Köhler Wacław, Pospiszil Antoni, Kozaryn Tadeusz, Gernand Jakób, Lipp Adolf, oraz inżynierowie-asystenci Schwartz Alfred, Tokarski Tadeusz i Felsztynski Romuald; c) z płacą 700 złr. asystenci Bethlehem Maurycy, Urban Franciszek, Brunner Ignacy, Bryk Edmund, Wittlin Jan, Wassermann Leopold, oraz inżynierowie asystenci Chlebowski Roman i Zazula Albin; d) z płacą 600 złr. asystenci Dobrowolski Włodzimierz, Hoszowski Władysław, Hofmann Karol, Okniński Kazimierz, Polakiewicz Włodzimierz, Krupański Maryan, Przybylski Stefan, Kunciewicz Stanisław, Pospischil Wilhelm, Fuchsa Stanisław, Götz Jan, Müller Wilhelm, Malinowski Ludwik, Mokrański Bazyli, Rawski Tomasz, Stawarski Antoni, Hetper Leon oraz inżynierowie-asystenci Stelzer Jan, Ilnicki Tadeusz, Neiger Izak i Tokarski Piotr.

Urzędnikami z płacą 500 złr. zostali mianowani: Sternberg Elias, Wondrausch Jakób i Mali-

nowski Józef, zaś aspirantami Dobrzański Leon, Sabbath Salomon i Lewicki Leon.

* W obrębie c. k. dyrekcji ruchu kolei państwowej we Lwowie zostali przeniesieni: Karol Książek inżynier-asystent z Czerniowiec (ogrzewalnia) do Lwowa (dyrekcja III. biuro); Wiktor Pieczonka, inżynier-adjunkt ze Lwowa do Czerniowiec, (sekcja konserwacji Nr. I.); Jan Gerstmann inżynier-asystent z Czerniowiec do Lwowa (sekcja konserwacji Nr. II.); Emil Barański, inżynier-adjunkt z sekcji konserwacji Nr. II. do sekcji Nr. I. we Lwowie; Antoni Skibiński, asystent z Czerniowiec do Bortnik; Stanisław Rudolf, aspirant z Bortnik do Lwowa; Antoni Piwonka asystent z Kalusza do Stryja; Rafał Czarnożyński z Buczacza do Stanisławowa i Tadeusz Kozaryn ze Stanisławowa do Buczacza.

* W obrębie c. k. dyrekcji ruchu kolei państw. w Krakowie zostali przeniesieni: asystenci Eugeniusz Mehoffer z kasy dyrekcyjnej do biura rachunkowego, Ludwik Pieterkiewicz z biura rachunkowego do kasy dyrekcyjnej, Tadeusz Maczyński ze Skawiny do Ustrzyk i Józef Kluszewski z Nowego Sącza do Krakowa.

Na kasyera dyrekcji ruchu powołano Szymona Stupnickiego; dotychczasowy kasyer Robert Johns przeniesiony został do sekretaryatu.

* W Czerniowcach zmarł urzędnik kolei państwowej Chalupa Franciszek, w Samborze zaś Michał Romanowicz, asystent c. k. dyrekcji ruchu we Lwowie.

* Przegląd ekonomicznych rezultatów na kolejach austr. za rok ubiegły: Wszelkie obawy że nieurodzaje wpłyną niekorzystnie na ruch kolejowy okazały się po części płożnymi. Wskutek wynikłej potrzeby zasilania zbożem i paszą krajów dotkniętych nieurodzajem, ruch zbożowy nie tylko nie ucierpiał ale nadto powiększyła się frekwencja innych artykułów mianowicie węgla i drzewa. Nadto ożywił się ruch osobowy we Węgrzech przez zaprowadzenie taryfy strefowej. Dochody tegoroczne wszystkich dróg żelaznych z wyjątkiem kolei Karola Ludwika i kolei czeskich przedstawiają się o wiele korzystniej niż za rok 1888. Jako przyczynę ubytku dochodów na kolejach czeskich uważać należy częste strejki robotników dalej kilkakrotne wstrzymanie robót w kopalniach z tego powodu, a to wszystko na export niekorzystnie wpłynąć musiało.

Do pomyślnego rezultatu dochodów w ogóle przyczyniła się także nie mało racjonalniejsza polityka taryfowa, wyzyskiwanie następujących się koniunktur... a przede wszystkim system oszczędności praktykowany z całą ścisłością, czasem do niemożliwych granic posuwany, oczywiście ze szkodą kapitału i pracy. — Wiłoki na rok bieżący przedstawiają się równie pomyślnie. Polityka techniczna pokojem, gospodarstwo narodowe podnosi się, stosunki pieniężne polepszają się, a nadto zasiewy zimowe obiecują obfitsze niż w ubiegłym roku plony.

* Praska izba handlowa wystosowała do ministra handlu memoriał o utworzeniu dla Przedlitawii osobnego urzędu taryfowego. Bliższe szczegóły podamy później.

* Rosyjskie ministerstwo komunikacji naśladując Niemcy, ustanowiło technicznych attachés (agentów) przy niektórych zagranicznych reprezentacjach, mianowicie w Waszyngtonie, Londynie i Paryżu. Nowa ta instytucja oddaje widocznie wielkie usługi, ponieważ obecnie postanowiono utworzyć nowe agencje przy wszystkich ważniejszych europejskich konsulatach rosyjskich. Obowiązkiem tych urzędników jest składanie szczegółowych i jak najdokładniejszych sprawozdań o wszelkich udoskonaleniach w dziedzinie techniki i administracji kolejowej.

* Kradzieże na kolejach rosyjskich popełniane przez urzędników przybrały w ostatnich czasach takie rozmiary, że ministerstwo komunikacji widziało

się zmuszone wydać nakaz zarządom kolejowym, aby rozciągnęły jak najściślej kontrolę nad urzędnikami, aby schwytych na kradzieży oddawały pod sąd i gdziekolwiek spostrzegły, że pokładane w urzędniku zaufanie zawodzi, tam mają bezwzględnie z całą surowością postępować. Miłe te stosunki są owocem rosyjskiego systemu oszczędności, praktykowanego na kolejach z niesłychaną przesadą.

* Ogrzewanie wozów. Z powodu skarg na niedostateczne, a częściej zbyt silne ogrzewanie wozów osobowych na kolejach, zarządziła generalna inspekcja, aby personal pociągowy od czasu do czasu przekonywał się o wysokości temperatury w wozach i jużto otwieraniem, jużto zamykaniem regulatorów, starał się utrzymać odpowiedni hygienicznie wskazany stopień ciepła. Równocześnie poleciła gen. inspekcja zaprowadzenie nowego systemu ogrzewania wozów (Dampfluftheizung) tam, gdzie go dotąd jeszcze nie zastosowano.

* Rosyjskie towarzystwo żeglugi parowej Gagarina ma z najbliższą wiosną spuścić na wody Prutu kilka statków parowych.

* Węgierski minister handlu Baross ma wydać w tych dniach nową znacznie tańszą od dotychczasowej, taryfę należytości za telegramy.

* W rosyjskim ministerstwie komunikacji podniesiono projekt dopuszczenia przedstawicieli prasy do udziału w zjazdach i konferencyach kolejowych, które dotąd odbywały się w zamkniętym kole uczestników ze sfer zawodowych.

* Ministerstwo handlu w porozumieniu z ministerstwem skarbu udzieliło Wydziałowi krajowemu koncesję na założenie w Krakowie publicznego domu składowego dla zboża, owoców strączkowych, nasion i spirytusu.

* Przewóz wina. W kołach węgierskich handlarzy wina podniesiono projekt używania do przewozu wina szawłoków, sporządzonej z nieprzemakalnej materii sukiennej na wzór worków używanych we Włoszech do transportu rozmaitych płynów. Produkcja wina zyskałaby na tym we Węgrzech bardzo wiele, bo zarzucenie ciężkich beczek drewnianych umożliwiłoby większe wyzyskanie wytrzymałości wozów kolejowych, a nadto transport próżnych embalaży byłby o 70% tańszy, bo o tyle mniejszą wagę mający.

* Ze stacji kolei państwowej Lend ma być wybudowana kolej lokalna do Gasteinu, słynnego miejsca kąpielowego. O koncesję stara się berlińska spółka komandytowa Soenderop.

* Ministerstwo handlu obostrzyło postanowienia ustawy z dnia 29. lutego 1880 dotyczącej zapobiegania zakaźnym chorobom zwierzęcym rozporządzeniem, aby nie tylko przy transportach przeżuwaczy lecz także i innych zwierząt domowych przedkładano przepisane paszporta. Rozporządzenie to dotyczy szczególnie przewozu nierogacizny pochodzenia galicyjskiego ze względu na panującą tu często zarazę pyskową i racicową.

* Ministerstwo handlu zawiadomiło wiedeńską Izbę handlową, iż szybsze załatwianie spraw reklamacyjnych według ostatniego orzeczenia konferencji dyrektorów zależnem jest od rozmaitych okoliczności, na które uwagę interesantów należy zwrócić, a mianowicie: Strony winny przy wypełnianiu listów przewozowych baczyć przede wszystkim na dokładne taryfowe wyszczególnienie towarów, wnosić reklamacje bez niepotrzebnej zwłoki, dokumenta przewozowe przedkładać o ile możliwości w małych partjach a nie zbierać całymi stosami jak się to często dzieje; listy przewozowe dotyczące jednego zarządu kolejowego należy przedkładać oddzielnie od listów dotyczących dwu lub kilku zarządów. Reklamacje winno się wnosić do zarządu kolei oddawczej; gdy je wnoszą osoby trzecie, trzeba przedłożyć dokumenta legitymacyjne, jak cesy i t. p.

* Na c. k. kolejach państwowych zaprowadzono nowość zasługującą na wszelkie uznanie. Mamy na myśli kredytowanie stronom należytości przewozowych; zbyteczną byłoby rzeczą dowodzić, jak wielką wartość ma wogóle kredyt na cele produkcyjne, a wyłącznie takim będzie właśnie kredyt ten, który każdy interesowany może u kolei państwowej otrzymać za dopełnieniem pewnych wcale łatwych warunków.

Nie wątpimy, że interesowani wobec zmniejszonej w ten sposób potrzeby gotówki, korzystać będą z tego pożytecznego urządzenia; nasuwa się nam tu jeszcze częste spostrzeżenie, że nasi kupcy i przemysłowcy nie umieją wyzyskiwać ułatwień taryfowych zaprowadzonych przez koleje państwowe. Odnosimy to do marek wartościowych zawierających znaczny opust z cen normalnej taryfy; w pierwszych miesiącach po zaprowadzeniu marek nie sprzedano w Galicyi ani jednego zeszytu. Później, a i dotąd, zaledwie tu i owdzie można się spotkać z posiadaczem marek wartościowych. Dziwnym objawem jest ten brak zmysłu dla spekulacji tak nieznacznej; odstrasza każdego zapłacenie z góry znaczniejszej kwoty.

Na zachodnich szlakach kolei państwowych popyt za markami wartościowymi przeszedł wszelkie oczekiwania; wskutek zakupu marek obniżyła się sprzedaż zwykłych kart o 50⁰/₀.

* W Waszyngtonie odbyło się posiedzenie komisji złożonej z delegatów głównych zarządów kolejowych w Ameryce celem ustanowienia jednakowej klasyfikacji towarów dla całego kraju; w przeciągu bieżącego miesiąca ma się odbyć nowe zebranie komisji. Z wyrażonych opinii niektórych wybitniejszych członków komisji można wnosić o pomyślnem załatwieniu tej nader trudnej i ważnej sprawy. Jak bowiem wiadomo na każdej kolei istnieją taryfy wyjątkowe z odmiennymi zasadami co do klasyfikacji towarów ogólnie przyjętą, a za tem nowa klasyfikacja pociąga za sobą daleko idące zmiany taryfowe i w tem właśnie polega największa trudność.

Komisja w interesie prac swoich stara się zredukować jak najbardziej wyjątkowe postanowienia taryfowe.

* Znacznych przeszkód doznał w zeszłym miesiącu ruch na kolei St. Luis-Arkansas-Texas w Ameryce północnej wskutek awantur wywołanych przez przez podróżujące pijane tłumy Negrów. Podczas przejazdu przez okolicę Pulasky i Lenoce wsiadała bez biletów rozpasana tłuszcza całymi bandami do pociągu z widocznym zamiarem wywołania zaburzeń, drażniąc personal pociągowy podczas jazdy. Jeden z Negrów usiłował gwałtem dostać się do hamulca, a gdy mu hamulczy wzbraniał przystępu, powstała ogólna bójka, podczas której jeden z awanturników został zastrzelony. Następnego dnia stanęło około 400 Negrów przed pociągiem, z żądaniem wydania hamulczego, który zastrzelił ich towarzysza, grożąc w razie nie uwzględnienia ich żądania zburzeniem wszystkich mostów kolejowych. Generalny dyrektor widział się zmuszonym zażądać pomocy rządu i ta dopiero położyła koniec dalszym gwałtom.

* Z powodu nagminnie panującej influency liczba chorych na kolejach w przerażający sposób wzrasta. W obrębie dyrekcji ruchu kolei państwowych we Lwowie przeciętna liczba chorych dochodziła w ostatnich dniach do 250 a nawet więcej. Najwięcej chorych jest między personelem, pełniącym służbę ruchu, najmniej zaś między urzędnikami pracującymi w biurach.

* Na konferencji zwołanej do Rzymu w celu wypracowania rozkładów jazdy na kolejach środkowej Europy dla letniego sezonu b. r. uchwalono:

1) Zaprowadzenie pociągu salonowego z Londynu do Brindisi kursującego raz na tydzień i mającego połączenie z pocztą indyjską;

2) bezpośrednie połączenia pociągów pospiesznych z Belgii i Holandii do południowej Francji, Hiszpanii i Portugalii;

3) toż samo co do nocnych pociągów pospiesznych z Berlina na Sagan do Wrocławia i na odwrót;

4) częściowe zastosowanie tychże pociągów do rozkładów jazdy innych kolei w celu dogodniejszych połączeń z Wiedniem, Krakowem i Lwowem;

5) szybszą jazdę pociągów pospiesznych z Berlina do Eydkuhnen;

6) zaprowadzenie pociągu pospiesznego między Zurychem, Szafuzą i Stuttgartem i vice versa z połączeniem do pociągów kolei Gottharda.

Dalszych uchwał jako mniej interesujących nie przytaczamy.

Ostatnie wiadomości.

W ostatniej chwili przed zamknięciem numeru otrzymujemy telegraficzną wiadomość z Wiednia, że za inicjatywą ministra handlu wypracowano właśnie projekt osobowej taryfy strefowej na kolejach państwowych. W Galicyi obejmie ta taryfa także szlaki kolei Karola Ludwika. Wszelkie znizienia i ulgi mają być bezwzględnie zniesione. Wiadomość tę podajemy z zastrzeżeniem.

Ogłoszenia taryfowe

(Wyciąg z dziennika rozporządzeń ministerstwa handlu.)

C. k. kolej państwowe.

REFAKCYE

ważne do końca bieżącego roku.

Ropa mineralna (mineralisches Schweröl resp. Rohöl) pochodzenia galicyjskiego przy nadaniu najmniej 200 ładunków całowozowych bez oznaczenia ruty do końca r. 1890:

1) Ze stacyj szlaku Stanisławów-Żywiec (excl.) do Wiednia (dworzec kolei półn. lub państw.): a) na kolei państw. w odległości 1—50 km. 0.16, od 51—100 km. 0.13, nad 100 km. 0.10 ct. od 100 kg. i 1 km. więcej 1 ct. nadwyżki od każdych 100 kg. b) dla szlaku Żywiec-Zabłocie-Wiedeń (dworzec kolei półn. lub państw.) 49.9 za 100 kg. c) ze stacyj Posada Chyrowska do Wiednia 95.9 (128.4)
Ustrzyki „ 93.2 (124.9)
Olszanica „ 91.5 (122.7)
Kołomyja „ 122.6 (139.2)

2) Ze stacyj szlaku Stanisławów-Żywiec (excl.) do Floridsdorfu-Donaufeld: a) do Żywca za 1—50 km. 0.16, za 51—100 km. 0.13, nad 100 km. 0.10 ct. od 100 kg. i 1 km. więcej 1 ct. nadwyżki od każdych 100 kg. b) dla szlaku Żywiec-Floridsdorf-Donaufeld 49.4 od 100 kg. c) ze stacyj Posada Chyrowska do Floridsdorf-Donaufeld 95.4 (127.4)
Ustrzyki „ 92.7 (123.9)
Olszanica „ 91.0 (121.7)
Kołomyja „ 122.1 (139.2)

Cyfry w nawiasie przytoczone oznaczają taryfę normalną.

Ropa (Rohöl) w wozach cysternowych, najmniej 10.000 kg., bez oznaczenia ruty, ze stacyj szlaku Stanisławów-Żywiec (excl.) do Żywca (trs.) dla rafinerii w Pardubitz, za przedłożeniem oryginalnych listów przewozowych i receptisów nadawczych do końca marca 1891: od 1—50 km. 0.16, od 51—100 km. 0.13, nad 100 km. 0.10 ct. od 100 kg. i 1 km. więcej 1 ct. nadwyżki za każde 100 kg.

Drzewo tarte ze stacyi Czudyn do Suczawy (trs.) przy ładunkach całowozowych przeznaczonych dla Gałacu, Braiły lub Odessy

17.12 (taryfa normalna 36.14) za przedłożeniem oryg. listów i receptisów nadawczych najdalej do końca lutego 1891.

Towary różnego rodzaju, żelazo stal, i t. d., maszyny rolnicze, podlegające taryfie z 1. marca 1888, część II. zeszytu 1. 2. i 3. z dodatkami związku rumuńsko-południowo-niemieckiego ze stacyj i do stacyj niemieckich rumuńsko-południowo-niemieckiego związku do i ze stacyj portowych rumuńskich Braiła, Calarese, Gałac i Dziurdzewo, według taryfy część IV. tegoż związku z 1. marca 1888 i taryfy dodatkowej I. z 1. lipca 1889. Różnice frachtu wypłacone będą za udowodnieniem, że dotyczące transporta dostały się na statkach do powyższych stacyj portowych; należy więc przedłożyć oryg. listy przewozu koleją i statkiem, względnie oryginalny receptis nadawczy okrętowy. Podania wniesić trzeba w dwa miesiące po przewozie koleją do zarządu kolei oddawczej.

Obniżenie taryfowe bezpośrednie.

(im Kartirungswege.)

Ważne do końca bieżącego roku.

Kamienie klasy C. przy ładunkach całowozowych podług specjalnej taryfy 3.

Piasek:

ze stacyi			
„ Glińsko do Volocz dawniej 140.0 teraz 56.1 kr.			
„ Lwów „ „ 120.2 „ 41.5 „			
„ Żółkiew „ „ 137.6 „ 54.3 „			
„ Rawa ruska „ „ 151.2 „ 64.2 „			
„ Glińsko do Paszika „ „ 155.0 „ 63.9 „			
„ Lwów „ „ 135.1 „ 49.3 „			
„ Żółkiew „ „ 152.6 „ 62.1 „			
„ Rawa ruska „ „ 151.2 „ 64.2 „			
„ Glińsko do Szolymy Harsfalwa „ „ 153.4 „ 62.9 „			
„ Lwów „ „ 133.6 „ 48.3 „			
„ Żółkiew „ „ 151.0 „ 61.1 „			
„ Rawa rus. „ „ 164.6 „ 71.0 „			

Próżne używane beczki z nafty lub benzyny na galic. kolejach państwowych w ilości najmniej 60 sztuk na jeden wóz i jeden list przewozowy. Wyładowanie i naładowanie odbywa się na koszt stron.

Fracht wynosi 0.13 ct. za 100 kg. i 1 km. więcej dwa ct. za każde 100 kg. jako należytość manipulacyjna.

Patyczki do zapalek przy nadaniu najmniej 5000 kg. ze stacyi.

Molit do Kołomyi dawniej 108.8 teraz 61.26 kr.

„ „ Stanisławowa „ 134.6 „ 66.76 „			
„ „ Jezupola „ 139.4 „ 68.66 „			
„ „ Halicza „ 143.8 „ 69.66 „			
„ „ Lwowa (loco) „ 176.5 „ 82.36 „			

Zboże, owoce strączkowe, siemię, ziemniaki i t. d., przy nadaniu najmniej 70 pełnych wozów po 10.000 kg.

Ze stacyi Bojan do Czerniowiec przy ładunkach pełnych dawniej 20.6 teraz 11.0 kr.

Ze stacyi Bojan do Czerniowiec przy ładunkach 5000 kg. dawniej 23.8 teraz 14.0 kr.

Drzewo tarte i budulcowe ze stacyi:

Bełzec do Lwowa (trs.) dla Pesztu dawniej 27.60 teraz 22.08 kr.

Sól kamienna lub warzonka ze stacyi:

Kaczyka do Czerniowiec daw. 27.6 ter. 20.0 kr.

„ Hliboka „ 21.4 „ 20.0 „			
„ Kuczurmare „ 24.1 „ 20.0 „			
„ Radowce „ 20.4 „ 15.0 „			
„ Sadagóra „ 30.5 „ 20.0 „			
„ Storożyniec „ 30.4 „ 20.0 „			

Próżne worki przy załączeniu pierwotnych listów przewozowych są wolne od frachtu.

Wapno palone ze stacyi:

Czudyn do stacyi Berhomet daw. 39'4 ter. 33'0 kr.

"	"	Bojan	"	44'3	"	30'0	"
"	"	Czerniowce	"	30'4	"	17'0	"
"	"	Nowosielica	"	50'3	"	35'0	"
"	"	Sadagóra	"	34'1	"	26'0	"
"	"	Suczawa	"	36'3	"	22'0	"

Kora garbnikowa ze stacyi:

Kimpolung do Czerniowiec daw. 78'2 ter. 55'0 kr.

"	"	Kołomyi	"	87'5	"	70'0	"
"	"	Niepołokowiec	"	81'8	"	65'0	"
"	"	Nowosielicy	"	106'3	"	70'0	"
"	"	Sadagóry	"	84'7	"	60'0	"
"	"	Śniatyna	"	83'1	"	65'0	"
"	"	Suczawy	"	62'4	"	38'0	"

Pasza dla bydła (owies, siewka, siano, słoma, koniczyna, makuchy i t. d.) przy nadaniu najmniej 10.000 kg. lub opłaceniu takiejże ilości, za dołączeniem karty zamówienia przez gminę wydaną, a przez starostwo potwierdzonej:

a) Na galic. i bukowinских kolejach państw. 10 ct. od wagonu i kilometra.

b) na szlakach kołomyjskich i bukowinских kolei lokalnych 20 ct. od wagonu i kilometra.

Załadowanie i wyładowanie skutecznie nadawca względnie odbiorca.

Drzewo opałowe w ładunkach całowozowych z uwzględnieniem odnośnych postanowień specjalnej taryfy z Berhometu do Czerniowiec 20'80 (normalna taryfa 31'46) zaś do Volksgarten 19'96 (30'25.)

Drzewo tarte, użytkowe i bu-
dulec z Radowic do Hadikfalwy w ładunkach całowozowych, dawniej 5'6 teraz 4'0 ct. ad 100 kg., drzewo opałowe w tej samej relacji dawniej 5'60 teraz 4'00 złr. od wozu.

Łaty bukowe z Gorlic do Cieszyna dawniej 68'7 teraz 57'4 kr. od 100 kg. — z Jasła do Cieszyna dawniej 72'1 teraz 59'6 kr. od 100 kg. przy nadawaniu względnie opłaceniu 10.000 kg. na jeden wóz i jeden list przewozowy.

Wapno palone z Kimpolungu do Suczawy, najmniej 10.000 kg. dawniej 47 teraz 36 kr. od 100 kg. Załadowanie i wyładowanie skutecznie strony własnym kosztem.

Drzewo opałowe z bukowinских kolei lokalnych do Czerniowiec i Volksgarten — znaczny opust frachtu — bliższe szczegóły w odnośnym przepisie taryfowym.

Kolej północna.

REFAKCYE

ważne do końca b. r.

Groch ze stacyj kolei Karola Ludwika, galic. i bukow. kolei państwowych dla stacyi Gaya na Bisenz-Pisek (trs.). Opust wynosi około 10% z normalnej taryfy — bliższych szczegółów dla braku miejsca oraz dla tego nie podajemy, że nie przedstawiają dla naszych producentów szczególnego interesu.

Siarka ze stacyi Hruszów do Krakowa loco i trs. dla Lwowa, do Podgórze-Bonarki i Płaszowa. Opust wynosi około 5% przy nadaniu 10.000 kg.

Piwo z Pilzna do Krakowa 235'1, Nowego Sącza 282'8, Przemyśla 361'0, Lwowa 410'9, Stryja 369'9, Stanisławowa 393'9, i Czerniowiec 438'7 kr. od 100 kg.

Zasadnicze postanowienia o jednomiesięcznym kredytowaniu należności przewozowych na szlakach c. k. austriackich kolei państwowych.

§. 1. Kredytowania należności przewozowych jest przystępnym dla każdego za dopełnieniem następujących warunków: Postanowienie to rozciąga się na należności przewozowe, oraz na wszystkie inne roszczenia zarządu kolejowego do strony proszącej o kredyt oparte na przepisach regulaminu, taryfy lub układu o przewóz towarów do lub z dotyczącej stacyi, a mianowicie także na zaliczki poboczne należności i na przewozowe przekazane do pobrania od sąsiednich kolei.

§. 2. Kredyt należności przewozowych otwiera się na czas jednego miesiąca w nieograniczonej wysokości poezawszy od minimalnej kwoty 200 złr. w. a. zastrzegając wzajemne obciążenie się najpóźniej z końcem każdego miesiąca.

§. 3. Podania o udzielenie kredytu należności przewozowych należy wnosić do tej c. k. dyrekcji ruchu, w której okręgu leży dotycząca stacya, dla której kredyt ma być otworzony. Jeżeli kto żąda kredytu na stacjach podlegających rozmaitym dyrekcjom, należy osobno podanie wnieść do każdej dotyczącej c. k. dyrekcji ruchu.

§. 4. Każdemu starającemu się o kredyt będzie wydany jeden egzemplarz odnośnych postanowień.

Przed otwarciem kredytu należy złożyć dostateczną kaucyą, najmniej w wysokości półtorakrotniej kwoty żadanego jednomiesięcznego kredytu, a przyjęcie warunków potwierdzić przez podpisanie oświadczenia na końcu tychże warunków umieszczonego.

Jako kaucyę przyjmuje się:

a) gotówkę, która jednak nie będzie oprocentowaną;

b) papiery wartościowe, które austriacko-węgierski bank w lombard przyjmuje.

Papiery te oblicza się tylko 10% poniżej kursu dziennego, jednakowoż nie wyżej jak w nominalnej wartości, losy zaś tylko do wysokości najmniejszej wygranej, po odciążeniu podatku dochodowego.

Kaucyę należy składać w c. k. dyrekcji ruchu kompetentnej do udzielenia kredytu, której przysługuje prawo przy ewentualnej zmianie kursu podług jej osądzenia i bez podania przyczyny albo bieżący kredyt bez dalszych formalności zamknąć, albo zarządzić stosunkowe powiększenie kaucyi.

Do papierów wartościowych należy dołączyć talony i niezapadłe jeszcze kupony, które przy zapadłości za każdorazowym podaniem bez kosztów wydane być mogą.

Kaucya w efektach odsyła się bezzwłocznie do kasy głównej c. k. generalnej dyrekcji we Wiedniu, wyjąwszy kaucyi złożonych w c. k. dyrekcjach ruchu w Krakowie i we Lwowie, które składa się w banku krajowym królestwa Galicyi i Lodomeryi wraz z wielkiem Księstwem krakowskiem we Lwowie.

C. k. jeneralna dyrekcya oddaje każdą złożoną kaucyę c. k. urzędowi pocztowej kasy oszczędności do przechowania.

§. 5. Złożona kaucya ma służyć jako zastaw. Zarząd kolejowy jest upoważniony, jeżeliby proszący o kredyt swoim zobowiązaniom zadość nie uczynił, złożoną kaucyę dla pokrycia swych roszczeń pozasądowo zrealizować i zaspokoić się z kaucyi w wysokości niepo-

krytej z kredytowanej kwoty wraz z zapadłymi według §. 7. odsetkami zwłoki.

§. 6. W razie dozwolenia kredytu ma nadawca przy kredytowaniu należności frankowanych, przy nadaniu na poświadczeniu nadawczym, przy odbiorze zaś towarów odbiorca przesyłki na dotyczącym liście przewozowym potwierdzić, że należności frankowych przy nadawaniu nie opłacono, względnie że wydano towary bez opłacenia należności i jakichkolwiek zaliczek, a w takich razach należy tak poświadczenie nadawcze jak i list przewozowy w ekspedycji towarowej jako pokrycie kasowe zatrzymać aż do terminowego obrachunku i wyrównania należności. Po dokonaniu wyrównania należności wyda się stronom dotyczące poświadczenia nadawcze i listy przewozowe.

Na te poświadczenia nadawcze lub listy przewozowe będą prowadzić stacye osobne wykazy dla każdej firmy, w które powyższe dokumenta z kwotami na nich ciążącymi wciągać się będzie z dniem w którym towar nadano, względnie odebrano. Jeżeli proszący o kredyt chce, aby mu powyższe dokumenta zawsze zaraz przy nadaniu lub odbiorze przesyłek wydawano, i jeżeli spełnieniu tego życzenia względy manipulacyjne nie stoją na przeszkodzie, to należy powyższe wykazy na koszt krydatariusza zaopatrzyć marką stemplową na 5 ct. od arkusza. W tych wypadkach winna strona przy odbiorze poświadczenia nadawczego lub listu przewozowego swoim podpisem w dotyczącej rubryce wykazu potwierdzić prawdziwość wciągniętych kredytowanych należności, jakoteż i odbiór dokumentów.

§. 7. Ekspedyty towarowe zamykają ostatniego dnia każdego miesiąca wykazy w §. 6. wymienione i uwiadomią strony o wysokości kredytowanej kwoty najpóźniej do trzeciego dnia miesiąca następującego po okresie kredytu a to dowodnie i na koszt strony.

Wyrównanie należności może nastąpić według życzenia stron, albo:

a) w kasach stacyjnych. albo

b) w kasie tej c. k. dyrekcji ruchu, w której okręgu leży stacya z otwartym kredytem.

Miejsce uiszczenia należy wybrać już w pierwszym podaniu o udzieleniu kredytu.

Kredytowane należności, zaawizowane przez dotyczące stacye, winna strona w całości uiszczyć najpóźniej do pięciu dni po otrzymaniu powiadomienia.

Zarzuty przeciw słuszności kwoty przez ekspedyt towarowy wykazanej do zapłaty, można wnieść dopiero po dokonanej zapłacie.

Jeżeliby zwlekano z zapłatą z jakiegokolwiek powodu przez 10 dni, winna strona prosząca o kredyt zapłacić odsetki złoki po 5% od sta od tegoż dnia aż do dnia skutecznego zapłaty.

§. 8. Ekspedyty towarowe są zobowiązane żądać zapłaty przewoźnego i t. d. od tego czasu, w którym dojdzie kwota kredytowana w czasie płynności kredytu do maksymalnej sumy, t. j. $\frac{2}{3}$ złożonej kaucyi, chyba że uiszczono według wyboru: albo w kasie stacyjnej, lub w kasie odnośnej c. k. dyrekcji ruchu odpowiednią kwotę na częściowe zaspokojenie narosłych kredytowych należności.

§. 9. Umowa o kredyt może być obustronnie w każdym czasie wymówioną.

O zwrot kaucyi należy prosić kompetentnej c. k. dyrekcji ruchu za dołączeniem kwitu

depozytowego, zaopatrzonego podpisem potwierdzenia odbioru. Zarząd kolejowy jest jednak dopiero wtedy obowiązany do zwrotu kaucyi, gdy w służbowej drodze stwierdzonem zostanie, że wyrównano wszystkie kredytowane kwoty.

Formularz prośby o kredyt.

Niniejszemu przyjmuję powyższe warunki, których odpis otrzymałem, co stwierdzam moim podpisem i upraszam o otwarcie mi kredytu miesięcznego dla należności przewozowych poczynawszy od
aż do wysokości
w stacji
za uiszczeniem miesięcznie narosłych kwot kredytowanych w kasie
w

W dnia 18

C. k. austriackie koleje państwowe.

Przewóz przesyłek pospiesznych

(masła, jaj, jarzyn, mleka, mięsa i t. p.)
w abonamencie.

Od 1. lutego 1889 będzie się wysyłać na życzenie stron powyżej wskazane artykuły na szlakach będących pod zarządem państwowym w ruchu kolejowym miejscowym w abonamencie pod następującymi warunkami:

1) Abonament należy zgłosić w stacjach pisemnie w 8 dni przed terminem, w którym ma wejść w życie.

Jeżeli artykuły te mają być nadawane w przestankach, należy się zwrócić do przełożonej c. k. Dyrekcji ruchu, względnie do c. k. Zarządu ruchu w Szumperku morawskim.

2) Abonament przyjmuje się tylko wtedy, jeżeli artykuły nadane do przesyłki w ciągu jednego miesiąca osiągną wagi przynajmniej 500 kg.

3) Dla zabezpieczenia przewozowego, należy złożyć depozyt w gotówce, pokrywający przynajmniej należności przewozowe, które prawdopodobnie narosną w ciągu miesiąca.

W dowód złożenia tego depozytu będzie wydany „kwit depozytowy“.

4) Abonent ma przy rozpoczęciu abonamentu na każdym kawałku stale przymocować blaszany znak, na którym wyrzeźbiony należy stację nadawczą i kresową, imię nadawcy i odbiorcy literami na 2 centymetry wielkimi.

5) Naczynia na przesyłki mleka muszą być tarowane i cechowane. Ciężar tychże, jakoteż i ilość litrów mają być uwidocznione na wlotowanej marce.

6) Abonentowi wyda się przy zgłoszeniu abonamentu, względnie przy zgłoszeniu depozytu za opłaceniem kosztów „ceduły przewozowej“ zastępujące listy przewozowe.

Każda cedula przewozowa składa się z dwóch części, z których część A służy do przewozu napełnionych naczyń, część B do odsyłania próżnych naczyń.

Przy nadaniu pełnych naczyń należy wręczyć obie części odbierającemu urzędnikowi, jakoteż zaopatrzyć marką stemplową za 1 lub 5 kr. część A. w każdym razie, część B. zaś tylko wtedy, gdy takowa ma być użyta do odesłania próżnych naczyń.

Nadawca ma część A. stósownie do formularza we wszystkich rubrykach dokładnie wypełnić.

Część B. należy zostawić niewypełnioną, jeżeli nie ma być użyta do odesłania próżnych naczyń i zatrzymuje ją stacja nadawcza. Jeżeli jednak ma być użyta do odsyłki, to ma nadawca adres na nią wypełnić, resztę rubryk jednak wolne zostawić, gdyż to wypełni nadawca próżnych naczyń przy odesłaniu.

Przy nadawaniu przesyłek w abonamencie należy się na żądanie organów kolejowych wykazać kwitem depozytowym.

7) Za fałszywą deklarację w cedule przewozowej co do wagi lub zawartości, pobiera się karę umowną w myśl regulaminu ruchu i taryf.

8) Każdy abonament może mieć zastosowanie tylko przy przesyłkach do jednej stacji i do jednego odbiorcy; wolno jednak nadawcy wziąć i kilka abonamentów.

9) Próżne naczynia odsęla się na podstawie znaku blaszanego i części B. ceduły przewozowej.

Należność za odesłać się mające naczynia oblicza się przy nadejściu tychże do stacji abonamentu (Punkt 6.)

10) Naładowaniem i wyładowaniem zajmie się Zarząd kolejowy; nadawca jednak i odbiorca są obowiązani do pomocy, jeżeli tego zażąda Zarząd kolejowy.

11) Na każdy abonament prowadzi stacja nadawcza rachunek, w który się wciąga dziennie wagę nadanych przesyłek i odesłanych naczyń. Pojedyncze pozycje wagi zaokrągla się zawsze przy przesyłkach pospiesznych niższych i szczególnie niższych od 5 do 5 kg., przy próżnych workach i próżnych naczyniach na mleko od 10 do 10 kg.

Z końcem każdego miesiąca oblicza się przewozowe według ogólnej sumy wagi na podstawie obowiązujących taryf z przydaniem należności stemplowej za poświadczenie nadawcze według ilości przesyłek w kierunku tam i napowrót.

Strona jest upoważniona do rozpatrzenia swego rachunku.

Poświadczeń nadawczych nie wydaje się; lecz może być stronie odbiór potwierdzony na duplikacie ceduły przewozowej, który musi być zaopatrzony odpowiednią marką stemplową.

12) Saldowany rachunek wyda się abonentowi z końcem każdego miesiąca po wyrównaniu narosłych kosztów przewozowych. Wyrównanie musi nastąpić w ciągu 3. dni po upływie miesiąca.

13) Jeżeliby należności przewozowe w ciągu miesiąca osiągnęły wysokości depozytu, należy obrachunek już przedtem przeprowadzić.

14) Przesyłki w abonamencie nie mogą być obciążane ani zaliczkami, ani powziatkami, ani też ubezpieczane pod względem wartości, lub terminu dostawy.

Towarów tych się nie awizuje i muszą je odbiorcy w stacji kresowej odebrać.

15) Co się tyczy odpowiedzialności, to stosują się tu postanowienia §. 64. regulaminu ruchu z tym ograniczeniem, że tylko takie reklamacje będą mogły być uwzględnione, które podają dokładne daty tej ceduły przewozowej, do której się reklamacja odnosi.

16) Przy zgłoszeniu abonamentu ma abonent podpisać swym zeznać powyższe warunki, jako dla siebie obowiązujące.

Abonament może być przez obie strony i w każdym czasie wypowiedziany.

Przy wypowiedzeniu abonamentu należy stacji zwrócić „kwit depozytowy“, poczem za potwierdzeniem strony na tym kwicie będzie téjże wydany depozyt.

C. k. generalna Dyrekcja austriackich kolei państwowych.

Od redakcyi.

Idąc za radą licznych przyjaciół naszego pisma, ludzi postawionych wysoko w społecznej hierarchii kraju postanowiliśmy w interesie naszych czytelników dzieło Leona Paszkowskiego p. t. „Statystyczno-ekonomiczne studia o drogach żelaznych w związku z rozwojem ekonomicznym“ popularyzować jak najbardziej, o ile środki, którymi rozporządzamy, na to pozwolą; dzieło to bowiem jest tak niezwykle u nas zjawiskiem literackim i zawiera tak bogaty materiał naukowy, że słusznie uważają powszechne pojawienie się jego jako początek nowej ery w piśmiennictwie polskim tego kierunku. Każdemu myślicemu człowiekowi, który jest mniej obciążony z wielkimi zadaniami i donosił cieniem dróg żelaznych, otwiera się po przeczytaniu tego dzieła nowy świat wyobrażeń; bez przesady podniosła krytyka, że dzieło Paszkowskiego powinno się znaleźć w ręku każdego, kto tylko umie myśleć.

Mamy nadzieję, że głos nasz nie przebrzmi bez skutku i że oświecając część polskiego społeczeństwa zainteresuje się żywiej publikacją tą, która literaturze naszej prawdziwą przynosi chlubę. Ze szczerem ubolewaniem przyjęliśmy wiadomość, że szanowny autor zrażony niczem nieusprawiedliwioną obojętnością prasy i publiczności zaniechał zamiaru wydania drugiego tomu swych studyów; kraj nie usłyszy przestrogi i znakomitych wskazówek w przedmiocie polityki kolejowej, nauka zaś ponosi skutek tego niepomiernej szkody; odpowiedzialność za to spada głównie na tych, którzy dzierżąc w ręku ster opinii publicznej zajmują się wszystkiem, a najmniej tem, co może krajowi niewątpliwiej wartości przynieść pożytku. Co nie obliczone na efekt, co nie przeładowane robotą agitatorską, co poważne, a z głębokiej wiedzy płynące — to doczeka się zaledwie wzmianki kronikarskiej; natomiast publikacje szumne, pełne frazesów, często z wrogich nam obozów pochodzące, wywołują w prasie naszej żywą i długą, a bezowocną dyskusję. Z prac poważniejszych wnikających głęboko w aktualne sprawy kraju jedna tylko żywiej zainteresowała naszych publicystów. Mamy na myśli „Nędzę Galicyi“ Stanisława Szczepanowskiego. Czyż

dzieło Paszkowskiego nie zasługuje na taką samą powódź artykułów i rozpraw, jakimi przepełniano wszystkie pisma w kraju po wyjściu „Nędzy Galicyi”?

Bez wątpienia praca Szczepanowskiego pojawiła się w szczęśliwszej chwili i wśród pomyślniejszych warunków; dzielny ekonomista umiał zresztą rozgrzać umysły rzadką u nas werwą i siłą argumentów, raczej popularnym niż ściśle naukowym sposobem traktowania rzeczy. Paszkowski nie objął dziełem swém całego gospodarstwa narodowego w kraju, a wybierając jedną jego gałąź, opracował ją z całą ścisłością naukową i w tém prawdopodobnie należy szukać powodu, dla którego

dzieło jego w szerszych kołach publiczności mniej jest znane. Ogół nasz widocznie nie przyjmuje łatwo głębszych, ściślejszych studyów, wykład umiejętny nie przypada mu do smaku, goni za rzeczami lekkimi, łatwiej przystępnymi dla umysłów pogrążonych w dziwnej apatii i obojętności dla spraw najżywotniejszych.

Owoż w celu rozpowszechnienia niezrównanych poglądów Paszkowskiego zawartych w jego studyach nad kolejami, będziemy, począwszy od najbliższego numeru „Postępu” podawać kolejno w streszczeniu całe dzieło; nie wątpimy, że wyświad-

czymy w ten sposób nie małą usługę czytelnikom naszym, którzy nie mieli dotąd sposobności zapoznać się bliżej z tą pracą.

Nadesłane.

Płótna korczyńskie czysto lniane, cieszące się ogromnym popytem, są o 33 1/2 tańsze od zagranicznych fabrykatów. Krajowy ten wyrób, zatrudniający w fabrykach w Korczynie przeszło 400 tkaczy, zasługuje ze wszelkich miar na poparcie, a jakkolwiek cieszy się protekcją pierwszorzędną powag kraju, przecie potrzebuje zainteresowania się nim szerszych kół, którym zależy na podniesieniu produkcji krajowej.

O G Ł O S Z E N I A.

Kto

pragnie nabyć prawdziwie korczyńskich, czysto lnianych

Płócien krajowych

niech je zamawia

w „Towarzystwie krajowem dla handlu i przemysłu“

we Lwowie, plac Marjacki liczba 1. hotel George'a od frontu

„Pod prządką“.

Tylko do dnia 1. Marca!

przyjmuje się prenumeratę na

„GRAŻYNE“

1

„Konrada Wallenroda“

z 12 ilustracjami Jul. Kossaka

i to: w pięciu zeszytach po 75 ct., z przesyłką 80 ct., lub na komplet:

tylko 3 złr. 25 ct.

Dnia 1. Marca wyjdzie ostatni zeszyt, poczem cena zostanie **znacznie podwyższoną!**

KSIEGARNIA

H. Altenberga

(dawniej Richtera)

WE LWOWIE.

„SMIGUS“

illustrowane czasopismo humorystyczne

wychodzi rok szósty i cieszy się zasłużonym wzięciem, tak dla prawdziwego humoru tryskającego z wierszy i artykułów, jak ze swęj bezstronności i prawdziwie polskiej, postępowej tendencji.

Niezawisłe pisma polskie jako to: „Dziennik Polski“, „Kurier Lwowski“, „Nowa Reforma“, tudzież „Tygodnik Ilustrowany“, „Kłosy“ i t. d. wyrażały się zawsze o „SMIGUSIE“ najpochlebniej.

Każdy numer składa się z arkusza druku, dużego formatu i ozdobiony jest kolorowymi ilustracjami. Ilustratorami są zaszczytnie znani malarze pp. Józef Kruszkowski i Bruno Tepa.

Przedpłata na „Smigus“ wynosi

we Lwowie:

kwartalnie	1 złr. — ct.
rocznie	4 „ — „

na prowincyi:

kwartalnie	1 złr. 30 ct.
rocznie	4 „ 80 „

Adres Redakcyi: Lwów, ulica Sykstuska 1. 32.

STANISŁAW PLATOWSKI

we Lwowie, ulica Teatralna 1. 4.

poleca swój

Magazyn sukien męskich

zaopatrzony na sezon zimowy i jesienny w doborowe towary z fabryk zagranicznych i krajowych po cenach umiarkowanych. Zamówienia z prowincyi uskutecznia się w najkrótszym czasie i wysła na żądanie próbki franko.

Zakład i Pracownia rytownicza

pod „Pieczęcią“

założona w r. 1884 we Lwowie ul. Sykstuska 15.

Aleksandra Schindlera

wykonuje najstaranniej i po bardzo niskich cenach rytowanie herbów, monogramów, embleatów i liter na złocie, srebrze, stali, miedzi, mosiądzu i kości słoniowej. — Pierwsza pracownia dla Galicyi wraz z W. Ks. Krakowskiem na drogich kamieniach, herbów, monogramów i liter po cenach wiedeńskich. Metalowe pieczęcie do laku i farby dla urzędów gmin, parafii, szkół, kancelaryi adwokackich i notaryalnych, bibliotek i innych. — Z kauczuku pieczęcie (stampilie) dla wszystkich przedsiębiorstw przemysłowych, składów towarowych i korporacji. Szyldy grawerowane i odlewane. Maszynki do suchego wypukłego druku, herbów, monogramów, liter i całych słów. Cegi do opłatków, medale wystawowe, pamiątkowe i medaliki religijne, podług rysunków, fotografii lub sztychów. Szpilki do krawatek i broszki z orłami polskimi. — Wzory pieczętek i stampilij, oraz rysunki wysyła na żądanie.

Zamówienia z prowincyi uskutecznia jak najrychlej za zaliczką.

NOWO OTWORZONY MAGAZYN

pod firmą

ANTONI GUDIENS

(dawniej p. Gajewska)

we Lwowie, plac Maryacki 1. 8.

(dom ks. Ponińskiego)

poleca w wielkim wyborze

Płótna, stołową Bieleżną, Shirtingi, Chiffony, Barchany, Piki, Oxfordy, Dreliszki, BIELIŻNĘ MĘSKĄ t. j. koszule, kalesony, kołnierze, mankiety, chustki do nosa, skarpetki, pończochy i t. d.

SKŁAD KOMISOWY

MATERACÓW i KOŁDER.

Wielki wybór

oryginalnej bieleżny wełnianej systemu Prof. Dra Gustawa Jaegera.

☛ Ceny możliwie niskie. ☛

Fabryka maszyn

Lejarnia żelaza i metalu

M. Dornwalda

w Przemyśle

założona w r. 1862

odznaczona w kraju i za granicą pierwszemi nagrodami, obecnie znacznie rozszerzona, zaopatrzona w najznakomitsze maszyny pomocnicze, może śmiało polecić własne wyroby maszyn rolniczych; jako specjalność

MŁOCARNIE

które sobie ogólne uznanie zjednały.

Przyrządy wiertnicze dla kopalń i do pompowania nafty na sposób Kanadyjski; urządzenia tartaków, młynów, dla gorzelni wszelkie przyrządy z parowymi maszynami; wyrabia do budowy kolei wózki tak zwane „psy“ w różnych rozmiarach po najniższych cenach i dostarcza z swęj lejarni odlewy budowlane i maszynowe w największych rozmiarach i największej wagi.

POSTEP

DWUTYGODNIK DLA SPRAW KOLEJOWYCH.

Wychodzi we Lwowie 5. i 20. każdego miesiąca.

Przedpłata wynosi w miejscu i na prowincyi:
rocznie 6 złr. — et. — kwartalnie 1 złr. 50 et.

Za granicą: 2 złr. kwartalnie.

Numer pojedynczy kosztuje 30 centów.

Odpowiedzialny redaktor i wydawca:

Dr. Maryan Ciesielski.

Adres redakcyi i administracyi:
ulica Teatralna I. 4. (Telefonu Nr. 354.)

Ogłoszenia i przedpłatę przyjmuje administracya.

Cena ogłoszeń 20 ct. od wiersza w szpalcie
lub za jego miejsce.

Gospodarka kolei prywatnych.

Austriacko-węgierskie towarzystwo kolei państwowych, posiadające w obu połowach monarchii wielką sieć dróg żelaznych, przeżyło w ostatnich dniach ciężką próbę.

Jak wiadomo, powstało to towarzystwo w czasie, kiedy Austrię trapiły ustawiczne kłopoty finansowe, kiedy kapitały nie mając dość zaufania w przedsiębiorstwa w państwie podejmowane, unikały wątpliwego zaangażowania. W tym to czasie udało się rządowi zwabić obcych kapitalistów, mianowicie francuskich, którzy rzeczono towarzystwo założyli, otrzymawszy od rządu korzystne i daleko idące ustępstwa co do skarbowej organizacji; zresztą podówczas w ogóle trzymano się tej zasady, że finansowe i prywatno-prawne stosunki akcyjnych towarzystw kolejowych są dla państwa rzeczą obojętną, że natomiast interes państwowy wymaga tylko kontroli nad budową i ruchem dróg żelaznych.

Ale kiedy Węgrzy z gorączkowym pospiechem zabrali się do podniesienia ekono-

micznych stosunków kraju, kiedy zapragnęli stworzyć dla siebie odrębną politykę kolejową, kiedy wreszcie napotkali na liczne trudności z powodu istniejących kolei prywatnych w ogóle, w szczególności zaś z powodu towarzystwa kolei państwowych — zawarli z towarzystwem tём ugodę, na mocy której rząd węgierski otrzymał prawo wykupna zalitawskich szlaków towarzystwa już po 1. stycznia 1895; równocześnie podzielono całą sieć na dwie części, mające odrębną organizacyę. Taką samą ugodę zawarł i rząd austriacki co do sieci towarzystwa w Przedlitawii leżącój.

Jako podstawę do obliczenia ceny wykupna przyjęto przeciętny dochód z ostatnich lat siedmiu i właśnie rok 1888 był pierwszym, którego dochód wchodzi już w rachubę.

Ponieważ towarzystwu mogło na tём założyć, aby poczynawszy od roku 1888 wykazywać jak najwyższą cyfrę dochodu, ponieważ jednak dochód rzeczywisty wydał się za małym, więc chwycono się środka, który obecnie prasa niemiecka prawie jednogłośnie piętnuje jako proste oszustwo. Oto za rok 1888 najróżnorodniejszymi wydatkami na cele ruchu obciążono rachunek budowy i kapitału

zakładowego i oczywiście wydatki te jako na inwestycje poczynione w stanie czynnym majątku towarzystwa wykazano. Nadto cały majątek towarzystwa oszacowano wyżej faktycznej wartości i w ogóle manipulowano w sposób nieprawidłowy, byle tylko wykazać jak największe dochody. Towarzystwo poszło w manipulacji tём tak daleko, że w dochody wstawiło znaczną kwotę z funduszy rezerwowych.

Nieprawidłowości te nie uszły jednak uwagi rządu; sprawa ta stała się głośną i oddziaływała deprymująco na kurs akcji towarzystwa.

W tych dniach oczekują decyzji ministerstwa handlu, które, nie wątpimy, z całą energią postąpi wobec nieuczciwych procederów. W sprawie tём chodzi bowiem o znaczne sumy; wykrycie oszukańczej manipulacji uchroni państwo przed stratą, obliczaną na miliony.

Badając bliżej tę rzecz, nasuwa się cały szereg kwestyj, a mianowicie: dlaczego rząd dotąd t. j. po rok 1888 nie wglądał nigdy w czynności towarzystwa, gospodarującego jak się obecnie przekonano w sposób sprzeczny

„Statystyczno-ekonomiczne studia o drogach żelaznych w związku z rozwojem ekonomicznym“

przez

Leona Paszkowskiego.

Z powstaniem i rozwojem dróg żelaznych w ostatnich kilkudziesięciu latach wiąże się ściśle wzrost produkcyi i kapitałów. Lecz nie same środki komunikacyjne stanowią o rozwoju ekonomicznym; składa się na to inne czynniki, mianowicie dwojakiej natury, materialnej i duchowej. Charakter i energia narodu, a mądrość rządów czynią często bogatym kraj z natury uboższy i odwrotnie. Czynniki, które w drugiej połowie bieżącego wieku zaznaczały się niepomiernym wpływem na rozwój stosunków ekonomicznych są: koleje i żegluga, zastosowanie pary w przemyśle, inne wynalazki, odkrycie bogatszych kopalni złota i srebra, rozwój kredytu, postęp w naukach ścisłych, rozszerzenie oświaty, wreszcie odpowiadające wymogom czasu urządzenia państwowe i organizacya społeczeństw. Każdemu z tych czynników poświęca Paszkowski mniej lub więcej obszernie uwagi. Wynalazki oszczędzają pracę ręczną, wzmagają produkcję ilościowo,

redukuja jej koszt, umożliwiają szybkie wytwarzanie kapitałów itp. Ilość kruszców na monetę wpływa na wartość produktów, dóbr rzeczowych i pracy ludzkiej; pośrednio wpływa inna produkcję, bo ilekroć wartość produktów wzrasta, tylekroć produkcja doznaje podniecia. Kredyt nie wytwarza wprawdzie kapitałów, lecz sprawia, że one płyną tam, gdzie są potrzebne i mogą być użyte czyto w formie trwałych nakładów, czyto na cele obrotu; tak kapitały nieczynne stają się czynnymi. Papiery wartościowe, będące wygodną formą dla tworzenia się i mnożenia kapitałów, czekają redukując ogromnie potrzebę środków obiegowych, ułatwiają kredyt i czynią go tańszym, a to daje popęd do pracy i produkcyi. Kredyt rozwinięty podobnie jak w Anglii i innych państwach, redukuje potrzebę gotówki do 5, 4 a nawet 3 1/2% całego obrotu pieniężnego. Gdyby obiegowe środki nie wzrastały, nie byłoby nowego podnoszenia się wartości. Oświata sprawia, że skutek pracy ludzkiej jest większy; robotnik oświecony i fachowo wykształcony pracuje wydawniej bez wątpienia. Urządzenia państwowe odbijają się również na rozwoju ekonomicznym, a jak i o ile to się dzieje, to wymaga osobnych studyów.

Rozwój ekonomiczny naszej epoki zda-

wał się zapowiadać erę ekonomicznej wspólności i solidarności całego świata, erę kosmopolitycznego życia w każdym kierunku; związki poczt, telegrafów, kolei i żeglugi, traktaty cłowe, giełdy, kosmopolityczny charakter kapitału były zwiastunami tём ery. Dziś jeszcze są ekonomiści, uważający wojnę cłową i taryfową za przejściowe tylko powstrzymanie ruchu. Lecz są to tylko mrzonki. Ścieranie się interesów ekonomicznych jest rzeczą nieuchronną a sprowadza zamiast owęj solidarności antagonizmy narodowe i państwowe. Po pewnej dygresji mówi autor o angielskich kapitałach, które w całym świecie budowały koleje i fabryki, otwierały kopalnie, szły na usługi innych państw, nie mając u siebie w domu żadnego zatrudnienia, a w ten sposób uwolniły wiele krajów od angielskiej supremacji przemysłowej; tak samo wędrowały kapitały francuskie, holenderskie, belgijskie i niemieckie. Jak błogocześnie oddziaływają obce kapitały w jakimś kraju, jeżeli są dobrze zużytkowane, tego dowodem są Stany zjednoczone, których budżet na rok 1888/9 wynosił w dochodach 383 zaś w wydatkach 326 1/2 milionów dolarów mimo obniżenia podatków konsumcyjnych i mimo znacznych długów wymagających miliardów na oprocentowanie.

z interesami państwa; obojętność rządu tłumaczyła wzięciem politycznymi; w towarzystwie są bowiem zaangażowane wyłącznie niemal kapitały francuskie, Austria zaś należąca do potrójnego aliansu, gdyby była wdała się w gospodarkę towarzystwa nie mając do tego jeszcze prawa formalnego, byłaby ściągająca na siebie podejrzenie, że działa raczej z pobudek politycznych, a nie w ekonomicznym interesie państwa.

Następnie zachodzi pytanie, jak ocenić ze stanowiska prawa fałszowanie rachunków, które według ugody miały być podstawą do przyszłego kontraktu między rządem a towarzystwem o wykupno całej sieci. Powiedzieliśmy już, że przedstawienie wyższych dochodów okrzyknięto jako oszustwo; sądźmy jednak, że zapatrywanie to jest mylne, albowiem towarzystwo, mając na oku przyszłe nieprawne korzyści, obrało do osiągnięcia ich środek wręcz nie zdolny do wprowadzenia w błąd drugiego kontrahenta. Wszak według postanowień koncesyjnych i ugodowych rząd rok rocznie ma zatwierdzać rachunki, których nieprawidłowe zestawienie za rok 1888 było aż nadto uderzającym, aby mogło ująć uwagi sprawdzających je organów; nadto sposób przeprowadzenia niektórych pozycji jest rzeczą zapatrywania, można je uważać albo jako należące do wydatków na cel ruchu albo na inwestycje, zwłaszcza, że w tym względzie trudnym jest czasem ściśle odgraniczenie.

Postępek towarzystwa jest raczej niedotrzymaniem kontraktu z rządem zawartego, i gdyby się nie dało na drodze ugodowej dojść do porozumienia, w takim wypadku musiałby sąd rozstrzygnąć i w danym razie nakazać sprostowanie bilansów.

Nie myślimy brać towarzystwa w obronę, a jeżeli łagodźmy ciężki zarzut oszustwa, oceniamy go ze stanowiska prawa. Inna rzecz jest, jak nazwać etycznie przedłożenie nieprawidłowych rachunków, z których oczywiście uderza przede wszystkim zamiar poszkodowania skarbu; z po za tego faktu przebijają się dalsze podejrzenia, o których na razie zamilczymy.

Autor wykazuje następnie przykładami, że jeżeli państwo czyni w interesie publicznym inwestycje na cele ekonomiczne, to przewyżka wydatków nad dochody państwa nie jest dowodem złej gospodarki. Nasz kraj jednak boi się wszelkich inwestycji, widzi w nich tylko obowiązki i ciężary, nie wierzy w ich pożytek, nie wierzy w ogóle w rozwój ekonomiczny. Prowadzimy gospodarstwo zaściankowe bez rozumnego, ekonomicznego programu, choć ciągle o programach takich mówimy i piszemy. Bez kwestii doznawaliśmy często klęsk i niepowodzeń, które nas zrażały do wszelkiej akcji lecz nie jesteśmy bez winy, grzeszymy lekkomyślnością i ignorancją stosunków. Z przedziwnym talentem umiemy malować naszą nędzę, podkopywać w ten sposób nasz kredyt i odstraszać obce kapitały; nie chcemy czy boimy się naśladować inne kraje, jak n. p. Węgry, które równie były pogrążone w upadku ekonomicznym jak Galicya, a przecież w stosunkowo bardzo krótkim czasie doszły do ogromnego dobrobytu. Sprzedając listy zastawne, obciążyliśmy ziemię naszą obcymi kapitałami, lecz nie użyliśmy ich na rzecz tej ziemi. Obce ka-

Daliej podniesiono kwestyą, czy rząd z mocy ustawy handlowej ma w ogóle prawo wdawać się w gospodarkę towarzystw akcyjnych; sama ustawa handlowa tego rodzaju ingerencji rządowi nie przyznaje, co zresztą w tym wypadku jest rzeczą obojętną. Że rząd miał prawo odrzucić rachunki jako nieprawidłowe, to wynika z kontraktu zawartego z towarzystwem, ponieważ rachunki te miały być podstawą do kontraktu, który w przyszłości musiał być zawarty. Rząd miał również obowiązek sprawdzenia bilansów, bo działał jako zastępca państwa; za niedopełnienie tego obowiązku odpowiada dotyczący minister według ustawy o odpowiedzialności ministrów.

W tym rodzaju sprawy jak powyższa nie należą do wyjątków; jest to tylko jeden z bardzo licznych dowodów, że koleje prywatne nie są organicznym składnikiem społecznego ciała.

Reforma taryfy osobowej.

Już w roku 1865. podniósł w Anglii Ralf Brandon myśl zaprowadzenia na kolejach tamtejszych porta osobowego na wzór porta listowego. Wyśmiano go jednak, nie wierząco bowiem by za drobną cenę kilku penny można przewieźć osobę podobnie jak list bez straty dla przedsiębiorstwa i odrzucono myśl Brandona jako utopieczną mrzonkę, twierdząc przy tem, że wprawdzie frekwencja jadących niewątpliwie bardzo znacznie by się zwiększyła, ale w tym samym stosunku musiałyby i straty przedsiębiorstwa wzrastać.

W Niemczech wystąpili później Stephan, generalny dyrektor poczt i Perrot z projektami podobnymi do poprzedniego, nie udało się jednak tym nowatorom przekonać koła kompetentne, że zaprowadzenia te nie spowodowałyby zmniejszenia dochodów. Trudność wykazania dodatniej finansowej strony tej innowacji w tém polegała, że nie umiano dokładnie obliczyć kosztów własnych kolei, przy przewożeniu osób, co mogłoby być jedyną racjonalną podstawą do obliczeń mających wy-

kazać, które transporta więcej, które mniej a które wreszcie całkiem się nie opłacają.

Uartém jest dziś twierdzenie i powtarzanem często jako bezwzględny pewnik nie tylko przez laików ale i znaczną część fachowców kolejowych, że wożenie osób się nie opłaca, że koleje na transporcie osobowym ponoszą nawet straty. Przekonanie to ogólnie rozpowszechnione należy przypisać głównie okoliczności tej, że koleje w ogólności znacznie mniej dochodów mają z transportu osób niż z transportu towarów. Kolej przewozi znaczne ilości towarów po bardzo niskich cenach stosunkowo do wagi tychże i zyskuje znaczne dochody gdy tymczasem transportowanie bardzo małej stosunkowo ilości osób po nieproporcjonalnie wysokich cenach, bardzo małe, a względnie czasem nawet żadnych dochodów nie daje. Tłumaczymy tę okoliczność w pierwszym rzędzie małą bardzo ilością podróżujących, powtóre znacznymi wydatkami, jak na kontrolę, manipulację kasową (dziś zawilą), kosztą niezliczonej mnogości relacji biletów etc. etc., których nieuniknioną konsekwencją są obecnie istniejące taryfy osobowe. Mimo to wszystko jednak, koleje przy wożeniu osób strat nie ponoszą.

Jest rzeczą udowodnioną, że przy odpowiednio silnej frekwencji ruchu osobowego, przy którymby wozy osobowe przeciętnie stały około 50% podczas całego biegu były wykorzystane, koszt przypadający na jeden osiowy kilometr transportu osobowego nie byłoby większe jak w transporcie towarowym. Na tej podstawie obliczył Hertzka, że koleje austriackie przy odpowiednio zwiększonym ruchu osobowym, jakiegoby się po zaprowadzeniu porta osobowego spodziewać niewątpliwie należało, przewozić osoby byłyby w możności z zyskiem w ruchu lokalnym po 10 kr. w związkowym zaś po 25 kr.*)

W roku 1883 przewieziono na wszystkich drogach żelaznych Austrii 52.2 milionów osób za kwotę 38.3 milionów złr., koszt własny przypadający na przewiezienie jednej osoby obliczono około 28 ct., zysk tedy czysty z prze-

*) Hertzka Personenporto. Wien 1885.

piwały budowały nam wprawdzie koleje, ale nie jako wierzyciele tylko jako właściciele, wskutek czego obce mieliśmy zarządy kolejowe a wielkie dywidendy płynęły za granicę. Bądź co bądź koleje żelazne podniosły u nas najbardziej wszelką wartość. Lecz nie odnieśliśmy stąd wielkich korzyści, bo sami się ustawicznie dyskredytujemy. Jak mogą obcy mieć do naszych stosunków i ekonomicznego rozwoju zaufanie, jeżeli my go sami nie mamy?

W rzeczach statystyki nieodzownie potrzebnej do poznawania rzeczywistych stosunków kraju naszego w porównaniu do innych, pozostaliśmy daleko po za innymi krajami. Bez statystycznych dat porównawczych trudno czynić jakiegokolwiek studia zwłaszcza w zawilich sprawach ekonomicznych.

Rozwój kolei żelaznych.

Rozwój kolei żelaznych zaznacza tak dokładnie etapy w rozwoju ekonomicznym każdego kraju, jak barometer stan atmosfery. Wzrost sieci dróg żelaznych, wskazuje niewątpliwie na ogólny rozwój ekonomiczny. Tu następuje szereg cyfr bardzo ciekawych, z których wyjmujemy najbardziej nas interesujące:

Z dniem 1. stycznia 1887 miały Austro-Węgry 23.039 km. dróg żelaznych; z tego przypada na Przedlitawię 13.656, zaś na kraje korony św. Szczepana 9.383 km.; Galicya miała 2.295, Bukowina 220 km. Najgęstsza sieć (4.257 km.) przypada na Czechy. U nas na 100 □ km. obszaru ziemi mamy 2.9 km., na Bukowinie 2.1 km., a w Czechach 8.2 km. Według ludności przypada u nas na 10.000 3.8, tak samo na Bukowinie, a w Czechach 7.7 km.

Sama ilość kilometrów dróg żelaznych nie uzasadnia jeszcze żadnych wniosków; kraje mało zaludnione, mające wielkie obszary ziemi, idą ekstensywnie w tej mierze, natomiast kraje gęsto zaludnione muszą z natury rzeczy intensywnie działać. Aby z samych cyfr wyciągnąć jakieś wnioski, musielibyśmy znać przyrodzone warunki i kulturę gleby, kopalnie eksploatowane lub nie, stosunki przemysłu, położenie geograficzne i t. d., a dat tych nie może nam dostarczyć dotychczasowa statystyka.

„Różnica ekonomicznej gospodarki, intensywniej w krajach ludnych o małym obszarze, zaś ekstensywniej w krajach mało zaludnionych a wielkie mających obszary, nie doszła dziś jeszcze pod względem kolei żelaznych do

wiezienia jednej osoby wynosił około 45 ct. Jeżeli tedy dzisiaj przedstawiają się przeciętne koszty własne transportu jednej osoby tak nisko, to musimy wnosić, że ze znacznym bardzo zwiększeniem się ruchu osobowego i z uproszczeniem dziś istniejącej manipulacji, która z obecnym zawiązanym systemem taryf osobowych ściśle jest związana — koszty nieporównanie mniejszymi się okażą. Mała bardzo nadwyżka doliczona do kosztów w tej drodze obrachowanych dałaby nam cyfrę kwoty mogącą być portem osobowym. Zysk przy transporcie jednej osoby byłby wprawdzie nieznacznym, cyfra jednak ogólna zysku byłaby naszym zdaniem znacznie większą niż obecnie.

Wprowadzenie porta osobowego na kolejach austriackich jest na razie kwestyą li tylko czysto teoretycznych rozpraw, kwestyą, która w kołach kompetentnych z aktualnego stanowiska praktycznego zastosowania na serwo wcale roztrząsaną nie była.

Porto osobowe jest ową idealną metą, do której powolnie i po stopniach dotrzemy a czasu do chwili, w której obecne taryfy osobowe przekształcą się powoli przez nieustanne reformy w porto osobowe, będą zmuszone koleje użyć do stopniowego wykonania najróżniejszych ulepszeń budowy wierzchniej i torowej, względnie do położenia drugiego toru, gdzie go jeszcze nie ma, następnie do rozszerzenia stacji, jak wreszcie do powiększenia zasobów lokomotyw i wozów osobowych.

Trzeba się bowiem liczyć z tem, że tak gwałtowny przewrót, jakim by było zaprowadzenie porta osobowego, zastałby na razie wszystkie koleje całkiem nieprzygotowane, gdyż pomijając wprawdzie wymienione przeszkody, ani remizy lokomotyw nie są odpowiednio zasobne, ani obecny stan wozów osobowych, nie dozwoliłby podjąć tak nadmiernie spotęgowanego ruchu osobowego.

Nie podlega bowiem żadnej wątpliwości dla nas, iż z chwilą zaprowadzenia porta osobowego, ruch osobowy wzmógłby się koniecznym następstwem przyczynowym do kolosalnych rozmiarów.

Zanim jednak do tej mety zdążymy, która niezawodnie zupełny przewrót istniejących stosunków społecznych, ekonomicznych, jak i towarzyskich w następstwie sprowadzi, rozpatrzmy się w tem, co w tym kierunku już zdziałano i co zamierzają zrobić w Austrii, by dać początek szeregowi coraz to dalej idących reform, mających na celu powolne zbliżanie się do porta osobowego.

Obecne taryfy osobowe obliczają należytości za jazdę osób w stosunku do długości odbytej drogi. Jest to zasada w ogólności przyjęta przy zestawianiu wszelkich niemal taryf kolejowych. Zasada ta w zastosowaniu do obliczeń należytości transportowej towarów jest o tyle słuszniejszą, że powoduje przynajmniej w myśl zasad ruchu i cen handlowych, wzrost wartości towaru ze zwiększeniem się odległości miejsca zbytu od miejsca produkcji. Ilość przebytych kilometrów nie zawsze jednak może być słuszną miarą i nie zawsze w prostym stoi stosunku do kosztów własnych, wyłożonych na przewiezienie osoby. Koszta te bowiem zależą od wielu bardzo czynników, jakimi są: stosunki terenowe w pojedynczych punktach, szybkość pociągu intensywność ruchu osobowego i inne. Zasada tedy powyższa, przy zestawianiu taryf osobowych, nie bierze zupełnie w rachubę czynnika tego ważnego jakim są własne koszty świadczeń ekonomicznych kolei, a dowolność ta wyradza następnie trudności przy obliczaniu, o ile ruch osobowy się wypłaca a skutkiem tego dochodzi się zazwyczaj do problematycznych rezultatów, które są nadto aproksymatywne, by się na nich z wszelką pewnością oprzeć można.

Zawiła manipulacja biletów jazdy i niezliczona mnogość zniżek ceny jazdy, jakie koleje pod różnymi formami wydają i tak: karty określone, powrotne, sezonowe, abonamentowe, roczne, tygodniowe, spacerowych pociągów i t. d., których łączna suma na kolejach państwowych do 62% całego ruchu osobowego wynosi, tworzy z przepisami odnosnymi, a odmiennymi dla każdego z wyliczonych gatunków (które jadącego obowiązują i które znać musi) chaos, zawiłe studium dla za-

wodowca często zaledwie przystępne a tem bardziej dla laików jakimi są zazwyczaj podróżujący. Pozwolimy sobie przytoczyć kilka przykładów ku ilustracji poprzednich naszych twierdzeń. Na różnych kolejach, często zaś także na jednej i tej samej wydają karty powrotne z różnymi czasami trwania (Giltigkeitsdauer) 3, 5, 8 i 60 dni i spotyka się z niemal zdziwieniem dla dłuższych przestrzeni karty te z krótszym czasem trwania, niż dla krótszych i znowu dla jednej i tej samej przestrzeni karty powrotne o różnym czasie trwania i różnych cen i znowu z niemal zdziwieniem spotykamy często przy tych kartach, że karty z dłuższym czasem trwania są tańsze niż tamte. Następnie zauważymy, że zniżenia przy powrotnych biletach wyrażone w procencie są znowu bardzo często na jednej i tej samej kolei i dla wszystkich trzech klas różne. Podobne niekonsekwencje, a może jeszcze dalej idące komplikacje znajdziemy i przy innych podobnych zniżeniach; z kąd się tedy podróżny może dowiedzieć o tych wszystkich zarządzeniach, których każdy zarząd kolei ma niemal? Odpowiedzą nam zapewne z publikacji afiszowych. Za wiele jednak żądamy od publiczności, jeżeli przyznamy, że te wszystkie ogłoszenia szeroki ogół bardzo mało interesują. Często się tedy zdarza, że niewiedomość pojedynczych zarządzeń kolejowych naraża podróżnego na straty materialne, co naszym zdaniem jest objawem faktycznej wadliwości obecnej manipulacji ruchu osobowego i taryf osobowych.

Kolej południowa wydawała do końca letniego sezonu minionego roku karty powrotne III. kl. dla przestrzeni Wiedeń-Graz z czasem trwania 35-dniowym za cenę 10 złr. 70 ct. przy pospiesznych, 8 złr. 90 ct. przy osobowych pociągach, gdy tymczasem powrotne karty z czasem trwania 5-dniowym kosztowały 12 złr. 90 ct. względnie 10 złr. 80 ct.

Dla relacji Wiedeń-Villach jest cena jazdy powrotnych kart przy I. kl. o 44%, przy III. kl. o 33% tańszą od zwykłej ceny.

Dla relacji Wiedeń-Bozen, przestrzeni około 700 kilometrów, przewyższa cena powrotnego biletu cenę biletu w jednym kierunku, dla I. kl. o 1 złr. 40 ct., dla II. kl. o 1 złr. 30 ct., dla III. kl. o 1 złr. 13 ct.

punktu kulminacyjnego. Kraje najbardziej zaludnione przyznają same, że pod względem intensywności gospodarki bardzo wiele mają jeszcze do zrobienia. Dla tego i pod względem dróg żelaznych odmienne są zadania rozmaitych krajów. Kraje z gospodarką ekspansywną muszą budować dalekie koleje w odległe obszary. Kraje ludne zmuszone do gospodarki intensywniej, te nawet, które mają sieć wielkich międzynarodowego znaczenia dróg żelaznych już ukończoną lub prawie ukończoną, nie poprzestają na tem, lecz idą w tym kierunku dalej, aby szyny doprowadzić do każdego prawie zakątka. Te dwa odmienne kierunki najbardziej się uwydatniają, jeżeli porównamy Europę z Ameryką.

Wielkie koleje żelazne w niesłychanie szybkim tempie buduje Ameryka, w cywilizowanych krajach Europy buduje się z gorączkowym pośpiechem koleje lokalne, przez co możliwą się staje intensywna praca i zużytkowanie przyrodzonych darów. Ruch budowlany kolei lokalnych doprowadził do zastosowania rozmaitych rodzajów i typów kolei lokalnej, pozwolił zerwać z szablonami i upartą rutyną, to też obecnie buduje się koleje lokalne znacznie taniej niż dawniej.

W Ameryce nowe wielkie koleje dają dopiero początek nowym eksploatacyom i na ich wytwórczość czekać muszą; w ludnych krajach Europy koleje lokalne zastosowane do ruchu już istniejącego a kołami się odbywającego, mają od razu zapewniony ruch minimalny wprawdzie, nieraz niedostateczny, ale stopniowy wzrost jego wywołują one same. Pod względem zaś wielkości, powszechniej w świecie konkurencji ekonomicznej, koleje lokalne w krajach ludnych, sieć wielkich kolei już posiadających, do gospodarki intensywniej zdolnych, mają nad długimi liniami kolejowymi w krajach o wielkich obszarach z małą ludnością tę wyższość, że tu chodzi o ułatwienie i taniość transportu na krótkich już tylko nowych kolejach, podczas gdy tam na owych coraz dalej posuwanych wielkich liniach kolejowych coraz dalszy, a więc stosunkowo i coraz droższy transport musi się odbywać. Na szalony więc dotąd rozwój dróg żelaznych w Ameryce, na potężną konkurencję olbrzymich nowo eksploatowanych, lub eksploatacji czekających obszarów Ameryki i innych części świata jest najskuteczniejszym środkiem ciągle i szybkie w krajach europejskich rozwijanie sieci kolei lokalnych.

Środek ten musi zarazem powstrzymać i postęp dalszy w dotychczasowym tempie kolei żelaznych ku coraz nowszym obszarom w innych częściach świata i tem samym niepomierny tam wzrost produkcji. Choćby najniższe taryfy kolejowe i morskie nie mogły wyrównać kolosalnych odległości, których wyrazem, oprócz oceanu do przebycia, jest w samych Stanach Zjednoczonych cyfra 222.010 kilometrów dróg żelaznych naprzeciw 201.205 w całej Europie. Taryfy kolejowe chociaż tam są niezmiernie tanie, nie mogą jednak być tak tanie, aby wyrównały te odległości, bo to leży nietylko w samej naturze rzeczy, lecz nadto te kolosalne odległości sprawiają, że przy nadzwyczaj małym ruchu lokalnym w kraju tak mało zaludnionym, ogólny ruch na tamtejszych kolejach żelaznych, głównie eksportem zasilanych, daje na kilometr drogi żelaznej cyfrę ruchu nader małą w porównaniu do kolei europejskich, a mały ruch transportowy na jednostkę długości drogi już sam przez się, przy zarządzie najoszczędniejszym, nie pozwala na tak niskie taryfy, jakie są możliwe przy ruchu wielkim.

Podobnie się rzecz ma z kartami powrotnymi Wiedeń-Brixen, gdzie karta jazdy w jednym kierunku I. kl. kosztuje 34 zlr. 47 ct., powrotna karta zaś 36 zlr. 80 ct.

Dla relacji Wiedeń-Praga wydają karty powrotne, z czasem trwania 8-dniowym, zniżeniem 20% przy pospiesznych, 16% przy osobowych pociągach.

Na wszystkich kolejach państwowych w Austrii jest opust około 20% przy powrotnych kartach.

Kolej Karola Ludwika wprowadziła karty powrotne, u których opust zwiększa się w miarę przyrostu drogi. Opust ten jest w granicach od 0% do (około) 15%.

Reforma taryf osobowych jest obecnie kwestią obrad sfer decydujących i tuszymy, że w krótkim czasie już koleje austriackie doczekają się zaprowadzenia tejże. Byłoby to rzeczą nadzwyczaj pożądaną tak ze względu na oczekiwane znaczne zniżenia cen jazdy i wprowadzenie mniej zawilej manipulacji z biletami jazdy, jakoteż na wpływ dodatni, jaki by niezaprzeczenie w życiu ekonomicznym i intelektualnym kraju wywarło. A. W.

(C. d. n.)

Bilans towarzystwa kolei państwowych za rok 1888.

(Zobacz artykuł wstępny.)

Na posiedzeniu Rady zawiadowczej dnia 2. b. m. obradowano nad wiadomą sprawą bilansu towarzystwa i uchwalono przesłać dziennikom następujący komunikat: Prezydent Joubert z powodu pogłosek powtarzanych przez prasę, a odnoszących się do bilansu za r. 1888, dał następujące oświadczenie:

Wieści rozsiewane przez dzienniki, podkopujące kredyt towarzystwa naszego, mocno mnie zaniepokoiły; udałem się przeto do ministerstwa handlu, aby w tej sprawie pomówić z kim potrzeba. Otrzymałszy posłuchanie i omówiwszy całą rzecz, mogę oświadczyć, że między ministerstwem a towarzystwem, które jest w każdej chwili gotowe poddać się zarządzeniom tej władzy, nie ma żadnego konfliktu. Niektóre cyfry bilansu za r. 1888 zostaną stosownie do uwag ministerstwa jaśniej wyrażone, a ponieważ towarzystwo ma do dyspozycji dość środków w celu rekonstrukcji pozycji bilansowych, więc ostateczny wynik dla akcyonaryuszy nie zmienia się wcale. Wskazówki ministerstwa, których oczekujemy, dadzą nam podstawę do zamknięcia rachunków za r. 1889. Mogę również dać zapewnienie, że ministerstwo handlu w sprawie tej okazało nam zarówno względy jak zawsze dawniej, gdy chodziło o obronę naszych publicznych interesów. Gotowość naszą przyjęło ministerstwo tak, jak tego wymaga interes monarchii. Korzystając z tej sposobności, przedstawię w krótkości położenie towarzystwa.

Zastanawiając się nad projektem nowej pożyczki, potrzebnej tak na budowę nowych szlaków, dla których o koncesje prosiliśmy, jak na zebranie zasobów pieniężnych dla szlaków wybudowanych oraz dla rekonstrukcji, których się rząd od r. 1882 domaga, widzieliśmy jakie są rezultaty dróg od r. 1882 wybudowanych. Czysty dochód z lokalnego ich ruchu i tylko pewna część dochodów przez nie starej sieci przysporzonych wystarcza do oprocentowania całego kapitału zakładowego tych szlaków i części takiegoż kapitału dróg otwartych w ubiegłym roku.

Następnie zobaczymy, że szlaki, które mamy wybudować, będą się w zupełności rentowały. Ruch budowlany od r. 1882 tak ożywiony, można dziś uważać jako ukończony; mimo tego mamy znaczne rezerwy do dyspozycji na wypadek gdybyśmy w obronie naszych interesów mieli nowe ponosić ofiary. Dochód starej sieci zmniejszył się skutkiem polityki cłowej, zniżenia taryf i konkurencji robionej nam przez drogi lądowe i wodne. W każdym razie możemy się spodziewać, że jeden z tych nieprzyjaznych czynników (polityka cłowa) ulegnie zmianie. Zabezpieczyliśmy się na wszelkie wypadki, nie zwiększając naszych ciężarów, o czym inaczej twierdzą ludzie źle dla nas usposobieni. Wzrost dochodów naszych dróg żelaznych i innych źródeł pozwala nam oświadczyć, że rezultaty r. 1889 będą korzystniejsze niż w poprzednim roku. Mamy przeto prawo spodziewać się lepszej przyszłości i wierzyć w to, że powszechna kryzys wisząca nad industyją transportową skończyła się w obecnej chwili. Naszym zadaniem będzie strzedz interesów akcyonaryuszy i popierać przemysł i handel Austrii tak jak państwo ma prawo żądać tego od nas.

Rada zawiadowcza powitała to oświadczenie z zadowoleniem i podziękowała prezydentowi. Na tym samym posiedzeniu uchwalono zwołać nadzwyczajne walne zgromadzenie na dzień 10. marca b. r. Na porządku dziennym będzie sprawa emisji 4% pożyczki w kwocie 30 milionów na pokrycie kosztów już wybudowanych i nowoprojektowanych szlaków i na pomnożenie parku wozowego.

Memoryał prazkiej Izby handlowej w sprawie kreowania „urzędu taryfowego” w Austrii.

Na posiedzeniu prazkiej Izby handlowej w dniu 28. stycznia b. r. uchwalono przedłożyć ministerstwu handlu memoriał, dotyczący się ustanowienia urzędu taryfowego dla całej Austrii.

Memoriał ten opiewa jak następuje:

„W podaniu swém z dnia 7. czerwca 1888 zaproponowała Izba handlowo-przemysłowa W. c. k. ministerstwu pomiędzy innymi zarządzeniami taryfowymi, mającemi ochronę krajowego przemysłu na celu — i to, ażeby zakres działania c. k. jeneralnej Inspekcji austr. dróg żelaznych został rozszerzonym. Rozszerzenie to polegałoby na utworzeniu organu fachowego dla spraw taryfowych, które obecnie już ważną gałąź naukową tworzą; organ ów miałby więc obowiązek studyować ex professo wszystkie wypływające na jaw kwestye taryfowe, badać je dogmatycznie, zasadniczo i odpowiednio oddziaływać na ostateczne cele praktycznej polityki taryfowej.

W załatwieniu tego podania zawiadomiono Izbę reskryptem z d. 15. października 1889, że według Nr. 24 dziennika rozporządzeń c. k. ministerstwa handlu z roku 1888 (pag. 496), w którymto numerze ogłoszono podział i zakres działania c. k. jeneralnej Inspekcji, w oddziale III-cim już ustanowiono osobny referat dla ogólnych spraw taryfowych, którego to referatu rzeczą właśnie jest, sprawami podniesionymi przez Izbę się zajmować; i dalej, że, skoro objęciem większej liczby kolei żelaznych w zarząd państwa czynności owego urzędu niepomiernie wzmożone, według wszelkiego prawdopodobieństwa wrychle się zmniejszą — będzie też dana możność

zajęcia się przez Izbę podniesionymi sprawami ze stanowiska teoretycznego i z taką dokładnością, jakiej omawiany przedmiot wymaga.

Izba korzysta z przyjemnością ze sposobności i pozwala sobie niniejszem Wys. c. k. Ministerstwu swą najuniżeńszą podziękę za łaskawe uwzględnienie swjej propozycji wynurzyć, nie może jednak zarazem zamilczeć, że według jej mniemania, istota jej myśli utworzenia osobnego, fachowego organu dla spraw taryfowych o wiele dalej sięga, niż zakres działania obecnego oddziału III-go c. k. jeneralnej Inspekcji, że zatem tylko dokładniejsze zajęcie się sprawami taryfowymi ze stanowiska teoretycznego przez rzeczne biuro jeszcze stanowczo nie wystarcza.

Izba przyznaje, że tę niezgodność pojęć zawiniła sama, omieszkała bowiem w swém podaniu z roku 1888 intencye swe dokładnie i wyczerpująco wyłuszczyć.

Ponieważ przedmiot sam bez zaprzeczenia nadzwyczajną ma doniosłość, a oprócz tego w niektórych państwach ostatnimi czasy na tém polu bardzo uwzględnienia godne objawy już się okazały — uważa Izba to za swój obowiązek, jeszcze raz w tej sprawie głos zabrać i przytoczyć wszystkie motywa, jakie ją do dalszego traktowania tej sprawy, której ostatecznym celem jest utworzenie osobnego urzędu taryfowego w Austrii — powodują.

Faktem jest, że rozwój ruchu kolejowego wywołał w ekonomicznym i społecznym ustroju wszystkich krajów taki przewrót, jakiego dzieje ludzkości po prostu nie znają. Faktem jest dalej, że koleje podczas tego, przez siebie same wywołanego przewrotu, na podstawie swjej potęgi ekonomicznej, o warunkach produkcji całych obszarów według upodobania rozstrzygać mogą, a nawet, że mają możność politykę handlową i cłową samego państwa wręcz pokrzyżować. Nie da się również zaprzeczyć, że w owych czasach, kiedy wydawano pierwsze prawa i ustawy o kolejach i ich taryfach, w rozstrzygających sferach miano bardzo niedokładne wiadomości o rewolucyjnym, że tak powiemy, znaczeniu tego nowego środka komunikacyjnego. Tej okoliczności należy głównie przypisać, że prawodawstwo wszystkich krajów w pierwszym stadium rozwoju kolei żelaznych od wielkich błędów się nie uchroniło. Te to błędy wydały w następstwie na polu taryfowości owoce, które w żaden sposób ze stanowiska rozumnej polityki gospodarczej, zdrowemi nazwać się nie dadzą — mimo wszystkich błędów następstw na polu oświaty.

Niemieccy politycy i ekonomiści byli pierwsi, którzy silną dłonią i ze świadomością celów regulację stosunków taryfowych rozpoczęli i wyrzuciwszy wszystkie braki pierwotnego, z czasów budowania pierwszych kolei żelaznych pochodzącego ustawodawstwa — regulację tę stosownie do wymagań dobra ogólnego przeprowadzili. Warto zaznaczyć punkt widzenia, z którego reformę kolejową i taryfową w Niemczech rozpoczęto. W roku 1879. wyrzekł ks. Bismark: „W obec stokrotnie poplątanych czynników i warunków produkcji i konsumpcji całego społeczeństwa, nie można kolejom żelaznym przyznać prawa odgrywania roli opatrności, regulującej owe czynniki na wsze strony i panującej nad niemi“. Takimi zasadami się kierując, doszła reforma taryfowa w Niemczech do skutku, i chyba nie popełnimy błędu, twierdząc, że obecny ekonomiczny

czny wzrost, a co za tem idzie — i wzmagająca się polityczna potęga państwa niemieckiego, w nie-maliej części na racjonalnych taryfach niemieckich kolei żelaznych polega i w nich ma swe źródło.

Prawda, że oprócz Niemiec, bardzo mało jest państw, któreby były w tem szczęśliwym położeniu, za pomocą upaństwowienia całej prawie sieci podać sprawy taryfowe na usługi ekonomicznego dobra narodu. Mimo tego jednak przedziera się wszędzie zasada „supremacyi taryfy państwowej“ z widocznym już skutkiem. Pominąwszy Węgry, gdzie skwapliwe naśladownictwo niemieckich urzędów jest jawne, poczynają już przez cały ucywilizowany świat kielkować to przekonanie, że do uzyskania ekonomicznie skutecznej reformy taryf w drodze wkroczenia rządu nawet i tam dążyć trzeba, gdzie w obecnych stosunkach system kolei prywatnych, albo prywatnych i państwowych — na czysto państwowy na poczekaniu zmienić się nie da.

Rzecz prosta, że pierwszym celem dotyczących dążeń powinno być to, że trzeba się starać, po dokładnem opanowaniu tego potężnego przedmiotu i po dojrzałym zbadaniu pojedynczych kwestyj — dojść do jasnego poznania wzajemnych oddziaływań spraw taryfowych na ogólny dobrobyt ekonomiczny, i na odwrót. Trzeba zatem zdać sobie sprawę z tego, w czem polega ostateczny cel ekonomicznie racjonalnej polityki taryfowej, w których głównie kierunkach ingerencja państwa musiałaby się ujawnić i jakich środków musiałaby do tego użyć. Słowem trzeba najprzód ułożyć program taryfowo-polityczny i warunki przeprowadzenia go z uwzględnieniem istniejących stosunków określić.

W trzech dużych państwach poczyniono już w ostatnich czasach w drodze prawodawczej kroki, których zasadnicze znaczenie i dla austriackiej, pożądaną dopiero reformy taryfowej, nie jest bez znaczenia.

W Zjednoczonych Stanach Ameryki północnej przyszła jak wiadomo nader ważna ustawa związkowa o międzystanowym ruchu kolejowym — dnia 4. lutego 1887. — (uzupełniona nowelą z 2. marca 1889.) do skutku. Tą ustawą poddano całą potężną sieć kolejową Stanów Zjednoczonych, w łącznej długości prawie 1/4 miliona kilometrów, a zatem znacznie większą od wszystkich kolei europejskich razem — we względzie spraw taryfowych pod władzę rządu Stanów.

Doniosłość tego prawodawczego aktu zrozumie się, jeśli się uwzględni, że aż do ogłoszenia tej ustawy w północno-amerykańskich sprawach taryfowych panowała najzupełniejsza anarchia. Rząd związkowy trzymał się w ogóle od spraw kolejowych zdala. Tych kilka ustaw kolejowych, które wydano, miały znaczenie terytoryalnie ograniczone, gdyż wydały je poszczególne Stany dla siebie. W szczególności co do oznaczania wysokości ceny przewozu, posiadały koleje nieograniczoną wolność. Ten stan rzeczy zmienił się obecnie zupełnie — prawda, że po dziesięcioletniej walce. Rzezona ustawa tworzy najprzód „materiałne prawo taryfowe“, które dotychczasową autonomię poszczególnych towarzystw kolejowych znacznie ścieśnia; między zasadniczymi postanowieniami tej ustawy znachodzi się w pierwszym rzędzie postawiona zasada równego prawa dla wszystkich nadawców (zatem zakaz udzielania refakcyj); dalej za-

sada jawności wszystkich stop przewozowych; zakaz nierówności linii (Strecken-disparität) i umów kartelowych, i nareszcie giętki wprowadzić, ale może właśnie dlatego do praktycznego kierowania polityką taryfową nader skuteczny przepis, że wszystkie stopy przewozowe mają być „rozumne i słusne“. Z tem postanowieniem połączono ogólne, każdemu interessentowi dostępne prawo żalenia się na „nierozumne i niesłusne“ taryfy. Krom tego nakazuje rzeczona ustawa kreowanie „związkowego urzędu ruchu kolejowego“, którego urzędu rzeczą jest pełnienie kontroli wszystkich spraw taryfowych. Ten urząd ogłosił już dwa szczegółowe sprawozdania roczne o swych czynnościach reformatorskich; między innemi zainicjował uchwalenie powyżej wspomnianej noweli z dnia 2. marca 1889 — w ogólności rozwija on czynność tak żwawą, że można mieć co do dalszego rozwoju taryf północno-amerykańskich jak najlepszą otuchę.

Podobny krok naprzód, wykazuje angielskie prawodawstwo. I w Anglii, tej ojczyźnie wszystkich wolnościowych instytucyj, przyszła po długoletniej walce między interesem dobrobytu publicznego a interesem prywatnych kolei żelaznych ustawa do skutku, która znamienuje znaczne wzmocnienie się prawa taryf państwowych.

Ustawa ta, zwana „ustawą o ruchu na kolejach i kanałach“, weszła z 1. stycznia 1889 w życie; normuje przemianę „komisji dla taryf kolejowych“, istniejącej od roku 1873, na formalny trybunał administracyjny dla spraw taryfowych i podaje rządowi i parlamentowi wielką ilość środków skutecznego oddziaływania na taryfy w interesie dobra ogółu.

Ważną jest także reforma na tem polu w Rosyi, rozpoczęta właśnie.

Jeszcze przed kilkoma laty panowała na rosyjskich kolejach zupełna swoboda taryfowa. W granicach koncesyj oznaczonych, mogły koleje swe taryfy według własnego uznania i upodobania stanowić i zmieniać. Rząd nie miał żadnej w tem ingerencji. Rzecz jasna, że takie samowładztwo ostatecznie wywołało stosunki niemożliwe. Pierwszy wyłom w tym systemie, zrobił rząd ukazem z 11. lipca 1886, mocą którego przyznanem mu zostało prawo zatwierdzania wszystkich taryf z zagranicą. Po tym pierwszym kroku nastąpił w roku 1889 drugi; reforma tak radykalna, że obecnie cała taryfowość kolejowa w Rosyi jest niejako upaństwowiona.

Warto się przypatrzeć tej reformie bliżej.

Rozpoczęto ją ukazem z dnia 20. marca 1889; ukaz ten zawiera reorganizację (od 1885 istniejącą) „Rady kolejowej“ i „ustawę, dotyczącą taryf kolejowych i organa taryfowe“. Z tem się łączy dokładny „Przepis o zestawianiu, rewizji, wprowadzaniu i zmianach taryf kolejowych“, jakoteż ukaz z dnia 20. czerwca 1889, „o podziale stopy przewozowej w ruchu bezpośrednim“. Dalej idzie ukaz z dnia 14. sierpnia 1889 „o ogólnych przepisach, celem usunięcia konkurencji linii“, nareszcie ukaz z 24. sierpnia 1889, którym supremacyę taryfy państwowej w tak niedwuznaczny sposób wyrażono, że odtąd o taryfowej autonomii na kolejach rosyjskich, w teorii przynajmniej mowy być nie może.

Normy te dzielą się co do swój istoty na dwie części:

Jedna z nich zajmuje się utworzeniem nowego państwowego organu taryfowego, któ-

regoby rzeczą było, politykę taryfową w praktyce zastosować — podczas gdy druga ustanawia istotę i cele taryf, oraz określa środki zastosowania tychże. (C. d. n.)

Subwencje naszych dróg żelaznych.

Zamknięcie rachunków subwencji po koniec roku 1887 okazuje następujące rezultaty:

Kolei lwowsko-czerniowiecko-jaskiej poręczony czysty dochód roczny wynosi:

I. dla szlaku Lwów-Czerniowce zlr. 1,500.000.—
II. dla szlaku Czerniow.-Suczawa „ 700.000.—

Dochody roku 1887 wynosiły:

dla szlaku I. zlr. 1,922.824-08
dla szlaku II. „ 454.786-91

Wydatki tegoż roku:

szlak I. zlr. 1,647.685-87
szlak II. „ 390.372.—

Wobec tego czysty dochód wynosi:

I. dla szlaku Lwów-Czerniowce zlr. 275.138-21
II. dla szlaku Czerniowce-Suczawa „ 64.414-91

Różnica między poręczonym a rzeczywistym dochodem przedstawia się tedy następująco:

dla szlaku I. zlr. 1,224.861-79
dla szlaku II. „ 635.585-09

doliczając zaś do tego subwencje od samego początku aż po koniec roku 1887 otrzymujemy:

dla szlaku I. zlr. 17,845.199-28
dla szlaku II. „ 10,879.564-92

od tego cztery-procentowe odsetki:

dla szlaku I. zlr. 6,742.710-92
dla szlaku II. „ 3,858.417-76

Cały dług kolei lwowsko-czerniowiecko-jaskiej z tytułu subwencji i odsetek po koniec r. 1887 wynosi:

za szlak I. zlr. 24,587.910-20

za szlak II. „ 14,737.982-68

Razem zlr. 39,325.892-88 licząc kurs srebra = 100.

C. k. uprz. kolej arc. Alberta.

Poręczony czysty dochód roczny zlr. 954.136-91

Dochody roku 1887 „ 966.748-38

Wydatki roku 1887 „ 831.574-51

Rzeczywisty czysty dochód „ 135.173-87

Różnica za rok 1887 „ 818.963-04

Doliczając do tego subwencje dawniejsze wynosi cały dług po koniec roku 1887 zlr. 12,378.549-75

od tego odsetki „ 3,213.280-70

Razem zlr. 15,591.830-45 licząc kurs srebra jak wyżej.

Pierwsza węgiersko-galiczyjska kolej (szlak austriacki).

Poręczony czysty dochód roczny zlr. 1,056.284-57

Dochody roku 1887 „ 863.989-81

Wydatki roku 1887 „ 673.622-58

Rzeczywisty czysty dochód „ 190.367-23

Różnica za rok 1887 „ 865.917-64

Doliczając do tego subwencje dawniejsze wynosi cały dług po koniec roku 1887 zlr. 15,927.254-11

od tego odsetki „ 5,514.800-48

Razem zlr. 21,442.054-59 licząc kurs srebra jak wyżej.

Kolej Karola Ludwika (nowa sieć).

Poręczony czysty dochód roczny zlr. 1,591.400.—

Dochody roku 1887 „ 1,975.825-22

Wydatki roku 1887 „ 1,443.652-51

Rzeczywisty czysty dochód „ 352.172-71

Różnica za rok 1887 „ 1,239.227-29

Doliczając do tego subwencye dawniejsze
wynosi cały dług po koniec
roku 1887 . . . zlr. 13,234.036-41
od tego odsetki „ 2,475.369-80

Razem zlr. 16,709.406-21 licząc kurs
srebra jak wyżej.

Zestawienie długów po koniec roku 1887:
Kolej czerniowiecka zlr. 39,325.892-88
„ Albrechta „ 15,591.830-45
„ węg. galicyjska „ 21,442.054-59
„ Karola Ludwika „ 16,709.406-31
Razem zlr. 93,069.184-13

Cały dług wszystkich przedlitawskich dróg
żelaznych subwencyonowanych przez państwo
wynosił z odsetkami po rok 1887 sumę
175,440.446 zlr., z czego na Galicyę i Buko-
winę przypada powyższa cyfra, t. j. prawie 50%.

„Przegląd polski“ o Paszkowskim.

W lutowym zeszycie „Przeglądu polskie-
go“ czytamy o znanym dziele Paszkowskiego:

Dzieło powyższe zakrojone na 2 tomy;
ta więc część, jaka ukazała się na widok pu-
bliczny, stanowi połowę całości. Obejmuje ona
jednak tyle ważnych pytań, że nawet sama
w sobie jest doniosłym faktem w naszej ubogiej
specyalnej literaturze ekonomicznej. Dzieło ni-
niejsze należy do najbardziej specyalnych, pi-
sanych ściśle, przedmiotowo, i mogłoby stano-
wić ozdobę każdej literatury. Kiedy na semi-
naryum statystycznym prof. Inama-Sternegg
w Wiedniu Dr. Klobukowski zdawał sprawę
z niniejszej książki, zainteresowała ona w wy-
sokim stopniu obcych i wyrażono żal, że tak
zajmujące dzieło nie jest im dostępne i że
z niego korzystać nie mogą. Tom I. składa się
z 4 rozdziałów. W pierwszym autor daje po-
gląd na rozwój ekonomiczny ogólny i na ro-
zwoj kolei żelaznych w całym świecie. W dru-
gim rozbiera rozwój kolejowy w Austrii i
w Węgrzech, a następnie bardzo szczegółowo
w Galicyi, zwracając przytem uwagę na ogólne
stosunki ekonomicznego rozwoju naszego kra-
ju. Rozdział trzeci, najbardziej fachowy, za-
stanawia się nad ruchem kolejowym ogólnym,
tak osobowym jak towarowym, i znowu dalej
nad tymże ruchem w Austrii, Węgrzech i
w Niemczech, aby następnie przejść do sto-
sunków galicyjskich i te rozpatrzyć w sposób
najbardziej szczegółowy. Wraz z ruchem na
kolejach żelaznych, autor brał dochody i wy-
datki kolei, kapitał w nie włożony i jego opro-
centowanie. Wreszcie w rozdziale czwartym
autor zastanawia się nad stosunkiem kolei do
państwa i rozbiera dokładnie sprawę upaństwo-
wienia kolei.

Taką jest bogata w treść zawartość tomu
pierwszego. Dzieło nie tylko obszerne i szcze-
gółowe, ale napisane z gruntowną znajomością
rzeczy, z nadzwyczajną sumiennością i sta-
rannością. Dane czerpane są z pierwszej ręki,
zawsze źródłowe, a autor ma wyborny zwy-
czaj, że do każdej tablicy dodaje obszerny ko-
mentarz, dokładnie wyjaśniający źródło, z któ-
rego są czerpane dane, a przytem wskazuje
jakie zmiany i dlaczego porobił w zestawie-
niach. Ztąd tablice jego mogą być najdokład-
niej ocenione, każda cyfra jest usprawiedli-
wioną i wartość tablicy występuje zupełnie
jasno. Są to niezmiernie ważne przymioty,
właściwe tylko najlepszym pracom statysty-
cznym i nadające dopiero zestawieniom istotną

wartość. Czytelnik ma kontrolę nad autorem,
może łatwo poddać krytyce wszystko, co by
w zestawieniu poczytywał za błędne, a nawet
bez trudności mógłby tablicę przerobić i ba-
dać, czyby przez tę zmianę, jaką dokonał,
mógł także rezultat osiągnięty przez autora
podać wątpliwości lub nie. Słowem, główna
cecha dzieła jest stanowcza sumiennosc pracy.
Obok tego autor rozporządza obszerną wiedzą
ekonomiczną i fachową, wskutek czego roz-
prawę jego każdy z pożytkiem weźmie do
ręki i pozna z niej rzeczy albo nowe, albo
znane w jasnym przedstawione światło. Ustępy
np. dotyczące ogólnych ekonomicznych stosun-
ków Austrii i Galicyi. nie przedstawiają wiele
zupełnie nowych zdobyczy naukowych, ale
przez sumienne opracowanie, przez wprowa-
dzenie w związek z pytaniami dotyczącymi
kolei, dają się poznać z tej strony, z której
nie były badane. Nowem tu jest wszakże obli-
czenie korzyści z budowy kolei nawet nie
opłacających się, nowem wykazanie korzyści
zarządu kolei państwowych w Austrii, oparte
na ścisłym rachunku, oraz kilka innych py-
tań, które później podniesiemy.

Zalety te dzieła nie tak może biją w oczy
wskutek zbytniego popędu do przerzucania się
w kwestye uboczne z przedmiotem albo wcale
nie związane, albo uprzedzające to, co ma być
powiedziane później. Ztąd np. kwestya taryf
kolejowych, której ma być poświęcony osobny
rozdział II-go tomu, jest już i tutaj trakto-
waną wcale obszernie. Do sprawy waluty autor
powraca nawet dwukrotnie, a szczególnie
w rozdziale II rozbiera wiele pytań, które na-
leżałoby traktować li tylko ze względu na ko-
leje, które zaś tu są brane same w sobie czę-
sto niepotrzebnie. To rozszerzenie się po za
ściśły program przedmiotu, rozwałkowuje
pracę — czyni ją zbyt obszerną i nie dość
przeźrystą.

Początek dzieła zozważa czynniki, skła-
dające się na postęp ekonomiczny ostatnich
lat 40 i przechodzi potem do kolei żelaznych
jako pierwszorzędnego czynnika, który i bez-
pośrednio oddziaływa na rozwój ekonomiczny
i pobudza zarazem inne objawy życia gospo-
darczego do ujawnienia się. Autor przedstawia
tęż rozwój dróg żelaznych na całym świecie
i oblicza wszędzie stosunek kolei do obszaru
i ludności. Tutaj celem wykazania nadzwyczaj-
nego wzrostu kolei żelaznych w Stanach Zje-
dnoczonych bierze (str. 33) obszar przymie-
rzony, posiadający właścicieli, a stanowiący
41% obszaru geograficznego zamiast całego
obszaru kraju. Ta podstawa nie wydaje nam
się słuszną, gdyż koleje amerykańskie muszą
wprawdzie walczyć z obszarem niezajętym,
ale z drugiej strony w tej właśnie możności
zaludnienia go, upatrują dla siebie na przy-
szłość widoki, w tém czerpią nadzieję wywo-
łania ruchu i ciągłego jego wzrostu, co jest
trudnem w krajach o gęstej ludności, gdzie
kolej nie może wywołać tak wielkich zmian
ekonomicznych, jak w krajach pierwotnych o
niskiej kulturze. Z tego zaś założenia wypro-
wadza autor, naszym zdaniem, fałszywe poró-
wnania. Słusznie zupełnie podnosi on stosun-
kowo do ludności większą ilość dróg żelaznych
w Stanach Zjednoczonych, ale porównanie
z Rosyą jest o tyle mniej sprawiedliwe, że
Rosya posiada na północy znaczne przestrze-
nie niezdolne do życia, kiedy w Ameryce pu-
ste terytorya stanowią właśnie grunta najbar-
dziej żyzne i kraje bogate, do kultury zdolne.
Odrzucając jednak przesadę porównania, którą

autor sam po części uznaje (str. 35) widać
w ludach Ameryki imponującą energię, a przy-
tem znakomity wpływ stosunków politycznych
na życie ekonomiczne. Tęż znów ostatniego
względem autor nie podniósł, a jednak sądzący
lekceważyć go nie można. Wolność osobista,
brak wtrącania się rządu, istotna równość wo-
bec prawa, uchylene wszelkich ograniczeń
czy uprzedzeń narodowych i religijnych, to
są także czynniki, działające może równie sil-
nie na ściągnięcie kapitałów, jak nadzieja,
często nawet zawodna — wielkich zysków, i
ta pewność, że na gruzach zbankrutowanego
przedsiębiorstwa nowo-powstałe przyniosą zy-
ski, gdyż w kraju takim wytrwała praca musi
w końcu odnieść zwycięstwo.

Ten pierwszy rozdział stanowi tło do
szczeółowego przedstawienia rozwoju dróg
żelaznych w Austro-Węgrzech. Tu są podane
tablice porównawcze prowincyi austriackich,
tablice rozwoju kolei w pojedynczych krajach
i prowincjach, a wszystko z wielką dokładno-
ścią i w sposób prawdziwie zajmujący. Wsze-
dzie okazuje się wyższość Węgrów, ich głę-
bsze zrozumienie ekonomicznych warunków
bytu, ich ciągła uwaga i skuteczna praca pod-
niesienia rolnictwa, przemysłu, handlu, a za-
razem kolei — która dziwnie odbija od bier-
nej przeważnie polityki rządu przedlitawskiego,
od apatyi, z jaką on przypatruje się postępom
ekonomicznym za Litawą, mało czyniąc ze
swój strony, celem podniesienia kultury w tej
połowie monarchii. Jestto nadzwyczaj zajmu-
jąca część dzieła, gdzie autor przedstawia
wzajemne skutki każdej polityki. Polecamy to
doniosłe porównanie uwadze czytelnika; jest
ono nader pouczające. Jest tam również jedna
uwaga dla Galicyi, że kiedy delegacye nasze
musiały przystać na cła przemysłowe, sprze-
czne z interesami naszymi, to było wskazanem
żądać dla naszych nowo powstających przed-
siębiorstw przemysłowych zwolnienia od po-
datków na czas pewien, jak to zapewnia
ustawa węgierska dla powstających tam no-
wych gałęzi przemysłu. — Druga połowa tego
rozdziału poświęconą została wyłącznie sto-
sunkom galicyjskim. Autor wykazuje bardzo
powolny przybytek kolei w Galicyi, mianowi-
cie przed r. 1882, i podnosi za przyczynę
brak inicjatywy, małą rentowność naszych
kolei, i wynikającą ztąd spekulacyę na wy-
soką gwarancyę państwa. Autor bada bliżej
stosunki ekonomiczne Galicyi i porównywa je
z węgierskimi. W tym kierunku idzie za da-
leko, niemniej jednak są tam bardzo doniosłe
i ciekawe studia, aczkolwiek nie związane
ściśle ze sprawami kolei. Do takich niezmi-
ernie ciekawych faktów zaliczamy np. porówna-
nie przeciętnych plonów z hektara w Galicyi
i w Węgrzech w pięcioleciu 1873 — 1877 i
1883 — 1887. Okazuje się, że w Galicyi wyda-
jność ziemi pozostała bez zmiany dla najwa-
żniejszych plonów ozimych, a wzrosła tylko
nieznacznie wydajność średnia owsa, roślin
okopowych i siana, czyli że rolnictwo u nas
nie zrobiło w ciągu tych lat 10 prawie żad-
nego postępu, kiedy we Węgrzech produkcya
rolna zaznacza olbrzymi postęp. Zboża ozime
z hektara dają o 70% wyżej, okopowe o 150%
wyżej, jak w pięcioleciu o 10 lat wcześniej-
szem.

Prawda, że w Galicyi w czasie pierwszego
peryodu stan rolnictwa jest wyższy, aniżeli
w Węgrzech, zbiory więc jednostkowe tak
szybko wzrastać nie mogły; ale dziś na każ-
dem polu pozostawili nas Węgrzy w tyle; je-

dne tylko plony przeciętne ziemniaków są u nas wyższe. Daliśmy się wyprzedzić i nie wyzyskaliśmy naszego pierw lepszego położenia. Porównanie z Węgrami przeprowadza autor w różnych sferach życia i dochodzi do kilku ogólnych trafnych uwag o potrzebie podniesienia u nas uszanowania dla pracy; wskazuje to, co w innej formie było już wiele razy podnoszonem, a najdobitniej przez p. Szczepanowskiego, że przeciętny człowiek u nas pracuje mało, a jego praca nie jest wydatną; potrzeba więc dać tej ludności więcej pracy, a nauczy się ona więcej pracować i w lepszym bycie więcej pracować potrafi. Autor chwali co raz większą rządność i oszczędność w kraju, ale zarazem słusznie wytyka lekceważenie badania życia ekonomicznego, tak, iż nie nie wiemy, co się na polu ekonomicznem dzieje za granicą, nie śledzimy w jaki sposób, przy pomocy jakich środków gdzieindziej zdobywa się postęp gospodarczy, i cieszymy się ciasnym zmysłem krytycznym, odbierającym zdolność inicjatywy, a często powierzchownym i lekkomyślnym.

Trzeci rozdział jest najwięcej fachowym; tu autor oblicza ruch kolejowy i słusznie podnosi, że obliczenie ruchu osobowo-transportowego na jednostkę długości linii kolejowej, nie jest zupełnie dokładne, albowiem jednostka długości jest badzo różnej wartości przy różnicy w przeciętnej ilości osobo i tonno kilometrów. Z tego powodu oblicza sam ruch na kolejach w stosunku do kapitałów zaangażowanych. Autor czuje, że i ta cyfra jest niestała, opiera jednak na niej swe porównania, ponieważ ze zwiększającym się ruchem spada przeciętnie jednostka kapitału w stosunku do ruchu, daje więc, według autora, wskazówkę polepszenia położenia. Nam się zdaje, że wartość tej cyfry jest wszelako różną w różnych krajach, już to z powodu odmiennych trudności, a więc i kosztów budowy, już to z powodu różnicy wartości wewnętrznej, realnej, w miarę różnej wysokości zwykłej w kraju stopy procentowej. Obliczenie ruchu na jednostkę długości kolei (na kilometr) ma znaczenie ze stanowiska użycia drogi; obliczenie także, będące w użyciu na oś przeciętną lub osi o kilometr, ma na celu wykazać użycie parku kolejowego, o ile eksploatacja parku jest oszczędna, umiejętna, lub przeciwnie. Ruch w obie strony idący, pozwala na lepszą eksploatację parku, aniżeli wtedy, gdy w jedną stronę próżne wagony wracają. Można też i trzeba oddzielać ruch osób i rzeczy przewożonych od ruchu samych wagonów. Stosunek ruchu do kapitału zaangażowanego, wydaje się nam mniejszej doniosłości, aniżeli p. P. do niego przywiązuje wagę. Stosunek ten ma swe finansowe znaczenie, ale do porównania strony finansowej różnych kolei nie jest dostatecznym, a przytem autor sam to wielokrotnie powtarza, że doniosłość kolei nie polega na jej wydatności, na większych lub mniejszych kosztach, tylko na ekonomicznej korzyści jaką przynosi, na obudzeniu życia i jego rozwoju. Niedokładność tego obrachunku wypada z porównania dat (str. 157 i 195) dotyczących kolei europejskich, austriackich i węgierskich, z datami (str. 272) odnoszącymi się do kolei galicyjskich, gdzie ostatnie przedstawiają się teoretycznie korzystniej od pierwszych, mimo faktycznie gorszych stosunków. Wreszcie z tego zestawienia nie wyciąga autor sam żadnych doniosłych konsekwencji.

Znaczenie kolei dla podniesienia kultury, autor wykazuje w różnych krajach w sposób bardzo wymowny, a zarazem oblicza korzyści, jakie Galicya odnosi ze swoich kolei, mimo, że na nich ruch wzrasta niezmiernie wolno. a nawet ruch przeciętny na kilometr zmniejszał się z powiększeniem sieci dróg żelaznych. Zmniejszenie to ruchu nie pochodzi, jak powszechnie mniemano, z ubytku ruchu transportowego tranzytowego rosyjskiego i rumuńskiego, a p. P. wykazuje, że ów ruch przewozowy gra stosunkowo małą rolę w ogólnym ruchu naszych kolei, a nawet kolei Karola Ludwika. To niewielkie znaczenie transportów zagranicznych, prowadzi autora do wykazania ciasnej polityki naszych zarządów kolei, które usiłują ze szkodą kraju, za pomocą taryf różniczkowych, popierać ruch przewozowy zagraniczny, kiedy w ich interesie leżałoby dbać o potrzeby krajowe, mające dla ruchu kolei o wiele wyższe znaczenie. Przedstawienie tej sprawy bardzo gruntowne, stanowi niemałą zasługę autora. Następnie nader doniosłe są uwagi p. P. o błędach popełnionych przy założeniu kolei transversalnej, a mianowicie wskazuje na ten błąd zasadniczy, że linię tę zbudowano bardzo tanim kosztem, ale skazując ją na niemożność wielkich transportów, z powodu sposobu budowy — a temsamem na kosztowną eksploatację. (D. n.)

Rozmaitości.

* Wydział krajowy zawiadomił w tych dniach towarzystwo politechniczne we Lwowie, że sejm uchwalił ustawę przyznającą inżynierom dyplomowym i technikom, którzy złożyli przepisane egzamina państwowe, prawo czynnego i biernego wyboru do sejmu i reprezentacji gminnych. Sukces ten, jak wiadomo, jest wynikiem petycji w swoim czasie wniesionej, a jak się obecnie dowiadujemy, podniesiono w kołach techników myśl dalszych w tym kierunku zabiegów. Chodzi mianowicie o to, aby czy to w drodze legislatury, czy rozporządzenia ministerjalnego, udzielenie tytułu „inżyniera“ uczyniono wyłącznym prawem szkół politechnicznych. Gdyby do tego rzeczywiście przyszło — czego interesowanym kołom szczerze życzymy — w takim razie musiano by w hierarchii urzędników państwowych i prywatnych (w służbie akcyjnych towarzystw kolejowych i innych) stopień inżyniera jako wyraz rangi służbowej znieść raz na zawsze i czém inném go zastąpić; tém samém znikłby tytuł „nadinżyniera“, czyli mówiąc poprawnie „starszego inżyniera“, które to wyrażenie jest nonsensem takim, jakim byłby n. p. tytuł „nadmagister“, „starszy doktor prawa“ itp. W dalszém następstwie nie otrzymywaliby tytułu inżynierów ludzie, którzy studiów technicznych nie odbyli nigdy, a których tytuł ten jest wyrazem społecznego ich stanowiska. Owoż kwestya ta na tém się zasadza, że ukończyni technik, otrzymawszy od którejkolwiek ze szkół politechnicznych w państwie stopień technicki ma prawo tytułować się inżynierem, bez względu na to czy jest w służbie prywatnej, czy publicznej, czy zajmuje stanowisko wyższe lub niższe, czy wreszcie zajęcie jego odpowiada wykształceniu technicznemu, czy nie. W rzeczy tej będziemy mieli jeszcze niejednokrotnie sposobność zabrania głosu i z prawdziwem zajęciem śledzić będziemy dalsze losy tej sprawy.

* W ostatnich dniach jakieś fatum zawisło nad kolejami prywatnymi. Na inném miejscu w dzisiejszym numerze znajdzie czytelnik smutny obraz towarzystwa kolei państwowych; w chwili kiedy to

piszemy rozbiega się we Wiedniu pogłoska, deprymująca kurs akcyj kolei czerniowieckiej. Mówią o fałszywych bilansach, o budowie drugiego toru na żądanie rządu, o obniżeniu najbliższej dywidendy i t. p.

* W Pradze krąży pogłoska, iż rząd zamierza w ciągu bieżącego miesiąca wydać rozporządzenie ograniczające ciągle wzmagający się wywóz węgla z Czech do Niemiec. Powodem tego ma być obawa, aby przez nadmierny wywóz nie ucierpiał przemysł czeski. Wiadomość tę przyjmujemy z zastrzeżeniem.

* W jednym ze sprawozdań Brytyjskiego Towarzystwa wyraził W. H. Preece opinią, iż połączenie telefoniczne między Londynem a Paryżem byłoby możliwem, gdyż odległość wynosi 442.6 km. Obecnie istnieją już połączenia na odległość jeszcze większą n. p. między Paryżem-Lyonem, a Marsylią, między Nowym Yorkiem, a Bostonem. Cała trudność polegałaby w tém, iż drut trzeba by poprowadzić po dnie morskim.

* Na walnem zgromadzeniu akcyonaryuszy budowy tunelu między Anglią i Francją wyraził jeden z uczestników życzenie, aby na najbliższym posiedzeniu parlamentu przedłożono projekt budowy. Przewodniczący p. Watkin, zwrócił przy tej sposobności uwagę na konkurencyjny projekt francuski wybudowania mostu nad kanałem; powątpiewają jednak, aby mocarstwa północnej Europy zezwoliły na budowę mostu ze względu na bezpieczeństwo komunikacji. Watkin nie widzi w tym projekcie konkurencji, gdyż wybudowanie tunelu wymaga zaledwie dziesiątej części kosztów potrzebnych na wybudowanie mostu, a chociażby most zbudowano rzeczywiście, to mimo tego nie mógłby on współzawodniczyć z bezpieczną komunikacją tunelową.

Rząd angielski traktuje projekt tunelu nie bardzo przychylnie i będzie stawiał liczne trudności.

Ogłoszenia taryfowe.

Refakcye.

Drzewo opałowe z Rozwadowa do wszystkich stacyj kolei lokalnej Dembica-Rozwadów, incl. Dembica, excl. Zbydniów i Sobów przy nadawaniu najmniej stu wozów po 10 ton. Za przedłożeniem oryginalnych receptisów nadawczych, najdalej do końca marca 1891 r. przyznana będzie refakcya wynosząca 50% dodatku zawartego w wyjątkowej taryfie VI. téjże kolei przy 1—50 km., zaś 20%, tegoż dodatku dla relacyj 51—100 km. wynoszących.

Kamienie ciosowe (Bruchsteine) z Horyńca i Werchraty do Jarosławia pod powyższymi warunkami. Opust frachtu wynosi 2 złr. 50 ct., względnie 3 złr. 5 ct. od wozu.

Dziegieć kopalny (odpadki z nafty), olej błękitny i zielony do Budapesztu (Franzstadt i Josefstadt) z Ławocznego w relacji Drohobycz 104.5, z Kołomyi i Suczawy 129.6 ct. od 100 kg. przy nadaniu najmniej 10 ton. Transporty te muszą być nadane na jedną z galicyjskich stacyj kolei państwowych wprost do rafinerij nafty, lub fabryk mazi. Przyznany opust może mieć zastosowanie także na szlaku towarzystwa kolei państwowych do Budapesztu (Lipotváros i stacya), przyczém jednak należytość wynosi 134.6 ct. od 100 kg.

Kukurudza, jęczmień i żyto z Nowosiłicy do Niepołokowic 29, do Śniatyna 30, do Kołomyi 40 ct. od 100 kg. przy całowozowych posyłkach.

Obniżenia taryfowe bezpośrednie.

(Im Kartirungswege.)

Pasza dla koni i bydła (owies, koniczyna, siano, słoma, makuchy, buraki i t. d.) do 30. czerwca 1890 we wszystkich relacjach kolei Karola Ludwika po 10 ct. od wozu i kilometra; na kolejach lokalnych Dembica-Rozwadów i Jarosław Sokół po 12 ct. od wozu i kilometra. Do każdego listu przewozowego należy dołączyć przepisane poświadczenie jednej z gmin galicyjskich lub bukowińskich potwierdzone przez kompetentne Starostwo.

Mąka, wyroby mączne, krochmal z pszenicy i ziemniaków, odpadki krochmalu, mączka z ziemniaków z Pesztu do Galicyi via Ławoczne (trs.) znaczny opust frachtu -- bliższe szczegóły w oddzielnym przepisie taryfowym.

Pszenica z Nowosielicy do Kołomyi z przeznaczeniem dla przestanków Diatkowce-Brettler i Szeparowce-Kniaźdwór, przy nadaniu najmniej 10.000 kg. na jeden wóz 40 ct. od 100 kg. (Opust wynosi 10/4 ct.)

Drzewo opałowe z Hliboki do Czerniowca 4/90, do Volksgartenu 4/06 zlr. od wozu.

Odpowiedzi od redakcyi.

— *P. M... w Stryju.* Przesłanego nam artykułu o komisjach dyscyplinarnych na c. k. kolejach państwowych z tego powodu użytkować nie możemy, ponieważ Szan. Pan ma w tym względzie zdanie, którego my żadną miarą nie możemy podzielać. Komisja dyscyplinarna jest wprawdzie ciałem kolegialnym, lecz nie w tym rodzaju co n. p. sąd przysięgłych; sądenie jakiejś sprawy w sposób kolegialny t. j. przez grono kilku do tego powołanych osób ma na celu z jednej strony gruntowne i żadnych wątpliwości nie pozostawiające zbadanie sprawy — z drugiej zaś strony daje rękojmię, że sprawa będzie bezstronnie i sprawiedliwie oceniona; czego jeden członek kolegium nie rozumie lub błędnie pojmuje, to wyjaśnia drugi — przeciw stronnictwu opinii jednego występuje drugi ze zdaniem wolnym od namietnostek. I w tym właśnie polega dodatnia strona wszelkich urzędów kolegialnych; lecz komisje dyscyplinarne, chociaż są kolegiatami, przecież nie mają tego charakteru. Kolegialna ich organizacja ma na celu należyte i fachowe zbadanie danego wypadku dyscyplinarnego; w komisji zasiadają urzędnicy z różnych działów służby, jedni są rzeczoznawcami w sprawach admi-

nistracyjnych, drudzy w technicznych — jest tedy pewność, że wykroczenie będzie z należytem zrozumieniem rzeczy ocenione i że orzeczenie dyscyplinarne będzie sprawiedliwe.

Dalszy tok sprawy odbywa się biurowo: naczelnik urzędu, przy którym istnieje komisja dyscyplinarna, a więc na kolejach państwowych dyrektor ruchu może orzeczenie komisji znieść lub zmienić, o ile dotyczy ono niższe organa (Dienerkategorie). Orzeczenie wydane przeciw urzędnikom znosi lub zmienia generalna dyrekcja, a dzieje się to również biurowo (nie po osądzeniu sprawy przez wyższą komisję dyscyplinarną).

Toku instancyi we właściwym tego słowa znaczeniu nie ma w sprawach dyscyplinarnych, ponieważ w organizacji komisji brak jest czynnika odwołującego się do wyższej władzy w interesie słuszności; funkcję tę spełnia fachowy referent, czyli inaczej mówiąc, w tym stadium traktuje się daną sprawę biurowo; również odwołanie się winnego przeciw orzeczeniu komisji nie ma z reguły tego skutku, iżby zaczęzione orzeczenie rozpatrywało inne ciało kolegialne.

— *P. Błotnicki w Krośnie.* We wiadomości sprawie odpowiemy w swoim czasie listownie.

Najtańsze i najlepsze
czysto
lniane

PŁÓTNA KORCZYŃSKIE.

Plac Marjacki L. 1.

„pod Prządką“

(front hotel George'a).

Płótna na koszule i kalesony

w sztukach po 35 metrów

od 11—22 zlr.

Płótna na prześcieradła bez szwu

od 13—16 zlr.

Najcieńsze weby

w wielkim wyborze

od 22 do 40 zlr.

Półbielone płótna na sienniki i ściarki

w sztukach i na metry po 36 ct.

Juta i szare Płótno podolskie na worki i werety
po 16 ct.

OBRUSY

od Nr. 30. po 85 ct., do Nr. 80. po zlr. 2/50 do 10 zlr.

Bardzo piękne obrusy Zakardowskie
szamowe po zlr. 2/20, indygo niebieskie po zlr. 3/50
za sztukę.

SERWETY

białe, szare, szamowe, indygo

od zlr. 2/40 do 6' — za tuzin.

SERWETKI tuzin 1 zlr. 50 ct.

Ręczniki

ze szlakami lub bez, na tuziny i sztuki lub pojedynczo
od 3—7 zlr. za tuzin.

Ręczniki zdrowia białe i szare

po 1 zlr. 10 ct.

Prócz wywymienionych czysto lnianych wyrobów, posiada Towarzystwo na składzie także bawełniane płócienniki krajowe, Zefiry, Cordoné, Pepity, Oxfordy, nadto wyroby spółki huculskiej w Kołomyi, jak wstawki, dziobienki, fartuszki mohajrowe, serwety, bajorki i t. p.

Cenniki
szczegółowe

FRYDERYKA
we Lwowie,

chińskiej

Zupełnie
świeży transport
otrzymał i poleca
Handel

Herbaty

SCHUBUTHA
w Rybku L. 45.

bezpłatnie
i opłacono.

Kto

pragnie nabyć prawdziwie koreczyńskich, czysto lnianych

Płócien krajowych

niech je zamawia
w „Towarzystwie krajowym dla handlu i przemysłu“
we Lwowie, plac Marjacki liczba 1.
hotel George'a od frontu
„Pod prządką“.

Tylko do dnia 1. Marca!

przyjmuje się prenumeratę na

„GRAŻYNE“
i
„Konrada Wallenroda“

z 12 ilustracyami **Jul. Kossaka**

i to: w pięciu zeszytach po 75 ct.,
z przesyłką 80 ct., lub na komplet:
tylko 3 zlr. 25 ct.

Dnia 1. Marca wyjdzie ostatni zeszyt, poczem
cena zostanie **znacznie podwyższoną!**

KSIEGARNIA
H. Altenberga
(dawniej Richtera)
WE LWOWIE.

NOWO OTWORZONY MAGAZYN
pod firmą
ANTONI GUDIENS
(dawniej p. Gajewska)

we Lwowie, plac Maryacki L. 8.
(dom ks. Ponińskiego)

poleca w wielkim wyborze
Płótna, stołową Bieliznę, Shirtingi,
Chiffony, Barchany, Piki, Oxfordy, Dre-
liszki, BIELIZNĘ MĘSKĄ t. j. koszule,
kalesony, kołnierze, mankiety, chustki
do nosa, skarpetki, pończochy i t. d.

SKŁAD KOMISOWY
MATERACÓW i KOŁDER.

Wielki wybór
oryginalnej bielizny wełnianej sy-
stemu Prof. Dra Gustawa Jaegera.

☛ Ceny możliwie niskie. ☛

POSTĘP

DWUTYGODNIK DLA SPRAW KOLEJOWYCH.

Wychodzi we Lwowie 5. i 20. każdego miesiąca.

Przedpłata wynosi w miejscu i na prowincyi:

rocznie 4 złr. — et. — kwartalnie 1 złr.

Za granicą: 1 złr. 25 et. kwartalnie.

Numer pojedynczy kosztuje 20 centów.

Odpowiedzialny redaktor i wydawca:

Dr. Maryan Ciesielski.

Adres redakcyi i administracyi:

ulica Teatralna I. 4. (Telefonu Nr. 354.)

Ogłoszenia i przedpłatę przyjmuje administracya.

Cena ogłoszeń 20 et. od wiersza w szpalcie lub za jego miejsce.

Memoryał prazkiéj Izby handlowéj w sprawie kreowania „urzędu taryfowego” w Austrii.

(Dokończenie.)

Rosyjski urząd taryfowy, istniejący w łonie ministerstwa skarbu, składa się

- 1) z rady taryfowéj,
- 2) komitetu taryfowego i
- 3) departamentu dla spraw kolejowych.

Rada taryfowa jest najwyższą, a zarazem naczelną władzą dla wszelkich spraw taryfowych. W zakres działalności jej wchodzi: a) redakcyja rozporządzeń dotyczących ustanawiania, ogłaszania i zmiany taryf; b) opracowywanie przepisów dla statystyki taryfowéj, dla traktowania spraw taryfowych na konferencyach przedstawicieli dróg żelaznych i dla ustanawiania nowych taryf maksymalnych. Nadto rozstrzyga rada taryfowa te kwestye taryfowe, co do których w komitecie taryfowym nie zapadła zgodna decyzja — oraz załatwia rada zarzuty dróg żelaznych przeciw zarządzeniom departamentu dla spraw kolejowych. Organizacyja rady taryfowéj odpowiada zakresowi jej działania.

W skład jej wchodzi:

- 1) minister skarbu, jako przewodniczący,
- 2) przedstawiciele ważniejszych władz centralnych,
- 3) trzech zastępcy produkcji rolniczej,

4) dwaj przedstawiciele handlu i przemysłu,

5) reprezentant z grona górników i

6) trzech delegaci kolei prywatnych.

Rada taryfowa nie jest ciałem doradczém, lecz faktycznym organem rządowym; uchwały jej zapadają bezwzględna większością głosów.

Obok rady istnieje władza niższa t. j. komitet taryfowy, którego zakres działania obejmuje

- 1) decyzje w ważniejszych taryfowych kwestiach specjalnych, o ile takowe stoją w związku z potrzebami ludności, handlu jej lub przemysłu;
- 2) decyzje w sprawach taryfowych przekazanych komitetowi przez ministerstwo skarbu, oraz w sprawach poruszonych przez inne władze rządowe.

Komitet taryfowy obraduje pod przewodnictwem naczelnika departamentu dla spraw kolejowych, składa się z dwóch zastępców ministerstwa skarbu i trzech delegatów z ministerstwa komunikacyi, ministerstwa domen państwowych i urzędu kontroli państwowej.

Trzecią władzą, niedawno temu w życie wprowadzoną, jest departament dla spraw kolejowych, jako organ wykonawczy komitetu taryfowego. Departament ten jest zarazem naczelną władzą dla wszystkich innych ministerstwu skarbu poruczonych spraw kolejowych i wykonywa kontrolę nad ogólnymi i specjalnymi przepisami taryfowymi.

Druga część wymienionych powyżej (patrz poprzedni numer *Postępu*) norm prawnych określa cele państwowej polityki taryfowej i oznacza środki prowadzącego do osiągnięcia tych celów.

Zasada, o którą się opiera reforma, zawarta jest w ustępie drugim ukazu z 8./20. marca 1889 i opiewa następująco:

„Porucza się rządowi kierownictwo „czynności dróg żelaznych pod względem „ustanawiania taryf w celu strzeżenia „interesów ludności, przemysłu, handlu „i skarbu“.

Aby celu tego dopiąć, nadano pomienionemu urzędowi taryfowemu przedewszystkiém prawo zatwierdzania wszelkich taryf i przepisów o należnościach pobocznych (Nebengebühren). Koleje mają obowiązek przedkładać ministrowi wnioski co do wprowadzenia nowych lub zmiany istniejących taryf; wnioski tego rodzaju muszą być poparte statystycznymi wywodami. Rząd chcąc wnioski trutynować ma prawo przejrzeć księgi kolejowe i wszelkie inne zapiski i dokumenta komercyjne.

Oprócz tego negatywnego prawa zatwierdzania przysługują państwowym organom taryfowym prawo pozytywnej ingerencyi, wolno im bowiem według uznania nakazać kolejom wprowadzenie nowych taryf, jeżeli tego wymaga dobro publiczne. Już pomieniony ukaz nie tylko pojedyncze władze rządowe, lecz także inne publiczne instytucye i prawnie

„Statystyczno-ekonomiczne studia o drogach żelaznych w związku z rozwojem ekonomicznym”

przez

Leona Paszkowskiego.

(Ciąg dalszy.)

Według obszaru, licząc ilość dróg żelaznych na każde 100 □ km., ma najwięcej kolei Belgia (15.4 km.) i Saksonia (15.1), następnie Anglia (9.9), Alzacya i Lotaryngia (9.4). Piętnaste miejsce zajmuje Austria (4.5), najmniej zaś kolei przypada po Rosyi europejskiej na Norwegię i Turcyę (0.5).

W stosunku do ludności przypada na 10.000 mieszkańców w Szwecyi 15.6, w Bawaryi 9.7, w Niderlandach 9.6, w Danii 9.1, zaś w Austrii zajmującej w tym szeregu dopiero czternaste miejsce tylko 6.2, a w Węgrzech 6.0 km. dróg żelaznych. Najniekorzyst-

niejszy stosunek wykazuje Rosya, Grecya, Serbia i Turcyja (3.1 — 1.2 km.).

Najciekawszym dla nas krajem w Europie jest według Paszkowskiego Saksonia. Ludny ten kraj, mający 212.000 mieszkańców na 1 km. □, zajmuje po Belgii pierwsze miejsce, a dobrobyt swój zawdzięcza w pierwszym rzędzie szybkiemu wzrostowi swéj sieci kolejowéj. Galicya gdyby chciała dorównać Saksonii, musiałaby swą sieć, wynoszącą z końcem r. 1886 2.295 km., zwiększyć o 9.537 km., t. j. o 515 %.

Porównując Europę ze Stanami Zjednoczonymi północnej Ameryki, przekonujemy się, że w Europie w przeciągu pięciu lat (1882 do 1886) przybyło 28.092 km., zaś w samych Stanach Zjednoczonych 2½ razy tyle, t. j. 58.892 km. Biorąc wszystkie części świata razem, wykluczając Stany Zjednoczone, otrzymujemy cyfrę 59.516 km., a zatem jedno państwo zbudowało prawie tyle dróg żelaznych, ile reszta całego świata.

Wymowne te cyfry tłumaczą należycie szalony rozwój ekonomiczny Stanów Zjednoczonych i ich ciężką dla starego świata konkurencyją. Cała kula ziemiska ma 290.647 km., z czego 76.4 %, t. j. 222.010 km. przypada na same Stany Zjednoczone. Pod względem obszaru mają one trzy razy tyle dróg żelaznych, ile cała Europa; co do ludności zajmują pierwsze miejsce, bo na każde 10.000 mieszkańców mają 39 km. drogi żelaznej.

Jeżeli porównawcze obliczenie takie ma co do stosunku względem obszaru bardzo względną tylko wartość, to tém mniej jeszcze za poprawne uchodzić może, gdy idzie o stosunek do ludności. Bo jakkolwiek ziemia z całą swoją siłą produktywną i ze wszystkimi bogactwami naturalnymi jest warsztatem pracy ludzkiej, a gęsto zaludnione kraje stanowią przykład, do jakiego stopnia skoncentrowana na dany obszar praca ludzka potęguje produktywność przyrodzonych bogactw i coraz

istniejące korporacje, których zadaniem jest popieranie ekonomicznych interesów — upoważnia do przedstawiania państwowym organom taryfowym wniosków co do zmiany istniejących lub wprowadzenia nowych cen przewozowych.

Wnioski takie udziela się kolejom do sprawozdania, a skoro one zgodzą się na nie, natenczas urząd taryfowy zarządza wprowadzenie ich w życie. Jeżeli interesowana kolej remonstruje przeciw wnioskowi, wtedy urząd taryfowy traktuje go regulaminowo i gdy uzna go za uzasadniony, nakazuje stosowną zmianę taryfy nawet wbrew woli zarządu kolejowego.

W dzienniku ministerstwa komunikacji (Nr. 37 z 19. września i 1. października 1889) ogłoszono cesarski ukaz, który opiewa:

„1. Jeżeli która kolej lub który związek reprezentantów dróg żelaznych w terminie przez ministra skarbu wyznaczonym nie przedłoży żadanego przez tegoż ministra projektu taryfowego, albo jeżeli nie ogłosi taryfy, której wprowadzenie zostało nakazane, lub którą zatwierdzono — a minister uzna, że wprowadzenie nowej lub zmiana istniejącej taryfy jest konieczną do osiągnięcia celów w ukazie z 8./20. marca 1889 zawartych (patrz wyżej), to w takim razie departament dla spraw kolejowych jest sam zobowiązany taryfę ustanowić. Po za-
twierdzeniu takiej taryfy przez komitet taryfowy zda o tém sprawę minister skarbu senatowi rządowemu i równocześnie ogłosi należycie taryfę w dzienniku ogłoszeń rządowych.”

„2. Taryfy w ten sposób ustanowione i publikowane zobowiązują dotyczącą kolej żelazną i strony interesowane.”

Dokonana właśnie w Rosji reforma taryf nie jest wyłącznie dziełem ubiegłego roku. Jest ona podobnie jak w Ameryce północnej i Anglii, owocem długoletniej walki między interesami gospodarstwa narodowego, a prywatnymi interesami przedsiębiorstw kolejowych. Już przed dziesiętkiem lat zwołano w Rosji komisję (Barnów), która badała przyczyny złych stosunków rosyjskich dróg żelaznych i dała inicjatywę w roku 1885 do kreowania pierwszej rady kolejowej. Od tego czasu re-

forma taryf rosyjskich stała bez przerwy na porządku dziennym, aż wreszcie w zeszłym roku dokonano jej w sposób energiczny i godny naśladowania.

Cokolwiek by wypadało sądzić o bezwzględny sposób urzeczywistnienia tej reformy, przecież nie da się zaprzeczyć, że skutki jej potężnie a dodatnio wpłyną na rozwój stosunków ekonomicznych w Rosji.

Wobec tego przykładu mimowolnie narzuca się kwestya, czy i w Austrii nie dałyby się usiłowania zdążające do reformy taryfowej w szybsze tempo wprowadzić?

Trzy razy usiłowano już austriackie taryfy oprzeć o nowe ustawiczne podstawy i poruczyć w ten sposób władzy państwowej kierownictwo polityki taryfowej. Każdorazowe jednak usiłowania spełzły na niczem.

Projekt z r. 1868 Plenera, ówczesnego ministra handlu, wniesiony do Rady państwa, zastrzegający supremacyę państwową w sprawach taryfowych, nie doczekał się załatwienia; projekt ten szedł tak daleko, że przyznawał kolejom odszkodowanie za niekorzystne dla nich zmiany taryfowe.

Taki sam los spotkał zabiegi ministra handlu, Chlumeckiego, który w roku 1875 zaprojektował tylko formalne uproszczenie taryf. W roku 1884 poruszono w Radzie państwa po raz trzeci reformę taryfową, lecz dotąd nic w tej sprawie nie zrobiono.

Gdy w Pruszech w roku 1882 na uniwersytetach w Berlinie, Wrocławiu i Bonn zaprowadzono wykłady o głównych gałęziach administracji kolejowej, w szczególności zaś o taryfach, wtedy „Archiwum dla dróg żelaznych”, czasopismo wydawane w pruskim ministerstwie robót publicznych, ogłosiło o potrzebie takich wykładów sprawozdanie, w którym czytamy:

„Popyt produktów, ułatwienie i rozszerzenie zbytu, rozwój wszelkiej produkcji, rozkwit i upadek całych obszarów gospodarczych zawisły od przewozowych cen na kolejach. Ceny te nie powinny ulegać dowolnym zmianom ze strony dróg żelaznych... Państwo ma przed sobą bardzo trudne i pełne odpowiedzialności zadanie, którego rozwiązanie nabiera tym donioślejszego znaczenia, że w miarę wzrostu sieci kolejowej dokonywa się ekono-

miczna reforma o wielkim zakresie. Koleje stanowią pod względem ekonomicznym i strategicznym potężny środek zaczepny i obronny, są zarazem istotną podstawą politycznej potęgi państwa. Rozumna przeto polityka kolejowa stanowi o przyszłości każdego kraju.

Zgodnie z takim rozumowaniem ekonomicznego i państwowego znaczenia dróg żelaznych i ich polityki taryfowej kreowały Niemcy w roku 1873 osobny państwowy urząd kolejowy (Reichseisenbahnamt), który sprawuje naczelną władzę w rzeczach taryf kolejowych, a polityce taryfowej nadaje kierunek. W Austrii zaś nie mamy dotąd analogicznego organu rządowego dla spraw polityki taryfowej. Że doniosłym zadaniem państwowej polityki taryfowej nie może sprostać referent dla ogólnych spraw taryfowych, przydzielony trzeciemu oddziałowi generalnej inspekcji we Wiedniu — tego dowodzić nie potrzeba, zwłaszcza, że referent ten nie ma pod sobą żadnego personelu i jest jedynym urzędnikiem dla spraw taryfowych. Na podstawie powyższego wyводу, w szczególności zaś ze względu na ustawodawstwo północno-amerykańskie, angielskie i rosyjskie, godne uwagi przynajmniej co do tendencji swój w rzeczach polityki taryfowej, uprasza Izba handlowa:

Wysokie ministerstwo raczy wziąć pod rozagę sprawę kreowania osobnego urzędu taryfowego dla Austrii, wyposażonego stosownym zakresem działania i odpowiednią ilością sił urzędniczych, ewentualnie jako poboczny oddział przy generalnej inspekcji kolei austriackich istnieć mającego.

„Przegląd polski” o Paszkowskim.

(Dokończenie.)

Z powodu trudności przewozowych na kolei transwersalnej, konkurencja jej na stałe z koleją Karola Ludwika jest dla kraju szkodliwą; chyba że niezdrową tę konkurencję skończy upaństwowienie tej ostatniej kolei, i przez to przywrócenie naturalnego kierunku

nowe wytwarza bogactwa — to jednak są w tej mierze granice, różne dla różnych działów pracy, że dochodząc do nich przy danej w każdym czasie i w każdym miejscu sumie doświadczeń, wiedzy, udoskonaleń i wynalazków, następować musi z krajów bardzo zaludnionych emigracja, szukająca szerszego i łatwiejszego dla pracy ludzkiej pola.

Lecz mała tylko część krajów europejskich (a już wcale nie Austro-Węgry, w szczególności zaś nie Galicya) jest w tém położeniu, iżby w nich nie było już pola do pracy nie dla ludności istniejącej, lecz daleko większej. Przy należytej energii i przedsiębiorczości znajdzie się prawie wszędzie nowe pole pracy.

Porównanie Stanów Zjednoczonych z Europą daje miarę niezrównanej energii i przedsiębiorczości rasy anglo-saskiej w nowym świecie i dowodzi, że w ogóle Europa, w szczególności zaś niektóre jej kraje pozostały daleko po za Stanami Zjednoczonymi.

Gdyby Rosja europejska przy swych olbrzymich, naturalnych bogactwach postępowała była tak samo, jak Stany Zjednoczone,

byłaby się stała pierwszorzędną, groźną potęgą pod względem produkcji rolniej, a Stany nie byłyby tém, czém są w rzeczywistości. Rosya nadto byłaby tém groźniejszą, że się bezpośrednio z resztą Europy łączy.

Paszkowski zabierając głos w tej kwestyi, nie wiedział jeszcze podówczas o doniosłych reformach w dziedzinie komunikacji dokonanych w Rosji w najświeższym czasie. Terazniejsza polityka kolejowa caratu, oparta na długoletnich gorzkich doświadczeniach własnych i zachodu, jest tego rodzaju, że Rosya w najbliższym czasie pokonać może konkurencję amerykańską i zaleje wszystkie targi europejskie produktami rolnymi. Fakt to niemal nieuchronny, a najbardziej groźny dla Austrii, toteż ostatni czas już do rozumnej i przezornej akcyi na polu polityki komunikacyjnej.

Do r. 1875 Stany Zjednoczone pozostawały w tyle za Europą w budowie dróg żelaznych i dopiero w okresie czasu od 1875 do r. 1881 a więcej jeszcze od 1881 do 1887 bardzo ją wyprzedziły, mimo, że przebyły w tym czasie bardzo ciężką kryzę rolniczą. Stąd da-

tuje się szalony wzrost rolniej konkurencji amerykańskiej. W jednym roku (1886) zbudowały one 14.502 km., zaś w r. 1887 20.482 km. dróg żelaznych. Cyfry te nie potrzebują komentarza — dość wspomnieć, że same Stany w jednym roku budują tyle dróg, ile w Europie przybywa w czterech latach.

W ostatnich latach zatrzymała się produkcja rolna (i eksport) w Stanach pod wpływem niskich cen i własnego stąd przesilenia, jednakże ilość dróg żelaznych już w najbliższej przyszłości zaznaczy się niepomiernym wpływem na tamtejsze stosunki. W Ameryce były bankructwa farmerów na porządku dziennym, bankrutowały też i koleje żelazne; ale w miejsce zbankrutowanych farmerów przychodzą inni, którzy żywy inwentarz i martwe zapasy za byle co nabywając znajdują się w warunkach łatwiejszych niż poprzednicy. Zbankrutowane koleje żelazne przechodzą w ręce nowych towarzystw, które mniejszy mają do oprocentowania kapitał i przy tańszych taryfach mogą istnieć. (C. d. n.)

transportom po linii Karola Ludwika. I tu znowu przedstawienie stosunków kolei transwersalnej jest oparte na sumiennych badaniach, a zawiera wiele trafnych i ważnych spostrzeżeń. Do najdonioślejszych zaliczamy uwagi, odnoszące się do obowiązku samodzielnej polityki kolejowej, bez której musimy być wyprzedzani i spychani przez idące naprzód społeczeństwa. Szkodliwym jest, jak wybornie mówi p. P., samo oglądanie się na państwo opieranie się na grze, wpływach i taktyce politycznej, zamiast powoływania do życia i działania samych czynników społecznych. Sąd autora o stosunkach krajowych jest kulminacyjną częścią jego pracy, témbardziej, że tu najwięcej nowych przychodzi myśli, i to mających nader wielkie praktyczne znaczenie. Do słów jego dodać można, że tylko obudzenie energii na polu ekonomicznym może podnieść ruch na kolejach, dostarczając owoców produkcji krajowej dla transportów, a temsamem przez rozwój ekonomiczny pośrednio poprawia się interes kolei, które znowu wpływać powinny na rozwój produkcji. Panuje tu, jak wszędzie w życiu społecznym, wzajemne oddziaływanie sił, ale jak wszędzie także, objawia się ono na podstawie wewnętrznej, gorliwej, a sumiennej pracy. Gdzie brak ostatniej, gdzie obojętność i martwota, wszystko obraca się w nicość — i koleje nawet istniejące, zbudowane nie przez miejscowe, lecz obce żywioły, mają ruch słaby, mało rosnący, i bez przyczynienia się ludzi nie są w stanie wywołać donioślejszego postępu na polu ekonomicznym.

Ostatni rozdział I. tomu, poświęcony jest upaństwowieniu kolei. Autor wychodzi z przyjętej dziś powszechnie zasady kolei państwowych, chociaż zna powody, przemawiające przeciw upaństwowieniu. Wykazuje on wielkie zyski dla społeczeństwa i państwa z upaństwowienia kolei w Prusiech — podnosi zalety administracji kolei państwowych austriackich. Słowem, znowu oparty na faktach i na poważnym studium, dochodzi do wyników. Bardzo ciekawo przedstawia obraz walki taryfowej pomiędzy Austrią i Węgrami, przyczem wyraża myśl, że sprawy kolejowe winnyby być zaliczone do spraw wspólnych. Z badania stosunków ekonomicznych, możnaby wykazać tę potrzebę wspólności, przede wszystkim w dziedzinie finansów i pokrycia wspólnych wydatków, to może wówczas i wspólność ekonomicznych potrzeb byłaby lepiej zrozumianą. Wracając do upaństwowienia kolei, nie można zaprzeczyć, że każda droga jest instytucją publiczną, taksamo więc i droga żelazna. Ostatnia stanowi jednak nadto i przedsiębiorstwo przewozowe. Ponieważ to przedsiębiorstwo stoi na stanowisku monopolicznem, przeto i ono winno dawać rękojmię uwzględniania interesu publicznego. Oto są podstawy przeciw kolejom prywatnym, które muszą kierować się interesem własnym, a więc mając wyjątkowe położenie, będą zawsze narzucały ogółowi swoje prawa. Przytem doświadczenie wskazuje, że przedsiębiorstwa kolei często bardzo nie umieją zrozumieć nawet prawdziwych podstaw ekonomicznych swego rozwoju, kierując się ciasnym poglądem i płytkim ocenianiem swych własnych finansowych potrzeb. Z drugiej strony, państwo przez posiadanie kolei, nabiera tak wielki wpływ polityczny, że można się zaważać, czy nadanie mu tego znaczenia, nie zwiększy zbyt znacznie jego władzy. Państwo zapatrzone w swój cel powszechny, jak doświadczenie uczy, nieraz militarny, mając wyłączność

kolei, może opuścić drogę starania się o dobro publiczne, a przejąć się w zarządzie sprawami kolei zasadą fiskalizmu i ułożyć taryfy dla przewozu osób i towarów, bez względu na koszt własne, ale w rozmiarze, w którym opłata na kolei przybierze charakter opodatkowania ruchu. Wreszcie dla narodów, nie mających własnego rządu, koleje państwowe, niekiedy jeszcze bardziej, aniżeli prywatne, grożą wynarodowieniem. Są to względy, naszym zdaniem, bardzo poważne, a zaradzić im nie zawsze może skutecznie zarząd kolejowy, a nawet poddanie kolei samorządowi krajowemu. Ostatnia zasada ma także swoje niebezpieczeństwa w ograniczaniu kolei dla lokalnych stosunków. Trzeba więc, o ile sądzimy, nie stawiając jednostajnych zasad, w każdym wypadku badać warunki, jakie w danej chwili zabezpieczyć mogą najlepiej interes publiczny. Nie mogła ująć uwagi autora, będącego tak wytrawnym znawcą spraw kolei, ta potrzeba nasza, miejscowa, obrony publicznego interesu; to też już w liście pisanym do *Postępu*, żąda krajowych instytucyj do pilnowania sprawy publicznej; i z tego stanowiska żąda także uchylecia szkodliwej dla kraju, walki państwa z koleją Karola Ludwika.

Poświęciliśmy dziełu p. P. dłuższą uwagę, ponieważ jestto praca bardzo doniosła i przez sposób swego opracowania i przez rezultaty, do jakich dochodzi. Chcielibyśmy też zachęcić autora do ukończenia jej przez wydanie II. tomu. Mniemamy, że jeśli autor ograniczy się w niem ściśle do spraw kolejowych, pomijając wszelkie, najbardziej ponętne zboczenia na pokrewne szlaki, w takim razie nie każe nam długo czekać na ukończenie dzieła. W następnym zaś tomie ma być szczegółowo rozebrana sprawa taryf, wszędzie na całym świecie będąca nader doniosłą, a w naszych trudnych stosunkach tem ważniejszą, że mamy wiele do czynienia, aby dopędzić inne, przodujące nam narody. Bezstronne a wytrawne jej zbadanie, byłoby połączone z wielką dla kraju korzyścią.

J. K.

Rozmaitości.

† Otton Hausner, poseł na sejm krajowy i do rady państwa, głośny mowca i znakomity mąż stanu, znany również z prac w zakresie kolejowo-ekonomicznym, zmarł 28. lutego b. r. we Lwowie. Bolesna wiadomość o zgonie tego szermierza parlamentarnego odbiła się echem po wszystkich ziemiach Polski i w całej Austrii, gdzie zmarły odgrywał dłuższy czas wybitną rolę.

† W Stryju zmarł Juliusz Kuhn, starszy inżynier kolei państwowej i naczelnik warsztatów. Zmarły cieszył się sympatją w szerokich kołach kolegów i znajomych. Na obrzęd pogrzebowy przybyły deputacje urzędników ze Lwowa, Nowego Sącza i Stanisławowa. Nad mogiłą przemówił inżynier Feliks Blauth, podnosząc w gorących słowach zasługi i cnoty ś. p. Kuhna, który na każdym stanowisku umiał pogodzić trudne obowiązki przełożonego i kolegi.

† We Lwowie zmarł Piotr Aleksiewicz, inżynier kolei państwowej.

* P. Kałmucki, naczelnik stacyi w Suczawie, człowiek powszechnie ceniony i poważany w sferach nietylko kolejowych, lecz i szerszej publiczności,

szczególnie na Bukowinie, stał się przed kilku dniami przedmiotem niegodziwej mistyfikacji, która szerokie koła przyjaciół jego, kolegów i przełożonych oburzyła do żywego. Mistyfikacja ta byłaby w innym wypadku wywołała niezwykłą sensację, lecz na szczęście skierowaną była przeciw mężowi, którego osobiste przymioty i chlubna przeszłość wręcz wykluczają wszelkie domysły lub podejrzenia.

* Komisya dla spraw kolejowych w Izbie posłów Rady państwa powzięła z okazji projektu ustawy o budowie drugiego toru na kolei Karola Ludwika, następującą rezolucję: Wzywa się rząd, aby upaństwowienie kolei Karola Ludwika w ten sposób przygotował, iżby po ukończeniu budowy drugiego toru na szlakach Kraków-Przemyśl i Przemyśl-Lwów wszystkie szlaki przeszły na własność państwa.

* P. Emanuel Gordzewicz, piszący pod pseudonimem „Nelin“, wydał w tych dniach „Humorystyczny poradnik dla kolejarzy“, zawierający ułotne, pełne humoru wierszyki, publikowane już dawniej w naszych pismach humorystycznych. Zbiorowe to wydanie, dedykowane inspektorowi kolei państwowej p. Franciszkowi Hupertowi, odznacza się starannością i doбором utworów, które znamionuje nie tylko oryginalność lecz też nie mała wartość literacka. Z prawdziwym talentem podpatrzył autor najciekawsze, przed okiem przeciętnego widza ukryte strony życia urzędników kolejowych. Gładka i płynna forma wiersza, bogactwo humoru, rzewność i tkliwość autorowi właściwa — oto zalety oryginalnej muzy kolejowej, przebywającej wśród świstu lokomotyw, karmionej potężnymi wrażeniami, jakie następuje tylko nieodłączne towarzystwo spiżowych rumaków, przebiegających po żelaznych pierścieniach Podola. P. Gordzewicz jest jak wiadomo urzędnikiem kolejowym w Kopyczyńcach.

Żałować tylko wypada, że z powodu licznych dla szerszej publiczności wręcz niezrozumiałych wyrażań zawodowych, niejednen wierszyk p. Gordzewicza ujdzie uwadze czytelnika, lecz nie czynimy z tego bynajmniej zarzutu, bo te właśnie wyrażenia, zręcznie i dowcipnie wyzyskane, czynią autora oryginalnym; „Poradnik“ zawiera zresztą również utwory już to posypane sporą dozą dowcipu, już to trzymane w tonie rzewnym, budzące zajęcie i u tych, którzy nie znają tajników życia wśród relsów.

P. Gordzewicz jest nie tylko humorystą, lecz i satyrykiem głębszego poglądu. W kilku wierszach gani z humorem słabe strony służbowych stosunków, zaś we wierszu p. t.: „Pobożne życzenia urzędników kolei państwowej“ zebrał wszystkie postulaty w kraju podnoszone i z niekłamana emfazą woła, że już ostatni czas usunąć anomalie polegającą w tém, iż organizm kolei państwowych ma „cesarsko-królewską głowę, a prywatne nogi“. Jestto przytyk do urzędowego stanowiska urzędników kolei państwowej, którzy służąc państwu, przecież we wielu kierunkach nie są uważani za urzędników państwowych.

Od Administracji.

Z dniem dzisiejszym zniżamy cenę przedpłaty na „Postęp“ z 6 na 4 złr. rocznie. P. T. abonenci, którzy uiszcili prenumeratę za pierwszy kwartał, dopłacają w kwartale drugim po 50 ct.

W celu uregulowania nakładu, upraszamy abonentów zalegających z przedpłatą o wyrównanie rachunków naszych przed 20. marca b. r.

Ces. król. uprzywil.



Fabryka Przędzalń i Tkanin

Wiedeń, Ebergassing, Mitterndorf, Hlinsko, Bradford, Lissone

FILIPA HAAS i SYNÓW

SKŁAD FABRYCZNY: we Lwowie, ulica Jagiellońska L. 1. a)

poleca w obfitym wyborze
MATERIE NA MEBLE t. j. Rypsy, Venetien gładkie i deseniowe, Kretony krepowe, gobelinowe i satynowe.
Aksamity d'Utrecht, Adamaszki, Ałłasy i Plusze jedwabne, Bouretty, Kaszmiry, Gobeliny i Algerieny i t. p.

Dywany salonowe
angielskie, brukselskie i persko-smyrneńskie.
Dywany metrowe do wyścielania pokoi, **Dywaniki** przed i nad łózką. **Serwety, Kapy i Koldry flanelowe** we wszystkich jakościach,

Chodniki z wełny, koku i juty. **Rogózki kokosowe** w dowolnej wielkości. **Firanki** białe oddzielne, jak również **Portiery** w różnych deseniach.
Skórki angorowe kolorowe. **Pledy, Kolderki** podróżne. **Koce** Graefenbergskie do kuracyi wodoleczniczej. **Koce** na konie.

TAPETY

od najprzedniejszych do najtańszych z odpowiedniami suftami.

Najtańsze i najlepsze czysto lniane PŁÓTNA KORCZYŃSKIE.

Plac Marjacki L. 1.

„pod Prządką“
(front hotel George'a).

Płót na koszule i kalesony
w sztukach po 35 metrów
od 11—22 złr.

Płót na prześcieradła bez szwu
od 13—16 złr.

Najcieńsze weby
w wielkim wyborze
od 22 do 40 złr.

Półbielone płót na sienniki i ściěrki
w sztukach i na metry po 36 ct.

Juta i szare Płót podolskie na worki i werety
po 16 ct.

OBRUSY
od Nr. 30. po 85 ct., do Nr. 80. po złr. 2-50 do 10 złr.

Bardzo piękne obrusy Zakardowskie
szamowe po złr. 2-20, indigo niebieskie po złr. 3-50
za sztukę.

SERWETY
białe, szare, szamowe, indigo
od złr. 2-40 do 6— za tuzin.

SERWETKI tuzin 1 złr. 50 ct.

Ręczniki
ze szlakami lub bez, na tuziny i sztuki lub pojedynczo
od 3—7 złr. za tuzin.

Ręczniki zdrowia białe i szare
po 1 złr. 10 ct.

Prócz wywymienionych czysto lnianych wyrobów, posiada Towarzystwo na składzie także bawełniane płócienka krajowe, Zefiry, Cordoné, Pepity, Oxforty, nadto wyroby spółki huculskiej w Kołomyi, jak wstawki, dziobeńki, fartuszki mohajrowe, serwety, bajorki i t. p.

Cenniki
szczegółowe

Fryderyka
we Lwowie,

Pochodnie smolne
do robót nocnych i pochodów
z pochodniami

Z
pierwszej
krajowej
fabryki

Świece woskowe
Masa do zapuszczania
podług

Schubutha
w Ryńku L. 45.

bezpłatnie
i opłacono.

Tylko do dnia 10. Marca!

przyjmuje się prenumeratę na

„GRAŻYNE“

i

„Konrada Wallenroda“

z 12 ilustracyami Jul. Kossaka

i to: w pięciu zeszytach po 75 ct.,
z przesyłką 80 ct., lub na komplet:

tylko 3 złr. 25 ct.

Dnia 1. Marca wyjdzie ostatni zeszyt, poczem
cena zostanie **znacznie podwyższoną!**

KSIĘGARNIA

H. Altenberga

(dawniej Richtera)

WE LWOWIE.

NOWO OTWORZONY MAGAZYN

pod firmą

ANTONI GUDIENS

(dawniej p. Gajewska)

we Lwowie, plac Maryacki L. 8.

(dom ks. Ponińskiego)

poleca w wielkim wyborze

Płót na, stołową Bieliznę, Shirtingi, Chiffony, Barchany, Piki, Oxfordy. Dre-liszki, **BIELIZNĘ MĘSKĄ** t. j. koszule, kalesony, kołnierze, mankiety, chustki do nosa, skarpetki, pończochy i t. d.

SKŁAD KOMISOWY

MATERACÓW i KOŁDER.

Wielki wybór

oryginalnej bielizny wełnianej sy-stemu Prof. Dra Gustawa Jaegera.

☛ Ceny możliwie niskie. ☛

Kto

pragnie nabyć prawdziwie korczyń-
skich, czysto lnianych

Płócien krajowych

niech je zamawia

w „Towarzystwie krajowém dla
handlu i przemysłu“

we Lwowie, plac Marjacki liczba 1.
hotel George'a od frontu

„Pod prządką“.

Towarzystwo zaliczkowe urzędników i sług galicyjskich dróg żelaznych

we Lwowie, ulica Zimorowicza 5a

udziela zaliczek, pobierając 7 od sta i 1% jednorazowo od każdej zaliczki tytułem kosztów administracyjnych.

Od wkładek oszczędności płaci towarzystwo 5½ od sta.

POSTEP

DWUTYGODNIK DLA SPRAW KOLEJOWYCH.

Wychodzi we Lwowie 5. i 20. każdego miesiąca.

Przedpłata wynosi w miejscu i na prowincyi:

rocznie 4 złr. — et. — kwartalnie 1 złr.

Za granicą: 1 złr. 25 et. kwartalnie.

Numer pojedynczy kosztuje 20 centów.

Odpowiedzialny redaktor i wydawca:

Dr. Maryan Ciesielski.

Adres redakcyi i administracyi:

ulica Teatralna I. 4. (Telefonu Nr. 354.)

Ogłoszenia i przedpłatę przyjmuje administracya.

Cena ogłoszeń 20 et. od wiersza w szpalcie lub za jego miejsce.

Reforma taryfy osobowej.

(Dokończenie.)

Węgry z naśladowania godną odwagą dali nam przykład, w jaki sposób skutecznia się reformy w myśl postępu rozwoju dróg żelaznych; zaprowadzili oni bowiem u siebie już przed pół rokiem na przestrzeni około czterech tysięcy kilometrów kolei państwowej zupełnie odmienny system taryfy osobowej, taryfę strefową, której podstawą nie ilość przejechanych kilometrów ale koszt własne świadczeń ekonomicznych. Koszta zaś te nie wzrastają w stosunku do odbytej drogi przez podróżnego, gdyż nawet przy obecnym słabym ruchu osobowym jest dla kolei ze względu na koszt własne, rzeczą prawie obojętną czy osoba wsiadająca we Lwowie do pociągu kolei Karola Ludwika ma być przewieziona do Mszany czy do Gródka. Koszta są niemal te same tak w jednym jak i w drugim wypadku.

W bardzo wielu wypadkach długość drogi nie wpływa zupełnie na koszt świadczeń ekonomicznych, w innych znowu jest bardzo nieznacznym czynnikiem. Kolej ponosi tedy stosunkowo więcej kosztów przy przewożeniu podróżnego na krótkiej przestrzeni, a obliczając ceny jazdy podług taryfy kilometrycznej dziś istniejącej, nie żąda zbyt wielkiej opłaty za podobne jazdy, tembardziej jeżeli weźmiemy na uwagę obecny słaby ruch osobowy. Odmienne się rzecz ma, jeżeli podróżny ma być

przewiezionym na dłuższej przestrzeni; w tym bowiem wypadku ceny jazdy wypadające z obliczenia taryfy kilometrycznej są tak znaczne, że przenoszą dzisiaj nawet przy obecnym ruchu, koszt własne kolei w rażący sposób. Koszta te bowiem, jak udowodnił swego czasu Hertza nie przechodzą przy odpowiednio silnej frekwencji ruchu osobowego kosztów przewozu towarów; a przecież koleje przewożą 100 kilogramów towaru podług najdroższej taryfy przesyłek pospiesznych z Wiednia do Lwowa za cenę 11 złr.

Zasadą przy zestawianiu taryfy osobowej powinna być ta okoliczność, że koszt własne przewozu osoby bardzo nieznacznie zwiększają się z długością drogi odbytej, różnice tedy cen jazdy na przestrzeniach dłuższych i krótszych, powinny być równie nieznaczne. Na tej zasadzie opierają się taryfy strefowe i tym względem zasadniczym kierowali się Węgry zestawiając dziś tam już zaprowadzoną taryfę osobową, która w obecnej swjej formie nie jest jeszcze wprawdzie doskonałym wzorem taryfy strefowej, jest jednak pierwszym krokiem uczynionym w tym kierunku nowym i niewątpliwie w krótkim czasie po zwalczeniu trudności powstających wobec potężnego wzmacniania się ruchu osobowego stanie się wzorem dla krajów przedlitawskich.

Obecna taryfa strefowa w Węgrzech opiera się ściśle na zasadach wyżej wymienionych, i jeżeli nadmieniliśmy, że nie jest ona jeszcze doskonałą, to mieliśmy na myśli okoliczność

tę ważną, że ceny jazdy na dłuższych przestrzeniach są przy obecnym obliczaniu jeszcze za wysokie, co jest poniekąd w sprzeczności z pojęciem wydoskonalonej tej taryfy.

Przy opracowaniu omawianej taryfy obliczano koszt własnych świadczeń nieco wyżej, co właśnie spowodowało jej wadliwość, a zrobiono to dla pewnej ostrożności wynikającej ze względów techniczno-ruchowych, które obecnie jeszcze nie pozwalają nagłego i nadmiernie spotęgowanego wzrostu frekwencji osobowej.

Obecna taryfa państwowych kolei węgierskich obejmuje 14 stref, podług których obliczają należytość jazdy do długości przestrzeni 225 kilometrów. Jestto najdłuższa droga, którą można tam koleją państwową w jednym kierunku odbyć. Pierwsza strefa jest długości 25 klmtr., każda następna 15 klmtr. Cena jazdy za krótkie przestrzenie dwóch do czterech stref jest stosunkowo za każdą strefę znacznie wyższą niż za dłuższe przestrzenie obejmujące więcej stref. W pierwszym wypadku jest ona około 40% tańszą od ceny taryfy kilometrycznej, na dłuższych zaś przestrzeniach maleje ta cena za każdą strefę dalszą w odwrotnym stosunku do oddalenia tej strefy od punktu wyjazdu. Z wprowadzeniem taryfy strefowej zniesiono równocześnie na wszystkich kolejach państwowych w Węgrzech wolną od opłaty wagę pakunkową.

Zaprowadzenia te postępowe przyniosły w Węgrzech bardzo dodatnie rezultaty, zesta-

„Statystyczno-ekonomiczne studia o drogach żelaznych w związku z rozwojem ekonomicznym“

przez

Leona Paszkowskiego.

(Dokończenie.)

Bankructwo dróg żelaznych w Ameryce tém się tłumaczy, że one torując nowe drogi dla produkcji wyprzedzały ją, mylnie więc liczyły na odpowiedni zaraz ruch przewozowy, który dopiero później był możliwy.

Już w roku 1877 miała w Ameryce miejsce pierwsza kryzys kolejowa, połączona z ruchami socyalnymi robotników przy budowie kolei zatrudnionych, i z olbrzymimi ofiarami finansowymi. Rozmiar bankructw amerykańskich dają poznać cyfry z owego głośnego krachu kolejowego, który w r. 1893 wybuchł,

i przetrwał lata 1884 i 1885. W kryzysie tej musiało zawiesić wypłaty 37 towarzystw z kapitałem w akcyach i obligach 3.002.000.000 marek wynoszącym. Likwidacya ich została szybko przeprowadzoną, a niezrażone ogromnymi stratami kapitały w daleko większych jeszcze rozmiarach rzuciły się na nowe przedsiębiorstwa budowy kolei żelaznych.

Nie może ani dla Europy, ani dla naszego biednego kraju za wzór służyć i być podawaną taka droga działania, jako pod względem ekonomicznym wiele przedstawiająca niebezpieczeństw — i to są ujemne strony działania Yankesów. Szalona, awanturnicza energia łączyła się tam z równie szalonym duchem spekulacji. Spekulacya ścigała kapitały, wabione widokami problematycznych zysków, sprowadzała w następstwie przesilenia, i bankructwa, pochłaniała olbrzymie kapitały. Podziwienią jednak w każdym razie godną jest

ta spekulacya, nieraz awanturnicza i zdrożna, podsycana przedsiębiorczość i energia, ta potrzeba czynu, niezmordowana potrzeba coraz szerszego działania, coraz bardziej spotęgowanej pracy. Tam nawet owe ujemne na razie skutki działania wynagradza prędko ta sama niezrażona energia, przedsiębiorczość, praca, wytrwałość, pomysłowość; nawet ciężkie ofiary jakie kapitał ponosi, ciosy, jakie gorączkowa spekulacyą zadaje, prędko tém samem są powetowane, ofiary nie zostają bezużyteczne, to co one stworzyły, przynosi niebawem owoce i kapitał odzyskuje, co poprzednio stracił. Jakże w obec tej potrzeby czynu i działania, tej energii i przedsiębiorczości wygląda nasza bezradność, lekkomyślność, bałamuctwo w sprawach ekonomicznych, nasz brak przedsiębiorczości, energii, inicjatywy?!

Kapitał inwestowany w kolejach żelaznych Stanów Zjednoczonych wynosił z koń-

wienia bowiem statystyczne i kasowe z okresu czasu od 1. Sierpnia do połowy Listopada roku 1888 wykazują, że przewieziono w tym czasie (przed wprowadzeniem strefowej taryfy) półtora miliona podróżnych, podczas kiedy w tym samym odstępie czasu w roku zeszłym przejechało trzy miliony siedm kroć sto tysięcy podróżnych na kolejach tych państwowych. Liczba podróżnych w tym krótkim okresie czasu wzrosła jak nam dowodnie wykazują cyfry o 250 %, wzrost zaś dochodów z tego okresu z jazdy osób jest około sześć kroć sto tysięcy zlr., z przewozu pakunków ośmdziesiąt tysięcy zlr.

Jest tedy rzeczą jasną, że przy spodziewanym wzroście ruchu osobowego dochody się znacznie wzmogą, innowacja ta zbawienna będzie więc niezaprzeczenie potężnym czynnikiem dodatnim w ekonomicznym rozwoju stosunków kolejowych. W dobrze tedy zrozumianym interesie kraju zaprowadza ministerstwo węgierskie coraz to dalej idące reformy taryfy, zdążające konsekwentnie do utrzymania i wydoskonalenia taryfy strefowej i zaopatruje się w tym celu w odpowiednią ilość wozów osobowych i lokomotyw, gdyż przy potęgającym się z dniem każdym ruchem osobowym jest to koniecznością nieodzowną.

Rezultaty wyżej przytoczone a tak niewątpliwie dodatnie przechyliły opinię sfer decydujących Przedlitawii na korzyść zupełnej reformy taryfy osobowej i dziś dzięki temu, jesteśmy w przededniu zaprowadzenia daleko bardziej idących reform taryfy osobowej na kolejach państwowych u nas; dochodzą nas bowiem słuchy, że już z pierwszym Maja br. mają wejść w życie te zupełnie odmienne taryfy osobowe.

Zwalczono głęboko zakorzenione uprzedzenie niektórych wysoko postawionych przeciwników i przekonano ich że stosunki ruchu osobowego w Austrii są znacznie korzystniejszym gruntem dla zaprowadzenia tej reformy, ruch osobowy bowiem jest u nas o wiele silniejszym w normalnych obecnych nawet stosunkach i dorównuje jeszcze dziś spotęgowanemu już ruchowi węgierskiemu. Należy się zatem spodziewać, że w kraju w którym jest o tyle silniejszą, potrzebami różnorodnymi spowodowana frekwencja, z zaprowadzeniem znacznie niższej taryfy osobowej ruch osobowy procentowo jeszcze bardziej się wzmoże niż w Węgrzech. A. W.

Kolej Karola Ludwika.

Donieśliśmy już naszym czytelnikom, że komisya dla spraw kolejowych w izbie posłów rady państwa powzięła rezolucję wzywającą rząd, ażeby poczynił przygotowania celem upaństwowienia kolei Karola Ludwika po ukończeniu budowy drugiego toru na szlaku Lwów-Kraków.

Pod przygotowaniami tymi rozumieć należy wszelkie zarządzenia, które rządowi poczynić wolno z mocy postanowień koncesyjnych, prawa publicznego i tp. Lecz nie mógłby rząd w niejednym kierunku przeprowadzić to wszystko, co ułatwia w wysokim stopniu objęcie zarządu kolei przez państwo, a co wyłącznie zawisło od naczelnego zarządu kolei Karola Ludwika. Na kolejach prywatnych upaństwowionych ongi w Galicyi i w innych prowincjach zrobiono doświadczenie, że zmiana zarządu połączona jest nie tylko z kosztem, ale i z wieloma trudnościami.

Dosyć wspomnieć, że zwykle w takich razach cały system zarządu otrzymuje typ inny; personel dostaje całkiem nowe odmienne od dawniejszych instrukcje, dyrekcyja ruchu, której upaństwowioną kolej przydzielono, musi jak najrychlejsz wprowadzić w życie całkiem nowy organizm i to według norm, nieznanych mu przedtem ani w przybliżeniu, jednym słowem następuje nieodzowne w takich razach wyłączenie wszelkich sił ze szkoda dla samej administracyi. Mimo wszelkiej energii, sprężystości i najrozsudniejszych zarządzeń nie da się w podobnych wypadkach przeprowadzić zmiany bez ofiar ze strony personelu i bez nadludzkich często wysiłków dyrekcyi ruchu, jak to widzieliśmy zresztą sami przy obejmowaniu kolei łupkowskiej i czerniowieckiej.

Pan baron Sochor, któremu widocznie dobrze są znane trudności połączone z objęciem zarządu kolei prywatnej przez państwo, idzie w tej mierze na rękę rządowi i już teraz czyni zarządzenia, których rząd nie mógłby się domagać, bo takowe są rzeczą wewnętrzną administracyi i zależą od dobrej woli centralnego zarządu.

Zbyteczną byłoby rzeczą wykazywać, ileby na tem kolej państwowa zyskała, gdyby obejmując kolej Karola Ludwika znalazła tam system własnej administracyi aż do najdrobniejszych szczegółów. Po odbiorze i oddaniu kas

i inwentarza byłoby objęcie zarządu rzeczą dokonaną.

Dotąd, o ile nam wiadomo, wprowadził pan baron Sochor na wzór urządzeń kolei państwowych, kilka nieznacznych zmian, lecz mamy nadzieję, że pójdzie w tym kierunku dalej, zwłaszcza, że zmiany takie w obecnym stanie rzeczy, nie wymagałyby wielkich ofiar. Pan baron Sochor dowiódł niejednokrotnie tyle życzliwości i dobrej woli wobec interesów państwa że niewątpimy ani na chwilę, iż ułatwi rządowi techniczne, że się tak wyrazimy, objęcie kolei Karola Ludwika.

Jako najbardziej wskazaną rzecz uważamy zaprowadzenie kameralistycznej rachunkowości, której wyuczenie się, jak nas przykłady pouczają, wymaga dłuższego czasu; wypadłoby przynajmniej rozdać personelowi instrukcje na kolei państwowej zobowiązujące i w ten sposób ułatwić zmianę manipulacyi.

Następnie pożądaną byłaby w należytych czasie reorganizacya służby konserwacyi w myśl urządzeń kolei państwowej.

Wreszcie cały system służbowy lwowski dyrekcyi ruchu nastrocza wielkie pole do działania; przeniesienie kontroli dochodów do Lwowa, zastosowanie typów kolei skarbowej do służby sanitarniej itd. zaprowadzenie ewidencji personelu i realności, unormowanie płac niższej służby według form tam praktykowanych itp. oto rzeczy godne uwzględnienia a wprowadzone w życie oddałyby cenną usługę administracyi państwowej.

Dochody austr. węg. kolei w r. 1888 i 1889.

Dochody ruchu z wystkich kolei w Austro-Węgrzech w r. 1889 wynosiły 280,020.864 zlr., w r. 1888 zaś 269,597.180 zlr. Długość całej sieci wzrosła z cyfry 24.707 km. na 25.661, a przeciętny dochód jednego kilometra wynosił tak w r. 1888 jak i 1889 zlr. 10.912.

Z powyższych sum przypada w r. 1889 na jeden kilometr:

kolei północnej (główna sieć) . . .	zlr. 26.923
„ Karola Ludwika (stara sieć) „	19.278
„ czerniowieckiej (Lwów-Czer- niowce	7.892
„ Karola Ludwika (nowa sieć) . „	7.007

cem r. 1885 7.842,500.000 dolarów tj. 37.794 na 1 kilometr; w r. 1886 wydano tam na koleje 445,137.732, a w 1887 r. 774,096.708 dolarów. Dla Europy obliczenie takie jest daleko trudniejsze, bo statystyka jej nie zawsze dostarcza dat dokładnych; według zestawienia lat 1880—1885 przypada 303.122 marek na km., cyfra ta jednak jest o tyle za wysoką, że koleje drugorzędne i lokalne budowano znacznie taniej. Po koniec r. 1886 wydano w Europie 59.970,692.000 marek na 201.053 km. Chociaż koleje amerykańskie na 1 km. kosztowały o połowę mniej niż europejskie, przecież wydano n. p. w r. 1886 w Stanach Zjednoczonych o 290,000.000 marek więcej, a w r. 1887 więcej niż dwa razy tyle, co Europa cała w r. 1886 t. j. więcej o 1,671,000.000 marek.

Inne kraje Ameryki jak Kanada, Brazylia, republika argentyńska, budują ciągle nowe drogi żelazne, zaczęły niebezpieczną dla Europy konkurencją wzrasta z dniem każdym.

Paszkowski porównywa cyfrowo ludność rozmaitych krajów z obszarem tych ostatnich i ich drogami żelaznymi i widzi w jaskrawych cyfrach, co w różnych krajach Ameryki i w Australii tak bardzo mała ludność dokazać potrafi i jak spotęgowaną jest tam działalność ludzka. Zdaje się, że energia i przedsiębiorczość człowieka rosną tam w miarę przestrzeni, jakie ma przed sobą, czego w Europie w krajach mało zaludnionych nie widzimy; klasycznym tego przykładem jest Rosya.

W Europie zasługuje na uwagę Saksonia, po za Europą Stany Zjednoczone. Saksonia dowodzi, co może na ciasnym terytorium ludność liczna, pracowita i wytrwała, a Ameryka jest przykładem, co może bardzo nie-liczna ludność na olbrzymich obszarach, lecz obdarzona szaloną energią.

Przeciwstawiając sobie te dwa wręcz odmienne warunki bytu, widzimy, że ciągłym

rozwojem dróg żelaznych zapewniono tu i tam ustawiczny wzrost dobrobytu.

Nie awanturniczo i spekulacyjnie, lecz spokojnie, rozważnie i wytrwale postępowali Sasi; nie chodziło im o zdobywanie nowych dla pracy obszarów, lecz o zapewnienie warunków dla pracy coraz bardziej spotęgowanej w każdym niemal zakątku ograniczonego terytorium. Nie tylko bowiem owoce produkcyi ludzkiej potrzebują łatwej i taniej możliwości dostania się na właściwe miejsce zbytu, lecz zarazem w różnych gałęziach pracy ludzkiej kosztu produkcyi redukują się przez możliwość taniego sprowadzania surowych lub pomocniczych materiałów, co wszystko daje środki konkurencji z pracą krajów innych, czy to chodzi o zaopatrywanie własnej konsumpcyi, czy o eksport.

kolei czerniowieckiej (Czerniowce-Suczawa)	złr. 6.081
" lokalnej Dolina-Wygoda	" 6.008
" Alberta	" 5.273
póln. wschod. kolei państw.	" 5.161
bukowińskich kolei lokalnych (Czerniowce-Nowosielica)	" 4.079
pierwszej węg. galic. kolei	" 3.617
bukowińskich kolei lokalnych (Hatna-Kimpolung)	" 2.861
kołomyjskich kolei lokalnych	" 2.163
kolei Karola Ludwika (Jarosław-Sokal)	" 2.052
bukowińskich kolei lokalnych (Hliboka-Berhomet z odnogą)	" 1.573
kolei Lwów-Belzec (Tomaszów)	" 1.532
bukowińskich kolei lokalnych (Hadikfalwa-Radowce)	" 862
kolei Karola Ludwika (Dębica-Nadbrzezie)	" 732

Według przybytku kilometrycznych rezultatów w r. 1889 otrzymujemy porównując rok 1888 następujący procent:

Bukowińskie koleje lokalne	45·7
Kolej lwowsko-czerniowiecka (Czerniowce-Suczawa)	28·2
Kolej Lwów-Belzec (Tomaszów)	14·4
Bukowińskie koleje lokalne (Czerniowce-Nowosielica)	14·0
Kolej lwowsko-czerniowiecka (Lwów-Czerniowce)	7·0
Północno-wschodnie koleje państwowe	3·2
Kolej Karola Ludwika (nowa sieć)	2·7
Bukowińskie koleje lokalne (Hliboka-Berhomet z odnogą)	2·5

Według ubytku kilometrycznych rezultatów w r. 1889 otrzymujemy porównując rok 1888 następujący procent:

Kolej Karola Ludwika (Jarosław-Sokal)	2·8
" " (stara sieć)	3·2
Kolej arcyksięcia Alberta	4·6
Kolej lokalna Dolina-Wygoda	15·2
Pierwsza węgiersko-galicyska kolej	15·5
Kolej Karola Ludw. (Dembica-Nadbrzezie)	16·2
Kołomyjskie koleje lokalne	25·4

Powody wzrostu względnie ubytku dochodów są wedle relacji zarządów następujące:

Kolej Karola Ludwika. W grudniu 1839 ruch osobowy i towarowy zmniejszył się z przyczyn naturalnych. W miesiącu tym przewieziono 87.603 podróżnych za 146.614 złr., a towarów 116.832 ton za 549.326 złr. W listopadzie 1889 przewieziono 91.496 podróżnych za 161.511 złr., a towarów 126.059 ton za 580.355 złr.

Wobec tego ubytek w dochodach wynosi w grudniu 1889 kwotę 45.926 złr.

Koleje państwowe. Dochody zachodnich szlaków z całego roku 1888 wzrosły o 1.012.750 złr., a wszystkich kolei w zarządzie państwa będących o 2.516.045 złr. Procent wzrostu dochodów za rok cały od jednego kilometra jest 0·3. Po definitywnem zamknięciu rachunków przedstawiają się te cyfry jeszcze korzystniej, mimo że kilometryczny rezultat transwersalnej kolei czesko-morawskiej jest bardzo nieznaczny. W cyfrach tych jest zawarty dochód przypadający na szlaki kontraktowe (Péagestrecken).

Relacyj z innych kolei dotąd nie mamy.

Rozmaitości.

* W okręgu lwowskiej c. k. dyrekcji ruchu kolei państwowych zaszły w ostatnim czasie następujące zmiany personalne: Zostali przeniesieni: Henryk Schreyer, naczelnik stacji z Borynicz do Villach; Edmund Rehanek do Nowego Sącza; Józef Pfeil, inżynier-adjunkt z Rumunii do Stanisławowa (warsztaty); Antoni Krawczuk z Villach do Czerniowic; Józef Braun z Krakowa do Lwowa (biuro 3); Karol Friede z Nowego Sącza do Lwowa (biuro 1); Hilary Smolnicki z biura 4 we Lwowie do urzędu ruchu tamże; Izak Reininger, inżynier adjunkt z Czerniowic do Lwowa (biuro 2); Benedykt Krzepowski we Lwowie z biura 5 do 6 a; Franciszek Reinisch we Lwowie z biura 6 a do 5; Witold Rachlewicz ze Stanisławowa do Czerniowic (ogrzewalnia); Tadeusz Ilnicki z warsztatów w Stanisławowie do ogrzewalni tamże; Leopold Prochaska z Hrebenowa do Wolicy; Adolf Lipp z Sichowa do Borynicz jako naczelnik stacji; Edmund Kühnbeck z Łużan do Wybranówki; Stanisław Kuncewicz z Wybranówki do Łużan i Salamon Sabath z Sichowa do Hatny.

Przyjęto Leona Czaykiewicza i Marcelęgo Machnowskiego, obu z przeznaczeniem do Stanisławowa.

W obrębie krakowskiej dyrekcji zostali przeniesieni: Kazimierz Okniński z Drohobycza do Gorlic; Józef Janes z Gorlic do Kalwaryi; Kazimierz Latinek z Posady Myr. do Chyrowa; Włodzimierz Dobrowolski z Chyrowa do Posady Myr.; Edward Staromka z Męciny do Podgórze; Stefan Ihołtunik z Chabówki do Drohobycza; Adolf Klein z Kalwaryi do Chabówki; Leopold Döllinger z Now. Zagórza do Ptasek; Ferdynand Biliński z Zagórza do Now. Zagórza; Stanisław Stefczyk z Zagórza do Krakowa; Stanisław Zych z Chyrowa do Zagórza.

† Umarł Józef Szczepański, wermistrz w Nowym Sączu.

Nazwa kolei żelaznej	Dochody wynosiły w roku								Różnica na 1 km. w procentach
	1889				1888				
	za osoby i pakunki	za towary	razem	z tego przypada na 1 km.	za osoby i pakunki	za towary	razem	z tego przypada na 1 km.	
	złotych reńskich				złotych reńskich				
Pierwsza węg. galic. kolej żelazna	159.660	372.101	531.761	3.617	160.829	468.667	629.496	4.282	— 15·5
Kolej arc. Albrechta	278.467	686.529	964.996	5.273	291.792	719.970	1.011.762	5.529	— 4·6
Kolej lwowsko-czerniowiecka Lwów-Czerniowce	652.666	1.446.526	3.099.192	7.892	632.411	1.327.834	1.960.245	7.369	+ 7·1
Kolej lwowsko-czerniowiecka Czerniowce-Suczawa	150.738	396.540	547.278	6.081	155.293	271.778	427.071	4.745	+ 28·2
Bukowińskie koleje lokalne:									
1) Czerniowce-Nowosielica	9.580	116.860	126.440	4.079	9.536	101.355	110.891	3.577	+ 14·0
2) Hadikfalva-Radowce	646	216	862	862	—	—	—	—	—
3) Hatna-Kimpolung	36.500	155.207	191.707	2.861	22.116	68.161	90.277	1.963	+ 45·7
4) Hliboka-Berhomet z odnogą . .	12.380	100.830	113.220	1.573	11.071	99.364	110.435	1.534	+ 2·5
Kolej lokalna Dolina-Wygoda . .	2	48.062	48.064	6.008	169	56.492	56.661	7.083	— 15·2
Kołomyjskie koleje lokalne . . .	11.370	60.025	71.395	2.163	15.998	79.629	95.627	2.898	— 25·4
Kolej Lwów-Belzec (Tomaszów) .	57.772	78.663	136.385	1.532	52.837	66.291	119.128	1.339	+ 14·4
Kolej Karola Ludwika:									
1) stara sieć	1.800.967	4.984.868	6.785.835	19.278	1.667.925	5.345.259	7.013.184	19.924	— 3·2
2) nowa sieć	499.180	1.252.656	1.751.836	7.007	460.881	1.244.533	1.705.414	6.822	+ 2·7
3) Dembica-Nadbrzezie	47.910	30.453	78.363	732	43.950	49.616	93.566	874	— 16·2
4) Jarosław-Sokal	77.525	224.072	301.597	2.052	70.965	239.545	310.510	2.212	— 2·8
Północno-wschodnie koleje państw.	998.876	3.960.543	4.959.419	5.161	963.252	3.842.532	4.805.884	5.001	+ 3·2
Ogólny dochód:									
1) wspólnych austr.-węgier. kolei .	20.461.586	65.216.587	85.678.174	15.618	19.731.441	61.920.691	81.652.132	15.508	+ 0·7
2) austriackich kolei	32.481.352	109.708.233	142.189.585	11.798	30.809.606	105.725.001	136.534.607	11.761	+ 0·3
2) węgierskich kolei	11.550.822	40.602.283	52.153.105	6.420	10.511.334	40.899.107	51.410.441	6.563	— 2·2
Razem . . .	64.493.761	215.527.103	280.020.864	10.912	61.052.381	208.544.799	269.597.180	10.912	+ 0

Ces. król. uprzywil.  Fabryka Przędzalni i Tkanin
Wiedeń, Ebergassing, Mitterndorf, Hlinsko, Bradford, Lissone

FILIPA HAAS i SYNÓW

SKŁAD FABRYCZNY: we Lwowie, ulica Jagiellońska L. 1. a)

poleca w obfitym wyborze
MATERYE NA MEBLE t. j. Rypsy, Venetien gładkie i deseniove, Kretony krepowe, gobelinowe i satynowe.

Aksamity d'Utrecht, Adamaszk, Atłasy i Plusze jedwabne, Bouretty, Kaszmiry, Gobeliny i Algerieny i t. p.

Dywany salonowe

angielskie, brukselskie i persko-smyrneńskie.

Dywany metrowe do wyścielania pokoi, Dywaniki przed i nad łóżka. Serwety, Kapy i Koldry flanelowe we wszystkich jakościach,

Chodniki z wełny, koku i juty. Rogózki kokosowe w dowolnej wielkości. Firanki białe oddzielne, jak również Portiery w różnych desenjach.

Skórki angorowe kolorowe. Pledy. Kolderki podróżne. Kocce Graefenbergskie do kuracji wodoleczniczej. Kocce na konie.

TAPETY

od najprzedniejszych do najtańszych z odpowiedniami sufitami.

Najtańsze i najlepsze
czysto
lniane

PŁÓTNA KORCZYŃSKIE.

Plac Marjacki L. 1.

„pod Prządką“

(front hotel George'a).

Płótna na koszule i kalesony

w sztukach po 35 metrów

od 11—22 złr.

Płótna na prześcieradła bez szwu

od 13—16 złr.

Najcieńsze weby

w wielkim wyborze

od 22 do 40 złr.

Półbielone płótna na sienniki i ściierki

w sztukach i na metry po 36 ct.

Juta i szare Płótno podolskie na worki i werety

po 16 ct.

OBRUSY

od Nr. 30. po 85 ct., do Nr. 80. po złr. 2-50 do 10 złr.

Bardzo piękne obrusy Zakardowskie

szamowe po złr. 2-20, indigo niebieskie po złr. 3-50 za sztukę.

SERWETY

białe, szare, szamowe, indigo

od złr. 2-40 do 6— za tuzin.

SERWETKI tuzin 1 złr. 50 ct.

Ręczniki

ze szlakami lub bez, na tuziny i sztuki lub pojedynczo

od 3—7 złr. za tuzin.

Ręczniki zdrowia białe i szare

po 1 złr. 10 ct.

Prócz wywymienionych czysto lnianych wyrobów, posiada Towarzystwo na składzie także bawełniane płócienna krajowe, Zefiry, Cordoné, Pepity, Oxforty, nadto wyroby spółki huculskiej w Kołomyi, jak wstawki, dziobeńki, fartuszki mohajrowe, serwety, bajorki i t. p.

Cenniki
szczegóło-
we

FRYDERYKA
we Lwowie,

chińskiej

Zupełnie
świeży transport
otrzymał i poleca
Handel

Herbaty

SCHUBERTHA
w Rybku L. 45.

bezpłatnie
i opłacono.

„SMIGUS“

ilustrowane czasopismo humorystyczne

wychodzi rok szósty i cieszy się zasłużonym wzięciem, tak dla prawdziwego humoru trykającego z wierszy i artykułów, jak ze swęj bezstronności i prawdziwie polskiej, postępowej tendencji.

Niezawisłe pisma polskie jako to: „Dziennik Polski“, „Kurier Lwowski“, „Nowa Reforma“, tudzież „Tygodnik ilustrowany“, „Kłosy“ i t. d. wyrażały się zawsze o „SMIGUSIE“ najpochlebniej.

Każdy numer składa się z arkusza druku, dużego formatu i ozdobiony jest kolorowanymi ilustracjami. Ilustratorami są zaszczytnie znani malarze pp. Józef Kruszewski i Bruno Tępa.

Przedpłata na „Smigus“ wynosi

we Lwowie:

kwartalnie 1 złr. — ct.
rocznie 4 „ — „

na prowincyi:

kwartalnie 1 złr. 30 ct.
rocznie 4 „ 80 „

Adres Redakcyi: Lwów, ulica Sykstuska L. 32.

NOWO OTWORZONY MAGAZYN

pod firmą

ANTONI GUDIENS

(dawniej p. Gajewska)

we Lwowie, plac Maryacki L. 8.

(dom ks. Ponińskiego)

poleca w wielkim wyborze

Płótna, stołową Bieliznę, Shirtingi, Chiffony, Barchany, Piki, Oxfordy. Dreliszki, BIELIZNĘ MĘSKĄ t. j. koszule, kalesony, kołnierze, mankiety, chustki do nosa, skarpetki, pończochy i t. d.

SKŁAD KOMISOWY

MATERACÓW i KÓLDER.

Wielki wybór

oryginalnej bielizny wełnianej systemu Prof. Dra Gustawa Jaegera.

☛ Ceny możliwie niskie. ☛

Kto

pragnie nabyć prawdziwie korczyńskich, czysto lnianych

Płócien krajowych

niech je zamawia

w „Towarzystwie krajowem dla handlu i przemysłu“

we Lwowie, plac Marjacki liczba 1.
hotel George'a od frontu

„Pod prządką“.

Towarzystwo zaliczkowe urzędników i służb galicyjskich dróg żelaznych

we Lwowie, ulica Zimorowicza 5a

udziela zaliczek, pobierając 7 od sta i 1% jednorazowo od każdej zaliczki tytułem kosztów administracyjnych.

Od wkładek oszczędności płaci towarzystwo 5½ od sta.

POSTEP

DWUTYGODNIK DLA SPRAW KOLEJOWYCH.

Wychodzi we Lwowie 5. i 20. każdego miesiąca.

Przedpłata wynosi w miejscu i na prowincyi:
rocznie 4 złr. — ct. — kwartalnie 1 złr.

Za granicą: 1 złr. 25 ct. kwartalnie.

Numer pojedynczy kosztuje 20 centów.

Odpowiedzialny redaktor i wydawca:

Dr. Maryan Ciesielski.

Adres redakcyi i administracyi:
ulica Teatralna I. 4. (Telefonu Nr. 354.)

Ogłoszenia i przedpłatę przyjmuje administracya.

Cena ogłoszeń 20 ct. od wiersza w szpalcie
lub za jego miejsce.

Nowe taryfy osobowe na kolejach austriackich.

Na posiedzeniu izby posłów rady państwa dnia 26. marca b. r. wniósł pan minister handlu projekt ustawy zmieniający niektóre postanowienia ustawy o maksymalnych taryfach osobowych z 15. lipca 1877. dz. p. p. nr. 64. Projekt ten mający nową taryfę osobową kolei państwowych rozciągnąć i na koleje prywatne, brzmi mniej więcej następująco:

Artykuł I.

Zmieniając odmienne postanowienia artykułu I. ustęp 3. i 5. oraz artykułu II. ustęp 2. ustawy o maksymalnych taryfach dla przewozu osób na kolejach z dnia 15. lipca 1877. dz. p. p. nr. 64. upoważnia się ministra handlu, izby tym kolejom prywatnym, które na głównych swych szlakach zaprowadzą taryfy osobowe kolei państwowych, mające zobowiązywać od 1. lipca 1890., zezwolił na czas trwania tych taryf na ich szlakach: 1) podwyższyć dodatek do cen jazdy pośpieszonymi pociągami z 20 na 50 % od zwykłej ceny jazdy; 2) cen jazdy mieszanymi pociągami nie obniżać i 3) wolną od opłaty wagę pakunków znieść w zupełności.

W takim wypadku ma minister handlu wprowadzić w życie taryfy i warunki przewozu pakunków, jakoteż pojazdów i żywych zwierząt, oraz inne postanowienia, odnoszące się do przewozu osób według jednolitych zasad, przestrzeganych na kolejach państwowych.

Artykuł II.

Koleje prywatne, które według postanowień koncesyjnych podlegają ustawowej regulacji taryf, mają o ile są kolejami pierwszorzędnymi, w oznaczonym terminie zaprowadzić taryfy i postanowienia kolei państwowych, odnoszące się do przewozu, oznaczone w art. I. Czy koleje lokalne tej kategorii mają przyjąć takie same taryfy, orzeknie minister handlu.

Z innymi kolejami prywatnymi, które co do taryf rządzą się autonomicznie, wejdzie minister handlu w układy, celem zaprowadzenia nowych taryf osobowych i pakunkowych.

Artykuł III.

Postanowienia taryfowe co do przewozu wojska nie ulegają żadnej zmianie.

Artykuł IV.

Wykonanie tej ustawy wchodzącej w życie z dniem ogłoszenia, porucza się ministrowi handlu.

Uzasadnienie

powyższego projektu zawiera ciekawe szczegóły, toteż przytaczamy je w streszczeniu.

Koleje żelazne, mające służyć ogółowi jako środek komunikacyjny wtedy dopiero staną na wysokości swego zadania, kiedy niskimi cenami będą przystępne najszerszym warstwom ludności.

Takie zapatrywanie było myślą przewodnią decydujących sfer, gdy w r. 1882. organizowano zarząd kolei państwowych i wtenczas to znizowano wszystkie taryfy osobowe o 16% przeciętnie. Nowość ta choć pod względem finansowym budziła pewne obawy i wątpliwości, przecież w skutkach okazała się dobrą. Frekwencya bowiem ruchu osobowego wzrastała coraz więcej i to nawet w tych czasach, kiedy dochody z przewozu towarów ubywały; dzięki ruchowi osobowemu ogólny rezultat dochodów nie ucierpiał albo wcale nie, albo tylko nieznacznie.

Taryfy osobowe, zaprowadzone na kolei państwowej, wywarły zarazem pewien skutek i na koleje prywatne, a faktu tego nie można lekceważyć. Jedne z nich przyjęły taryfę państwową dobrowolnie, inne naśladowały kolęj państwową, wydając karty po cenach znizowanych, jak powrotne i t. p. Kolęj północną znie-

„Statystyczno-ekonomiczne studia o drogach żelaznych w związku z rozwojem ekonomicznym“

przez

Leona Paszkowskiego.

(Ciąg dalszy.)

Rozwój dróg żelaznych w Austro-Węgrzech.

Z dniem 1. stycznia 1887. miała Przedlitawia 13.655, zaś Węgry 9.356 klm. dróg żelaznych; na Galicyę przypada w tym czasie 2.294, a na Bukowinę 220 klm. Najgęstsza sieć miały Czechy (4.256), najrzadszą Dalmacya (106). W stosunku do obszaru i ludności przypada jeden kilometr kolei

w Austrii	na 21-97 klm. obszaru i 1.621 głów ludności
„ Węgrzech „	34-41 „ „ 1.682 „ „
„ Galicyi „	34-21 „ „ 2.597 „ „
„ na Bukowinie „	47-48 „ „ 2.597 „ „
w Czechach „	12-20 „ „ 1.306 „ „
„ Dalmacyi „	120-72 „ „ 4.478 „ „

W ciągu roku 1887. przybyło w Austrii 535, w Węgrzech 769 klm., z czego na Galicyę wypada 275 klm.

Oprócz tych dróg są jeszcze drobne gałązki dla prywatnego użytku, łączące główne

szlaki z zakładami przemysłowymi, kopalniami, składami publicznymi, magazynami, tzn. koleje dojazdowe (Schleppbahnen), których Galicya miała 1. stycznia 1886. 34 1/2 klm. w 28 odnogach.

Mając powyższe cyfry wypada bliżej im się przypatrzeć. Naturalną jest rzeczą, że Węgry przy daleko większym bezwzględnym obszarze, a małym zaludnieniu mają w stosunku do obszaru mniej dróg niż Przedlitawia, lecz w stosunku do ludności przedstawiają obraz znakomitej działalności na tém polu. Przy zaludnieniu bowiem 48 mieszkańców na 1 □ klm. (wobec 74 mieszk. w Austrii) mają Węgrzy z końcem r. 1887. więcej kolei niż Austria, ponieważ u nich wypada 1 klm. drogi na 1.554 mieszkańców (w Austrii na 1563). Nadto budują oni coraz więcej dróg, a sięgając do r. 1867. t. j. do epoki, w której rozpoczyna się ich odrębność państwowa, otrzymuje Paszkowski cyfry dowodzące wielkiego w tym względzie postępu u Węgier, które w stosunku zaludnienia wyprzedziły stanowczo Przedlitawię co do budowy nowych kolei.

Węgrzy złożyli w tej mierze tak jak w każdym innym kierunku dowód niepospolitej energii; zdobywszy samoistność polityczną,

zrozumieli ich mężowie stanu, że dla zapewnienia potęgi politycznej, przyszłości narodu i jego dobrobytu, należy rozniecić odpowiednimi środkami postęp ekonomiczny, czego nieodzownym warunkiem był wzrost sieci kolejowej. Nie szczędzono na ten cel ofiar, byle tylko kraj popchnąć naprzód. Ofiary te były i są bardzo wielkie; państwo płaciło i płaci ogromne sumy kolejom żelaznym gwarantowanym, a równocześnie równie jak dawniej łoży bardzo wiele na budowę kolei skarbowych, na ich niedobory, jakoteż na deficyt procentów wypadający między czystym dochodem kolei państwowych, a procentami, które państwo płaci jużto od pożyczek na budowę dróg żelaznych jużto od kapitałów kolei upaństwowionych, których zobowiązania wzięło na się państwo. Lecz zamierzone, choć nie całkiem jeszcze osiągnięte skutki takiej polityki mogą być tylko pomyślne.

Niepodobna wykazać ściśle i systematycznie równoczesny rozwój ekonomiczny Węgier w porównaniu z rozwojem ich kolei żelaznych. Wprawdzie mają Węgrzy odrębną statystykę, lecz materiały jej nie dadzą się użyć do ścisłych zestawień.

wolono do przyjęcia tyrfy państwowej, obowiązującej z dniem 10. stycznia 1885. ustawą o nowej koncesyi z 6. września 1885. dz. p. p. nr. 122.

Z inicjatywy kolei państwowych stała się reforma taryf osobowych przedmiotem dyskusyi w zawodowych sferach, a obniżenie taryf uważano powszechnie jako rzecz bezwzględnie potrzebną. Nadto wzbogaciła się w ostatnim czasie literatura taryfowa pracami Hertzki, Engla i innych.

Przedmiotem krytyki niedogodnych taryf osobowych są braki systemu taryf, ich komplikacja, utrudniona manipulacja, niedostateczna kontrola i t. d.

Według zestawień statystycznych liczba osób uiszczających ceny normalne, jest niezmierną (na kolejach państwowych w r. 1888. tylko 38%) i zmniejsza się ciągle w miarę tego, jak publiczność zaznajamia się więcej z ulgami taryfowymi dla każdego przystępnymi, wobec czego nie można zapoznać potrzeby uproszczenia tej rzeczy, a to w ten sposób, aby normalne ceny jazdy kosztem różnorodnych form ułatwień i ulg, odpowiednio obniżyć. Odpowiada to rezolucyi, wniesionej przez posła Siegmunda w izbie posłów rady państwa dnia 9. kwietnia 1889. z okazji specjalnej debaty nad budżetem i ustawą finansową. Rezolucya ta opiewa:

„Wzywa się c. k. rząd, aby w porozumieniu ze związkiem kolei niemieckich i innych kontynentalnych kolei dążył do zaprowadzenia jednolitej i uproszczonej, choćby strefowej taryfy osobowej...”

Zarząd kolei państwowych postanowił jednak zrobić próbę na mniejszych a więcej uczęszczanych liniach t. j. na lokalnych szlakach wiedeńskich. Wynik próby był nadspodziewanie pomyślny. Później t. j. 1. sierpnia 1889. zaprowadzono na Węgrzech taryfę strefową na wszystkich kolejach, której zasady są następujące: ruch osobowy dzieli się na ruch sąsiedzki i ruch dalszy (Nachbarverkehr und Fernverkehr). Ruch sąsiedzki sięga do

drugiej stacyi od stacyi wyjazdu; ceny jazdy tych dwóch stref są oznaczone bez względu na odległość (10, 15 i 30 ct. dla III., II. i I. klasy pierwszej strefy, zaś 15, 22 i 40 ct. dla III., II. i I. klasy drugiej strefy). Ruch na większe odległości obejmuje 14 stref, z których pierwsza sięga o 25 klm. od stacyi wyjazdu, a każda następna o 15 klm. W strefie 12. i 13. wzrasta odległość w każdej o 25 klm., zaś strefa 14. obejmuje odległości większe niż 225 klm.

Ceny 1. strefy w ruchu dalszym wynoszą za III., II. i I. klasę: przy zwykłych pociągach 25, 40 i 50 ct., zaś przy pośpiesznych 30, 50 i 60 ct.

Obliczając cenę jednostkową, otrzymamy na jeden kilometr za zwykły pociąg 2.08, 3.33 i 4.16 ct., a za pośpieszny 2.50, 4.17 i 5.00 ct.

Ceny stref 2—12 włącznie wzrastają każda o cenę pierwszej strefy; w 12. i 13. strefie wynosi dodatek za pierwszą i trzecią klasę podwójną cenę pierwszej strefy, za drugą zaś klasę pociągów zwykłych pojedynczą a pośpiesznych 1 1/4-krotną. W ten sposób dla strefy 14. wynosi cena jazdy zwykłym pociągiem 4, 5.80 i 8 złr. a pośpiesznym 4.80, 7 i 9.60 złr. za III., II. i I. klasę.

Wobec tego jednostkowa należność drugiej strefy 1.51, 2.22 i 3.03 ct. od kilometra wzrasta stopniowo aż do 14. strefy t. j. do odległości 226 klm.; ponieważ tu jest już granica, więc odległość dalsza nie wpływa na cenę. Zachodzi tu jednak pewne ograniczenie, ponieważ wszystkie ruty via Peszt tamże są przerwane, od Pesztu bowiem rozpoczyna się na nowo liczenie od pierwszej strefy. W niektórych relacjach nie uwzględnia węgierska taryfa strefowa faktycznej odległości i dopuszcza korzystne wyjątki.

System strefowy rozciągnięto na Węgrzech także na taryfę pakunkową; dla przewozu pakunków są trzy strefy: od 1—55, od 56—100 i wyżej 100 klm. Dla każdej strefy zawiera taryfa stałą należność obliczaną według wagi

pakunku. Należność wynosi stosownie do wagi w pierwszej strefie 0.25, 0.50 i 1 złr.; w drugiej strefie 0.50, 1.0 i 2.0 złr., zaś w trzeciej 1.0, 2.0 i 4.0 złr.

Zaprowadzenie taryfy strefowej na Węgrzech dało powód do reformy taryf w Przedlitawii; niskie ceny kart węgierskich robią konkurencyą austriackim kolejom i można się spodziewać, że ruch osobowy będzie się zwracał ku Węgrom. Dla Węgier mają one znaczenie ekonomiczne i społeczno-polityczne, czego także domaga się ogół u nas przez usta swych zastępców, licznych korporacyj i t. d. Tak n. p. powzięła rada kolei państwowych w jesieni w r. 1889. na wniosek dra Russa uchwałę wezwania generalnej dyrekcyi, ażeby w jak najkrótszym czasie dokonała reformy w tym względzie. Również kilka izb handlowo-przemysłowych i rady miejskie we Wiedniu, Pradze i Czerniowcach upominały się o strefową taryfę dla Przedlitawii; wreszcie 7. lutego 1890. w izbie posłów rady państwa, poseł Proskowetz interpelował rząd w tej sprawie.

Wobec tych zgodnych co do samego przedmiotu enuncyacyj i wobec pomyślnych rezultatów dokonanej próby na lokalnych szlakach wiedeńskich, polecono generalnej dyrekcyi kolei państwowych ukończenie badań w tej mierze czynionych. Zarząd kolei państwowych dokonawszy prac swych odnośnych nabral przekonania, że należy trzymać się tylko systemu taksy, według ilości kilometrów obliczanej. Przy obliczaniu ceny jednostkowej nie przekroczono dotychczasowej ceny kart powrotnych, abonamentowych i t. d.

Uwzględniając zupełne zniesienie wolnej wagi pakunku i jednostkową cenę czwartej klasy na kolejach pruskich, wynoszącą 2 feniki przyjęto jeden cent od klm. jako jednostkę, co oczywiście jest znacznem obniżeniem dotychczasowej taryfy.

Jednostka od osoby i klm. wynosi:

- 1 ct. za III.,
- 2 ct. za II., a
- 3 ct. za I. klasę.

Biorąc stosunek wywozu i przewozu w powyższym okresie czasu napotykamy na trudność porównania; jakkolwiek bowiem Węgry są w związku cłowym z Austrią, a wykazy przewozu i wywozu całej monarchii obejmują je także, to przecie od samego początku ery dualizmu zaprowadzili sobie Węgrzy własną statystykę, obejmującą import i eksport Węgier zarówno z zagranicą jak z Przedlitawią; miało to dla nich doniosłość już dlatego, że ich przywóz z Przedlitawii i wywóz do Przedlitawii kilkakrotnie przewyższa import z zagranicy i eksport za granicę. Jednak dopiero od lat kilku statystyka ich prowadzona jest w odpowiedni sposób. Ustawa z roku 1881. zorganizowała ją i przepisała dla niej reguły, a to na podstawie blankietów deklaracyjnych wypełnianych przez nadawców i odbiorców tak, że z nich powziąć można było ilość, jakość i wartość towaru.

Paszkowski dowodzi następnie cyframi, że w latach 1874—1886. bilans handlowy węgierski eksportu i importu poprawił się w przybliżeniu o 90 milionów złr. rocznie, a to przez powiększenie eksportu o wartość 102 milionów złr. Wartość wywozu mimo znacznego spadku cen podniosła się o 32%; taki wzrost produkcji i wywozu był wynikiem rozwoju dróg żelaznych i sprawił zarazem, że zredukowane przez to koszta transportu równoważyły w zna-

cznej części spadek na targach światowych cen eksportowanych z Węgier produktów, jak również obniżały wydatek na jednostkę towarów importowanych.

Następują cyfry porównawcze eksportu i inne, z których wysnuwa Paszkowski wniosek, że własny przemysł węgierski bardzo się podźwignąć musiał, jeżeli przywóz jest nieznaczny, chociaż potrzeby konsumpcyi i społeczeństwa obejmujące także potrzeby dróg żelaznych wzmogły się bardzo znacznie. Przemysł węgierski rozwinął się bardzo, a mając na oku wzrastającą sieć kolejową, przekonywamy się, że inwestycje na koleje czynione dawały zatrudnienie krajowym fabrykom szyn, maszyn, wagonów i t. p. i nie pociągały już za sobą wielkiego przywozu.

Że w niektórych grupach przemysłu węgierskiego (żelazo, wyroby z żelaza i t. d.) zmniejsza się od r. 1882. import; zdaje się to być skutkiem niezmiernie ważnej ustawy z r. 1881., przyznającej wielkie przywileje węgierskim zakładom przemysłowym wszelkiego rodzaju. Od tego to czasu w przeciągu ostatnich lat kilku rozwijają się tam nie tylko gałęzie istniejącego już zaś konkurencyą austriacką tłumionego przemysłu, ale także powstają nowe gałęzie przemysłu. Ustawa rzeczona przyznaje:

1. Fabrykom wyrabiającym artykuły dotąd na Węgrzech nie wyrabiane,

2. Istniejącym lub nowopowstającym fabrykom, które wyrabiają artykuły w ustawie samej wymienione w 49 kategoriach obejmujących wszelkie możliwe kierunki przemysłu

zupełne uwolnienie od podatków i należności po koniec r. 1895. A mianowicie przyznaje ustawa (oprócz uwolnienia od podatku domowego, przyznanego inną ustawą z roku 1870.):

a) uwolnienie od podatku zarobkowego z dodatkami gminnymi, od opłat handlowych i przemysłowych oraz od ogólnego dodatku dochodowego od podatków;

b) uwolnienie od należności z tytułu nabycia i przepisania tytułu własności gruntu pod fabrykę, a jeżeli przedsiębiorstwo fabryczne jest towarzystwem akcyjnym, to również od stempli i należności skarbowych od akcyj i wszelkich, ukonstytuowania towarzystwa dotyczących kontraktów i dokumentów.

Takimi przywilejami uposażony przemysł węgierski, a nadto taryfami kolejowymi faworyzowany przez tamtejsze koleje skarbowe, ma znacznie ułatwioną konkurencyę z fabrykami austriackimi i dźwigać się może niepomiernie.

C. d. n.

Za pociągi pospieszne obliczono od każdej ceny jazdy o 50% więcej; między pociągami osobowymi a mieszanymi nie ma co do cen żadnej różnicy.

Porównując powyższe ceny z dawniejszymi otrzymamy dla pociągów zwykłych 50, 33 i 36%, zaś dla pospiesznych 40, 25 i 20% różnicy w cenie na korzyść podróżujących.

Nadzwyczajne to obniżenie, dotychczasowej taryfy idzie w parze z uproszczeniem manipulacji kas osobowych; dla pociągu pospiesznego n. p. wydawać będzie kasa półtora karty zwykłej. Zestawienie stref mieści w sobie zarazem zmniejszenie ilości relacji, od każdej zaś stacji rozpoczyna się liczenie stref, a więc odmiennie niż we Węgrzech, gdzie strefy ściąga się zawsze do jednego punktu środkowego; zachodzi tu jeszcze i ta istotna różnica, że jednostkowe ceny obliczane według odległości mają zastosowanie do wszystkich stref.

Przy zestawieniu stref miano wzgląd na ruch sąsiedzki; pierwsza odległość 50 klm. wynosząca, dzieli się na 5 równych stref po 10 klm., odległość dalszych 50 klm. składa się z dwóch stref po 15 i jednej o 20 klm. Odległości wyżej 100 klm. dzielą się na strefy po 50 klm., tak że 26. strefa dosięga tysiąca kilometrów. Za jazdę do stacji albo przestanku położonych w środku jakiejś strefy płaci się całą należność strefową, jednakże będą możliwe wyjątki na korzyść ruchu sąsiedzkiego dla stacji i przestanków leżących blisko większych miast lub ognisk ruchu handlowego, przemysłowego i t. p.

Równocześnie pomyślano o rewizji przepisów odnoszących się do przewozu pakunków. Wolna waga, nieznana wcale w południowych Niemczech, spotyka się w literaturze z ostrą krytyką; uważają ją powszechnie za przeszkodę racjonalnego rozwoju ruchu osobowego i za ulgę na rzecz osób najmniej jej potrzebujących. I w samej rzeczy drogie taryfy osobowe uzasadnione są ułatwieniem przewozu pakunków. Po kupiecku tę rzecz biorąc, to znaczy szukając za świadczenie świadczenia wzajemnego, powinno się od wagi pakunku obliczać stosowny dodatek do ceny jazdy, co jednak obecnie albo wcale nie, albo tylko częściowo się dzieje i to bez jakiegokolwiek względu na zachodzące okoliczności.

Różnorakie nadużycia wolnej wagi przy pakunkach, jakoteż wielkie ilości wożonych pakunków ze sobą, a z tem połączone trudności manipulacyjne przy oddawaniu ich do przewozu, obudziły niechęć do przyznawania wolnej wagi, nie tylko w kołach kolejowych, lecz także i u podróżnych samych. Zebrane spostrzeżenia prowadzą do propozycji zupełnego zniesienia wolnej wagi i do pobierania za przewóz pakunków takse normalną, t. j. 0.2 centa za 10 kilogramów całej wagi i 1 kilometr.

Finansową doniosłość reformy taryfowej, projektowanej przez zarząd kolei skarbowych, poddano jak najdokładniejszemu i wszechstronnemu badaniu, i chociaż w tym kierunku absolutnie pewny wynik przepowiedzieć się nie da, to przecież można z wielkiem prawdopodobieństwem się spodziewać, że wynikająca obniżka dochodów najprzód przez wzmocnienie się frekwencji osób, a powtóre przez zniesienie wolnej wagi wkrótce się wyrówna.

Należy także uwzględnić, że zamierzona reforma taryf już z ogólnego punktu widzenia jednakowego uwzględniania różnych części kraju, — na kolej skarbową się nie ograniczy,

lecz owszem, że się rozszerzy przez wpływ państwa także i na koleje prywatne.

Nie ulega wątpliwości, że na liniach konkurencyjnych reforma taryf kolei państwowych stanowczy wpływ wywrze. Prócz tego można także pewne zachęcające działanie tej reformy na koleje prywatne przypuścić, skoro ona na kolejach skarbowych raz wejdzie w życie.

Za dalej idącym wpływem na koleje prywatne przemawia i ta okoliczność, że jednolitość taryf jest wielkiej wagi dla wszystkich, jakoteż, że wielka ilość towarzystw kolejowych ustawą albo koncesją jest zobowiązana, poddać swe postanowienia taryfowe regulacji ustawodawczej.

Na razie jednak sprzeciwiają się przyjęciu taryf c. k. kolei państwowych przez koleje prywatne, niektóre postanowienia ustawy z 15. lipca 1887 (D. U. P. Nr. 64), oznaczającej taryfy maksymalne dla przewozu osób kolejami. Są to te postanowienia rzeczonyj ustawy, które ograniczają dodatek do maksymalnej stopy za przewóz pociągami pospiesznymi na 20%, — które oznaczają zniżkę za przewóz pociągami mieszanymi również na 20%, i które przyznają za każdy bilet cały 25, a za każdą połówkę biletu 12 klg. wolnej wagi przy pakunkach.

Do usunięcia tych przeszkód dąży właśnie obecny projekt ustawy.

Według artykułu I. tegoż projektu, ma być minister umocowany tym kolejom prywatnym, któreby na swych głównych liniach nowe taryfy osobowe c. k. kolei państwowych zaprowadziły, na czas pobierania tych zniżonych taryf zezwolić:

1. dodatek do ceny za przewóz pociągami pospiesznymi podwyższyć na 50%;
2. zniżkę ceny przy pociągach mieszanych znieść, i
3. wolną wagę przy pakunkach skasować.

W takim razie miałyby być i dodatkowe postanowienia do przewozu osób, pakunków, powozów i żywych zwierząt w interesie jednolitości przez ministra handlu do tychże postanowień przy kolejach państwowych zastosowane.

Artykuł II. projektu powiada, że te koleje prywatne, które są obowiązane poddać się regulacji taryf, — są także obowiązane do przyjęcia nowej taryfy c. k. kolei państwowych, i będących z nią w związku postanowień przewozowych.

Ze względu atoli na to, że koleje lokalne takiej zniżki opłaty przewozowej by nie wytrzymały, ma się obowiązek zaprowadzenia nowych taryf tylko na linie główne, lub jako główne urządzone — rozciągać.

Czas wprowadzenia w życie taryf kolei państwowej na kolejach prywatnych, o których mowa, musiałby jednak być pozostawiony ministrowi handlu do oznaczenia, gdyż należałoby w poprzód zbierać doświadczenia, nimby się wprowadziło tak doniosłą reformę taryfową, któraby na dochody państwowe, zwłaszcza wobec gwarantowanych linii, mogła zostać nie bez wpływu.

Uwzględnić trzeba też i to, że koleje prywatne nie są zaopatrzone w środki przewozowe w takiej ilości, ażeby ewentualnie wzmocnionemu ruchowi osobowemu od razu podolać, i że fabryki wagonów nie mogłyby równocześnie z wielu stron napływającym zamówieniom w krótkim czasie zadosyć uczynić.

W najlepszym zatem razie będzie można dopiero w następnych latach wprowadzać nową

taryfę na kolejach prywatnych, i to nie od razu na wszystkich.

Minister handlu ma również oznaczyć, czy koleje lokalne, o ile ich taryfy podlegają regulacji ustawodawczej, mają być do przyjęcia nowych taryf zawezwane.

Dla wprowadzenia reformy taryf na kolejach prywatnych, których postanowienia taryfowe regulacji ustawodawczej nie podlegają, zostaje tylko droga ugody otwartą.

Rozmaitości.

* W obrębie c. k. kolei państwowych w Galicyi zostali przeniesieni: Hipolit Berger z Bolechowa do Kopyczyniec; Henryk Machalski, starszy inżynier, ze Stanisławowa do Lwowa; Stanisław Baczyński z Czortkowa do Bukaczowca; Franciszek Śliwiński z Czortkowa do Buczacza; Tytus Nowak z Bukaczowca do Czortkowa; Jan Dżosan z Hliboki do Czerniowca; Tadeusz Słomka z Tyśmienicy do Hliboki na posadę naczelnika stacji; Stanisław Kurz z Buczacza do Tyśmienicy na posadę naczelnika stacji; Wojciech Goliński ze Stanisławowa do Stryja; Edmund Mikiewicz ze Lwowa do Stanisławowa; Emanuel Gordziewicz z Kopyczyniec do Czortkowa; Emil Sługocki z Krechowca do Niżniowa; Tadeusz Królicki z Niżniowa do Kołomyi; Wincenty Zatoński z Krakowa do Lwowa; Władysław Deszkiewicz z Krakowa do Stanisławowa; Roman Cyps ze Stryja do Krakowa i Rafał Czarnożyński ze Stanisławowa do Zwardonia.

* Rada nadzorcza Towarzystwa zaliczkowego urzędników i sług galicyjskich dróg żelaznych we Lwowie, uchwaliła na ostatnim swém posiedzeniu przedstawić zgromadzeniu walnemu, które wkrótce już zwołanem będzie, kilka wniosków co do zmiany statutów towarzystwa. W radzie nadzorczej podniesiono jeszcze dawniej projekt zmiany statutów w tym kierunku, iżby porękę członków z nieograniczonej zmienić na ograniczoną; z powodu jednak pewnej decyzji najwyższego trybunału zaniechano tej myśli, albowiem taka zmiana statutów wymagałaby rozwiązania i zlikwidowania istniejącego towarzystwa, a założenia nowego z ograniczoną poręką. Najwyższy trybunał orzekł zasadniczo, że rodzaj poręki członków towarzystw zarobkowych i gospodarczych stanowi istotne znamię ich organizacji, że przeto zmiana w tym względzie *ipso facto* spowoduje rozwiązanie towarzystwa i konieczność likwidacji. Nadto zachodzą w takich wypadkach doniosłe kwestye formalnej natury, nie dające się pominąć wobec interesów wierzycieli towarzystwa.

Następnie wydelegowała rada nadzorcza pana Kerekjartę, dyrektora towarzystwa jako swego zastępcę na zjazd delegatów towarzystw zarobkowych i gospodarczych, który odbył się we Lwowie 29. marca b. r.

Obok pomniejszych spraw załatwiono wniosek dyrekcji co do wyboru komisji rewizyjnej, do której weszli trzej członkowie rady nadzorczej: Adolf Römer, Feliks Truszkowski i dr. Maryan Ciesielski jako sprawozdawca.

* Po świętach na porządku dziennym izby posłów rady państwa postawioną będzie reforma taryf osobowych na kolejach austriackich. Sprawozdanie imieniem komisji dla spraw ekonomicznych ma objąć poseł dr. Leon Biliński.

Od Administracji.

Czas odnowić przedpłatę, która wynosi 1 złr. kwartalnie! Nowi abonenci otrzymają i poprzednie numera.

Ces. król. uprzywil.  Fabryka Przędzalń i Tkanin
Wiedeń, Ebergassing, Mitterndorf, Hlinsko, Bradford, Lissone

FILIPA HAAS i SYNÓW

SKŁAD FABRYCZNY: we Lwowie, ulica Jagiellońska L. 1. a)

poleca w obfitym wyborze
MATERYE NA MEBLE t. j. Rypsy, Venetien gładkie i deseniowe, Kretony krepowe, gobelinowe i satynowe.
Aksamity d'Utrecht, Adamaszk, Atłasy i Plusze jedwabne, Bouretty, Kaszmiry, Gobeliny i Algerieny i t. p.

Dywany salonowe
angielskie, brukselskie i persko-smyrneńskie.
Dywany metrowe do wyścielania pokoi, Dywaniki przed i nad łóżka. Serwety, Kapy i Kołdry flanelowe we wszystkich jakościach,

Chodniki z welny, koku i juty. Rogózki kokosowe w dowolnej wielkości. Firanki białe oddzielne, jak również Portiery w różnych deseniach.
Skórki angorowe kolorowe. Pledy. Kolderki podróżne. Kocce Graefenbergskie do kuracji wodoleczniczej. Kocce na konie.
TAPETY
od najprzedniejszych do najtańszych z odpowiednimi sufitami.

Najtańsze i najlepsze
czysto
lniane
PLÓTNA KORCZYŃSKIE.

Plac Marjacki L. 1.

„pod Prządką“
(front hotel George'a).

Plót na koszule i kalessony
w sztukach po 35 metrów
od 11—22 złr.

Plót na prześcieradła bez szwu
od 13—16 złr.

Najcieńsze weby
w wielkim wyborze
od 22 do 40 złr.

Półbielone plót na sienniki i ściěrki
w sztukach i na metry po 36 ct.

Juta i szare Plót podolskie na worki i werety
po 16 ct.

OBRUSY
od Nr. 30. po 85 ct., do Nr. 80. po złr. 2-50 do 10 złr.

Bardzo piękne obrusy Zakardowskie
szamowe po złr. 2-20, indigo niebieskie po złr. 3-50 za sztukę.

SERWETY
białe, szare, szamowe, indigo
od złr. 2-40 do 6— za tuzin.

SERWETKI tuzin 1 złr. 50 ct.

Ręczniki
ze szlakami lub bez, na tuziny i sztuki lub pojedynczo
od 3—7 złr. za tuzin.

Ręczniki zdrowia białe i szare
po 1 złr. 10 ct.

Prócz wywymienionych czysto lnianych wyrobów, posiada Towarzystwo na składzie także bawełniane płócienka krajowe, Zefiry, Cordoné, Pepity, Oxfordy, nadto wyroby spółki huculskiej w Kołomyi, jak wstawki, dziobeńki, fartuszki mohajrowe, serwety, bajorki i t. p.

Fryderyka
we Lwowie,
Cenniki szczegółowe
Pochodnie smolne
do robót nocnych i pochodów
z pochodniami
Z
pierwszej
krajowej
fabryki
Schwabha
w Ryńku L. 45.
Świece woskowe
Masa do zapuszczania
podłóg
bezpłatnie
i opłacono.

„SMIGUS“

illustrowane czasopismo humorystyczne

wychodzi rok szósty i cieszy się zasłużonym wzięciem, tak dla prawdziwego humoru trykającego z wierszy i artykułów, jak ze swęj bezstronności i prawdziwie polskiej, postępowej tendencji.

Niezawisłe pisma polskie jako to: „Dziennik Polski“, „Kurier Lwowski“, „Nowa Reforma“, tudzież „Tygodnik ilustrowany“, „Kłosy“ i t. d. wyrażały się zawsze o „SMIGUSIE“ najpochlebniej.

Każdy numer składa się z arkusza druku, dużego formatu i ozdobiony jest kolorowanymi ilustracjami. Ilustratorami są zaszczytnie znani malarze pp. Józef Kruszewski i Bruno Tępa.

Przedpłata na „Śmigus“ wynosi
we Lwowie:

kwartalnie 1 złr. — ct.
rocznie 4 „ — „

na prowincyi:

kwartalnie 1 złr. 30 ct.
rocznie 4 „ 80 „

Adres Redakcyi: Lwów, ulica Sykstuska L. 32.

NOWO OTWORZONY MAGAZYN

pod firmą

ANTONI GUDIENS

(dawniej p. Gajewska)

we Lwowie, plac Maryacki L. 8.

(dom ks. Ponińskiego)

poleca w wielkim wyborze

Plót na, stołową Bieliznę, Shirtingi, Chiffony, Barchany, Piki, Oxfordy, Dreszki, BIELIZNĘ MĘSKĄ t. j. koszule, kalessony, kołnierze, mankiety, chustki do nosa, skarpetki, pńczochy i t. d.

SKŁAD KOMISOWY

MATERACÓW i KOŁDER.

Wielki wybór

oryginalnej bielizny wełnianej systemu Prof. Dra Gustawa Jaegera.

☛ Ceny możliwie niskie. ☛

Kto

pragnie nabyć prawdziwie korezyńskich, czysto lnianych

Płócien krajowych

niech je zamawia

w „Towarzystwie krajowém dla handlu i przemysłu“

we Lwowie, plac Marjacki liczba 1.
hotel George'a od frontu

„Pod prządką“.

GALIC. BANK KREDYTOWY

począwszy od dnia 1. Lutego 1890 wydaje

4% ASYGNATY KASOWE

z 30-dniowem wypowiedzeniem

3¹/₂% ASYGNATY KASOWE

z 8-dniowem wypowiedzeniem,

wszystkie zaś znajdujące się w obiegu 4¹/₂% Asygnaty kasowe z 90-dniowem wypowiedzeniem oprocentowane będą począwszy od dnia 1. Maja 1890 po 4% z 30-dniowym terminem wypowiedzenia.

Przedruku nie płacimy.

Dyrekcya.

POSTEP

DWUTYGODNIK DLA SPRAW KOLEJOWYCH.

Wychodzi we Lwowie 5. i 20. każdego miesiąca.

Przedpłata wynosi w miejscu i na prowincyi:

rocznie 4 złr. — et. — kwartalnie 1 złr.

Za granicą: 1 złr. 25 et. kwartalnie.

Numer pojedynczy kosztuje 20 centów.

Odpowiedzialny redaktor i wydawca:

Dr. Maryan Ciesielski.

Adres redakcyi i administracyi:

ulica Teatralna I. 4. (Telefonu Nr. 354.)

Ogłoszenia i przedpłatę przyjmuje administracya.

Cena ogłoszeń 20 et. od wiersza w szpalcie lub za jego miejsce.

Z bieżącej chwili.

W okręgu wyborczym Stryj-Drohobycz-Sambor ubiega się o osierocony po ś. p. Hausnerze mandat do izby posłów rady państwa dr. Gustaw Ruszkowski, profesor tutejszego uniwersytetu, członek rady miejskiej, mąż rozległej wiedzy i uczony, znany i ceniony nie tylko w kraju lecz i zagranicą, a to dla prac swych w dziedzinie prawa międzynarodowego. Szanowny kandydat ma wszelkie szanse za sobą, toteż nie ulega wątpliwości, że wejdzie w szeregi naszej delegacyi jeden z tych ludzi, którzy z wielką godnością reprezentują odłam narodu polskiego w austriackim parlamencie.

W mowie kandydackiej poruszył dr. Roszkowski sprawę języka polskiego jako urzędowego na kolejach galicyjskich i decentralizacyi zarządu. Ta część jego wiary politycznej nastęrcza nam sposobność do kilku uwag w tym względzie.

Kiedy w r. 1884. organizowano zarząd kolei państwowych, podniosły się w radzie państwa poważne a decydujące głosy, aby zatrzymać system administracyi, praktykowany na kolejach prywatnych. Na czém ten system polega, wiadomo powszechnie, my zaś z naszej strony zaznaczamy tylko znany powszechnie fakt, że jeżeli centralizm ganiony i potępiany oficjalnie, piętnowany przez

rzządzającą większość parlamentarną jako chorobliwy objaw polityczny w Austrii, wzmógł się kiedykolwiek, to najbardziej w czasie rządów pod hasłem autonomii. Owóż delegacya nasza, należąca do rządzącego stronnictwa, bezwiednie, parta jakąś tajemną niemiecko-dziejową koniecznością wcale skutecznie pracowała nad utrwaleniem systemu, który jak się zdawało w r. 1879. upadł sromotnie bez nadziei restauracyi. Ale cóż na to poradzić, jeżeli my sami jesteśmy najniebezpieczniejszymi dla Polaków Niemcami.

Błądziliśmy i błądzimy, lecz czas ocknąć się i wejść na właściwą drogę. Zatrzymanie systemu kolei prywatnych miało między innymi i ten skutek, że językiem urzędowym pozostała niemieczyzna, czemu się całkiem nie dziwimy; wszak nierozumiano, że punkt ciężkości systemu kolei prywatnych polega w tém, iż naczelne władze kolejowe w kraju są tylko organem wykonawczym bez jakiegokolwiek zakresu samoistnego działania, że zatem o każdej sprawie decyduje centralny zarząd we Wiedniu, nie posiadający urzędników znających język polski. Nie jakieś względy politycznej natury zalecały język niemiecki, ale raczej istotne znamię administracyi towarzystw kolejowych. Uznanie języka polskiego za urzędowy byłoby tedy ogromnie wpłynęło na samą organizację, choćby tylko dla tych formalnych względów.

Dr. Roszkowski zrobił nam nadzieję, że doloży wszelkich starań w omawianym kierunku. A nadarzy się ku temu chwila bardzo sposobna, kiedy rząd obejmie kolęj Karola Ludwika i będzie zmuszony zarząd kolei państwowych zreorganizować.

My musimy mieć tu w kraju centralny zarząd dróg żelaznych podlegający bezpośrednio ministrowi czy to handlu, czy komunikacyi, zarząd wyposażony jak najdalej idącym zakresem samoistnego działania, a wtenczas owe względy polityczne co do języka będą zupełnie obojętne tam... wyżej.

W tych mniej więcej słowach zamknął dr. Roszkowski jeden z ustępów swego wyznania obywatelskiego.

Reforma taryfy osobowej.

W poprzednim numerze podaliśmy rządowy projekt reformy taryfy osobowej, który zaledwie opublikowany, wywołał w prasie krytykę dość niekorzystną. Nie mamy zamiaru bronić projektu jest on bowiem znakomity, a w jednym względzie lepszy od strefowej taryfy węgierskiej; sądzymy mimo tego, że projektowana reforma, zanim przejdzie przez parla-

„Statystyczno-ekonomiczne studia o drogach żelaznych w związku z rozwojem ekonomicznym“

przez

Leona Paszkowskiego.

Rozwój dróg żelaznych w Austro-Węgrzech.

(Ciąg dalszy.)

Rozwój ekonomiczny Austrii i Węgier od r. 1868. szedł równolegle ze wzrostem dróg żelaznych. O ile ofiary i nakłady na koleje odbiły się na finansowych stosunkach monarchii, wynika z porównania długów państwowych w rozmaitych czasach. Od roku 1868. po koniec 1885. miała Austrija 471,223.654, Węgry 1.147,119.302 złr. długów. W cyfrze pierwszej nie mieści się jednak 80-ciomilionowa pożyczka banku austro-węgierskiego, nie pochodząca z pomienionej epoki, lecz z czasów dawniejszych; stanowiła ona wprowadzie dług wspólny

Austro-Węgier, lecz w czasie ugody z Węgrami w r. 1867, przeoczono ją przy spisaniu inwentarza wspólnych pasywów, wskutek czego długu tego nie chcieli uznać Węgrzy za wspólny; dług ten wstawiono tedy w księgę długów Przedlitawii.

Nie trzeba dowodzić, że długi te są bardzo ciężkie; wszak w r. 1888. Przedlitawia około 45, Żalitawia około 80 milionów złr. wydały na procenta i amortyzację.

Mimo że Węgry w znacznie wyższym stopniu obciążły swój kredyt państwowy, przecież majątek ich państwowy wykazuje znaczne aktywa nawet po wykreśleniu zaliczek wypłacanych kolejom prywatnym z tytułu gwarancyi dochodów. Zaliczki takie wstawia skarb niewłaściwie w aktywa, jakkolwiek doświadczenie aż nadto dobrze poucza, że zaliczki te nigdy się nie wracają; wykreśla się je z aktywów dopiero wtedy, gdy jest „pewność“, że się nie wrócą t. j. gdy daną kolej obejmuje w zarząd państwo.

Wydatek roczny Węgier na długi wynosi bez indemnizacyi (1837.) 21.75%, w Austrii tylko 6.7% całego budżetu wydatków.

Paszkowski wykazuje trudności zestawienia majątku państwowego i inwestycy na koleje; porównanie z długami tylko jest częściowo możliwe. Aktywa węgierskie w kolejach państwowych wynosiły po koniec r. 1885. kwotę 467.6 milionów, austriackie zaś około 215 milionów. Cyfry te pouczają nas jak wysokim jest dług państwowy węgierski w stosunku do austriackiego, a dysproporcya ta pozostaje równie rażąca nawet potrącając od jednego i drugiego wartość kolei państwowych. Na dług węgierski jednak składały się również inne inwestycje i inne czynniki, a niewątpliwie także wadliwa gospodarka finansowa. Że mimo a raczej z powodu właśnie tych ofiar Węgry ekonomicznie się wzmogły, niema kwestyi, choć często administracya ich finansowa dawała powód do słusznej krytyki. Przy tej sposobności powiada Paszkowski, że gospo-

ment, dozna daleko idących zmian, którymi drobne braki projektu zostaną wyrównane.

Ministerstwo handlu wnosząc projekt ustawy i taryfy chciało oczywiście poddać nową taryfę krytyce ciała ustawodawczego; inaczej bowiem trudno sobie wytłumaczyć, dla czego projekt dostał się do rady państwa. Gdyby chodziło o zniesienie lub stosowną zmianę ustawy o maksymalnych taryfach osobowych (z r. 1877.) to mógł rząd wnieść projekt do ustawy przyznającej ministrowi handlu prawo dyktowania taryf osobowych kolejom, o ile koncesye ich nie zawierają odmiennych postanowień. W takim razie byłby mógł rząd przeprowadzić reformę bez współudziału legislatury, a raczej bez jej opinii w tych rzeczach. Rozumie się, że co do samej taryfy krytyka parlamentu nie zobowiązuje jeszcze rządu do niczego, chociaż trudno znowu pomyśleć sobie wprowadzenie projektowanej ustawy bez reformy taryfowej.

Naszym zdaniem projekt ustawy, która przecież nie wkłada na kolej państwową obowiązku wprowadzenia „strefowo-centowej“ taryfy, powinien zawierać postanowienie, że koleje prywatne mogą dodatek do cen jazdy pośpiesznymi pociągami podwyższyć i wolną wagę pakunkową za zezwoleniem ministra wtenczas znieść, jeżeli przyjmą osobową taryfę kolei skarbowych, skonstruowaną na takich a takich zasadach. Pomyślmy sobie bowiem taki może niemożliwy wypadek, że parlament ustawę uchwali w dosłownym jej brzmieniu, a kolej państwowa reformy taryf nie przeprowadzi tak, jak w motywach projektu powiedziano.

Czyby wtenczas mógł minister handlu pozwolić którejś kolei prywatnej na zmiany taryfowe w ustawie przewidziane?

Tyle co do samej ustawy.

Co do taryfy, to nie jest ona „taryfą strefową“, ponieważ ceny nie maleją w stosunku wzrastania odległości — nie jest też „taryfą krajcarową“ (Ein Kreuzer Zonen-Tarif) bo nie jeden krajcar jest taksą zasadniczą, tylko ilość zmienna.

Ilość stref jest nieograniczona. Począwszy od odległości 100 klm. wzrasta każda następująca strefa o 50 klm., z czego dla niektórych relacji zwłaszcza III. klasy wynikają dość niekorzystne różnice. Tak n. p. za 100 klm.

III. klasy wypada 1 złr. zaś za 101 klm. téjże klasy 1 złr. 50 ct. Dalszych przykładów nie podajemy, ponieważ łatwo je sobie z projektu wysnuć.

Jeżeli ilość stref ma być już nieograniczoną, w takim razie lepiej byłoby może stopniowanie odległości złagodzić, zwłaszcza w dalszych strefach; zamiast 50 klm. wypadaloby n. p. 25 klm. przyjmując jako jednostkową odległość strefową i to z tym dodatkiem, że nie jeden kilometr stanowi o wliczenie jakiejś relacji do strefy wyższej, tylko więcej niż połowa jednostkowej odległości strefowej ($\frac{25}{2} = 12\frac{1}{2}$ a dla uproszczenia 13). Według projektu dzieląc strefa obejmuje relacje o odległości 101 do 150 klm. Dzieląc tę strefę na dwie osobne strefy otrzymamy odległości 101 do 125 i 126 do 150 klm.; owoż według naszego obliczenia cena za strefę 126—150 klm. wynasiłaby 1 złr. 50 ct. wtedy tylko, gdyby faktyczna odległość miała na mniej 126 + 13 klm.; przy odległości choćby tylko o 1 klm. mniejszej wypadłaby cena jazdy III. klasy na 1 złr. 26 ct.

Pomijając już niestosunkowe podwyższenie taryfy dla pociągów pośpiesznych, musimy zauważyć, że zniesienie wolnej wagi przy pakunkach absorbuje zniżkę ceny jazdy w sposób uderzający. Podróżny jadący ze Stryja do Chyrowa (101 klm.) III. klasą i mający pakunek 25-kilogramowy płaci obecnie za bilet 2 złr. 10 ct., a za pakunek 7 ct., razem 2 złr. 17 ct. Według projektowanej taryfy zapłaci za bilet 1 złr. 50 ct., a za pakunek 61 ct. + 7 (recepis) + 5 (stempel) czyli razem 2 złr. 23 ct. a zatem relacja ta podrożeje. Gdyby wolną wagę pakunku pozostawiono, a zarazem strefy, jak powyżej przedstawiliśmy, podzielono na mniejsze, to podróż III. klasą razem z pakunkiem ze Stryja do Chyrowa kosztowałaby tylko 1 złr. 7 ct. t. j. mniej o 1 złr. 10 ct. Takie obniżenie ceny miałyby donieść wartość.

Co do wolnej wagi pakunku, to wszelkie ograniczenie w tym względzie wydaje się nam jako zaporą ruchu osobowego; byłibyśmy raczej zatem, aby wolną wagę do 50 klg. podwyższyć, a z drugiej strony jak najściślej oznaczyć, jakie przedmioty odpowiadają pojęciu pakunku. W zwykłym wyrażeniu rozumiemy pod pakunkiem to wszystko, czego podróżny może potrzebować i używać w podróży, a więc

przy karności i energicznym poparciu ze strony społeczeństwa, wreszcie przy zupełnym zaufaniu do mężów stanu, którzy wielkie cele wytknęli. Nie lękali się też Węgrzy nowych ciężarów, oceniając należycie wzrastającą siłę podatkową i bogactwo kraju. Wybory do sejmu w r. 1887., które dały rządowi ogromną większość, odbyły się, jak wiadomo, pod hasłem z jednej strony oszczędności (lecz nie kosztem zadań państwowych) z drugiej podatków w celu uchylenia deficytów, umocnienia kredytu państwowego i ulżenia ciężaru długów.

Paszkowski omawia z właściwą mu ścisłością i siłą argumentacji działalność banku austro-węgierskiego (1872—1887), instytucje kredytowe przed i załitawskie, ruch kapitalistów ku Austro-Węgrom, kwestyą waluty austriackiej i przechodzi wreszcie do Galicji. Następny fejteton obejmuje tedy najciekawszą dla nas część dzieła, „opracowaną nadzwyczaj starannie i umiejętnie.“ (C. d. n.)

samowar, kołyska, fotel dla chorego, próbki towarów, narzędzie podróżującego rzemieślnika, suknie i t. p. Ponieważ jednak organom kolejowym trudno jest w każdym danym wypadku stwierdzić, czy to lub owo jest pakunkiem w powyższem rozumieniu, więc ściśłem określeniem tego pojęcia możnaby nadużyciom wolnej wagi zapobiedz. Zresztą dałby się tu obmyśleć inny sposób, ale to nie należy do rzeczy.

W każdym razie projekt omawiany należy uważać jako znaczny krok naprzód; *mutatis mutandis* da się zeń zrobić znakomita taryfa, które swemu inicjatorowi chlubę, a państwu przyniesie niepomierne korzyści ekonomiczne i fiskalne.

Z literatury.

Zamykając szereg artykułów poświęconych ocenie znakomitego dzieła Leona Paszkowskiego o kolejach, przytaczamy jeszcze krytykę, którą podało czasopismo warszawskie „Prawda“:

Zapewne nikt nie odmówi słuszności p. Leonowi Paszkowskiemu, narzekającemu we wstępie świeżo ogłoszonego dzieła swego na ubóstwo naszej literatury ekonomicznej. Ostatnia książka, którą zaliczyć można do cennych na tém polu prac, „Nędza Galicji“ Szczepanowskiego, miarą wiedzy ściślej mierzoną być nie mogła; była ona raczej kazaniem narodowem na temat ekonomiczny. Z uznaniem więc powitać należy pojawienie się dwóch dzieł ekonomiczno-statystycznych o charakterze ściśle umietynym, opartym na badaniach źródłowych. Autorowie ich żyją w Wiedniu, a książka p. Paszkowskiego w tém też mieście wydana została. Obszerne to studium, którego tom pierwszy, ogłoszony obecnie, liczy przeszło czterysta stron, poświęcone jest sprawie kolei żelaznych i zamierza, według autora, wyświetlić stan kolejnictwa naszego oraz potrzeby kraju, na szerokiej podstawie teoretycznej i praktycznej — porównawczej. Autor rozpoczyna swą pracę wyjaśnieniem przyczyn, które spowodowały niesłychany wzrost bogactw powszechnych w drugiej połowie naszego stulecia. Zalicza do nich przewrót w stosunkach komunikacyjnych przez drogi żelazne i żeglugę parową, dalej coraz większe zastosowanie pary w przemyśle, wynalazki i udoskonalenia techniczne, wreszcie niezmierny rozwój kredytu i zamianę kapitałów dawniej nieczynnych, na fundusze czynne. O skutkach ekonomicznego tego rozwoju dwie główne istnieją opinie: podczas gdy jedni w obec ułatwionej komunikacji i skosmopolityzowania kapitałów widzą rodzącą się erę solidarności ekonomicznej świata, a w dzisiejszej wojnie cłowej upatrują chwilową tylko reakcję, inni sądzą, że szalone współzawodnictwo produkcyjne słabszych z silniejszymi rosnać będzie coraz bardziej i że nie gospodarstwo kosmopolityczne, ale autonomia taryf będzie hasłem przyszłości. Paszkowski przystaje do zwolenników cel ochronnych, a przeciwnikom zarzuca ten głównie błąd, iż przypuszczają oni równą u narodów cywilizowanych zdolność, energię i sumę warunków ekonomicznych. Tymczasem jak w przyszłości jednostki słabsze potrzebują opieki, tak w świecie narody słabsze ubezpieczać się muszą odpowiednimi środkami. Jeżeli zaś rozwój ekonomiczny w ogóle nie zwiastuje jeszcze ery gospodarstwa kosmopolitycznego, to jednemu

darka finansowa austriacka zawsze była lepszą od węgierskiej, a obecnie nawet przeciwnicy muszą ją uważać za znakomitą. Wiadomo n. p. w jak wielkich rozmiarach przekraczano węgierskie preliminarze budżetowe, jak chronicznie wydatki były wyższe od przyzwolonych, a dochody pozostawały w tyle za preliminarzem. Stąd powstawały nieraz ogromne deficyty. Inaczej gospodaruje nasz obecny minister skarbu, wykazuje bowiem większe dochody, a mniejsze deficyty niż preliminarzował. Lecz u Węgier mimo błędów i braków w administracji skarbowej górował zawsze w wydatkach państwowych zdrowy kierunek i rozumny cel ofiar. Kierunek ten i cel okupił wszelkie błędy finansowe i osiągnął znakomite skutki. Tisza ma w tym względzie wielką zasługę.

Taka atoli działalność państwa w kierunku rozwoju ekonomicznego, wymagająca wielkiego obciążenia kraju, możliwą była tylko przy wielkiej ofiarności społeczeństwa, przy jasnym rozumieniu potrzeb i warunków tego rozwoju, przy głębokiej wierze we własne siły,

z czynników powodujących go przypisać należy działanie dobroczynne, bez względu na granice miejsca i narodowości — jest nim kapitał ruchomy. Autor usiłuje wykazać na podstawie obfitego materiału, że kapitały obce, idąc z krajów ekonomicznie rozwiniętych do biedniejszych, same ulegają wprawdzie понięcie wyższej stopy procentowej, atoli owym krajom biedniejszym o wiele większe przynoszą korzyści, aniżeli własnym. Wzmagają one tam produkcję, obniżają kosztą jej, potęgują siły konsumcyjne, a ostatecznie powodują wytworzenie się zasobów miejscowych. Czego dokazać można przez rozumne używanie obcych kapitałów, dowiodły Stany Zjednoczone Ameryki, Włochy i Węgry. Co więcej, kapitał obcy, szukając największych dla siebie korzyści, szkodzi pośrednio własnemu krajowi, oddając przysługi jego przeciwnikowi ekonomicznemu. Galicya, której stosunki Paszkowski głównie uwzględnia, nie wierzy w własny rozwój ekonomiczny i pozwala obcym kapitałom gospodarować u siebie na własną ich korzyść. Prowadzi ona gospodarstwo zaściankowe, bez programu, bez informacji porównawczych. Odnosi się to zwłaszcza do sprawy dróg żelaznych. Autor wykazuje, że koleje są niejako ekonomicznym barometrem krajów. Do niedawna stan ich w Galicyi był opłakany. Budowano koleje wyłącznie z inicjatywy prywatnej i za kapitały prywatne, przeważnie obce. W skutek wysokich taryf ruch transportowy był bardzo słaby, a państwo, które dawało poręczenie, ponosić musiało wielkie wydatki. W obęć tego i kapitały obce przestały spływać do Galicyi, gdyż nie widziały w niej zysku. Było to więc błędne koło: nie mogły powstawać nowe koleje dlatego, że dawne nie procentowały, istniejące zaś procentować nie mogły dlatego, że do kilku arterij głównych nie przybywała odżywcza sieć dróg bocznych. Nie rozumiano krajowego znaczenia kolei. Dopiero kiedy od r. 1848 państwo ze względów strategicznych zaczęło przeprowadzać nowe linie, ożywia się ruch na drogach żelaznych, a z nim postępuje rozwój ekonomiczny. Dziś państwo nowych dróg budować już nie będzie, ani stowarzyszeniom prywatnym gwarancyi dawać nie zechce. Powszechne jest mniemanie, że Galicya dość ma dróg żelaznych. Inne kraje tymczasem, posiadając kilka razy więcej, niż ona kolei, pracują usilnie nad rozszerzeniem sieci kolejowej, rozumieją bowiem znaczenie jej dla postępu ekonomicznego. Galicya nie dba o statystykę handlową, a własną prowadzi tak lichy, iż niepodobna stwierdzić dokładnie bilansu jej przywozu i wywozu. To też o przyczynach nędzy galicyjskiej najmylniejsze istnieją poglądy i błędne doradzane są środki. Zaludnienie jej bynajmniej jeszcze nie jest tak gęstem, iżby emigracya była potrzebną. Potrzeba tylko stworzyć nowe pola pracy, a zdziałać to może energiczna, programowa, zbiorowa czynność ekonomiczna. Do takiej akcyi wzywa Paszkowski, wykazując niesłychane korzyści, jakie Galicya odniosła z rozszerzeniem sieci kolejowej. Już sama różnica obniżonych opłat transportowych wynosi miliony. Nie rachując korzyści pośrednich, zyskuje Galicya wskutek tysiąca kilometrów nowych dróg żelaznych bezpośrednio 15—30 milionów złr. Należy więc dążyć usilnie do powiększenia liczby tych dróg, przestrzegając zasady państwowości kolei. Tu rozpoczyna się drugi dział studjum p. Paszkowskiego, w którym autor wykazuje zbawienność upaństwowienia kolei. Z ogólnego

rzutu oka na stan państw nowoczesnych wynika, że podczas gdy w pierwszej połowie stulecia naszego przeważała dążność do najszerzego wyzwalania działalności jednostkowej, połączona z walką przeciw ciasnej biurokracyi, a uwieńczona uzyskaniem konstytucyi — to w drugiej połowie, w ramach nowych, działalność państwa znowu zaczyna się rozszerzać, sięgając do takich nawet zakresów, których dawniej wcale nie dotykała. Ze wszech stron stawiają mu coraz nowe żądania. Wiara w użyteczną działalność jednostek i stowarzyszeń osłabła, ponad wszystko stawiają dziś bezpośrednią działalność lub interwencję państwa. Tu p. Paszkowski ukazuje straszliwe widmo „jakiegoś państwa socyalnego“ i przeżegnawszy się, konstatuje, że zadania państwa dzisiejszego, obejmując zakresy najrozmaitsze, głównie jednak rozszerzyły się na polu ekonomicznym. Znamieniem cywilizacyi naszego stulecia jest właśnie postęp ekonomiczny i stąd jak z jednej strony państwo bardziej zajmować się musi ekonomicznymi interesami społeczeństw, tak z drugiej dla obrony ich musiało niesłychanie rozwinąć organizację wojskową. Chodzi tu tylko o trafne oznaczenie funkcji, które państwu na tém polu przyznać należy. Z natury rzeczy przestrzegać ono powinno tego, co jest powszechnym interesem ekonomicznym. Nie przechylając się ani na stronę tych, którzy przypisują znaczenie wyłącznie działalności indywidualnej, chcą zepchnąć państwo ze stanowiska zajmowanego w sferze ekonomicznej, ani nie słuchając żądań zwolenników urzędowego regulowania produkcji, idzie ono dziś drogą pośrednią. Są pewne usługi, z natury swej posiadające charakter publiczny, których wykonawanie przez stowarzyszenia prywatne pociąga za sobą starcia ich interesów z interesem powszechnym. Takie to ogólne usługi pomocnicze pełni dzisiaj państwo, nie w interesie fiskalnym, lecz w ekonomicznym. Mniejsze organizmy społeczne zakładają banki krajowe lub gminne, urządzają składy publiczne, własne wodociągi itp.: państwo zaś obejmuje koleje, łączące terytoria krajów. P. Paszkowski, jako gorliwy zwolennik upaństwowienia dróg żelaznych, dowodzi, że jest to system korzystniejszy zarówno dla społeczeństwa, jak dla finansów państwa. Mimo znacznie niższych taryf, koleje państwowe procentują znacznie lepiej, aniżeli prywatne; przykładem są tu Niemcy. Wielkie organizmy administracyjne funkcjonują znacznie lepiej, skoro wcielone są do administracyi państwowej, aniżeli pozostające w rękach prywatnych. Kiedy państwo poręczyło dochód, zarządcy drogi mniej dbają o zyski przedsiębiorstwa. W organizacyi kolei państwowych przeciwnie, los każdego urzędnika zależy wprost od państwa, to też usiłowania jego dążą do osiągnięcia najkorzystniejszych w każdym kierunku rezultatów. Ze względów strategicznych upaństwowienie kolei jest najdzielniejszym środkiem przyspieszenia mobilizacyi i prowiantowania. Powody ekonomiczne zaś, przemawiające za systemem kolei państwowych, tkwią w sprawie taryf. Przy zupełnym przewrocie warunków produkcji, handlu i współzawodnictwa, jaki sprowadziły drogi żelazne, kosztą transportowe odgrywają pierwszorzędną rolę na polu wytwarzania i spożywania w obrębie handlu zamiennego. Jakie korzyści materialne przynoszą koleje państwowe ogółowi, tego dowodzą znów Niemcy, które najlepiej zrozumiały ekonomiczną doniosłość dróg żelaznych.

Staraliśmy się podać w streszczeniu powyższém myśli przewodnie dzieła p. Paszkowskiego; atoli raz jeszcze zaznaczamy, że nawet ci, którzy z poglądami społecznymi autora zgodzić się nie mogą, znajdą w tej pracy obok obfitego materiału porównawczego, liczne trafne spostrzeżenia i uwagi człowieka fachowego i obywatela z szerszym widnokregiem umysłowym.

Rozmaitości.

* P. Władysław Struszkiewicz, poseł na sejm krajowy i do rady państwa, ceniony powszechnie znawca stosunków kolejowo-ekonomicznych, ma wejść już w najbliższym czasie w skład rady zawiadowczej kolei północnej. Wybór ten uważać należy jako bardzo szczęśliwy, albowiem szanowny poseł na nowem tém stanowisku będzie miał tém więcej sposobności oddawać krajowi i nadal znakomite usługi.

* Urzędowa „Gazeta lwowska“ otrzymała wiadomość z Wiednia, że robotnicy kolei północnej i północno-zachodniej, jakoteż budnicy tej ostatniej żądają redukcji służby dzienniej do 8 godzin, podwyższenia płac o 50%, wypoczynku niedzielnego i święcenia 1. maja, zwanego świętem robotniczem.

* Za inicjatywą ministerstwa handlu przyznały urzędnikom państwowym niektóre koleje prywatne, między tymi kolój Karola Ludwika, pięćdziesięcioprocentowy opust z cen jazdy, w razie zaś przeniesienia taki sam opust i dla członków rodziny jak niemniej 50% obniżkę z ceny przewozu ruchomości. Wszelkie więc legitymacye urzędowe wydawane do podróży kolejami państwowymi są ważne i na kolój Karola Ludwika.

* Komitet kolei włoskiej *strade ferrate del mediterraneo* wyznaczył kwotę 706.000 lirów na polepszenie płac personau; skorzysta z tego bardzo poważna ilość ludzi, bo 6.280 funkcjonaryuszy. Nadto kreowano kilka nowych posad z łączną płacą 44.000 lirów.

* Dziennik rozporządzeń ministerstwa handlu z 10. kwietnia br. ogłasza ustawę o budowie drugiego toru na kolei Karola Ludwika, według której państwo dopłacać będzie przez lat 67 począwszy od 1. stycznia b. r. po 862.290 złr. 20 ct. w. a. rocznie w celu oprocentowania i umorzenia obligów pierwszeństwa w kwocie nominalnej 20 milionów złr. w. a. w srebrze, przez towarzystwo akcyjne téjże kolei wydanych.

* Według rozporządzenia generalnej inspekcji z 22. marca b. r. urzędnicy, pełniący służbę ruchu, wysyłając pociąg do krzyżowania lub wyprzedzania (Vorfahren) mają zapowiadać stacyi telegraficznie ilość osi i lokomotyw pociągu. Ma to na celu uchylenie wypadków na jednotorowych szlakach, gdzie długość torów stacyjnych jest mniejsza, gdzie zatem nadjeżdżający pociąg nie może się łatwo pomieścić w obrębie t. z. policajsztoków.

* W chwili zamknięcia numeru wybór dra Roszkowskiego na posła do rady państwa jest faktem dokonany.

Od Administracyi.

P. T. Abonentów zalegających z przedpłatą za drugi kwartał upraszamy o wyrównanie rachunków w jak najkrótszym czasie, bo od tego zależeć będzie dalszy regularny odbiór pisma naszego.

Przedpłata kwartalna wynosi 1 złr.; nowo przybywający abonenci otrzymają wszystkie poprzednie numery. Adres Administracyi mieści się w nagłówku pisma.

Ces. król. uprzywil.  Fabryka Przędzalń i Tkanin

Wiedeń, Ebergassing, Mitterndorf, Hlinsko, Bradford, Lissone

FILIPA HAAS i SYNÓW

SKŁAD FABRYCZNY: we Lwowie, ulica Jagiellońska L. 1. a)

poleca w obfitym wyborze
MATERIE NA MEBLE t. j. Rypsy, Venetien gładkie i deseniowe, Kretony krepowe, gobelinowe i satynowe.

Aksamity d'Utrecht, Adamaszk, Atlasy i Plusze jedwabne, Bouretty, Kaszmiry, Gobeliny i Algerieny i t. p.

Dywany salonowe

angielskie, brukselskie i persko-smyrneńskie.

Dywany metrowe do wyścielania pokoi, Dywaniki przed i nad łóżka. Serwety, Kapy i Kołdry flanelowe we wszystkich jakościach,

Chodniki z wełny, koku i juty. Rogózki kokosowe w dowolnej wielkości. Firanki białe oddzielne, jak również Portiery w różnych deseniach.

Skórki angorowe kolorowe. Pledy. Kołderki podróżne. Koce Graefenbergskie do kuracji wodoleczniczej. Koce na konie.

TAPETY

od najprzedniejszych do najtańszych z odpowiednimi sufitami.

Najtańsze i najlepsze
czysto
lniane

PŁÓTNA KORCZYŃSKIE.

Plac Marjacki L. 1.

„pod Prządką“
(front hotel George'a).

Płótna na koszule i kalesony

w sztukach po 35 metrów
od 11—22 złr.

Płótna na prześcieradła bez szwu

od 13—16 złr.

Najcieńsze webry

w wielkim wyborze
od 22 do 40 złr.

Półbielone płótna na sienniki i ściěrki

w sztukach i na metry po 36 ct.

Juta i szare Płótno podolskie na worki i werety
po 16 ct.

OBRUSY

od Nr. 30. po 85 ct., do Nr. 80. po złr. 2:50 do 10 złr.

Bardzo piękne obrusy Zakardowskie
szamowe po złr. 2:20, indigo niebieskie po złr. 3:50
za sztukę.

SERWETY

białe, szare, szamowe, indigo
od złr. 2:40 do 6— za tuzin.

SERWETKI tuzin 1 złr. 50 ct.

Ręczniki

ze szlakami lub bez, na tuziny i sztuki lub pojedynczo
od 3—7 złr. za tuzin.

Ręczniki zdrowia białe i szare
po 1 złr. 10 ct.

Prócz wywymienionych czysto lnianych wyrobów,
posiada Towarzystwo na składzie także bawełniane
płócienka krajowe, Zefiry, Cordoné, Pepity, Oxforty,
nadt wyroby spółki huculskiej w Kołomyi, jak
wstawki, dziobeńki, fartuszki mohajrowe, serwety,
bajorki i t. p.

Cenniki
szczegóło-
we

FRYDERYKA
we Lwowie,

chińskiej

Zupełnie
świeży transport
otrzymał i poleca
Handel

Herbaty

SCHUBUTHA
w Ryńku L. 45.

bezpłatnie
i opłacono.

„ŚMIGUS“

illustrowane czasopismo humorystyczne

wychodzi rok szósty i cieszy się zasłużonym
wzięciem, tak dla prawdziwego humoru try-
skającego z wierszy i artykułów, jak ze swęj
beztroszności i prawdziwie polskiej, postę-
powej tendencji.

Niezawisłe pisma polskie jako to: „Dzien-
nik Polski“, „Kurier Lwowski“, „Nowa
Reforma“, tudzież „Tygodnik ilustrowa-
ny“, „Kłosy“ i t. d. wyrażały się zawsze
o „ŚMIGUSIE“ najpochlebniej.

Każdy numer składa się z arkusza druku,
dużego formatu i ozdobiony jest kolorowa-
nymi ilustracjami. Ilustratorami są zaszczy-
tnie znani malarze pp. Józef Kruszewski
i Bruno Tępa.

Przedpłata na „Śmigus“ wynosi

we Lwowie:	
kwartalnie	1 złr. — ct.
rocznie	4 „ — „
na prowincyi:	
kwartalnie	1 złr. 30 ct.
rocznie	4 „ 80 „

Adres Redakcyi: Lwów, ulica Sykustska L. 32.

NOWO OTWORZONY MAGAZYN

pod firmą

ANTONI GUDIENS

(dawniej p. Gajewska)

we Lwowie, plac Maryacki L. 8.

(dom ks. Ponińskiego)

poleca w wielkim wyborze

Płótna, stołową Bieliznę, Shirtingi,
Chiffony, Barchany, Piki, Oxfordy, Dre-
liszki, BIELIZNĘ MĘSKĄ t. j. koszule,
kalesony, kołnierze, mankiety, chustki
do nosa, skarpetki, pończochy i t. d.

SKŁAD KOMISOWY

MATERACÓW i KOŁDER.

Wielki wybór

oryginalnej bielizny wełnianej sy-
stemu Prof. Dra Gustawa Jaegera.

☛ Ceny możliwie niskie. ☛

Kto

pragnie nabyć prawdziwie koreczyń-
skich, czysto lnianych

Płócien krajowych

niech je zamawia

w „Towarzystwie krajowém dla
handlu i przemysłu“

we Lwowie, plac Marjacki liczba 1.
hotel George'a od frontu

„Pod prządką“.

GALIC. BANK KREDYTOWY

począwszy od dnia 1. Lutego 1890 wydaje

4% ASYGNATY KASOWE

z 30-dniowem wypowiedzeniem

3 $\frac{1}{2}$ % ASYGNATY KASOWE

z 8-dniowem wypowiedzeniem,

wszystkie zaś znajdujące się w obiegu 4 $\frac{1}{2}$ % Asygnaty kasowe z 90-dniowem wypowiedzeniem oprocentowane będą począwszy od
dnia 1. Maja 1890 po 4% z 30-dniowym terminem wypowiedzenia.

Przedruku nie płacimy.

Dyrekcya.

POSTĘP

DWUTYGODNIK DLA SPRAW KOLEJOWYCH.

Wychodzi we Lwowie 5. i 20. każdego miesiąca.

Przedpłata wynosi w miejscu i na prowincyi:

rocznie 4 złr. — et. — kwartalnie 1 złr.

Za granicą: 1 złr. 25 et. kwartalnie.

Numer pojedynczy kosztuje 20 centów.

Odpowiedzialny redaktor i wydawca:

Dr. Maryan Ciesielski.

Adres redakcyi i administracyi:

ulica Teatralna I. 4. (Telefonu Nr. 354.)

Ogłoszenia i przedpłatę przyjmuje administracya.

Cena ogłoszeń 20 et. od wiersza w szpalcie lub za jego miejsce.

Sprostowanie.

W poprzednim numerze w artykule p. t. „Z bieżącej chwili“ wkradła się pomyłka; zamiast przekreślonego w rękopisie ustępu wydrukowano: „Ta część jego wiary politycznej nastrocza nam sposobność do kilku uwag w tym względzie“.

Słowa te prostujemy następująco:

Według otrzymanej szczegółowej relacyi przemówił Szanowny kandydat mniej więcej w te słowa: Kiedy w r. 1884 organizowano zarząd kolei państwowych... i t. d.

Redakcyja.

Do reformy taryfy osobowej.

W numerze 4-tym i 6-tym zamieścił Postęp artykuły pod napisem „Reforma taryfy osobowej“, w których przedstawiono genezę obecnie na porządku dziennym będącej taryfy osobowej. Nawiązując do zdania autora tych artykułów, iż „porto osobowe jest ową idealną metą, do której powolnie i po stopniach do- trzemy, aż do chwili, w której obecne taryfy osobowe przekształcą się powolnie przez nie- ustanne reformy w porto osobowe“ muszą uznać jako fakt dokonany, że myśl rzucona o porcie osobowym, jakkolwiek jeszcze daleka

od urzeczywistnienia, dała impuls do taryfy osobowej na kolejach żelaznych i w najbliż- szym czasie sprowadzi niewątpliwie wcale do- nosłą zmianę tej taryfy. Pozwolę sobie jednak zrobić uwagę, że wywody pana Hertzki, iż koleje austriackie przy odpowiednio zwiększo- nym ruchu osobowym byłyby w możności przewozić z zyskiem osoby w ruchu lokalnym po 10 et. a w związkowym po 25 et. bez względu na odległość, nie były dla wszystkich przekonywające, i że ze strony bardzo facho- wych ludzi podniesiono poważne zarzuty prze- ciw temu obliczeniu, w którym uwzględniając konieczne pomnożenie parku lokomotyw i wó- zów nie uwzględniono należyte konieczności położenia kilku lub kilkunastu torów. Budowa kilku lub kilkunastu nowych dróg równole- głych wymaga milionowych inwestycy, z któ- rymi i prywatni kapitaliści i administracya rządowa liczyć się muszą. Jak olbrzymie mu- siałyby być te uzupełniające budowy, jeżeli mają zadowolić publiczność, która w danym razie z okazji wystawy, obchodu lub ciekawej uroczystości może w niepraktykowanej obecnie ilości jawić się na dworcach kolejowych, ko- rzystając z porta osobowego?

Oczywiście taki napływ może się trafić bardzo rzadko, może kilka razy do roku, więc niepodobna przecież wyposażyć każdą drogę że- lazna w środki do przewożenia miliona lub i

więcej podróżnych w przeciągu 48 godzin; ale jakież rozczarowanie i niezadowolenie tego miliona, który mimo istnienia porta osobowego musi pozostać w domu! Zatem wyłania się wielkie ekonomiczno-społeczne pytanie: czyli należy sztucznie budzić potrzeby a właściwie pragnienia, których zadowolić nie można? czy urządzenie nowoczesnych wędrowek narodów byłoby zbawiennem dla naszych gospodarczych i socyalnych stosunków? Oto kwestye pier- wszorzędnej doniosłości, w obec których mniej- szy lub większy zysk zakładów kolejowych schodzi na drugi plan. Obok tendencyi do zmiany systemu obecnej taryfy osobowej uja- wnia się jeszcze silniejsza tendencya do obni- żenia taryf przewozowych w ogóle, a ta ten- dencya jest niezaprzeczenie także jednym z czynników, które sprowadziły prąd do upań- stwowania kolei żelaznych.

W obec przesilenia produkcji rolniczej, która oddziaływa na handel i przemysł, a która niestety, sądząc z przyczyn i towarzyszących temu przesileniu okoliczności, nie prędko ustąpi, tendencya do obniżenia taryf przewozowych na kolejach żelaznych jest łatwą do wytłuma- czenia; jest ona zresztą zupełnie uzasadnioną w obecnym stosunku kolei żelaznych jako ko- niecznego środka komunikacyi, bez którego dzisiejsze gospodarstwo społeczne obejść się nie może. W ślad za obniżeniem taryf dla

„Statystyczno-ekonomiczne studia
o drogach żelaznych
w związku z rozwojem ekonomicznym“
przez
Leona Paszkowskiego.

(Ciąg dalszy.)

**Galicja w stosunku do innych krajów monarchii
pod względem dróg żelaznych.**

Po koniec r. 1867 miała Galicja 706 km. dróg żelaznych; w następnych 15 latach przy- było 846 km., zaś z końcem r. 1887, miała razem 2.569 km. t. j. 18-10% dróg całej Przedlitawii. W r. 1882 procent ten przedsta- wiał się najniekorzystniej bo wynosił tylko 13-28.

Epoka od r. 1876 do 1882 była dla kraju pod względem kolei najgorszą, a wypada dodać, że przypada ona przeważnie na czas rządów wiernokonstytucyjnych. Przez czas ten aż do r. 1884 zbudowano w Galicyi tylko odnogę z Żywca do Białej (19 km.) i z Doliny

do Wygody (8 km.), gdy inne prowincye zwiększyły sieć swą o 20—80% poprzedniej ilości.

W r. 1855—1858 sprzedał rząd swoje ko- leje i od tego to czasu podobnie jak i w in- nych państwach europejskich było zasadą ekonomiczną, że budowę dróg żelaznych na- leży pozostawić inicjatywie prywatnej; była wprowadzić zawsze potrzebną koncesyja państwa i wprowadzić państwo gwarantowało nowe drogi żelazne, lecz powstawanie ich zależało wyłącznie od spekulacyi i kapitałów prywa- tnych. W innych prowincyach czynniki te były dostateczne dla wzrostu sieci kolei, lecz dla Galicyi epoka ta była fatalną. Ale nie sam brak inicjatywy i kapitałów w kraju był po- wodem, iż Galicja w tej mierze pozostała w tyle za innymi krajami; w kraju choć przez naturę bogato wyposażonym, lecz eko- nomicznie nierozwiniętym ruch na kolejach (mimo znacznego ruchu transytowego) był bardzo mały i mimo wysokich taryf — pań- stwo z tytułu poręki musiało dla Galicyi po- nosić podobnie jak teraz wielkie ofiary, więc

uzyskanie od państwa dalszej gwarancyi, mia- nowicie na rzecz nowych dróg kraju usta- wicznie „biernego“, przedstawiało najczęściej nieprzezwyciężone trudności, wyjąwszy gdy zachodziły względy strategiczne. Nieliczne projekta nowych szlaków nie doczekały się zrealizowania, bo obce kapitały nie spodzie- wając się ani znacznego ruchu, ani nie mogąc uzyskać u rządu poręki dochodów, nie wi- działy w naszym kraju żadnego dla siebie interesu.

Trudności, na jakie napotykało wykona- nie nowych projektów polegały z jednej strony na tém, iż wówczas ciągle jeszcze panowała szablonowość w przedmiocie wymaga- nych przez państwo dla dróg żelaznych wa- runków technicznych trasy i budowy, prawie bez względu na to, na jaki ruch one liczyć mogły i dla jakiego były przeznaczone; z tego wynikało, że droga żelazna, stosunkowo tylko małego ruchu spodziewać się mogąca, wyma- gała prawie takich samych kosztów budowy jak droga żelazna znaczenia międzynarodo- wego. Z drugiej strony powstawanie dróg ze-

przewozu towarów nastąpił prąd do obniżenia taryfy osobowej, gdyż dzisiejsze stosunki gospodarcze czynią koniecznymi podróże nawet dla osób, które zresztą trzymają się zasady „*beatus qui procul negotiis paterna rura bobus exercet suis*.” Istnienie tak wielu wyjątkowych taryf, iż n. p. na kolejach państwowych austriackich korzysta z tych wyjątków aż 62% ogólnej liczby podróżnych jest bezsprzecznie anomalia i najlepszym dowodem, że obniżenie taryfy osobowej jest zupełnie na czasie.

Jak daleko można pójść w tym kierunku, oto pytanie nie łatwe do rozwiązania, a ponieważ trudno cofnąć raz przyznanego obniżenia, dlatego przezorność jest bardzo wskazana. Nawiązując do tego, co powyżej wspomniałem o obecnym stosunku zakładów kolejowych do gospodarstwa społecznego, przychodzę do przekonania, że rację bytu pewnej linii kolejowej nie należy osądzać wyłącznie według czystego dochodu, jaki przynosi właścicielowi, lecz trzeba koniecznie mieć na względzie cyfry oszczędzonych kosztów transportu przez ogół tych, którzy korzystają z tej arterii komunikacyjnej. Powszechnie znane znakomite dzieło Leona Paszkowskiego „Statystyczno-ekonomiczne studia o drogach żelaznych” podaje pod tym względem bardzo wymowne daty, które zapewne i co do naszej prowincji objaśniają dotąd często napotykać się dające nader powierzchowne sądy o celach i potrzebie dróg żelaznych. Obniżenie taryfy jest postulatem ogółu, z którym liczą się rządy i prywatne przedsiębiorstwa kolejowe; jednak to obniżenie musi mieć pewne granice — czyli tę granicę mają stanowić własne koszty kolei i dochód koniecznie potrzebny na oprocentowanie i umorzenie kapitału zakładowego?

Jakkolwiek to w teorii bardzo pięknie się przedstawia, jednak w praktyce bardzo często nie może mieć zastosowania, gdyż popostępując według tej zasady nie możnaby budować linii, które nie rokują pewnego czystego dochodu, a jednak są konieczne dla podniesienia ekonomicznego pewnej części kraju. Również i zasada, że taryfę należy zastosować do świadczeń ekonomicznych i własnych kosztów kolei nie wydaje mi się trafną, albowiem

postępując według tej maksymy doszłoby się do dziwnych rezultatów. Kolej górską o słabym ruchu musiałaby za przewóz drzewa opałowego żądać wyższej opłaty jak kolej pierwszorzędną bardzo uczęszczaną za przewóz fabrykatów żelaznych lub drogich mebli; kolej o słabej frekwencji kilku podróżnych przy pociągu musiałaby żądać tak wysokiej opłaty, iż jazda po dawnemu z pościelą i kucharzem taniejby wyniosła — a zresztą te tak zwane własne koszty, które dopiero post festum dokładniej obliczyć się dadzą, czyż mogą rozstrzygać o wysokości taryfy?

Zważywszy, że obniżenie taryf przewozowych jest postulatem, który musi być uwzględnionym, zaś tak zwane koszty własne nie mogą rozstrzygać o wysokości taryfy, sądzę, że racjonalnej granicy trzeba szukać gdzie indziej mianowicie we względach na zabezpieczenie istnienia dotyczącego zakładu kolejowego (który w danych warunkach przy obecnych taryfach bądź co bądź istnieje), gdyż bardzo wydatne obniżenie taryfy nie stojące w racjonalnym stosunku do wzrostu frekwencji mogłoby spowodować finansową ruinę samego zakładu kolejowego, a wtedy przez to na pozór wielkie ustępstwo na korzyść szerszej publiczności wyświadczoneby i tej ostatniej niedźwiedzią przysługę. Przy reformie taryfy wszelkie hasła i apodyktyczne pewniki ekonomiczne nie są na miejscu, jak w ogóle w rzeczach ekonomii politycznej szumne hasła zawiodły, dość wspomnieć o znanym motto „*laissez faire, laissez aller*” — dokąd ono doprowadziło? w końcu do cel protekcyjnych — a dzisiaj to hasło pierwszorzędnym ekonomistów naszego wieku już i w kraju szalonego współzawodnictwa Ameryce coraz mniej znajduje obrońców.

Przechodząc do właściwego przedmiotu t. j. do reformy taryfy osobowej wyrażam przekonanie, że reforma i to w kierunku obniżenia nastąpić winna i nastąpić może bez narażenia podstaw finansowych zakładów kolejowych, a wszczególności muszę odnieść to twierdzenie do kolei państwowych. Według wykazów statystycznych 62% podróżnych korzysta już obecnie z rozmaitych zniżek, a są-

dę, że zupełnie usprawiedliwionem jest przypuszczenie, iż jeżeli nie 100% to przynajmniej 90% podróżnych korzystałoby z tych rozmaitych zniżek, gdyby te różnorodne przepisy były wszystkim znane i gdyby posiadali spryt do korzystania ze wszelkich możebnych kombinacji podróżowania za tańszą cenę. W każdym razie gdy wyjątek przerósł regułę, ta ostatnia straciła widocznie rację bytu i musi być zniesiona, gdyż istnieje tylko de nomine. Obniżając taryfę w takich okolicznościach pozbywa się zakład kolejowy zawiłej manipulacji zabezpieczenia się od nadużyć bardzo trudnych do skontrolowania i pozyskuje podróżnych tej kategorii, dla których wszelkie zawiślane kombinacje z biletami nie są dostępne, zatem płacąc zwykłą cenę bardzo rzadko lub prawie wcale nie używali kolei dla braku funduszy.

Naturalne powiększenie frekwencji jest z góry do przewidzenia, zatem ogólne obniżenie taryfy osobowej jest naturalnym wynikiem stosunków istniejących, jest pożądane w interesie ogółu a może nastąpić bez uszczuplenia dochodów kolei, przeciwnie może się przyczynić do powiększenia dochodów z przewozu osób. Zachodzi więc pytanie, czy taryfa strefowa jest najwłaściwszą formą pod jaką ma być wprowadzonym obniżenie taryfy. Na to pytanie pozwalam sobie odpowiedzieć przecząco, a to z następujących powodów.

1) Skoro jazdy po zniżonych cenach dochodzą do takich rozmiarów, iż stanowią de facto regułę, pocóż szukać innych kombinacji, jak stosunkowe obniżenie taryfy, przyczem różnica między zwykłą taryfą de nomine obowiązującą, a należytością pobraną za jazdy po zniżonych cenach stanowi najlepszą dyrektywę.

2) Nie wydaje mi się słusznym faworyzowanie pewnej części podróżnych którzy przypadkowo mają odbyć drogę 225 kilometrów na koszt tych, którzy mają przejechać tylko 125 kilometrów. Twierdzą, iż dla kolei jest rzeczą prawie obojętną czyli kto jedzie 15 kilometrów bliżej lub dalej tym samym pociągiem; przyznaję, że tak jest a właściwie tak bywa, lecz w takim razie czyli można nazwać słusznym zarządzenie, by ten który trafił tak nieszcze-

laznych, pozostawione inicjatywie prywatnej, było w ową epokę przedmiotem spekulacji finansistów i wielkich przedsiębiorców budowy, a celem spekulacji ich był jak najwyższy nominalny i gwarantowany kapitał; całą sztuką było uzyskanie koncesyi i gwarancji i wyśrubowanie kapitału, a wiadomo, iż były to rzeczy łakome i lukratywne.

Te dwie przyczyny czyniły w ogóle wysokość potrzebnych kapitałów nieproporcjonalną do ruchu takich dróg żelaznych, które tylko mały ruch mieć mogły. W Galicyi nadto niski kurs papierów krajowych dróg, choć przez państwo gwarantowanych, wymagał o tyle wyższych kapitałów nominalnych. Nie mogły więc w Galicyi powstawać nowe koleje, bo dawne się nie rentowały, a państwo wielkie sumy dopłacać musiało; nie rentowały się zaś dla tego, że do tych kilku szlaków, które Galicya miała, nie przybywały boczne, zasilające, w różnych kierunkach kraj przeryzujące drogi żelazne. Wszędzie, gdzie sieć kolei szybko wzrastała, wzrastał też ruch transportowy na wszystkich drogach żelaznych, a jest to naturalnym skutkiem spotęgowanej przez te rozgałęzienia produkcji i ułatwionej wymiany.

Tak samo musiałoby być i w Galicyi. Lecz myśmy znajdowali się w błędnym kole: małym jest ruch na naszych kolejach, bo nie ma sieci całej kraj ogarniającej; sieć taka jest niemożliwą, bo koleje istniejące z powodu małego ruchu nie rentują się wcale. Z dylematem takim możnaby czekać do końca świata bez nadziei rozwiązania go kiedyś.

Powszechnem w kraju było przekonanie, że kwestya dróg żelaznych jest tylko rzeczą spekulacji z jednej, a gwarancji państwa z drugiej strony. Nie widziano tego, jak niezmierny w innych krajach odbywał się rozwój dróg żelaznych, jaki jego skutkiem był rozwój ekonomiczny, a jak przez to koniecznie o wiele stosunkowo trudniejszymi stawać się musiały warunki ekonomicznego bytu Galicyi, gdy coraz bardziej pozostawała w tyle pod względem komunikacji kolejowych. Kwestya koniecznego rozwoju sieci kolejowej, która niewątpliwie dla Galicyi była ekonomicznie najważniejszą, nie istniała u nas jako sprawa krajowa, a poruszano ją tylko ze stanowiska interesów lokalnych tej lub owej okolicy. Nie zastanawiano się też nad tem, czyby nie można i nie trzeba szukać na innych drogach

stopniowego i systematycznego załatwienia tej najżywotniejszej sprawy, skoro inne czyniki jej nie załatwiały.

Dopiero w ostatnich kilku latach od r. 1884 ma Galicya w stosunku do dawnych lat znaczny przybytek dróg żelaznych. W czasie od r. 1884 do końca 1887 przybyło 1017 klm. t. j. $\frac{2}{3}$ tych dróg, jakie miała 1. stycznia 1884, a jakie powstały przez lat 37 t. j. od utworzenia (1847) pierwszego w kraju szlaku z Krakowa na Trzebinie do Mysłowic.

Z powyższej cyfry przypada na koleje państwowe 63% t. j. 635 klm. Zawdzięczamy je nie rządowi lecz względem strategicznym; dla samych względów ekonomicznych ani byłby rząd nie przedstawiał, ani byłby parlament nie uchwalił wydatku 43 milionów na koleje galicyjskie, o których budowie zdecydował jeneralny sztab armii.

Reszta (382) klm.) przypada na koleje lokalne, prywatne i niegwarantowane; podjęte bądź wprost na własny rachunek przez wielkie towarzystwa głównych w kraju dróg żelaznych, bądź za ich wysokim udziałem w kapitale, przyszły one do skutku w sposób wy-

śliwie, iż musi jechać o jeden kilometr dalej płać należytość za całą następną strefę; wszak dla kolei ze względu na jej koszt własne obojętnym jest, czyli pewien pasażer jedzie 15 czy 16 kilometrów.

Chcąc uzasadnić pobieranie za ten jeden kilometr drogi należytości za całą strefę t. j. 15 kilometrów wskazywaniem na koszt własne, wchodzi się w circulum vitiosum. Więc powie kto: dla uproszczenia manipulacji — ale przepraszam, przecież najprostszym rachunkiem jest normalna taksa od kilometra drogi. Kilkanaście lub kilkadziesiąt paczek biletów więcej nie utrudnia manipulacji, lecz utrudniającą ona rozmaite rodzaje zniżek, które rzeczywiście znieść by należało.

3) Wszelka taryfa strefowa podraża stosunkowo jazdę w ruchu lokalnym na odległość 2—3 stacji, więc obciąża przeważnie najuboższą klasę ludzi, którzy nie podróżują daleko a dotąd częstokroć pieszo lub w kilka osób na osi dążą do pobliskich miasteczek, gdyż podróż koleją jeszcze za droga dla nich — obniżając taryfę pomija się zupełnie tę klasę podróżnych faworyzując tych, którzy w ogóle mogą zapłacić a zresztą i tak zyskują przez powszechne obniżenie taryfy.

4) Właściwa strefowa taryfa konsekwentnie przeprowadzona jaka istnieje na węgierskich kolejach państwowych musi sztucznie skierować ruch podróżnych do pewnego centrum na niekorzyść mniejszych miast prowincjonalnych a faworyzując podróżowanie pozbawia mniejsze ogniska handlu i przemysłu naturalnego odbytu i rozwoju.

Gdyby w Austrii chciano na wzór Węgier zaprowadzić taryfę strefową na wszystkich kolejach, powstałyby poważne kolizje interesów, gdyż wiadomą jest rzeczą, że w ślad za ruchem osobowym idzie ruch handlowy. Jak n. p. pogodzić interesa Wiednia i Pragi, gdyby zniżono cenę biletu do Wiednia dla miejscowości położonych tylko o 50 kilometrów od Pragi na 2—3 zł., ta atrakcja, jaką ma stolica odstraszyłaby niewątpliwie wielu klientów Pragi na korzyść Wiednia. Ztąd powstałyby reklamacje, protesty, słowem komplikacje, których zapewne same zarządy kolei zechcą uniknąć.

Przykład Węgier, a mianowicie podwyżka dochodu od 1. sierpnia do połowy listopada w kwocie 600.000 złr. nie przekonują mnie, gdyż pominąwszy nawet okoliczności, że ten raptowny wzrost liczby podróżnych może po jakimś czasie ustać, jakoteż, że dotąd nie są znane koszty konieczne potrzebnych nowych wkładów z powodu zwiększonego ruchu, powiększenie dochodu samo przez się nie jest właściwym kryterium zaprowadzenia taryfy strefowej. Reformy taryfy w kierunku obniżenia nie domagały się zarządy kolei, w każdym razie nie wywołały jej, lecz zastosowują się do powszechnie objawionego życzenia szerokich kół interesowanych.

Celem reformy jest uczynić przystępnem korzystanie z kolei dla coraz szerszych kół ludności, a interes kolei wchodzi tu w rachubę o tyle, że kierujący zakładem kolejowym muszą baczyć, by reforma taryfy nie naraziła kolei na dotkliwy ubytek w dochodach, lecz przeciwnie, by zwiększona frekwencja przysporzyła dochodu koniecznego na nowe inwestycje, jakich zwiększona frekwencja wymagać będzie. Z powyższego punktu widzenia, przedstawia się stopniowe zniżenie taryfy osobowej, zastosowane do naturalnego wzrostu frekwencji jako właściwsza względami przezorności podyktowana reforma taryfy osobowej, wobec której taryfa strefowa polegająca na ustanowieniu ryczałtowej iż tak powiem, należytości za pewną ilość przejechanych stref wydaje mi się mniej właściwym eksperymentem. Powyższe uwagi odnoszą się do właściwej taryfy strefowej, jaką zaprowadzono na węgierskich kolejach państwowych i nie mogą dotyczyć świeżo przedłożonego projektu reformy taryfy osobowej na austriackich kolejach skarbowych, ile że ten ostatni projekt w szczegółach swych jeszcze nie ustalony a więc i nie znany w kombinacji stref, szuka tylko pewnej korektywy na ogólne obniżenie taksy kilometrycznej, w rezultacie jednak zawiera wcale znaczne zniżenie obecnych należytości bez względu na długość przebytej drogi.

K. K. L.

jatkowy i pod wpływem rządu (znów ze względów strategicznych). Ani kolej Karola Ludwika ani lwowsko-czerniowiecka nie miały interesu, w robieniu rzeczonych nakładów, mimo, że koleje lokalne, zapewniały im zwiększenie ruchu na ich głównych liniach; nie miały interesu, bo wiedziały, że nie mogą liczyć w pierwszych latach lub nawet dłużej na oprocentowanie wyłożonych kapitałów, powtóre zaś bodźcem nie mogły być dla nich widoki zwiększenia ruchu na ich głównych liniach i możliwe w dalszej przyszłości większe z głównych szlaków zyski, a to raz dla tego, że w epoce gdzie coraz więcej gruntu zdobywa idea powszechnego dróg żelaznych upaństwowiania, wiedziały one, że je to w niedalekiej przyszłości spotka, zatem dla dalekiej przyszłości ofiary ponosić nie miały powodu, zresztą obojętnym był, względnie jest jeszcze czysty dochód z głównych szlaków nie rentujących się a gwarantowanych. Atoli zwiększenie ruchu i dochodu gwarantowanych dróg żelaznych za pomocą kolei lokalnych, nie może być obojętnym dla państwa dopłacającego znaczne sumy z tytułu poręki dochodów. Był to więc obok względów strategicznych, drugi

bezpośredni interes państwa w budowie kolei lokalnych w kraju.

Cały więc w ostatnich latach przybytek dróg żelaznych w Galicji, tak znaczny i tak wielkiej wagi, powstał w sposób wyjątkowy.

Skończyła się jednak rola państwa i naszych towarzystw kolejowych we względzie budowy nowych szlaków. Nie ma już nadziei aby państwo chciało budować u nas nowe koleje, ani nie można się spodziewać, iżby jakąkolwiek działalność w tej mierze podjęły koleje prywatne; nie ma też dziś już mowy o gwarancji państwowej dla nowych dróg, bo system poręki, który okazał bardzo ujemne strony, a który przecież bardzo wiele zdziałał, należy dziś już do przeszłości.

Nastąpiły inne wyobrażenia i zasady, inne czynniki powołane są dziś do akcji na polu dróg żelaznych. Po wybudowaniu wielkich arterij i najważniejszych rozgałęzień przez czynniki dawniej powołane, nastąpiła epoka kolei lokalnych, które jak dla innych warunków przeznaczone, tak i w inny sposób muszą powstawać.

(C. d. n.)

Rozmaitości.

* W obrębie dyrekcji ruchu kolei państwowych we Lwowie zostali przeniesieni:

Ryszard Masłowski z Mileszowic do Lwowa; Józef Blumrich ze Lwowa do Gurahumory na posadę naczelnika sekcji konserwacji; Ludwik Knobloch z Czortkowa do Ławocznego; Jan Roder z Ławocznego do Stryja; Leon Czaykiewicz ze Stanisławowa do Doliny; Ferdynand Newrly ze Lwowa do Czerniowiec; Emil Michalewski z Kołomyi do Zabłotowa na posadę naczelnika stacji; Zenobiusz Klimkowicz z Zabłotowa do Stanisławowa; Bazyli Mokrański ze Stanisławowa do Hatny; Zygmunt Miszewski z Hatny do Stanisławowa; Tomasz Gliniecki z Pyszkowic na posadę kierownika stacji w Markowcach; Stanisław Otwinowski z Markowic do Czortkowa.

Emanuel Krasa, dotychczasowy naczelnik sekcji konserwacji w Gurahumorz, zrezygnował dobrowolnie z posady; wystąpił również ze służby kolei państwowej Władysław Eder, który w zeszłym miesiącu otworzył nowy zakład fotograficzny we Lwowie.

Z Krakowa przybyli: Wincenty Zatoński z przeznaczeniem do kasy dyrekcyjnej we Lwowie i Władysław Deszkiewicz do urzędu ruchu w Stanisławowie. Do Krakowa odszedł Roman Cypś ze Stryja i Rafał Czarnożyński ze Stanisławowa.

* Dzień 1. maja przeszedł w całym kraju zupełnie spokojnie; robotnicy kolejowi pracowali do południa, poczem uwolniono ich na resztę dnia od pracy, pozostawiając im całą płacę dzienną.

* Krajowa ustawa styryjska o kolejach lokalnych, otrzymała już sankcję cesarską i wchodzi właśnie w życie. Jestto fakt w dziejach kolei austriackich o wielkiej doniosłości; wiadomo bowiem, że dziś gdy wszystkie drogi o znaczeniu ekonomicznym i strategicznym dla państwa, pokryto relsami, dziś tylko szlaki pomniejszych znaczenia lokalnego, mogą być budowane. O ile przy budowie głównych arterij komunikacyjnych zbiegają się rozmaite czynniki interesowane pośrednio i bezpośrednio, o tyle brak tych czynników gdy chodzi o budowę szlaku podrzędniejszego znaczenia, jakkolwiek koleje lokalne mają z reguły wielką wartość dla pojedynczych gmin, powiatów i krajów. Jestto anomalią w polityce ekonomicznej państw europejskich, że nie popierają kolei lokalnych równie energicznie jak koleje o znaczeniu pierwszorzędnym, wszak siła ekonomiczna składowych części państwa, jest zarazem siłą całości, toż obojętne stanowisko państwa w obec szlaków drugorzędnych, odgrywających ważną rolę w postępie ekonomicznym pojedynczych prowincyj, a zasilających główne arterie kolejowe nie da się w zupełności usprawiedliwić.

Styryjska ustawa krajowa o kolejach lokalnych tworząc krajowy fundusz kolejowy i powołując do współdziałania czynniki inne, wprowadza do akcji nową siłę twórczą i wyda bez wątpienia znakomite rezultaty. W sprawie tej napiszemy wkrótce obszerniej, ponieważ i nasz kraj powinien taką samą drogą dążyć do rozwoju niedostatecznej swej sieci kolejowej.

Od Administracji.

P. T. Abonentów zalegających z przedpłatą za drugi kwartał upraszamy o wyrównanie rachunków w jak najkrótszym czasie, bo od tego zależeć będzie dalszy regularny odbiór pisma naszego.

Przedpłata kwartalna wynosi 1 złr.; nowo przybywający abonenci otrzymają wszystkie poprzednie numery. Adres Administracji mieści się w nagłówku pisma.

Towarzystwo zaliczkowe urzędników i sług galicyjskich dróg żelaznych

we Lwowie, ulica Zimorowicza 5a

udziela zaliczek, pobierając 7 od sta i 1% jednorazowo od każdej zaliczki tytułem kosztów administracyjnych.
Od wkładek oszczędności płaci towarzystwo 5 1/2 od sta.

Najtańsze i najlepsze
czysto
lniane

PŁÓTNA KORCZYŃSKIE.

Plac Marjacki L. 1.

„pod Prządką“
(front hotel George'a).

Płótna na koszule i kalesony
w sztukach po 35 metrów
od 11—22 złr.

Płótna na prześcieradła bez szwu
od 13—16 złr.

Najcieńsze weby
w wielkim wyborze
od 22 do 40 złr.

Półbielone płótna na sienniki i ścierki
w sztukach i na metry po 36 ct.

Juta i szare Płótno podolskie na worki i werety
po 16 ct.

OBRUSY
od Nr. 30. po 85 ct., do Nr. 80. po złr. 2:50 do 10 złr.

Bardzo piękne obrusy Zakardowskie
szamowe po złr. 2:20, indigo niebieskie po złr. 3:50
za sztukę.

SERWETY
białe, szare, szamowe, indigo
od złr. 2:40 do 6— za tuzin.

SERWETKI tuzin 1 złr. 50 ct.

Ręczniki
ze szlakami lub bez, na tuziny i sztuki lub pojedynczo
od 3—7 złr. za tuzin.

Ręczniki zdrowia białe i szare
po 1 złr. 10 ct.

Prócz wyżej wymienionych czysto lnianych wyrobów,
posiada Towarzystwo na składzie także bawełniane
płócenka krajowe, Zefiry, Cordoné, Pepity, Oxfordy,
naddo wyroby spółki huculskiej w Kołomyi, jak
wstawki, dziobeńki, fartuszki mohajrowe, serwety,
bajorki i t. p.

Cenniki
szczegóło-
we

Fryderyka
we Lwowie.

Pochodnie smolne
do robót nocnych i pochodów
z pochodniami

Z
pierwszej
krajowej
fabryki

Świece woskowe
Masa do zapuszczania
podłóg

Schubutha
w Ryńku L. 45.

bezpłatnie
i opłacono.

NOWO OTWORZONY MAGAZYN
pod firmą

ANTONI GUDIENS
(dawniej p. Gajewska)

we Lwowie, plac Maryacki L. 8.
(dom ks. Ponińskiego)

poleca w wielkim wyborze

Płótna, stołową Bieliznę, Shirtingi,
Chiffony, Barchany, Piki, Oxfordy. Dre-
liszki, BIELIZNĘ MĘSKĄ t. j. koszule,
kalesony, kołnierze, mankiety, chustki
do nosa, skarpetki, pończochy i t. d.

SKŁAD KOMISOWY
MATERACÓW i KOŁDER.

Wielki wybór
oryginalnej bielizny wełnianej sy-
stemu Prof. Dra Gustawa Jaegera.

☛ Ceny możliwie niskie. ☛



C. i k. uprz.

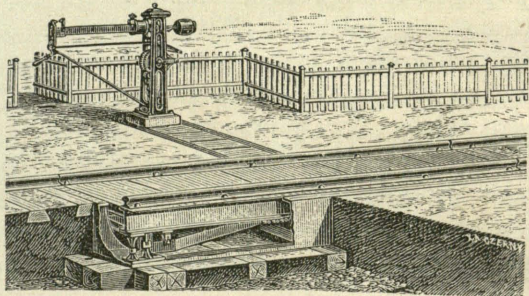
FABRYKI MASZYN
i wag pomostowych

C. Schembera i Synów

c. i k. dostawców nadwornych

Skład główny: Wiedeń I. Kärnthnering L. Filia: Budapeszt, Andrassystrasse L.

Wyrabiają: Wagi na lokomotywy, wagony,
bryki i magazynowe pomostowe; wagi do
ważenia złota, srebra i wszelkie rodzaje wag
z szalami i t. d.



Schembera patentowana waga pomostowa
do ważenia wagonów bez przerywania szlaku,
spoczywająca na podmurowaniu albo montowana
w skrzyni z lanego żelaza, ze skalą i rege-
strem dla całej wytrzymałości.

W praktycznym zastosowaniu na
wszystkich austriacko-węgierskich
kolejach żelaznych.

GALIC. BANK KREDYTOWY

począwszy od dnia 1. Lutego 1890 wydaje

4% ASYGNATY KASOWE

z 30-dniowym wypowiedzeniem

3 1/2% ASYGNATY KASOWE

z 8-dniowym wypowiedzeniem,

wszystkie zaś znajdujące się w obiegu 4 1/2% Asygnaty kasowe z 90-dniowym wypowiedzeniem oprocentowane będą począwszy od
dnia 1. Maja 1890 po 4% z 30-dniowym terminem wypowiedzenia.

Przedruku nie płacimy.

Dyrekcya.

POSTEP

DWUTYGODNIK DLA SPRAW KOLEJOWYCH.

Wychodzi we Lwowie 5. i 20. każdego miesiąca.

Przedpłata wynosi w miejscu i na prowincyi:
rocznie 4 złr. — et. — kwartalnie 1 złr.
Za granicą: 1 złr. 25 et. kwartalnie.
Numer pojedynczy kosztuje 20 centów.

Odpowiedzialny redaktor i wydawca:

Dr. Maryan Ciesielski.

Adres redakcyi i administracyi:
ulica Zygmuntowska I. 12. (Telefonu Nr. 354.)

Ogłoszenia i przedpłatę przyjmuje administracya.

Cena ogłoszeń 20 et. od wiersza w szpalcie
lub za jego miejsce.

Z bieżącej chwili.

I.

Przeglądając sprawozdania i zamknięcia rachunków rozmaitych towarzystw kolejowych za rok ubiegły i widząc jak rento olbrzymich kapitałów, inwestowanych w drogach żelaznych, maleje coraz bardziej, z drugiej zaś strony spostrzegając niesłychany wzrost kapitałów szukających odpowiedniej lokacyi, zapytać się musimy, jaka przyszłość czeka mnożący się z dnia na dzień kapitał, który w braku wielkich nowych wynalazków, angażujących gotowy pieniądz, poprzestaje już dzisiaj na wcale mały, jak na obecne stosunki, stopie procentowej. Era budowy wielkich dróg żelaznych skończyła się bezpowrotnie, elektryczność zawiodła oczekiwania, a przynajmniej dotąd nie stworzyła niczego, coby mogło zwabić nagromadzony pieniądz, wszystkie gałęzie produkcji czeka nieuchronna stagnacya — jednym słowem przyszłość niepewna.

Dzisiejsza chwila ma pewne podobieństwo z czasami po wojnach napoleońskich, zachodzi jednak w tym względzie bardzo ważna różnica; podówczas wynalazek Stefensona stworzył nieznane w dzie-

jach drogi, którymi spłynął kapitał w łożysko olbrzymich przedsiębiorstw. Dziś nierównie więcej nagromadziło się kapitałów, lecz nie masz czynnika, któryby je zaprzął do pracy lukratywnej, nęcącej.

Jakkolwiek w ostatnim czasie nastał gorączkowy ruch w budowie licznych kolei lokalnych, jednak przedsiębiorstwa te, o ile są rentowne, o tyle będą dalszy wzrost pieniądza wzmacniać, gdy zaś są niepewne, nie dadzą popędu do inwestycji. Że zaś koleje lokalne z natury rzeczy nie są zazwyczaj i nie mogą być przedmiotem spekulacyi, więc i ta arterya, choć chwilowo uprowadzająca kapitał jest zbyt ciasną, aby mógł pomieścić w sobie cały ogrom nagromadzonych wartości.

Sprawozdanie c. k. austriackich kolei państwowych za rok 1889.

Generalna dyrekeya kolei państwowych ogłosiła właśnie sprawozdanie za rok ubiegły. Jestto obszernie i wyczerpująco opracowany podręcznik, zawierający cały las cyfr i wywodów statystycznych. Zaprawdę otucha i wiara w lepszą przyszłość ekonomiczną państwa i kraju wstępuje w nas, gdy porównujemy rezultaty dawniejszej gospodarki towarzystw prywatnych z dzisiejszą administracją rządową.

Z obowiązku dziennikarskiego podajemy ze sprawozdania następujące szczegóły: W r. 1889 upaństwowiono kilka kolei prywatnych, między tymi kolej łupkowską, czerniowiecką, bełzecką, oraz kołomyjskie i bukowińskie koleje lokalne, wskutek czego sieć kolei państwowych wzrosła o 957.751 klm. Nadto wybudowano kilka nowych szlaków (n. p. na Bukowinie z Hadikfalwy do Radowiec) wynoszących łącznie 244.365 klm., zaczęła cała sieć państwowa wynosiła z końcem r. 1889 6.912.5 klm. t. j. 16.42% więcej jak w roku 1888.

Organizacya centralnego zarządu we Wiedniu doznała nieznacznej zmiany przez utworzenie przy „fachowym oddziale dla spraw ruchu“ osobnego biura dla spraw wojskowych. Jest obecnie tedy 6 oddziałów fachowych i 30 biur dla centralnego zarządu — wcale nie wiele na organizm tak ogromny, jakim jest cały kompleks państwowych dróg żelaznych.

W sprawozdawczy okres czasu wpada także usystemizowanie personelu według wiadomych norm i przyjęcie na etat państwa urzędników kolei upaństwowionych.

Z powodu wzrostu sieci kolei państwowych na Śląsku i Morawie rozszerzono znacznie zakres działania c. k. kierownictwa ruchu w Morawskim Schönbergu; zreorganizowano dyrekeye ruchu we Wiedniu, Villach, Pilźnie, Krakowie i Lwowie pod względem podlegających im nowo przybyłych szlaków, oraz utworzono kilka nowych urzędów ruchu.

Geograficzne położenie kolei państwowych i liczne zmiany taryfowe na kolejach sąsied-

runku ciąglą energiczną rozwijają działalność. Tej świadomości u nas powszechnie niema — niema tego przeświadczenia i poczucia, że jednym z najpierwszych i nieodzownym dla Galicyi warunkiem ekonomicznego ratunku i rozwoju jest wielka powszechna akcyja na polu lokalnych dróg żelaznych. Przeciwnie, bardzo poważne słyszeć można u nas głosy, że Galicya na brak dróg żelaznych uważać się nie może, że w tym kierunku już bardzo wiele osiągnęła, że nowe koleje nie należą już u nas do zadań najważniejszych i koniecznych, że zresztą powstawanie kolei lokalnych w taki sposób jak gdzieindziej byłoby w Galicyi niemożliwe. Powstało wprawdzie w ostatnich czasach kilka projektów kolei lokalnych w naszym kraju, które podjęli ludzie inicjatywy, stanowiska, do pożytecznego działania skorzy, warunki, trudności, ważność rzeczy rozumiejący; czy dla doprowadzenia ich do skutku właściwe i

jakie sobie wytknęli drogi, to niewiadomo autorowi: obawia się on jednak, czy wiele z tych i innych projektów nie jest na błędnych drogach, czy wiele z nich nie rozbije się o to, że nie szukają urzeczywistnienia przez oparcie się na jedynie możliwych i powołanych czynnikach.

Ponieważ cała monarchia w porównaniu do innych państw posiada nie wiele dróg żelaznych więc porównywanie Galicyi z innymi krajami nie da dostatecznego poglądu na stan rzeczy u nas — jak również niedostateczną jest rzeczą porównywać ilość dróg z obszarem i zaludnieniem danego kraju. W obec tego jasną jest rzeczą, że metoda ta nie może być absolutną miarą, nie może dawać wyrazu rzeczywistych pod względem komunikacyi warunków i potrzeb poszczególnych krajów, nietylko względnie do danego stanu ekonomicznego, lecz i do możliwości ich rozwoju w warunkach

„Statystyczno-ekonomiczne studia o drogach żelaznych

w związku z rozwojem ekonomicznym“

przez
Leona Paszkowskiego.

(Ciąg dalszy.)

Galicya w stosunku do innych krajów monarchii pod względem dróg żelaznych.

Pierwszym warunkiem rozwoju sieci kolejowej w Galicyi jest, iżby powszechne, żywe i głębokie było w kraju przekonanie i świadomość, jak daleko, bardzo daleko jesteśmy i teraz nawet pod względem dróg żelaznych w tyle za innymi krajami, które mając stosunkowo kilka razy tyle dróg co Galicya, potrzebę dalszego ciągłego rozszerzania ich sieci daleko silniej mimo to czują, rozumieją i w tym kie-

dnich zalecały daleko idącą akcyę na polu spraw komercyalnych, tak że generalna dyrekcyja w r. 1889 stała w 169 związkach taryfowych, zaś imieniem 29 z tychże związków, występowała na zewnątrz jako władza naczelna.

Wydano pięć dodatków do taryfy lokalnej, 61 zeszytów i 199 dodatków do taryf związkowych, a także rozpoczęto przygotowania do nowego nakładu taryfy lokalnej.

Status personalny obejmował z dniem 31. grudnia 1889 r. 3.308 urzędników i aspirantów, 2.151 podurzędników, 5.425 sług i 4.155 dozorców, razem 15.039 ludzi, a więc o 489 więcej niż w roku poprzednim. Obok tego od 1. stycznia, względnie 1. czerwca 1889 było zatrudnionych 1.430 funkcyjaryuszów, których przyjęto z objęciem kolei prywatnych w zarząd skarbowy; byli to przeważnie urzędnicy kolei łupkowskiej i czerniowieckiej.

Park kolei państwowych składał się z 1.218 lokomotyw, 1.029 tendrów, 2.791 wozów osobowych, 817 wozów pocztowych i pakunkowych, 22.941 ciężarowych i 63 pługów; cały ten park przedstawia wartość 86,938.595 zł., a przynajmniej tyle kosztował.

	Kapitał zakładowy po koniec r. 1889.	Czysty dochód	Oprocentowanie kapitału zakładowego %
Koleje państwowe zachodnie	600,052.571 zł.	19,438.983 zł.	3.24
Tryest-Herpelje - istryjskie koleje państwowe	16,520.276 "	— 89.719 "	} niedobory
Dalmatyńska kolej państwowa	12,759.212 "	— 52.149 "	
Koleje państwowe galicyjskie, szląskie i morawskie	66,083.261 "	763.752 "	1.16
Koleje państwowe	695,415.320 zł.	20,060.869 zł.	2.88
Kolej łupkowska	30,540.000 "	131.825 "	0.43
" czerniowiecka	45,742.537 "	412.554 "	0.90
" albrechtowska	23,032.200 "	118.883 "	0.52
" morawska granic. gwarantowana	15,000.000 "	35.820 "	0.24
" " " nie gwarant.	2,000.000 "	22.060 "	1.10
" Dux-Bodenbach	20,262.480 "	1,372.294 "	6.77
" Praga-Dux	28,269.911 "	1,465.343 "	5.18
" węgierska zachodnia	6,538.157 "	137.159 "	2.10
Cała sieć	866,800.605 zł.	23,756.267 zł.	2.74

Kapitał zakładowy kolei państwowych w ścisłym znaczeniu tego słowa, wzrósł o 17,263.157 zł. wskutek nowych inwestycji i t. p.

Jakkolwiek obraz ten sam w sobie nie przedstawia nadzwyczajnych rezultatów, to jednak porównując lata ubiegłe znachodzimy stanowczy zwrot ku lepszemu; lecz nie trzeba zapominać, że o wartości i znaczeniu kolei państwowych nie stanowi sam wynik finan-

Rezultat finansowy i transportowy przedstawia się o wiele korzystniej niż w r. 1888. Liczba podróży wynosiła 20,185.394, waga zaś dóbr rzeczowych 14,813.500 ton (pierwsza cyfra wzrosła o 864.460 t. j. 4.47%, druga o 1,557.654 t. j. 11.75% w porównaniu z rokiem poprzednim). Dochody wynoszą razem 58,807.333 zł., a więc o 3,412.247 zł. t. j. 6.18% więcej jak za r. 1888. Koleje na Morawie, Szląsku i w Galicyi przyniosły 10,037.062 zł. dochodu czyli o 6.89% więcej niż w roku poprzednim.

Wydatki r. 1889 wynoszą 30,28.3756 zł. czyli 3.17% t. j. 929.405 zł. więcej niż w roku 1888. Z cyfry tej przypada na Galicyę, Szląsk i Morawę 7,329.617 zł. (+ 2.69% = 187.134 zł.).

Wliczając do powyższych cyfr wszelkie inne dochody i wydatki otrzymamy:

dochody w r. 1889 . . . 62,342.062 zł.
wydatki w r. 1889 . . . 38,585.795 "

Oprocentowanie inwestowanego kapitału zakładowego uwidacznia następujące zestawienie:

Nowe wagony kolejowe.

Od kilku lat są w użyciu na kolejach amerykańskich nowe wagony ciężarowe, których wytrzymałość wynosi 30.000 kilogramów; same ważą niespełna 9 ton i przebiegają miesięcznie przeszło 4.300 kilometrów. Konstrukcyja ich różni się znacznie od wozów naszych, a jest tego rodzaju, że gdy wóz biegnie próżny, natenczas pudło jego spoczywa na lekkich sprężynach spiralnych; gdy zaś jest załadowany, natenczas ciężar ładunku przyniata drugą parę resorów tak, iż wóz leży wtenczas na silnej podstawie wytrzymującej ciśnienie stu ton.

Angielski inżynier Jefferds porównał nowe wagony ze starymi, a wzięwszy za podstawę do obliczenia 1.000 ton węgla przewiezonego na odległość 80 kilometrów, otrzymał następujący wynik:

	dawnych	nowych
Ilość potrzebnych wozów	125	34
Przeciętna waga własna wozu	5.5	8.5 ton
Wytrzymałość wozu	8	30 ton
Ilość kół	500	272
Długość pociągu w metrach	686	352
Ilość przebieżonych km. wozowych	20.000	5.440
Martwy ciężar wieziony tam i nazad	1.375	578 ton
Ilość ton kilometrycznych użytkowych	80.000	80.000
Ilość ton kilometrycznych martwych	110.000	46.240
Przeciętne koszty na przewiezienie 1 tonokilometra	3.38	1.09 fen.
Ogół kosztów przewiezienia całego transportu	2.700	875 mk.
Przeciętne roczne koszty reparacyi wozów w procentach do ceny jednego wozu	8.3	1

Cena jednego nowego wozu ciężarowego wynosi 3.000—4.400 marek niemieckich.

Widzimy tedy, że nowe wozy ciężarowe pod każdym względem są lepsze od obecnie używanych, a jeżeli się jeszcze uwzględni tę okoliczność, że przeciętna cena wozu licząc na 1 tonę wytrzymałości wynosi przy starych wozach 160, zaś przy nowych tylko 120 marek, to trudno nie dziwić się, dlaczego na stałym lądzie europejskim dotąd jeszcze wozów takich nie mamy.

i zasobach przyrodzonych. Miara potrzeb komunikacyjnych nie może być również ruch przewozowy na już istniejących kolejach, bo wiadomo, że właśnie tam, gdzie mało jest dróg żelaznych małym też jest i jednostkowy ruch transportowy na nich, i że wszędzie takowy wzrastał na całej danego kraju sieci kolejowej w miarę jej rozrostu.

Pomijając warunki polityczne i urządzenia państwowe, miarą zdolności produktywnej (zarazem i konsumcyjnej) a więc i potrzeb komunikacyjnych każdego kraju jest z jednej strony jego ludność z uwzględnieniem stopnia oświaty, charakteru psychologicznego i stosunków społecznych, z drugiej strony nie obszar bezwzględny lecz jego natura i warunki przyrodzone. Jak atoli nie da się cyfrowo ująć zdolność produkcyjną tego lub owego kraju pod względem samej ludności, tak nie da się ona również ująć pod względem ogółu warunków przyrodzonych. Można więc tylko częściowo pojedyncze warunki przyro-

dzone różnych krajów porównywać, biorąc je za miarę zdolności produktywnej w odnośnych kierunkach. Można więc n. p. porównywać przyrodzone warunki gleby, jej kulturę i produktywność i ze względu na takowe oceniać stosunkowy w różnych krajach stan kilometryczny dróg żelaznych, t. j. oceniać w jakim stopniu unormowane są pod względem komunikacji warunki rolnictwa. Porównanie takie będzie niezupełne, bo tak samo jak rolnictwo, dróg żelaznych potrzebuje przemysł i przez nie jest normowany, a żywiącego drogi żelazne ruchu dostarczają wszystkie gałęzie pracy ludzkiej; takie porównanie da jednak przynajmniej miarę warunków komunikacyjnych dla tego zakresu życia ekonomicznego, który wszędzie jest bądź najważniejszym, bądź równoważnym z drugimi.

Na tej podstawie opiera autor porównanie Galicyi z innymi prowincjami i stan kilometryczny ich dróg żelaznych porównuje nie w stosunku do obszaru bezwzględnego,

lecz w stosunku do obszaru pożytkowego, a następnie wykazuje również stosunkową produktywność i kulturę gleby.

Paszkowski dowodzi bogatym materiałem statystycznym, że Galicya mająca olbrzymi procent swego obszaru w kulturze rolniej, wywołująca tylko prawie produkta rolne, mająca liczną ludność tylko z ziemi żyjącą, potrzebuje dróg żelaznych dla podniesienia rolnictwa i jego produkcji więcej, aniżeli inne w ziemi ubogie i mało zaludnione kraje.

Zajmując 26% całego obszaru Austrii i tyleż ludności, Galicya przedstawia 33% obszaru w kulturze rolniej całej Austrii. Jakżeby kraj nasz mógł kwitnąć, gdyby sama rolna jego produkcja była w odpowiednim stosunku do ziemi w uprawie, porównując tę produkcję nie już z krajami zachodu, lecz tylko z ościennymi prowincjami. Nie podobna się wstrzymać od uwagi, że przy licznej ludności, którą kraj ma do wyżywienia, a do wymiany na towary sprowadzane tylko pro-

Polityka tramwajowa.

Dr. Karol Hilse ogłosił w organie związku kolei niemieckich „Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen“ ciekawy artykuł o polityce tramwajów. Powiada on mianowicie:

Podobnie jak o polityce kolejowej możemy dziś mówić o polityce tramwajów. Eksploatacja dróg żelaznych jest rzeczą państwa, ponieważ handel i przemysł a z nimi i dobrobyt nie powinny się ograniczać na ciasniejsze koła, lecz owszem rozciągać się na całą ludność danego kraju i na odwrót wspierają koleje żelazne ogólnopństwowe cele; działalność zaś tramwajów i ich znaczenie ekonomiczne zamknięte jest w sferze interesów miejscowych.

Wprawdzie tramwaje, odpowiednio z kolejami połączone, są dalszym ich ciągiem w każdym względzie, tak że eksploatacja tramwajów nie może być dla państwa rzeczą zupełnie obojętną, to przecież te ostatnie środki komunikacyjne już z natury swęj odrębne zajmują stanowisko i szczególny interes przedstawiają tylko dla potrzeb lokalnych. Stąd też nie mówiono dotąd nigdy o upaństwowieniu tramwajów, tylko o eksploatacji ich przez miasta same i dla tego to właśnie badając sposób i rodzaj miejskiego zarządu kolei konnych możemy mówić o polityce tramwajowej.

Jakiej polityki winny trzymać się miasta co do zarządu kolei konnych, były różne zdania; pierwotnie stawiano przeszkody wykonaniu projektów kolei konnych, a to z tego powodu, iż nie chciano krzywdzić zakładów transportowych i urzędów już istniejących (omnibusy, przedsiębiorstwa dorożkarzy i t. p.). Obawiano się również, że położenie szyn na ulicach i ruch tramwajów przeszkadzać będzie wszelkiej inniej komunikacji; zresztą myślano, że tramwaje mogą być tylko przedsiębiorstwem spekulacyjnym bez jakiegokolwiek znaczenia dla miast i ludności, toż uważano je za nowość wprost niepotrzebną. Tylko tu i ówdzie zrozumiiano dobrodziejstwa i doniosły wpływ kolei konnych na stosunki miejskie pod względem handlowym, przemysłowym, zdrowotnym i t. d. Gdy opinia ta przemogła stare przesady, zmienił się stan rzeczy nie do poznania; miasta same przyczyniać się zaczęły znacznymi ofiarami do budowy tramwajów, obecnie zaś

dukta rolne mając, przysła już dawno dla Galicyi pora gospodarstwa coraz intensywniejszego, które jednak bez gęstej sieci kolejowej obejść się nie może. Skądże bowiem wziąć środki na gospodarstwo intensywne, jeżeli ich nie da zwiększona rentowność i wartość ziemi przez gęste rozgałęzienie sieci kolejowej, oszczędzającej kosztu transportu wozowego, a przez powiększoną wartość produktów dającą dla zwiększonej produkcji niejako premię, zmieniającą stosunek kosztów do wartości produkcji i umożliwiającą potrzebne na intensywne gospodarstwo nakłady. Mało mamy ziemi dla ludności licznęj, żyjącej prawie tylko z tej ziemi, to też tym więcej należy intensywnie podnosić produkcję, tym bardziej trzeba nam rozgałęzionej sieci kolejowej.

Pomijając liczne autora degresye przejdziemy w następnym fejtynie do rozdziału III. dzieła o ruchu na drogach żelaznych, ich kapitałach i dochodach.

uczyniono z nich jedno z najbogatszych źródeł dochodów miejskich. Budują więc teraz miasta same i eksploatują tramwaje na własną rękę, własnymi funduszami, a system ich zarządu nazwiemy nieznanym dotąd w nauce mianem „polityki tramwajowej“.

Rozmaitości.

* W obrębie c. k. dyrekcji ruchu kolei państwowych we Lwowie zostali przeniesieni: Emil Freund ze Śniatyna do Szczercu na posadę naczelnika stacji; Leon Sikorski, dotychczasowy naczelnik stacji w Szczercu do Mikołajowa w tym samym charakterze; Wacław Potuczek, naczelnik stacji w Mikołajowie do Skolego na tę samą posadę; Franciszek Śliwiński z Buczacza do Śniatyna; Zygmunt Roesler z Kołomyi do Buczacza.

Z Lincu przybył Józef Ciochon z przeznaczeniem na posadę naczelnika stacji w Hatnie, dotychczasowy zaś naczelnik tamtejszy Antoni Artur Willingstorfer odchodzi do okręgu dyrekcyjnego Villach; inspektor Gerson Löw przeniesiony został ze Lwowa do Pragi; wreszcie przyjęto inżyniera-asystenta Benjamina Weidenfelda i przydzielono go sekcji konserwacji III. w Stanisławowie.

* Na walnym zgromadzeniu akcyonariuszy kolei lwowsko-czerniowiecko-jasskiej uchwalono na wniosek rady zawiadowczej wyrazić personalowi tejże kolei uznanie za długoletnią i znakomitą działalność dla dobra towarzystwa; w szczególności podniesiono z uznaniem zasługi byłego sekretarza gen. Antoniego Kühnelta, dyrektora ruchu Karola Oesterreichera i tegoż zastępcy Ludwika Wierzbickiego.

* Czytamy w dziennikach poznańskich: Jedyna w swoim rodzaju katastrofa kolejowa zdarzyła się dnia 13 b. m. w Tczewie. Rano dnia następnego przejechała szczęśliwie przez tę stację niemiecka para cesarska i stanęła o oznaczonej godzinie równie szczęśliwie w Królewcu. Na dworcu w Tczewie połączyły się dwa pociągi: jeden z Gniezna przez Bydgoszcz, który wioził cesarza, drugi z Berlina przez Chojnicę, który wioził cesarżową. W Tczewie nikt z pociągów cesarskich nie wysiadał, a tak tajemnicą pozostało dla pary cesarskiej i całego ich otoczenia, okropne nieszczęście z przed kilku godzin.

We wtorek, 13 b. m. wieczorem, zwykły pociąg osobowy z Gdańska, który się w Tczewie łączy z pociągiem pospiesznym kuryerskim z Kró-

Ale jeszcze kilka słów w obronie autora. Krytyka zarzuciła Paszkowskiemu, że za często odbiega od przedmiotu, zapuszczając się w rzeczy, nie należące do studyów kolejowo-ekonomicznych. Jakkolwiek są to dygresye w rzeczywiście tego słowa znaczeniu, trudno przecież robić z nich jakowyś zarzut; trzeba bowiem mieć na względzie, że tego wszystkiego co autor nam opowiada, a co jak chce krytyka od rzeczy odbiega, nikt przed Paszkowskim w kraju nie podniósł, nikt stosunków naszych tak, jak Paszkowski, nie przedstawił, nikt przedtem takiego materiału statystycznego nie zebrał. Owe dygresye nadają dziełu Paszkowskiego niepospolitą wartość, jest to że się tak wyrazimy, almanach naszej nędzy, naszego zacofania, nieudolności i cnót tym podobnych.

Co do naukowej strony dzieła dość chyba wspomnieć, że stawia ono autora swego w rzędzie najznakomitszych ekonomistów naszego wieku. (C. d. n.)

lewca do Berlina, przybył do Tczewa w swoim czasie, o godzinie 10 minut 37 wieczorem. Wjechał jednak na relsy, na które wjechać był powinien wolno, z takim impetem, że z daleka już obawiano się wypadku. Zamiast też stanąć na t. z. „martwych“, to jest w sobie się kończących relsach, w rozpędzie przerwał wał kamienny, mający stanowić tamę posuwaniu się dalszemu, a tak wyrwawszy się z ujęcia, wpadła lokomotywa na bruk peronu, przełamała żelazną kratę, przebiła ścianę dworca, a raczej trzy silne mury, jeden po drugim, przepchnęła się przez biuro telegraficzne, dalej przez biuro stacji, a ztąd wpadła do zabudowań ustępowych, przełamała własnym ciężarem sklepienie i wpadła do dołu kloaczego, stercząc dymiącym kominem aż w mieszkaniu zawiadowcy stacji na pierwszym piętrze, po przerwaniu nad sobą sufitu, a w mieszkaniu podłogi. Tak się usadowiwszy, wznieciła lokomotywa pożar dworca, zapaliła mianowicie mieszkanie zawiadowcy, w którym na szczęście była tylko jedna osoba, dorosła córka tegoż. Tę wraz z pieskiem wyratowano przez okno. W szalonym pędzie posuwały się i wagony za maszyną, z których też wagon pakunkowy, pocztowy i 2 wagony osobowe 3-ciej klasy, zgruchotane.

Z ludzi zginął maszynista Hennig, którego będzie pewnie szukać trzeba głęboko w kloace; dalej palacz Groth, z którego znaleziono tylko głowę, zupełnie od reszty ciała odciętą i odrzuconą. Nadto pracującego w biurze zawiadowcy, młodego, co tylko na to miejsce powołanego urzędnika Neumanna, pokaleczyła lokomotywa tak, że wnet umarł. Wagon pakunkowy strzaskany, inne wagony powsuwane w siebie i na siebie i wcisnięte aż w biura przebite. Konduktor Neumann był w wagonie pakunkowym i mocno jest pokaleczony. W wagonie pocztowym był urzędnik, także Neumann nazwiskiem, ten uszedł szczęśliwie z małymi ranami. Z podróży zabity dalej na miejscu młody welocypedysta, Schulta, syn wdowy po kapitanie z Gdańska. Jechał w ubiorze welocypedysty na jakąś ekskursję. Trzy kobiety z Gdańska wsiadły przez przypadek tylko do tylnego wagonu, zamiast do przedziału damskiego 3-ciej klasy i przez to ocalały, bo wagon z damskim przedziałem zgruchotany na drzazgi. Przyczyną tego niezwykłego przypadku ma być to, że w stanowczej chwili przyrząd do hamowania tak zwany „Carpen-terbremse“, zepsuł się.

* Rząd francuski pociągnął do odpowiedzialności dyrekcję kolei lugańskię za zabronienie pewnemu urzędnikowi przyjęcia mandatu do rady miejskiej.

* Wagon salonowy Bismarka, darowany mu w swoim czasie przez Związek kolei niemieckich, pozostanie i nadal na usługi byłego kanclerza i będzie bezpłatnie dostawianym do wszystkich pociągów osobowych na kolejach cesarstwa niemieckiego.

Od Administracji.

Z dniem 1. czerwca b. r. biuro redakcyi i administracyi „Postępu“ przeniesione zostanie na ulicę Zygmuntowską 1. 12, dokąd też należy adresować wszelkie listy i posyłki.

P. T. abonentów zalegających z przedpłatą za drugi kwartał upraszamy o wyrównanie rachunków w jak najkrótszym czasie, bo od tego zależeć będzie dalszy regularny odbiór pisma naszego.

Przedpłata kwartalna wynosi 1 zł.; nowo przybywający abonenci otrzymają wszystkie poprzednie numery.

NOWO OTWARTE
ATELIER FOTOGRAFICZNE
W. EDERA (jun.) i J. SZULISŁAWSKIEGO
we Lwowie, plac Maryacki l. 4. (Hotel Europejski)

posiada najnowsze aparaty błyskawiczne do zdjęć z grup i dzieci. — Momentalne fotografie naturalnej wielkości własnej roboty o znakomitym wykończeniu i podobieństwie (nie t. z. powiększenia zatracające podobieństwo).

Dla wygody publiczności urządzono windę osobową, prowadzącą do atelier.

Najtańsze i najlepsze
lniane
PŁÓTNA KORCZYŃSKIE.

Plac Marjacki L. 1.
„pod Prządką“
(front hotel George'a).

Płót na koszule i kalesony
w sztukach po 35 metrów
od 11—22 złr.

Płót na prześcieradła bez szwu
od 13—16 złr.

Najcieńsze weby
w wielkim wyborze
od 22 do 40 złr.

Półbielone płót na sienniki i ściěrki
w sztukach i na metry po 36 ct.

Juta i szare Płót podolskie na worki i werety
po 16 ct.

OBRUSY
od Nr. 30. po 85 ct., do Nr. 80. po złr. 2-50 do 10 złr.

Bardzo piękne obrusy Zakardowskie
szamowe po złr. 2-20, indigo niebieskie po złr. 3-50
za sztukę.

SERWETY
białe, szare, szamowe, indigo
od złr. 2-40 do 6— za tuzin.

SERWETKI tuzin 1 złr. 50 ct.

Ręczniki
ze szlakami lub bez, na tuziny i sztuki lub pojedynczo
od 3—7 złr. za tuzin.

Ręczniki zdrowia białe i szare
po 1 złr. 10 ct.

Prócz wyżej wymienionych czysto lnianych wyrobów,
posiada Towarzystwo na składzie także bawełniane
płócenka krajowe, Zefiry, Cordoné, Pepity, Oxfordy,
nadt wyroby spółki huculskiej w Kołomyi, jak
wstawki, dziobęńki, fartuszki mohajrowe, serwety,
bajorki i t. p.

Cenniki
szczegółowe

FRYDERYKA we Lwowie, **chińskiej**

Zupełnie
świeży transport
otrzymał i poleca
Handel

Herbaty **SCHUBUTHA** w Rybku l. 45.

bezpłatnie
i opłacono.

NOWO OTWORZONY MAGAZYN
pod firmą
ANTONI GUDIENS
(dawniej p. Gajewska)
we Lwowie, plac Maryacki l. 8.
(dom ks. Ponińskiego)
poleca w wielkim wyborze
Płót na, stołową Bieliznę, Shirtingi,
Chiffony, Barchany, Piki, Oxfordy, Dre-
lizski, BIELIZNĘ MĘSKĄ t. j. koszule,
kalesony, kołnierze, mankiety, chustki
do nosa, skarpetki, pończochy i t. d.
SKŁAD KOMISOWY
MATERACÓW i KOŁDER.
Wielki wybór
oryginalnej bielizny wełnianej sy-
stemu Prof. Dra Gustawa Jaegera.
Ceny możliwie niskie.



C. i k. uprz.

FABRYKI MASZYN

i wag pomostowych

C. Schembera i Synów

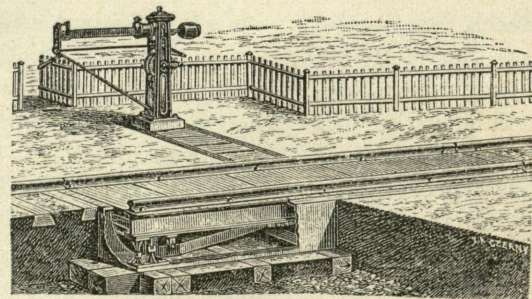
c. i k. dostawców nadwornych

Skład główny:

Filia:

Wiedeń I. Kärnthnering l. Budapeszt, Andrassystrasse l.

Wyrabiają: **Wagi na lokomotywy, wagony,**
bryki i magazynowe pomostowe; wagi do
ważenia złota, srebra i wszelkie rodzaje wag
z szalami i t. d.



Schembera patentowana waga pomostowa
do ważenia wagonów bez przerywania szlaku,
spoczywająca na podmurowaniu albo montowana
w skrzyni z lanego żelaza, ze skalą i rege-
strem dla całej wytrzymałości.

W praktycznym zastosowaniu na
wszystkich austriacko-węgierskich
kolejach żelaznych.

GALIC. BANK KREDYTOWY

począwszy od dnia 1. Lutego 1890 wydaje

4% ASYGNATY KASOWE

z 30-dniowym wypowiedzeniem

3 $\frac{1}{2}$ % ASYGNATY KASOWE

z 8-dniowym wypowiedzeniem,

wszystkie zaś znajdujące się w obiegu 4 $\frac{1}{2}$ % Asygnaty kasowe z 90-dniowym wypowiedzeniem oprocentowane będą począwszy od
dnia 1. Maja 1890 po 4% z 30-dniowym terminem wypowiedzenia.

Przedruku nie płacimy.

Dyrekcya.

POSTĘP

DWUTYGODNIK DLA SPRAW KOLEJOWYCH.

Wychodzi we Lwowie 5. i 20. każdego miesiąca.

Przedpłata wynosi w miejscu i na prowincyi:
rocznie 4 złr. — et. — kwartalnie 1 złr.

Za granicą: 1 złr. 25 et. kwartalnie.

Numer pojedynczy kosztuje 20 centów.

Odpowiedzialny redaktor i wydawca:

Dr. Maryan Ciesielski.

Adres redakcyi i administracyi:

ulica Zygmuntowska l. 12. (Telefonu Nr. 354.)

Ogłoszenia i przedpłatę przyjmuje administracya.

Cena ogłoszeń 20 et. od wiersza w szpalcie
lub za jego miejsce.

Z bieżącej chwili.

II.

W poprzednim numerze poświęciliśmy słów kilka zjawisku ekonomicznego procesu na współczesnym targu pieniężnym, który przepelniony napływem kapitałów coraz lichszą daje rentę; zjawisko to według wszelkiego prawdopodobieństwa przetrwa długie jeszcze lata, zwłaszcza, że na polu inwencji ludzkiej nie rychło powstaną rzeczy, absorbujące zebraną nadwyżkę produkcji w taki sposób, iżby zreprodukowanie inwestowanego kapitału wymagało dłuższego czasu.

W związku z nadmiarem kapitałów stoją liczne konwersye polegające jak wiadomo na tém, iż za walory z wyższą stopą procentową wydaje się papiery niżej oprocentowane jednak z zapewnieniem, iż te ostatnie przez dłuższy czas nie zostaną wypłacone w drodze amortyzacyi. Gdy jednak konwersye mają swą granicę, gdy następnie kapitały inwestowane w rozmaitych gałęziach pracy ludzkiej, taką przynoszą rentę, iż zaledwie nieznaczna jej część

na nowe inwestycje może być użyta, więc nic dziwnego, że stopa procentowa, pomijając chwilowy wzrost jej tu i ówdzie, musi coraz bardziej opadać.

Hertzka obliczył, że same koleje austriacko-węgierskie przynoszą rocznie 150 milionów renty; inwestowany w nich kapitał wynosi trzy i pół miliarda. Gdy się jednak uwzględni, że ogólny rezultat ekonomiczny dróg żelaznych przedstawia pięciokrotną rezultatów finansowych, więc same koleje przysparzają rocznej produkcji w Austrii sumę 750 milionów.

Z sumy tej zaledwie mniejsza połowa idzie na nowe inwestycje, reszta zaś czeka na zaangażowanie. Zdawałoby się, że wśród takich stosunków kapitału obudzi się większy ruch przedsiębiorczy, zapanuje silniejszy ruch w przemyśle i t. d. Tymczasem gdziekolwiek spojrzeć, wszędzie spostrzega się w mniejszym lub większym stopniu zastój, na który tysiączne składają się powody.

Dokądkolwiek pójdziemy, znajdziemy te same stosunki, tylko w naszym kraju

wyjątkowy istnieje stan rzeczy; we wielu gałęziach pracy ludzkiej znalazłoby się miejsce na zaangażowanie kapitałów, lecz gorzkie doświadczenia i bankructwa z jednej, a apatya, brak przedsiębiorczości i sprytu, niezdarność i brak inicjatywy z drugiej strony pograżyły kraj w ciężkiej niemocy ekonomicznej i dlatego też trudno pomyśleć o jakimś ruchu w dziedzinie przedsiębiorstw na większą skalę.

Niema tedy wyjścia, niema rozwiązania tematu — tylko na wielkie rozmiary dokonana reforma społeczna zdoła uleczyć chorobliwe stosunki.

Styryjska ustawa krajowa o kolejach lokalnych.

I.

W jednym z poprzednich numerów „Postępu” uczyniliśmy już wzmiankę o styryjskiej ustawie krajowej o kolejach lokalnych z dnia 15. marca b. r., która nie tylko wprowadza w dziedzinę ustawodawstwa krajowego nieznaną mu dotąd przedmiot, lecz czyni także w pewnej mierze przełom w systemie powstawania dróg lokalnych. Ustawa ta nie wyklucza

„Statystyczno-ekonomiczne studia

o drogach żelaznych

w związku z rozwojem ekonomicznym“

przez

Leona Paszkowskiego.

(Ciąg dalszy.)

Ruch na drogach żelaznych, ich kapitały i dochody.

Gdy się mówi o kolejach ze stanowiska ekonomicznego, należy zwracać uwagę na ich ruch transportowy, ich kapitały i dochody. Ruch ten musi być z natury rzeczy różnym na różnych kolejach, stosownie do tego, jakie jest ich znaczenie; ogół ruchu wszystkich kolei danego kraju jest też wyrazem większego lub mniejszego rozwoju ekonomicznego, a porównany z ruchem gdzieindziej daje miarę stanu ekonomicznego tych krajów. Ale daleko ważniejszą jest rzeczą wiedzieć, czy i jaki jest wzrost ruchu w pewnym okresie czasu na wszystkich kolejach kraju, wzięty nie w sumie ogólnej, bo tej wzrost z powodu przybywają-

cych ciągle nowych dróg sam przez się niczego jeszcze nie dowodzi, lecz wzięty na jednostkę wszystkich kolei, to jest przeciętnie na jeden kilometr ich długości. Tak obliczonego ruchu mniejszy lub większy wzrost lub ubytek daje już bardzo symptomatyczny wyraz względnego rozwoju ekonomicznego krajów w jednym i tym samym przeciągu czasu. Obok ruchu przewozowego mają oczywiście znaczenie ekonomiczne także zaangażowane w kolejach kapitały i ich dochody. Wysokość zaangażowanych kapitałów bywa wyrazem bardzo licznych i różnych przyczyn, zależy także od wysokości ruchu, bo większy ruch wymaga odpowiednich urządzeń (podwójnych torów, liczniejszego taboru, warsztatów i t. d.) Ale bardzo ważną jest rzeczą, w jakim stosunku mają się kapitały dróg żelaznych do ruchu, albowiem wysokość zaangażowanych kapitałów w odniesieniu do ruchu wpływa obok innych czynników na większe lub mniejsze obciążenie samego ruchu, a więc na ekonomiczną działalność dróg żelaznych w kraju. Pomija się oczywiście porękę czystego dochodu przez państwo, pomija się

też i tę okoliczność, czy natura kapitałów jest państwową, t. z. że państwo jest właścicielem dróg żelaznych, chociaż w obu wypadkach obciążenie ruchu, wyrażające się w taryfach, jest obciążeniem państwa zamiast bezpośrednio interesowanych, t. j. tych, którzy za przewóz płać.

W jeszcze większym związku naturalnym z wysokością ruchu transportowego stoją dochody brutto, pomijając znowu wysokość taryf i porękę państwa lub państwową własność dróg żelaznych. Na dochody zaś netto względnie na oprocentowanie kapitałów inwestowanych, składają się obok tego inne jeszcze czynniki. Stosunek kosztów eksploatacyi i zarządu do dochodów brutto jest bardzo różny i zmienny, zależy bowiem nietylko od samej wysokości ruchu, lecz także od warunków topograficznych kolei i technicznego ich ustroju (n. p. ilość i jakość spadków i krzywizn), od samej administracyi oraz od systemu dróg żelaznych, dającego możność mniej lub więcej dobrego spożytkowania parku i personelu, a więc mniej lub więcej oszczędnej eksploatacyi i administracyi.

bowiem prywatnej spekulacji względnie inicjatywy, nie obdarza kraju monopolem w tym względzie, ale też nie dopuszcza, iżby czynniki interesowane w budowie kolei lokalnych i ku temu powołane, bez interwencji kraju, łączyły się w ryzykowne a tym samym szkodliwe dla kraju przedsiębiorstwa. Tam, gdzie interes prywatny nie skory do przedsięwzięć, lub gdzie wybitnie nie jest zaangażowany, tam wkacza kraj niosąc pomoc i dając popęd do akcyi. Koleje lokalne buduje, według brzmienia ustawy krajowej, kraj, jeżeli interes jego tego wymaga, i jeżeli strony bezpośrednio interesowane, jak gminy, powiaty lub pojedyncze osoby, nie mogą potrzebnego kapitału zebrać; o koncesyę stara się w każdym wypadku wydział krajowy, chyba że interesenci, lub przedsiębiorstwo prywatne już ją uzyskało.

Koleje lokalne mogą więc odtąd w Styryi powstawać w dwojaki sposób: a) Interesenci miejscowi, względnie także państwo, albo jeden z tych czynników, dostarczają jednej trzeciej części kapitału à fonds perdu; reszty dostarcza kraj, za co w zamian otrzymuje akcyje pierwotne, wyposażone czteroprocetową dywidendą. W takich i tym podobnych wypadkach powstają towarzystwa akcyjne, których zarząd sprawuje wydział krajowy. Aby jednak towarzystwo nie miało cechy przedsiębiorstwa na spekulację obliczonego, postanawia ustawa, iż naczelnie kierownictwo towarzystwa jest urzędem honorowym i pełni swe czynności bezpłatnie; b) kraj prowadzi budowę kolei lokalnych na własną rękę, dostarcza sam potrzebnego kapitału, jednak z tym warunkiem, że interesowani, względnie rząd dają porękę oprocentowania po 1·5% od kapitału wyłożonego na daną koleję lokalną. Poręka odpada, jeżeli zobowiązani złożą pewien kapitał w gotówce, lub dostarczą materiałów, albo dadzą grunt pod budowę w odpowiednim stosunku. Zarząd takich kolei idzie na rachunek kraju, jako wyłącznego koncesyonariusza; w tych właśnie postanowieniach ustawy, jakkolwiek znanych gdzieindziej, leży nowość doniosłego znaczenia. Bezpośrednio interesowani, a więc przede wszystkim gminy tylko w nieznacznym sto-

sunku przyjmują na siebie porękę dochodu, zwłaszcza, że kraj będzie budował i administrował bardzo tanio, oraz, że przez danie gruntu lub dostarczenie materiałów, albo robocizną, mogą gminy uczynić łatwo zadość zobowiązaniu poręki; ustawa zastrzega wszystkim interesentom, którzy w jakikolwiek sposób przyczynili się do budowy, wpływ na budowę i zarząd.

Co do technicznego wykonania, nie zawiera ustawa ani nowych, ani licznych postanowień; natomiast w projekcie do ustawy spotykamy uwagi godne szczegółów. Sporządzanie przedwstępnych projektów nowych kolei lokalnych pozostawi kraj prywatnym spekulantom, zaś wykonanie projektów szczegółowych i projektu budowy rozdawać będzie w drodze ofert.

Zarząd ruchu sprawować będzie na podstawie specjalnych umów albo kolej państwowa albo prywatna, jeżeli ta ostatnia jest koleją pierwszorzędną i łączy się z dotyczącą koleją lokalną. Gdyby Wydział krajowy napotkał w tej mierze na jakie trudności, szczególnie gdyby nie można było uzyskać administracyi u innej kolei za wynagrodzeniem jej własnych kosztów, natenczas zarząd obejmie sam Wydział krajowy.

Dla uzyskania środków budowy utworzono „krajowy fundusz kolejowy“ przez zaciągnięcie dziesięciomilionowej czteroprocetowej pożyczki. Fundusz ten będzie zasilany dochodami kolei lokalnych, dywidendami, przyczynkami interesentów i t. d. Niedobory pokryje kraj, jeżeliby fundusz wbrew oczekiwaniu został wyczerpany.

Nowa taryfa osobowa.

Ustawa o taryfach osobowych otrzymała już sankcyę cesarską; w ślad zatem ogłosiła c. k. generalna dyrekcya austr. kolei państwowych nową taryfę osobową, obowiązującą od 16. czerwea b. r. nie tylko na kolejach państwowych, lecz i na tych prywatnych, które są w administracyi państwa z wyjątkiem niektórych pomniejszych szlaków (u nas z wyjątkiem

kolei Lwów-Belzec oraz kołomyjskich i bukowińskich kolei lokalnych, dla których dawniejsze taryfy pozostają w mocy aż do dalszego zarządzenia). Dotychczasowe taryfy i wszelkie ułatwienia tracą zastosowanie z małymi wyjątkami. Marki wartościowe, dawniej nabyte, przyjmować będą kasy osobowe w imiennej wartości.

Główne postanowienia nowej taryfy są następujące: Zasadniczą taksą jest kwota 1, 2, względnie 3 centy od kilometra stosownie do klasy, z zastrzeżeniem dodatku wynikającego z większej ilości kilometrów danej strefy w porównaniu do faktycznej odległości.

Od każdej stacji i każdego przestanka zaczyna się liczyć odległość strefami: na pierwszych 50 klm. przypada 5 stref po 10 klm., następne 30 klm. stanowią 2 strefy po 15 klm., dalsze 20 klm. są same dla siebie jedną strefą, zaś między 100 a 200 klm. przypadają strefy po 25 klm. W dalszych odległościach przyrasta w każdej strefie 50 klm.

Przy obliczaniu cen jazdy uważa się wszystkie szlaki, o ile nie są przerwane kolejami obcymi, jako jedną sieć; zachodzą tu wyjątki dla naszych kolei obojętne. Karty roczne będą i w przyszłości wydawane po cenie 300, 200, względnie 100 złr., ważne na wszystkie szlaki. Nadto zaprowadzone zostaną roczne karty na szlaki, więcej niż 50 klm. długie, których cena różną jest, stosownie do odległości. Dzieci niżej dwu lat wieku, jadący w towarzystwie osób dorosłych, nie nie płacą; pół ceny płacą dzieci niżej lat dziesięciu, zaś uczniowie i uczennice publicznych zakładów naukowych tylko wtedy, gdy koleją udają się do szkoły lub z niej wracają. Także pół ceny płacą robotnicy płci męskiej i żeńskiej, jadący trzecią klasą na odległości do 50 klm. lub gdy jadą w towarzystwie najmniej 10 osób na odległość większą niż 300 klm. Mając odbyć bez przerwy dłuższą podróż nie wolno kupować kart strefowych dwa lub kilka razy w ciągu podróży, jeżeli wskutek tego cena jazdy okaże się niższą; wykraczający przeciw temu przepisowi będą zniewoleni do uiszczenia przypadającej różnicy, względnie do zapłacenia grzywny.

Przechodząc do dat statystycznych zauważyć trzeba, że jak inne działy statystyki tak i statystyka kolejowa różną jest w różnych krajach; szablony jej powstały pod wpływem rozmaitych zapatrywań, celów, szerszych lub ciśniejszych poglądów, a wiadomo, że szablonowość uparczywie się utrzymuje, gdy raz powstanie. Często bardzo ważne daty, z różnych krajów wzięte, trudno sprowadzić do jednego mianownika, w skutek czego niemożliwe bywa porównywanie.

Co do ruchu na kolejach żelaznych, ich kapitałów i dochodów, wszystkie wprowadzie statystyki podają wiadomości, ale często niedostateczne; Paszkowski zestawia wyniki ruchu w cyfrach bezwzględnych z różnych krajów na jeden kilometr w przecięciu i wyciąga następujące wnioski: nietylko pojedyncze daty ale cały układ statystyki kolejowej jest niedostateczny. Nie wszędzie podane są obok ilości przewiezionych osób i ton przeciętne cyfry kilometrów, wypadających na każdą wykazaną osobę i tonę. Z dat urzędowych wynikają olbrzymie różnice w ilości osób i ton wykazanej na 1 kilometr, oraz wykazanej w przeciętnej cyfrze przebieżonych kilometrów. To dowodzi, że same cyfry ilościowe przewiezio-

nych osób i ton nie jeszcze nie mówią, a bez przeciętnej cyfry przebytych kilometrów nie mają znaczenia i mogą często przy porównywaniu dać mylny obraz ruchu.

Statystyka urzędowa zlicza z wykazów pojedynczych kolei ilość przewiezionych osób i ton, otrzymując w ten sposób cyfrę zbiorową; z podzielenia jej przez liczbę kilometrów wszystkich dróg, otrzymuje przeciętny ruch ilościowy osób i ton na jeden kilometr, zaczem w cyfrze zbiorowej i przeciętnej powtarzają się często ilości, zawarte w wykazach kilku lub kilkunastu dróg żelaznych. Wobec tego cyfry te są mylne i przypadkowe tylko, bo zależne od tego, z ilu pojedynczych, większych lub mniejszych szlaków złożona jest cała sieć kolejowa w państwie; na cyfry te wpływa także jakość ruchu lokalnego w stosunku do ruchu ogólnego. Im tedy więcej jest drobnych pojedynczych kolei, tem częściej powtarzają się w wykazach statystycznych te same ilości, a mniej lub wcale się to nie dzieje, jeżeli większy jest ruch wyłącznie lokalny.

Że ta ogólnie praktykowana metoda wykazywania ruchu na drogach żelaznych jest niewłaściwa, jest więc rzeczą jasną; lecz mógłby czytelnik sądzić, że ta jej niewłaściwość ma

tylko znaczenie wtedy dopiero, gdy się porównywa ruch transportowy w różnych krajach, że jednak w jednym i tem samym państwie wzrost lub zmniejszanie się z roku na rok statystycznych cyfr ilościowych osób i ton przewiezionych, daje w każdym razie istotną miarę wzrostu lub zmniejszania się ruchu na drogach żelaznych. Otóż i pod tym względem jest inaczej; spotkamy się bowiem później z przykładami, że owe statystyczne ilościowe cyfry przewiezionych osób i ton mogą pozornie wykazywać zmniejszenie ruchu wtedy, kiedy istotnie wzrost ruchu miał miejsce, i na odwrót mogą wykazywać pozorne zwiększenie ruchu (na 1 klm.) wtedy, kiedy ma miejsce jego zmniejszenie się. Pierwszy wypadek następuje wtedy, kiedy pewna liczba, dawniej odrębnych dróg żelaznych, złączoną zostaje w jednym ręku, czego bardzo wymowny przykład znajdziemy w statystyce niemieckiej, skutkiem upaństwowienia dróg żelaznych; naturalnem jest bowiem, że gdy się zmniejsza liczba zarządów dróg żelaznych, tem mniej razy powtarzają się te same ilości osób i ton przez każdy zarząd wykazywane. Drugi wypadek ma miejsce wtedy, kiedy przybywają ciągle samoistne drobne koleje żelazne o wła-

Pakunki ręczne mogą podróżni mieć przy sobie, o ile w wagonach jest odpowiednie miejsce; za inne pakunki wynosi należytość 0.2 ent. od 10 kilogr. i kilometra. Kto nadaje przedmioty, które zupełnie albo tylko jako pakunek są od przewozu wykluczone, podpada grzywnie, wynoszącej 6 zlr. od każdego kilograma.

Za psy jadące z podróżnymi płaci się 0.7 ent. od sztuki i kilometra; minimalna należytość wynosi podobnie jak przy pakunkach 10 ent. łącznie ze stemplem. Należytość manipulacyjna wynosząca dawniej 7 ent. od receptu istnieć nie będzie.

Rada kolejowa.

Na wiosennej sesji rady kolei państwowej, która odbyła się 12 maja b. r. we Wiedniu, najważniejszym przedmiotem obrad była nowa taryfa osobowa; rządowi zalecano wykonanie wszystkich rezolucyj powziętych w tej mierze w Radzie państwa. Z innych tematów dyskusji zasługują następujące na uwagę: a) Postawiono wniosek uregulowania w drodze ustawodawczej zabezpieczenia towarów podlegających ocenie, złożonych w magazynach kolejowych; b) wniesiono ułatwienie transportu materiałów budowlanych do Nowego Sącza, w celu odbudowania spalonej części miasta; c) Rada przyjęła do wiadomości wydane w ostatnim czasie rozporządzenia taryfowe i komercyjne, w szczególności dostawę 371 wozów à la rinfusa dla przewozu zboża z Galicji i Bukowiny; d) co do taryf dla relacji z Tryestem podniesiono, że skargi w tym względzie nie tylko przeciw kolejom wnoszono, lecz głównie przeciw austriacko-węgierskiemu Lloydowi — rada prosi rząd o stosowne zarządzenia; e) w sprawie pomnożenia ilości wozów ciężarowych, wyraża rada swe zadowolenie wobec faktu, że w preliminarzu na r. 1890 wstawiono jeden milion zlr. na sprawienie 500 wozów i że taki sam kredyt będzie w następnym roku udzielony; f) wniosek solnogradzkiej Izby handlowej, względem budowy kolei

przez góry Taury przekazano komisji dla spraw ogólnego znaczenia; g) przewodniczący oznajmia radzie, że budowa drugiego toru na szlaku Innsbruck-Wörgl będzie z końcem przyszłego roku dokonana.

Ponieważ sesja ta była ostatnią w bieżącym trzyletnim okresie wyborczym, więc przewodniczący w końcowym przemówieniu przedstawił trzyletnią działalność rady w słowach pełnych uznania i serdecznej podzięk. Ze strony rady wyrażono rządowi szczerze zadowolenie za przyprowadzenie do skutku licznych i doniosłych pod względem ekonomicznym uchwał.

Rozmaitości.

* Do rady zawiadowczej kolei północnej w miejsce ś. p. Hausnera wybrano posła do rady państwa, Leona Chrzanowskiego.

* Reforma taryf osobowych na kolejach austriackich odbiła się w prasie niemieckiej bardzo sympatycznym echem. Wszystkie prawie pisma wyrażają się z uznaniem dla administracji kolei państwowych, uderzają równocześnie na zarząd kolei niemieckich, który we wielu względach daje się Austrii wyprzedzać. „Do niedawna“, powiada jeden z dzienników, „wstępowała Austria w nasze ślady, czekała na nasze wzory; dziś opuściła utartą formę naśladownictwa, zaś postępowe Niemcy albo kulawym podążają za nią krokiem, albo całkowicie pozostają w tyle.“

Głosy te zasługują tym bardziej na uwagę, że przeważna część prasy niemieckiej, jeżeli nie wrogo usposobiona, to co najmniej obojętna jest na wszystko, co się w Austrii dzieje.

* W Krakowie zaczęła wychodzić „Gazeta kolejowa dla Galicji i Bukowiny“, pismo przeważnie informacyjne, poświęcone sferom handlowym i przemysłowym.

* Oddawna obiegają u nas pogłoski o upaństwowieniu kolei arcyks. Albrechta, którą jak wiadomo, administruje obecnie rząd na rachunek Towarzystwa. W sprawie tej czytamy w ostatnim numerze „Zeitschrift für Staats- und Volkswirtschaft“: Konwersja obligów pierwszeństwa kolei arcyks. Albrechta, oddawna spodziewana, stanie się niebawem faktem.

W najbliższym już czasie odbędzie się w ministerstwie handlu konferencja, na której ma być zatwierdzonym projekt konwersji przedłożony przez dom bankowy Erlangera w Frankfurcie n. M. Projekt, za którego przeprowadzenie bank ręczy, polega głównie na skonwertowaniu pięcioprocentowych obligów pierwszeństwa w srebrze i takichże obligów w złocie na czteroprocentowe w papierach — pierwszych jest 11.9, drugich 4 miliony zlr. Zysk osiągnięty z konwersji przypadnie nie akcyonariuszom, lecz posiadaczom priorytetów. Rząd przywiązuje wielką wagę do tej operacji, ponieważ takowa ma poprzedzić upaństwowienie, uznane za konieczne z wielu względów. Akcyonariusze kolei arcyks. Albrechta zgodzą się niezawodnie na konwersję, choćby tylko z tego powodu, że w razie upaństwowienia akcje wykupi rząd czteroprocentowymi obligami państwowymi, za czem mają nadzieję uzyskania czteroprocentowej renty.

* Z powodu rozmaitych pogłosek o reorganizacji zarządu kolei państwowych, stojącej w związku z upaństwowieniem kolei Karola Ludwika zasięgałszy wiadomości w dobrze poinformowanych kołach i możemy stanowczo powiedzieć, że rząd na razie nie myśli o tej sprawie, zwłaszcza, że wiele innych spraw ważnych stoi na porządku dziennym. Nieprzyjęcie mandatu przez posła dr. Bilińskiego do rady zawiadowczej kolei północnej dało powód do domysłów o rzeczonej reorganizacji i o przyszłym stanowisku tego posła w zarządzie kolei skarbowych.

Od Administracji.

Z dniem 1. czerwca b. r. biuro redakcji i administracji „Postępu“ przeniesione zostało na ulicę Zygmuntowską l. 12, dokąd też należy adresować wszelkie listy i posylki.

P. T. abonentów zalegających z przedpłatą za drugi kwartał upraszamy o wyrównanie rachunków w jak najkrótszym czasie, bo od tego zależeć będzie dalszy regularny odbiór pisma naszego.

Przedpłata kwartalna wynosi 1 zł.; nowo przybywający abonenci otrzymają wszystkie poprzednie numery.

snym zarządzie, bo wówczas powtarzają się znów tem częściej te same ilości osób i ton.

Te objaśnienia były potrzebne dla wytłumaczenia, że jedyną istotną miarą ruchu transportowego na drogach żelaznych może być tylko wzięta razem z ilością przewiezionych osób i ton liczba przebieżonych przez nie jednostek odległości. Statystycznie wyraża się to formułą: osobo-kilometr (Personen-Kilometer) i tonokilometr (Tonnen-Kilometer).

Osobo-kilometr i tonokilometr jest to iloczyn powstały z pomnożenia ilości osób i ton przewiezionych przez ilość kilometrów jaką przebiegły. Biorąc tedy z wykazów każdej pojedynczej kolei żelaznej sumę osobo- i tonokilometrów i łącząc w jedną ogólną sumę te pojedyncze wszystkich w kraju czy państwie dróg żelaznych sumy, już się nie powtarza tych samych ilości osób i ton, bo się w ich miejsce ma zupełnie inną, i jedynie prawdziwą jednostkę ruchu. Ta zaś suma łączna osobo-kilometrów i tonokilometrów wszystkich w kraju czy państwie dróg żelaznych, podzielona przez przeciętną cyfrę będących w ciągu roku w eksploatacji kilometrów dróg żelaznych, daje zarazem cyfrę przeciętnego na 1 kilometr ruchu transportowego w państwie czy kraju, cyfrę już zupełnie rzeczywistą, a nie tak pozorną

tylko i przypadkową jak ilości osób i ton. — Ta metoda przyjęta przez statystykę niemiecką, a także przez austriacką, nie jest jeszcze wszędzie powszechnie przyjętą. — Od ruchu transportowego, przechodzi Paszkowski do kapitałów i dochodów dróg żelaznych.

Dla ilustracji przytaczamy niektóre cyfry. Na 1 klm. przeciętny wypada rocznie:

w Anglii	23.300 osób — 8.700 ton (?) (?)
w Belgii	16.300 „ — 6.700 „ (21.5) (?)
w Ameryce półn.	1.800 „ — 2.300 „ (?) (?)
w Niemczech	8.000 „ — 4.600 „ (28) (104)
w Austrii	2.800 „ — 3.300 „ (43) (103)

Cyfry podane w nawiasach wyrażają, ile kilometrów przebywa rocznie przeciętnie jedna osoba, względnie jedna tona; obraz ten należy uzupełnić cyframi, dającymi pewien pogląd na frekwencję ruchu, i tak na 1 klm. przypada: w Austrii 118.083 osobo- 335.661 tonoklm. w Niemczech 229.570 „ 484.614 „ w Belgii 225.360 „ 311.762 „

Te cyfry oczywiście z roku na rok wszędzie ulegają pewnym fluktuacjom, tak jak sam ruch transportowy, lecz stosunek porównawczy nie wiele się przez to zmienia, jakkolwiek różnice są bardzo znaczne. Gdy się przypatrzymy cyfrom, wyrażającym kapitał inwestowany przeciętnie na 1 klm. oraz rentę, przyjdziemy do

wniosku, że w całej Europie najniższe są taryfy niemieckie i że mimo tego koleje niemieckie najwyższe (5.17%) dają oprocentowanie kapitału. Najdroższe taryfy po Francji ma Anglia, a mimo tego oprocentowanie tamtejszych dróg jest słabsze niż w Niemczech, które po Belgii najlepiej administrują.

Oprócz ruchu transportowego, taryf, samej administracji i systemu wysokość przeciętnego oprocentowania zależy od wysokości zaangażowanego kapitału. Cyfry przeciętnego kapitału na 1 klm. reprezentują zazwyczaj kapitał nominalny, którego wysokość zależy obok innych warunków także od kursu papierów publicznych każdego kraju, a więc od stopy procentowej tego kraju i zaufania kapitałów do jego warunków ekonomicznych, oraz od tego, jak szerokie pole pozostawiono finansowej spekulacji do zysków finansowania i srubowania kapitału nominalnego. Wysokość kapitału efektywnego, gotowego, rzeczywiście użytego, zależy od warunków topograficznych kraju, więc od technicznych warunków budowy, dalej od cen materiałów, robocizny i gruntów, od mniejszych i większych zysków przedsiębiorcy, od konkurencji, wreszcie od czynników, które o przedsiębiorstwie decydowały. (C. d. n.)

NOWO OTWARTE
ATELIER FOTOGRAFICZNE
W. EDERA (jun.) i J. SZULISŁAWSKIEGO

we Lwowie, plac Maryacki 1 4. (Hotel Europejski)

posiada najnowsze aparaty błyskawiczne do zdjęć z grup i dzieci. — Momentalne fotografie naturalnej wielkości własnej roboty o znakomitym wykończeniu i podobieństwie (nie t. z. powiększenia zatracające podobieństwo).

Dla wygody publiczności urządzono windę osobową, prowadzącą do atelier.

Najtańsze i najlepsze
czysto
lniane

PŁÓTNA KORCZYŃSKIE.

Plac Marjacki L. 1.

„pod Prządką“
(front hotel George'a).

Płótna na koszule i kalesony

w sztukach po 35 metrów
od 11—22 złr.

Płótna na prześcieradła bez szwu

od 13—16 złr.

Najcieńsze webby

w wielkim wyborze
od 22 do 40 złr.

Półbielone płótna na sienniki i ściierki

w sztukach i na metry po 36 ct.

Juta i szare Płótno podolskie na worki i werety
po 16 ct.

OBRUSY

od Nr. 30. po 85 ct., do Nr. 80. po złr. 2-50 do 10 złr.

Bardzo piękne obrusy Zakardowskie

szamowe po złr. 2-20, indigo niebieskie po złr. 3-50
za sztukę.

SERWETY

białe, szare, szamowe, indigo

od złr. 2-40 do 6— za tuzin.

SERWETKI tuzin 1 złr. 50 ct.

Ręczniki

ze szlakami lub bez, na tuziny i sztuki lub pojedynczo
od 3—7 złr. za tuzin.

Ręczniki zdrowia białe i szare

po 1 złr. 10 ct.

Prócz wyżej wymienionych czysto lnianych wyrobów, posiada Towarzystwo na składzie także bawełniane płócienna krajowe, Zefiry, Cordoné, Pepity, Oxfordy, nadto wyroby spółki huculskiej w Kołomyi, jak wstawki, dziobienki, fartuszki mohajrowe, serwety, bajorki i t. p.

Fryderyka
we Lwowie.

Pochodnie smolne
do robót nocnych i pochodów
z pochodniami

Cenniki
szczegółowe.

Z
pierwszej
krajowej
fabryki

Schubutha
w Bytku 1. 45.

Świece woskowe
Masa do zapuszczania
podłóg

bezpłatnie
i opłacono.

NOWO OTWORZONY MAGAZYN
pod firmą

ANTONI GUDIENS
(dawniej p. Gajewska)

we Lwowie, plac Maryacki 1. 8.
(dom ks. Ponińskiego)

poleca w wielkim wyborze

Płótna, stołową Bieliznę, Shirtingi, Chiffony, Barchany, Piki, Oxfordy, Dreliszki, BIELIZNĘ MĘSKĄ t. j. koszule, kalesony, kołnierze, mankiety, chustki do nosa, skarpetki, pończochy i t. d.

SKŁAD KOMISOWY

MATERACÓW i KOŁDER.

Wielki wybór
oryginalnej bielizny wełnianej systemu Prof. Dra Gustawa Jaegera.

Ceny możliwie niskie.



C. i k. uprz.

FABRYKI MASZYN
i wag pomostowych

C. Schembera i Synów

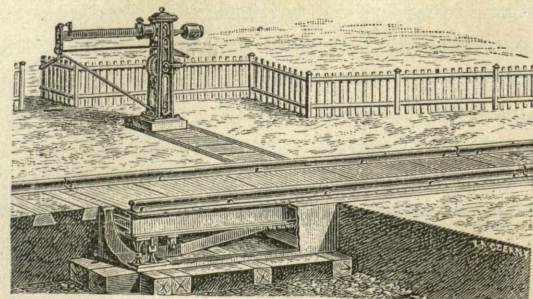
c. i k. dostawców nadwornych

Skład główny:

Filia:

Wiedeń I. Kärnthnering 1. Budapeszt, Andrassystrasse 1.

Wyrabiają: Wagi na lokomotywy, wagony, bryki i magazynowe pomostowe; wagi do ważenia złota, srebra i wszelkie rodzaje wag z szalami i t. d.



Schembera patentowana waga pomostowa do ważenia wagonów bez przerywania szlaku, spoczywająca na podmurowaniu albo montowana w skrzyni z lanego żelaza, ze skalą i rejestrem dla całej wytrzymałości.

W praktycznym zastosowaniu na wszystkich austriacko-węgierskich kolejach żelaznych.

GALIC. BANK KREDYTOWY

począwszy od dnia 1. Lutego 1890 wydaje

4% ASYGNATY KASOWE

z 30-dniowym wypowiedzeniem

3 1/2% ASYGNATY KASOWE

z 8-dniowym wypowiedzeniem,

wszystkie zaś znajdujące się w obiegu 4 1/2% Asygnaty kasowe z 90-dniowym wypowiedzeniem oprocentowane będą począwszy od dnia 1. Maja 1890 po 4% z 30-dniowym terminem wypowiedzenia.

Przedruku nie płacimy.

Dyrekcya.

POSTEP

DWUTYGODNIK DLA SPRAW KOLEJOWYCH.

Wychodzi we Lwowie 5. i 20. każdego miesiąca.

Przedpłata wynosi w miejscu i na prowincyi:

rocznie 4 złr. — et. — kwartalnie 1 złr.

Za granicą: 1 złr. 25 et. kwartalnie.

Numer pojedynczy kosztuje 20 centów.

Odpowiedzialny redaktor i wydawca:

Dr. Maryan Ciesielski.

Adres redakcyi i administracyi:

ulica Zygmuntowska 1. 12. (Telefonu Nr. 354.)

Ogłoszenia i przedpłatę przyjmuje administracya.

Cena ogłoszeń 20 et. od wiersza w szpalcie
lub za jego miejsce.

Kolej Karola Ludwika.

Popularną jest dziś rzeczą ciskać gromy na politykę taryfową kolei Karola Ludwika, dowodzić konieczności rychłego jej upaństwowienia, mówić o łączności losów téj najtłustszej ongiś w kraju arteryi komunikacyjnej z losami najwyższych jej kierowników. Ale ani nam ani tym, którzy przy każdej sposobności wykazują zgubną dla kraju gospodarkę rzeczonych kolei, nie uczyni nikt zarzutu, że dla popularności jedynie przeciw niej występujemy.

Od niejakiego czasu w tém jaskrawszem świetle przedstawia się nam taryfowe jej gospodarstwo, że kolej państwowa całym szeregiem najróżnorodniejszych zarządzeń stworzyła w kraju aparat komunikacyjny, wyposażony urządzeniami odpowiadającymi zupełnie naszym potrzebom i stosunkom ekonomicznym; jakżeż w obecnym wyglądzie musi kolej, która gnębi taryfami przemysł krajowy, protegując w ten sposób obce produkta. Dziś dzieje się to już mniej niż dawniej, lecz zawsze jeszcze tu i ówdzie pojawia się zarządzenie taryfowe, znamionujące z jednej strony za-

cofanie w rzeczach polityki taryfowej, z drugiej godną ubolewania, niezrozumiałą dla nas, obojętność na rozwój tych źródeł, z których przecie dla każdej kolei w normalnych warunkach płynąć muszą znaczne dochody.

Gdyby kolej Karola Ludwika chciała tylko zrozumieć należycie swój własny interes, to już tém samém uczyniłaby za- dość i interesom kraju — ofiar nikt od niej nie żąda, będziemy zadowoleni, gdy zerwie z polityką samobójczą, jak się poseł Szczepanowski wyraził.

W wywleczeniu tych stosunków na światło dzienne i postawieniu ich pod pręgierz publicznej dyskusyi, nieszczędając ciężkich, niezmazanych zarzutów, lwia część zasług przypada posłowi Struszkiewiczowi; w radzie państwa, w sejmie, w radzie kolejowej, w rozmaitych komisjach, na sejmikach relacyjnych, w prasie, jednym słowem przy każdej nadarzającej się sposobności uderza poseł Struszkiewicz na zarząd kolei Karola Ludwika i jemu to głównie ma kraj do zawdzięczenia, że dziś nie obce są nikomu rozpaczliwe stosunki panujące na

téj jedynéj może pod słońcem kolei, która mogła być nieocenione oddać przysługi i krajowi i swoim akcyonaryuszom, a dziś stanowi najczarniejszą kartę w dziejach gospodarstwa krajowego.

* * *

Na ostatniej sesyi rady kolei państwowych przy rozprawie nad dodatkami manipulacyjnymi, pobieranymi przez kolej południową, zwrócił poseł Struszkiewicz uwagę rady na kolej Karola Ludwika, która za transporta wojskowe pobiera należitości za wyładowanie i załadowanie, chociaż czynności te spełnia nadawca względnie odbiorca sam, nie zaś kolej robotnikami swymi; zarząd kolei tłumaczy się tém, że według dodatku IV. do II. części lokalnej taryfy rzeczowej zastrzegł sobie pobieranie téj należitości w każdym wypadku, a także przy transportach podlegających specjalnej taryfie Nr. 1 załadowanie i wyładowanie jest rzeczą kolei według odnośnych postanowień taryfowych. Ponieważ według dodatku II. do taryfy wojskowej (str. 3.) dozwolone jest pobieranie rzeczonych należitości, więc wszystkie zarzuty są rzekomo nieuzasadnione.

„Statystyczno-ekonomiczne studia

o drogach żelaznych

w związku z rozwojem ekonomicznym“

przez

Leona Paszkowskiego.

(Ciąg dalszy.)

O wysokości przeciętnego kapitału stanowi jeszcze przeciętny ruch transportowy; w miarę jego wzrostu, powodującego nowe a kosztowne nakłady, wzrasta téż przeciętny na 1 km. kapitał. Dopiero od czasu budowy dróg lokalnych, odstępujących od szablonowego, a drogiego typu obniża się rzeczona przeciętna. Mimo tego widzimy przykłady, że w obec mnożących się dróg czyto głównych, czy lokalnych, wzrasta przeciętny na 1 km. ruch przewozowy tam mianowicie, gdzie przez tanie taryfy, przodujące w konkurencyi, zapewnione są warunki rozwoju ekonomicznego.

Wracając jednak jeszcze do stosunku kapitału do ruchu przewozowego podnosi autor niewłaściwość ewaluowania w statystyce kapitału w stosunku jednostki odległości (1 km.). Kilometr drogi żelaznej A., na który wypada n. p. 1,500.000 osobo- i tono-kilometrów, tak się różni od kilometra drogi B., na który wypada np. 25.000 osobo- i tono-kilometrów, że cenę ich t. j. kapitał inwestowany mierzyć jedną i tą samą miarą (kilometrem) byłoby czemś w rodzaju, jak obok ceny sążnia gruntu na placu św. Szczepana we Wiedniu ewaluować gdziebądź na sążeń także cenę czystego pola. Pod względem budowy torów, budynków, urządzenia i umontowania różni się kilometr drogi A. od B. tak jak chata od pałacu, choć jedno i drugie tym samym służy celom. Owoż nie jednostka długości, lecz ruch przewozowy jest miarą stosunku dla inwestowanego kapitału, jeżeli ma się rzecz traktować ze stanowiska ekonomicznego; statystyka niestety nie

ma tego zawsze na względzie. Gdy tedy Paszkowski wprowadza innowację, ocenia rzecz na podstawie stosunku kapitału do przewozu, zaś jako jednostkę przyjmuje 100.000 osobo- i tonokilometrów.

Według takiej metody obliczania wypada na każde 100.000 osobo- i tono-kilometrów przeciętnie inwestowanego kapitału:

w Austro-Węgrzech . . .	złr. 36.000
„ Niemczech	mk. 35.700
we Francyi	fr. 74.800
„ Włoszech	lir. 87.780
w Szwajcaryi	fr. 96.300
„ Rossyi	rub. 18.100
„ Danii	fr. 63.500
„ Szwecyi	„ 92.800
„ Norwegii	„ 109.300

Paszkowski uważa powyższe zestawienie za jedynie racjonalne i dające jasny na rzecz pogląd i broni je przed możliwym zarzutem: wprawdzie cyfry przewozu są zmienne, lecz téż i cyfry wyrażające inwestowany kapitał

Poseł Struszkiewicz prosił przeto ministra handlu o zniewolenie kolei Karola Ludwika, iżby niesłuszne postanowienie taryfowe uchyliła.

Z okazji rozpraw nad taryfą cukrową wyrażono życzenie, aby rząd szczególnie zaopiekował się tą gałęzią produkcji, ku czemu najlepiej nadają się niskie opłaty przewozowe; poseł Struszkiewicz miał ponownie sposobność wykazać, że kolej Karola Ludwika ignoruje bezprzykładnie interesa kraju naszego. W niektórych relacjach od Sędziszowa nakłada kolej te same opłaty przewozowe, które są ważne dla relacji od Krakowa, jakkolwiek w odległości jest różnica około 150 km. Taka taryfa proteguje przemysł cukrowniczy czeski i morawski ze szkodą krajowego.

* * *

Nie wątpimy ani na chwilę, że decydujące sfery użyją swego wpływu w sprawie taryfy dla cukru; produkcja ta potrzebuje skutecznej pomocy, zwłaszcza, że ciężkie na nią doświadczenia dawniej już zrobione i tak już odstraszają przemysłowców. Dziś staje im na drodze taryfa nie dopuszczająca żadnej konkurencji z bogatymi prowincjami ościennymi. Przemysł nasz cukrowniczy jest przeto poważnie zagrożony i znowu kolej Karola Ludwika jest tym czynnikiem, który wbrew interesom własnym stawia zapórę ekonomicznemu rozwojowi kraju.

Kolej Aradsko-Temeszvarska.

Ciekawą kwestyę z dziedziny prawa kolejowego ma rząd węgierski do rozwiązania; węgierska ustawa sekwestracyjna z r. 1883 upoważnia rząd w krótkich i węzłowatych słowach do objęcia w zarząd skarbowy tych dróg żelaznych z poręczonym dochodem, które z nadwyżek ruchu nie mogą nawet opłacić procentów od obligów pierwszeństwa. Ustawy

nie są stałymi. Tak wyrażona cyfra kapitału wykazywać będzie w miarę wzrostu ruchu przewozowego — mimo nowych wzrostem ruchu spowodowanych nakładów — zmniejszanie się tej jednostki kapitału w stosunku do ruchu, a więc już sama będzie dawała wyraz, czy i o ile ten stosunek się poprawia. Tak samo należy zestawiać dochody brutto i wydatki; wszak celem dróg żelaznych jest przewóz, statystyka zaś ignoruje go prawie i stąd jest bezcelową. Gdy chodzi o dochody brutto, ma się na względzie tylko dochody z przewozu, pomijając inne; wydatki oczywiście nie dadzą się wyrazić na osobno- i tono-kilometr. Dochód czysty powinien być wyrażony w procencie od kapitału, biorąc za każdy rok samą istotną przewyżkę dochodów nad wydatki, pomijając salda i zaliczki państwa z tytułu poręki (nie pomija tego statystyka austr.) Czysty dochód na 1 km. wykazywany nie ma żadnego znaczenia.

Przypatrzymy się teraz powyższym cyfrom: Niemcy mają najkorzystniejszy stosunek

tęj dotąd ani razu jeszcze nie zastosowano do praktyki, ponieważ postanowienia jej tak dalece wykluczają wszelką w tym względzie wątpliwość, że towarzystwa kolejowe, które mogły być ściągnięte na siebie zastosowanie rzeczonych postanowień, wołały zawsze w danym razie w dobrowolnej drodze przyjąć sekwestrację. W wypadkach takiego upaństwowienia tracili zarządy, jak wiadomo, nie mało na interesach osobistych, lecz za to publiczność i akcyonariusze wychodzili na tym wcale dobrze. Nigdy też nikomu na myśl nie przyszło, z powodu podobnego sekwestru użalać się na pogwałcenie praw towarzystwa kolejowego lub wytaczać sprawę przed sąd publicznej opinii.

Pierwszy taki wypadek zdarzył się obecnie z koleją prywatną z Aradu do Temeszwaru. Kolej ta pobierała rocznie od roku 1871 tytułem stypulowanej subwencji 39.500 zł. za każdą milę szlaku. Przeciętą wypłacaną jej kwota roczna wynosiła 200.000 zlr., toż dług cały urosł obecnie do wysokości 5-2 milionów. Rząd tedy węgierski ma wobec tego faktu niewątpliwe prawo upaństwowienia. Tymczasem doniosły niektóre dzienniki, że towarzystwo ma zamiar rzec się subwencji dalszych, wskutek czego nasuwa się pytanie, czy rząd mimo tego może ustawę sekwestracyjną zastosować. Aby na to odpowiedzieć, dość jest powołać się na istotę prawną subwencji i na koncesję subwencyonowanej kolei; w tym więc względzie niema żadnej kwestyi. Stosunek kolei subwencyonowanej do rządu jest dowolnym i ustaje gdy go jedna strona drugiej wypowiada. Kolej raczej we wielu kierunkach jest zależną od rządu, który przecież w obecnym wypadku jest także jej wierzycielem. Subwencji udziela państwo według jasnego brzmienia ustawy jako zaliczek, toż rząd ma niezaprzeczone prawo do zwrotu subwencji, jakkolwiek zwykle przy upaństwowianiu dróg żelaznych rząd pobrane zaliczki jako niebyłe uważa, czyli poprostu mówiąc darowuje je towarzystwu. Owoż o zupełnem zwolnieniu towarzystwa ze stosunku obowiązkowego do rządu możnaby wtedy tylko mówić, gdyby towarzystwo oświadczyło gotowość zrzeczenia się subwencji przyszłych, a zapłacenia już pobranych. Lecz i wtedy jeszcze byłaby możliwą kwestya, czy rząd musi zwolnić stronę przeciwną z wiadomego stosunku; w takim wypadku miałoby towarzystwo przy-

kapitału do ruchu przewozowego, prawie dwa razy tak korzystny, jak Austro-Węgry i Francja. Szwajcaryę tłumaczą topograficzne warunki kraju. Szwecja i Norwegia wykazują i tak niską cyfrę, a nadto są usprawiedliwione małym ruchem, małym zaludnieniem, wielkimi ofiarami na rzecz dróg żelaznych, które nie mogą zaraz w odpowiednim stosunku mieć pomnożony wzrost transportowy. Rosja przedstawia uderzający przykład mimo, że kapitał nominalny w stosunku do efektywnego jest tam nadzwyczaj wysoki z powodu niekorzystnego emisyjnego kursu papierów i fenomenalnie ogromnych zysków przedsiębiorstw i konsorcjów finansujących.

Czysty dochód zależy jednak nie tylko od samej względnej mnogości ruchu, lecz także od wysokości taryf i od stosunku wydatków do dochodów. Wydatki zawisły także od warunków technicznych, od administracji i systemu. Więc z kwestyą czystego dochodu wiążą się kapitały, ruch przewozowy, taryfy,

najmniej jakiś punkt oparcia w swoich rozrachunkach.

Postępowanie zaś takie, że kolej milczy o długach zaciągniętych w kasie państwa, a „zrzeka się“ tylko robienia dalszych długów, jest wręcz śmieszne czy naiwne. Cóżby w ten czas miała kolej do powiedzenia, gdyby rząd postawił sobie za cel sekwestracji właśnie odebranie zaliczek, administrując lepiej i taniej? Zamiast długiej i rozwlekłej odprawy dość będzie przypomnieć sposób rozwiązania stosunku subwencyjnego między towarzystwem żeglugi parowej na Dunaju a Austrią i Węgrami, przyczem wypada zauważyć, że towarzystwo to nie obawiało się sekwestracji.

Właścicielką kolei Aradsko-Temeszwar-skiej jest austriacko-węgierskie towarzystwo kolei państwowych i ono to właśnie zrzekło się stypulowanej mu subwencji w nadziei, że w ten sposób uzyska u rządu rozwiązanie wszelkich wzajemnych stosunków, a w szczególności, że się uchyli z pod niemiłych dlań postanowień ustawy sekwestracyjnej. Rząd węgierski jednak nie da sobie o tym wiele mówić i wprost przystąpi do upaństwowienia, jeżeli towarzystwo samo o to nie poprosi. Co do powodów rząd nie musi dawać żadnego oświadczenia, wszak dostatecznym powodem upaństwowienia jest sam fakt, że zaliczki urosły do pięciu milionów z górą. Gdyby ustawa sekwestracyjna nawet nie istniała, to sam ten fakt byłby zupełnie wystarczającym. Nawiasowo wypada jeszcze wspomnieć, że kolej Aradsko-Temeszvarska jest już wprawdzie w zarządzie skarbowym, lecz rząd nie ma prawa ustanawiać taryf; otóż w obec kwestyi taryf nie bardzo rażąco przedstawia się sekwestracja kolei przez rząd i to kolei takiej, którą rząd już administruje. Zresztą w dobrze poinformowanych sferach aż nadto dobrze wiedzą, jakie przeszkody i trudności następcza obu stronom ten niezwykły stosunek; wystarczy spojrzeć na mapę Węgier, aby zrozumieć powody, dla których rząd węgierski musi dążyć do weielenia kolei Aradsko-Temeszwar-skiej w sieć państwową z takim skutkiem, iżby pod względem taryfowym nie było żadnych różnic. Gdyby ta kolej była prywatną, musiałby rząd zbudować szlak konkurencyjny; ponieważ tu jednak chodzi o kolej taką prywatną, która corocznie apeluje do skarbu państwa, więc nie widzi rząd potrzeby liczyć się z jakimiś względami, a to tem mniej, że upaństwowienie

sprawy techniczne i administracyjne i kwestya systemu, o czem wszyskiem na innem miejscu będzie mowa.

Stosunek bezwzględny wydatków do dochodu tak jak go podaje statystyka ma sam przez się małe znaczenie, skoro najbardziej zależy od taryf. Stosunek n. p. 55%, wydatków do dochodów przy taryfie 3 ct., za tonę i kilometr nie jest równy stosunkowi 55%, gdy kolej pobiera 2 ct. za tonę i kilometr, lecz w porównaniu znaczy względnie 82,5%; procentowy stosunek taki ma względne znaczenie finansowe raczej niż ekonomiczne.

Caeteris paribus, przy innych równych danych, stosunek wydatków do dochodów zależy od tego z jakich opłat jednostkowych (taryfowych) dochody powstają. Żeby więc z tego stosunku zdać sobie należycie sprawę, trzeba w każdym wypadku sprowadzić dochody do jednego mianownika według jednostki ruchu przewozowego. Paszkowski odstępował znowu od szablonów statystyki i aby w należytem świetle

nie tylko nie naruszy praw własności akcyonaryuszów, lecz jeszcze interesom ich pożytek przeniesie.

Wiadomość tę czerpiemy z czasopisma kolejowego Steina.

Z dziejów polityki kolejowej we Włoszech.

I.

Historia włoskich kolei jest zarówno bogatą w ciekawe wypadki, jak polityczne dzieje państw, składających się na królestwo Włoch; więcej niż gdzieindziej wpływały tam na się nawzajem koleje i polityka. Kierunek polityki państwa wyciskał piętno swe na rozwoju dróg żelaznych, które znowu ze swą stroną na politycznym ustroju Włoch pozostawiły niezatarte ślady. Będzie tedy interesującą rzeczą, bliżej poznać stosunki rzeczonych kolei od pierwszego ich związku, aż do roku 1885, w którym (27. kwietnia) wyszła ustawa, tworząca nową epokę.

Dzisiejsze królestwo włoskie, w czasie kiedy pierwsza lokomotywa pojawiła się na stałym lądzie europejskim, składało się ze znacznej liczby małych państw; z tych niektóre, jak Lombardia i Wenecja należały jeszcze do Austrii, inne, n. p. Modena, Parma, Toskana miały rejentów spokrewnionych z dworem austriackim. Zupełnie niezależnymi były: we Włoszech północnych królestwo Sardynii, w środkowych (obok drobnej rzeczypospolitej San Marino) państwo kościelne, zaś w dolnych Włoszech królestwo obojga Sycylii. Zamieszki polityczne wstrząsały długi czas całym półwyspem Apenińskim, tłumiąc przemysł, ruch i handel, wyczerpując źródła dobrobytu i rujnując finanse każdego z państw. W obec takich stosunków rozwój dróg żelaznych tylko nieznacznie mógł postępować. Pierwszą kolej przy pomocy kapitałów francuskich otrzymało królestwo obojga Sycylii. Inżynier Armand Bayard ubiegał się w r. 1836. o koncesję na szlak z Neapolu do Nocery z odnogami do Salerno, Avellino i innych miast, otrzymał zaś ją 19. czerwca tegoż roku, tak, że d. 4. października 1839 nastąpiło częściowe otwarcie kolei z Neapolu do Portici. Szlak ten 8 km. długi był pierwszym w całych Włoszech i od niego to biorą początek dzieje włoskich dróg żelaznych. Zaraz w następnym roku oddano do użytku publicznego w Lombardii kolej z Mediolanu do Monzy (13 km.) i rozpoczęto w królestwie sycylijskiem budowę kolei z Neapolu do Caserty; budowała ta na tém donioslejsze znaczenie, że państwo własnymi kosztami, po raz pierwszy we Włoszech, podjęło. W roku 1842. król

przedstawił stosunek przeciętny wydatków do dochodów w różnych krajach, sprowadza dochody do jednego mianownika według jednostki ruchu przewozowego i otrzymuje bardzo wymowne cyfry, które dowodzą, że pod względem niskich taryf i pod względem stosunku wydatków do dochodów pierwsze zajmują miejsce Niemcy, celujące organizacją i administracją sieci swą kolejową. Rosya przedstawia na pierwszy rzut oka jeszcze korzystniejsze cyfry lecz to tłumaczy się inaczej; gdzie podróżny i towar przeciętnie dalekie przebiega przestrzenie, gdzie kraj rozległy, mało zaludniony i w komunikacye ubogi, tam nawet przy lichy i kosztownej administracji koszt na jednostkę odległości są niższe niż w kraju, w którym podróżny i towar przeciętnie bardzo małe przebywa przestrzenie (Niemcy). W Niemczech na jedną osobę wypada przeciętnie 28 na jedną tonę 104 km. — w Rosyi zaś 103 względnie 209 km. Taki stosunek wpływa ogromnie na cyfrę stosunku kosztów do dochodów.

W ścisłym związku z dochodami stoi przeciętne oprocentowanie inwestowanego kapitału.

Ferdynand nakazał przedłużenie tej linii do Kapuy. Z wyboru tego szlaku łączącego stolicę z warownią i zbliżającą ją do twierdzy Gaeta, wypada wnosić, że rząd miał na oku względy strategiczne więcej niż ekonomiczne. Później polityka ta coraz bardziej się utrwalała, zaś koleje o znaczeniu ekonomicznym zaczęto budować dopiero z pomocą obcych kapitałów, kiedy państwo przyjęło porękę dochodów lub zobowiązało się do subwencji.

Trzeciem państwem z rzędu, które przed innymi otrzymało koleje, było wielkie księstwo Toskany. W r. 1844. zbudowano szlak Liworno-Pisa, jako pierwszą część drogi do Florencyi; na kolej tę otrzymało koncesję jeszcze w roku 1838 na 100 lat Towarzystwo kolei Leopolda. Zawiazywanie towarzystw kolejowych miało tu dość powodzenia, zresztą i sam rząd tokański dość wcześnie posiadał własną kolej z Lucca do Pizy (19 km.), która to kolej w r. 1846. zbudowana, zbankrutowała, poczem rząd kupił ją od prywatnego przedsiębiorstwa. Towarzystwo centralnych kolei tokańskich uzyskało u rządu porękę trzyprocentową dywidendy od kapitału wynoszącego 10 milionów lirów, wyłożonego na budowę szlaku ze Sienny do Empoli (64 km.), w innych warunkach bowiem nie można było ukończyć (1849) tej budowy. Towarzystwo, które otrzymało koncesję na budowę kolei z Lucca do Pistoii (1846), popadło wnet w rozpaczliwe położenie finansowe, tak że dopiero w 13 lat później kolej tę (88 km.) otwarto. Toskana nie miała więc w ogóle powodzenia w dziedzinie przedsiębiorstw kolejowych, jakkolwiek budowa nowych dróg wcale znaczne czyniła tam postępy.

Sardynia przed r. 1848 nie miała jeszcze żadnej kolei. Wprawdzie jeszcze przedtem (1830) prywatni przemysłowcy próbowali w Piemontcie budowy, lecz usiłowania ich nie odniosły skutku. W r. 1845 postanowił rząd wybudować kolej z Genewy do Turynu, ważną raczej ze strategicznych niż handlowo-politycznych względów, bo mającą łączyć stolicę państwa z granicą francuską szwajcarską i lombardzką. W r. 1848 otwarto część kolei po Moncaleri, resztę zaś aż do zatoki morskiej w pięć lat później. W celu dalszego przedłużenia tej kolei do granicy szwajcarskiej przez przemyk Lucemagno zawarł rząd sardyński międzynarodowy układ z kantonami Tessin, Graubinden i St. Gallen. Świadomą wielkich celów politykę kolejową, opartą na zasadach wytrawnie obmyślanych, rozpoczął w Sardynii dopiero Cavour, słynny mąż stanu; on to w r. 1850 wstąpił do ministerstwa i dał początek kwitnącej erze kolejowej sieci Piemontu. Zarucił przedewszystkiem system budowy kosztem państwa, a natomiast zachęcił do przedsię-

Gdzie procent jest niedostateczny, tam społeczeństwo zbiorowymi siłami, czyto jako państwo czy w inny sposób, ponosi w interesie ekonomicznym braki oprocentowania, wynikające z nieznacznego ruchu lub niskich opłat, a ponosi je w zastępstwie bezpośrednio interesowanych, t. j. tych, którzy za transport płacą. Czy i o ile ofiary, w tym celu ponoszone, warunkowane konkurencyą międzynarodową i wymaganiami rozwoju ekonomicznego, są lub nie są dostateczne, dowiemy się później. Wypada tu jeszcze podnieść, że tylko Niemcy mają przeciętne oprocentowanie dróg żelaznych tak wysokie, iż ono przewyższa o wiele panującą tam przeciętną stopę procentową; ciekawem jest również, że największe państwowe ofiary na koleje ponosi Francya, gdzie stosunek stopy procentowej równa się oprocentowaniu olbrzymiej sieci dróg żelaznych i nie mniej interesującym przykładem jest Rosya mająca bardzo małą sieć kolejową której oprocentowanie wynosi zaledwie połowę średniej tam stopy procentowej. (C. d. n.).

biorstw kapitały prywatne, toż wkrótce (1859) Sardynia miała 850 km. dróg żelaznych pierwszorzędnego dla zjednoczonych Włoch znaczenia. Koncesyj udzielało zazwyczaj na 90 lat, czasami na 80 — państwo brało albo połowę akcyj samo, albo w połączeniu z interesowanymi prowincjami i gminami, albo też brało na się porękę odpowiedniego oprocentowania kapitału, po największej części $4\frac{1}{2}\%$, zastrzegając sobie prawo skupu koncesyjonowanych szlaków po 30, względnie 20 latach, jakoteż prawo zarządu zapomocą własnego taboru, a to na podstawie połowy ogółu dochodów. W ten sposób stworzyła sobie Sardynia w kilku latach silnie rozgałęzioną sieć kolejową, wybiegającą z Turynu ku granicom kraju, który dzięki systemowi przez Cavoura wprowadzonemu, miał na swe komunikacye wpływ niepomierne.

Rozmaitości.

* J. E. pan prezydent kolei państwowych, baron Czedik, zamianował Gustawa Ruzickę, adjunkta c. k. dyrekcji ruchu we Lwowie, naczelnikiem magazynu materyałów w Stryju; posadę tę zajmował dotąd rewident Ludwik Hubl, którego równocześnie mianowano zastępcą referenta biura materyałów przy c. k. dyrekcji ruchu w Krakowie.

* W obrębie dyrekcji ruchu kolei państwowych we Lwowie zostali w ostatnim czasie przeniesieni: Adolf Rauch z Eisenau do Dragoszy na posadę kierownika stacyi; na tegoż miejsce przybył w tym samym charakterze Antoni Himmel z Wamy; aspirant Jan Różycka do ogrzewalni w Stryju; asystent Bolesław Walter ze Lwowa do Krakowa; asystent Henryk Majewski z Bednarowa do Krakowa; inżynier-asystent Edward Kriegler-Biełański i aspirant Maks Mondschein z Krakowa do Lwowa.

Przyjęto: inżyniera-asystenta Benjamina Weidenfelda dla Gurahumory, Karola Maryana Wolańskiego dla Mikołajowa, Paulinę Leontowicz, wdowę po urzędniku, dla urzędu ruchu we Lwowie i M-todego Lutię dla Hadikfalwy.

* W obrębie krakowskiej dyrekcji ruchu kolei państwowych zostali przeniesieni:

Maciej Kowalski, naczelnik stacyi, z Piwnicznej do Zarytego; Bolesław Rötter asystent, z Podgórze-Płaszowa do Suchy; Kazimierz Żelechowski asystent, z Krakowa do Skawiny; Stanisław Piasecki ekspedyent, z Kamionki do Chyrowa; Romuald Felsztyński, inżynier-asystent, z Zagórza do Krakowa; Ludwik Smólski, asystent, z Woli-Łużańskiej do Krościenka; Rudolf Kwieciński, asystent, ze Stróżego do Mszany dolnej; Marcin Herzog, ekspedyent, z Mszany dolnej do Jordanowa; Teodor Schelestak, inżynier adjunkt, z Krakowa do Wiednia; Władysław Hryczek, asystent, z Żywca do Krakowa; Stanisław Müller, asystent, z Przemyśla do Gajów wyżnych; Władysław Namysłowski, naczelnik ogrzewalni, z Zagórza do Żywca; Leon Hetper, asystent, z Dobromila do Zagórza; Stanisław Zych, asystent, z Zagórza do Dobromila; Kazimierz Wintuska, naczelnik stacyi, ze Stróżego do Podgórze-Płaszowa; Ludwik Bartkiewicz, naczelnik ogrzewalni z Żywca do Zagórza.

Naczelnikiem stacyi w Stróżem mianowano asystenta Kazimierza Wodzieckę.

Inżynier-asystent Edmund Schrenzel, zatrudniony dotąd przy budowie szlaku Jasło-Rzeszów, został do Krakowa przeniesiony.

† W Krakowie zmarł tytularny urzędnik Bronisław Homolacs i inżynier-adjunkt Franciszek Krzeczunowicz, we Lwowie Karol Dobrowolski, adjunkt.

* Austriackie koleje prywatne za inicjatywą rządu zaprowadziły już i u siebie taryfę strefową. Z dniem 16. czerwca b. r. weszła w życie taryfa dla ruchu osobowego między stacyami kolei państwowych, a stacyami kolei północnej, koszykobogumińskiej, busztiehradzkiej i morawsko-szląskiej centralnej. Kolej południowa ogłosi wnet wprawdzie nie strefową, lecz znacznie tańszą jak dotąd taryfę osobową, ważną od 1 lipca b. r. Wolną wagę pakunku do 25 kg. zatrzymuje nadal tylko c. k. uprz. austr.-węg. kolej państwowa.

Z wielu stron nadchodzą wiadomości o olbrzymio wzrastającej frekwencji w ruchu osobowym.

Zamknięcie Rachunków za rok 20-ty

Towarzystwa Wzajemnych Ubezpieczeń w Krakowie w dziale życiowym, t. j. od 1¹ 1889 do 31¹² 1889.

Przychód.

Rachunek zysków i strat.

Rozchód.

	złr.	ct.		złr.	ct.
1 Przeniesienie rezerw i premij z r. 1888	3,160,893	55	1 Premie kontrasekuracyjne	41,176	86
2 " funduszu na nieregulowane szkody	24,849	50	2 Szkody, renty, zwrot premij i fundusz na nieregul. szkody	305,034	19
3 " " dywidendę	54,286	26	3 Wykupna polisa	40,628	49
4 " rezerwy zysków	225,427	95	4 Rezerwy i przeniesienia premij	3,558,373	02
5 Zebrane premie i wpłaty	702,506	33	5 Koszta administracyi	108,127	97
6 Procenta, czynsze i różne wpływy	202,083	05	6 Stemple i należności rządowe	13,200	50
7 Zysk na kursie papierów publicznych	57,579	23	7 Wypłacona dywidenda i fundusz na niewypłaconą	50,206	95
			8 Fundusz emerytalny urzędników	1,200	—
			9 " na różnicę kursu	47,500	—
			10 Rezerwa zysków do przeniesienia	207,543	29
			Saldo (zysk)	54,634	60
	4,427,625	87		4,427,625	87
W myśl statutu przydzielono do funduszu rezerwowego					
Wyznaczono na dywidendy 14 ⁰ / ₁₀₀ dla ubezpieczonych na					
kapitały pośmiertne i 6 ⁰ / ₁₀₀ dla ubezpieczonych na					
kapitały dożywotnie					
Przydzielono do rezerwy zysków i specjalnej					
Razem					
złr. 7,349-98					
42,892-44					
4,392-18					

Aktywa.

Rachunek bilansu.

Passywa.

	złr.	ct.		złr.	ct.
1 Zapas gotówki na dniu 31 ¹² 1889	19,417	23	1 Rezerwy i przeniesienia premij od kapitałów i rent	3,786,655	80
2 Rozporządzalne należności w instyt. kredytowych	352,587	89	2 Fundusz na nieregulowane szkody	32,677	50
3 Papiery wartościowe według kursu z dnia 31 ¹² 1889 i krpiony	1,588,963	85	3 Różni kredytowane	41,179	08
4 Wartość realności przy ulicy Basztowej 1. 9.	197,000	—	4 Fundusz na niewypłaconą dywidendę	8,313	59
5 Pożyczki	1,992,441	27	5 " różnicę kursu	128,000	—
6 Różni dłużnicy	145,653	92	6 Fundusz rezerwowy i inne	471,853	91
7 Wartość urzędzenia	1,500	—	7 Procenta naprzód pobrane	2,529	46
8 Rezerwa premij w Tow. reasekuracyjnych	223,282	78	Saldo (zysk)	54,634	60
	4,525,843	94		4,525,843	94

*) Do 15. Maja 1890 r. spłacono przeszło 2/3 części zaległości.

Kraków dnia 1. Stycznia 1890.

Dyrekcya Towarzystwa wzajemnych ubezpieczeń w Krakowie

Z. Stonecki

M. Lepkowski

H. Kieszkowski

J. hr. Meciński, W. Krwiński, Dr. M. Straszewski,

Naczelnik działu życiowego:

Cz. Kieszkowski.

S. Hencel, J. Bielański

jako Komisya kontrolująca.

W dowód zgodności z księgami

Członkowie Rady Nadzorczej

IV

