



**Lwowska Narodowa Naukowa Biblioteka Ukrainy im. W. Stefanyka.**

**Odział Rękopisów**

**Zespół (fond) 9**

## **ZBIÓR RĘKOPISÓW RÓŻNEJ PROWENIENCJI**

**678.** Projekt założenia towarzystwa akcyjnego w celu budowy kolei Lwów – Jarosław.  
Lata 40te XIX w. K.36.



**STRONY NIEZAPISANE NIE ZOSTAŁY ZDIGITALIZOWANE**

Львівська бібліотека АН УРСР  
ВІДДІЛ РУКОПИСІВ  
оп. № 678

Проект залізничної лінії Львів  
до ріки Сан, - зразу до Аворова,  
ніжніше до Проснава (1844?)

Проект товариства акційного цілем  
закорення Кольєї желазної н. Львова, до  
жароставів [1844?]

Проект Рельє

# Projekt

Zrobienia na akcie żelaznej kolei w Galicji,  
ode Lwowa do rzeki Sanu, na Janow i Orzomle,  
teraz do Jaworowa, a potem do Jarosławia. —

Wstęp

SI Dobry był jest teraz celem każdego,  
jest to dążenie podnosząca <sup>godności</sup> wartości nro.  
wieka. Od przedwzrostu lat wyrostko  
się wokoło nas zmieniło, nawet mi <sup>to</sup> ort  
sna narodziło. W historyjach i ziemioopisach  
miano dotąd Francuzów za wielki naród,  
drzej niż sama tylko Sawa wojenna  
kładnie się w pierwszym rzędzie; już nie  
męstwo, ani odwaga wielki odznaczają  
naród; już nie ten co będzie miał naj-  
wiecej konnicy i piechoty i <sup>żoł</sup> żoł, jednym  
słowem wojsko najlepiej wyciurzone i najod-  
ważniejsze, ale ten jest wielkim narodem,  
którego społecności szelma, jednomyślna, i  
najlepszymi urzędzeniami szczyt się; taki na-  
ród nie będzie nigdy zwyciężonym <sup>i od na-</sup>  
<sup>patki</sup> obrotu <sup>zakończony</sup> nowe <sup>duch</sup> myśli, <sup>jużto</sup> nowa epoka,  
nawet wyobrażenia nabierają z czasem nowego  
krytyka, a tym zmianom podlega i Sawa,  
ow bodziec światłych i pracowitych ludzi.  
Odkrycie nowego pokładu węgli kamiennych  
wiecej dziś cenimy, niż wieżcie warowni  
lub opasanie miasta murem. Gdyby który  
minister wynalazł sposób połączenia Londynu  
z Paryżem. za pomocą żelaznej kolei, wieżna  
zjednałby sobie Sawa, mieli wódc co wygrał  
bitwo. Gdyby droga żelazna była już zatożo-  
na z Madrytu do Paryża, z Paryża do Berlina,  
z Berlina do Wiednia, z Wiednia do Peters-  
burga lub Moskwy, <sup>peewniej</sup> można by smiane w Europie  
pokój do Europy

Cywilizacja bowiem tam rozszerza się szybko  
i pożytecznie, gdzie jest kierowana przez  
najwyższą władzę: bez jej pomocy ~~nie~~  
będzie ona niepewnym owocem następnego  
wieków. Gdy światła władza krajowa chce  
światła i przemysłu, wszystko dla niej pójdzie  
z Tatwojei i ni by się rozczki czarodziej-  
skiej otrzymają us najchwalebniejse skutki.

'est qu'à Dieu,  
ce est à l'homme.

Lamartine.



pomyślnym skutkiem uwieńczone zostało.

§ 4. W przedsiębiorstwach wielkich interes osobisty największym jest bodźcem, najpewniejszą podmiotem; onto ~~ich~~ <sup>regulamin</sup> ~~w zawiesz~~ ~~z~~ ~~przedsię~~ ~~wzięciom~~ prywatnym, które samo swoim pomysłem i nakładem wykonuje publiczne roboty. Wszystkie prawie roboty publiczne i większe przedsiębiorstwa wykonują się przez ludzi do tego szeregowo i jednostawnie usposobionych: bo czy się roboty robią <sup>regulamin</sup> ~~zawiesz~~ czy na wymiar, zawsze wykonanie ich, dozór ~~lub~~ ~~zależnie~~ ~~z~~ ~~urna-~~ ~~mi~~ ~~na~~ ~~dobre~~ ~~lub~~ ~~aż~~ ~~porusza~~ ~~się~~ ~~ludziom~~ ~~do~~ ~~tego~~ ~~zawodu~~ ~~utwala~~ ~~fikowany~~ ~~jest~~. Wykonanie kolei żelaznych powierza się inżynierom. Przedsiębiorca jakiej publicznej roboty, jeżeli ma w niej własny swój interes, starać się będzie aby <sup>sam</sup> najlepiej a oraz i najtaniej ją wykonał. Niezależnie sam robotę przedsiębiorstwa, uskutecznić, musi inżynierowi zaufać, dozór mu nad wynikiem oddać, a wtedy wierności i uczciwości jego wynisko rozstrzyga, od niego zawsze dobre i trwałe wykonanie powierzonego dzieła: bo może mieć nadzieję, że jeżeli pomyślny skutek uwieńczy jego ~~praca~~, ~~osobistego~~ ~~odmówienia~~ ~~i~~ ~~hojnego~~ ~~wynagrodzenia~~. Inaczej rzecz się ma z inżynierami czasowo płatnymi, których własny interes nie jest ściśle połączony z interesem przedsiębiorczej roboty: będą oni ją wykonywać ile i dłużej, będą czas tracić aby mogli dłużej robić i znowu przerabiać: bo tak im zależy własny ich interes. Przedsiębiorstwo prywatne nie ma tej strony: albowiem dłużej jego jest interes własny, osobisty. Każdy dla siebie pracując, wynisko napęd oblicza, stara się i tanio i dobrze i trwałe robić, aby nieprzerabiać. Nikomu nie jest to rzecz tajną, że każde większe przedsiębiorstwo prywatne w dziedzinie przemysłu

Tu, które polegające na rzetelności i uczci-  
wości pojedynczych osób, udział w niem ma-  
jących, publiczność, moralności za podstawa  
mieć musi.)

S. 5. Kiedy każde pierwsze otwarcie żelaznej  
kolei wszędzie chrest święty odbiera, jak  
gdyby boskiej pomocy wzywano, taki i na-  
dziejna opieka w wykonaniu tych robot  
publicznych jest nieodzownie potrzebna. [Dzi-  
siejszą społecność całego świata nie jest  
tyle co dawniej zamknięta, od potrzeb codzien-  
nych mało jej zbywa, nie wiele też orzecz-  
dzić może. Podziaty majątków zmniejsza-  
ją ziemskie posiadłości, a że w fabryce nie  
ma majoratów, ani wielkich fortun, nie  
ma też i posiadaczy bogatych, którzyby mo-  
gli <sup>skutecznie</sup> stanąć na czele Stowarzyszeń pramy-  
słowych, lub sami wykonać jakie większe  
dzieło. W Anglii stowarzyszenia powiodły  
się: bo tam są wielkie majątki, a posiadane  
tak bogaci, że jeden z nich (markis West-  
minster) mógłby własnym kapitałem drogi żela-  
zne w całej Anglii wykonać. A gdzie są  
ludzie bogaci, i <sup>dużo</sup> przedsiębiorczym umysłem,  
tam tylko rachoty jednego potrzeba, aby przed-  
sięwzięcie, prawie niepodobne do wy-  
konania, do skutku doprowadzić. Wszakże  
i małymi siłami można <sup>osiągnąć</sup> do wielkich  
celów; ale trzeba zawrzeć towarzystwo, ile  
być może najliczniejsze. Do tego potrzeba ludzi  
mających wrodzoną ochotę do przedsiębiorstwa,  
ludzi, którzyby już z zasług, już z imienia i  
majątku zaszczytnie w kraju znani, pierwsi  
z siebie mogli dać przykład i zachętę. —

S. 7. Przeciw stowarzyszeniom robiono różne  
zarzuty, najważniejszym z tych jest <sup>własnym</sup> wysoka <sup>podany tenże</sup>  
opłata od przewożenia osób i towarów: każdym  
albowiem towarzystwem własny jego interes  
kieruje, a ten <sup>opracowania</sup> zbyt wielkiej opłacie <sup>opracowania</sup>  
która zmniejsza liczbę <sup>opracowania</sup> opłacających. Je-  
dna jest rzecz, że im mniejsza jest opłata, tem  
<sup>większa</sup>

większy będzie zysk: bo więcej będzie konkurentów czyli wpróżbiogaczoń. (W tym celu każdy rząd, sprzyjający przedsiębiorstwu, usiłuje starać się wnieść o utatwienie wywozu wyrobów lub ziemiopłodów krajowych: przez to bowiem wartość dóbr ziemskich powiększa się, konsumpcja produktów się zapewnia, miasta i miasteczka stają się handlowniejszemi, dochody komunalne rosną, na miejscu drewnianych, walcanych się domów przędzą powstają piśkne i murowane, a mieszkawiec będzie bogatym, rząd zaś w tem swą korzyść znajduje: podatki bowiem miastate, konsumcyjny i akcyzowy, więcej dochodu przyniosą, a miasto ubogiego będzie mieć kraj bogaty. Wnelkie towarzystwa przemysłowe są to najlepsi, najprzychylniejsi podani rządu: bo ich wspólny interes na terazniejszości oparty, wszelkim zmianom jest przeciwny; interes zbiorowy robi nową i mocną podstawę rządu. Nic więc nad to widocześniejszego, aiby podobnych towarzystw powszechnych, rząd sam był naturalnym przewodnikiem!

— gdzie indziej §. 7.

§. 5. Towarzystwo przemysłowe akcjonariorów samo zawiaduje swem przedsiębiorstwem; właścnicy jego nie są wyprawdnie publicznymi właścnikami, jednakże równie dobrze są zachęceni, jeżeli zamiast stałej płacy będą mieć podwójny procent od akcjiów sobie wyznaczonych, w miarę wyznaczonych im pensji: jest bowiem kupiecka zasada, że aby więcej sprzedawać, należy od sprzedawcy procent wyznaczyć dla celach ślepowej.

do officialitnie dactan

§. 8. Powiódziałem że ze wzrostem krajowego przemysłu, moralne i fizyczne siły rządu wrażliwają, a dochody jego przez to powiększone mogą wycofować niezbędne jego wydatki. Stąd wypływa, że zachęcenie do zawiązania towarzystw przemysłowych od rządu wychodzić powinno, zwłaszcza w tych krajach, gdzie ich mienają, gdzie





Camitz pruski poseł ~~na~~ <sup>na</sup> dworne austryackie  
pisząc do dyrekcji kolei północnej Ferdynanda, po-  
wiada że 22 mil między Oderburgiem a Ber-  
linem już jest ukończonych drogi szynowej, i  
że za dwa lata od 12 gru. listop. 1843 z Oderburga  
do Berlina droga <sup>całkiem</sup> szynowa będzie.

Mestry, a Werony do Wenecji towarzystwo na akcie przešlo 60 mil drogi żelaznej wykonało; akcie tych towarzystw stoja 20 i 30 nad sto nominalnej wartości. To samo projektowi naszymu dobry rokuję skutek, zwłaszcza że stanowy projekt nie został potwierdzony: rząd bowiem innemi potrzebniejszymi koljami zajęty, na teren w Galicji żelaznej drogi zakładania przedsiębrać nie może. +

§ 13. Rossia świeżym ukazem postanowiła dnie swoje stolicy Petersburg z Moskwa połączyć za pomocą żelaznej kolei. Tęż Rossia zachęca towarzystwo, które w Kriewstwie polskiem z Wernawy do Krakowa żelazną drogę robi, rozrachowując mu minimum 4 procentu.

§ 14. Senat rządzący miastem Krakowa wydał w roku bieżącym przywilej kompanii bankierów wrocławskich na założenie kolei żelaznej od miasta Krakowa wzdłuż całego kraju do granicy Selzka pruskiego. Kolej ta w trzech latach ma być dokonana i otwarta, w bieżącym zaś roku doprowadzona do Kresowic, to jest w jednej trzeciej części. Kompania złożona liczy 100000 talerów. Cała akcja liczy 100 talerów. Bankierowie krakowscy wzięli akcji za 400000 talerów, senat zaś rozdzielił dla wszystkich obywateli 1000 akcji, rentę rozobrał bankierowie wrocławscy. Tym sposobem pokryte są koszty budowy kolei krakowskiej, i był jej zapewniony.

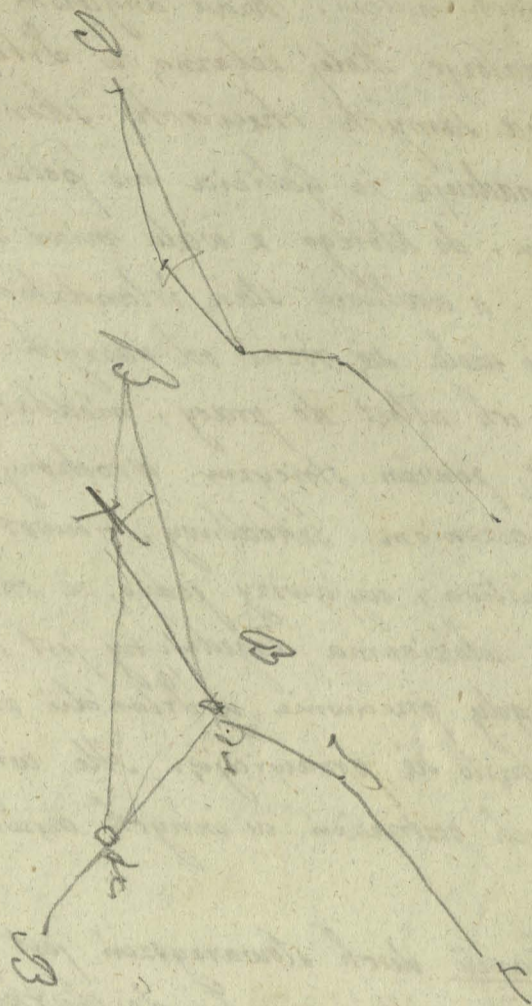
§ 15. W Bawaryi widzimy Monachium złączone z Augsburgiem, Norymbergą z Alenburgiem i Lipskiem.

W Prusach bieżą żelazna kolej z Lipska i Magdeburga do Berlina, ząd wiarze Szczecin, Frankfurt, Ebersfeld, Diseldorf z Kolonią, Akwisgranem i Lillichem.

W wielkiem księstwie Badenskiem Hajdelberg połączony koleją żelazną z Mannheimem, Karlsruhe, Badbadenem i Kielem.

W Holandii Amsterdam złączony jest z Lejdą i Haga.

W księstwie Nasauskiem Frankfurt z Moguncją i Wisbadenem



3.) i Wisbadenem.

W Sazonii kolej żelazna łączą Drezno z Lipską i Altenburgiem, tudyż z Kausen i Góric; ta ostatnia dopiero rozpoczęta. Wszakże najlepszym przykładem dąży do siebie Belgia i Ameryka północna.

5.16 W Ameryce północnej myśl stowarzyszeń szeregówką uwagę zwróciła na siebie obywateli, którzy potrafiłi ocenić naderżo sprostoby przedkij cywilizacji, przewidzieli przyszłe dobro, a nie wracając się żadnymi trudnościami, prawdziwym patriotyzmem kierowani, kraj swój podnieśli na wysoki stopień doskonałości. Przemysł i roboty publiczne, tak obfite w skutki, tak bieżące w szeregowe ulepszenia, wielkim sam podległy zmianom, i zdziwili się tak powiem rewolucją. Jenem w r. 1817, dnia 4 lipca, w rocznicę usamowolnienia swego, zjednoczone Stany Ameryki północnej, wszelkie trudności jedną po drugiej znosząc, nowy ten rodzaj dróg komunikacyjnych u siebie wprowadziły. Przebierzmy wkrótce co w przeciągu lat 26 tam zrobiono. Jest w Ameryce dróg żelaznych 17 razy więcej niż we Francji a półtora razy więcej niż w Anglii. Ameryka północna ma 6814 kilometrów, czyli 681 mil niemieckich kolei ukończonych a 5250 kilometrów czyli 525 mil w robocie, które razem wzięte wynoszą ogromną przestrzeń 1206 mil niemieckich, co się równa diametrowi całej <sup>księ</sup> ziemskiej. Drogi żelazne w Anglii i Francji razem policzone, zaledwo tyle wynoszą, ile jest w Ameryce już ukończonych. Z tych 910 osi i nędzy prowincjonalne same zrobity. Na pochwałę i zaletę wielkiego tego kraju zjednoczenia wypnie muszę, że wykonywując podobne obywatelskie pomysły, pojedyncze nędzy jego były osiągnięte ucauciem braterskiej przyjaźni, sławy i prawdziwego patriotyzmu. Społeczność amerykańska dotarła już do tego stopnia doskonałości, że

mejści ni

12000  
1750  
950

12/1750 14  
50  
48

12600

zadnego

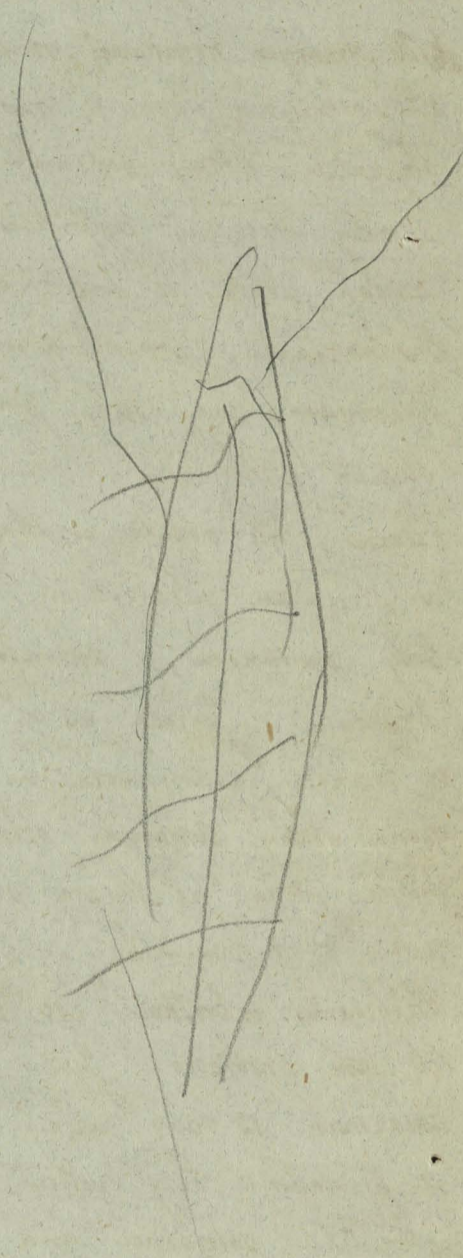
żadnego już teraz nie potrzebuje wojska.  
jesto spokojne zjednoczenie 26 rządów.  
Każdy onego gubernator nosi tytuł naczelnika  
sily lądowej i morskiej, nie mając  
ani wojska, ani marynarki; głównem  
więc każdego z nich zatrudnieniem  
są banki, zakłady, kanały i żelazne koleje.

§. 17 Belgia zaś, królestwo zaledwo trzynastoletnie, było krajem bez jednoci, bez narodu bez narodowosci, miasta glowne nie znaly się tylko z miesnasek, pamietna jest np. miast Genta i Brugii nienawisci, że kiedy pierwszy chialo budowac kanal, łączący z morzem, drugie wychodilo z bronia w rękę i te roboty niszczylo. Treba zatem bylo przewycizyci wiele trudnoscii, trzeba bylo wynajdowac sposoby obudzenia wspólnego interesu, który to sprawil, iż sieć koryzujących się dróg żelaznych, już całkiem prawie ukończonych, wykonana zostala. Przynosi ona w ogólnosci taki procent, że za lat trzy będzie się równać zwyyczajnemu lokowanemu kapitałowi; wkrótce więc będzie można powiedzieć, że drogi żelazne belgijskie daremnie przysięły i że się przyezyniły do tego, iż kraj ten podatkami przeciążony, znajduje się w takoryżnym stanie płacenia onych. Wysłanki zaś wroźby, któremi rząd ten strazono, w niczem się nie sprawdily; a kiedy Belgia na statym Europie lachie w drogach żelaznych inne wyprzedzila kraje, przeto stosunkowo na własna narodowosci zarobila.

### III.

§. 18 Koleje żelazne są zatrudnieniem wyobraźni ludzi przemysłowych i czynnych. Treba więc dążyć do przedsiębiorstwa i towarzystw przemysłowych zachęcać i utrzymywać. Towarzystwo na akcie zawiazane nie może nie uskutecznić zamierzonego przez się dzieła, a jeżeli rząd pomocy mu swiej nie odmówi, dzieło to będzie wykonane dobrze i ile możności najtaniej. Ale takie towarzystwo musi mieć przede wszystkim warunkami

(20)



Towarzystwo ulionanin



213 wyjątki bryj

nie o największy zysk, ale o uniknięcie naj-  
mniejszych strat; gdy starać się będzie  
usunąć nadwyżki, które wędnie mniej  
więcej znajdować się mogą i muszą, gdy  
zaufa ludzkom: albowiem najlepszy sposób,  
~~jak powiem swiaty mój powieści~~ uoy-  
nić ludzi pozeriwami, jest wierzyć że sa  
miemi, albo tak sobie porępować jak by  
miemi byli.)

Konnie traktować specjalistki

50 W wielkich przedsiębiorstwach narodowych  
wszelkie zyski i korzyści materialne są  
z początku niewidoczne, ale za to mo-  
ralne i polityczne ich skutki <sup>centralizacji</sup> są nieza-  
przebrane. Gdy projektowi kolei żelaznej  
w Galicji tych ostatnich odmówić nie  
można, stusną i ~~prawiadliwą~~ <sup>prawiadliwą</sup> ~~raczemu~~  
oraz pocieszającą żywić możemy nadzieję  
że rząd, troskliwy o dobro naszego kraju, takowy  
w drodze przedsiębiorstwa poprze, a bez na-  
razienia siebie na wielkie straty, przywy-  
mieniem się wreszcie do stopienia ~~brac-~~  
~~czarzech~~ funduszów <sup>pięciogonych</sup> ~~wzmocni~~ i ustali.

51 W tem miejscu w krótkości przejdę nie  
zawadzi przykłady różnych obcych krajów,  
w których rządy rozmaite towarzystwa  
przemysłowe na większą miarę <sup>wykorzystywały</sup> ~~zaczęły~~ <sup>poilkowały</sup>  
Uwolnienie od ~~opłaty~~ <sup>opłaty</sup> cła wchodowego  
pierwzych potrzeb dla kolei, jako to szyn  
żelaznych i wszelkich machin, było na  
najprzewyższe względnie; żelazo więc w  
Ameryce północnej zostało od cła uwol-  
nione. Zważymy że na jeden Tokieć wie-  
deński kolei podwojonej 100 funtów wychodzi,  
a więc na jedną milę czyli 12000 Tokiej  
12000 cetnarów wyjdzie, zmniejszenie cła  
od takiej masy żelaza, na 100000 złr. m.h.  
wynoszącego, wielką w wykonaniu kolei  
żelaznej stało się ulgą, awłasność że w  
niektórych prowincjach Ameryki pół-  
nocnej wywstkie wydatki na jedną mi-  
le sumę powyższą w dwójnasób nie pre-  
chodzą. Gdy prawie i w innych krajach  
wywstkie rządy cto to darowały, a daje im  
być

być rzecz, stuzna, prosic najspanrod  
 wyprzadu, aby ta koncesja, tak potrzebna  
 towarzystwu akcjonarionow galicyjskiej  
 kolei zelaznej, uozynil, majac to na uwage  
 dze ze szyny do drog, bedac pod wzgledem  
 wyrobu fabrycanego nowoscia, dla zachy-  
 cenia tegoz, powinny byc od csa wolne.  
 Lecz tego dowodziec nie potrzeba wiedzac  
 ze zasada rzadu naszego jest wszelkie  
 pozostawione wyroby rekodzielnosc od  
 opłaty uwalnic, i dopiero wtenczas z nich  
 korzystac, gdy sie wzmoga. Wprawdzie rząd  
 francuski nie opuscil csa wchodowego od  
 zelaza, ~~lecz~~ huty krajowe nie tylko waz to  
 uszerokku nie doznaty, ale sie owym nad-  
 zwyczajnie ~~podniosty~~ <sup>lecz</sup> tym sposobem dobru  
 nawet publiczne musiało ustapic zarobko-  
 wi prywatnemu.

522 ~~Przejdzijmy teraz do rachoty cazyli porty~~  
~~ktos pieniaznych.~~ W Anglii r. 1797 skarbo-  
 wa komisja bonow <sup>bons</sup> (de l'Échiquier) zaciagna-  
 wszy pozyczka na cztery od sta, ~~na~~ pozycy-  
 czyla ja <sup>przewiezynil</sup> <sup>korzystal</sup> <sup>spekulantom</sup> po procentem wyzej  
 i innym przemyslowym przedsiobcom; z tego  
 funduszu powstaly w Anglii stawne karaty i porty  
 i t.d. Bylo wiec rodzaj zachecenia, co  
 pozniej innym takze zakladom, jako to kasom  
 oszczednosci, bankom <sup>na calym swiecie</sup> i t.d. za przyklad <sup>stajalo</sup> <sup>stajalo</sup>.

523 Rząd francuski pozyczajac pieniadze pod-  
 siebienstwom kontentuje sie matym a nawet  
 mniejszym nizeli wysey inni procentem:  
 i tak towarzystwu kolei zelaznej po prawymu  
 brzegu Sekwany do Wersalu <sup>zadaje</sup>, pozynyl  
 cztery miliony frankow na trzy procent i z  
 jednym na umorzenie kapitalu; towarzystwo  
 kolei zelaznej ze Strasburga do Bazylei pro-  
 wadzajac otrzymalo od rzadu trzyprocentowa  
 pozyczka z tym warunkim, ze  
 wledy dopiero odbierze kapital, gdy akcjonari-  
 sze cztery procentu miec beda; towarzystwo ko-  
 lei zelaznej z Paryza do Ruan otrzymalo 14 mi-  
 lionow

lionów franków na trzy od sta, z obietnicą  
4 milionów dodania, jeżeli ja ci sławu  
pociągnię. Prócz tego rządy wyłoży w  
szesciu pierwszych latach nie brać żadnego  
procentu od sum pożyczonych.

5<sup>ty</sup> Jest jeszcze inny sposób zachęcenia we  
Francji, to jest zapewnienie akcjonariuszom  
minimum 4 procentu, z umorzeniem kapi-  
tału w latach 46 już w to pobrzonem.  
Do tej to myśli projekt mój zmierzam. Celem  
się mniejszego pisma, jest na które posta-  
nowieniem zwrócić śmiało uwagę, wysokiego  
rządu i dostojnych stanów gabsyjjskich —  
jest zapewnienie tego minimum czyli gwa-  
rancja stopy procentowej, do krajowego kre-  
dytu zastawiana. Ona to jedna sprawa  
najbardziej może, iż na kolej żelazną, tak  
dla nas potrzebną i pożyteczną, na której  
każdy właściciel ziemski, i każdy niemal  
mieszkaniec naszego kraju, mniej więcej  
zyska, nie będziemy poświętku czekać. Ale  
dokonczmy wpróż wyliczenie zachęceń.

5<sup>ty</sup> Król królestwa Pruskiego <sup>darował</sup> ~~udał~~  
towarzystwu, zakładającemu drogę żelazną  
z Berlina do Kötten 80000 talarów,  
a nieboszczyk król pruski testamentem swoim  
odkazał półtora miliona złr. srebrnych z  
własnego majątku owej kompanii, która naj-  
pierwsza łączy Niem z Berlinem za pomocą  
żelaznej kolei.

Bawarski rząd także cetero procentu  
minimum akcjonariuszom drogi żelaznej  
z Hof zagwarantował.

5<sup>ty</sup> Podobnie w Królestwie Polskim <sup>jak w Niemczech</sup> zapewnio-  
no akcjonariuszom żelaznej kolei z Warszawy  
do Krakowa ciągłonej cetero procentu ze  
strony rządu. Kolej ta ma się połączyć z  
północną, ferdynandowską, która najwięcej w  
Zawoń z nami łączy, a która, jeśli nas wyprzedzi,  
wszystkie główne z Rosją, komunikacje do się-  
bie przyciągnie.

5<sup>ty</sup> Takie panujący nam monarcha uznał war-  
ność i korzyści dróg żelaznych, i rozkazał w samej  
stolicy także <sup>królewskiej</sup> ~~królewskiej~~ budować kosztem rządowym. Towar-



żelaznej z Baltimore do prowincji Ohio  
względem rząd sam na siebie akcii 3/5 części,  
z Baltimore zaś do rzeki Missisipi ut-  
wiono akcjonariuszom pożyczkę. To samo  
zrobiono w prowincji Karoliny. W Ohio  
prowincjonalny rząd sam wszystko wykonał.  
Drogi żelazne w Ameryce szybkim postę-  
pkiem, i zdaje się iż się stały modą,  
tak dalece że w prowincji Wyższej Kanady  
sam rząd przebrał niejako miarę przed-  
sięwzięcia: bo chciał przez tego pnie akcie  
zrobić kanał obok sławnego wodospadu  
Niagary, aby na nim statki z ładunkiem  
mogły przechodzić, stąd przedsięwzięcia jego  
doznały zawodu.

IV.

Gwarancja

Teraz starajmy się wymiarować co jest  
dla rządów korzystniejsze: mająli te dzieła  
same wykonywać? czyli je wspierać porząd-  
kami lub innymi środkami, a wykonanie ich  
akcjonariuszom zostawić?

czyni

czy nie. czy nie

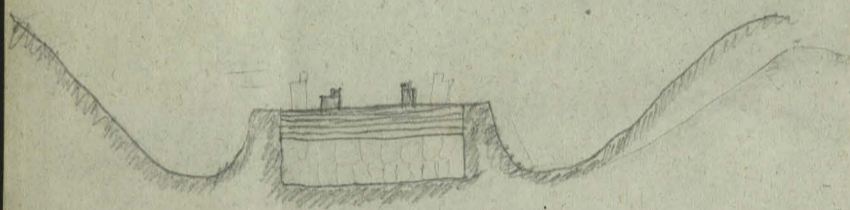
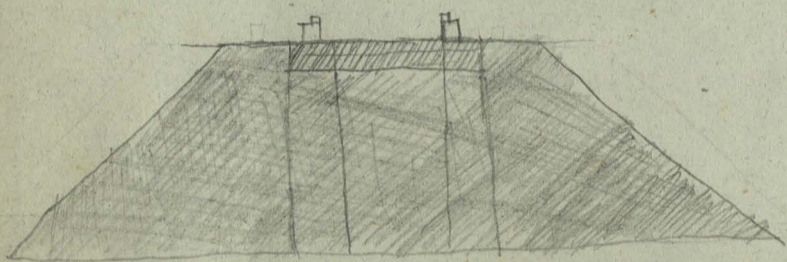
Zabłędanie dróg żelaznych polepszająco był  
ogólny kraj, tem samem korzystne jest dla ka-  
żdego niemal mieszkańca onego: słuszną  
wiedź jest aby wszystkie klasy ludności w mia-  
re, swej mności do tych robot należały i  
~~czynie, to jest pośrednio, ściśle to jest, pośred-~~  
nio do nich się przyznawali; jest to, można  
powiedzieć śmiało, rzędu z narodem szlub  
nie rozrywany, jest to wspólne ubieganie się  
o podniesienie dobra publicznego! -

Z tego cośmy dotąd powiedzieli zdaje się  
że gwarancja czyli zaręczenie najniższej  
stopy procentowej (minimum) jest sposobem  
najstosowniejszym zachęcenia: bo najmniej  
korzystne, a jeżeli przedsiębiorstwo jest dobre  
i pewne, tedy wcale nic nie kosztuje; próżno  
przekładamy go, przyjęcia Stanom galicyjskim.  
Stany nie będą potrzebować wydać nic a nic  
gotowizny napróżno dopóty, dopóki pewna część  
kolei żelaznej nie będzie zrobiona i na pu-  
bliczny użytek oddana; wtedy dopiero musiałby  
Stany ~~nie~~ część zagwarantowanych procentów  
dopłacać, gdyby kolej żelazna zamiarowi i na  
dziśiom

i nadziejom całkiem nieodpowiedała  
 a dochody z niej wydatków nie pokryty,  
 co jest zupełnie niepodobnem, jak to dowo-  
 dzą rachunki światłego sprawozdania  
 Komisii do żelaznej kolei galicyjskiej od Sta-  
 now wyznaczonej. Gdybyśmy przypuścili, że  
 przestrzeń ze Lwowa do Bochni <sup>lub Krakowa</sup> siedm  
 a najwięcej ośm milionów str. m. k. wyniosła,  
 toby cztery procentu minimum a jeden na  
 umorzenie, razem wszystkich pasc musiałoby  
 Stany w razie, gdyby żadnego dochodu z tej  
 kolei nie było, najwięcej 350000 do 400000  
 złot. ren. m. k. wydatku <sup>w sumie</sup> na siebie przyjąć. To by  
 się znaczyło że siedm do ośmiu milionów  
 str. przez półwieku w drogę tę bezwrotnie utro-  
 piłoby się: byłoby to najniemoralniejszy skutek  
 przedsięwzięcia, ale oraz najniepodobniejszy:  
 ktoż bowiem mógłby się brać kiedy do wy-  
 konania rzeczy, któraby nie wcale nie  
 była warta? i o której zamierzonym celu  
 złym czy dobrym, z początku na mniejszej  
 cz. oraz części przestrzeni przekonać się  
 dostatecznie można. Taka gwarancja, będąc  
 najdzielniejszym środkiem do założenia kolei  
 żelaznej, stwarza <sup>stąd</sup> nadto ~~nowy~~ ruchomy  
 majątek w kraju!

53r Galicja jest jakby <sup>nie był polityczny i geograficzny terenem</sup> od samej przyrody do założenia  
 kolei żelaznej ~~przeznaczona~~: szerokość bowiem  
 tego kraju nie wynosi nigdzie więcej ~~niż~~  
 do 15 mil, i to przeważnie prawie wszędzie, naj-  
 większa zaś długość jego <sup>to jest 54 mil</sup> wynosi <sup>44</sup> mil 60. Pół mi-  
 ta miliona ludności nie będąc zatem od tej  
 drogi odległa, mogą mieć w niej udział; to  
 już samo strat wielkich robi niepodobien-  
 stwem, ale owszem rokuje korzyści biorąc  
 miarę do innych krajów. Prócz tego kolej  
 żelazna nie może nigdzie tańszym kosztem być  
 wybudowana, jak w Galicji, zwłaszcza jeżeli <sup>gdzie</sup>  
 wykonanie jej dobre będzie zarządzone: ~~sta-  
 nuje się bowiem do nasych okoliczności~~  
 należy nam wiele oszczędzić i ręk i mate-  
 ryalów i niekoniecznie wszystko robić podług  
 wzorów zagranicznych. Moglibyśmy na przykład  
 zamiast

zamiast żelaznych szyn wziąć balków  
~~drewnianych~~ <sup>drewnianych</sup> ~~sosnowych~~; sosnowy na całej przestrzeni  
 można wszędzie dostać tanio i na wybór.  
 Takie belki czyli szyny drewniane mo-  
 gą trwać najmniej lat pięć, a jeśli będą  
 preparowane podług nowej metody pana  
 Boucherie kwasem pirokrynowym <sup>nyli</sup> octanem  
 drewnym żelaza, ~~lub jeśli zamiast sosnowy~~  
~~wzięte będzie ~~zmięta~~ ~~debrina~~~~, to potrwają  
 do lat <sup>dziesięć</sup> ~~dwudziestu~~. Kolej podobna, zutworzona  
 urządzona do pociągu końmi, byłaby nie-  
 równie tańsza od żelaznej, a równie dogodna  
 co i tamta. Załączona tu figura przed-  
 stawia sposób załadunku jej:



§. 32 o atmosferze



bo gdybyśmy mieli kolej żelazną, to by mu-  
siata być i bursa we Lwowie ustanowiona,  
czego potrzeba już teraz. Czuć się daje; ona  
by podtrzymała i ustaliła kurs papierów kra-  
jowych czyli listów naszych zastawnych,  
ona by zmiarzy pieniądze żydom odebrała a  
bankierów od <sup>zyskownych</sup> żydowskich procentów i tary  
wysokich oswobodziła!

System gwarancji będąc ~~najlepszym~~ i naj-  
bardziej celowi odpowiedny, miał swoich  
przeciwników: we wszystkich prawie krajach  
robiono przeciw niemu zawruty, rozbiórano  
go przed siedmiu laty w izbach francuz-  
kich. Między innymi mówiono <sup>żadny</sup> że gwarancja  
trzyprocentowa z jednym <sup>na</sup> amortizacją równa  
się każdej lokacji kapitału; ale jak we Fran-  
cuzji na ostry od sta, tak u nas stopa procento-  
wa możnaby podnieść na pięć od sta bez  
zwrotu ~~kapitału~~; albowiem zważywszy wer-  
tości <sup>nie</sup> przędzy w obu krajach i wartości produktów  
w obu tych krajach, <sup>porównajmy</sup> ta równać jest procentowi  
listów naszych zastawnych; niżej zaś nie można  
kłaść stopy procentowej tak ze względu na ~~niższy~~ <sup>większy</sup> wyceny procent  
ceny dóbr ziemskich jako też przez wzgląd  
~~na przysporzenie do potrzeby aby kapitał~~ <sup>nie magnetycznie dążył kapitał do jakiegoś punktu, którego, jak w królestwie pruzyjskim</sup>  
~~może być zapewniony.~~

55) Chcąc tę stopę procentową lepiej wymiar-  
kować, trzeba ją porównać z papierami  
obrotu rządów:

francuskie

wiedeńskie

zatem metaliki wiedeńskie przedstawiają  
nam 4½ procentu. A że listy zastawne  
galicyjskie stoją 97½ za sto, można tedy  
przypuścić że papierem czyli akciami kolei  
żelaznej galicyjskiej z początku <sup>90-</sup> 95 za sto  
stać będą. Lecz sama hipoteka czyli pewność  
publicanych papierów nie jest jeszcze dosta-  
teczna: bo ten tylko papier jest dobry i pewny,  
który wszędzie i w każdym czasie można wy-  
mienić na bieżącą monetę. Ten koniowny  
warunek

zwiększa  
Lawa i lista

Przedstawiamy listy

warunek przedkiego <sup>nie</sup>miękania wielki wpływ  
 wywiera na jego <sup>wartość</sup> ~~wartość~~ ~~wartość~~ ~~wartość~~  
 papiery na ziemskich majątkach hipote-  
 kowane pod czas wojny mniej od rządowych  
 spadają, lecz teraz wojen już nie ma  
 a tranzytowa akcjonariów bankowych  
 i pożyczki przez Rotszyldów <sup>z innych banków</sup> wryskim pra-  
 wie rządowi czynione, wojnom zapobiegły.  
 Ale powróćmy raczej do naszego przedmiotu  
 od którego zbeczyliśmy nieco. Akcie kolei  
 żelaznej lwowsko-krakowskiej lub bocheń-  
 skiej nie mogą więcej stać nad 92 1/2 za sto <sup>13</sup>  
 a ratem o półprocentu mniej od metaliki  
 wiedeńskiej; strata mniemana półprocentu  
 na sto może być wynadgródzona przez  
 dobrą na przyszłość dywidendę, zwłaszcza  
 że i te nadzieje można sobie robić, iż rząd  
 porównawczy konyści tej linii - co prawie jest  
 nieraprowana rzecz - kolej tę odkupi. Gdy  
 by zaś droga żelazna w Galicji, na całej  
 zamierzonej linii wykonana, nie miała za-  
 dnego dochodu - co znowu jest niepodobni-  
 ństwem - natomiast akcjonariusze mieliby  
 zwrócony kapitał wraz z procentami w la-  
 tach 46. I tato pewność połączone z nadzieją  
 zysku <sup>zyskiem</sup> pociągnie kapitalistów, oraz zapewni  
 gwarantujące Stany iż akcjonariusze nie będą  
 się oglądać na ich procent, lecz starać się  
 o to będą, aby droga oszczędnie zrobiona jak  
 najmniej nakładu potrzebowała. Zatem tamto,  
 oszczędnie i urzędnikami więcej dla stawy  
 niż dla zysku starżęciami zakierowana, obok  
 ułatwień przez wysoki rząd udzielonych, przy-  
 mnie akcjonariuszom więcej niż 5 procentu  
 i nie narazi gwarancji Kanowej na niebez-  
 pieczeństwo: bo zarządzenie minimum stopy  
 procentowej nie zdola zrobić interesu dobrego  
 ze złego, zapobiega tylko bankructwu akcio-  
 nariuszów i zapewnia im ich pracę czyli od  
 straty całkowitej zastania. Stąd można ra-  
 cionować na wielu też zagranicznych za-  
 możliwych przedsięwzięciach czyli akcjonariuszów:  
 każdy bowiem z ochotą chętnie weźmie akcie,  
 która jest pewna; dowód tego jasny jest na świe-  
 zym ulładzie zrobionym między senatem kra-  
 kowa

\* Auctna <sup>całkowita</sup> ~~całkowita~~ 80000000 <sup>zł</sup> po 105 ta pożyczka  
 wtedy jak poprzednie pożyczki zachmurzył był  
 przez ministerium Thiers - lecz teraz wzięty  
 pożyczki na 110 - czy w sumie ceni metaliki  
 gdyż nie podałoby nasza wyjątkowego akcjonariuszom

kowa a towarzystwem bankierów wrocław-  
skich. przejdźmy do innych zarzutów:

Mówiono: proponujecie gwarancję  
minimum procentu, a nie mówicie od ja-  
kiego kapitału? chcecie publiczny majątek  
całej prowincji poddać pod niedbalstwo  
lub niezdarność jednej asocjacji, przez co i  
Stany na niebezpieczeństwo narazicie?  
Odpowiadam: kapitał będzie ten, który <sup>niezysknie</sup> będzie wyexensowany  
~~zamiarując wszelkich wydatków okarać się~~  
~~niezysknie~~ większy zaś nad wyrachowany  
w Sprawozdaniu Komisji Stanowej z r. 1842  
prawie być nie może. położono go tam na 10  
milionów złr. srebrnych. Gdyby więc projektowa-  
na kolej <sup>nie</sup> została żadnego dochodu nie  
przynosiła, wtedyby <sup>do 10 milionów</sup> gwarancja 500000 złr. mk.  
wraz z umorzeniem <sup>uczyniła</sup>. Można by jeno  
dodać i to, że wyrachowanie wydatków może  
się okazać mylnem i przewyżnić obrachowa-  
ny kapitał; mamy tego częste dowody w bu-  
downictwie domowem i rządowem; mamy  
wreszcie przykład na kolei żelaznej warrawskiej,  
która jeszcze nie otworzona ani nawet w części  
nieukończona, cały obrachowany kapitał nakła-  
dowy pochłonęła. Ale tego nasza kolej oba-  
wiać się nie może, owszem można się spodzie-  
wać że ~~(coś się okazać)~~ z summy na konta  
jej położonych przez koncesję <sup>od rządu</sup> towa-  
zystwo ~~z~~ akcjonariuszów nie robiąc wygó-  
rowanych przedsięwzięć, trzymać się będzie naj-  
mniejszego rachunku mila po mili, przedko za-  
tem z błęd w obliczeniu nakładu i oszukani-  
stwo odkryte być może. Zapobiegając zaś nie-  
zdolności przedsiębiorców, zależnie najwięcej będzie  
na tem, aby nie wydawać lada komu przywileju,  
aby ten lub ci to go otrzymają, z nami byli ze  
zdolności, a należytosko z metelności swojej; prócz  
tego rząd krajowy i Stany mają prawo wspól-  
ne z akcjonariuszami wybierać osoby do zarzą-  
du kolei żelaznej. Do zarządu dwa rodzaje u-  
rzedników wchodzić będzie: jedni honorowi to  
jest bezpłatni, drudzy zaś płatni, mający brać  
akcie według wyznaczonej płacy, kontentując się  
tymczasem podwójnym procentem od swych akcji.  
Tym sposobem licba akcjonariuszów powiększy  
się

[które tu wyrażają, a na które rząd ma  
prawo]

się; władnik czynny mając w tem własny swój interes, dotychczas starania, aby wydatki były jak najmniejsze, aby się większej kwoty dywidendy doczekał, a tak interes wspólny podwoi się. O tem wynyskiem rozprawiano obzerne w irbach francuskich, czego dzieńmiki 2 r. 1837 są świadkiem.

Seneca można zarzucić i to, iż jeśli akcjonariuszom zapewni się najmniej 5 procentu, możemy przypuścić że to kolej żelazna może nie przynieść żadnego dochodu? Ale ta hipoteza w rzeczywistości jest niepodobna: chyba by umyślnie tam kolej żelazna robiono, gdzie ona jest niepotrzebna. Aby się to wydarzyć mogło, trzeba irby dwa punkta kolej żelazna, nie miały żadnego interesu handlowego, aby na niej nikt ani tukt nie jechał, aby nawet niedotykała miejsc, w których przebywa zwierzchność prowincjonalna, a wszakże nasz projekt kolei biorąc za punkta stolicy i większe miasta handlowe, sam ten niestosownościom <sup>zapobieg</sup> ~~zapobieg~~? Albo żeby nareczenie w najmniejszich wyborze bądź dzieła, bądź czasu, bądź ludzi, jedną kolej robiono, drugą przerabiano, lub też obiedwie zaczynano a żadnej nie kończono. Wynyskie te niepodobienstwa przedaniem gwarancji powinny być rostragniete, a rząd i stany dopóty na nią nie zerwola, dopóki <sup>rozwiązana.</sup> ~~tylko~~ najmniejsza wątpliwosc nie będzie usunięta.

Prócz tego dla lepszej kontroli każde towarzystwo akcjonariuszów ma sobie dodanych dwóch komisarzy: jeden rządowy a drugi stanowy, którzy mając głos doradczy będą mieć prawo o wynyskiem wiedzieć.

Moznaby także zrobić zarzut: że towarzystwo akcjonariuszów powinny się kontentować i mniejszym procentem zagwarantowanym np. 4 od sta: ponieważ są, dobra w Austrii i nie <sup>vi en granica</sup> wnoszące większego nad 2 1/2 lub 3 procenta?

Lece posiadaczom w Galicji ziemia przynosi 5 i 6 od sta, co jednak <sup>jest</sup> [zasadzie ekonomii politycznej, iż publiczne papiery w innych osobliwie krajach jeden ~~a nawet i dwa~~ procentu więcej <sup>czynia</sup> zdaje się spreciwiać

czynnia, niż dobra ziemskie, i naturalnie:  
Bo gdyby papiery taki sam niósł dochód  
co dobra, każdyby woląłby posiadać dobra:  
ponieważ dobra ziemskie prawie nigdy nie  
podlegają zmianom politycznym; posiada-  
nie ich jest najpewniejsze, prócz tego wartość  
ich co lat 20 podnosi się, a jeżeli do tego  
połączymy prawo obywatelstwa, wolne pobo-  
wanie, mienkanię wolne od opłaty czynszu,  
— dopóki dochód z dóbr równać się będzie  
dochodowi z papierów, każdy będzie wolął  
mieć dobra, zwłaszcza że pięćdziesiąt co lat  
20 na wartości swej traci i jeszcze więcej  
tracić będą, jeśli zważymy na to, że cena  
srebra upadła z czasem musi z powodu  
wielkiej ilości kruszcu tego w Meksyku, gdzie  
się żyły na parę szyni grubeli, z niedostatków  
paliwa a drogości żywego srebra, którego ko-  
palnie w Andri i Almadzie są w rękach monopolistów  
Botrylda, zupełnie jeszcze nieknięte, teraz  
zaś przez nowy wynalazek elektrolizacji  
gdzie srebro bez amalgamu będzie można wy-  
dobyć, wartość ~~monety~~ <sup>monety</sup> ~~brzozej~~ <sup>brzozej</sup> znacznie  
się z czasem zmniejszy.)

Tani podnoszeniu i spadaniu wartości

§ 56 Łdaje się iż dostatecznie zostało do-  
wiedzionem, że tym sposobem rozpoczęta bu-  
dowa kolei żelaznej, zarząd onej i korzyści  
z niej nie mogą akcjonariuszów wystawić  
na jakiegokolwiek straty, w razie któregoś mu-  
siliby się udawać do ~~za~~ rozrzących po zarząco-  
ne minimum procentowe.

§ 57 Francja przyjęła summy na 3 i na 4 pro-  
cent; w podobnym celu przyjęła 12 milionów  
kolei Straszburskiej udzielona, przewyższa gwa-  
rancją minimum procentowego, a daniam  
18 milionów kolei z Paryża do Nuan, przyjęła  
przez rząd zrobiona wynosi 1/3 całkowitych wy-  
datków, co mówi niejako za pewnością do-  
chodu i bezpieczeństwa kapitałów, bądź  
w gotowiznie wyłożonych, bądź zagwarantowa-  
nanych. Ale mając przed okiem chęć komi-  
sji stanowej z r. 1842, <sup>wzrostu</sup> ~~stosunek~~ wydatków,  
zagwarantować się mianych, i na 10 milionów  
obliczonych. Przyjdzie do tego w Galicji, że  
towarzystwo

7. towarzystwo akcjonariuszów kolei żelaznej,  
~~tytuł~~ wspomnianem sprawozdaniem  
 zaprojektowane, da się zawieźć, będąc in-  
 teresem dobrym i dla rządu i dla całej  
 prowincji, tudzież dla wszystkich dróg żela-  
 żnych, zdaje się że gwarancja czyli zaros-  
 czenie 4 procentu minimum z jednym  
 na umorzenie na lat 46, a więc wszystkich  
 razem 5 procentu, będzie idealnej tylko ~~wydatkiem~~  
 wartości

534- Powiem teraz w ożem projekt powijiny  
 z 10 milionów złót. ren. srebrnych o 2 do 3 mi-  
 lionów może być zmniejszony?

W projekcie stanowym wszystko jest hojnie  
 i dość wysoko obrachowane, np. kładka pod-  
 kładka na str. 24 położona, kiedy ja pewnie  
 za połowę taniej mieć można, a kiedy w Ame-  
 ryce mila kolei w ogóle nie więcej nad 20000  
 str. m. k. kosztuje, a nas ~~do każdej mili do~~ <sup>1 milij</sup> sprawozda-  
~~nia przy największej oszczędności 50000 str.~~  
 cała przestrzeń w sprawozdaniu stanowym  
 wyknięta, więcej nad 6 do 7 milionów str.  
 m. k. wynosić nie powinna.

200000  
 22  
 4400000

2200000  
 4400000  
 6600000

535- Rząd austriacki zatrudniony siecią dróg żelaznych  
 w samej Słowacji krzyżujących się, nie może dziś  
 czając się przedłużeniem jednej linii komu-  
 nikacyjnej, o sto mil geograficznych od swej  
 stolicy odległej, ~~rozporządzenia~~ <sup>zajęty</sup> nadto w przeszłym  
 roku budować swym kosztem 54 mil takowej  
 drogi żelaznej. Taka jest w krótkości odpowiedź  
 najwyższego rządu Stanom galicyjskim na ich  
 prośbę. Zrobić uprawdnic ~~monarcha~~ <sup>monarcha</sup> i tej  
 swojej prowincji nadzieję, lecz ta w dalekiej  
 przyszłości wtedy może się ziszczyć, kiedy ota-  
 czające ją kraje od dawna już dobrych jej  
 skutków doznawać będą. Preto nie tracąc  
 drogiego czasu powinniśmy się chwycić Brod-  
 ka, który jeszcze sam dla Galicji porotał w  
 zawiezieniu się towarzystwa akcjonariuszów  
 za pozwoleniem rządowym pod gwarancją  
 stanową. Towarzystwo to widząc swoje i kra-  
 ju korzyści, prowincję tę równi z innymi po-  
 stawia i na zadowolenie rządowe zastawia. Wąt-  
 pic nie można, że kiedy rząd pomyśli wielkie-  
 go

paristwa austriackiego



skich, robiąc w jednym dniu drogę tam i  
 nazad. Sama przez to wartość miast i dóbr  
 kameralnych Janowa i Jaworowa z lasami <sup>o parę tysięcy tysięcy</sup>  
~~podnieść się do 400000 złr. m. h. które teraz~~ <sup>a tym samym 5000<sup>000</sup> złr.</sup>  
~~wiszący nad nimi 20000 złr. czystego dochodu, mogą~~  
~~pokryć więcej niż połowę możliwej lubo nie~~  
~~niebezpiecznej straty na wziętej 1/3 akcji. Uści-~~  
~~cia tego nie można wszakże uważać za po-~~  
~~zywkę zwrócić stanom i miastom Galicji,~~  
<sup>200000</sup>  
~~2 do 3 miliona wynosząca z procentem 4 i~~  
~~jednym na umorzenie.~~

54 Tak ukończoną wyżej wspomnianą <sup>linią</sup>  
~~stacją~~ wypadnie przedłużyć do Jarosławia  
 o mil pięć od Jaworowa oddlegość, która będąc  
 rachując milę według amerykańskich kontów w sprawidaniu  
 na 200000 złr. m. h., kontowalaby najwięcej mi-  
 lion, (razem ode Lwowa do Jarosławia mil 11  
 kontowalaby 2200000 złr.) Robiąc podwójtę w  
 trzech godzinach, można uważać Jarosław  
 o trzy <sup>godzin</sup> ~~mi~~ ode Lwowa oddalony. Tu reka  
 sprawną łączą te dwa miasta. Jarosław jest  
 piękny port na Sanie, na którym już teraz  
 jest mowa o zaprowadzeniu statków parowych.  
 Tu ruch handlowy był zawsze żywy; transport  
 przemocy sprawianej stąd do Lwowa i przewo-  
 wanych towarów z Wiednia i z całej Euro-  
 py zachodniej na Jarosław do Lwowa, <sup>na morze</sup>  
~~także~~ procent od wyłożonych kontów na kolej  
 towarzystwa zapewnić. Jeżeli jencze do tego  
 przez zaprowadzenie usługi statkami parowymi  
 na Dniestrze, handel zbożowy okaże korzyści,  
 będziemy <sup>możli</sup> powiedzieć iż kolej nasza w czasie  
 acz może nieco oddległym, kładzie z morzem  
 Czarnym przesy, a tak dawny jencze projekt  
 nieczypliwej polskiej do skutku przyjdzie. Są  
 to wypadki, dobre, nadzieje akcjonariuszom  
 rokujące, i zapewniające dobre prowadzenie  
 i spieszniejsze kończenie kolei z Jarosławia  
 do Kochni lub Krakowa. Ławrze jednakże Lwów-  
 ska kolej łącząc się z koleją północną, tej jak  
 i kolei rządowej otomuniecko-praskiej zyski  
 powiększy i zapewni.

55 Handel potrzebuje ruchu i przestrzeni, a im  
 dłuższa będzie kolej żelazna, tem więcej będzie po-  
 dróżujących. Galicja ma dwa naturalne han-  
 dlowe

dlowe wywozy: jeden Wisła, a drugi Dnie-  
stem; lecz te dla niej małego są przytłu  
mając komory rossyjskie i pruskie, handlowi  
ciągłe, do przebycia; wiele wyrobów ręk-  
dzielniczych na rzekach tych nie mogą  
być spławiane: od antra wódki płaci się  
25 rubli srebrnych, prawie dwa razy tyle  
co od oxeftu wina węgierskiego. Aci

Płotna i inne białe wyroby całością są  
zakazane, na czem kraj nasz traci: bo  
ziemiak nasz z natury leniwy i tak nie  
lubi pracować, wszelkie podobne ziemiowia  
zarzuca, które mu pracy jego nie wynad-  
gradzają. Dziesiąta część mieszkańców  
Galicii, można powiedzieć biało, trudi  
się wyrobem płócien, mniej lub więcej  
grubych; każdy nawet rolnik w zimie staje  
się tkaczem, a tak ten co len i konopie upra-  
wia, takowe na sprzedaż przerabia; lecz praca  
jego nie będąc wynadgradzoną, w stanie  
nawet rolniczym robi go zebrakiem.  
Grubych płócien Austria i Morawia nie wy-  
rabiają, przedmiot ten, mając swój wywóz  
w ten stronę, pochłonąłby się i gęściej to, przemysłu  
naszego rolnika ożywił.

593 Nie jest myślą tego projektu rozszerzać się  
w niezgodności nad handlem Galicii, który  
Komisja stanowa tabellarycznie wykazała,  
atoli w krajach gdzie gleba dobra, gdzie zboże,  
bydło, wełna, miód głównem są bogactwem,  
gdzie drzewo budowlane i opałowe są, gdzie  
jak w Comorzanach świeżo odkryte piękny  
pokład antracytów (kamieni węglanych) (węgli kami-  
nych), takiemu krajowi koniecznie potrzeba  
odbytu zewnętrznego: bo nie tak nie szkodzi,  
nie tak nie podsyca lenistwa wrodzonego  
w ~~naszym~~ wosiciarstwie, nie tak ubogim go nie  
robi, jak przepelnienie ziemiopłodów na tar-  
gach domowych. Ten kraj jest ubogim, który  
nie ma na sprzedaż, który nie tylko ma ma-  
nadwyżki, ale rzeczy pierwotnej potrzeby sam  
kupować musi. Kraj z ludnością wyrobniczą,  
jest nierównie uboższy od rolniczego: handel  
w nim nawet może się z czasem zmienić, a  
wtedy mnóstwo robotników zostaje bez zatrudnienia  
i chleba.

NB Kret.

i chleba. fabryka mato wyrabiając, mając  
 surowe ziemniaki do wywozu, zblizona i nie  
 jako zrozona kolejka żelazna ze Śląskiem  
 Morawią, Czechami i Austrią wraz z rolni-  
 ctwem wojem może i przemysł i rękodzieła  
 podnieść, co zawsze dobrą spekulacją Twórcy, ~~Właścicieli~~ *atkeionaryuszis*  
 sama nam daje przykład będąc winna  
 polepszenie bytu swojego piśknym gościom  
 za cesarzy Józefa i Franciszka zrobionym,  
 które drogi kamienne wiele bitych mia-  
 steczek podniosły i ruchu handlowego w  
 kraju stąły się przyczyną. Tem więcej  
 sprawia to żelazne koleje, które są wy-  
 doskonalszymi gościom, ~~na jak pewnie~~  
~~cała droższymi podnieść~~ *poćcaia* dróg. Stoli  
 koleje żelazne nie przynoszą tyle dochodów tem  
 gdzie lotem ptaka przebiegają, lecz na tym  
 szybkim przewozie występują miejsca, gdzie  
 się droga zaczyna lub kończy. Stądto larów  
 będąc punktem zejścia się ~~krzyżujących~~ kolei,  
 łączących sięgię parowe, <sup>na</sup> Sanie i Dniestrze  
 z Odesą i Wiedniem, oraz głównym punktem  
 zaczyna się koleje, wielkie korzyści obiecywać  
 sobie może. Dochody większe, oparte na  
 konsumpcji, pewnie o piątą część się podniosą;  
 wielu kupców zagranicznych, fabrykantów i  
 cudzoziemców przyjeżdżać będzie, czynsze mie-  
 szkań się podniosą, tem samem i wartość po-  
 jedyńczych domów; nowe budowle powstaną, lu-  
 dność się powiększy, handel zamiany będzie  
 prowadzony na wielka, stoje, sklepy większe  
 i piśkniejsze przybędą, piśnicarzy będzie na  
 placu większy, giełda powstanie, a przyjazd utra-  
 twiony temu nawet co nigdy nie miał myśli  
 przyjechać, utatrwi konkurencję kupna i przedany.  
 Ale co najwięcej, gdy cena wiktuałów z przyni-  
 ny trudnego dowozu, z dniem każdym prawie  
 droższe, więcej strunkowo nie podnieść się, ow-  
 szem, mąka, krupy, <sup>niebacz</sup> drożdż, owsies, siano i ogół  
 powinny być tańsze niżeli są teraz, zwłaszcza  
 jeżeli jeszcze do tego administracja policki  
 miasta, z większą surowością wykonywana,  
 skutecznie się przyczyni, a najmied skradzie się  
 będzie

będzie lichwiarstwo ukrócić: we Lwowie  
 bowiem, gdzie zboże jest droższe racy tanie  
<sup>pięć razy</sup> niż w Wiedniu albo i w Paryżu, chleb  
 jest po tej samej prawie cenie, co we wpu-  
 mionych miastach, a to z przyczyny że  
 ten handel przez dwie przechodzi lichwy:  
 piekarze biorąc pieniądze u żyda je-  
 drnego, aby drugiemu za mąkę zapłacić,  
 co i wiele innych rzemieślników robi. Na-  
 to doświadczenie potwierdza, że ilość rze-  
 mieślników o sto razy się powiększa tam  
 gdzie są drogi żelazne: każdy bowiem  
 się spieszy, podróż nie na dni i godziny  
 ale na minuty rachuje, nie trzasać się na  
 kołach, nie marnieć drogiego czasu, tak że  
 można powiedzieć, iż drogi żelazne skra-  
 cając nudy przedłużają życie. \*)

Smutnym dowodem, już teraz dość znacznemu,  
 zbywa najwięcej na komunikacji: nie  
 mając sprawną rzekę, wszystko doni przy-  
 chodzi na kołach, <sup>lub na samach</sup> zatem przez utrudnienia  
 najpotrzebniejszych przedmiotów do życia, przez  
 kolej żelazną, w dwójnasób więcej może.

\*) Oszczędzenie czasu na zasadach ekonomii ro-  
 litycznej da się następującym sposobem wytkuma-  
 czyć: Licząc w Galicji dzień roboczy w precy-  
 zji na 12 hr. m. k; gdyby 1,250,000. osób po jednym  
 tylko dniu na rok. jechało na takiej przestrzeni,  
 do przebycia której trzy dni piechota lub woźmi  
 na zwykłej szynie wrodość potrzeba, oszczęd-  
 dzenie czasu wyniosłoby 3,750,000. dni roboci-  
 any ryeczności w całym kraju, czyli na pię-  
 niądze 733,333. złr. m. k. nie licząc w to sta-  
 conych pieniędzy na konia podróży, które na  
 półowę tej sumy oszacować można. W to  
 wchodzi możność każdego rzemieślnika, szu-  
 kającego zarobku bliżej stolicy: każdy malarz  
 i cieśla jadąc tam gdzie robota dla niego  
 jest pewna, prócz zysku odmierzonego doko-  
 naniem się w rzemiośle, wydaje na miłę 60  
 która miłę piechota musiałby iść półdnia. Na  
 przewozie towarów z Wiednia do Galicji, oszacowanem  
 na 1,500,000. złr. m. k. kraj mieć może 1/3 zysku, a  
 tak

czyli 1/5 ludności całej

$$\begin{array}{r}
 = 12 \times 132 \times 250,000 \\
 60 \mid 45,600,000 \mid 75,0000 \\
 \quad 30 \\
 \quad \underline{30} \\
 \quad \quad \quad 993,333 \\
 \quad \quad \quad \underline{-16,666}
 \end{array}$$

na ta, korzystna dla miasta i jego mieszkańców, zawista przede wszystkim od wewnętrznej jego administracji. Potrzeba natomiast aby burmistrz i deputowani tym się przejęli projektem, aby miasto potężyło się ze Stanami, a nawet dobrym przykładem stanom ośmoty dodało.

Ciągnąc najpierw z kolei żelaznej z Łwów, od którego robota tejże rozpoczynać się musi, pojmie ją bez wątpienia, do projektu się nakłoni i funduszami swymi rezerwowemi zostanie w tem przedsiębiorstwie akcjonariuszem znakomitszym. Nie wzmieniając o innych korzyściach, sam dochód oparty na prawie propinowania może się znacznie powiększyć. Co mówię, wybór deputowanych miasta, rozważymy dokładnie korzyści z tego projektu wypływające, przy swych dochodach, nie tylko samymi Stanom może dodać od wagi, ale może stanąć na czele towarzystwa, przyjmując 1/10 minimum gwarancji na nieruchomości i hipotekując one na dochodach miejskich.

Maximum zagwarantowanych procentów na całej ~~linii~~ <sup>linii</sup> szwajcarskiej kolej, gdyby ta żadnej nie przynosiła intraty, byłoby 35000 złr. m. k. niepodobna zatem ażeby na jakiegokolwiek strata było narazone, a dobry przykład może skutecznie wpływać na decyzję Stanów. Minimum zaś gwarancji jest nie: bo miasto Lwów przyjmując imaginacyjną gwarancję, ~~na~~ rzeczywiście nie daje, ale tylko do uczestnictwa w zysku z kolei żelaznej przystępuje.

Mówiliśmy

- tak: 1<sup>o</sup> na przewozie towarów, złr. 500,000  
 2<sup>o</sup> na robociznie myślniczej " 733,333.  
 3<sup>o</sup> na kosztach podróży " 366,666

summa ogólna 1,599,999 złr. m. k.

Kraj cały zyskuje, która chociaż imaginarna, z czasem w oznaczeniu wszystkie Stany dotyka.

\* Karowiny  
 Korni i furmani w Belgii

545 Mówiliśmy, że dochody miasta podnio-  
są się, a to nie tylko z powodu że robota tej  
drogi od niego ma się rozpocząć i wszystkie  
punkta aż do Kochni lub Krakowa z nim  
się potęga, ale Lwów na krótkiej nawet  
mistrzami nie straci, i owszem może się sp-  
dziwać zysków, chociażby nawet z początku  
nie parowozów wzięto, ale kolej urządzono do  
ciągnięcia taborów koni, jak z Linczu  
do Budwajs, aby wydatki jeszcze o 3/4 po-  
mniejszyć mogło. Stusznym więc aby miasto  
Lwów, widząc w tem wyjątkową swą korzyść,  
wydać bezpłatnie plac potrzebny za rogatkami  
Janowskimi, i na nim własnym swym  
kontem dwór kolejowy wystawić. Gdy w naszym  
kraju wszystko na skromną stopę robić się  
powinno, dwór ten nad 25 000 złr. m. l. ko-  
stować nie może. —

=

546 Gdyby wysoki rząd, dla zmniejszenia  
kapitału nadsiadowego, sam wywłaszczenia  
gruntu pod kolej żelazną postanowić nie chciał,  
<sup>nie wywłaszczenia</sup> mam nadzieję, że obywatele i posiadacze  
zechcą sami grunty pod kolej darmo wstę-  
pic, lub poddanych swoim <sup>do siebie w czyn</sup> wynagrodzić.  
możemy preto śmiało odjąć od kapitału  
nadsiadowego wyrachowanie w tej mierze przez  
Komisję Stanową zrobione, gdy i tak mogą,  
na 200 złr. m. l. w gabiści wysoko oszacowany,  
najlepszej i najurodzajniejszej ziemi nad 50 złr.  
srebrem kontować nie może. Dodajmy i to  
że w innych <sup>krajach</sup> przy zakładaniu dróg żelaznych  
wzięto prawa expropyacji czyli wywłaszczenia.  
Tak miasto Lwów, tak wszystkie inne punkta,  
któreby kolej żelazna pojecha, zyskają na tem  
niezawodnie; właściciele ziemi udzieląc bez-  
płatnie gruntów, mogą mieć nadzieję, że posia-  
dłości ich 100% od 100% do góry pójdą, a w ogól-  
ności wartości podniesione, <sup>co</sup> będzie nadgródą  
za <sup>(same)</sup> zwrócenie minimum procentowego.

Wydawanie gruntu

547 Lecz jeszcze nie koniec tym nie-  
 znaczącym ofiarom, które kraj pomieści  
 powinien, chcąc prędzej mieć drugą zela-  
 zną, tyle dla niego potrzebną! Aby ka-  
 żdy mniej więcej z niej korzystał, powi-  
 men się do zrobienia jej przyczynić. Chcąc  
 aby wszyscy mieli korzyść, trzeba iżby wszyscy  
 mieli udział w tem ważnym dziele. Nie-  
 niądza jest rzeczą najdroższą, wrytko  
 inne mniejszej jest wartości. W projekcie  
 naszym szczególności głośnie mając na  
 pierwszym względzie, radziłyśmy wzwąć  
 pomocy wszystkich klas ludności, i tylko od  
 tej gadać gotowych pieniędzy, któraby dobro-  
 wolnie, <sup>upatkując</sup> widząc w tem swą korzyść, lub nie  
 mając innego środka, chciała się niemi przy-  
 nić do wykonania tego ważnego dzieła. Żu-  
 deł tych w projekcie naszym bynajmniej  
 nie wycaerujemy; są one i być powinny przed-  
 miotem osobnej pracy, czyli statutów, które  
~~to w~~ w tym czasie upoważniona do tego komi-  
 sia z wnelką szarwarku utory i monarce  
 do potwierdzenia przedstawi. Trudniąc się  
 wyszukaniem i wyjednanem ułatwień, iadno  
 z nich baczności jej ująć nie powinno; my  
 tylko na wskazanem tylko ważniejszych w o-  
 gólnych tych uwagach pomertajemy. Biorąc  
 np. wnelką robotę grabarską, czyżby ta nie  
 mogła być bezpłatnie wykonana przytożeniem  
 ręk wiejskiej ludności czyli przywróceniem  
 szarwarku, dawniej do dróg kamiennych uży-  
 wanego? biorąc za podstawę ówczesne przenie-  
 niądowe względem tak zwanego podatku  
 drogowego, z odmianami do czasu, miejsca  
 lub potrzeby zastorowanemi. Można by np. kon-  
 trybuentów tego podatku podzielić na trzy klasy;  
 żądając od bliższych do linii kolei zelaźnej robo-  
 cizny w naturze, od dalszych, z postanowieniem  
 tary średniej i nieuciępiliwej opłaty gotowizną,  
 zostawując tymże wolny onej wybór, od innych  
 nakoniec, to jest od klasy mieszkańców trudniących  
 wyłącznie przemysłem lub rzemiosłem, a najprzed  
 od

od całej ludności żydowskiej, pewnego podatku  
do potrzeby ogólnej zastawianego, rocznie obli-  
czanego, a który kończyłby się z całkowitemu  
drogi żelaznej ukonczaniem. To ogólne  
przyzyczenie się do wspólnego dobra  
kraju oszczędzi parę milionów, i byłoby  
administracja podatku tego, sumiennie  
na każdej gminie <sup>roz</sup> obrachowanego, tejże samej  
gminy kontroli powierzona była, ogółu  
mieszkańców bynajmniej nieobciążą. W  
grubym albowiem zostaje błędnie, kto wie,  
ma iż dawne szarwarki były z uciążliwo-  
ścią mieszkańców, a zmieszenie onych <sup>im</sup> <sup>przyniosło</sup>,  
nie boćżna, do której wieśniak ~~nie~~ <sup>nie</sup> <sup>przynosi</sup>,  
jest dlań ciężarem, ale sposób w jaki ją od-  
bywa lub mu ją <sup>niechcą</sup> przyjmują; byłoby mi być  
oszukiwany i nie musiał jedno dwa <sup>raz</sup> albo i  
więcej robić. Każdy prosty człowiek ma ten  
instynkt, to zdrowe zdanie, że do dobrego  
celu przyzycić się powinien i z ochotą wy-  
konywa to co go i wszystkich również dotyczy. <sup>obchodzi</sup>  
Gdyby same szarwarki, 5 dni <sup>na</sup> roku na jedną  
rodzinę nie przechodziły, były dla chłopca do  
odrobienia nie podobne, powinności ta, przed  
laty dwadzieścia zmieszona, w lepszym byłaby go  
niezawodnie stami postawiła, lecz nie wi-  
dzimy aby się choć trochę w życie swoich  
podniósł, a to z powodu że do roboty włożony  
za ciężar jej nie uważa i czas na nią zawsze  
znajdzie, zwłaszcza jeśli ją odbywa w tem  
przekonaniu, że do większej nad powinności  
pociągany nie będzie: bo w tem była praw-  
dziwa uciążliwość dawnych szarwarków.

która jako wyłącznie handlem się zajmują-  
ca, najpewniej będzie ciągnąć konie i drogi  
żelaznej w Galicji,

546 Podatek ten, wspólna tylko pomoc na  
celu mający, dwa miliony złr. mil. przynosi - jak  
się rzekło - oszczędzając, nie tylko obrachowane  
koszta kolei <sup>prawy</sup> o czwartą część zmniejsza, ale  
zapobiega także, iż cena robocizny ciągłej i  
pięszej do kolei żelaznej podnieść się nie może,  
co samo jest już dla niej zyskiem: robotnicy  
bowiem okół niej pracującej zwyciężają ceną bez  
ukrzywdzenia płatni, z potrzeby rąk niezbędnych  
konystać nie będą mogli. Budowa tej drogi

rozpoczęta i dokonana nie będąc przedmiotem  
abytku, lecz koniecznej potrzeby, zatem ro-  
botnicy i rzemieślnicy wszelkich <sup>zysków</sup> ~~zysków~~  
zysków szukać nie powinni.

5<sup>ty</sup> Mówiliśmy już o oddaniu darmo gruntu<sup>u</sup>  
pod kolej, artykuł ten, w połączeniu z dwor-  
nem kolejowym miasta Lwowa, oszacowa-  
summa wyrachowana (w Sprawozdaniu sta-  
nowem) blisko 300 000 złr. m. l. wynosząca.

Domy <sup>wolne</sup> ~~domy~~ domów kolejowych mogą być także podobnie  
szereżownie mniejszym kontem opędzone, co  
także do 50 000 złr. m. l. wydatku umniejszaj:  
gdzie nie należy je ~~robić~~ budować stawiać  
zbytkownie, ale ile możności po prostu, sposobem  
krajowym, jedynie dla dogodności drogi zela-  
znej stawiać. Nie biorąc <sup>w rachunek</sup> zatem innych wy-  
żej wyznaczonych oszczędzeń, które od  
całego nakładu przy wprowadzeniu towarzystwa  
akcjonariuszów w działanie, statutami do-  
kładniej obliczone, potrącone będą, maximum  
gwarancji wyniesie summa <sup>15</sup> 350 000 złr. m.  
k. w ten sposób:

|                |  |                                   |
|----------------|--|-----------------------------------|
| 1 <sup>o</sup> | Gwarancja miasta Lwowa 1/10 . . . . .  | 31500                             |
| 2 <sup>o</sup> | " innych miast, o jedną milę od kolei zela-<br>zarnej oddległych, razem 1/10 cybli . . . . .   | 31500                             |
| 3 <sup>o</sup> | " miast magistratualnych dalej niż o milę<br>od kolei żelaznej oddległych w całej gubicii<br>i na Bukowinie, razem 1/5 cybli . . . . . | 15425<br><del>17500</del>         |
| 4 <sup>o</sup> | " stanów gubicjskich (z prawem rozkładu<br>tego podatku) . . . . .   | 236245<br><del>236000</del> - 500 |
| uczyni razem   |  | 350000 złr. m. l. na rob          |

5<sup>ty</sup> Krowie mogłyby pomienione miasta <sup>możne</sup> funduse  
depozytowe, zamiast lokowania na domach i do-  
brach, na zakupienie akcji choć w części obrocić;  
tem samym lokowałyby kapitały swoje <sup>najmniej</sup>  
na 4 od sta, nie biorąc w to zysku z dywidendy.  
Niemniej możemy rachować na zakupienie  
znaczej części akcji przez żydów majstrzejnych,  
którzy - wykupując z równości praw, nie będąc ani  
rolnikami ani rzemieślnikami, trzymają w  
ręku swym znaczne gotowizny,\*) nie mówiąc nie

\*) Jaki żydzi spekulacjami się trudniący na oszczędzeniu  
czasu cybli szybkości drogi zyskują, może dać miarę  
to

o wielu innych, którzy przez handel z koleją  
tej korzystając, w umiarkowany sposób powinni  
by być do tego dzieła pociągnięci. Ludność <sup>przystępną</sup>  
żydowska w Galicji, w stosunku do całej ludności,  
jest jak jeden do dwunastu; możnaby więc  
należyci na nią stosowny podatek drogowy  
w miarę świeżkowego i koczernego, a fun-  
dusz ztąd utworzony potrącić z funduszem  
domestykalnym i nazwać go odwodowym  
czyli rezerwowym, mogącym być użytym na  
zaspokojenie procentów <sup>funduszy</sup> w pierwotnych latach.

§ 51 Kilka słów tych rzuconych i pod twa-  
rzą, rozważę obywateli oddanych, dostatecznie  
przekonać powinno, ile gwarancja w tej  
mierze jest nieodzownie potrzebna: gdyż i  
wysoki rząd potrafi ocenić dobre chęci pro-  
wincji, usiłującej wykonać wielkie dzieło dla  
siebie, łączące ją ze stolicą państwa, co i  
z politycznym względem nie małej jest war-  
tości <sup>miękkie</sup> i znaczenia.

Towarzystwo budujące koleją żelazną w Galicji  
potrzebuje nie tylko upoważnienia od rządu  
ale skutecznej pomocy, różnych ułatwień i  
szczególniejszej <sup>opieki</sup> opieki.

Pierwsze to stowarzyszenie na konysi całe-  
go kraju zaprojektowane, można przyrównać  
do kroków dziecizna, które wie się chodzić  
będzie, ten potrzebuje pomocnej ręki; by jak  
druchy kiedyś chodzić mogło.

Nie jeden rzecz to uważać będzie na  
pogrzebienie mieszkanców: powie, że same sta-  
ny

---

to, co mnie samemu zdarzyło się widzieć:  
Dwóch howerantów jadących rybkowozem se dworwa  
do Jarosławia, gdzie miała być licytacja na  
przywianty i inne artykuły potrzebne dla wojska;  
to w wieczór o godzinie siódmej wyjechał, na-  
zajutro mogli już około godziny piętej rano być w  
Jarosławiu, tegoż samego dnia wyjechać i być w noc  
znowu we Lwowie. Drogą żelazną mogłyby ostateczny  
raz dłuższą podróż w podobnym celu i czasie  
odbyć, aby handel i zarobek niezawankował. Podobne  
konysie ile są widoczne, tyle nieobliczone!



Gdy teraz powszechnie mówią o kolei atmo-  
sferycznej, uważam za rzecz potrzebną uroznić  
o niej wzmiankę króciutką, w tym miejscu:  
Dyrektor linii między Chester a Holyhead (w  
Anglii) miał się użładać z ministrem Peelem,  
~~z~~ <sup>jak</sup> ~~on~~ <sup>on</sup> ze strony rządu bchie dołożenia po-  
moc; żądał on 80000 funtów sterlingów czyli  
800000 złr. m. h., zaś minister dawał tylko  
60000 funtów czyli 600000 złr. m. h. a to na za-  
łożenie <sup>kolei</sup> ~~stacji~~ zwanej atmosferycznej czyli przez  
cisnienie powietrza. Szyny tej kolei są wydra-  
żone i przez wyciągnięcie z nich powietrza  
ciągną ciężary bez lokomotywów czyli parowozów.  
Jest to w każdym razie piękny pomysł, ale  
najwytężniejszy w krajach górnych, zatem  
dużo kontrowersyjny. Taka kolej zrobiona jest  
z Kingstown do Dublinu przez inżynierów Stephenson  
i Bidder. Mają też być w Niemczech zaprowadzone.  
Tym sposobem można dojść do wielkiej szybkości  
bez żadnego niebezpieczeństwa: ponieważ nie ma  
mypadku wykolejenia (crashmant). Lecz jeżeli ko-  
szta budowy i szyn pomnożą się, zato koszt na  
sprawienie lokomotywów czyli parowozów się zmniej-  
szy; koszt przewozu będzie wynosić 1/100 tony tona  
czyli czersto 40/100, osobliwie tam gdzie paliwo jest drogie,  
poehyżość 1/30 czasu może być prejidiana, z predkością  
60 mil na godzinę, bez żadnego niebezpieczeństwa.  
Zawone jednak wątpię, aby ten nowy wynalazek  
mógł być z korzyścią użyty w gabcini: bo robota jest  
istotnie skomplikowana. Ten sposób byłby dogodny  
do przejazdu góry Semringu ale nie dla naradzo na  
omercdnosci opar tego projektu.

Львов  
Вид  
оп. 678

Справка - або декларация бухгалтерского  
расчета выделена плачи, нині -

Уточнивши ста X

Вини прикладати

Расчети на Карант

Подати на Рядов

X Дек. Укладти добровольно (своим грабунку

Гваранція Ставни

Амортизація

Редово X

X Справка на фундасе 14 справадена

Администрации догосей, друки, корреспонденция -

Справка на бирожу Абже -

Pruden

July







mielate consumiere,

podatki konsumpcyjny i innych, akeygoda robili wiszy dochodu, przed bzdni meit kraj bogatej zamieat ubogiego. Przed erobi i wiktli i pozj seeruy interes. Poziomy okiem przykladny podobna jurny konune po innych krajach; dla Handlowych przedsiwicie przyklad uct rozycit kim, chodzy o stosowne przystosowanie doswiadczen gdzie indzi robionych.

Drogi telarne w Belgii wykona na przez kraj, zaerte 1835 jun 1845 catkiem skomponowani zastaw, Sa kad ka przyrownych drog z ktadu si ze 569 kilometrowi 56 mil niemieckich wyznaczeni, karda droga z dubelkawa ka lojiz - karda zlych drog niemi procent od wtorenego kapitate. Zatem rowna lozwaniu wremu kapitate. Zatem drogi sa i tak uct uct by mi nie kosztowaty Sa drogi podroenym do uctdzenia 29 naj taase a catego smiata, bo kosztuje mila po 6x em od osoby, co taniej jurn byz mi more podroz 29 bardzo sepphie;

oswiedzenia na przewozach towarow, ceny ich nizaja - prosto uct winicy przedarzy, wiszy uct osob w stanic bezprowania - Rachunki sa zrobione, zych czasu ject 2/3. zych na woszedzeniu mzdotku 2/3 rus 1/3 i zychujz na przewozie towarow; (ad Barun)

Przaliczajac mozna szacowac dzien robociny 12x em zitem ucti by 1250000 osob na rok uctdoto po dniowi uctdota lub wram) kaly przetrucio, co by 3 dni zychli (na zryk klej 3750000. Dni roboty by 4000000 Dni roboty by 4000000

uclynito. Zatem - ject Dnia zitem kraj cety zychli 3750000 Dni robociny 799993.4 (800000 of em) ayli rachujz Sa czas kardaemu po 12x. wy now jain summe 800000 em to uct zychli zych czasu uctdota

je w podrozj. ni rachujz oswiedzenie piewizdy Ktore by na ~~rowne~~ summe sukcesow mozna Sa wchodi w rachunek moznosi. Karda go robotni ka uctdania Sa ~~uclynito~~ robociny bliziej Holicy Paustwa 366666 perem

Kasidy mulara cięta more i chca sam zaci robotu i  
 i zyski wae ~~pieniędzy~~, ta droga uery go lepi sobie  
 zblize go z ludami co lepi umiej - on zyskuje  
 na robocie, uery i lepi sobie, bo on na mile by  
 em zapewi, zas pichoto mile cely dziei by musent  
 isi - Teli bakujz na poltora milionu korony w  
 wiazione z widnia do kraj na mied 1/3 z si zysku  
 i sili bases 1/3 celi, i se przy puzerono zastanie

du przy woz kzeko w du ugo wostoni iut (p. H. petrony 68,078)  
 ale nemi daly na i toci ryzawozu koronow - 

|        |         |
|--------|---------|
| korony | 500000  |
| richi  | 266566  |
| rus    | 733333  |
| <hr/>  |         |
|        | 1599999 |

  
 zatem cyk aut korowank wogulu iut 500000 ZR.  
 na robocinie 733333 ZR.

Coby czym to kzeku do kraju - 43000000 ZR  
 zatem kraj cety mied by puzoda zysku ameyi uerzgo -  
 do potera milionu ZR. w zrazem widli wogulu by na

wpisli kary  
 zysku nyrzedito - Thomson  
 Razd iut <sup>naturalnym</sup> zarzedo zwiastu narodowego, ~~on~~ w zwiastu

Prumytlony akcionariow sam z mury i trudnie swoji mi  
 interpassami - Prawda ze uzendniki ~~akcionariow~~ mi sa

Publicnem: <sup>urzednikami</sup> ~~Officialistami~~, ale tym iak i <sup>zakona</sup> (zary) lepi zwiast  
 zwiast ~~akcionariow~~ iut zamient gteby majz Dubiltozy

procent od akcion ktore biors  
 to aby byto w sklupie dusa dusa <sup>zysku</sup> kradu, aby kradu kuzery k mied  
 procent od pruderzy - aby interes byt spolny;

Jesti zryd pomiskrze swoji duchody pruz zwiast w prumytlonosciach  
 do w szale wchodzi z jigo mydalkami, ale do iut zisore

przyczyna, aby zryd zuchent Spolecnostwe, <sup>nowotyfaci</sup> zwiastki prumytlony  
 osobliwie w krajach gdzie dotad ~~niebyto~~ prawdziwego zwiastku

Akcionariow: gdzie byk zwiastkow nie zneyz. gdzie nawet  
 sa prucione <sup>przesady</sup> ~~zabobony~~, ~~z~~ gdzie temu Charakter narodowy z daju byt

wprazny. w kraju gdzie <sup>rozporazka</sup> zwiastki akcionariow ~~za rozporazka~~  
 skadka dobrego nie miedli; gdzie nadziye byli oszekane; tym przesid

pruciny z <sup>wiskseony</sup> ~~wiskseony~~; kraj w ktorem ciurko prumytlony  
 na dzieito z prucy tazy, otrzy meci, bo ufnoii publiczna

byta czasto naduzywana, i nigdy nie byta umisczona dobrym  
 skubkiem, Pan Humbold se sobie obserwaci, ze myit

prucidna zwiastku asocciation, istniezi na pocestku



Potem z Mediolanu do mistrzów z Werony do Wenecji <sup>26 list</sup> ~~już~~  
wicy i tak 60 mil drog ~~skakowniczych~~, a zrobione  
przez a wiecej kompanie, ktorzech akcie są wyżej  
a 20/20<sup>100</sup> nad 100 swój, nami celny wzrostem, bardzo  
jest ~~to~~ dobrym przedsięwzięciem dla naszego projektu -  
ten wicy ze rząd zdecydował że tena droga w górze sobie  
nie może być innemi wicy potrzebami zatrudnionym  
Rosja przez ukaz nie dawny dekretowana stężenie swoich  
drogach Stolic Petersburga i Moskwy, i rozciągnięcie  
kompanie robione drogi z Warszawy do Kiejkowa  
przez zaryszenie ~~to~~ <sup>minimum</sup> procentu  $\frac{4}{100}$ .  
Również ~~to~~ <sup>to</sup> w Paryżu, Wiedniu a Monachium  
zlozone z Ausburgim Nuremberg z Altemburgim  
Lipskiem  
w Krolstwie Pruskim wiedeński Berlin zteżony z ~~Magdeburgim~~  
Lipskiem, Berlin zteżony z Frankfurtem Ostodorf z  
Kolonią, ~~Wrocław z Olaw~~, Kolonią z Aachen z ~~Kwisgran~~  
w Wielkim Krolstwie Niderlandzkiem, Heidelberg zteżony z Manheim  
nem, Karlsruhe - Bad Baden i Kehl.  
w Holandii Amsterdam zteżony z Leiden i Haga.  
w Krolstwie Nassau Frankfurt zteżony z ~~Magdeburgim~~ Moguncją: Wiesbaden  
w Saxonii Drezno ~~zteżony~~ z Lipskiem Lipsk Altemburgim -  
Drezno z Bautzen i Görlitz (to drugie są powiaty)  
Ale na całym świecie naj walejszymi drogami Przejżdżają 19  
Ameryka Północna: Belgia, w Myśli z Moskwy byli  
~~istotnie~~ zorganizowane; ~~W Belgii~~ znaleźli się obydwie strony umie  
li o wiele sposoby przedkry cywilizacji, który przewidzeli dobro  
projektu, i który się nie wzdrygnęli przed trudnościami, dali  
popęd krajowi w tej koleji, zaliczowali potrzebom  
w tej drodze; i roboty Publiczne, przemysł zrobili  
zrewolucji; bogate w skutki <sup>próby</sup> ~~uważa~~ w szerokie ~~to~~  
zmiany, i ulepszenia -  
Kiedno znowe Stany Ameryki Północnej ~~znowe~~ założyły w 1817  
4<sup>go</sup> Lipca, dając rocznie ich samowolniam, udato się temu  
nowemu narodowi, uwiszczona z kolei <sup>szeregiem</sup> trudności z  
walczone, puczmy w <sup>drogach żelaznych</sup> zrobione zaliczono w Krolstwie Pruskim  
w 26 lat <sup>całkowicie</sup> w drogach ~~żelaznych~~ <sup>żelaznych</sup> jest w Ameryce 17 ~~lat~~  
tylko <sup>ile</sup> we francji



całemu drogi Łasem przesyłamy darmo; w 124 sztukę przepo-  
 wiadnie nie cesliwie Ktoremu ten rząd straszone  
 nie zprawiłi się; Belgia na Konkursie <sup>skorunkowo</sup>  
 w wszystkich przepiędła w drogach Łasowych.  
 Belgia tem uszkuła swoje narodowości. |

Rozdział III

Drogi Łasowie są zatrudnieniem dla wyobraźni ~~ładności~~  
 dla ludzi zabiegłych; którzy kochają się w nowych  
 przedsięwzięciach; Araba utrzymują ten <sup>te durno</sup> po ciąg  
 i to są pracownicy do zachowania zakładu danie spotę-  
 "cznie przemyśleń, iżby rzecz jakby dobra i bezpie-  
 byta robione Araba, w spot obciążeniach;  
 to są czasem anidzie, między Pasdem a Alwociciumi, czyli  
 Kompanio Akusuriamis; to można przystosować  
 do Dziełca gospodarującego; Pomocna,  
 ale pierożym warunkiem Spółceństwa, w istocie  
 zapewniona; ~~Przytosi~~ przytosi zapewni-  
 to Araba mieć punkta oparcia;

Dawni sądy ~~matery~~ punkta oparcia, w klasach  
 u przywilejowanych, w Aristokracji, w ludach z  
 majątkami który tak są odznaczali jak nasenni-  
 ki w rycentym Frisbie; z tego czasu mate są  
 zrodła we wszystkich krajach Europy. miasta  
 z podziata podrobnie. brakuje nam ~~to~~ wiatki posenda-  
 cie które by są na ciele portawiti ~~zabieg~~ przed si-  
 rzycia lub samymi wykonali. Ale nie mają poje-  
 dyn cych wiatkich posiadaczy, który zawsze <sup>byli</sup> ob-  
 roncami rządów <sup>duch</sup> niższego, Staraimy są ~~to~~  
 miastowości skutkowe zrobić; i Rzym są teraz  
 Spółceństwa przemysłowe; danta przedsiwzięcia  
 je zgasłają w Mogoty; nie jest to stosunek posłoni-  
 widzieliśmy onie z biermych Spółceństwa w Anglii <sup>skorunkowo</sup>

Doksy czyli sadzan ki skryte Łasem Massów, w  
 Londynie, gdzie są Kuli Kiemki Droga trza Kburajis  
 i ich dżatem





Przed Francuski co się zrobi w tej mierze - ten projekt jest  
ten tego pisma leżąc,  
na tej gwarancji stopy procentowej między Przed zastawami  
i uważnym zrobie; równie się gnuśny uszaga Stanow  
Galicyjskich; jak powtarzają że jest "Dziwne" być  
stow.

myśle że te gwarancje procentowe trzeba zastawiać do  
stopy procentowej Krajowej. Tym moim sposobem  
pot widać wskazywać na Kolej Też lasny, nie być zimy; na  
tej drodze niekt by nie stracił bez wyjątku Kasadon  
posiadać by szukał, i Kasady (mieszkanie;  
Lasa wyliczone) i inne za kasadon dawane  
Przed, "Krośtowie Pruckim" rząd dot 8000000em drodze  
z Berlina do Wöten.

Niebończył Kros Prucki dot Testamentem 1/2 miliona zł  
zj kompanii która nie powinna stać się z Berlinem  
Przed Dawarski dot gwarancje najniższego 4/100  
procentu akcjonariuszom z Hof.

w Krośtowie Polskim Przed gwarantował (minimum  
procentu - 4/100) akcjonariuszom drogi między Warszawą  
i Krakowem; drogi która ma stać się Warszawą z  
Kolej, Piotrows Ferdynanda - K Kolej, które są w  
zarząd Haje z nami; która wytknie przejazd z  
Rowni nam zabier, iuk nasz wyprzedzi; droga która  
z Warszawy do Krakowa, (tu miejsce braku wskaw.) Idzie  
Nas takowy monarcha zdecydował w swoim wielkim  
kuzaj przez Przed budowa (Kryzys i Drogi) (w samej  
Kolej) zao kompanii drogi potrojenij za zastawie  
bertata tylko uwolnienie od etu (.. (minimum  
nie nie dochodzi)  
zao kompanii Drogi Głocknicki, (te dwie kompanie  
Drogi i interes dobry zrobili, akcje stoją za 100 - 130 -  
ratem nie jest to wstawić ty w Gros. mamy tu przed  
organizacji Skutek. Trzeba że mieć się uwadze a te dwie  
drogi są wskazane nieone przy samej Kolej; z ich  
produkcjami i akcjami przez rząd nie może dać się  
i przysłać, bo i nudnijsze im sobie być od rząd  
i kupionymi, oraz i powiększy czasem nudy w uiszdziwych.





na 20 do 60 mil Steyeri, na 4. do 15 mil i reszta i wazny  
 ptasczyng. ~~Asyng~~ mierzony wazny mi bydy  
 od drogi odleglosci - i nizzej leniej drogi Konstowar  
 nie bydy jak w galicji; <sup>cała droga wazny bydy</sup> Też resze bydzimy mogli  
 sosnowe belki zamiast byc klesci na drogach mogli  
 i takim sposobem zamiast wlasny Kolej Dzwoni  
 niez miy bydzimy. Drzewo proste <sup>sosnowe int</sup> i kamie unus  
 wstec morne i kota Lokomotiw. Waznost moge  
 byc Lenabau, a belki szeli byc drzewian ktore do  
 5 lub 6 waz bydy mogli uci bydy rozpietunij debiny  
 i 10 lub - waz na poprzecznych belkach byc klesci  
 pradane, dzwoniane, i wubliwi dla Kolej Kazimi  
 prowadzony by byta bardzo dogodna, bo w wazkach  
 drzewi przez moe Lokomotiw; pery moge by byc z Granda  
 Lane - 2<sup>e</sup>



Niez kraj uit rolnicy i traktaty nam nie wozogli ny wore  
 wiodki przez Gdansk do Holandi - gd in bym ny wiodki postob  
 onie - jme wite ni eptawie ni moie ny jak a boe i drzewo  
 du hande jicze jest w woka Lydon, ktory ne wozogli po  
 lichwiesku portempuj -

Handel nas ktory is otwira na Dniestrze i Czernem Morzem.  
 O dusa, przez Skalliparowe, stowoni do jidna W. Mytownskije  
 z roku 1844, byt by reite prudenie by jomej kole, i  
 bym miana by w 18 byc (z Widnie by w 25 godzin w dursowi  
 z lwowa 14 godzin do Dniestru a ne Dniestru 48 godzin  
 na Matka peruwym do Odary ztem) w 4 razy 24 godzin  
 miana by byc z Widnie w od wia, przez ten prasto  
 200 mil; -

Prawda e ten projekt i ten handel musi jone szedni jone <sup>zaktuj</sup>  
 owieckie, ~~Atte~~ lubie ~~kan~~ klesci na kasej pruwytowej i <sup>zaktuj</sup>  
 sama i putre, zawsze z cewisio na Istiadon; <sup>na</sup> ~~kted~~ <sup>a</sup>  
 obe em eta od Koren granicy, to uit eto w chodni, res galicji i  
 zbowe ni powinno ptwie eta szelko drzewny wore, wazpietunij i  
 ne prawach, narodow, i wolnoii eptawu ruzk



bo w papierach pewnych by pocięki może bardzo cenny papier  
 aby był dobry powinien być taki którego nie ma  
 każdego momentu w brzesku może być i w innych,  
 ta Komercyjna miernie piękniejsza jest powinna w  
 momencie papieru do wigo martwi stanowi, Przeważnie  
 w papierach Stanow by pocięki korwani na wimi wreszcie  
 wrocin - mniej sprzedaję ciekawo, ale teraz już  
 wrocin nie będzie, społeczeństwo akcjonariuszów Banku  
 przyorki robione, wreszcie znacząco już podrywa  
 wrocin i sprzedaję - in miernie ~~nie~~ niepodobna  
 czynić - w dawno potrzeba Bury Lym wiskes jest  
 aby zmniejszyć pocięki od brat zydów - See Banku wrocin  
 nawit od przydomkich procutow, eskentow, a meim,  
 odzwyczaj -

Ale wrocin i saary do naszego celu o którego mówimy  
 odtyglimy. - nie mogą być z pocięki ~~tego~~ papieru  
 drogi zabawy Lwowka Dobucki lub Krakowki Senne jak  
 $\frac{90}{100}$  ratem o  $\frac{1}{2}$  procenta mniej jak w Krakowie w Krakowie  
 szesata ratem iut  $\frac{1}{2}$  procenta na sto, ale ta strata jest  
 aż nadto rozważona przez nadzieję dywidendy która objęty  
<sup>dotyż stuleci</sup> będzie procent. Nawit przez nadzieję że wódki i wódki  
 L Lohj odłopi - bo uili by droga tabacna w Galicji  
 Cathem nie mi była warta. mieli by akcjonariusze  
 zapłacony procent, kup. fut w 46 lat. To droga przycięż

ponowoci ~~kapitał~~ i nadzieję Lymu Kupi lubitom:  
 to jest uil Lajwani nie dla Stanow, <sup>aby</sup> ~~aby~~ stanę byli pewni,  
 w Kompanie bydy i skasali, nie ma adxosi i do Stanow o pro  
 cent, bo uili droga oscar nie będzie robione wulki Kupi taty  
 kosztował nie będzie, a droga, ~~droga~~ <sup>droga</sup> ~~uili~~ <sup>uili</sup> Senne ~~droga~~ <sup>droga</sup> procent  
~~uili~~ <sup>uili</sup> przyniesie - ratem Kompania <sup>oscar</sup> ~~oscar~~ mozi  
 być pewna w droga dobre kierowane, office i effi'caci sumi  
 którzy wrocin dla Stanow iak dla Lymu by skasali wrocin  
 iak  $\frac{500}{100}$  przyniesie -

Jedną gwarancją stopy procentowej nie może zrobić z tego  
interesu dobry - ta gwarancja republikańska by barwniejsza  
akcjonariuszom - <sup>zapewnia ich 2,</sup> (pracownicy by nie pewne, to nie nie  
jest jak ochrona straty całkowitej. Kompanii;  
tym sposobem mogli być my i z Wiedni <sup>i innych ziemnych miast</sup> i innych ziemnych miast  
różnych kaszubska by brat akcie także które są pewne -  
(staje się stopa  $\frac{4}{100}$  z amortyzacją kosztów  $\frac{5}{100}$  w dobre  
wyplumawione  
refusacjon) prowadzi do innych taksów.

Zupełnie mianowicie proponuję gwarancję, minimum procentu  
ale trzeba wiedzieć co jest właściwego Rep. tutejsze? wystawian  
Stany na Nibelicko, chce aby najłatwiej publiczny  
cały prowincji, był w porównaniu, z niedostatkiem, niedob-  
krem jakiś asocjacji,<sup>2</sup>  
Kapitał jest ten który rozwinie się w wydziałach, który  
już był wyrachowany w dziele oświadczenia w Galicji 1842,  
tam kapitał potrzebny jest ~~określony~~ 10 milionów, 2R -  
co by zrobiło gwarancję 500,000.2R leniwa zamortyzacja -  
jak by droga ta nie nie przynosiła, on jest objęty  
~~a cała gałęź a des d'après ce que vous en dites d' beaucoup~~  
~~surpasse les capitaux portés sur le terrain et ce~~  
zrobić ze wiele jest ~~nie~~ wyrachowań w Państwie  
które przewyższają rachunek zrobiony,  
Zapewnie jeśli zwyczaj przemysłowy robi skutek, ale jeśli  
kapitał jest wyrachowany na miłe, przedkto można dozi-  
tego; teraz mamy mówić precyzyjnie nie dat nosi, asocjacji -  
nie trzeba wydać wai ludu komu przy widzi, trzeba aby <sup>co go zastępuje</sup> ten  
zrany był w dotychczas - a niedowrytło z rzetelności; ten  
który go dostanie, Przed Krajowy, i Stany mają wybr-  
ców ~~zranych~~ <sup>zosta</sup> autowiadomości, Stany zaś będą w  
gotowie z Akcjonariuszami nominowanymi <sup>wybr</sup> wybrani do  
ministracji; Ten urządnik ci nie więcej 13, nieplotni  
konserwacji - zaś płatni, więcej braci akcie w miarę  
ich prędkości; będą pobierać dublony procent od tych  
akcji; bym wytkamy na. tutejsze akcjonariuszom równie





Adhuc enim Nadsorata aptymie nini Prax Austriacitki  
 euornie robote drogi zelazny swornu Korystem w Galicji  
 on ~~na~~ wstrudniangym sieci; drog ktora ci Koszycy w samy  
 Stolicy, ~~co~~ co robie ~~nie~~ jednie wstetlich z wozem i  
 nerasdot etowzech prowincii; on niemoze iz boer zabudnie  
 przed wremiem jednym idnej bytko zy ty komu ni ka ciiny, az  
 do Lwowa 100 mil graf geograficznych od Stolicy, w roku 1843  
 wykazywa iz 54 mil geograficznych drogi zelazny: tak rzad  
 na proby stanowos od powidnie - Dano "prawdziu prowincii  
 radzil nadajeji ale w dubkima praxsetosii; ~~moze~~ rzad zobawry  
 z ukon budowaniem skladajacy iz zwiazek, ktoryc czyny idnut  
 wozmie wtem wutkiem dziele -

Moim projektem iut powie dzied aby podpisat jako pojedynczy  
 akcionerian; ~~z~~ da pierwy waznost primisry, zabnie  
 osmieli tym drugich: tym samym ~~napro~~ dowidnie ze ciabos  
 moary przydabny wrytaczny nawet konie cznie potrzebny.  
 Zesto iudnem etowem ze do uet intans do erobrimie ale  
 qnie osunkustrow; tak uni Naukiera uni domon mitkosc  
 heradlowych do tego nieadbydnie potrzebowaie nie bydziany.  
 ztem ne ten uibrenie radia spekulant na stode koaju zyskiwa  
 nie bydzie;

Ja bym radzil wybrae 3" nymiar ~~drogi~~ drogi C na Bramle - ale  
 z mod. ficationi; aby droga od Lwowa ssta na Janow  
 i Jeworow; tak z przestrzenio 8 mil setem Korystem  
 1000000 flen - czyl z procentem 75,000 2R mieli bysmy wlow  
 stycerony z wielkimi lusemii, tak przy wut wrych gusia duary  
 iak te i Rumeralneai, ktore mogli by pierwii 75,000 2R gwis  
 Drowa do Lwowa. corocenie od stawien, ze drowa ktore sizen  
 w Lwowni iut by 9. i 10 f em - mozne by u 1 f samy  
 przedawae, a kolej by go ze 1 flen dostawic iute  
 uideu bytko cety ket drowa by Koby do Janowowa Calkiem  
 oplenit. bo kole Jeworowa drowa iut go 3/4 flen za 1 flen  
 za 1 flen -

za id na spekulacii by nawet asdowne strate 1/2 procentowa zatrzyta.  
 na wrytych akceach - bo jeli rzad by ne te Drogi wrot 1/2 akcii

całk. inny akcyznerium, to by rząd mato ~~to~~ albo mi mi kowale  
mato bo ~~by~~ by zrobił projekt na 4. (nowy by brant)  
 $\frac{1}{2}$  prauku co na całe drogi eby by <sup>WB</sup> 7 milio now uszytu  
mohi mogło straty 280000 za całe przedsiwzięcie skomercyj  
Zatem pierwszym przedsiwzięciem drogi by pomocy niłogo by pomocy  
podruszających, i innych wielkich korosow, ale ta  
droga, do Janowa ~~Janowa~~ która przez kurwie by się  
miała: podruszających, byś, i inne aby kule bezgowne  
tym sposobem przewozić, i nekuzgi słowacki, o  
7 i 8 mil w dzień, co to przez stras na peregodzie  
Londem robi mijsi tego samego dnia j'chue i powozić  
Dobra kameralna Janow, Jowow na samej rotarnej wstosie  
o 400.000. 2R mogł być niezaj takrowane, o był ich was  
kozi i powożony - co ten sobie starze 20000 feru intrady  
wizy eutem wielki cisy straty moziły. ale nie wstos  
aktualny na wstos  $\frac{1}{2}$  akcyznu polskiego - za samo  
wizy  $\frac{1}{2}$  akcyznu nie można uwazać jik zrobić projektu  
stanom i miastom galicji 2 do Smilichnowa na 4 prauku  
a nadzwyczajnym i ~~amortyzacji~~ procentu amortyzacji.

Potem ta droga by się przedłużyła do Jarosławia, która droga by  
była 12<sup>mi</sup> mil dłużej. Kosztowała by się więcej 2.400.000, rozbudowa  
na 100000. 2R to co drogi w Ameryce kosztują. Ten  
był sama droga do wzięcia o 5 mil w 2 kroci, oraz  
bydniewana z Jarosławia by w 3 godzinach w dwoje -  
zatem tak by się już by Jarosław był o 5 mil d'le lwowa -  
ta już z Prucka s'pławna a Łęczyca w Kolicz, Lwow by się 2 kroci  
z pierwszym portem na Sanie, na samej trasie iut mowa o  
sotka parowozym (ratem ta linia z Jarosławia do Lwowa  
2 kroci San a Dniestr) - ta kadł mow by się 2 kroci i powozić  
i przez transport z Jarosławia do Lwowa wszystkich tenarow  
Widenskich - ratem ta droga do Jarosławia by się procent  
pewnie nie sta. - Ten samem, ~~z~~ s'pławianie parowozu i'li z  
Dniestru wstanie zaprowadzone, może Pol'zki wstanie 2 kroci  
z ciarum mowem, ten darowy projekt inow Przewyższoli by

Polki wstet by my konarym. znowu droge Lelancu i do  
 do dwa punkta szczy. to i; se; slowe wyprzedki moze  
 dla akcionariuszow; tem samym sposobem i; dali ku  
 Bochui lub Krakowu (droge by i; rozciagata. (nie by  
 akcionariusze drogi potrocy usotniazami wstety od robi  
 nie kolej zlasny as do Bochui.)

Zawse nara Lwowka droge zlyczyta by i; z koleji potroca;  
 tem; kolej potroca by zlyczta wiszy ucytunkow. jak i;  
 koleje zlasne przez rzec wykowane, do Olsz z Olomuau  
 do Pragi - bo im dalsze w koleji Lelancu tym wiszy mija  
 podruszajacych; handel potro buje ruczu prustreni;  
 Galicia ma swoje dwa wywozy kustosze, jeden przez Wiste Dugi przez  
 Dniester, ale obydwa te wywozy przechodu przez Rumory Rosyjskie  
 i; prurkie; Potro sz; ciszeu dla handlu; to bytko uic zym przez  
 bionego temi rukami przechodzi nie more, ptotne sz;  
 zakosane, ras wodki; ptaci 25 Rubli (Dwa razy tyle ile  
 wina w zgerskiei ktor 13 Rubli od osenta - ptaci; tem wile  
 kraj traci bo i; tak nasz chop uic z rutory leniowym,  
 nie lubi pracy. szym wiszy go porzeca ni widow go nadgro  
 dzonym; Morna smiuto powidnie ze 1/10 uci muszkensow  
 sz; Akasami placku muij lub wiszy grabnych; to uic  
 newel se trudnie nie Russiego solnika w zimie, i; h; sobota  
 nie uic ptarone tem bez ubustwo i; w solniczy szau  
 wkradto. bo jeden solnik uiji ku konopie, Potro t; kura  
 Kupuje i; wyrabia, - se wysztkie wyroby grabnych placku  
 ktorzych newel meto robio w Austrui w Morawie, mieli  
 by kam swoj wyhod; ku Gidsp sz; przemyslu by i;  
 podziesta.

Nie jst mys; mytko i; rozciague nad handlem Galici; zutem wra  
 cajo i; do kole zlasny. morna sobi obicywac wysztkiey skutke  
 tego przed i; wizeia, w kraju gdzie gleba dobra; zboza, owce.  
 smiod i; produkowane, gdzie mamy samie drzewo, tem i;  
 lenie paliwo, rownie, w Pomorzanach odtryto postoty  
 ruskay postlad Antre ci; wit; zutem nam ni nie szkody calk  
 propelnienie dargow, more i; Lwiszwa wodzone sz; Wisciani  
 na; ale to nie uic ubastwo;



doswiadczenie iut zrobione u iboi sup robotnikow w sto razy i j powrotke  
 Sem g dziei 4 drogi Telerne - Karsden is spiedy. podrasu is ni na dni  
 godziny ale minuty rachej's - , ni truba lego cesu niety  
 chonogo tuciu tuciu is na powroci; ~~4~~ Drogi Telerne 24 u  
 przydluzeni skrucagzu on nudy.

Zatem miasto ktore teraz doii ~~znacze~~ znacze, ale g dziei brak Romu  
 ni kuciu, splawny, ruki; za nudo one daja, miasto g dziei  
 Karsda rura na kelatach iut przyzwosow, byciu mogta  
 nicy ~~da~~ wrost wdnowinow; ale reby dotknie ty wielki  
 zmiany truba reby miasto, i j j Burmistr. Dyplowani  
 Sem projektem is przyeli, truba aby miasto is do stwaru  
 przybrzyto, aby stanom dac okote Sem dobry projekt.  
 bo miasto Lwon byciu miasto nieposrednie nieperowa  
 tytki i 2 koki se lacy i zaszeci se roboty o lego miasto.  
 mam nadzieje ze miasto is przybrzy do mego projektu ale  
 z wytlawo rucy iek, iut dla nicy;

Ze miasto a swoich nastepujacych funduszow byciu ekui brato  
 w najwielkiej ilosci; bo Sem swoje dochody Poprinciu  
 powiastay

Miasto Lwon przez swy wybor dyplowanych, najze znawca dochody  
 more i znawca postawie tego projektu; miasto more ~~da~~ nedar  
 idwazy stanom biesze jedno dzienste osi gwasancii Mi nemi  
 Kopy procentowey na sibre - by pole konary na swoich doch  
 dach, ktorych maximum se celu skypow drogze sedne  
 nie przy nicy iutrate iut 35000 fun i minimum iut ni  
 miasto bym ni ni straci, a miasto se projekt dobry  
 stanom, ~~se~~ zatem pozni nastepie mogze se dicyria stanom  
 byciu miasto jicny wrot -

Ala miasto Lwon <sup>wymyjes</sup> ~~prawie~~ nie podobne do wyptety przychadze  
 gwasancii, nie ni dajc, a miasto Lwin i wysytki inne  
 miasta byd, mieli tytk na koki Telerne. rucy wicci  
 miast is Jubraby podniety, ato dlatygo se robota o  
 tego miasto ma is zaszeci; dali do Nasku tabla  
 is przedlasu, miasto Lwin byciu miasto tytk nemi na  
 Drobki drodze - Tytk by rowet i powrotka usyto ni Lokomotyw ale  
 bytko uradzono koki na kociu cingwino pour konie co by  
 ny dadki  $\frac{3}{4}$  ammyryto. iut w drodze z Lwin do Budweis,  
 zatem proponuje aby miasto is Lwon is podzi lo plac i de burtas  
 za Raza Dk Janowky dac i swoim karsku postawie

zobit fundus riservowy, który pierwszy by dodaniem do procentów  
w przyszłych latach był mógł być użytem —  
tem okropieństwem moim Projekt chciał bym przez ~~to~~<sup>te</sup> parę stów które  
muszę być przepisane odmianach chciał bym każdego numeru  
osobli obywateli Hanowych by gwarancie swojej mi odmówili,  
Chiał bym z tem i rządowi wystawczy sposobu i możności wykonania  
projektu tego: Myślę że rząd będzie umiał być oszczędnie  
dobrze henei prowincii; Złazenie z se strony Holicy: będzie  
umiał polubysze erasem i wartosci drogi. Telesny oszczędnie  
Kompania chiałaby z ~~fundus~~ zarobka, i prosi za auter  
i podpisami o wtem tak kawał upomiaru mi nie rządca, oraz  
Kensin o ~~szkole~~ ~~roztrząsanie~~ <sup>skierowanie</sup> tego projektu — Koszty  
przygotowania mogą do przyszłych kroków daleka który wie  
ze chodzić będzie — ~~ale~~ potrzebuje pomocny rękci  
ale ma pierwsi w Warszawie w <sup>Kiedys</sup> Jell drodze chodzić będzie —  
Może będzie rzecz ta uważana jako zagranicze, a także Hanow  
zycas saxon powrocceniem skatowanych Trarwarków na  
gminy; ta powiwin z ta uwage z anolmimie skutecznego  
go chłopa od jakiej przyszły roboty nie zbyczasa go by nas  
mni, bo un robota ta bogactwu tu nie uważa; bo te  
sudem dni co rząd roboty darowat chłopsko go nie pozwis at  
soboci, ale stanin z zebzonemi rękami jako Koszary —  
zatem myśleć stanu obracaji wrótku myśle i możności decatare  
do drogi Telesny — Lepi wotid jak obracaji se mysl ku ad mi  
mieniu Skowanka robowego muszkawion skutecznego, bo  
stanu mogą wótki kapitał w robowimie straci, ten kapitał  
stracony w robowimie, pomnoży oraz który stanin  
podany traci — ale był zigo nie podnieci — wie polgospo-  
lepi se staranie obracaji na Wielkie Drogi Komunikacji  
bym zigo był minorolnie przewi i podnieci —

\* Dans le royaume de Hanovre dont la superficie est 680 milles carrés  
il y a actuellement 5 chemins de fers en pleine construction  
lesquels forment une longueur totale de 59 milles  $\frac{3}{4}$  le  
Railway de Hanovre a Brunswick, dont la première partie  
jusqu'à Fulda est livrée au public, de Hanovre a Brême  
de Hanovre a Minden, de Thiedesheim a Celle, et de Celle a Brun-  
swick

Projekt Kobi: Lubin Jaroslava (1979)