







## Gospodarstwo, przemysł i handel.

W dniu 19go września podczas rabunku stracone zostały w Warszawie, przez prawnego posiadacza, br. Andrzeja Zamojskiego, następujące listy zastawne lit. A. a mianowicie oznaczone numerami: 2469, 2662, 3111, 5720, 138.828, 138.829, 138.830, 138.832, 138.833, 200.320, 200.415, 200.571. Razem 12 sztuk, z bieżącymi kuponami (od 22. grudnia r. b.) na sumę 36000 rsr. czyli 240.000 złp. Stosowne ostrzeżenie jednocześnie uchybionem jest we władzach Towarzystwa kredytowego ziemskiego, niniejszem zaś stratę tę ogłaszając, zastrzega się, aby nikt wartości tych nie nabywał, a w razie dostrzeżenia takowych, raczył donieść dyrekcji głównej Towarzystwa kredytowego w Warszawie.

Dnia 19 t. m. zostały zgubione listy zastawne lit. C. numeru 83.228, 83.338, po 150 rsr. Uprasza się łaskawego znaleźć o odanie do dyrekcji Towarzystwa kredytowego ziemskiego w Warszawie.

W dniu 19. września r. b. w Warszawie zginęły następujące listy zastawne z właścicielami kuponami, numeru 130.402, 118.577, 129.426, 289.527, 116.869, 126.122, wszystkie lit. E. Ostrzega się przeto, że nikt z nich korzystać nie może, gdyż stosowne środki u właściwej władzy przedsięwzięto.

**Zmiana taryfy telegraficznej.**  
Z dniem 1. października 1863 r. wchodzi w życie nowa taryfa telegraficzna, ułatwiająca większą taniością przesyłanie depesz dla stron prywatnych.

Ceny przesyłki depeszy postanowione jak następuje:

Na odległość do 10 mil do 20 słów 40 kr., od 21—30 słów 60 kr., od 31—40 słów 80 kr., od dalszych 10 słów 20 kr.; od 10—45 mil 80, 1.20, 1.60, od dalszych 10 słów 40 kr.; od 45—100 mil 1.20, 1.80, 2.40, od dalszych 10 słów 60 kr.; nad 100 mil 1.60, 2.40, 3.20, od dalszych 10 słów 80 kr.

**Z Korszowa 24. września.**

Niezłomnym o dobro kraju zabiegom wielce już w odczynie zasłużonego Leona ks. Sapiehy zawdzięczamy tę szczęśliwą okoliczność, że galicyjska kolej żelazna, której budowa przed rokiem dotarłszy do Lwowa, tamże dla braku kapitałów na długi czas ustrzegła zagrażać, w krótkim czasie przebiegnie całą krainę naszą, połączy nas z Multanami, a prawdopodobnie po niewiele latach i z Czarnym morzem. Ile przez to byłoby dobro kraju naszego pod każdym względem zyska, pojmie dziś każdy, wartość wejścia naszego w bezpośrednie stosunki z handlowymi i przemysłowymi krajami ocenić umiejęcy; dla tego też nad wyłączeniem ocenionych już korzyści rozpisywać się nie myślę, tylko uczuwam obowiązek, będąc obywatelem cyrkułu kołomyjskiego, ks. Sapieże imieniem mego zakątka wyrazić głęboką wdzięczność.

Jedną tylko pozwalam sobie przy tej sposobności zrobić uwagę.

Jeżeli kolej w interesie kraju budować

się mająca, ma rzeczywiście temż krajowemu interesowi należycie odpowiadać, nie zaś słudzy interesom i spekulacyjnym zachciankom pojedynczych tylko właścicieli ziemskich, kierunek kolei budować się mającej powinien być nadany taki, ażeby nie pomijając miast głowniejszych, o ile możliwości dotykał, lub przynajmniej zbliżał się do miejsc, gdzie istnieją już fabryki lub zakłady przemysłowe, które pod dotychczasowymi nieszczęśliwymi auspiciami kraju zawsze tylko na los szczęścia z wielkim kosztem przedsiębiorcy zakładane, jedynie wtedy z licznymi fabrykami za granicą konkurować i krajowi korzyść nieść mogą, jeżeli będą mogły korzystać z dogodniejszą łatwą komunikacji za pomocą zbliżonej ku nim kolei żelaznej. Powtóre powinna kolej żelazna o ile możliwości atakować się z miejscami, gdzie się zbiegają drogi komunikacyjne, prowadzące do okolic najwięcej produkujących i przemysłowych, tak aby producenci ziemiopłodów, hodowcy bydła i przemysłowcy nie byli pozbawieni możliwości użytkowania kolei żelaznej, albo zmuszeni ze swymi produktami lub bydłem albo niedostępnymi drogami albo nakładem drogi wielomilowym, a tem samem nakładem znacznych kosztów docierać do krajowej drogi żelaznej. Jeżeli przy wytknięciu drogi żelaznej te ważne interesa kraju zapomniane zostały, cel prawdziwy byłby pominięty, a kraj w znacznej części pozbawiony tych korzyści, które jedynie lepszą przyszłość kraju utworzyć mogą. Przedsiębiorcy budowy kolei żelaznej powinni zatem z własnym interesem najściślej połączyć i interesa kraju i przy wytknięciu kierunku kolei powyż wymienione względy nie spuszczać z oka.

Że zaś przybyli w tym celu z zagranicy panowie inżynierowie ani z miejscowością ani ze stosunkami kraju nie mogą być dostatecznie obznajomieni, a znajdują się zapewne pojedynczy ludzie, którzy powodowani własnym interesem mogliby najlepszą obci tych panów inżynierów przez myślnie wystawienie stosunków i potrzeb krajowych na myślnie sprowadzić drogę, przeto sądzę za obowiązek każdego obywatela, obznajomionego dokładnie z miejscowością i stosunkami swego cyrkułu, by publicznem wyjawieniem swego zdania i rady, panom inżynierom poszedł na rękę, przeczco i krajowi i samemu właścicielowi kolei rzetelną wyrządzi usługę.

Wychodząc więc z tego przekonania, jako obywatel cyrkułu kołomyjskiego obeznany najdokładniej z wszelkimi stosunkami tegoż i sąsiednich cyrkułów, biorę sobie za zdanie wyjaśnić kwestję: którądy kolej żelazna ze Stanisławowa do Kołomyi najodpowiedniej, a mojem zdaniem, jedynie, poprowadzoną być powinna.

Przy rozważaniu tej kwestji miałem tak interes kraju jak i interes samych przedsiębiorców budowy i właścicieli kolei na względzie.

O ile wieści dochodzą, są dla kolei żelaznej pomiędzy Stanisławowem i Kołomyją dotychczas dwa kierunki w projekcie, a to:

A. Na Mykietyńce, Markowie, Otyń, Holośko, Chlebiczyn leśny, Czeremchów, Korszów, (pomijając z niewiadomych powodów Kołomyje), na Turkę, Zabajpole, Podhajczyki i t. d.

B. Na Czerniów, Laskie, Worone, Wieleńce, Strupków, Oproszyn, Siedliska, Słobudkę leśną, Tłumaczyk, Rakowczyk, Kamionki małe, Kołomyje.

Roztrząsnawszy dokładnie wszystkie pro i contra wyznać muszę, że kierunek B. to jest na Czerniów, Laskie, Oproszyn itd. tak mi się wydaje niernaturalnym, a myśl tego kierunku tak sztucznie wywołaną, iż dopuścić nie mogę, iżby właściciele kolei i przedsiębiorcy budowy już dla własnego interesu budowę w tymże kierunku tak widocznie na niekorzyść kraju przedsięwzięć mogli, zwłaszcza że i sama budowa kolei tym kierunkiem ina daleko większe koszty i na daleko znaczniejsze trudności byłaby wystawiona jak budowa w kierunku A., to jest na Mykietyńce, Markowie i t. d. Droga bowiem B. na Czerniów, Laskie i t. d. po pierwsze jest o dwie niemal mile dłuższą jak droga A. na Mykietyńce i t. d.

Powtóre, w kierunku B. prowadzi droga w całym obrębie Oproszyna i Siedlisk przez niedostępne moczary, trzęsawiska i wieczne błota, tak że z tych przyczyn w tych stronach zwykłe drogi komunikacyjne zaprowadzone być nie mogły i dotychczas żadne nie istnieją, i tylko dwa ostatnie po sobie następujące niezwykle posusze lata musiały być powodem, że panowie inżynierowie ze zbiegu roku przy trasowaniu w tych stronach tę tak znaczną niedogodność należycie zauważać nie byli w stanie.

Po trzecie na całej rucie B. nie znajdują przedsiębiorcy budowy kolei potrzebnych ku temu materiałów drzewnych, których w obfitych dostarczyłyby im na rucie A. leżące lasy chlebiczynskie i korszowskie.

Po czwarte położenie kolei w kierunku B. jest o 17 sążni wyższe, jak w kierunku A., więc i koszt budowy kolei kierunkiem B. znacznie musiałby być większe — niepojętą zatem byłoby rzecz, dla czego by właściciele i budownicy kolei mieliby obrać kierunek drogi o tyle dalszy i z większymi trudnościami budowy i o tyle znacznie szerszymi kosztami połączonej?

Gdyby zamiar niepominięcia Kołomyi miał być jedynym powodem przeprowadzenia kolei przez Kamionki małe w kierunku B., nie pojmuję dla czego ten cel dotarcia do Kołomyi nie miałby zostać osiągniętym w daleko dogodniejszy i krótszy sposób, bo w prostej linii na Korszów, Kamionki małe do Kołomyi, co wynosi tylko trzy ćwierci mili drogi równą prowadzącej, oszczędzając zatem niepotrzebnego kilkumilowego nakładu drogi, jaki przez okotowanie po środku leżącego Korszowa, niernaturalną drogą na Słobudkę, leśną, Tłumaczyk, Rakowczyk i Kamionki małe, tak widocznie się okazuje.

Dotknąłem tu pobieżnie tych wszystkich okoliczności, aby wykazać, iż przedsiębiorcy budowy kolei w żaden sposób nie mogą mieć własnego interesu do obrania kierunku B.

dla kolej na Czerniów, Laskie itd i dla tego też przeważnie interesem i względami li krajowemi powodować się powinni.

Wyłożwszy zaś na wstępie, iż dobrze wyrozumiany interes krajowy wymaga, by kolej żelazna nie pomijając miast, fabryk i zakładów przemysłowych, przerywała się drogami komunikacyjnymi, by tym sposobem nadać producentom i przemysłowcom sposobność jak najłatwiejszego transportu produktów, łatwo wykażę, iż cel powyższy jedynie na drodze w kierunku A. osiągniętym być może. Droga bowiem na Czerniów, Laskie itd. do Kołomyi przeprowadzona w całej tej rozległości nie dotyka ani miasteczka, ani żadnego miejsca fabrycznego, oddalona nadto i od traktu cesarskiego i od wszelkich dróg komunikacyjnych krajowych, niedostępna zatem ani pasażerom ani ładnym transportom, krajowi i okolicy nie przyniesie innej korzyści prócz jedynie połączenia Kołomyi ze Stanisławowem, a tem samem dochód właścicieli kolei li na transporta z tych dwóch miast przechodząc zredukuje. Droga zaś A. na Mykietyńce w całym swym biegu w najbliższym pobliżu i równoległe z krajową drogą komercyjną prowadzoną, zbliża się w Markowcach znaczenie tłumackiej fabryce cukru, przechodzi przez handlowe miasteczko Otyń przechodzi przez Korszów gdzie nowo wybudowany młyn parowy, a z nim połączyć się mający zbożowy dom komisowy będzie centralnym punktem zbożowego handlu wszystkich przyległych cyrkułów, tem więcej iż zbiegająca się w sąsiednim miasteczku Obertynie sięć traktów z Horodenki, Śniatyna i Tłumacza z Korszowem przez zaprojektowaną już w Wydziale krajowym, i prawdopodobnie wkrótce do skutku przyjdź mającą drogą komunikacyjną połączoną zostanie, dla czego też Korszów może i powinien stanowić główną stację kolej żelaznej, czego wymaga widocznie nie tylko korzyść całego kraju, ale i interes samych właścicieli kolei. Z Korszowa wreszcie kolej najkrótszą drogą i nieprzerwaną równą przez Kamionki małe do Kołomyi przeprowadzoną być może.

Opierając na tych tak ważnych okolicznościach moje przekonanie, iż kolej ze Stanisławowa do Kołomyi jedynie na Mykietyńce, Markowie, Otyń, Holośko, Chlebiczyn leśny, Czernichów, Korszów i Kamionki małe iść powinna, ośmielam się na to zwrócić uwagę wysokiej dyrekcji kolei galicyjskiej, by dbając o prawdziwe dobro kraju, wpłynęła raczyła na poprowadzenie kolei w powyższym kierunku.

**Przyjechali d. 26 i 27. września.**

PP. Lenczewicz E. z Sulimowa, Netrebki F. z Dobrosina, Rulikowski W. z Polski, Kraszewski K. z Rymanowa, Głowacki W. z Hodoła, Osmiałowski W. z Janczyna, Swierżawski A. z Szczepiatyna, Czajkowski M. z Żyrawy, hr. Stądniecki J. z Warszawy, Górski J. z Koropusza, Kubiński K. z Budomierza, Berezowski K. z Dobrowlan, Pietruski

z J. Rymanowa, Chądziński A. z Polaki, Romaszkan A. ze Stanisławowa, Ryłski W. z Czarnofozice, Torosiewicz M. z Peltwi, Kutkowski W. z Hawlowic.

**Wyjechali d. 26 i 27. września.**

PP. br. Baum F. do Radowy, Maros J. do Białokiernicy, Szeliński L. do Chodackowa, Bochenński A. do Otyńowiec, Paygert M. do Krzywecki, Czarnożyński A. do Pototu, Michałowski Z. do Witkowiec, Czarnożyński S. do Horodyszcza, Deboli J. do Polski, Łodyński I. do Paclawa, Czermiński S. do Mieczyszcza, Rulikowski K. do Polski

Kurs lwowski, z dnia 20 września.	Dają		Zdają	
	gl.	ct.	gl.	ct.
Dukat holenderski	5	26	5	30
Dukat cesarski	5	28	5	33
Moskiewski półimperyal	9	10	9	19
Moskiewski rubel srebrny	1	74	1	76
Pruski talar kur.	1	66	1	67
Galio. listy zast. w. a.	75	25	75	88
Galio. listy zast. m. k.	79	—	79	64
Galicyj. oblig. indem.	74	—	74	63
roczyszka narodowa	82	53	83	28
Akcyje kolei żel. gal.	196	50	199	—

**Kurs listów zastawnych**  
w kasie galicyjskiego Towarzystwa kredytowego.

Instytut	kupuje		sprzed		Za kupon wypada
	złr.	kr.	złr.	kr.	
Nowe na W. A. oprócz kuponów 100 złr. po	75	50	76	—	— 93
Dawne na M. K. oprócz kuponów 100 złr. po	79	27	79	80	— 98

Lwów dnia 25. września 1863.  
Krasicki.

## Uwiedomienia.

### Zakład nasion i roślin razem z ogrodem

w najlepszym stanie będący, jest we Lwowie pod korzystnymi warunkami do nabycia. Bliższą wiadomość udziela 545 1—3 Karol Neuman we Lwowie na placu Majaekim.

### Tylko 1 złr. miesięcznie!

Trzy razy na tydzień wykładam teorię zasad, na których się opiera gruntowna nauka szybkiego czytania nót, i niezachwiana pewność w takcie, oraz cała technika gry na fortepianie. Uczeń, któren sobie takowe zasady przywłaszczy, może być pewnym, iż najslabszy nauczyciel nie będzie go w stanie na bezdroża zaprowadzić. Za złożeniem przedpłaty miesięcznej między g. 12. a 1. każdego dnia zapisać się można w kancelarji muzycznej Nr. 77 m. przy ulicy Krakowskiej 544 1—3

Walerjan Bogucki  
artysta muzyczny, członek państwowego konserwatorjum.

ZNANY Z TANIOŚCI

# MAGAZYN J. KÜHMAYERA

otrzymał już nowy transport

30.000 lokci SILKÓW i MOHAIR po 35 centów i wyżej.

10.000 lokci materij jedwabnych, gładkich i deseniuowanych po złr. 1.10 i wyżej.

500 lokci AKSAMITU CZARNEGO od 3 do 15 złr.

1000 PŁASZCZY I PALETOTÓW po 15 złr. i wyżej.

300 SZALÓW ANGIELSKICH po 35 centów i wyżej.

300 CHUSTEK ANGIELSKICH po 6 złr. i wyżej.

Nadzwyczajny odbyt, jakim się poszczycić mogę, spowodował mię do osobistego ogromnego zakupówarów za granicą, przeczco jestem w możności takowe jeszcze taniej niż dotąd sprzedawać.