





przez Dynaburg do portu Libawskiego w Kurlandji, którego budowę rząd obowiązuje się ukończyć do czasu ukończenia drogi żelaznej z Dynaburga do Libawy.

5) linji z Moskwy do Niższego-Nowgorodu, której ostateczne nakreślenie, równie jak wszystkich linji poprzedzających, zawisło od zatwierdzenia rządu na przedstawienie towarzystwa.

Urządzącym zostawia się prawo związania linji wyżej wspomnianych w St. Petersburgu i w Moskwie, z drogą żelazną łączącą te dwie stolice. Razem z ustąpieniem drogi żelaznej St Petersburgsko - Warszawskiej, rząd oddaje towarzystwu: ziemię pod tę drogę zajętą, wszystkie roboty ziemne i inne, oraz jej obudowanie, całkowite jej urządzenie ze wszystkimi przynależnościami ruchomymi i nieruchomymi, jako to: budowlami po stacjach, miejscami ładunku i wyładowywania, przyrządami w miejscach przybywania i odchodzenia pociągów, domami i budynkami strażniczymi, składem ruchomym zapasami paliwa i innych materiałów, rezerwowemi i ruchomymi maszynami, parowozami, wagonami, narzędziami, w takiej ilości i stanie, w jakich znajdować się będą przy oddaniu drogi towarzystwu, niczego nie wyłączając. Urządzący wstępują we wszystkie prawa i obowiązki rządu, co się tyczy warunków przez rząd zawartych z przedsiębiorcami robót, dostawcami materiałów, fabrykantami wagonów, tak dla budowy drogi, jako też i dla ruchu po niej.

II. Urządzący zobowiązują się zacząć roboty najdalej do roku podpisania Ukazu imiennego; zatwierdzenia obecnych warunków i roboty te tak prowadzić, aby po upływie trzeciego roku skończyć nie mniej nad trzysta wiorst dróg żelaznych, a nie mniej tysiąca wiorst ku końcowi piątego roku, a całą sieć w ogólności ukończyć zupełnie w lat dziesięć od dnia podpisania wspomnianego ukazu. Podściółka ziemna i przyrządy mostowe mają być urządzone w całej rozciągłości dla podwójnej kolei żelaznej; lecz towarzystwu zostawia się prawo otwarcia ruchu po jednej kolei, z wystarczającą ilością rozjazdów, taką mianowicie, aby razem wzięta stanowiła nie mniej jednej piątej całkowitej rozciągłości. W następstwie jednak rząd jeżeli uzna za stosowne, może zażądać stopniowego układania drugiej kolei, we wszystkich tych oddziałach, w których ryczałtowy dochód roczny doszedł 9000 rs. z wiorsty. Urządzący obowiązani są dla pewności należytego wybudowania powierzonych im linji dróg żelaznych, w formie kaucji wnosić rządowi rosyjskiemu, w miarę puszczania w obieg akcji lub obligacji, przeznaczonych do stopniowego tworzenia kapitału towarzystwa.

W ciągu miesiąca takowego puszczania w obieg pięć procent od utworzonego kapitału w pierwszym obiegu i po pięć procent od summy wyznaczonych jako rzeczywisty wpływ z następnych obiegów. A ponieważ pierwszy obieg naznacza się w ilości siedmdziesięciu pięciu milionów rubli srebrem czyli trzystu milionów franków, pięć procentowa kaucja od tej summy, powinna najdalej

w miesiąc po nastąpieniu imiennego ukazu o ustanowieniu towarzystwa, być wniesioną bręczącą monetą, albo biletami komisji umorzenia długu państwa. Część jednakże tej kaucji odpowiadająca zapisom we Francji zdziałanym, może być wniesioną w francuzkich rentach Państwa. W miarę posuwania się robót, Towarzystwo ma prawo przeciwnie odebrać dziesiątą część odrobionej kaucji, tym sposobem za każdym razem, skoro towarzystwo wykona robót na 7,500 000 rs., powraca mu się 375.000 rs. z jego kaucji. Zresztą zatrzymywana kaucja w żadnym razie nie może być mniejszą nad trzy miliony rubli srebrem, aż do ostatecznego otwarcia wszystkich linji dróg żelaznych niniejszą ustawą wskazanych. Towarzystwu na jego własny i wyłączny rachunek i odpowiedzialność, zostawia się prawo zupełne korzystania z zbudowanych przez nie dróg żelaznych w ciągu ośmdziesięciu pięciu lat od czasu upłynienia dziesięcioletniego terminu, wyznaczonego dla ukończenia robót, albo też do wykupienia dróg pozostawionego rządowi. Dla zapewnienia procentu oraz umorzenia użytego kapitału, — rząd ustępuje towarzystwu jako rękojmią pięć procent czystego przychodu rocznego z summy niżej wskazanych. Dla zastosowania tej rękojmi sieć dróg żelaznych rozdziela się na oddziały w sposób następujący. Linja St. Petersburgsko-Warszawska na dwa oddziały 1) Od Petersburga do Wilna lub Kowna, i 2) od Wilna lub Kowna do Warszawy i granicy pruskiej. Linja moskiewsko-Teodozyjska na dwa oddziały 1) od Orła albo Kurska do Dynaburga i 2) od Dynaburga do Libawy! Linja moskiewsko-niżegorodzka — jeden oddział. Rękojmia rządu przyznaje się dla każdego z nich z dniem otwarcia na nim zupełnego ruchu. Zresztą rękojmia ta zastosowywa się do całości sieci, dla tego dochody wszystkich linji wchodzi w jeden ogólny obrachunek. Rękojmia trwa do chwili upłynienia 85 letniego terminu, albo do czasu wykupienia dróg przez rząd. Rękojmia dla linji St. Petersburgsko-Warszawskiej oblicza się z kapitału 85,000,000 rs. Dla gałęzi wiodącej ku granicy pruskiej od Królewca, kapitał na którym rząd daje rękojmię, oznaczy się podług rzeczywistej rozciągłości tej gałęzi i podług rzeczywistego na każdą wiorstę rozchodu 69,000 rs. Nakoniec dla linji z Moskwy do Teodozji, z Kurska albo Orła do Libawy, i Moskwy do Niższego-Nowgorodu, kapitał zakładowy, od którego rząd zabezpiecza procent i umorzenie rękojmią 5 proc., oznaczy się także stosownie do istotnej rozciągłości każdej linji, lecz ze znizieniem średniej ceny budowy wiorsty do sześćdziesięciu dwóch tysięcy pięciuset rs. Wrazie gdyby rząd był zmuszony wypłacić z kasy wspomniane pięć procent, na pokrycie tego wydatku wyznacza się na przyszłość, cała część czystego dochodu towarzystwa pięć procent przewyższająca. Uplata ta zawiesi się, jak tylko rządowi pokryte zostaną w zupełności wszystkie summy wydane towarzystwu z kasy z załączeniem procentu prostego od nich po cztery od sta rocznie. Gdy czysty przychód z drogi żelaznej St Peters-

burgsko-Warszawskiej, wraz z jej gałęzią ku granicy pruskiej, przewyższy pięć procent zapewnione przez rząd na tej linji i gałęzi, natenczas połowa takowego nadmiaru podzieli się na korzyść rządu aż do zupełnej upłaty, bez procentu, ośmnaście milionów rubli srebrem, wyznaczonych ryczałtem za wydatki rządu na wskazaną drogę.

Z tem wszystkiem jednakże ogólna rękojmia rządu pozostaje bez zmiany.

III. Po upływie pierwszych lat dwudziestu od dnia upłynienia dziesięcioletniego terminu, wyznaczonego na uskutecznienie robót, rząd ma w każdym czasie prawo wykupienia całej sieci zaprowadzonych przezeń obecnie dróg żelaznych. Dla wyznaczenia ceny wykupu bierze się ogół czystych przychodów całkowitej sieci, z siedmiu lat wykup poprzedzających. Od tej summy odejmuje się ogół czystych przychodów z dwóch lat najmniej korzystnych i obrachowywa się średni czysty przychód roczny pięciu lat pozostałych. Wyznaczony tym sposobem dochód średni, rząd będzie obowiązany w razie wykupu wypłacać towarzystwu corocznie w półroczach, w ciągu pozostałego czasu ośmdziesięcio pięciu letniego terminu. — Summa ta w żadnym razie nie może być mniejszą od czystego przychodu z siedmiu lat ostatnich wziętych do porównania i nie mniejszą od corocznej summy procentów przez rząd zapewnionych. Po upływie ośmdziesięcio pięciu letniego terminu, wyznaczonego § 5, albo w razie wykupu dróg przez rząd, wstępuje on bezwzględnie w posiadanie dróg żelaznych z wszystkimi potrzebami do ich czynności przynależnościami ruchomymi i nieruchomymi. Dla uniknięcia zgubienia współzawodnictwa, żadna nowa droga żelazna, poczynająca się w jednym z punktów zaprowadzonej tą ustawą sieci i podchodząca ku innemu miejscu tejże sieci, nie powstanie w ciągu trwania terminu wyznaczonego do ukończenia sieci, a w następnych latach dziesięciu chyba tylko z powodu wyższych względów handlowych i innych Państwa, uznanych przez rząd za zasługujące na szczególniejszą uwagę. W takim razie zostawia się towarzystwu pierwszeństwo w budowaniu tych nowych linji, przy jednakowych z innemi przedsiębiorcami warunkach.

IV. Oplata wyższa przewozowa dla pasażerów i towarów, której pobieranie dozwala się towarzystwu, mieści się w następujących granicach:

Od każdego z pasażerów za wiorstę: 1-szą klasą trzy (3) kopiejki, 2-gą klasą dwie i jedna czwarta (2 1/4) kop., 3-cią klasą jedna i jedna czwarta (1 1/4) kop. Dla pasażerów 3-ciej klasy, przewożonych wraz z powozami towarowemi, taryfa ta ma być zniziona.

Od bydła za wiorstę: Od byka, krowy, wołu, konia, zrebaka i w ogólności bydła roboczego trzy (3) kopiejki, od cielęcia, świni jedna (1) kop., od barana, owcy, jagnięcia, kozy, pół (1/2) kop.

Od puda towaru na wiorstę: 1-go rzędu: żelazo, ołów w wyrobach, miedź, odlewy surowcowe, inne metale obrobione lub nie, ocet, wino, trunki, oliwa, sadło, bawełna, wyroby wełniane, drzewo

niczne przyjdzie samo przez się, ale pewna manjera w giestach raznabyta, trudną jest potem do utracenia albo przemiany.

Wszakże szkoła (jeżeli była dobra), wskazuje początkującemu jak trzeba się zachować czy w odcieniu głosu czy w fizjonomji, czy też w postawie. Ale z tego znów może wyniknąć inna niedogodność, że debiutant za bardzo się przywiąże do wskazanych przez nauczyciela prawideł, powtarza je machinalnie, niewolniczo, utracą własną samoistność i staje się niezdolnym do osiągnięcia jakiegobądź postępu w sztuce. Widzieliśmy już podobne przykłady, i młodzi artyści którzy zdawali się z pierwszego wystąpienia wiele zapowiadać, pozostawieni później własnym siłom, nikli, gaśli, i przechodzili w nicość najzupełniejszą, w maszynkowe wyuczenie się roli. Nie przeto chcemy twierdzić żeby uczniowie uchylali się od korzystania z rad i nauk jakie im udzielają starsi, doświadczeni i więcej obyli w sztuce. Owszem, potrzebne to, konieczne nawet, ale po kilku wystąpieniach, niech natura i instykt talentu, jeżeli go debiutant posiada, staną się dla niego najpierwszemi mistrzami. Natura nie zawiedzie nigdy, a naśladowanie jej, chociażby niewolnicze, nie zaprowadzi w przesadę.

Pan Piasecki posiada talent rzeczywisty, wierzymy, chcemy wierzyć temu, chociaż z pierwszych wystąpień trudno wydać stanowcze zdanie. Pojawienie się jego obiecującym jest bardzo, ale trudno o rzecz więcej zawodzącą jak pierwsze wystąpienie młodego artysty. — Jak powiedziałem, tu najczęściej indywidualność ginie zupełnie, pozostaje tylko szkoła. — W grze pana Piaseckiego jednak widzieliśmy kilka miejsc, w których przeblyskiwało coś naksztalt własnego natchnienia, i z tego dobrze dlań wróżymy. Przyszłość okaże.

Publiczność przyjęła młodego artystę bardzo przychylnie, co powinno być dlań zachętą. Ma on dla siebie sukcesyjne współczucie, niechaj się radzi tradycji talentu po którym spadek bierze, a można ręczyć że dobrą pójdzie drogą.

A teraz pracy tylko i wytrwałości, bo chcę wierzyć że zapału do sztuki nie brak mu, każdy talent go posiada. Niech się nie unosi zbyt nie pierwszym powodzeniem, tak jakby go pierwszy upadek nawet nie powinien odstrączyć. Wrażliwa to i kapryśna istota, ten olbrzym stugłówny który zasiada ławki, i krzesła teatralne, łatwo u niego zyskać łaski, ale jeszcze ła-

twiej utracić je. Artysta kochający sztukę powinien dbać o ocenę, o przyklask publiczności, ale powinien pamiętać także że dla tego przyklasku nie trzeba zbyt wiele poświęcać. Chociażby się podobały widzom, manjera, przesada, pathos i krzykliwość, chociażby w niektórych rolach karykaturowanie wzbudzało pochwały i przyklaski, ze szkodą prawdy, to trzeba pamiętać że sztuka jest świątynią której progi nie powinny się kazić spekulacyjnymi wysiłkami. Te śmiechy i przyklaski zbyt krótkotrwałe, przemijają szybko, a z niemi i pamiętać o słabym talencie, który dla hołdowania im zaparł się siebie. Własne sumienie, i szczerzy prawdziwy przyklask, który łatwo odróżnić od ślepych wykrzyków i uwielbień koteryjnych, oto wskazówki podług których prawa droga artysty winna być wytknięta.

Wacław Szymanowski.





