

Wychodził we wtorek, czwartek i sobotę. Co sobotę dołączony jest arkusz Rozmaitości, pisma ku pożytkowi i zabawie. Prenumerata Gazety z Dodatkiem i Rozmaitościami na kwartał, dla odbierających w senym Lwowie 4 zr. 48 kr., na pocztamtce lwowskim 5 zr. 12 kr., na wszelkich innych pocztamtach 5 zr. 36 kr. m. konw. Prenumerata półroczna wynosi dwa razy tyle co kwartalna.

G A Z E T A L W O W S K A.

Dodatek do Gazety Lwowskiej obejmuje doniesienia urzędowe i prywatne. Za umieszczenie w Dodatku płaci się od wiersza w półkolumnie (drukem garment) za pierwszy raz 3 kr., a za każdy następujący raz tylko po 1 1/2 kr. mon. konw. Za większe litery płaci się wedle tego ile na zwyczajny druk obrachowane miejsca zajmą. Redakcyja Gazety Lwowskiej przyjmuje tylko frankowane listy.

Wtorek

N^{ro} 130.

11. października 1843.

Przegląd artykułów.

Wiadomości krajowe: Ze Lwowa. — Z Wiednia.

Wiadomości zagraniczne: Portugaliya: Zmiana w ministeryjum.

Anglija.

Francyja.

Belgija.

Prussy: Dalsza podróż i powrót Króla.

Królestwo Polskie: Otwarcie departamentów rządzącego Senatu.

Turcyja.

Nowiny Lwowskie.

Wiadomości handlowe i przemysłowe: Z Zaleszczyk. — Z Ołomuńca. — Projekt kolei żelaznej w Galicyi.

WIADOMOŚCI KRAJOWE.

— Ze Lwowa. —

Jego Królewiczowska Mość najdostojniejszy Arcyksiążę Ferdynand Karol Austryacko-Esteński, cywilny i wojenny Gubernator jeneralny Galicyi, powrócił do tutejszej stolicy dnia 8go b. m. o godzinie 8mej wieczornej.

— Z Wiednia. —

JCK Mość najwyższém postanowieniem z dnia 26. września b. r. raczył nadliczbowego, bezpłatnego obwodowego komisarza w Galicyi Agnora hrabie Gołuchowskiego, mianować najtłaskawiej nadliczbowym, bezpłatnym sekretarzem przy gubernijum galicyjskiem.

C. k. powszechna kamera nadworna posadę przelożonych przy kameralnej obwodowej administracyi w Nowym Sączu, Rzeszowie i Jarosławiu z tytułem i charakterem kameralnego radcy nadała Franciszkowi Kreutz, sekretarzowi przy c. k. galicyjskiej administracyi dochodów skarbowych; Antoniemu Peter, sekretarzowi przy c. k. mo-

rasko-szlazkiej administracyi dochodów skarbowych; Franciszkowi Fuller, galicyjskiemu, kameralnemu obwodowemu komisarzowi pierwszej klasy.

WIADOMOŚCI ZAGRANICZNE.

Portugaliya.

Z Lizbony d. 19. września. Dziś nastąpiła już od dawna oczekiwana zmiana ministeryjum. Nowy gabinet złożony jest z osób następujących:

Ministrem wydziału wojny książę Terceira.

» spraw zewnątrz. Costa Cabral.

» skarbu baron Tojal.

» marynarki (tymczasowie) Falcão w miejsce pana Campelo.

» sądu sprawiedliwości Souza Azevedo w miejsce pana Mello.

» spraw wewnętrznych Gomez de Castro.

Rozporządzenia zawierające mianowanie ministrów ogłoszono dnia 15go, i tegoż samego dnia odroczone posiedzenie Kortezów aż do pierwszego grudnia. Można je było bardzo słusznie aż na dzień ostatecznego sądu odroczyć, tak mało przyniosły one dotychczas dla kraju pożytku. W przeciągu dwóch miesięcy swojego posiedzenia, nie przyjęły aby jednego środka dla powszechnego dobra, a litylko jeden pożyteczny plan proponowano aż w wieczór przed samém odroczeniem. Byłto przez pana Mouzinho przelożony i przez niego i trzydziestu ośmiu innych deputowanych podpisany projekt dotyczący się ulepszenia i założenia nowych w całym królestwie gościńców.

Z Paryża dnia 27. września. Pod dniem 14. września otrzymano portugalskie dzienniki z Lizbony, podług których ministeryjum tamtejsze zbliżało się już do rozwiązania. Ministrowie marynarki i sądu sprawiedliwości podali się do dymisyi. Dzienniki opozycyjne przypisują ten wypadek niesnaskom, które między

członkami gabinetu powstały; pisma ministerjalne zaś zaprzeczają temu, utrzymując, że tylko słabość zdrowia obudwóch ministrów do tego kroku skłoniła. Rzeczą najpewniejszą zdaje się być to, że istotną przyczyną tego składu rzeczy jest zupełny niedostatek wszelkich zasilek, w jakim się obecnie skarb znajduje. Rząd używał wszelkich sposobów dla dostania pieniędzy, by załatwić najnaglesze potrzeby publicznej służby, ale wszystkie na niczem speliły.

Wielka Brytania i Irlandya.

Z Londynu dnia 26. września. Królowa odbyła onegdaj w zamku Windsor zgromadzenie tajnej rady, na którym dalsze odroczenie parlamentu z dnia 6. października aż do 10. listopada uchwalono, i publiczne modły za obfite tegoroczne żniwa po wszystkich kościołach wpaństwie nakazano. Późem Sir R. Wilson, jako nowy gubernator Gibraltaru, i pan Ellis jadący z osobnem poselstwem do dworu brazylijskiego, mieli zaszczyt ucałować rękę Jej Królewskiej Mości, a hrabia Wilton, któremu polecono zawieźć dla Jegomości Króla Saskiego insygnia orderu podwiązki, był na pożegnaniu.

Margrabia Wellesley, najstarszy brat księcia Wellingtona, zeszedł z tego świata w 83 roku swego życia. Mąż ten w poprzednich latach odznaczył się administracją w Indjach i Irlandyi. Po nim nastąpił w margrabstwie najbliższy jego brat, lord Maryborough, gdyż zmarły nie pozostawił żadnych potomków.

Najnowsze wiadomości z Liwerpola donoszą, że ogień w szpichlerzach i publicznych składach przy ulicy *Fromby* ugaszono. Nie można jeszcze wiedzieć z pewnością całej straty, jednakże podają najmniej na 500,000 funt. szter. Nie wysledzono także z kąd się wszczął ogień; najpewniej, że nieprzezorność, lub jaki inny przypadek, w którym z magazynów przy ulicy *Crompton*, był tego przyczyną. Straty, które różne asekuracyjne towarzystwa przez ten ogień poniosły, podają na 350,900 funt. szt.

Najnowsze wiadomości z Przylądka Dobrej Nadziei dochodzące po dzień 30. lipca donoszą, że się wszyscy wychodźcy w Port Natal wystanemu przeciw nim angielskiemu wojsku poddali. Słychać także, że pułkownik Cloete, przehywający obecnie w Petermarrytzburg, wydał odezwę, w której przyrzekł amnestye wszystkim wychodźcom, oprócz zbiegom od wojska. Pod względem tych wiadomości mówi

Standard: „Teraz pozostaje jeszcze najtrudniejszy punkt do załatwienia, to jest, w jaki sposób należy Port Natal ukolonizować i pod angielskiem berłem utrzymać. Ze względu na to, co się stało, i ze względu wielkiej żyzności tego kraju, byłoby nierozsądkiem tę koloniję porzucać; lecz oraz potrzeba będzie nie tylko zjednać sobie krajowców, ale nawet w potrzebnym razie mocną obronę przeciwko nim wystawić.

Podług gazety *Naval and Military* wojsko angielskie w Kanadzie ma być wkrótce zmniejszone, a kilka pułków jego, jeżeli wojna z Chinami dłużej potrwa, będzie z Ameryki prosto do Azji posłane.

— dnia 27. września. Podczas pobytu Królowej w Szkocyi, powszechną radość tylko jedna okoliczność przerwała. W niedzielę nie widziano Królowej w tamecznym katedralnym kościele; Jej Król. Mość w prywatnej kaplicy pałacu Dalkeith słuchała właśnie w ten dzień mszy świętej podług obrzędów anglikańskiego kościoła. Teraz *Standard* usprawiedliwia takowe postępowanie, i szkockiemu narodowi przedstawia, iż nie powinien mniemać, że podobnym czynem jest obrażony. — Między innemi są słowa tego dziennika: „Kościół anglikański jest panującą religiją, nie zaś kościół szkocki. Królowa należy do anglikańskiego kościoła. Tenże kościół jest ważną częścią naszej konstytucyi; kościół szkocki jest późniejszym przybysem; w pierwotnej konstytucyi ani wspomniano o nim.“

Arcyksiężę Fryderyk Austryjacki, który w towarzystwie księcia Alberta polowaniem się zabawia, dopiero po sześciu tygodniach opuści Angliję, zwidziwszy wśród znakomitsze fabryczne i handlowe miasta, jakoteż i porty.

Francuzki ambasador, hrabia St. Aulaire, wczoraj przybył do Doweru, i krótko tu zabawiwszy udał się w drogę do Londynu.

O'Connell dnia 20. września z Darrynane wydał odezwę, która bezpośrednio tyczy się mieszkańców hrabstwa Munster. W tej odezwie mówi, iż przynajmniej trzy miliony Irlandczyków powinno podpisać odezwę o zniesienie unii i o ustanowienie oddzielnego irlandzkiego parlamentu — gdy to uczynią — skutek będzie niezawodny. Żąda, aby w każdej paralii patryjoci stanęli na czele, i zbierali podpisy repealów.

Członkowie związku przeciw bilowi zbożowemu, w Manszestrze odbyli nowe zgromadzenie, gdzie wykazano, że w Manszestrze przybyło nowych członków 462, w Liwerpolu 606, między temi 133 kobiet. Związek postanowił

wysłać na nowo kilkunastu mężów na prowincję, aby tam publiczne mieli odczyty o zbrońwój taryfie.

Podczas ostatnich dni statkiem *Lloidy* nadeszła wiadomość, że tego roku nie mniej jak ośm okrętów się rozbiło. Jeszcze niepomysłniejsze są prawie codziennie nadchodzące wiadomości o pożarach na stałym lądzie, które bardzo często z umyślnego podpalania powstają.

Francya.

Z Paryża dnia 27. września. Wiadomość, że książę Joinville i książę Aumale są około 10. października w Brest spodziewani. Tam wsiądą wspólnie na fregatę *Belle Poule* dla udania się do Lizbony, gdzie zastaną liniowy okręt *la Ville de Marseille*, który pana Langsdorfa do Brazylii ma zawieźć. Książę Aumale rozłączy się z swoim bratem w Lizbonie, i na statku parowym udaje się do Algieru, a książę Joinville wsiądzie równocześnie na okręt *Ville de Marseille* i popłynie do Rio Janeiro.

Belgja.

Z Bruxeli dnia 29. września. Król przyjmował wczoraj na osobnym posłuchaniu pana Olozage, ambasadora Królowej hiszpańskiej, który mu listy zawierzytelniające doręczył.

Prusy.

W 118. numerze gazety naszej, donieśliśmy, iż u królewskiego powozu oś pękła — w drodze o pół mili od Bazylei. Z tego powodu Król kilka godzin zatrzymał się tamże — i zamiast 24go dopiero 25go przybył do Neuchatel, gdzie był z wielką okazałością powitany od urzędów i ludu. 17go września zwiadził J. R. Mość miasto Kiel, 29go wieczorem przybył do Karlsruhe, z kąd nazajutrz, oddawszy tylko wizyty dworowi Wielkiego Księcia heskiego, udał się do Frankfortu nad Menem. Ztąd przez Fuldę powrócił dnia 3go października do Berlina.

Królestwo Polskie.

Z Warszawy d. 2. października. Tajny radca Turkult, minister sekretarz Stanu Królestwa Polskiego, przybył wczoraj rano z Petersburga do Warszawy.

Świetna uroczystość Otwarcia Departamentów Warszawskich Rządzącego Senatu i ogólnego ich zebrania, odbyła się onegdaj podług ogłoszonego programu.

Pomnik na Placu Saskim otoczony został w tych dniach żelazną balustradą, która tak

jak podstawa pomniku ma kształt ośmioboczny, 8 narożnych słupów łączą kraty żelazne, których wiązanie składa się naprzemian z trzech włoczników z sobą spojonych i miecza starożytnego wieniec laurowy przeszywającego.

Turecja.

Listy z Erzerum z dnia 15. sierpnia zawierają następujące doniesienia od perskiej granicy: »W ostatnich dniach lipca 500 Persów uderzyło w okolicy Bajazydu na oddział tureckiej konnicy z 200 żołnierzy. Mała ta garstka silnie odparła napad nieprzyjaciela, zupełnie go pobili i trzy godzin ścigała go aż do Ovadschick. Persów padło do 30, jeszcze większa liczba była rannych, między temi i ich dowódca. Turków poległo tylko pięciu. W skutek tej walki Persowie rzucili główne stanowiska, które przed jakimś czasem zajęli, i cofnęli się o mil dwie. Turecką główną kwartę jest Bajazyd, gdzie w ostatnich dniach lipca znajdowało się do 6000 regularnego wojska, tak piechoty jak i konnicy; oprócz tego w takiej samej liczbie było wojska nieregularnego. I Kurdowie prowincyj Bajazyd, Musek, i Wan chwycili za broń, a każdej chwili wyglądają przybycia pięciu tysięcy Lazów, którzy Trebizondę opuścili. Dwanaście dział ciężkich z Konstantynopola wysłano do Bajazydu. 13go sierpnia Mustafa Fabri z Erzerum udał się do Bajazydu, aby tam objąć dowództwo nad wojskiem tureckim.

Nowiny lwowskie.

Dnia 8go b. m. przeniósł się do wieczności w 78 roku życia Jędrzej Krehowiecki, adwokat krajowy i członek Stanów galicyjskich. Mimo późnej starości i dotkliwych cierpień, zajmował się niemal do samego końca sprawami swego zawodu.

Pojawienie się nowego kalendarza nie jest wprawdzie nowiną, bo corocznie pojawiają się u nas w październiku kalendarze na rok następujący: jednak tym razem możemy poniekąd policzyć do nowin kalendarz wydany na rok 1843 nakładem Fr. Pillera i spółki. Różni on się od swoich starszych braci nie tylko tem, czem się konieczności różnić musi, to jest iż w nim dzień roku winne dni tygodnia przypadają, ale też i dobrym wyborem różnych potrzebnych wiadomości, a między innemi: dokładnym i uzupełnionym wyciągiem z prawa stepowego i z zmienionej ustawy pocztowej, — wykazem miar i wag różnych kra-

jów na nowo przejrzanym i pomnożonym, — zbiorem najpotrzebniejszych wiadomości i najprzydatniejszych przepisów w gospodarstwie polowem i domowem i t. d. Nawet i kalendarzowa literatura zaczyna się u nas z dawnego pyłu otrząsać.

Teatr polski.

W piątek: *Matka na balu. a córka w domu*, komedya we dwóch aktach z francuzkiego pana Theaulon.

Treść sztuki już z samego napisu odgadnąć zupełnie można, dodawszy do tego zwykle w komedyi miłośne zawikłanie i zakończenie. W kilku jakby z niechcenia rzucanych szkicach, charaktery działających osób dosyć wybitnie skrócone, a chociaż osnowa i następstwo scen nie uderzają ani silną komiką, ani oryginalną twórczością, jednakowo lekka, swobodną grą artystów salonowa ta komedycja mogła być mile być widzianą na scenie.

Zawód istotny pani Starzewskiej jest dramat i tragedia. Tam ona w swoim żywiole. Nie dziw więc że wesołej, trzpiotowatej, ciągle bawiącej się hrabiny de Mirwal, jako typu lekkomyślniej matki, w całej precyzji oddać nie zdołała. Wyraz twarzy, i głos pani Starzewskiej jakby stworzone do traicznych ról, mało co zmieniające się w wesołych rolach, są dla tej znakomitej artystki przeszkodą, że z równym skutkiem i w komedyi występować nie może, chociaż wątpimy, czyli i w tych rolach kto inny równie zastąpićby ją mógł.

Słowo o panu Aśnikowskim. Piękną rolę barona Norlis pojął i oddał ten artysta za nadto doskonale. Wojskową powagę, godność znakomitego marynarza, kontr-admirała zręcznie ustawiającego szyki, by na salonach, wśród balu swój plan przywieść do skutku, czyż nie widzieli to wszystko widzowie na scenie?! Niewiem, czy autorowi czy artyście mamy być wdzięczni za owe częste, dowcipne powtarzanie przysłowia: »Do stu rudłów.« Bądź co bądź, zawsze sława z dobitności w wygłaszaniu tego przysłowia artyście przynależy. Z początku, sądząc z gry pana A., mniemaliśmy iż to jest piwowarskie przysłowie (w wielkich browarach rudłami w kotłach robią) lecz jakeśmy się zawiedli, dowiedziawszy się że Norlis jest kontradmirałem, który sprzykrzywszy sobie pekelfleisz i befsteak okrętowy, (w sztuce tego niema. tylko się z gry domyślamy), przybył nareścieo na salony paryskie.

D...

Nasz artysta dramatyczny teatru polskiego pan Słoniński udał się przedwczoraj w po-

dróż za granicę dla zwidzenia wszystkich obecnie istniejących teatrów polskich.

WIADOMOSCI HANDLOWE I PRZEMYSLOWE.

(Z korespondencyi prywatnej.)

Z Zaleszczyk, dnia 6. października.

Zboże spadło u nas w cenie: i tak teraz płacą za korzec pszenicy 4 zr. 30 kr. do 5 zr., żyta 2 zr. 30 kr. do 3 zr., jęczmienia 2 zr. 30 kr. do 3 zr., owsa 2 zr., kukurudzy 4 zr., anyżu 7 zr. 30 kr. w. w.

Wódka poszła nieco w górę: za wadnę płacą dziś po 3 zr. w. w.

Z powodu posuch, woda była tak mała na Dniestrze, iż we wrześniu nie spławiono pod Zaleszczykami nic materyjału drzewnego.

Z Ołomuńca. Targ na woły d. 5go października.

Z przypędzonych w tym tygodniu 1848 wołów stanęło na naszej targowicy 1049, reszta zaś, to sprzedana, to dopiero na ugode poszła wprost z drogi do Wiednia i Pragi. Jakość była w przecięciu dobra, dla tego też i z cenami wysoko się trzymano. Targ poszedł rażniej niż w przeszłym tygodniu.

W Wiedniu cetnar wołowiny stoi zawsze jeszcze na 36 do 37 zr. w. w. — Stolica tam mieć znaczne zapasy wołów.

Przypędzili: 1) Lebel Amster, z Bełzca, 277 wołów; 2) Hersz Spiler, z Żurawna, 86, 3) Majer Dicker, z tamtąd, 60; 4) Herz Allerhand, z tamtąd, 162; 5) Majer Allerhand, z tamtąd, 134; 6) Leib Allerhand, z tamtąd, 99; 7) Judka Pelenowski, z Kisieniwa, 101. — Małemi partyjami 130. — Ogółem 1049.

K u p i l i :	sztuk	Cena jedn. pary w w. w.		radasz	Z tych para ważyć mogła
		zr.	kr.		cetnar.
Do Ołomuńca st. Nr. 1.	263	360	—	14	10
Małemi partyj. st. N. 2.					
dło. stado Nr. 3.					
Do Pragi stado Nro. 4.	135	319	—	3	9
— Wiednia st. Nro. 5.	120	316	—	—	9
— Berna stado Nro. 6.	90	310	—	3	9
— Wiednia st. Nr. 7.	68	325	—	—	9 1/2
Małemi partyjami . .					

Przed targiem sprzedali: 1) Senmil Leib Allerhand, z Żurawna, 290 wołów; 2) Hersz Dicker, z tamtąd, 120; 3) Nowak,

z Cieszyna, 160; 4) Judka Pelenowski, z Kisienuwa, 229. — Ogółem 799.

Kupili:	sztuk	Cena jednój pary w w. w.		radaż	Z tych para ważyć mogła
		zł.	kr.		centnar
Niesprzedane do Wiednia					
poguanano st. Nro. 1.					
ditto. st. Nro. 2.					
Do Wiednia st. Nro. 3.	160	330	—	—	10
Do Pragi stado Nro. 4.	219	325	—	10	9 1/2

Projekt kolei żelaznej w Galicyi.

Wiadomo, iż na Sejmie w roku 1840 Stany galicyjskie wyrzekły życzenie, aby za ich staraniem i pomocą powstała kolej żelazna z Bochni wzdłuż kraju aż pod Lwów, a ztąd w jedném ramieniu ku Podgłowi do Brzeżan albo do Dniestru, w drugiem ramieniu do Brodów. W tym celu wyznaczyły z grona swojego komisję pod prezydencyją księcia Leona Sapiehy, na którą włożyły obowiązki, aby rzecz tę rozstrzygła najgruntowniej i aby w jak najkrótszym czasie zdała wszechstronną sprawę Wydziałowi Stanowemu. Na wydatki do tych robót przygotowawczych przeznaczono 10,000 zł. m. k. z funduszu domestykalnego.

Komisja przystępując do rozwiązania danego sobie zadania, użyla do wypracowania części statystycznej, mianowicie do obliczenia uczęszczania i dochodów z kolei doktora profesora Tomasza; zaś zrobieniem planów, wygotowaniem pomiaru i obliczeniem kosztów zajął się nadinżynier Bretschneider.

Komisja zgromadziwszy się w miesiącu kwietniu r. b., wzięła pod rozwagę prace obu wymienionych swych członków, i ułożyła je w oddzielnym sprawozdaniu, które na sejmie r. b. odbytem przedłożone zostało. W tém sprawozdaniu starała się komisja dowieść ważności kolei galicyjskiej i rozwiązać zadane jej następujące pytania:

1) Dokąd i którędy ma być prowadzona kolej?

2) Czy ma być urządzona na siłę koni, czy pary?

3) Jaki sposób wierzchniej budowy obrać?

4) Jak wielkiego nakładu wymagać będzie?

5) Jak wielkiego ruchu na nią spodziewać się można?

6) Jaki zatem czysty dochód przynieść może?

7) Wreszcie, jakie są najstosowniejsze środki do wykonania tego projektu?

Dla tych z czytelników naszej Gazety, którzy nie mieli sposobności na tegorocznym Sejmie bliżej z tym dobro naszego kraju tak bardzo obchodzącym przedmiotem obeznać się, będzie zapewne na swoim miejscu następujący wyjątek ze wspomnionego sprawozdania. *)

O ważności kolei galicyjskiej która by się łączyła z koleją północną Cesarza Ferdynanda.

Ze względu na interesa Galicyi.

Dotychczas przy projektowaniu kolei żelaznych miano przedewszystkiem na celu korzyści przedsiębiorców. Rząd austriacki jeden z pierwszych objął ten przedmiot z wyższego stanowiska, i rozróżniwszy koleje rządowe od prywatnych uznał, iż przy ich zakładaniu częstokroć nie dochód, lecz inne względy przeważać powinny.

Przyjdzie niebawem czas, gdzie trzeba będzie koniecznie budować wiele takich kolei, które przynajmniej w początkach nie pokryją procentów od kapitału zakładowego. Będzie to dla całych prowincyj żywotnem pytaniem, jakich mają użyć środków, by wytrzymać ze swoim dotychczasowym handlem przeważne współubieganie innych krajów, mających tanią żeglugę lub szybki kolejowy przewóz?

Właśnie w tém położeniu jest Galicyja: ma ona wiele powodów niedopuszczać rzeczy do tego stopnia, ażeby smutnem doświadczeniem nauczona, uznała: że jest niepodobieństwem bez własnej kolei żelaznej utrzymać swój handel i byt dobry na stopie dotychczasowej, a cóż dopiero posunąć je wyżej.

*) Przez tych kilka miesięcy, w których Izby w Anglii i Francji są zamknięte, Gazety bywają najpustsze, a będąc w koniecznem położeniu zapewnienia miejsca, wytyczają na plac i obrabiają przedmioty lokalne, w któreby w innym czasie nie były się tak obszernie zapuszczaly. Tak ogłówne przedmioty pism angielskich i francuskich (a za niemi i niemieckich) są teraz od niejakiego czasu następujące: traktat zawarty między Anglią a Stanami Zjednoczonemi Ameryki północnej, — nowa taryfa amerykańska, — francuzko-belgijskie układy cłowe, — wznowienie kwestyi o dziedziczne dostojęństwo Parów we Francji, — handel gummą w Senegalu i t. p. — U nas więc będzie zapewne w swoim czasie zapełniać część Gazety kwestyi o kolei żelaznej w Galicyi, bo jeszcze czytelnik, któryby obznajmniejszy się z tym przedmiotem, nie uznał jego ważności?

Galicyja co do przemysłu jest jeszcze w tém położeniu, że płody surowe stanowią jedyny przedmiot jej handlu.

Położenie takiego kraju jest tém smutniejsze, im bardziej otoczony jest sąsiadami, u których przemysł stoi na również niskim stopniu, a którzy przeto nie tylko że niepotrzebują jego płodów surowych, ale nawet występują jako jego współzawodnicy na cudzych targach. Takimi krajami są: Rossyja, Multany, Węgry i królestwo Polskie. Najważniejsze płody tych krajów i najgłośniejsze przedmioty ich wywozu jakoto: zboże, drzewo, skóry, wełna, potaż, bydło, воск, miód i wiele innych, wygnały już po części z wielu miast handlowych płody galicyjskie. Handel zbożowy Galicyi z Gdańskiem od wielu lat podupadł. Od dawna już pszenica galicyjska nie tyle jest poszukiwana w Gdańsku, co polska. Zarzucają jej że nie ma takiej białości, wagi i mączności, a przeto mniej jest pokupna niż polska, rossyjska i pruska. Można się obawiać, że wywóz zboża do Węgier północnych, w niektórych latach dość znaczny, zmniejszy się, albowiem Węgry wzięły się gorliwie do ulepszenia środków komunikacyjnych. Co gdy nastąpi, żyzne komitaty środkowe i południowe będą mogły łatwo zaopatrywać zbożem północne, które i tak nie co roku dowozu potrzebują.

O ile zmniejszył się handel z Rossyją, pokazuje to widocznie podupadnięcie handlu brodzkiego, tak niegdyś kwitnącego.

Potaż galicyjski w niektórych miastach handlowych ustąpić musiał węgierskiemu. Skóry i wełna rossyjska i multañska idą już wszędzie w zawody z galicyjskimi. Równie niepomysłny obraz przedstawiają i inne przedmioty handlu galicyjskiego.

Sam tylko handel wołmi do Olomuńca jest dotąd w posiadaniu Galicyi. Ale i tu zagraża jej ruch przemysłowy innych prowincyj. Więcej dotąd zaopatrywany mięsem galicyjskim mógłby mieć je nadal wyłącznie z Węgier, skoroby kraj ten wyprzedził nas w założeniu kolei. Kolej północna, przy której zakładaniu najwięcej liczone na dostawę bydła z Galicyi, nie nam nie pomoże, jeżeli do Bochni tylko doprowadzona będzie.

Największa korzyść z przesyłania bydła koleją jest w tém, iż się unika straty na wadze wołu karmionego, pochodzącej z długiego pędzenia. Ta strata bywa największą w początkach drogi, skoro wół przejdzie ze spoczynku do natężonego ruchu, z wygodnej stajni na zmianę powietrza, z obfitą karmy do paszy nieregularnej, nieraz niezdrowej i do wody często-

króć nieczystej. Po dwu-tygodniowej drodze może wół karmny tyle stracić na mięsie i łoju, że go już dalej nie wiele ubędzie, a wtedy korzyści z przewozu koleją żelazną, jako dość drogiego, niewróciłyby kosztów onegoż.

Większa część wołów pędzonych na targi olomuńskie przybywa jak wiadomo z obwodów wschodnich; niechże ztąd woły pójda aż do Bochni, to dalszy przewóz ich koleją pewno się nie wypłaci. A tak tę ważną gałąź galicyjskiego handlu, mogłoby z czasem węgierskie być nam wydrzeć.

Gdy handlowi Galicyi z zagranicą, znacznie już podupadłemu, większe jeszcze zagraża niebezpieczeństwo, więc tylko zwiększony odbyt do zachodnich prowincyj monarchii ochronić może Galicyję od wstecznych kroków w przemyśle i dobrym bycie.

Galicyja bierze większą część wyrobów przemysłowych i kolonialnych albo wprost od tych prowincyj, albo za ich pośrednictwem, i płaci im za nie swojemi surowemi produktami. Wejść w bliższe z temi prowincyjami stosunki handlowe i przemysłowe jest głównym warunkiem dobrego bytu na przyszłość dla całej Galicyi. Zawiązanie zaś tych stosunków nastąpić może tylko za pomocą kolei żelaznej, urządzonej na siłę pary. Kolej taniżając ceny przewozu nie tylko powiększy odbyt galicyjskich płodów surowych, a tём samém przyczyni się pośrednio do ich ulepszenia i pomnożenia, nie tylko podniesie dochód a przeto i wartość ziemi, ale nadto rozwinie chociaż powoli przemysł krajowy.

Wkorzenione przesady o stanie rzeczy w Galicyi, o naszym klimacie, o mieszkańcach, o niemożności dobrego gospodarowania, o ubóstwie kraju, wstrzymywały dotąd wielu kapitalistów, przedsiębiorców i rzemieślników od szukania szczęścia u nas. Dla tego leżą u nas zupełnie odlegiem najzyskowniejsze gałęzie przemysłu, wyrabiające przedmioty do codziennego użytku, do czego materyjałów kraj nasz ma podostatkiem.

Wszystko to będzie musiało wziąć inną postać, skoro do przekonania się naoczno o stosunkach Galicyi mniej będzie potrzeba łożyć czasu, a oraz mniej wydatków i niewygod ponosić, słowem skoro ustana przesady, które dziś nawet biednego czeladnika wstrzymują od szukania chleba w naszej prowincyi.

Prawda, że przemysł za pomocą mającej się założyć kolei żelaznej, nie dojdzie do tego stopnia w pięciu lub dziesięciu latach, ażeby Galicyję zupełnie uwolnił od sprowadzania wyrobów rękodzielniczych z zachodu; wszakże z pe-

wnością twierdzić można, że to kiedyś nastąpi.

Chociażby Galicyja pozostała głównie krajem rolniczym, położenie jej zupełnie się zmieni, gdy będzie mieć u siebie stan rzemieślniczy, przerabiający i konsumujący jej płody, a niżeli, gdyby miała poprzestać jak dotąd na niestałym zagranicznym handlu.

Zważywszy ile to surowych płodów z Galicyi wywoża, które potem przerobione znowu tak drogo odkupować musimy, nie możemy zaprzeczyć temu, że się otwiera obszerne i jeszcze odlogiem leżące pole dla galicyjskiego przemysłu.

Że Galicyja od lat 70 tak mało w porównaniu z innymi prowincjami rozwinęła się, pomimo wszelkich dobrych chęci Rządu, dwóm szczególnie przyczynom przypisać należy: najprzód, brakowi osobnego stanu rzemieślniczego, który się dopiero tworzyć poczyną, a powtórnie i najbardziej niedostatkiem taniej komunikacyi.

Komunikacyja wodna, ta ze wszystkich najtańsza, jest w Galicyi bardzo ograniczona, raz przez naturę rzek samych, powtórnie nieszczęśliwymi stosunkami sąsiedzkimi, a nakoniec, że galicyjskie rzeki biegną na północ i południo-wschód, gdy tymczasem najważniejsze towary nasze ciągną ze wschodu na zachód lub odwrotnie. W Galicyi niemasz żadnych kanałów, a zwyczajny przewóz przy wielkiej rozległości kraju, jest za kosztowny, aby cięższe płody mogły zająć bez znacznego podrożenia na targi, na których można się spodziewać korzystnej sprzedaży.

W najnowszych czasach teoria i doświadczenie przekonały dostatecznie o mylności tego zdania: że tylko te koleje żelazne wypłacają się, które mogą liczyć na wielką liczbę osób. Że rzecz ma się inaczej, dowodzą tego koleje żelazne północno-amerykańskie i wiele angielskich, założonych pierwotkowo w celu przewożenia węgla kamiennych. Zdanie to sprawdza się na krótkich kilkomiłowych kolejach, tu bowiem oszczędność na przewozie nie wynagradza kosztów i straty czasu przeładowywania. Przy długich zaś kolejach zdanie to jest zupełnie mylne.

Okazawszy potrzebę kolei galicyjskiej i grożące szkody dla kraju na wypadek, gdyby nie była założoną, zbyteczną byłoby rzeczą, chcieć się rozwodzić nad korzyściami, któreby wypłynęły dla prowincyi w ogólności i dla posiadaczy ziemskich jako też wyrobników w szczególności z samej budowy i dokonanej kolei; zbytecznym byłoby rozwodzić się nad ułatwieniem i ożywieniem handlu przez koleje żelazne; nad otworzeniem nowych, a rozszerze-

niem dawnych dróg handlowych; nad wzrostem produkcji, pochodzącym z ułatwionego obrotu; nad korzyściami ze zbliżenia do siebie krajów rękodzielniczych i rolniczych.

Musiśmy jednak dłużej się nieco zastanowić nad mniemaniem tych, którzy rozdzielają interesu mieszkańców galicyjskich i całą korzyść z kolei żelaznej wypływającą, zostawiając dla wschodnich obwodów, uważają ją za uszczerbek dla obwodów wadowickiego, bocheńskiego i sandeckiego.

To dzielenie interesu zachodnich obwodów złąd powstało: że te byłyby już uczestnikami korzyści pochodzących z kolei żelaznej, przez przedłużenie kolei północnej aż do Bochni, a przeto nie tylko nie potrzebowałyby przystać się do kolei bocheńsko-lwowskiej, ale nawet na szkody współubiegania byłyby wystawione przez to, że wschodnie obwody na też same targi swoje produkta przywozić będą, na których zachodnie największy obrot mają.

Zarzut ten byłby wtenczas prawdziwy, gdyby i to było prawdą, że dowozy kolejną żelazną zawsze ceny zmniejszają; to jednakże, jak wiemy z doświadczenia, nie zawsze się przytrafia. Powiększenie dowozu przy wielu artykułach powiększa w tymże stosunku poszukiwanie onychże. Przez założenie kolei żelaznych powiększa się ludność większych miast z napływem cudzoziemców, którzy spodziewając się korzyści przy bardziej ożywionym handlu lub w innych widokach chętniej osiadają tam, zład dalsze wycieczki koleją żelazną im ułatwia.

Im pewniejszy jest dowóz jakiego towaru, tym więcej przybędzie nań kupców, im zaś tych więcej przybędzie, tym więcej on będzie odchodzić, a im większe będzie żądanie onego, tym mniej zdołają większe nawet dowozy cenę jego tak prędko zniżyć.

Z drugiej strony bardzo łatwo można zmylić się w obliczeniu stosunku między dowozem jakiego towaru a potrzebą onegoż w wielkich miastach, a bardziej jeszcze w całych prowincjach. Jak często są tam sta tysiące centnarów w stosunku do całej konsumpcyi nie nieznaczącą rzeczą, a przeto niewywierającą prawie żadnego wpływu na cenę. Często też nie baczmy na to, że z towarów na kolei żelaznej przewożonych większa część i przed istnieniem kolei żelaznej, naturalnie inszemi przewozami, była dostawiana.

Okolica mająca w jednym kierunku łatwą i taną komunikację, nie ucierpi przez to bynajmniej, że też poprowadzeniem jej dalej przeciwny kierunek weźmie, a to dla tego, że odleglejsze okolice będą dostarczać tego,

czego bliższe i mimo to nie mogą dostarczyć. Można by się więc w tym względzie najwięcej skłarzyć na stracony zysk, ale żadną miarą na rzeczywistą stratę. Lecz i do tego zachodnie obwody nie będą miały powodu.

Plody wychodowe galicyjskie mają małą wartość w stosunku do swej wagi i objętości. Licząc n. p. odległość obwodu tarnopolskiego od bocheńskiego na 60 mil, a cenę przewozu na kolei żelaznej po 1½ kr. a nawet po 1 kr. m. k. na milę od cetnara, to różnica ceny jakiegobądź przedmiotu w Bochni i Tarnopolu, nie licząc zysku kupieckiego, wynosić musi 1 zr. 30 kr. a przynajmniej 1 zr. na cetnarze, zanimby mogła być mowa o tém, że obwód tarnopolski mógłby się współubiegać z bocheńskim. Ale to już przypuszcza w Bochni tak wysoką cenę, podniesioną większym poszukiwaniem, że i tak wątpliwą jest rzeczą, czyli większym podniesieniem się ceny — uważając nawet zachodnie obwody od wschodnich za zupełnie oddzielone — wyłączny zysk pozostanie dla obwodu bocheńskiego, lub ażali w takim razie, zupełnie inni współubiegacze nie podzielą się może z nim tym zyskiem, albo też go mu całkiem nie zagarną. Tylko zyski tych innych współubiegaczy, któreby były nastąpiły i bez kolei bocheńsko-lwowskiej na morawskich albo austriackich targach, przypadną na wschodnie obwody Galicyi zyski, któreby i bez tego nigdy nie byłyby udziałem bocheńskiego obwodu.

Inne pytanie zachodzi, ażali dla zachodnich obwodów można także wykazać pewną z założenia galicyjskiej kolei wypływającą korzyść?

Kolej ze Lwowa do Bochni zbliża mieszkańców do stolicy, środka towarzyskiego życia Galicyi i siedliska wyższych władz krajowych. Ułatwia ona każdemu tam czynności, a jak mało będzie takich obywateli ziemskich, którzyby ich nie mieli, szczególnie po otworzeniu Towarzystwa kredytowego.

Ułatwia obywatelom ziemskim i spekulantom odwiedzanie znacznych jarmarków w Tarnowie, Pilźnie, Rzeszowie, Łańcucie, Jarosławiu, Lwowie i t. d. Przedmiotom przemysłowym, pochodzącym z zachodnich obwodów, jako to: na sukno, płótno, żelazo, wyroby stolarskie i garncarskie, ułatwia się korzystny odbyt we wschodnich okolicach.

Jeżeli kiedyś rękodzielnictwo w Galicyi osiądzie, które obwody będą najprzód powołane przyjąć go, jeżeli nie graniczące z pracownym i handlowym Szlązkiem?

Dokądże będą swoje wyroby na sprzedaż posyłać, jeżeli nie na wschód? i czyliż kolej żelazna do Lwowa nie będzie sprzyjać temu obdytowi?

Zupełnie mylnie jest zdanie, jakoby koleje żelazne były przeznaczone tylko dla tych krajów, które już stały na wysokim stopniu przemysłowego rozwinięcia. Jasnym dowodem przeciw temu jest Ameryka północna. Nie uważanoż i dawniej założenie dobrych gościńców i kanałów za środek do podniesienia przemysłu krajowego? a czémże inném są koleje żelazne, jeżeli nie udoskonalonemi gościńcami?

Kolej żelazna, jak każda inna komunikacja, jest dźwignią handlu, a tém samym i produkcji. Przyczyna musi poprzedzić skutek. Założmy tylko kolej, a użycie jej nastąpi pewnie i wyda owoce.

Główne przedmioty przywozu ze wschodu składają się z bydła karmnego, zboża, mąki, potażu, skór i wełny, miodu i wosku. Współubiegają się w tém wschodnie z zachodnimi obwodami? a jeżeli jest jakie współubieganie się, czyliż jest ono znaczne? Wiadomo powszechnie, jak mały udział mają teraz zachodnie obwody Galicyi w handlu bytłem do Ołomuńca! To co teraz tam posyłają, nie tylko im kolej żelazna nie odbierze, ale może być dla nich korzystna, że nastręczy im tańszy przewóz wołów z Bessarabii i Multan.

Wadowickie i Bocheńskie nie tylko że nie wywożą zboża i mąki, ale nawet je same czasem sprowadzają z Morawii albo poblizszych obwodów na wschód położonych. Trudno dostrzedz, co by miały te obwody na tém stracić, gdyby im ów dowóz na przyszłość wschód dostarczał a nie Morawia? i gdyby jeszcze przewyżka podolskiej pszenicy przez nie przechodziła do Szlązka, Morawii albo Wiednia?

Dowozy wełny i lnu są już teraz dla zachodnich obwodów nie tylko korzystne, ale nawet niezbędne, a mogą na tém więcej jeszcze zyskiwać, jeżeli te przedmioty prędkiej i taniej otrzymywać będą.

Nie należy także zapominać, że jeżeli kolej żelazna będzie zachodnim obwodom dostarczać taniej surowych płodów, to i odbyt wyrobów rzemieślniczych, w zachodnich obwodach przerobionych, do wschodnich ułatwi się, i że dla tych obwodów pewnie korzystniejszą jest być środkiem długiej, niż końcem krótkiej kolei.

(Ciąg dalszy nastąpi.)