

Wychodzi w Krakowie  
codziennie, wyjąwszy niedziele i święta.

Cena:

W KRAKOWIE miesięczna 5 złp.; kwartalna 14 złot. polską  
monetą.  
W KRAJU kwartalna razem z przesyłką pocztową 4 złr. 20  
kr. m. k.

Przedpłata

przyjmuje się w biurze Ekspedycji CZASU przy rogu Szco-  
pańskiej ulicy Nr. 369.  
Pieniądze przesyłają się bezpłatnie pocztą wprost do biura  
Ekspedycji Czasu wyrażwszy na kopercie: Prenumeracyjna  
pieniądze

# CZAS

Przyjmują się

OGŁOSZENIA, rozprawy, odczyty wszelkiego rodzaju,  
DONIESIENIA literackie, księgarskie, handlowe, przemysłowe  
rolnicze itp.

UWADOMIENIA dotyczące się sprzedaży, kupna, dzierżaw itp.

Za opłatą

od wiersza petytowego za jednorazowe umieszczenie po 8  
groszy następne po 3 grosze.

Listy

nie frankowane nie przyjmują się, wyjąwszy od stałych  
lub znanych korespondentów.

Numer pojedynczy kosztuje 8 groszy.

## Kraków 4 października.

Podobno niepowiemy za wiele, utrzymując, że u nas handel zbożowy *en gros* zostaje dotychczas w ręku kilku spekulantów i to po większej części starozakonnych. Spekulant często za wypożyczone (na 12 lub 18%) pieniądze zjeżdża do producenta i kupuje tanio, niżej ceny, bo właściciel potrzebuje pieniędzy i rad jest, że mu one bez jego trudu przychodzą; spuszcza wodą do Gdańska a czasem tylko do Wrocławka i tam je z zyskiem sprzedaje. Otóż przewyżka ceny w Gdańsku nad miejscową, to jest zysk spekulanta i procent od wypożyczonych przez niego pieniędzy, jest czystą stratą dla producenta, od której nawet odtrącać niemożna kosztów frachtu, bo je pokrywa różnica 15% między miarą polską i pruską. W obec otwartego targu w Londynie, rolnictwo polskie rozległa ma przyszłość, ale koniecznym jest jej warunkiem, aby nie było żadnych pośredników między producentem i eksportatorem zboża w mieście portowym, pośredników bogacących się z ujmą ludzi, którzy pracą swoją dorobili się zysku i od których pomyslnego stanu u nas jako w kraju rolniczym niezmiernie wiele, jeżeli już nie wszystko zależy.

Gdzie szukać przyczyn tego, że jest inaczej? W braku kapitałów, towarzystw ekspedycyjnych, wiadomości handlowych a najbardziej, w pewnym *odretwieniu*, które niedozwala widzieć korzyści własnej i całego kraju. Pod tym względem przychodzi właśnie w pomoc wielkie przedsiębiorstwo żeglugi parowej i pod tym też względem odda niezaprzeczenie ogromne przysługi, usuwając przeszkody wszystkie, tę jedną wyjąwszy, która nam zdaje się być wrodzoną a tym dziwniejszą, że z żywością charakteru narodowego niezgodną, to jest: ów wstręt do życia czynnego, pracowitego i przedsiębiorczego. Cóżkolwiek bądź, sądzimy że czytelnicy z przyjemnością odczytają niektóre szczegóły o zakładzie żeglugi parowej na Wiśle; a one zda nam się udowodnią cośmy wyżej zapowiedzieli. Za ich prawdziwość ręczymy, ale nie za ich zupełność; udzielamy ich bowiem tylko tyle, ileśmy sami dowiedzieć się mogli, lecz mamy nadzieję, że zacny przedsiębiorca p. Andrzej hr. Zamojski niedostatek ogłoszonych przez nas wiadomości uzupełni zechce. Być może, że przeswiadczenie rzetelnej przysługi dla kraju, wstrzymywało go od publikacji szczegółów swego przedsiębiorstwa, o które się publiczności samą wywiadywać przystało; ale niechaj pomni, że tu idzie o rozszerzenie wiadomości tyle dla kraju pożytecznych i niechaj z tego uczucia, owęj bardzo szlachetnej dumy, taką zrobi ofiarę, jaką już zrobił ze swego czasu i majątku.

Głównym planem założyciela nas szczególnie obchodzącym, jest zwrócenie wielkiej drogi handlowej dla wszelkiego towaru z Tryestu do Gdańska na Kraków i utworzenie w naszym mieście wielkiego składu handlowego. Ze w urzeczywistnieniu tego pomysłu potrzebna jest pomoc tutejszego Rządu i świeżo (jak się z pogłosek dowiadujemy) obranej Izby handlowej krakowskiej, to się samo przez się rozumie; ale też na chwilę niewątpimy, że Rząd i krakowscy bankierowie i kupcy ocenią godnie wielkość i korzyści przedsiębiorstwa i wszelkich ze swjej strony dołożą sił. Gdyby zaś, czego nieprzypuszczamy, pomysł ten nie dał się przyprowadzić do skutku, wówczas przedsiębiorstwo ma się podobno ograniczyć na komunikacji wodnej w Królestwie Polskim między Sandomierzem a Gdańskiem.

Z rozpoczęciem żeglugi parowej od Krakowa, cała zachodnia Galicya aż po San, miałaby otwarty przystęp do bezpiecznego, bezpośredniego a co większa nader taniego i dogodnego spławu wszystkich swoich produktów Wisłą. Szczupłość koryta wymaga osobnej zupełnie budowy statków li tylko dla Wisły przeznaczonych (są one też wszystkie z materiału krajowego budowane w Warszawie). Statki są wąskie i niezmiernie długie zwłaszcza te, które odbywają drogę między Sandomierzem i Warszawą. Wszakżeż p. Zamojski zamysła o wybudowaniu innego rodzaju statków (o których niżej) dla rzek bocznych jak np. w Galicyi Sanu i Dunajca i jak słyśmy postanowił osobiście popłynąć na znajdującym się obecnie w Krakowie, aż do Jarosławia, celem naocznego przekonania się o przeszkodach utrudniających regularną żeglugę parową po Sanie.

Po urzędzeniu takowej na głównej lub bocznych rzekach, producenci zwoziliby swoje produkty do najbliższej stacyi, które już między Sandomierzem i Gdańskiem istnieją. Wskutku umowy z Agencją assekuracyjną warszawską wszelki produkt, od chwili kiedy został złożony na statku lub gabarze, już jest tem samem bez dalszej opłaty assekurowany bo na statku znajduje się agent assekuracyjny, który nawet niepotrzebuje wydawać policy. Producent potrzebujący kapitału, może jeżeli zechce, wziąć od przedsiębiorcy dwie trzecie wartości swego produktu złożonego na statku, a koszta frachtu opłaca z dołu po sprzedaży produktu. Jest zaś przedsiębiorca z kilkoma domami handlowymi w Gdańsku w ciągłych stosunkach; między innymi znany naszym czytelnikom zamożny dom Makowskiego, zajmuje się sprzedażą. Nieulega wątpliwości że ten rodzaj transportu wytrzyma łatwo konkurencyą z koleją żelazną, a obok wielkich korzyści jakie zapewnia producentom, koniecznie musi znaleźć pierwszeństwo.

Rzecz oczywista, że przedsiębiorstwo żeglugi parowej zabija nieodzownie przemysł u nas właściwy a nader zgubny, to jest spuszczenia galarów do Gdańska. Powiedziliśmy zgubny, raz dla tego, że wytrzebia lasy nasze z najlepszego drzewa, które w Gdańsku za bezcen bywa sprzedawane; powtóre, że demoralizuje flisaków. Ludzie ci pozbywszy się galarów, jeszcze łatwiej pozbywają się zazwyczaj pieniędzy w Gdańsku albo też w drodze wracając pieszo, i przynoszą zarody zepsucia, mocno w każdym mieście portowym rozpowszechnionego. Wszakże żegluga parowa nieodejmuje bynajmniej sposobności zarobku, zatrudnia ona ludzi ładuną, potrzebuje ich do pomocy, a w ten sposób zarobek ten cywilizuje, bo go w pewną organizacyą przybiera.

Kilka jeszcze szczegółów o obecnym stanie przedsiębiorstwa. Rozpoczęte ze znajomością rzeczy i wielkim nakładem, prowadzone z niemniejszą wytrwałością. Główne Biuro żeglugi parowej znajduje się w Warszawie, Dyrektorem jest p. Barciński. Dotychczas zbudowano statków sześć, z których trzy (z rodzaju takich jak Kraków) lekkie, o sile 30 koni ciągną między Sandomierzem a Warszawą, trzy drugie cięższe o sile 60 koni między Warszawą i Gdańskiem. Oprócz tego wystawiono 14 gabar, to jest statków przeznaczonych na ładunę. Wszystkie służą do transportu towarów; o komunikacji bowiem osobowej wcale i to słusznie niemyślano; jest tylko jeden statek lekki *Wisła*, który przewozi kupców do Warszawy lub do Gdańska za zbożem swojem puszczających się. Do rzek krętych, bo-

czynnych, a naturalnie wąskiego koryta takie nawet statki, jakie dotąd budowano, małego byłoby użytku. Postanowiono budować jeszcze większe, a ponieważ szerokość statku parowego głównie powiększają koła, niebędzie ich więc w mniejszych statkach, ale będą miały przytwierdzone w końcu szruby, które pchając naprzód, ruch koła zastąpią.

Ładuną na jednej gabarze wynosi od Sandomierza do Warszawy 600 — 800 korcy, od Warszawy do Gdańska przeszło 1000 korcy. Dotychczas statki nieholują chyba berlinki i drzewo. Z Warszawy do Gdańska podróż trwa 48 godzin ruchu, z Gdańska do Warszawy trwa dwa razy tyle, lecz, że statki w drodze napotykają na wiele przeszkód, jakoto komory itp. a nadto produkt niezaraz bywa w Gdańsku wyładowany, dla tego podróż tam i napowrót zazwyczaj dwa tygodnie rachuje się czasu. Personale statku liczy 7 — 8 osób; dotychczas patronowie i maszyniści statków są cudzoziemcy, wszakżeż aplikanci krajowcy tyle pokazują umiędolnienia, że wkrótce zastąpić będą mogli tamtych, a nawet jeden choć na żadnym zagranicznym statku służby niepełnił, usposobił się tak dalece, iż sprawuje należycie obowiązki maszynisty. Jeszcze więc jedna gałąź zatrudnienia pożytecznego dla kraju otwartą zostaje w ten sposób dla naszej młodzieży.

Przedsiębiorstwo aczkolwiek od niedawna puszczane w ruch już zdaje się pomyslnie przynosić owoce. Statki z naładowanymi gabarami po wielokroć odbyły podróż z Sandomierza do Warszawy i z Warszawy do Gdańska. Mnóstwo kontraktów porobił przedsiębiorca celem dostawy drzewa, a manipulacya w całym tym obrocie jest nadzwyczaj ułatwiona. Przy każdej stacyi dokąd skontraktowany producent dostawia drzewo na opał dla przedsiębiorcy przeznaczone, znajduje się słupek. Przypływający statek zabiera drzewa ile potrzebuje, patron pisze kwit na tyle drzewa ile zabrał, kwit zostawia w słupie, i jedzie dalej. Dostawca wyjmuje kwit w szparze słupa będący i kiedy chce poseła go do Bióra żeglugi dla porachunku.

Między innymi, zrobił przedsiębiorca kontrakt z komisją rządową na odstawę 180,000 sięgów drzewa z lasów nadbużańskich do Warszawy. Do Modlina spuszcza ją mu je właściciele tamtych okolic, z Modlina do Warszawy holują statki parowe. Jak zaś wielki jest obrot kapitałów w tem przedsiębiorstwie wnieść można choćby stąd, że przedsiębiorca na ten rok potrzebuje na opał do swych statków drzewa za 80,000 złp. Takie są szczegóły, któreśmy dotąd zebrać potrafili; aczkolwiek niezupełne, są one zdaniem naszym dostateczne, aby objąć wielkość i ogromne skutki przedsięwzięcia, i obudzić w każdym obywatelu, któremu los tego biednego kraju na sercu leży, błogie nadzieje na przyszłość, na dziś zaś cześć i wdzięczność dla zacnego przedsiębiorcy.

## O zakładach naukowych w Królestwie Polskim.

II.

Już w roku 1835 ogłoszono, że dla kształcenia przyszłych nauczycieli, wysłani będą kandydaci ko-  
sztem rządu do uniwersytetów rosyjskich, których i od opłaty szkolnej gimnazjalnej uwolniono i różnemi przywilejami uposażono, między innymi, że mniej od 2400 złp. pensyi za powrotem mieć nie będą. Wysłano tedy corocznie po dziesięciu, którzy, jak z ogłoszonego dla nich rozporządzenia widać, profesorami w gimnazyjach koniecznie być muszą; ale dla





