






B. P im. Ł.

PROJEKTOWANEJ

KOLEI ŻELAZNEJ

między

Pińskiem a Grodnem

i o dalszém onęj rozgałęzieniu.

Przez

LITWINA.

POZNAŃ.

W KSIĘGARNI JANA KONSTANTEGO ŻUPAŃSKIEGO.

Czcionkami drukarni M. Zoerna.

1860.

Handwritten in red ink: "Książka" (Book), "04952", and "X 58" (likely a library or collection number).

1000811405



0026-6260

O PROJEKTOWANÉJ

KOLEI ŻELAZNÉJ

między

Pińskiem a Grodnem

i o dalszém onéj rozgałęzieniu.

Przez

LITWINA.

POZNAN.

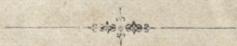
W KSIĘGARNI JANA KONSTANTEGO ŻUPAŃSKIEGO.

Czcionkami drukarni M. Zoerna.

1860.

Wstęp.

Przejęty szczerą miłością ku rodzinnej stronie mojej, i będąc od lat dziecinnych naocznym świadkiem ruchu handlowego ożywiającego okolice Pińska, połączonego z niezliczonemi trudnościami, które handlujący przełamywać bezustannie muszą narażając się na ogromne straty, przy transportach wszelkiego rodzaju produktów, tak wodą jako i suchą drogą, nie mogłem się powstrzymać, aby nie skreślić w kilku wyrazach obrazu teraźniejszego stanu tego kraju pod względem handlowym, oraz potrzebnych nakładów i ulepszeń niezbędnych do podniesienia produkcyi i ruchu komercyjno-finansowego w Pińszczyźnie i sąsiednich z nią prowincjach.



625.1(438)18

7-328/01/24

A

O stosunkach handlowych Pińska.

Pińsk jest centrem wielkiego handlu wewnętrznego, jest składowym punktem Polesia, Wołynia, Ukrainy i Małej Rusi. Korzystając teraz z nizkiego stanu wód, z łatwością i małym kosztem możnaby usposobić koryto rzeki do ustalenia systematycznego biegu paropływów między Pińskiem a Kremieńczukiem, a nawet Ekaterynosławiem.

Rzeki nasze zbierają wody ze znacznej przestrzeni, a kotlina Pińska jest doskonałym rezerwoarem, dostatecznym do zabezpieczenia żeglugi w czasach największej posuchy.

Kanały: Królewski i Ogińskiego są wadliwe, rzeki Bug i Szczara są płytkie, wielkimi przepełnione, a żegludze dostępne tylko w czasach wysokiego stanu wody, a że czasem na wiosnę lub po długich dżdżach nagle wzbierają, bardzo kosztownie, a może niepodobnoby było postawić je na tym stopniu, aby bez przerwy dla spławu dogodnymi były.

Niemen pod Grodnem jest rzeką znaczną i tu się przecina z koleją żelazną Warszawko-Petersburską. Grodno więc jest dogodnym punktem wywozowym, z otwartymi drogami do Polski, Litwy, Pruss i Rosyi.

Kolój żelazna Pińsko-Grodzińska, łącząc stałą drogą punkta, składowy (Pińsk) z wywozowym (Grodno), rozlałaby nowe życie na znaczną przestrzeń kraju. Mappa pokazuje jak daleko oddziaływać mogą a doświadczenie uczy, jak ogromny i korzystny wpływ na podniesienie wewnętrznego bogactwa ułatwione komunikacye wywierają. Wreszcie kolój ta mogłaby stać się zawiązkiem, który z czasem z łatwością dałby się rozprzestrzenić w jedną stronę ku Lubawie, a w drugą ku Brodom i Odessie.

Teraz mamy do Pińska dwa kanały, Królewski do Bugu i Ogińskiego do Szczary. Po ukończeniu tej drogi żelaznej, kanał Królewski mógłby pozostać spławnym dla prowadzenia drzewa i przewożenia fortacy Brzeskiej; kanał zaś

Ogińskiego przemieniony na spadowy osuszyłby ogromne przestrzenie błot około niego się rozciągających. Te błota utrzymują wodę ze śniegów i deszczów a dla braku spadów są dotąd bezużytecznymi.

Odległość z Pińska do Grodna, wedle mapy topograficznej jest 226 wiorst. Znając miejscowość można rzec śmiało, że droga ta najwięcej 6 milionów rubli kosztować będzie.

W Ameryce są drogi, które kosztowały tylko po 18,000 rubli na wiorstę, droga Warszawsko-Wiedeńska 307 wiorst długa kosztowała 6,450,000 rubli, a zatem po 21,000 rubli na wiorstę. Ponieważ na przestrzeni między Pińskiem a Grodnem ważniejszych naturalnych przeszkód nie ma, więc summa podana (6,000,000 rubli) czyli bliższa 27,000 rubli na wiorstę zdaje się być aż nadto dostateczną.

Przeglądając różne kosztorysy i stosując je do naszej miejscowości, wyliczyłem że 5,324,500 rubli byłyby dostatecznym na urządzenie podwójnej drogi, ziemia bowiem prawie nic kosztować nie będzie a piasek lub żwir jest wszędzie na miejscu; dwa artykuły, które gdzieindziej znaczną część kapitału pochłaniały.

Utrzymanie drogi i tworzenie kapitału potrzebnego do odnawiania relsów wynosi rocznie około pięciu procentów względnie do kosztu wyłożonego na budowę drogi, a zatem to uczyni najwięcej około 300,000 rubli rocznie.

Utrzymanie ruchu na tej drodze taxować można rocznie mniej więcej około 120,000 rubli.

Pięć procentów dla akcyonaryuszów od kapitału wyłożonego wyniesie 300,000 rubli.

A więc roczny dochód 720,000 rubli jest summą koniecznie potrzebną, aby przedsiębiorcy straty nie ponieśli; czyli, gdy przewiezionem będzie 5 milionów pudów płodów surowych (po jednej kopiejce od puda za każde 25 wiorst) a 2 miliony pudów towarów nieco droższych (po 1½ kopiejce za 25 wiorst) choćby żadnego passażera nie było, droga ta da dostateczny dochód, aby wystarczył na onę utrzymanie i akcyonaryuszom przyniósł potrzebny procent.

Teraz, przy trudnych kommunikacyach, przy ogromnych stratach, na jakie przez niepewność żeglugi na Bugu i Szcza-

rze handel jest wystawionym, widzimy że ruch handlowy cyfry te często prześciga.

Uważając, ile Litwa sprowadza, ile Wołyń, Mała Rus i Ukraina produkują pszenicy, siemienia i innych rolniczych płodów, jaka różnica cen exystuje między targami Czarnomorskimi a Bałtyckimi, ile z Podola i Wołynia przychodzi furmankami sliwek, miodu, i takimże sposobem dalej ku północy postępuje; ile kupcy rocznie łożu, tytuniu, maki pszennej i innych produktów z wielkim kosztem i męką furmankami bądź ku Warszawie, bądź ku Wilnie z Pińska wyprawiają, można rzec śmiało, że nawet w pierwszych latach po wybudowaniu drogi, przewóz towarów będzie daleko większy. Uważając też na rozległość stosunków, możemy wnioskować, że ruch passażerów będzie nader znaczny.

Znając kraj, zaledwie wystawić sobie można, jak wielki wpływ droga ta wywarłaby na rozwinięcie przemysłowe prowincyi tak obfitych w różnorodne surowe płody i zaledwie wyobrazić, jak ogromne korzyści z tego ciągłego ruchu dla akcyonariuszów by wynikły.

Gdyby mogło się uformować towarzystwo krajowe dla budowy téj drogi, znaczne zyski otrzymane, zachęciłyby innych do lokowania swych kapitałów w podobne przedsięwzięcia; skierowawszy ducha spekulacyi na tę gałąź usunęłaby się potrzeba uciekania się do cudzoziemskich kapitalistów, a rozszerzenie się dróg podniosłoby bogactwo kraju.

Przy terażniejszym niskim stanie wód naszych, regulowanie biegu rzek Strumienia i Prypeci, jako też budowa drogi żelaznej, byłyby daleko tańsze i łatwiejsze. U nas stan wód zmienia się peryodycznie: po kilku latach suchych, następuje kilka lat mokrych. Teraz zaczął się trzeci rok suchy i prawdopodobnie wnioskować można, że jeszcze trzy lat mniej więcéj suchych nastąpi, które dla robót dogodniejszymi będą.

O dalszém rozgałęzieniu potrzebnych komunikacyi.

Drogi budują się zazwyczaj w widokach strategicznych, politycznych, handlowych, lub wreszcie dla wygod jakich miejscowości. Drogi żelazne będąc nader kosztowne, powinny być tak kierowane, aby zadość czyniły, o ile można, naj-

obszerniejszym wymaganiom, a gdy jeszcze ciążą na kraju, powinny mu téż ile można, najwięcej korzyści przysparzać. Najsilniej bijącą w oczy potrzebą naszych prowincyi, jest otworzenie własnego portu dla naszych płodów. Dotąd bowiem Polska, Litwa, Polesie, Wołyń a po części nawet Ukraina i Mała Rusz musiały szukać targów na swe produkty w obcych portach.

Po wybudowaniu drogi Królewieckiej cały handel naszych prowincyi bezwarunkowo oddany zostanie w ręce Pruss. Wisła i Niemen płyną do tego państwa, wszystkie koleje żelazne téż o to państwo się oprą. Ze wszystkich więc naszych płodów haracz kupcom pruskim a cło ich rządowi opłacać będziemy obowiązani; w razie zaś jakowego zawikłania z tém państwem, lub gdyby między Prussami a inną jaką morską potęgą nieporozumienia zaszły a ztąd blokada portów pruskich nastąpiła, będziemy mieli drogę wywozową zamkniętą całkowicie.

Dla bezpieczeństwa i niezależności od krajów ościennych w handlu, po ukończeniu drogi Pińsko - Grodzieńskiej, okaże się potrzeba prostej komunikacyi z Libawy przez Jurborg.

Towarzystwo budujące drogi wedle naturalnych potrzeb może być pewniejsze większych dochodów. Rząd gwarantujący procenta uniknie potrzeby dopłacania niedoborów, zatrzyma w swem ręku prawie cały handel wywozowy, a kraj nie będzie zmuszony zależeć od fantazyi cudzoziemskich kupców i na czysto zyska wydatki, które teraz przeprowadzając swe płody przez obce państwa ponosić musi.

Wołyń jest krainą żyzną i ludną, wysyła swe płody z wiosną na tratwach, przez resztę zaś roku tylko końmi. Między Słuczą, Horyniem i Styrem są znaczne pokłady rudy napływowej; są poszlaki, że we wzgórzach Wołyńskich jest ruda kopalna i węgle kamienne. Przeprowadzenie tedy drogi żelaznej, ożywiłoby całą krainę i pozwoliłoby mieszkańcom zużytkować bogactwa samorodne ziemi, które dotąd dla braku dogodnych komunikacyi zaniedbane leżą. Korzystném więc stałoby się mogło przeprowadzenie z czasem drogi w następnym kierunku: od Pińska mimo

Horodnej ku Wysockowi wiorst 50; to jest oprzeć o Horyń połączony ze Słuczą. W tym kierunku błota najłatwiejsze do przebycia, mają wszędzie podstawę piaskową. Okolice dość ludna. Tym sposobem część płodów idących ze Słuczy lub Horynia będzie mogła być przewożoną na kolei i uniknie długiego i mozolnego kręgu. Od Wysocka lewą stroną Horynia do Klewania wiorst 100, z Klewania mimo Równa, Ostrog, Zasław, Stary Konstantynów, Międzyborz ku Odessie, aż do spotkania się z linią, którą mają budować z Kijowa do Odessy wiorst około 350. Z Klewania gałąź uboczna może pójść do Brodów. Z okolicy Winicy można dać gałęź do Kamieńca, która dotykając Pobereża ułatwi wstęp do tej przesłicznej krainy. Brzegi Dniestru tak pod względem klimatu jako i pozycyi nie są w niczem gorszymi od tylu innych rozslawionych Europejskich okolic. Gdyby łatwa komunikacya modę w tę stronę zwrócić zdołała, wieleby pieniędzy w kraju zostało. Od punktu zetknięcia się dróg Libawsko-Wołyńskiej z Kijowsko-Odeską mogłaby pójść gałąź do Galaczu nad Dunajem, któraby w swém przedłużeniu złączyła się z czasem z drogą, jakowa od granic Austriackich do Konstantynopola prowadzoną będzie.

Tym sposobem przeprowadzając drogę środkiem Wołynia i Podola między Litwą i Polską spoją się krainy najżyźniejsze i najludniejsze, a pozbawione dotąd wygodnych dróg do wywożenia swych płodów. Połączą się Kijow, Odessa, Brody i Dunaj z jedną; Warszawa, Libawa, Petersburg z drugiej strony.

Droga Libawsko-Odesska ze swemi gałęziami bądź już robiącemi się bądź tu projektowanemi, otworzy dla naszych płodów wszystkie targi, tak morza Czarnego, Dunaju, Austrii, jak też Pruss i Bałtyku i na każdy polityczny wypadek zabezpieczy zarówno handel naszych wszystkich prowincyi przeciw stagnacyi.

Droga ta przebiegająca krainy dawniej Polski w całej ich długości, wiążąc je silniejszym węzłem, interessa ich finansowe zespoli. Koszt na budowę nie tak wielki, a mogące się osiągnąć korzyści, ogromne.

Droga z Pińska do Grodna 226 wiorst długa 6,000,000 rubli kosztować będzie.

Droga z Grodna do Jurborga 160 wiorst długa 4,000,000 rubli kosztować może.

Droga z Jurborga do Libawy 170 wiorst długa 4,500,000 rubli kosztować może.

Droga z Pińska na Wołyń ze swemi gałęziami będzie mogła mieć około 750 wiorst długości i może kosztować około 20,000,000 rubli. Wynalezienie obfitych kopalni rudy żelaznej i węgla kamiennego, zaprowadzenie eksploatacyi onych i fabryk na największą skalę może potrzebować kapitału do 1,500,000 rubli. A zatem na dokonanie wszystkich tych przedsięwzięć potrzebaby było około 36 milionów rubli.

Linia z Pińska do Grodna łącząc z sobą punkt składowy z punktem wywozowym otworzy dogodną drogę handlową nieodbitą potrzebną dla kilku gubernij.

Linia z Grodna do Jurburga przetnie przekątną ogromny zakręt Niemnowy i oswoodzi handel od mnóstwa kamieni i rap które żeglugę między Kownem i Grodnem czynią tak niebezpieczną.

Linia z Jurburga do Libawy otworzy własny port dla kilkunastu gubernij, i uwolni one od zależenia jedynie od łaski kupców pruskich.

Gałąź do Brodów zwiąże nasze koleje z Galicyjskimi i otworzy targi Austriackie dla naszych płodów. Droga do Księstw Naddunajskich z oparciem około Galaczu o Dunaj, oprócz możebnej swęj ważności w późniejszych czasach, gdy się drogi żelazne po państwie Tureckim rozgałęzają, nawet teraz dogodną drogą handlową stać się może.

Założenie fabryk żelaznych da możność budowania dróg własnym materyałem i usunie potrzebę szukania za granicą tego, co u nas podostatkiem się znajduje.

Pożytki jakie z projektowanych dróg kraj by otrzymał.

Nikt nie zaprzeczy, że w każdym kraju, im więcej siła produkcyjna jest rozwijaną, im więcej handel i przemysł kwitną, im umiejętniej bogactwa naturalne są zużytkowane,

im duch assoęycyi jest mocniej zakorzenionym, tém szybciej kraj ten wznosi się i wzbogaca.

Wojny i zaburzenia przeszły wszędzie; lecz przy pokój zaczęto w innych krajach myśleć o podniesieniu się ze stanu odrętwiałości, zaradzeniu niedogodnościom. Przekonano się, że wielkie i niepewne przedsięwzięcia, trudno pojedynczemi siłami dokonywać, że strata może o ruinę jednostkę przyprowadzić, duch więc assoęycyi się rozwinął. Przedsiębrano i próbowano wszystkiego nie zważając na początkowe straty.

W Stanach Zjednoczonych Ameryki północnej, każda myśl znajduje akcyonaryuszów. Tam każdy stara się należeć do mnóstwa assoęycyi, i gdy należy do dziesięciu różnych przedsięwzięć, choćby na jednym zbankrutował; na dwóch nie miał procentu; z dwóch znowu zaledwie mało znaczącą diwidendę pobierał, gdy na pozostałych pięciu zarabia już się bogaci i myśli o nowych spekulacyach. Często największe zyski się okazują na przedmiotach, które zrazu nie przedstawiały pomyślnych widoków. Nie wspominam tu o tém, abym życzył ducha gorączkowego Ameryki u nas zaszcześcić, tego nam nie potrzeba, zostaliśmy tak daleko w tyle; że wiele, bardzo wiele trzeba pracy, by pomnożyć produkcję, by utorować wygodne drogi do jej wywozu i by dojść do tego, aby onę w najkorzystniejszych formach na targi świata wystawiać.

Wszędzie pracowano nad podniesieniem produkcji, nad rozwiniciem industrii, nie zaniedbywano niczego, aby się wydoskonalić, by wynaleść i urządzić najobfitsze korzyści ze wszystkiego, co własny kraj dostarczyć może; nie zastanawiano się nad wydatkami, umiano ryzykować teraźniejszość dla widoków na przyszłość, używano kapitałów rzeczywistych, lub nawet fikcyjnych, które téż z czasem przy pracy i staranności rzeczywistemi się stawały.

Biedni mieszkańcy Libanu na swych barkach nanieśli rodzajnej ziemi na swe nagie skały, pozakładali tam ogródki, posprowadzali wody, a ciąglą i mozolną pracą zabezpieczyli się od głodu. Bogaci Anglicy zawieźli kosćmi i guanem swe nieplodne niwy i teraz dziesiąte ziarno plonu uwa-

żają za zupełny nieurodzaj, kiedy u nas podobny zbiór za pomyślny uchodzi.

Nie mam potrzeby dalej nad przykładami się rozwodzić, dosyć spojrzeć na mapkę, pierwszą lepszą statystykę, by zobaczyć, jaką gęstą siecią kolei żelaznych różne kraje są pokryte, ile posiadają różnych fabryk, jak wielką ilość różnych płodów produkują, i jak znaczne są tam; bądź publiczne, bądź prywatne przedsięwzięcia, by się przekonać, o ile wpływa duch miejscowych mieszkańców na rozwój pomysłowości krajowej.

Dawniej uważano Polskę za jeden z najbogatszych krajów, i słusznie. Zboże jój żywiło wiele ludów, jój żelazo miało sławę Europejską, a różne gatunki skór wyprawnych były poszukiwane wszędzie. Zadowolnieni dawną opinią patrzyliśmy czas długi na mniemaną biedę innych, nie troszcząc się o przyszłość, w przekonaniu, że nam nic nie brakuje, że stan tani wiecznie trwać będzie, a ufni w swe stanowisko nie śledziliśmy za postępami obcych i zostaliśmy wyprzedzeni.

Postrzegliśmy się potem, ale zamiast wstępować w utrośnięte ślady, zaczęliśmy narzekać, zamiast wyszukiwać sposobów utrzymania się na równi, opuściwszy ręce wmawiamy w siebie niemożność.

Skutkiem więc tego produkcyja stosunkowo zmniejszała, potrzeby wzrosły, kapitały znikają a kraj zbiedniał. Zapełnione że niesłusznémby było jedynie sobie całą winę przypisywać, ale znowu oczyścić się zupełnie niepodobno.

Narzekamy na brak specjalnych ludzi a zapominamy, że oni dotąd u nas nie mieliby ani odpowiedniego zajęcia ani dostatecznego utrzymania. Każdy specjalny człowiek choćby miał obszerną naukę, aby być doskonalszym poświęca się tylko mianowicie jednej przez siebie obranej gałęzi. Każde przedsiębiorstwo potrzebuje pewnej liczby specjalnych ludzi; ileż u nas jest takich zakładów, któreby po kilku uzdolnionych utrzymywać były w stanie? Niech się znajdzie rzeczywista potrzeba, niech się dołożą starania do onęj ciągłego załatwiania — indywidua się wyrobią. Ileż to naszych ziomków odznacza się w różnych gałęziach tak nau-

kowych jak przemysłowych? Czyż to ich wina, że swe znajomości nabywszy gdzieindziej, swą pracę też obcym poświęcają? Czyż to nie jasny dowód, że przy sprzyjających okolicznościach więcej zdolności się wynaleść i rozwinaćby mogło? Szlachta nasza jako najlepiej znająca potrzeby swego kraju łącząc swe siły, najłatwiej dać może popęd pożytecznym ideom, najprędzej też ukryte zdolności wyszukać i one na korzyść kraju zużytkować potrafi.

Doświadczenie uczy, że tylko przedsiębiorstwa rozwinięte na wielką skalę i dobrze prowadzone mogą taniej i lepiej produkować i mogą przytém znaczniejsze zyski przynosić i dla tego to nasze małe zakłady z ogromnemi zagranicznymi nie są w stanie konkurencyi wytrzymać i my sprowadzamy z zagranicy wiele takich wyrobów, których surowy materiał u nas jest za bezcen.

Chcąc ducha specjalnego u nas rozbudzić trzeba dobrego przykładu, trzeba zachęty; chcąc kraj wzbogacić, trzeba aby wszystkie przedsięwzięcia miejscowemi środkami mogły być dokonywane.

Co nam za korzyść że Rothszyld, Perejra lub inni im podobni zagarnąwszy u nas najkorzystniejsze przedsiębiorstwa, zyski z onych wywozić za granicę będą? Co kraj nasz skorzysta, jeżeli znaczna część usilnej pracy i zabiegliwej staranności jego mieszkańców przez spanoszonych bankierów Paryża lub Londynu pochłaniana będzie? Choćby jedynie dla tego, aby otrząść się z obcej przewagi, warto okazać rządowi, że my potrzeby nasze pojmujemy, gotowiśmy dla dobra ogólnego nieco ryzykować.

Zostaliśmy za nadto daleko za innymi, byśmy prędko podnieść się mogli i nie możemy wymagać, aby rząd sam nie widząc u nas żadnej dążności do ulepszenia, żadnej dbałości o własne dobro, nasze potrzeby zgadywał.

Jeżeli działać będziemy wspólnemi siłami, tłómaczyć nasze interesa, podawać sposoby zaradzenia istnjącemu złemu; jeżeli okażemy szczerą chęć przyłożenia się wszelkimi możebnemi środkami do podniesienia bytu materialnego naszych okolic, może rząd ze swój strony zwróci uwagę na nasze potrzeby i byle nie był narażonym na bez-

owocne straty, nam pomoże — w każdym zaś razie zawsze projekta nasze wspólnemi siłami dokonywane protegować będzie.

Najsilniejszą dźwignią do podniesienia i szybkiego rozwinięcia pomyślności wewnętrznej kraju są bez zaprzeczenia pewne i dogodne komunikacye, bez nich żaden postęp nie jest możebnym; aby więc zużytkować nasze bogactwa naturalne, aby podnieść się z upadku materyalnego w jakim w porównaniu z innymi zostajemy; trzeba nieodbić zająć się urządzeniem dróg wybytowych, wywołać i rozwinąć ducha assocjacyi, lecz aby dojść do tego trzeba iżby pierwsze przedsięwzięcia dawały pożądaný dochód, aby mogły pożytecznie oddziaływać, o ile można na najobszerniejszą część kraju, a szczególnie gdyby mogły obudzić usiłowania w miejscowych mieszkańcach.

Za najstosowniejsze do osiągnięcia pożądanego celu, za najpotrzebniejsze przedsięwzięcie dla kraju i mogące wywrzeć najpożyteczniejszy wpływ w przyszłości, uważam: wybudowanie kolei żelaznej z Pińska do Grodna z jak najrychlejszym rozwojem ku Libawie w jedną a ku Odessie w drugą stronę, a przytém wyszukanie na Wołyniu obfitych kopalni żelaza i węgla i zająć się eksploataowaniem onych na największą możebną skalę.

Za granicą brano się do budowy dróg żelaznych z początku bardzo oględnie, z pewnym rodzajem niewiary w możebny dostateczny procent, lecz przekonano się, że najczęściej rezultat przewyższył najwybujałsze nawet nadzieje. Teraz przy takiem mnóstwie linii, krzyżujących się w różne strony, przy tylu liniach prawie równoległe idących, przy tylu liniach przez kraje niezamożne i niezbyt ludne prowadzonych; przy tylu liniach z nadzwyczajnym kosztem przez najnieдоступniejsze miejsca budowanych, nie ma ani jednej, któraby z dochodów utrzymać się nie mogła. Niektóre drogi krótkie, budowane dla wygody jakiejś mało znaczącej miejscowości (n. p. Hüst-Soden) nie dają akcyonaryuszom dostatecznego procentu; ale za to są drogi które około 20 procentów rocznie czystej diwidendy przynoszą. Porównywając między sobą różne drogi, koszt ich budowy

i dochód otrzymany najjaśniej się okazuje, że drogi handlowe, jako nie tak zbyt kłopotliwie urządzone, mniej też kosztują i w rezultacie odpowiednio wyłożonym kapitałom największy procent przynoszą. Porównyując też dochody z lat kilku na różnych drogach, okazuje się, że wszędzie dochody się powiększają, najwięcej zaś to widoczne na drogach handlowych, bo one oddziaływając na pewną część kraju, wlewają tam nowe życie i przez to ruch tak towarowy jak i osobowy wzrastać tam ciągle musi. Trzeba nie znać geograficznego położenia kraju, lub nie wierzyć w istotne potrzeby, aby nie chcieć przypuścić, że droga Pińsko-Grodzińska procentować się może, trzeba być zupełnie obojętnym na własny interes, lub lekceważyć dobro ogólne, by nie chcieć wspierać to pożyteczne przedsięwzięcie.

Dosyć przewieźć dziesięć osób pierwszą klasą, lub trzydzieści osób trzecią klasą, aby się zwrócił koszt przeprowadzenia całego pociągu; dość przewieźć trzy miliony pudów jakich bądź towarów, by mieć dostateczne pieniądze na utrzymanie kolei. Jeżeli teraz przy najgorszej komunikacji nie ma roku aby, bądź wodą, bądź lądem, mniej jak cztery miliony pudów różnego zboża odprawioném nie było, a w latach pomyślniejszych ilość ta 20 milionów pudów przechodzi, jakże można przypuścić, aby w razie otworzenia kolei, nie zebrała się dostateczna ilość transportujących się towarów i ludzi dla pokrycia tak kosztów utrzymania, jako też dostarczenia akcyonaryuszom korzystnego procentu. Gdy ruch terazniejszy byłby dostatecznym do oprocentowania włożonego kapitału; po ułatwieniu komunikacji ruch ten postępując, przyniesie akcyonaryuszom nadzwyczajne korzyści.

Gdyby nawet po wybudowaniu kolei Pińsko-Grodzińskiej dalszego rozwoju dróg zaniechano, cały handel Czarnego morza z Bałtykiem na tę drogę by się zwrócił. Szedłby bowiem koleją z Odessy do Kijowa, Dnieprem z Kijowa do Pińska, koleją z Pińska do Grodna a dalej Niemnem, kosztowałby bowiem około 40 kopiejek od puda i uskuteczniał się najdłużej we trzy tygodnie, w przeciwną zaś stronę przy równym koszcie o kilka dni dłużej. Po otworzeniu ka-



nału Suezkiego płody południa szłyby tą drogą na północ i vice-versa. Wszystkie łój, tytuń, wełna, skóry i inne płody Ukrainy i Małej Rusi szłyby téż tędy, transport bowiem z Kremieńczuka do Warszawy lub Bałtyku kosztowałby mniej dwóch złotych od puda i skuteczniałby się najdalej w trzech tygodniach.

Rzecz wiadoma, że zboże bez troskliwego opatrzenia płynąc czas długi wodą, traci na wartości, i w portach Europejskich za nasze zboże mniej płacą, jak za miejscowe, nie dla tego, by jego gatunek był gorszym, ale dla tego, że walając się przez kilka miesięcy po statkach lub belach, straciło na dobroci.

Teraz dostarczamy płody nasze do handlu w stanie surowym, teraz handel wywozowy będąc rocznym zabiera ogromną masę kapitałów. Połączywszy nasze strony drogą łatwą i prędką z innemi krajami, handel mogąc przez rok wielokrotnie obrócić, nie zajmie tyle pieniędzy, i gdy część onych na inne pożyteczne przedsięwzięcia się skieruje i kraj nasz zacznie dostarczać znaczniejszą ilość swych płodów w stanie choć częściowo przerobionym, zacznie więc i na fabrykacyi zarabiać. Ameryka dostarcza całą swą pszenicę do portów Europejskich w mące, ale Ameryka ma wszędzie koleje żelazne lub statki parowe; my przy terażniejszym stanie komunikacyi o tém myśleć nie możemy. Terażniejsze młyny dobrze urządzone, dają około 70 procentów mąki pierwszego sortu, 16 drugiego i trzeciego, około 12 otrębi, a około dwóch procentów upadku. Obróciwszy na handel tylko pierwszy sort, zyskalibyśmy oprócz mlewa jeszcze transport z pozostałych procentów 30, które za granicą stosunkowo daleko są tańsze. Sort drugi i trzeci żyżyliby nasze miasteczka, otrębami karmilibyśmy bydło i wieprze.

Miasto Cincinnati w Ameryce wzniosło się i wzbogaciło prawie jedynie handlem wieprzowiną. Za co my sami przepłacamy za Salami włoskie, za szynki westfalskie i różne inne wędliny i mięsiwa zagraniczne? czyż my mając wszystkie do fabrykacyi potrzebne materyały nie moglibyśmy coś podobnego u siebie wyrabiać i w handel puszczać? czy



u nas mało bydła? za co nawet nasze znaczniejsze miasta sprowadzają prasowane warzywa z Paryża, czy nie mamy odpowiedniej ziemi do ich uprawy? czy fabrykacya może być tak trudną, że je zaprowadzić niepodobno? ze wszystkiego tego profitować będziemy mogli, ale trzeba łatwych komunikacyi i staranności. W obecnej chwili niepodobno gnoić delikatniejsze produkta przez całe lato po spławach, a zbyt kosztownie wieźć sto mil końmi.

Pijawkarnia i ryby z rzek i stawów znaczny dochód przyniosą.

Przy systematyczném uorganizowaniu myśliwstwa, polując tylko w stosowne pory, zwierzyzna z lasów i łągów może téż stać się przedmiotem handlu. Przy rozprzestrzenionych pasiekach miód pitny doskonale wyrabiany będzie mógł daleko się rozchodzić.

Nie prędkobym skończył, gdybym chciał tu wyliczyć wszystko, z czegobyśmy korzyść ciągnąć mogli.

Łatwa i szybka komunikacya da nam możność dostarczenia handlowi płodów już przerabianych, przysporzy nam korzyści z mnóstwa takich rzeczy, które teraz za nic uważamy i może nam odkryć dochody takie, których teraz przewidzieć niepodobno. Niech będzie wybyt zapewniony, a chęć do produkowania się znajdzie i każdy łatwo wyszuka u siebie to, co mu najwięcej korzyści przynosić będzie.

Téj zimy to jest na początku roku 1859 na Polesiu Wołyńskiem korzec żyta płacił się około rubla czyli beczka około trzech i pół rubla, w Pińsku płacono około pięciu rubli. W tymże czasie w portach Nadbałtyckich płacono za beczkę (licząc w to agio) około trzynastu rubli, i pomimo tak znacznej różnicy między Pińskiem i Bałtykiem (po 8 rubli na beczce) kupcy za kupnem się nie uprzedzali.

Dwa są rodzaje dostawy produktów z Pińska do portów Bałtyckich: a) statkami, b) na spławianém drzewie; cena frachtu w obu razach jest prawie jednaka.

Dostawa statkami jest prędszą, zboże jest pewniejsze, nie tyle ulega zepsuciu i roztracie, ale brak wody tamuje często handel na Bugu i Szczarze tak, że kupiec nigdy nie może być pewnym, że wyprawiony produkt dójdzie do na-

znaczzonego miejsca; często się zdarza, że kupcy poniosłszy znaczne wydatki na forsowanie żeglugi, muszą nakoniec prowadzone zboże gdzieś składować lub miejscowym mieszkańcom za bezcen sprzedawać, bywa nawet, że uległe zepsuciu tracą zupełnie. Dostawa więc statkami jest prawdziwą niebezpieczną ryzyką, i tylko przy nader wysokim stanie wód lub w braku drzewa używana bywa. Transport drzewem jest bez porównania powolniejszym, potrzebuje worków, zboże zaś leżąc przez kilka miesięcy bez żadnego zamknięcia pod gołym niebem, narażone jest na rozsypanie, zamoknięcie, rozkradzenie i zatopienie, tak, że kupiec liczy się za szczęśliwego, jeżeli tylko 10 procentów straty poniesie (często bywa że strata 20 procentów przechodzi), ale że tym sposobem prawie zawsze do przeznaczonego miejsca dochodzi, system więc ten dostawiania jest poszukiwańszym.

Zobaczmy teraz bilans handlującego.

W Pińsku beczka żyta 5 rubli, fracht od beczki aż do portu około trzech rubli, worki na beczkę pół rubla, opłaty dozorców i innych agentów, których tak długi handel potrzebuje koniecznie, przytém kosztu przeładowywania, ryzowanie i przesuszanie zboża wyniosą w ogóle najmniej około rubla na beczkę.

Ponieważ jest to handel roczny, bo kupuje się w jesieni i zimą, spienięża się zaś dopiero następnej jesieni, a przytém nader ryzykowny, więc zwyczajem handlujących jest liczyć dwadzieścia procentów od wykładanego kapitału, co wyniesie na beczkę rubel i 90 kopiejek. Dodajmy do tego dziesięć procentów upadku, to jest rubel i 14 kopiejek przy terażniejszym systemie kommunikacyjnym. $5 \text{ rubli} + 3 \text{ rubli} + 50 \text{ kop.} + 1 \text{ rubel} + 1 \text{ rubel } 90 \text{ kop.} + 1 \text{ rubel } 14 \text{ kopiejek} = 12 \text{ rubli } 54 \text{ kopiejek}$, jest to summa którą kupiec za każdą beczkę dostawionego żyta wziąć powinien by dobrze wyjść na swym handlu.

Jeśli by droga żelazna z Pińska do Grodna zrobioną była, uregulowałaby się żegluga parowa na Niemnie i kupiec handlujący z portami Bałtyckimi mógłby kilka razy swym kapitałem przez rok obrócić. Jeśli by zaś droga że-

lazna aż o Libawę się oparła, kupiec najmniej dwadzieścia razy przez rok swym kapitałem by obrócił. Mogąc częściej obracać swemi pieniędzmi, nie będąc narażonym na upadki i zmienności cen, kontentowałby się daleko mniejszym zyskiem. I tak: trzy procenta w handlu z Królewcem lub Klejpedą (mógłby przez rok otrzymać 21 procentów) dwa procenta w handlu z Libawą (mógłby przez rok otrzymać 24 procentów) byłyby dlań pożądane jak terazniejsze 20 procentów. Dochód bowiem ten choć mniejszy ale częstszy i pewniejszy, większeby zyski przyniosł.

Zobaczmy teraz bilans po ukończeniu kolei.

Koszt dostawy beczki żyta z Pińska do Królewca, Klejpedy lub Libawy ze wszystkimi expensami, wyniosłby najwięcej około czterech rubli upadku żadnego, trzy procenta od wykładanego kapitału 36 kopiejek, w ogóle 4 rubli 36 kopiejek co odtrąciwszy od wyżej wyliczonych 12 rubli 54 kopiejek wypada: że przy takich warunkach, jakie mieliśmy tej zimy, kupcy z większą ochotą i korzyścią płaciliby za naszą beczkę 8 rubli 18 kop. jak dotychczas dawali 5 rubli.

Widzimy z uprzedniego wyliczenia, że różnica prawie o połowę by się zmniejszyła, więc Pińsk zarabiałby na każdej beczce wyżej trzech rubli, a zatem stosunkowo i obywatela tak Wołynia jak i innych okolic którzy swój wybytowy handel mają skierowany mimo Pińska zarabialiby około rubla na korcu.

Ten sam zysk znalazłby się zaraz w cenach pszenicy i innych produktów. Cała okolica przetrzęta Prypecią i rzekami do niej wpadającemi, to jest Strumieniem, Stochodem, Styrem, Horyniem, Słuczą, Siwihą, Uorciem, Ptyczem i innemi, nieobliczone by korzyści osiągnęła.

Z tego bilansu porównawczego najjaśniej widać, że wszelkie zboże opłacając na tej drodze maximum tary za surowe płody (po kopiejce jednej na 25 wiorst, czyli 9 kopiejek za 226 wiorst) naznaczonej przez rząd głównemu towarzystwu dróg Rossyjskich, z korzyścią dla handlu drogą tą prowadzonąby było. Wedle cen we Francyi exystujących, przeprowadzenie pociągu obciążonego 8,000 pudami

ciężaru kosztuje średnio 1 frank 20 centimów na kilometr, wedle tego przeprowadzenie pociągu z Pińska do Grodna kosztowałoby towarzystwu około 70 rubli czyli mniej jak kopiejkę od puda względnie do wiezionego ciężaru. Zniżając nieco taxę na klepkę której około 30,000 kop corocznie idzie (kopa waży średnie 70 pudów a jej dostawa teraz więcej dziesięciu rubli kosztuje) materiały leśne a nawet woły opasowe koleją tą ze znaczną korzyścią dla obu stron prowadzone by były.

Ale raz jeszcze powtarzam, że na kolei Pińsko-Grodzieńskiej niedoboru obawiać się nie powinniśmy. Każdy przyzna że kolęj Galicyjska ma bez porównania dla bytu swego gorsze warunki; dotąd jeszcze nie jest ukończoną, przezryna kraj nie zbyt bogaty, ani ludny, nie łączy z sobą żadnych ważnych punktów handlowych, żadnych ognisk przemysłowych, jednak wedle sprawozdania pomieszczonego w 197 Nrze. Czasu, okazuje się że akcyonaryusze otrzymują około 15 procentów dochodu.

Ponieważ położenie naszej kolei jest daleko pomyślniejsze, żadnym więc sposobem nie można przypuszczać gorszych rezultatów.

Założenie fabryki żelaznej na największą możebną skalę, jest też nieodbycie potrzebném, żaden zakład przemysłowy nawet rolnictwo bez machin udoskonalonych obejść się nie może. Jakaż to wielka strata dla kraju że po większej części wszystko z zagranicy się sprowadza. W Anglii i Belgii utrzymanie droższe, robotnik droższy, ziemia droższa, a wyroby tańsze, prócz tego nam kosztuje sprowadzenie, opłaty *na tamożniach*, a teraz jeszcze znaczne agio. Sprowadzamy zaś po większej części wszystko z zagranicy, bo nasze małe fabryki konkurencyi z ich ogromnemi nie są w stanie wytrzymać. Gdy założymy fabrykę na największą skalę, będziemy mogli mieć doskonalszych specjalnych fabrykantów, a wyrabiając wielkimi massami, będziemy mogli taniej produkować i wyroby w najlepszych gatunkach dawać.

Drogę więc Pińsko-Grodzieńską nie trzeba uważać za dzieło ostateczne, ale tylko jako najpotrzebniejszy pierwia-

stkowy zawiązek, jako zarodek z którego rozgałęziać się powinny dalsze dla kraju pożyteczne komunikacye i zakłady.

Rzecz pewna, że przy braku ducha assocyacyi nie tak łatwo zebrać dostateczną ilość kapitałów, aby nadać temu przedsięwzięciu rozmiar odpowiadający potrzebom kraju. Ale zwróciwszy z drugiej strony uwagę że bank zniżył procent do minimum, że inne publiczne papiery tak krajowe jak zagraniczne zależą wiele od zmian politycznych, a zaburzenia i wojny są dosyć częste, że kryzys finansowe pochłonęło przed dwoma laty masę milionów polskich pieniędzy, można mieć niejaka nadzieję, że przynajmniej te 6,000,000 rubli zebrać się dadzą.

Każdy z obywateli pragnąłby gorąco gdyby kolej żelazna wybiegłszy z portu Bałtyckiego o jego dwór się oparła, patrzyłby zaś z zazdrością gdyby ta pomyslność sąsiadowi w udziale się dostała, a chociaż pojedynczemi siłami niczego ważnego dokonać nie można, wolą grzeszyć nieczynnością jak własne siły dołączyć w pomoc czemuś takiemu, coby innym znaczniejszą korzyść przyniosło. Zapominają że nie razem Kraków budowany; że nie podobna od razu wszystkich zadowolnić. Byle tylko zacząć, zyski odnoszone z prób pierwszych będą zachęcać i przyczynią się do dalszych postępów. Koniecznością więc jest, zacząć. Początek jest najtrudniejszym, późniejsza działalność zupełnie zależy od dobrych skutków początku.

Może kapitaliści nasi poznają rzeczywiste swe stanowisko i zechcą godzić swój własny interes z interesem ogółu, może zechcą nakoniec lokować swe kapitały raczej na przedsiębiorstwach które im korzyść a krajowi pożytek przyniosą a które sami kierować będą, jak puszczając się w bezdroża agiatorstwa cudzoziemskiego, stawać się łupem obcych spekulantów. Są to teraz tylko marzenia i wnioski ale które przy dobrych chęciach ludzi życzliwych krajowi powoli w rzeczywistość zamieniać się mogą. Dobry przykład wychodzący od ludzi ogólnie poważanych pociągnie wielu, pomyslny skutek pierwszej próby dokona reszty.

Wiedząc dobrze że myśl świeża nie tak łatwo się popularyzuje, długom się wahał z odwołaniem do ogólnego współudziału, ale nie mogłem w siebie wmówić, aby ogólna apatya, obojętność na dobro kraju, zapoznania własnego interesu, niedbałość o przyszłość tak były u nas zakorzenione, iżby ten projekt mający jedynie na celu dobro ogólne, mógł być stanowczo odrzuconym. Przekonany jestem najsilniej że dokonanie drog tu projektowanych byłoby nadzwyczaj pożytecznem tak dla osób przyjmujących udział jak i ogólnie dla naszych prowincyi, że owo dokonanie własną

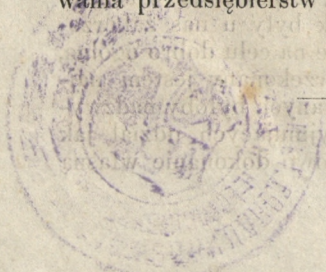
starannością wywarłoby nieobliczony wpływ na rozwinięcie ducha przedsiębiorczego i na podniesienie bogactw ziemi naszej. Dla tego więc projekt ten kochającym rodzinną ziemię przedstawiam.

My dopełnimy naszego obowiązku, gdy nie zaniedbamy żadnego kroku by tylko myśl pożyteczną w życie wprowadzić, by wyświetlić nasze potrzeby, przedstawić sposoby jak onym zaradzić, gdy podamy środki któreby najsilniejszy wpływ na polepszenie naszego materialnego bytu wywarły. Nasz kraj jak wszystkie inne ma swoje wady i zalety, trzeba tylko umiejętnie jednym zaradzać, a z drugich korzystać; rzecz też pewna że u nas znajdują się potrzebne zdolności, gdyż i teraz tylu naszych współrodaków jaśnieją w różnych gałęziach.

Trzeba więc głównie dobrej chęci popędu, a to od nas samych zależy. Trudno wymagać aby inni za nas myśleli i działali, inni też bezinteresownie potrzeb naszych obsługiwać nie będą; nie zniechęcajmy się do kraju na widok olbrzymiego rozwoju wiedzy i bogactw, dolożmy raczej wszelkich możebnych starań by im dorównać. Jeśli nie nie pomoże, jeżeli zapór natrafionych nie przełamiemy, choć nie nie dokonamy, zawsze w obec następnych pokoleń zrzucimy przynajmniej z siebie zarzut niedbalstwa i nieudolności.

Anglia, Francya, Belgia i część Niemiec własną pracą i starannością się podniosły, i teraz na pierwszym szczeblu zamożności stoją. Szwecya i inne państwa za ich dobrym przykładem starają się postępować; Hiszpania nawet ze swęj odrętności otrząsać się zaczyna. Kraje które jedynie na obce kapitały liczą i obcym staraniom swe potrzeby poruczają nie prędko przejrzą jutrzemkę pomyślniejszego bytu.

U nas znalazłoby się jeszcze dosyć kapitałów na zaspokojenie najgwałtowniejszych potrzeb, lecz trzeba je skoncentrować i ku pożytecznym przedsiębiorstwom skierować. Teraz kapitaliści nasi marnują swoje i kraju zasoby usuwając się na stronę i dopuszczając aby obcy zagartywali wszystko co tylko korzystniejszém się okaże. Od osób wpływu posiadających zależy nadać inszy zwrot opinii, od nich głównie zależy tak słowem jak przykładem zachęcić większych i mniejszych kapitalistów do łączenia się w celu dokonywania przedsiębiorstw korzyść rokujących.







20,00

Biblioteka im. Hieronima
Łopacińskiego w Lublinie

A

451867 土

z. II.2000

1000811405

