

PRENUMERATA WYNOŚI:

we Lwowie:

miesięcznie 2 korony, za dwumiesięczną dost. do domu dopłaca się 60 h.

na prowincyi:

rocznie 26 k. 40 h. z 2-krotną wys. 32 k. — d.
kwartał 6 „ 60 „ 8 „ —
miesięcz. 2 „ 20 „ 2 „ 70 „

W Niemczech: miesięcznie 4 kor.
W innych krajach „ 6 „

Każda zmiana adresu 40 h.

Słowo Polskie

wychodzi 2 razy dziennie.

OGŁOSZENIA:

Za 1 wiersz petirowy albo jego miejsce 20 h., nadesłane wiersz garmondem 80 h., małe ogłoszenia za wyraz 6 h., najmniej 60 h.
Osobista korespondencja po 10 h. od słowa.

Numer pojedynczy:

We Lwowie „ 6 h.
na prowincyi „ 8 h.

Adres: „Słowo Polskie“

Lwów, ul. Chorążczyzny 1. 17.
TELEFON 541.

Koło polskie.

(Oryginalne sprawozdanie Słowa Polskiego).

Wiedeń, 27 kwietnia. W dalszym ciągu sobotniego posiedzenia Koła, p. Rappoport przedstawia petycję krakowskiej Izby handlowej, domagającej się, ażeby przy sposobności ustawy wódczanej uregulowano stosunki dzierżawców propinacji. Odesłano do komisji wódczanej.

P. Romanowicz przedstawia petycję gminy miasta Lwowa o prowadzenie trasy kanału San-Dniestr, tak, żeby kanał ten przechodził pod Lwów. Odesłano polskim członkom komisji wodnej. Następnie porusza Romanowicz sprawę zakazu wieców w naszym kraju — a mianowicie wiecu w sprawie gimnazjum cieszyńskiego w Tarnopolu — i wiecu lwowskiego w sprawie stosunków rosyjskich — i zapowiada wniosek w tym przedmiocie na następnym posiedzeniu Koła.

P. Wojtyga przypomina interpelację Breitera w sprawie niesłusznego zasądzenia pewnego właściciela przez sąd jaworzniański. Odesłano do komisji prawniczej.

Posiedzenie odroczone do godz. 1/2 4.

Na popołudniowym posiedzeniu przedstawia p. Danielak petycję z N. Targu o przyspieszenie utworzenia tamże sądu obwodowego. Odesłano do komisji prawniczej — również jak sprawę sądu powiatowego w Alwerni. Wnosi dalej petycję Rady powiatowej w Myślenicach o regulację Skawy i Raby. Będzie oddana ministrowi dla Galicji. Petycję gminy Starego Sącza w sprawie kolejowej odesłano do komisji kolejowej. Petycją o subwencję na restaurację kościoła św. Katarzyny w Krakowie zajmie się prezydium Koła.

P. Cwikliński wnosi, aby komisja budżetowa zajęła się sprawami wydziału lekarskiego wszechniczy lwowskiej, mianowicie założenia kliniki pediatrycznej i dermatologicznej, zakładu neuropsychiatrycznego i laryngoskopijnego. Odstąpiono do poparcia komisji budżetowej.

Na wniosek ks. Żygulińskiego, uchwalono zająć się sprawą niższenia cen jazdy kolejowej dla członków Kółek rolniczych.

P. Potoczek urguje sprawę projektu rządowego o przymusowej asekuracji ogniowej. Uchwalono przyspieszyć ją u prezyd. ministrów, a zarazem na skutek przypomnienia przez p. Romanowicza uchwalono przyspieszyć sprawę obowiązkowego ubezpieczenia urzędników prywatnych.

Na przedstawienie ks. Pastora uchwalono udać się do namiestnictwa w sprawie ubezpieczenia brzegów Wisłoka.

P. Opydo przedstawia różne petycje, które będą poparte.

Na wniosek prezesa uchwalono głosować za wnioskiem komisji izbowej w sprawie deklaracji arcyks. Ferdynanda.

Koło przystępuje do obrad nad sprawą wódczaną. Referent komisji izbowej, p. Abrahamowicz przedstawia historycznie przebieg tej sprawy od chwili, gdy ją poruszył Biliński w gabinecie Badeniego, a następnie Kaizl w ministerstwie Thuna. Porównywa projekty Bilińskiego i Thuna z obecnym, wykazując o ile ten jest korzystniejszy od poprzedniego. Szczegółowo omawia projekt i wnosi jego przyjęcie, a odrzucenie wniosków mniejszości.

P. Sapieha zapytuje, czy nie możnaby żądać podwyższenia podatku od wódki z 20 na 30 koron od hektolitra, zniesienia opłat szynkarskich i podwyższenia bonifikacji.

P. Abrahamowicz odpowiada przecząco a przede wszystkim sprzeciwia się zniesieniu opłat szynkarskich i dalszemu podwyższeniu podatku od wódki.

P. Chamicc wyjaśnia żądania, postawione przez Wydział krajowy w jego memoriale — ale sądzi, że gdy komisja tych życzeń nie uwzględniła, to oczywiście nie mogła tego uczynić. Więc trzeba przyjąć projekt jak jest.

P. Gniewosz popiera wniosek referenta.

P. Romanowicz krytykuje projekt komisji, która nawet w jednym punkcie pogorszyła projekt rządowy i to na niekorzyść kraju. Ubolewa, że w Kole nie wzięto pod obrady memoriału Wydziału krajowego i dopiero dziś się tę sprawę omawia, kiedy jest na porządku dziennym Izby, a referentem jest członek Koła. Przedstawia petycję stowarzyszenia szynkarzy we Lwowie i Krakowie o zniesienie opłat szynkarskich i broni jej przeciw poprzednim wywodom Abrahamowicza.

P. Byk broni zniesienia opłat szynkarskich i przedstawia, w jakim kierunku zamierza w Izbie przemawiać.

P. Kozłowski zaznacza, że w dyskusji trzeba podnieść różnice obecnego projektu a tego, jaki był wniesiony do sejmów. Należy też w Izbie bronić budżetu krajowego od niesłuszných ataków.

Po odpowiedzi Abrahamowicza, uchwaliło Koło głosować za projektem.

Wiec na ratuszu.

Lwów, 29 kwietnia.

Rada miejska już po raz drugi odstąpiła od zwyczaju zawierania bram ratusza przed obywatelami m. Lwowa i po raz drugi wielka sala posiedzeń zapełniła się po brzegi. Tym razem zebrały się zbite setki pracowników w przemyśle budowlanym i pokrewnych w sprawie panującego bezrobocia. Akcja, przygotowywana sumiennie przez komitet — zainteresowała najszerzej masy społeczeństwa. Na zgromadzeniu zjawili się wiceprezydenci m. Lwowa pp. Michalski i Ciuchciński, przybyli posłowie: Breiter i Żardecki, zaś posłowie: Daszyński, Dworski, Romanowicz, Rotter, Soleski, nadesłali telegramy i listy z usprawiedliwieniem swojej nieobecności, z wyrazami najżywszego zajęcia się przedmiotem obrad wiecu. Że sprawa bezrobocia nie jest tylko kwestią czysto socjalną — robotniczą, ale, że obchodzi szerokie masy narodu — dali tego dowód liczni reprezentanci inteligencji, zajmujący się żywo przebiegiem obrad.

Przewodnictwo wiecu objął p. Wincenty Rawski, zastępcami jego obrano panów: Makowicza i Bruśnika, sekretarstwo spoczęło w rękach pp. dra Roszkowskiego Jana, Żelazkiewicza i Stengla.

Tum ściętni się w sali, sprawozdanie z dotychczasowej czynności delegacji w sprawie bezrobocia składał p. Żelazkiewicz. Referat swój poprzedził mowcą podziękowaniem, złożonem Radzie miejskiej w ręce prezydenta Małachowskiego, za odstąpienie sali na zgromadzenie.

Komisja, wybrana na ostatniem zgromadzeniu „bezrobotnych“ dokonywała się, powołując do swego grona pp. dra Rutowskiego i dra Roszkowskiego. Komisja postanowiła zwołać wiec wczorajszy, na którym uchwalono podać do ogólnej wiadomości szereg publicznych robót, postanowionych, ale nie wprowadzonych w czyn — oraz powziąć rezolucję, domagającą się natychmiastowego zapobieżenia panującemu bezrobociu.

Mowca stawia wniosek, ażeby przyjąć do wiadomości działalność dotychczasowej stałej komisji połączonych stowarzyszeń przemysłu budowlanego, oraz uznać potrzebę założenia „krajowego związku przemysłowego pracodawców i robotników“, według programu, uchwalonego na zgromadzeniu dnia 25 marca br. i polecić stałej komisji połączonych stowarzyszeń przemysłowych i zawodów pokrewnych rychłą organizację Związku, opracowanie statutów i wogóle wprowadzenie w życie krajowego związku przemysłowego.

No temat „akcji budowlanej rządowej“ mówił architekt p. Słowiński. Podniósł zarzut bezczynności rządu, który z natury swej powinien się być zająć losem tysięcy z głodu przymierających robotników. I w panującym bezrobociu jednak mowca widzi stronę dodatnią, a mianowicie, że zorganizowało ono łącznie działanie robotników z pracodawcami. P. Słowiński widzi dobrą wolę i chęć dopomożenia biedującym robotnikom we wszystkich naszych stronnictwach politycznych i nieklamną, przychylną sferę miarodajnych, które, aczkolwiek późno — postanowiły zapobiedz złemu. Przemówienie swoje kończy rezolucją:

„Zgromadzeni na wiecu stowarzyszeń przemysłu budowlanego w sprawie bezrobocia, w dniu 28 kwietnia 1901 we Lwowie odbytem, ze względu na ogólny brak pracy zarówno we Lwowie, jak i w całym kraju, powodujący rozpaczliwą nędzę w tysiącach masach robotników, a co zatem idzie obniżenie poziomu moralności, zanik wszelkiego ruchu ekonomicznego, warunku już nie rozwoju, lecz bytu, uchwalają odnieść się do rządu, aby rozpoczął natychmiast budowę gmachów rządowych i roboty publiczne, a następnie przedsięwziął akcję, aby wszystkie urzędy, jak starostwa, sądy, urzędy podatkowe, pocztowe itd. itd. były umieszczone we własnych budynkach.“

W dłuższym referacie „sprawę budowy dróg

wodnych“, omawiał dr. Tad. Rutowski. Sprawa projektu jest już dziś przedłożeniem rządowem, urzędowistnienie nie ulega żadnej wątpliwości. Sam projekt nie jest nowością. Historia jego — u nas przynajmniej — sięga dawnych polskich czasów.

Dziś sprawa jest traktowana, jako projekt rządowy, lecz niewiara nie znikła, a objawia się ona u nas szczególnie, w konserwatywnej prasie, mimo, że w samem ministerstwie powiedziano, iż Galicya pod tym względem najmniej przedstawia trudności. Mowca przedstawia kwestję dróg wodnych dla nas, jako kwestję zbawienia niemal, nadr. ważny czynnik ekonomiczny. A tymczasem rząd skorzystał z wahania się polskiej delegacji i z sieci, już przygotowanej — odciał jedną odnogę, wiodącą do Brodów. Mowca przedstawia ważność tej odnogi, wytyka braki w projekcie rządowym, domaga się, by roboty około dróg wodnych zostały rozpoczęte równocześnie w kilku punktach, by Galicya nie została znów, jak zwykle, na szarym końcu. (Rzęsiste brawa i oklaski). Wystrękuje przeciwko temu, ażeby robotami kierować mieli wiedeńscy hofraci, bo ustalona sława polskich techników daje także zupełną gwarancję rzetelnego wywiązania się z zadania. Dr. Rutowski kończy rezolucją:

„Wiec uznaje sprawę budowy dróg wodnych za pierwszorzędną dla kraju.“

W przekonaniu, że przeprowadzenie prawodawcze, zabezpieczenie finansowe budowy całej sieci dróg wodnych w Austrii, obecnie ze względów ogólnopństwowych, parlamentarnych i ekonomicznych jest niezawodne, wiec uważa przedłożony przez rząd projekt połączenia kanału Dunaj-Odra z Wisłą i Dniestrem za niedostateczny. Wiec uważa za niedostateczny. Wiec uznaje za konieczne, ażeby ustawa zabezpieczyła połączenie kanałowe Odra-Wisła-Wisła-Sądowa Wisznia-Dniestr, oraz Sądowa Wisznia-Gródek-Lwów-Brody kanałem dnjestrowym.

Wiec wzywa posłów do Rady państwa, ażeby koniecznie starali się przeprowadzić ustawę w wio-sennej sesji Rady państwa.

Wiec wyraża przekonanie, że przedłożony przez rząd projekt ustawy kanałowej musi być uzupełniony w tym kierunku: 1) że podjęcie robót nad budową kanałów galicyjskich musi być zapewnione równocześnie z podjęciem budowy innych dróg wodnych w Austrii, oraz oddanie do żeglugi równocześnie z oddaniem do żeglugi innych kanałów, 2) że roboty mają być oddane krajowym przedsiębiorcom przy użyciu krajowych sił technicznych i robotników, 3) że liczba lat budowy kanału winna być skrócona.

Wiec apeluje do wszystkich czynników wpływowych, do Sejmu krajowego, do ciał autonomicznych, do Tow. rolniczych, stowarzyszeń ekonomicznych, organów opinii krajowej, by się sprawą dróg wodnych krajowych gorąco zajęły.

Rzęsiste oklaski odezwały się na sali, poczem prof. Gostkowski przedstawiał sprawę „budowy kolei“. Referent nie zamykał przemówienia rezolucją, przedstawił tylko, że Lwów czeka na budowę kolei Lwów-Sambor i Lwów-Winniki-Przemysła, a kraj na szereg wielkich linii kolejowych. Dłuższą uwagę poświęcił kolejom lokalnym, ich znaczeniu ekonomicznemu. Tymczasem krajowa akcja na tem polu wlece się zbyt niedołącznie, potrzeba gwałtem na żywsze pchnąć ją tory.

Akcy budowlana kraju i gmin.

Tu zabiera głos dr. Witold Lewicki. W gorącym przemówieniu, przerywanem co chwilę oklaskami — wita znamienny objaw, że u nas przecież, bez względu na zapatrywania polityczne w akcy ekonomicznej można iść razem. W jednym szeregu w imię odczuwanej dziś przez wszystkich potrzeby „pracy“ staje inteligencja i robotnicy. Tysiące rąk wyciągają się, tysiące głosów woła „pracy!“ a jej nie ma, wyglądamy jej od rządu, kraju i gminy i ta praca znaleźć się musi! (rzęsiste brawa).

A pola do tej pracy nigdzie chyba nie ma więcej, jak u nas; potrzeba tylko żądać środków od państwa i kraju, wprost przez posłów do Rady państwa i do Sejmu. Potrzeba wyjednać u rządu 10-milionową subwencję na asanizację miast Lwowa, Krakowa i Przemysła. Stosunki zdrowotne u nas okropne, śmiertelność nie wytrzymuje porównania ze śmiertelnością innych krajów, brak szpitali, wodociągów, kanalizacya wadliwa, albo jej nie ma. Tu otwiera się pole dla pracy olbrzymie, miasta jednak zastaniają się tem, że nie ma pieniędzy. A więc żądać tych pieniędzy od rządu.

Budowa tanich pomieszczeń dla robotników po-

winna być codziennym postulatem posłów naszych do Sejmu z miast Lwowa, Krakowa i Przemyśla.

A ciężący na kraju obowiązek budowy domów przymusowej pracy, zakładów dla małoletnich przestępców, zakładania osad rolnych, etc. etc.? Ileż to razy się zdarza, że za włóczęgostwo skazany bywa przestępca na dwa tygodnie aresztu dlatego tylko, że nie ma z nim co zrobić. Nie ma domu przymusowej pracy, a więc do aresztu...

Dłuższy wstęp swojego przemówienia poświęcił mowca koniecznej potrzebie budowy koszar dla żandarmerii i dodatkowych budowli wojskowych w Galicji. Na ten cel w myśl §. 5 ustawy z 25 czerwca 1895 r. rząd powinien dostarczyć funduszy. Dotychczasowy system wynajmu koszar dla żandarmerii, pozerając olbrzymie sumy, trzyma równocześnie w zastoju ruch budowlany. W budżecie kraj. na r. 1901 prelimitowano np. koszt wynajmu tych koszar na 495.000 kor. Suma ta, obliczona na procent, równa się kapitałowi 10 milionów. A więc zmienić system procentowy na kapitałowy; kraj powinien przystąpić do budowy krajowych koszar dla 532 stacji posterunkowych, a rząd powinien tu przyjść z kredytem, uchwalonym na wspólnych delegacjach. Mowca wzywa dalej miasta większe w kraju, których jest 30, aby przystąpiły do założenia krajowego Banku komunalnego dla wykonania programu budowlanego gminnego.

Wszystkie te postulaty, piekące i niezbędne dla pchnięcia ruchu budowlanego na żywsze tory — mowca przedstawił zebranym w formie rezolucyj, które z góry przyjęte zostały hucznymi oklaskami.

Z kolei dr. Stesłowicz referował sprawę ustawy o popieraniu przemysłu i ucisku fiskalnym. Treść jego przemówienia zamknięta w rezolucjach, wypowiadających: konieczną potrzebę wydania specjalnej ustawy dla popierania i podniesienia przemysłu w Galicji; stwierdzających, że przedłożony w Radzie państwa projekt ustawy o popieraniu przemysłu nie czyni zadość rzeczywistym potrzebom kraju naszego.

Ustawa ta może przynieść krajowi naszemu tylko wówczas korzyści, jeżeli zostanie odpowiednio rozszerzona i zmieniona. Wypowiedział przekonanie, że akcja rządu nie powinna poprzestać na wydaniu specjalnej ustawy o popieraniu przemysłu, lecz winna dążyć wszelkimi innymi środkami do stworzenia i dzwignięcia przemysłu, a to za pomocą odpowiedniej polityki cłowej, handlowej, na polu tariff kolejowych, a zwłaszcza przez zmniejszenie ucisku podatkowego.

Rozpoczęła się dyskusja, w czasie której posypał się cały grad nowych wniosków.

P. Makowicz domagał się utworzenia przy Banku krajowym zaprowadzenia eskontu weksli dla przemysłowców i rękodzielników na dogodniejszych warunkach, od miasta zaś, by urząd budowlany obsadzić większymi siłami, celem wykonywania lepszej kontroli i wyłączenia partactwa w budownictwie.

Art. rzeźbiarz Markowski domagał się od posłów Koła polskiego, ażeby pamiętali więcej o potrzebach kraju i starali się Koło na żywsze pchnąć tory.

P. Denega postawił rezolucję, polecającą Radzie miejskiej utworzenia stałej komisji sanitarno-budowlano-policyjnej, celem badania, ewentualnie zaś usuwania wadliwych ubikacji w mieście. — dalej zaś domaga się, by gmina starała się usilnie o uzyskanie subwencji na cele asanacyjne miasta.

P. Dulęba Broniśł. popierał przedstawione przez referentów rezolucje.

P. Nacher stwierdza fakt, że zgromadzenie to, na którym tyle ważnych poruszono kwestyj, nie było robotą agitacyjną, ale kulturalną, poczem p. Żelaszkiewicz domagał się przesłania uchwalonych rezolucyj prezyd. Körberowi, posłom m. Lwowa i posłowi Daszyńskiemu. Wyraził przekonanie, że sfery przemysłowe i robotnicze winne być silniej reprezentowane w Sejmie, Radzie państwa i kołach korporacyjnych. Postawił wniosek, ażeby rezolucje, postawione przez referentów, uchwalić *en gros* i odesłać je komisji wiecowej do załatwienia.

Wniosek ten przyjęto — rezolucje uchwalono jednogłośnie.

Przewodniczący p. Rawski w kilku słowach zamknął zgromadzenie, które od początku do końca odbywało się zupełnie poważnie, jak na to zasługiwała sprawa, dla której zostało zwołane.

Oby rezultat był również dodatni.

Depesze „Słowa Polskiego“

z dnia 29 kwietnia.

Głosy prasy o Kole polskiem.

Wiedeń. *Extrapost* donosi dziś, że komunikaty, jakie się w ostatnich dniach pojawiły o Kole w dziennikach wiedeńskich i praskich, oparte są na mylnych zupełnie informacjach i podyktowane są animozją nietyle przeciw Kołu, jako całości, ile przeciw jego pojedynczym członkom.

Stanowisko p. Kozłowskiego jest zupełnie lojalne. Nazwano go „frazesowiczem“ i „zdrajcą“, ale nie poparto tego dowodami. Prądu przeciw Jaworskiemu — powiada *Extrapost* — w Kole nie ma.

Wszyscy stoją wiernie przy sędziwym przesie.

Sonn. u. Montagsztg. donosi dziś, że ostatnie rewelacje N. Listów o Kole wywołały wśród członków polskiej reprezentacji wzburzenie. (N. Listy doniosły mianowicie w sobotę, że utworzyło się formalne sprzysiężenie Polaków i czeskiej szlachty feudalnej przeciw Körberowi, celem powalenia gabinetu Red.). Otóż dziennik poniedziałkowy zapewnia, że wiadomość N. Listów jest zupełnie mylna, tem więcej, że obecnie między Kołem, a czeską szlachtą feudalną istnieje pewne napięcie stosunków.

Arcyks. Fr. Ferdynand u cesarza.

Wiedeń. *Montagsrevue* donosi, że arc. Fran. Ferdynand udaje się dziś do Budapesztu i będzie tam natychmiast przyjęty na audyencyj przez cesarza.

Cesarz w Peszcie.

Budapeszt. Cesarz przyjął wczoraj przedpołudniem na prywatnym posłuchaniu austro-węgierskiego *attaché* wojskowego w Konstantynopolu, Giesla.

Podróż cesarza do Czech.

Praga. *Bohemia* dowiaduje się, że cesarz podczas majowej podróży do Czech, odwiedzi także miasto Aussig.

Kandydatura p. Engla.

Praga. Pomimo rezygnacji p. Engla, *Narodni Listy* umieściły na czele wczorajszego numeru odezwę, aby głosowano przy wyborze uzupełniającym do Rady państwa na p. Engla.

Organ p. Kłofacza zamieszcza tylko rezygnację p. Engla.

Wice morawski w sprawie kanałów.

Berno. Wczoraj odbył się morawski wiec w sprawie dróg wodnych przy licznych udziale zastępców ministerstw, miast, izb handlowych i generalicyi. Przewodniczący Proskovetz wyraził podziękowanie cesarzowi i rządowi za wniesienie przedłożenia kanałowego, w obec którego wszystkie narody w Austrii stają obok siebie, jak bracia. Mowca pragnie, aby niezwłocznie rozpoczęto roboty. Mowę swą zakończył Proskovetz okrzykiem na cześć cesarza, który z zapalem przyjęto. Menger również podnosił zasługi w tej sprawie prezydenta ministrów i ministra handlu. (Żywe oklaski). Kilku mowców omawiało znaczenie ekonomiczne owych części kanałów, które mają być położone w Morawii.

Prezes komitetu wykonawczego Springer dał wyraz nadziei, że przy wykonaniu kanałów będą uwzględnione w równej mierze interesa rolnictwa i przemysłu.

Przemawiało jeszcze kilku mowców, poczem jednogłośnie przyjęto następującą rezolucję: Wice wita obecne przedłożenie, jako pożądaną początek wypełnienia przyrzeczeń rządu i wyraża swe zadowolenie, że przedewszystkiem zamierzoną jest budowa kanału Dunaj-Morawa-Odra. Wice domaga się, aby po jak najszybszem załatwieniu kwestyj technicznych, natychmiast przystąpiono do budowy i niezwłocznie wykonano połączenie kanału Dunaj-Odra z Przerowa na Olomuniec z jednej strony do Łaby, z drugiej do Wisły.

Wice wyraża nagłą potrzebę regulacji rzek w grę wchodzących i domaga się, ażeby sprawa dróg wodnych była traktowana w Izbie posłów jako nagła i ażeby rychło zapadła w tej mierze uchwała, oraz ażeby Sejm morawski energicznie poparł tę akcję. W końcu zwraca się rezolucya do posłów sejmowych morawskich z apelem, aby przestrzegali w tej sprawie interesów Morawii.

Wice wysłał telegram hołdowniczy do cesarza, jako orędownika postępu kulturalnego.

Podczas bankietu odbytego z okazji wiecu wzniosł przewodniczący Proskovetz toast na cześć cesarza.

Przesilenie ministeryjne w Niemczech?

Berlin. W poważnych kołach krążą wieści o przesileniu w łonie gabinetu. Rząd ma zająć energiczniejsze stanowisko wobec agraryuszy, jako partyi frondującej obecnie.

Nawet *Hamb. Nachrichten* przyznają, że minister finansów Miquel i minister rolnictwa Hammerstein mają wkrótce ustąpić.

Dalej zapowiadają, że nawet kanclerz hr. Bülow niebawem poda się do dymisji i wskazują na ambasadora w Konstantynopolu hr. Marschalla, jako na jego następcę.

Cesarz Wilhelm w Strasburgu.

Berlin. Cesarz Wilhelm przybędzie w początkach maja do Strasburga i przy tej sposobności ma nastąpić zniesienie tam t. z. „paragrafu dyktatury“.

Kardynał Rampolla ustępuje.

Rzym. *Patria* donosi, że kardynał i sekretarz stanu Rampolla podać się miał do dymisji i że następcą jego będzie kardynał Ferrata.

Rzym. *Italia* zapewnia, że wieści o rzekomem ustąpieniu kardynała Rampolla są mylne.

Minister Delcassé nad Nową.

Petersburg. Francuski minister Delcassé wręczył następcy tronu W. ks. Michałowi, insygnia legii honorowej.

Journal de St. Petersburg pisze, że Delcassé spotkał się z niezwykłą sympatją tak w kołach wojskowych, jak i w rządowych sferach rosyjskich, gdzie roztropność i zmysł polityczny męża stanu,

jakim odznacza się francuski minister spraw zagranicznych, zyskały uznanie.

Petersburg. Delcassé odjechał w sobotę o 6 wieczorem do Paryża.

Z parlamentu.

Wiedeń. *Sonn und Montagsztg.* donosi, że pomimo ostatnich trudności parlamentarnych, przeważa nastrój optymistyczny co do dalszego przebiegu sesji. Nie należy jednak przypuszczać znowu, ażeby „kalendarz parlamentarny“ p. Baernreithera został całkowicie wypełniony.

W najbliższym czasie wejdzie do Izby przewidywany budżet, które przejdzie niewątpliwie bez trudności.

Trzeba się pomimo tego przygotować jeszcze na konflikty klerikalnych żywiołów z Wszechniemicami na znanem już tle, gdyż chrz. socjalni i katolicy ludowi nie ścierpią więcej ataków na religię i kościół katolicki. Ustawa inwestycyjna przyjdzie dopiero na jesień pod obrady.

Afera Vökl Wohlmyer.

Wiedeń. Rada honorowa, ustanowiona na życzenie p. Voelkla w jego sprawie z p. Wohlmyerem, a złożona z posłów Baernreithera, Gniewosza, Horicy i Tschana, wydała następujące orzeczenie: „Podpisani oświadczają, że na podstawie przedstawionych im faktów i po zbadaniu protokołów owego wypadku, z którego zrobiono zarzut p. Voelkowi, nie mają oni powodu wątpić pod jakimkolwiekbych względem o zdolności p. Wilhelma Voelkla do dania zadośćuczynienia (*Satisfaktionsfähigkeit*).“

Idzie tu mianowicie o dawniejszą jakąś sprawę pojedynkową Voelkla, w której pojedynek ostatecznie się nie odbył. Pos. Wohlmyer twierdził, że Voelkl „uciekł“, okazało się jednak, że nie przyszło do pojedynku dlatego, że przeciwnik p. Voelkla zapozwał go przed sąd.

Anarchizm na uniwersytecie peszteńskim?

Budapeszt. Na posiedzeniu Sejmu interpelował p. hr. Zichy ministra oświaty, co zamierza uczynić wobec dziennikarskich wieści, że prof. uniwersytetu Juliusz Pikler zaszczepia z katedry w umysłach i sercach młodzieży teorie anarchistyczne?

Francuski premier w Dalmacji.

Zadar. Prezydent ministrów francuskich Waldeck-Rousseau przybył wczoraj wraz z żoną do Splitu i zwiedzał miasto. Wczoraj rano odjechał do Dubrownika.

Międzynarodowa wystawa sztuki w Wenecji.

Wenecja. Książę Abruzzów otworzył wczoraj w zastępstwie króla międzynarodową wystawę sztuki w *Giardino publico*.

Wielka „fabryka“ banknotów.

Nowy Sad. Farbiarz Sevin, wpłatany w sprawę fałszerza banknotów Bessemiera, zastrzelił się.

Kradzież na Kapitolu.

Rzym. W muzeum kapitolńskim skradziono wielką głowę marmurową, bardzo cenny antyk.

Mord i rabunek.

Paryż. Ubiegłej nocy wtargnęło kilku ludzi do biur amerykańskiej „Expresscompany“, zamordowało tam negrą, który pełnił obowiązki dozorcę i rozbilo następnie za pomocą dynamitu kasę żelazną, z której zabrali 21.000 fr.

Katastrofa kolejowa w Chinach.

Pekin. Pociąg kolei Pekin—Tientsin wykołował się w pobliżu stacji Lofa. 11 Chińczyków zabitych, a dwóch Amerykanów i 40 Chińczyków jest rannych.

Budapeszt. Przybył tu nowo mianowany poseł Stanów Zjednoczonych Mc Cornick, celem oddania swych pism akredytujących. Przybył tu również dotychczasowy poseł Harris, celem zgłoszenia się na poże-gnalną audyencyj u cesarza.

KRONIKA.

Dziś w teatrze: „Młodość“, dramat w 3 aktach. Maksa Halbego.

Temperatura. Dziś rano o godzinie szóstej było +8° R.

Ks. arcybiskup Issakowicz dotknięty został wczoraj atakami sercowymi. Pierwszy atak miał miejsce około godz. 10, potem nastąpiło małe polepszenie, a pod wieczór stan zdrowia czcigodnego arcybiskupa pogorszył się znowu. Nad lożem powszechnie szanowanego i kochanego kapłana czuwają członkowie kapituły ormiańskiej, oraz lekarze prof. Rydygier i dr. Borzęcki.

Mianowania. Prezydent ministrów, jako kierownik ministerstwa spraw wewnętrznych, zamianował w państwowej służbie budownictwa w Galicji starszymi inżynierami, na stępujących inżynierów: Leona Krobickiego, Wiktora Poźniaka, Ludwika Regieca, Władysł. Piżla, Ambrożego Bałtarowicza, Teofila Dujanowicza i Stanisł. Wójcickiego, oraz inżynierami następujących adjunktów budownictwa: Adama Mozdyniewicza, Antoniego Gańczarczyka, Szymona Pruszyńskiego, Józefa Jarosławieckiego, Michała Morawieckiego, Wład. Skoczyskiego, Antoniego Korasiewicza, Karola Gerstingera, Kazimierza Rogozińskiego i Eugeniusza Malisza.

Ze świata postępu techniki i przemysłu.

(Przedruk tylko z podaniem źródła).

(Historia welocypedu. — Angielskie karykatury. — Zapoznany wynalazca. — Rower przyszłości. — Ołbrzymi przemysł. — Kwestya kobieca).

Znane jest namienne zamięłowanie Anglików do różnego rodzaju „sportów“, jeden z nich „sport kołowy“, który dziś stał się powszechnie użytecznym dla codziennego ruchu, pracy i znalazł zastosowanie pomocnicze w wielu dziedzinach przemysłu i handlu, oraz strategii wojkowej — zawdzięcza także rozpowszechnienie swe Anglikom i Amerykanom.

Mam przed sobą kilka karykatur z r. 1819, wyszydających tę „arystokratyczną zabawę“ jedna przedstawiają wyścigi na *Hobby-horse* (koło wyścigowe): karykaturalne postacie dam i panów w zabawnych pozach pędzą na łeb i szyję, odbijając się nogami od ziemi na tych kołach wśród tumanów kurzu. Na przodzie sportsmen wszedł w konflikt z prawami równowagi, głowa jego znajduje się na dole, jedno koło i obcisłe wedle ówczesnej mody „*inexplicable*“ wyleciały ku górze, zaczepiając i wywracając drugiego wyścigowca.

Dalsi zadyszani, odbijają się niemożliwymi rzutami nóg, dla dopędzenia swych poprzedników, a na szarym końcu babula z rozwianymi włosami, podnosi dzwon na alarm, trzymając zrozpaczonego sportsmena za poły staroświeckiego fraka.

Dlatego też w drugiej karykaturze, przedstawiającej scenę z „Ryszarda III.“ Szekspira, w której król woła: „królestwo za konia“, odpowiada giermek, podsuwając welocyped: „oto koń, który tak prędko uniesie, jak wam nogi pozwolą“.

Pierwsze te maszyny pomysłu „Draisa“, składały się z dwóch ciężkich kół drewnianych, podobnych do kół wozowych, osadzone były jedno za drugim w widłach, a u góry na łączącej ramie poprzecznej, umieszczono prymitywne siodło. Rzeczywisty postęp techniczny i rozpowszechnienie tego środka lokomocji, jest nabytkiem ostatnich 15—20 lat, wszystkie dawniejsze konstrukcje i pomysły były tylko wstępniemi usiłowaniami. Znajdywały zwolenników dla nowości, ale nowość ta nie zyskiwała popularności.

Znajdujemy już w kronikach, że w r. 1649 Hans Hantsch w Norymbergii zbudował wóz sztuczny, na którym jedna osoba mogła jeździć, poruszając go sama. Roczniaki akademii francuskiej podają, że w r. 1693 lekarz Richard w La Rochelle, jeździł na wozie swego pomysłu; służący przyciskał nogami dwie wystające dźwignie drewniane w tyle wozu, które były połączone z kołem i korbą, obracającą oś.

Podczas kongresu wiedeńskiego wywołał ogólną sensację „Drais“, właściwy ojciec dzisiejszego roweru, popisując się publicznie jazdą na swej maszynie. Nie minął go los wszystkich wynalazców, których idee wysmiewają współcześni. Z zawodu był Karol Drais nadinspektorem leśniczym i młodemu, zdolnemu szlachcicowi otwierała się piękna karyera dworska, ale cóż? — nieszczęsne zamięłowanie do mechaniki, stanęło w poprzek tej pięknej przyszłości.

Publiczny występ ściągnął na niego niezadowolenie panującego księcia — zabroniono mu noszenie uniformu — i... odebrano tytuł.

W latach 1830—1833 skonstruował znaną „dreżynę“, wóz na szynach, poruszany korbą i dźwigniemi; zmarł w r. 1851, pod koniec życia jeszcze starał się o zwrócenie uwagi na swój prymitywny wynalazek „Koła“, ale nie przyszedł czas właściwy. Wysmiewano go i wyszydano; prawdopodobnie zabawny widok, pomagającego sobie odbijaniem się nogami jeźdźca, nie bardzo zachęcał do jazdy.

Zasługą „Draisa“ była konstrukcja koła kierowniczego; w r. 1855 pojawiło się koło z „pedałami“, umieszczonemi wprost w osi przedniego koła.

Konstruktorom tegoż był Fischer, fabrykant instrumentów.

Aż do roku 1860 ulepszano ciągle w Anglii i we Francji konstrukcje „welocypedów“, starając się zmniejszyć ich ciężar i zastąpić drzewo żelazem i stalą.

We Francji w r. 1862 fabrykant Michaux do spółki z pomysłowym robotnikiem Lallementem obmyślił ulepszoną konstrukcję „pedałów“ inowy „hamulec“, przez co przyczynili się znacznie do rozpowszechnienia swoich maszyn i nowego sportu.

Z powodu jednak procesu z współnikami braćmi Ollivier, którzy włożyli znaczne kapitały w fabrykę welocypedów, nastąpił zastój w produkcji i zakład upadł.

Zabrali się teraz do dalszych ulepszeń Amerykanie i Anglicy. Wysokie koło, połączone z małym wodzącym, tak zwany „bicykl“, to wytwór nowego ładu.

Postęp w produkcji stali i znakomitych wyrobów stalowych, oddziałł korzystnie na konstrukcję kół a w roku 1885 pojawiła się popularna maszyna „rower“ o niskich kołach bezpiecznych z transmisją łańcuchową, od pedałów do koła tylnego. Firma Sutton w Coventry, wskławiła się odrazu tym nowym, użytecznym modelem. Przykreśli dla jazdy były jeszcze wstrząśnienia, z powodu których Anglicy dali tym maszynom charakterystyczne miano „Boneshaker“ (łamacze kości) użycie łożysk kulistych, stalowych ram dętych a co najgłośniejsze gumowych obręczy dętych Dunlopa zwiększały popyt za tym nowym rodzajem lokomocji.

Stosowanie obręczy Dunlop jest ciekawym przyczynkiem do historii wynalazków. Do r. 1890 były w użyciu pełne obręcze kauczukowe, otaczające wieniec koła. W tym czasie weterynarz Dunlop uczył synka swego jazdy na rowerze i wpadł na pomysł — aby złagodzić wstrząśnienie — napelnienia gumowego węża powietrzem. Przymocował go płóciennymi paskami do obręczy i dla trwałości nalepił grubszy pas na zewnątrz, ścieranej przez jazdę powierzchni.

Jeden z wyścigowych „sportsmenów“ zauważył lekki ruch tego koła i polecał ten system w kołach znajomych a w sam czas jeszcze Dunlop wystarał się o patent na to, który od razu zyskał powodzenie.

Artykuł sportu, „rower“, począł się demokratyzować, technika przystosowywała go do rozlicznych potrzeb życia, komunikacji, reklamy itd.

Produkcya masowa obniżała cenę towaru, a pomysły mechaników doskonaliły całą maszynę. Lat temu 10 najłżejszy rower ważył 30 kgr., dziś rower wyścigowy waży 6—7 kgr., a rower podróży (dla turysty) 10—12 kgr.

Dęte rury, tworzące ramy i szkielet niejako całej maszyny, wyrabiane sposobem *Manesmana* o znacznej wytrzymałości, mają ½ mm. grubości, a rozkład pracy przy fabrykacji tych „skrzydeł piechura“ jest wprost zdumiewający.

Specyalne fabryki wyrabiają ramy, inne łańcuchy, pedały, ogromne zakłady wyrabiają kule do łożysk, koła, narzędzia — powstał nowy przemysł obrabiania gumy, obręczy gumowych*), wyroby siodła, latarów, narzędzi do roweru, dzwonek i t. d. i t. d. i wszystko coraz bardziej się specjalizuje,

*) Import kauczuku z Ameryki wynosi rocznie 30.000 ton.

ulepszając „rower“, a konkurencya daje maszyny coraz tańsze.

Jeden z entuzjastów prorokuje przyszłość tej maszyny: „rower przyszłości będzie bez transmisji łańcuchowej, koło będzie jeszcze niższe, 30 cm. średnicy, a waga maszyny 5 kgr.

Maksymalna prędkość nie przekroczy 20 klm. w godzinie, ale za to będzie to rower nieodłączny od człowieka. Wszędzie można go będzie zabrać (złożyć składnie) do kolei, do omnibusu, do balonu i gdziekolwiek potrzeba zajdzie, natychmiast zestawieć do użytku. Ludzie przestaną chodzić piechotą, a każdy obywatel otrzyma rower tak, jak otrzymuje dziś nakazy podatkowe.

W porównaniu do wozów drogowych i kolejowych, „rower“ jest wynalazkiem wprost genialnym. Wóz drogowy udźwiga ciężar, którego waga nie przekroczy pół wagi wozu, wóz kolejowy znieśli ładunek $\frac{2}{3}$ — $\frac{3}{4}$ ciężaru własnego a rower udźwignie wagę 6—10 razy większą od własnej. Nie dziw więc, że w większych miastach dla przesytek pocztowych dla handlu, dla reklamy kupieckiej, dalej w dziedzinie „turystyki“ rower stał się niezbędnym.

A teraz produkcja rowerów — kapitały uwięzione w tym przemyśle? Cyfry imponują wprost. W Stanach Zjednoczonych było:

wr. 1885	fabryk rowerów	6	ilość maszyn	11.000
„ 1895	„	500	rocznie	600.000
„ 1899	„	900	„	1.250.000

Kapitał uwięziony w tej produkcji wynosi zwyż 700 milionów koron. W Niemczech produkuje 30 fabryk przeszło pół miliona kół rocznie, Anglia sprzedaje ich $\frac{2}{3}$ miliona, Francja $\frac{1}{3}$ miliona rocznie, Austria wyrabia do 60.000, daleko jednak Europie do osiągnięcia cyfr Stanów Zjednoczonych. Liczą, że w Ameryce jeździ na rowerach 4 miliony osób, to znaczy, że jeden „cyklista“ wypada na 24 mieszkańców, we Francji jeden na 250 osób, w Niemczech na 500, w Austrii — niewiadomo; nie ma statystyki a istnieją zaledwie dwie fabryki rowerów „Pucha“ w Gracu i znana fabryka broni w Steyer.

Rower, to widoczny znak swobodnego opanowania przestrzeni przez człowieka — dopomógł do indywidualizowania ruchu — lokomotywa zaś niejako uspołeczniła ruch zbiorowy, masowy.

Retrospektywna wystawa środków komunikacyjnych, urządzona na wystawie paryskiej 1900 r., przedstawiała niezmiernie zajmujący, pouczający obraz typów i modeli od najdawniejszych wozów aż do dumnych kolosów parowych XIX. stulecia, a w końcu rowerów i samochodów.

Z uśmiechem pobłażania patrzył widz na te niezgrabne dzieła dawnych stuleci, ale po co mówić stuleci? — śmiało można powiedzieć nawet dziesięciolecie XIX. wieku. Wehikuł z lat 1870, a dzisiejszy rower, trycykl, tandemy, triplety (na trzy osoby), quintuplety (rower na 5 osób), sextuplety *) świadczą naocznie co to znaczy „postęp techniki i przemysłu“.

Przed 50 laty „szybkobiegacz“ z depeszami marnował tydzień cały z Wiednia do Berlina — dziś na rowerze wystarczy 1½ dni. Przed 10 laty ani się śniło, by można było na rowerze osiągnąć bez wielkiego trudu chyżość 50 klm. w godzinie, a co dopiero rywalizować zwycięsko z pociągiem kolei.

A w końcu jeszcze jedna bardzo nowoczesna rzecz „równouprawnienie kobiet“ zyskało w rowerze środek agitacyjny.

*) Na sextuplecie urządzono wyścigi z pociągiem Empire-State-Express w 1896 r. z Nowego Yorku do stacyi Syrakuz (½ mili) sześciu rowerzystów na tej maszynie prześcignęło pociąg, pędzący z szybkością 80 klm. na godzinę.

218 PONAD SIŁY.

POWIEŚĆ

Napisał

SEWER.

(Ciąg dalszy).

Fremdenblatt ostrożniejszy, wymawiał Polakom brak lojalności, że się niczego nie nauczyli, że ich obowiązkiem podporządkowywać interesa partykularne małej wagi interesom państwa. Tadeusza nazwał maniakiem, który w najprostszych sprawach wietrzy zdradę i podstęp. W końcu wpływowy ten dziennik zrobił następującą uwagę:

„Wniosek profesora Suessa mógłby mieć za sobą pewną logikę i uzasadnienie, gdyby nasze i węgierskie wielkie rafinerie nie posługiwały się i krajowym surowcem: Jakże ocieć naftę z surowca zagranicznego, a opodatkować naftę z surowca krajowego? Jak przeprowadzić ten rozdział w fabrykach rafinerii?... Pytamy się profesora Suessa i polskich nafiarczy, jaką na to dają radę? Jeżeli nie rozwiążą tego problemu, to wniosek ich, wygłoszony przez profesora Suessa, nie ma realnych, praktycznych podstaw. Węgierskie rafinerie mają prawo korzystać z surowca, przywiezionego morzem i z Galicji“.

Tadeuszowi wypadł z rąk dziennik, pociąg pędził całą siłą pary po wielkiej płaszczyźnie gładkiej i równej. Ciemna noc, chmury zaciężyły nad ziemią,

światelka na stacjach rozjaśniały na mgnienie oka widnokrąg, zostawiając patrzącego jeszcze w większych ciemnościach.

Pociąg pędził, a Tadeuszowi się zdawało, że porusza się, jak żółw. Czuł za *Nową Pressą* całą falangę milionerów, cały kapitalizm wiedeński i fabryczny, a za *Fremdenblattem* rząd, obronę szefów sekcji i ministerstwa skarbu.

— Cios, wymierzony we *Fremdenblacie*, jest bardzo zręczny. Jeżeli rząd nie będzie chciał znaleźć sposobu do odmierzenia ilości surowców krajowego i zagranicznego wchodzących do rafinerii, to i my na to nie poradzimy. Jeżeli poradzimy, rząd powie, że to sposób niewykonalny, i nie ma rady.

— A jedźże prędzej — krzyknął w pustym wagonie, bo starosta w Stryju zepchnie mój wybór, i przenysł galicyjski pogrzebią na dwadzieścia lat. Dalej, — zawołał i rozśmiał się. — Pędź, jak ma rozkaz, przyjechać nie może. Jeśli się nie spóźnię, pierwsza moja dziewczyna mowa w parlamencie będzie trwać trzy godziny.

A jeśli większość Koła nie pozwoli mi przemawiać, co wtedy zrobię?... Solidarność jest tak dobrze kneblem, jak i obroną. Tak dobrze śmiercią, jak i siłą?... Co zrobię wtedy? jak stanę wobec kraju? Odwołam się do wyborców i zrobię to, co mi każą. Nie ma wyboru!... Dziwnie się plecie.

Usiadł, wyjął papier, ołówek i pisał gorączkowo, łapiąc myśli, przelatujące mu przez mózg, jak huragany.

— Jeszcze mi brak dwu lat do pełnoletności parlamentarnej, lecz nie wiedzą mego miejsca urodzenia, ciężko im będzie odnaleźć metrykę i, zanim

ją znajdą, kwestya szacherstw naftowych przejdzie przez parlament.

I znowu pisał gorączkowo. Był w natchnieniu, potok nowych myśli przelatywał mu przez umysł. Chwytnie myśli uznawał za oryginalne, wierzył, że zadziwi ludzi, poruszą świat! Widocznie czuł w żyłach, mózgu, sercu, młodość swą i jej energię.

— Maryniu, jakże cię pragnę mieć przy swym boku! Razem jechalibyśmy, razem układali plany, razem marzyli. Pomagałabyś mi dziękować wyborcom za ich uznanie. W Anglii widziałem przemawiającego do tłumów Gladstona. Stał na wywróconym wagonie. Wszedł po drabinie do niego żona i córki — i one przemawiały. Marzę o tem, aby i Marynia przemawiała do tłumy, dziękując mu za mnie. Ona wszędzie ona!... W każdej chwili dnia, w każdej godzinie z nią, przy niej... razem. O Boże, dlaczego jej tu nie ma? Dlaczego ręka jej nie spoczywa na moim ramieniu, oczy jej nie patrzą w głębi mej duszy i nie odgadują biegu mych myśli?... Dlaczego? Bo przekleństwo losu mego inaczej chciało... inaczej!

Zasnął, los jego stanął przed nim w postaci wiedźmy, patrzyli na siebie oko w oko. Nareszcie zaczęła wiedźma:

— Czy ty myślisz, że ja jestem specyalnie twoim losem? Ja jestem wypadkową losów twego społeczeństwa, a nawet i wypadkową losu państwa całego. Tobie się, biedaku, zdaje, że losy ludzi są ich losami! Losy ludzi są sumą losów wszystkich, podzielenych przez jednostkę. Nic się w iloczynie nie zmienia. Filistry, wielcy panowie i lud składają się na twój los... (C. d. n.).

