

F 1369

Oprzedsiębiorstwie Żegluga
Parowej na Wiśle

Bibliot. im. Zielińskich Tow. Nauk. Płockiego

F. 1369



27/5

Wycenka
z Biblioteki

Kamaryński
Kamara dnia Strąbskiego

1846

Wisła

Mias.

poz 236

O PRZEDSIĘWZIĘCIU

ŻEGLUGI PAROWEJ NA WIŚLE.

PRZEZ

Felixa Miaskowskiego.

Od dawnego już czasu, zaprowadzenie żeglugi parowej na Wiśle było celem usiowań rządu i przedmiotem życzeń wszelkiego stanu mieszkańców.

Rząd nie szczędził dotąd znakomitych nakładów i kilka już statków parowych zakupił. Piérwszy statek parowy, jeszcze w roku 1829, kiedy budowa statków mało była udoskonalona, sprowadzony został na Wisłę nakładem K. L. Wolickiego (*). Był on drewniany, atoli dla zbytniego zagłębiania się swojego w wodzie, do żadnego nie mógł posłużyć użytku. Takż sam los spotkał dwa statki parowe żelazne za pośrednictwem P. Steinkeller dla Banku sprowadzone, które jednak, jeszcze do stanu Wisły nie były zastosowane; bowiem, statek mniejszy, o sile 24 koni, zanurzał się cali 40, statek zaś większy o sile 40 koni, cali 44; kiedy wiadomo, iż są miejsca w korycie Wisły, zwłaszcza na przestrzeni

(*) W tymże czasie p. K. L. Wolicki sprowadził nakładem swoim statek parowy drugi, o sile 50 koni do Gdańska, którego przeznaczeniem było, wprowadzać okręta z portu do miasta i który w święta woził Gdańszczan do wyspy Heli.



od Warszawy do ujścia Narwi, dla żeglugi najtrudniejszej, których głębokość zwyczajna, 22 cali nie przenosi. Do czynionych usiłowań zaprowadzenia żeglugi parowej na Wiśle, policzyć także należy statek parowy o sile 6 koni, budowy b. mechanika arsenału Warszawskiego p. Smirnow, oraz statek podobny pomysłu hr. Maurycego Kossowskiego, które, jakkolwiek nie powiodły się, świadczą zawsze o chwalebnych przedsięwzięciach zamiarach, i utorowały drogę do dalszych postępów.

Ażebym więc utrzymać ciągłą żeglugę parową na Wiśle, trzeba statków, niezanurzających się głębiej z ładunkiem, nad cali 18^{ście}, to jest o 4 cale mniej od najniższego stanu wody; gdyż, ażeby statek mógł bez oporu, wygodnie, z odpowiednią pływac szybkością, trzeba mieć pod statkiem, jeszcze kolumnę wody, przynajmniej czteroocalową.

Rozwiązanie zatem zadania żeglugi parowej na Wiśle, zależy jedynie od możliwości zaopatrzenia się w statki parowe, obok odpowiedniej siły i szybkości, warunek 18^{sto} calowego zagłębiania się z ładunkiem spełniające.

Statki takie, od pewnego czasu, budowane są za granicą; ze wszystkich jednak zakładów budowy statków parowych płaskich Belgii, Francji i Anglii (bo tylko w tych trzech krajach, statki takie dotychczas z powodzeniem budowano), największe zyskał sobie wzięcie, zakład panów *Guibert et Gâche* w Nantes we Francji; na przód, pod kierunkiem p. *Guibert* ojca, następnie pod firmą jego synów, a teraz pod firmą *Guibert et Gâche* w Nantes prowadzony. Właściwie, są to dwa zakłady, z których zakład *Guibert*, wyrabia statki parowe większych wymiarów na morze, t. j. dla marynarki; zakład zaś *Gâche*, buduje statki płaskie na rzeki.

Ten ostatni zakład, do takiej doskonałości posunął budowę statków parowych żelaznych płaskich, że pobudował statki tak zwane passażerskie, na Sekwanę i Loarę, o sile 20 koni, które tylko 10 cali zagłębiają się w wodzie, i dochodzą, pomimo licznych mielizn większych jak na Wiśle, aż do źródeł Loary.

Wynagradzając te usiłowania rząd Francuzki, w których największą zaletę miał mechanik *Gâche*, budujący swojego pomysłu maszyny parowe nadzwyczaj silne a lekkie, obdarzył p. *Gâche* przywilejem wyłącznej budowy takich maszyn, na lat 10. Przywilej ten, czyli patent swobody, wyszedł już w roku bieżącym. Takież sam patent swobody na tenże sam wynalazek, otrzymał p. *Gâche* w państwie Austriackim.

Tenże sam p. *Gâche*, starający się o upowszechnienie swoich statków w całej Europie, a zwłaszcza w krajach, gdzie dotąd żegluga parowa po rzekach, największe przedstawiała trudności, przysłał do Polski jednego ze współników swoich, pana Edwarda *Guibert*, inżyniera-mechanika, który, poprzednio prowadząc zakład budowy statków płaskich na swój własny rachunek, wybudował kilkanaście odznaczających się statków parowych płaskich, i znacznie do udoskonalenia tej gałęzi przemysłu się przyczynił. Nie można więc było zrobić trafniejszego wyboru.

Pan *Guibert* przybył tu w początkach r. b. w celu przekonania się, czyli rzeczywiście żegluga parowa na Wiśle zaprowadzoną być nie może, i dla zbadania przyczyn, temu na przeszkodzie stojących. Wsiadłszy w łódkę rybacką, pan *Guibert* zwiedził sam koryto Wisły w kilkunasto milowej przestrzeni, zwłaszcza miejsca, przez znawców za najtrudniejsze do przebycia wskaza-

ne, i wrócił z tém ugruntowanym przekonaniem, że Wisła, nietylko żadnych przeszkód żegludze parowej nie stawia, ale owszem, sposobniejszą jest do przyjęcia żeglugi parowej, aniżeli Sekwana, Loara, Saona, Marna, Nekar i wiele innych rzek we Francyi i w Niemczech, na których statki budowy p. *Gáche* z powodzeniem pływają.

Tém przekonaniem powodowany p. *Guibert*, zgłosił się do rządu królestwa Polskiego, z oświadczeniem zamiaru zaprowadzenia na Wisłę żeglugi parowej, byleby tylko, przynajmniej na lat 10, od współubiegania się innych przedsiębiorców, mógł być ubezpieczonym.

Rząd Królestwa, który, jak rzekliśmy, oceniając korzyści, jakie z zaprowadzenia żeglugi parowej na Wisłę, na kraj spłynąć powinny, oddawna usiłował z bogacie kraj tym nowym najdzielniejszym środkiem komunikacji, najsilniejszy wpływ na postęp rolnictwa, przemysłu i handlu, tych jedynych źródeł bogactwa krajowego, wyrzucić mającym; ze skwapliwością przyjął propozycją p. *Guibert*, a przekonawszy się ze złożonych przez niego urzędowych dowodów, że tenże jest w stanie przyprowadzić do skutku to wielkie przedsięwzięcie, i że wszelkie do tego daje rękojmię, udzielił mu przywilej 10^{letni} na żeglugę parową na Wisłę i wpadających do niej rzekach spławnych, przywilej, który świeżo urzędownie ogłoszony w pismach (*) czytaliśmy; a który za-

(*) Przywilej ten brzmi jak następuje:

W Imieniu Najjaśniejszego

MIKOŁAJA Igo

CESARZA WSZECH ROSSYI, KRÓLA POLSKIEGO,

&c. &c. &c.

Rada Administracyjna Królestwa.

W skutku protokółarnej deklaracji p. Edwarda Guibert, inżyniera-mechanika, w d. 7 (19) czerwca 1846 roku w biurze Komis-

powiadając rychłe u nas żeglugi parowej ustalenie, powszechne wzbudził zadowolenie.

syi Rządowej Spraw Wewnętrznych i Duchownych złożonej, w przedmiocie udzielenia mu wyłącznego przywileju na zaprowadzenie i utrzymywanie żeglugi parowej na rzekach spławnych Królestwa, a mianowicie: na Wisłę, Narwi, Bugu, Wieprzu i Pilicy, Rada Administracyjna Królestwa, mając na względzie korzyści, jakie z przedsięwzięcia tego kraj, a w szczególności handel i rolnictwo osiągnąć mogą, na przełożenie Komisji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Duchownych, postanowiła i stanowi:

Artykuł 1. Udziela się niniejszemu p. Edwardowi Guibert, inżynierowi-mechanikowi, przywilej wyłączności na zaprowadzenie i utrzymywanie żeglugi parowej na Wisłę, i na rzekach w nią wpadających, jakoto: na Narwi, Bugu, Wieprzu i Pilicy, a to tak do przewozu passażerów, jako też do holowania statków.

Art. 2. Przywilej takowy służy uzyskującemu na lat dziesięć, licząc od daty niniejszego postanowienia.

Art. 3. Przywilej ten nie będzie przeszkadzał Rządowi w zaprowadzeniu, na wymienionych wyżej rzekach, własnych statków parowych, wyłącznie na własną potrzebę.

Art. 4. Paropływy pod żadnym pozorem nie będą scieśniać kursowania innych statków, pozostawiając handlującym i właścicielom statków zupełną wolność żeglowania na rzekach, niniejszym przywilejem objętych, w sposób, jaki dla siebie za najkorzystniejszy uznają, to jest, bądź za pośrednictwem żagli, linki lub wiosel, bądź za użyciem wszelkich innych sposobów, wyjąwszy statków parowych.

Art. 5. Uzyskujący przywilej obowiązuje się urządzać takie paropływy, które mogłyby odbywać żeglugę do Brześcia Litewskiego.

Art. 6. Zaprowadzając holunek za pośrednictwem paropływów, służyć będzie uzyskującemu przywilej, prawo obierania miejsc najdogodniejszych do zakładania przystani i urządzania embarkaderów trwałych i wygodnych, a to za wiadomością i zezwoleniem Zarządu Komunikacji lądowych i wodnych: przy regulacji zaś koryta rzek, mocen będzie uprzętać zawalę, rafy, nasypy piasku i inne przeszkody, bieg statków parowych tamujące. Samo zaś przez się rozumie się, iż to się nie tyczy młynów i innych zakładów, na rzekach urządzonych. Granicę każdego portu i stacji p. *Guibert*, oznaczy Policja spławu; a w obręb tej granicy, żaden statek, prócz należących do p. *Guiberta*, stawać ani zawijać nie może, bez jego zezwolenia.

I rzeczywiście, nic dla nas, nad żeglugę parową na Wisłę, pożądanego. Wisła jest dla nas ową wielką drogą handlową, którą nas Opatrzność w swęj szczodrobliwości bezpłatnie obdarzyła, a z której dotąd korzyść nie umieliśmy. Ażeby tę ważność dla nas Wisły lepiej wyjaśnić, przypomnijmy sobie, że podstawą naszego bogactwa, naszego dochodu, są płody rolnicze, które w znacznej ilości u nas produkujemy, i których przewyżkę, od spożycia wewnętrznego pozostającą, za granicę sprzedać potrzebujemy, zwłaszcza w czasach, gdzie ta operacja z korzyścią dla nas skuteczną być może.

Droga lądowa zbyt jest kosztowna, ażeby nią zboża nasze, na handel za granicę przeznaczone, przesyłać. Je-

Art. 7. Gdy przeznaczeniem paropływów jest utrzymanie regularnej żeglugi, przeto służyć im będzie prawo wyprzedzania wszelkich innych statków i tratów. Dlatego też statki i traty, któreby w razie niskiego stanu wody, z jakich bądź powodów, osiadły na przesmyku, mianowicie w znaczniejszych zakrętach rzek, i z tej przyczyny bieg statków parowych utrudzały, obowiązane są, za zbliżaniem się paropływów, otworzyć tymże drogę przejścia; a gdyby tego własnymi środkami skutecznie nie mogły, właściciel paropływów mocen będzie użyć siły statków swoich, celem uprzątnienia przeszkód.

Art. 8. Statki parowe, idąc tak w górę, jako też na dół, trzymać się powinny zawsze prawej strony, o ile temu wszakże przesmyki i mielizny przeszkadzać nie będą.

Art. 9. Nim będą wydane szczegółowe przepisy, co do żeglugi parowemi statkami, paropływy w przystaniach i punktach zbiorowych, mają stawać w oddaleniu od innych statków, nie mogą szyćkować się z niemi w jednym rzędzie, jak to powiedziano w artykule 6ym, lecz winny się zatrzymać podług wskazań Policji Spławnej, ażeby statków żaglowych i pociągowych nie narażały na ścieśnienie lub wypadki ognia.

Art. 10. Gdyby uzyskujący przywilej, zamierzył kotły nierozsądzalne, jakich na paropływach swych używać będzie, zastąpić kotłami wysokiego ciśnienia, w takim razie podda się przepisom ostrożności, jakie w tej mierze rząd mu wskaże.

dnę tylko mamy Wisłę. Lecz ileż razy dla braku żeglugi parowej, pomimo najkorzystniejszych, sprzyjających okoliczności, zamiast pewnych wyrachować się dających korzyści, straty na zbożu ponosiliśmy? Ażeby zyskać na przedsięwziętej operacji zbożowej przez Gdańsk za granicę, trzeba być pewnym dostarczyć zboże na czas zamierzony. Ceny bowiem nie są długo trwałe i trzeba umieć z ich krótkiego trwania korzystać. Kiedy więc dowiemy się o podskoczeniu cen w Anglii, wysyłamy tam ładowne zbożem galary i berlinki; lecz cóż z tego, kiedy te, kilka tygodni a czasem i kilka miesięcy płynąć muszą, zanim staną w miejscu swego przeznaczenia w Gdańsku, i zwykle wtenczas tam zawijają, kiedy ceny się

Art. 11. Na przypadek uszkodzenia przez paropływy innych statków, zarządzone będzie śledztwo, z którego jeśli się okaże, że uszkodzenie to nastąpiło z powodu samych paropływów, właściciel obowiązany będzie do wynagrodzenia poszkodowanych. I naodwrot: gdyby się ze śledztwa pokazało, że z winy innych statków lub tratów, paropływy lub ich maszyny doznały szkody, właściciel paropływów będzie miał prawo poszukiwania takowych szkód, na właścicielach statków lub tratów, które uszkodzenie zrzędzily.

Art. 12. Gdyby uzyskujący niniejszy przywilej, w przeciągu trzech lat po sobie idących, licząc od daty przywileju, nie zaprowadził na rzekach, w przywileju wymienionych, przynajmniej dwóch paropływów z odpowiednią liczbą gabarów, czyli statków ładownych i tych w ciągłym ruchu nie utrzymywał, przywilej ten za upadły uważany będzie.

Art. 13. Wykonanie niniejszego postanowienia, które w Dzienniku Praw umieszczone być ma, Rada Administracyjna Królestwa Kommissjom Rządowym Spraw Wewnętrznych i Duchownych oraz Sprawiedliwości, w czém do której należy, poleca.

Działo się w Warszawie, dnia 23 sierpnia (4 września), 1846 r. Namiestnik General-Feldmarszałek (podpis). XIĄŻĘ WARSZAWSKI.

Dyrektor Główny, Prezydujący w Kommissji Rządowej Spraw Wewnętrznych i Duchownych.

Radca Tajny, Senator (podp.) *A. Storożenko*.
Sekretarz Stanu, Radca Stanu (podpis.) *T. Le Brun*.

zmieniły; a tak, zamiast spodziewanego zysku, straty nam przynoszą. Trudność ta dostawienia zboża naszego na czas potrzebny, sprawia, że żadnych operacyj na większą skalę przedsiębrać nie możemy, że niepodobna nam podjąć się znaczniejszej dostawy na czas oznaczony; bo któż nam zaręczy za stan wody na Wiśle? i któżby takie ryzyko chciał brać na siebie?

Zaprowadzenie żeglugi parowej zmieni ten stan rzeczy. Statek parowy niepotrzebujący jak 18 cali głębokości, w czasach nawet największej posuchy, znajdzie dostateczną w korycie Wisły głębokość, i zawinąć może z Warszawy do Gdańska we 24 godzin, a przy największych przeszkodach, w 5 dni najdalej. Ta pewność dostawy i szybkość żeglugi, zmieni zupełnie postać handlu zbożowego u nas, i z najniekorzystniejszego, z plagi, że tak powiemy, rolnictwa i spekulacji, zrobi źródło największych zysków, zwłaszcza teraz, kiedy porty Anglii stoją dla nas otworem. Nigdy zaprowadzenie żeglugi parowej, pożądanym być nie mogło. Będzie to więc dobrodziejstwo nad dobrodziejstwem. Ustalenie handlu zbożowego, podniesie u nas rolnictwo, dotąd w stosunku do innych krajów, na nader niskim znajdujące się stopniu; a za podniesieniem się rolnictwa, pójdzie odpowiednie podniesienie się przemysłu i handlu (*).

Rolnictwo jest u nas podstawą wszystkiego. Przemysł i handel kwitnąć nie mogą, gdzie nie kwitnie rolnictwo. Cóż u nas stanowi masę narodu?—rolnicy; ażeby więc

(*) W tém miejscu dodać należy, iż wiele także strat na zbożu ztąd wynika, że zboże w pewnej tylko porze, kiedy stan wody na Wiśle tego dozwala, przybywać może do Gdańska. Wówczas ta wielka masa zboża, która razem prawie jednocześnie przybywa, zniża ceny zboża, a podraża—fracht do Anglii,—najem magazynów i koszt najemnika do przeróbki zboża.

rolnicy kupowali, trzeba ażeby sami mieli za co kupić; polepszenie więc ich bytu, jest pierwszą kraju potrzebą, a ustalenie żeglugi parowej na Wiśle, do tego najsilniej się przyczyni.

O ile handel zbożowy zyska, pojmiemy to jeszcze lepiej, zważając, że w dzisiejszym stanie żeglugi na Wiśle, kiedy zajdzie potrzebowanie zboża w Anglii, prędzej nadejdą tam transporta z Kanady i z Australii, aniżeli z naszej Wisły. Przy zaprowadzeniu zaś żeglugi parowej na Wiśle, ten stan rzeczy zupełnie się na naszą korzyść odmieni, i my ze zbożem naszym, najpierwsi w Anglii będziemy. To co powiedzieliśmy o zbożu, stosuje się także do drzewa, lnu, wełny, cynku, skór i innych artykułów wywozowych (*).

Lecz nietylko handel wywozowy skorzysta na zaprowadzeniu u nas żeglugi parowej. Skorzysta na tém również handel nasz przywozowy, będziemy mieli większą ilość towarów kolonialnych i będziemy je mieli taniej; bo łatwość transportu sprowadzi współubieganie się, którego skutkiem zawsze jest cen zniżenie.

Spodziewamy się, żeśmy dosyć ważność żeglugi parowej uczuć dali, i przysposobili tym sposobem umysły, do ocenienia usługi, jaką p. *Guibert*, wsparty łaską rządu, krajowi wyświadczyć zamierza.

Ta ważność rzeczy, spowodowała Redakcyą Biblioteki Warszawskiej, iż zamierzyła bliższą powziąć wiadomość, tak o samych pp. *Guibert* i *Gache*, jako też o ich zakła-

(*) Do korzyści żeglugi parowej dla rolnictwa, dodać także należy, że ustanie potrzeba budowy galarów, które są zgubą naszych lasów. Zwyczajny galar kosztuje około 180 rubli, a po odstawieniu zboża do Gdańska, musi być sprzedany za 30 a najdrożej 40 rubli. O ileż przeto transport drożej wypada? a cóż dopiero mówić o stratach ładunku na galarach.

dach, o statkach przez nich dotąd budowanych, o wymiarach i przymiotach tych statków; o towarzystwach żeglugi parowej, przez pp. *Guibert* i *Gâche* we Francji i w Niemczech zawiązanych; o sposobie, w jakim ci przedsiębiorcy, żeglugę parową u nas na Wiśle zaprowadzić i urządzać zamierzają; nakoniec o widokach, jakie to przedsięwzięcie, pod względem spekulacji przedstawia.

Dopiąwszy tego zamiaru, i mając te wiadomości z wiarogodnego źródła sobie dostarczone, uznała Redakcyja swym obowiązkiem, udzielić ich swoim czytelnikom, celem bliższego ich obznajmienia z przedsięwzięciem, które zbyt jest wielkiem, ażeby p. *Guibert* chciał je własnymi wykonać kapitałami. Jeżeli zaś przedsięwzięcie to, potrzebować będzie pomocy obcych kapitałów; słusznym jest, ażeby do wzięcia w niem udziału, przedewszystkiem powołani zostali krajowcy, którzy tym chętniej zapewne przyjdą mu w pomoc, im mocniej czuć będą, przedsięwzięcia tego wszechstronne korzyści.

Budowę statków parowych płaskich we Francji, rozpoczął w roku 1821 pan *Ludwik Guibert* ojciec, którego warsztaty w Nantes, wystawiły do roku 1830, kilkanaście statków parowych płaskich, wszystkie na Sekwanę i Loarę od 20 do 50 siły koni, dotychczas na tych rzekach z powodzeniem pływające.

Pan *Guibert* ojciec, inżynier marynarki, słynął już dawniej z budowy okrętów zwyczajnych, za nim idąc syn za postępowaniem czasu, powziął myśl przysłużenia się krajowi, w tym nowym budowy statków parowych zawodzie. W tych to warsztatach p. *Guibert* ojca, wykształcili się jego synowie i sławny *Gâche*, wszyscy przedsiębiorcy budowy statków parowych. P. *Guibert* ojciec, obciążony

wiekami, usunął się w r. 1830 od interesów, i dalsze prowadzenie dzieła swego, synom pozostawił.

Z tych, p. *Edward Guibert*, (obecnie w Warszawie bawiący), przeznaczony został do kierowania pomocniczym warsztatem budowy statków parowych płaskich założonym w Paryżu, w którym kilkanaście wybudowano statków od r. 1830 do r. 1840, a między innymi statki *Duc de Nemours*, *Le Concurrent* i *l'Abeille*, dla towarzystwa żeglugi parowej na Saonie, oraz dwa statki parowe, *Aigles* zwane, o sile 30 koni każdy; zagłębiające się, jeden 13, drugi 14 cali, obadwa przez rząd Francuzki, dla zaprowadzenia z ich pomocą tam ruchomych na rzece Yonne, nabyte.

Takież warsztaty pomocnicze założyli bracia *Guibert* w Châlons i w Lyonie, w którymto ostatniem mieście, wybudowali głośnie z swęj lekkości i szybkości statki parowe *Hirondelles* zwane, na Saonę i Rodan.

Wszystkie te warsztaty zawisłe były od głównego zakładu braci *Guibert* w Nantes istniejącego, który je zasilał ludźmi, materyałami i kapitałem.

Machiny atoli do tych różnych statków, aż do r. 1834 sprowadzane były z Anglii od pp. *Fawcet* i *Preston* z Liwerpolu, od pp. *Baines* i *Miller* z Londynu i od pp. *Jackson* i *Murray* z Leeds. Dopiero w roku 1834, pp. *Guibert*, doznając trudności w sprowadzaniu machin z Anglii, zaczęli probować machin, budowy p. *Gâche*, dotychczas u nich w obowiązkach mechanika zostającego. Te pierwsze próby tak się powiodły, machiny budowy p. *Gâche* tak dalece się udały, że pp. *Guibert*, zaprzestali zupełnie sprowadzania machin zagranicznych.

Statki wybudowane przez pp. *Guibert* i *Gâche*, są następujące:

a) W Paryżu: Le Colibri, l'Intrépide, Le Télégraphe, l'Estafette, le Mercure, le Cygne i kilka innych.

b) W Chalons nad Saoną; Le Luxor, L' Ibrahim, La Lyonnaise, la Chalonnaise.

c) W Nantes; L'hirondelle, La Renommée, La Sylphide, La ville de Rouen, La Duchesse d'Orleans, Le Prince de Joinville, La Mørne, la Champàgne.

Panowie Guibert nie mogąc nadażyć obstalunkom, zwłaszcza dla marynarki nadchodzącym, postanowili podzielić zakłady swoje, na warsztaty dla marynarki i na warsztaty dla żeglugi rzecznej.

Pierwsze zatrzymali dla siebie, drugie ustąpili p. Gache, który w budowie machin parowych do statków płaskich, nadzwyczaj się odznaczył.

Pan Gache, stawszy się właścicielem zakładu budowy statków parowych płaskich, powiększył znacznie te zakłady, i tak dalece udoskonalił budowę, iż wielkie zjednał sobie wzięcie nietylko we Francyi, ale i za granicą.

Towarzystwa żeglugi parowej: Mozelli, Nekary, wyższej i niższej Loary, Allier, Wezery, wyższego Renu, powierzyły mu budowę swoich statków, które przeniosły nawet wszelkie tychże towarzystw oczekiwania.

Między innemi, czytaliśmy urzędowe świadectwo, przez towarzystwo żeglugi parowej na Nekarze wydane z roku 1842, w którym dyrekcyja towarzystwa zaświadcza, że statki p. Gache, dla żeglugi pomiędzy Heilbronn a Heidelbergiem przeznaczone, tak są zbudowane, tak mało zagłębiają się i tak lekkie mają ruchy, iż odbyły bez najmniejszej przerwy, regularną żeglugę w lecie 1841 roku, który był rokiem największej posuchy, wtenczas, kiedy statki parowe na innych rzekach, dale-

ko głębszych od Nekary, jakoto: na Menie, Elbie i wyższym Dunaju, ciągłych przerw doznawały. Ten więc rok był rokiem próby, który najlepiej wykrył całą gruntowność i moc budowy statków p. Gache; gdyż ani jeden statek, jak poświadcza też sama dyrekcyja, pomimo nadzwyczaj niskiego stanu wody, a ztąd nader mozolnej żeglugi, żadnemu nie uległ uszkodzeniu.

Dyrekcyja przeto uznała sobie za obowiązek podać to do powszechnej wiadomości, i ten jej wniosek, na publicznem posiedzeniu akcyonaryuszów przyjęty został.

Podobne pochwały i oddaną p. Gache sprawiedliwość, wycytujemy w świadectwach innych towarzystw żeglugi parowej, którym p. Gache statków dostarczył, jakoto: wyższej i niższej Loary, Mozelli, Allier, Rodanu i t. d. Z tych, zacytujemy jeszcze wyjątek ze świadectwa kompanii Mozelli z d. 24 maja r. b., w którym dyrekcyja tego towarzystwa poświadcza, iż ostatni dostawiony jej statek parowy l'Inexplosible n. 25, po odbytej próbie w Koblencyi na Renie, okazał, iż zanurza się tylko 12 cali (Reńskich) bez ładunku, a 14 cali z ładunkiem; oświadcza dalej dyrekcyja, iż statek ten od trzech miesięcy jest w ciągłym biegu, i jego zagłębianie się okazuje się jeszcze mniejsze, aniżeli przy próbach stwierdzono. Słowem, wszystkie świadectwa, które nam były okazywane, zgadzają się na to, że p. Gache rozwiązał zadanie żeglugi parowej w czasie najniższego stanu wód, co poprzednio nikomu się nie udało; gdyż statki innej budowy w czasie niskich wód, zwykle biegu swego zaprzestawały; że szybkość statków przenosi 8,000 metrów (czyli 13,888 łokci, około milę Polską) na godzinę przeciw wodzie, a 16,000 metrów (czyli 2 mile) z wodą z ła-

dunkiem (*); że bardzo łatwe są do sterowania; że nader mało spożywają węgla, bo tylko 4 kilog. czyli 10 funtów, (na siłę 1 konia) na godzinę; i że tak mocno są budowane, iż wytrzymują najsilniejsze uderzenia, które zniszczyłyby każdy inny statek, mniej silnej budowy.

Nie możemy także pominąć wydanego p. *Gâche* świadectwa, przez pana *Lemierre* naczelnego inżyniera Zarządu dróg i mostów we Francji, w którym tenże oświadcza między innymi, że najtrudniej dotąd było w czasach wielkiej posuchy, wytknąć nurt rzeki za pomocą wiech, kierunek nurtu wskazujących, a pozwalających omijać mielizny; bez tego bowiem, żegluga na Loarze, byłaby niepodobną, a statki wszelkie, narażone jeżeli nie na rozbitcie się, to przynajmniej na osiadanie na piaskach.

Aż do r. 1840, operacja ta *bâlisage* zwana, z dokładnością skuteczną być nie mogła. Dopiero, kiedy p. *Gâche* zaprowadził na Loarze żeglugę parową, statkami swemi *Inexplosibles* zwanymi, wówczas ta, dotąd niepodobna operacja, dała się skutecznie w ten sposób, iż co dzień nawet, za każdą zmianą nurtu (bo Loara również jak Wisła, dno ma ruchome i nurt swój ciągle zmienia), można było przekonać się o nastąpciej zmianie, i nowy jego oznaczyć kierunek. Okoliczność ta najlepiej dowodzi nader małego zagłębiania się statków p. *Gâche*, bo to, co dotąd nawet łódkami skutecznym się nie dało, skutecznym zostało statkami parowemi.

Zakończymy tę wiadomość o statkach p. *Gâche*, opisem jednego z ostatnich świeżo wystawionego, wyjętym z dziennika *L'Ouest* w Nantes wychodzącego, daty 17 czerwca r. b. N. 87 „*Le Dragon* (tak się nazywa statek,

(*) Mila 14,816 łokci.

który opisać zamierzamy), ma 42 metrów długości (73 łokci) 3 m. 44 cent. szerokości (6 łokci); zanurza się 34 centymetrów (14 cali Pol.). Zewnętrzny kształt statku jest nadzwyczaj wykwintny, urządzenie wewnętrzne obszerne i wygodne. Pokoje tylne i przednie wysokie, dla powietrza dostępne, umeblowane z przepychem. Pokład na całej swej długości dla podróżnych wolny.

Machiny parowe o sile 50 koni, o cylindrach wierzchołkowych stałych, bezpośrednio z sobą połączonych i w taki sposób, iż wzajemnie sobie pomagają i poruszają jedną tylko pompę powietrzną, zasilającą wspólnego obu machinom kondensatora. Machiny te są bez osobnej osady, bo wały ich komunikacyjne, spoczywają na gzymsach, a raczej kantach ścian, czyli korpusu statku, i to właściwie stanowi nadzwyczajne tych machin uproszczenie.

Para, działając w $\frac{1}{10}$ biegu tłoków przez rozszerzalność, sprawia, że statek nie doznaje żadnego drgania od biegu machin.

Kocioł jest z samych rur złożony, o płomieniu powrotnym: prężenie pary, według manometru, nie przechoodzi $\frac{1}{3}$ ciśnienia atmosfery. Kocioł jakkolwiek mocny, jest zarazem nader lekki, i nie zużywa przez 12 godzin biegu, więcej nad 4 kilogramy (10 funtów) węgla na godzinę, na siłę jednego konia.

Ciężar całej maszyny nie przenosi 16,500 kilg. (433 $\frac{1}{2}$ cetn.) czyli 350 kilo. (867 funt.) na siłę jednego konia. Trzeba widzieć i samemu się przekonać, aby temu uwierzyć. W témto połączeniu lekkości z mocą, leżą największe p. *Gâche* zalety i zasługi.

Dodajmy do tego, że *Dragon* zagłębiający się tylko jak rzekliśmy 34 cent., czyli cali 14, przebiega z łatwo-

ścią 14,400 metrów na godzinę (33,678 łokci), licząc na stojącą wodę, a pojmiemy, ile razem różnorodnych trudności p. *Gäche* pokonać musiał, i podziwiać będziemy harmonią całości, stanowiącą największy tryumf geniuszu mechanika, nad martwą materją.”

Na opis ten, tém większą zwracamy uwagę naszych czytelników, że pierwszy statek parowy dla nas, który o ile nam wiadomo, już jest w warsztatach p. *Gäche* na ukończeniu, zupełnie na wzór statku *Dragon* jest budowany, z małemi tylko odmianami, do natury Wisły przez pana *Guibert* rozpoznanej, zastosowanemi.

Po takim wyjaśnieniu, nie godziłoby się nawet wątpić, iż skutkiem przywileju przez rząd p. *Guibert* nadanego, wkrótce, bo z przyszłą już wiosną, żeglugę parową posiadać będziemy, i że ta ziści nakoniec wszystkie nasze oczekiwania.

Zobaczymy teraz, o ile to przedsięwzięcie, jako przedmiot spekulacji, korzystnym być może.

Według wykazów statystycznych, ruch naszego handlu wywozowego Wisłą, nigdy nie był mniejszy, zredukowany na wagę, nad 4 milionów cetnarów, rocznie z przecięcia. Gdyby ta cała ilość miała być przewiezioną statkami parowemi, potrzebaby naówczas, statków o sile 50 koni, mogących ciągnąć na raz 8,000 cetnarów odbywających podróż do Gdańska najdłużej w 10 dniach tam i napowrót, i chodzących przez 7 miesięcy w roku, sztuk 24.

Pozostawiając więc $\frac{3}{4}$ tego ładunku dla dotychczasowych berlinek, łodzi żaglowych, galarów, i wszelkiego innego rodzaju statków, których niepodobna odrazu od żeglugi odsunąć, a nawet to nie byłoby do życzenia; (bo wszelkie gwałtowne zmiany, dotkliwych strat tylko sta-

ją się przyczyną, i dlatego, podstawienie żeglugi parowej w miejsce dotychczasowej wiosłowej lub żaglowej, zwolna, stopniowo, bez wstrząśnienia skutecznionem być powinno), pozostanie dla żeglugi parowej na początek, do przewiezienia 1 milion cetnarów.

Obliczmy przybliżonym sposobem, jakiegoto wymagać będzie kapitału i jakie wydać może rezultata.

Z tego co wyżej powiedzieliśmy, wypływa: że na przewiezienie 1 miliona cetnarów towaru wszelkiego rodzaju, potrzeba statków parowych o sile 50 koni, odbywających przez 7 miesięcy w roku po jednej podróży do Gdańska tam i na powrót co dni 10, sztuk sześć.

Potrzebny na to *kapitał nakładowy* będzie następujący:

6 statków parowych o sile 50 koni, z kosztami sprowadzenia na Wisłę, po franków 120,000 czyli po złotych 200,000..... zł. 1,200,000.

Do każdego statku, cztery gabary czyli statki płaskie żelazne i piąty zapasowy, czyli po pięć do każdego, razem statków płaskich żelaznych 30, każdy po 20,000 fr. czyli po zł. 33,333 gr. 10, razem..... zł. 1,000,000.

Urządzenie przystań, magazynu, zaprowadzenie służby i wszelkie przedwstępne koszty..... zł. 300,000.

Razem zł. 2,500,000.

czyli rubli sreb. 375,000.

Obliczmy teraz *kapitał obrotowy*:

1. Procent od kapitału zakładowego, jako od przedsięwzięcia handlowo-przemysłowego po 6⁰/₀ zł. 150,000.

2. 10⁰/₀ na zużycie czyli na odnowienie całego zakładu; bo jakkolwiek statki parowe płaskie, dłużej jak lat 10 trwać mogą, jednak do przeniesienia zł. 150,000

z przeniesienia zł. 150,000.
 koszt ich reparacyi, wypadki rozbicia się i nowe odkrycia, jakie w epoce 10-letniej zajść mogą, znacznie ich wartość obniżyć są w stanie, zresztą, lepiej po latach 10ciu znaleźć w swoim inwentarzu zysk aniżeli stratę... zł. 250,000.

3. Służba techniczna.

a) Stale płatna przez cały rok.

Zarządzający przedsiębiorstwem zł. 25,000.
 Mechanik naczelny zł. 8,000.
 Sześciu mechaników młodszych,
 po jednym na każdym statku, każdy
 po 4,000 zł. 24,000.
 Magazynier zł. 3,000.
 zł. 60,000.

b) Płatna przez czas żeglugi.

Po sześciu ludzi na każdym statku będących razem palaczami, stróżami, robotnikami i t. d. i dlatego dobrze płatnych po 120 zł. na miesiąc, przez 7 miesięcy żeglugi, razem 36 ludzi zł. 30,240.

Po 2 ludzi na każdej z 24 gabar czyli statków płaskich, w ruchu będących, czyli 48 ludzi, każdy przez 7 miesięcy żeglugi, po 90 zł. na miesiąc zł. 30,240.

Po 2 ludzi na każdym statku parowym przez zimę, dla utrzymania czystości i dla straży, przez 5 miesięcy po 120 zł. na miesiąc zł. 7,200.

12 ludzi do pilnowania przez zimę wszystkich gabar po zł. 90 na miesiąc, przez 5 miesięcy zł. 5,400.

zł. 73,080.

do przeniesienia zł. 533,080.

z przeniesienia zł. 533,080.

4. Materjały.

a) Opał.

Zasada 4 kilogramy (10 funt.) na godzinę, do siły jednego konia, a zatem do jednego statku o sile 50 koni, trzeba na godzinę 200 kilog. czyli 5 cetnarów Polskich; a że w podróży z Warszawy do Gdańska tam i napowrót, potrzeba, przypuszczając maximum 120, godzin, zatem potrzeba na podróż jedną 24,000 kilogramów (600 cetn.), czyli licząc w przecięciu korzec węgla za 2 cetnary, potrzeba 300 korcy; a zatem, na 126 podróży, które 6 statków w ciągu 7 miesięcznej co rok żeglugi zrobić mają, potrzeba węgla korcy 37,800; licząc po 5 złotych korzec, chociaż węgiel daleko taniej kosztować może, bo same statki węgiel sprowadzać sobie będą . zł. 189,000.

Dodajmy także, że zamiast węgla, nieraz drzewa używać się będzie, co jeszcze taniej wypadnie.

b) Smary.

Oliwa, olej po zł. 2,000 na każdy statek zł. 12,000.
 Razem zł. 734,080.

5. Służba administracyjna w stosunku 15% powyższych wydatków zł. 110,112.

Ogółem zł. 844,192,
 czyli dla zaokrąglenia zł. 850,000
 to jest rubli sr. 127,500.

Zobaczymy teraz *spodziewany dochód*.

Za 126 podróży do Gdańska, w każdej podróży 8,000 cetnarów ładunku, bądź zboża, bądź drzewa, wełny, cynku, bez względu, czy ładunek wzięty będzie od granic Krakowa, czy z Warszawy, czy poniżej; bez względu na gatunek ładunku, z których jeden drożej, drugi taniej

płaci, w przecięciu po złoty 1 groszy 15 od cetnara, co każdy przyzna że nie jest wcale za drogo (*), czyli razem 1,008,000 dla zaokrąglenia 1,000,000 cetnarów
zł. 1,500,000.

Transport powrotny, gdyby tylko $\frac{1}{3}$ część powyższej summy, chociaż sam węgiel więcej uczynić może, a cóż dopiero towary kolonialne, ryby morskie i t. p. zł. 500,000.

Razem zł. 2,000,000.

Potrącając wydatek zł. 850,000
pozostałoby czystego zysku zł. 1,150,000
czyli rub. sr. 172,500, od kapitału zakładowego na r. s. 375,000 ustanowionego, to jest 46%; a dodając 6% zamieszczone w wydatkach 52%, dla tych, którzyby do udziału w tém przedsięwzięciu przypuszczeni zostali.

W dochodach pominięte są opłaty od podróży, które z czasem, znacznie do pokrycia kosztów utrzymania statków, przyczynić się będą mogły.

Cyfry te nie są bynajmniej przesadzone, każdy sam sprawdzić je może; raczej mniejszych wydatków, a większych dochodów, niżeli te które podaliśmy, spodziewać się można. Tym sposobem, włożony kapitał, we dwa lata mógłby być zwróconym; lecz choćby się zwrócił w lat 4, a nawet w lat 6, to i tak rezultata byłyby nader świetne i takie, jakich żadne inne przedsięwzięcie nie przedstawia.

Że to nie jest żadnym urojeniem, moglibyśmy rozmaite na dowód przytoczyć przykłady: a między innymi samego *Gäche*, który z prostego mechanika, bez grosza ma-

(*) Dotąd płaci się od korca pszenicy 230 funtów w przecięciu ważącego, od Sandomierza do Gdańska zł. 6 — od Uściługa do Gdańska zł. 7 i w tym stosunku z innych miejsc.

jątku, przyszedł do posiadania zakładu, w którym zatrudnia 2,000 ludzi. Wszystko to winien udziałowi, jaki sobie zastrzegł w budowanych przez siebie pierwszych statkach parowych. Tak np. ile nam wiadomo, pierwszy statek parowy *Le Courier*, na Loarę puszczonej, w sześć miesięcy zarobił cały kapitał w niego włożony.

Nie ma przyczyny, dlaczegobyśmy nie mieli być świadkami podobnego u nas ze statkami parowymi wypadku.

Tak jak zaprowadzenie u nas kolei żelaznej, obudziło ruch transportów lądowych, który przewyższył wszelkie czynione przypuszczenia i wyrachowania, i który ciągle idzie biegiem przyspieszonym; podobnie i żegluga parowa, obudzić może ruch transportów wodnych, którego dotąd nie mamy żadnego wyobrażenia.

Wiele przedmiotów dotąd lądem przychodzących, niemogących znieść zbyt długiego transportu wodnego, teraz Wisłą przychodzić zaczęły. Targi Warszawy, w niektóre artykuły żywności, więcej może zasilane będą Wisłą jak lądem. Jarzyny zpod Krakowa przyjdą współubiegać się z jarzynami zpod Wilanowa. Nawet kolęj żelazna, możnego w tej żegludzie mieć będzie co do niektórych towarów współzawodnika; atoli kolęj żelazna, wyrachowana jest najwięcej na osoby, których żegluga parowa nigdy w znacznej liczbie przewozić nie będzie.

Jak dalece żegluga parowa na Wiśle wpłynąć może na powiększenie ruchu handlowego, możemy brać miarę ze stanów zjednoczonych Ameryki, a między innymi z rezultatów, jakie wydało urządzenie żeglugi na jeziorze *Erie*, które dla przykładu przytaczamy. W Stanach Zjednoczonych Ameryki jest zwyczajem, że co rok robi się inwentarz, czyli ocenienie majątku mieszkańców, przez wyznaczonych do tego delegowanych z grona sa-

mychże obywateli i urzędników. Ocenienie takie służy za podstawę do stanowienia na każdy rok następny podatków, których stopa do większych lub mniejszych potrzeb administracji stosuje się. Tym sposobem, stopniowe powiększanie się lub zmniejszanie majątku mieszkańców, ciągle jest rządowi wiadome.

Jedna z prowincyj Stanów Zjednoczonych, Nowy-York, licząca przed rokiem 1810 około milion mieszkańców, téj obszerności co Polska, powzięła myśl w roku 1810 połączenia jeziora Erie z rzeką Hudson, kanałem.

Kanał ten 70 mil długości, wystawiony został własnym kosztem prowincyi; budowa trwała lat 15. Otwarcie kanału nastąpiło w roku 1825.

Przed otwarciem kanału, wartość posiadłości rządowych Nowego-Yorku, według oceny delegowanych, 30 milionów złotych wynosiła.

W 12 lat po otwarciu kanału, to jest w roku 1837, wartość ta podniosła się do summy 230 milionów, czyli 7 razy przeszło zwiększyła się.

Dochody skarbu z 4 milionów podniosły się do 14, a ludność się potroiła.

Co się zaś tyczy mienia prywatnych, to w samym mieście Nowym-Yorku, stolicy téj prowincyi, wartość majątków prywatnych, podniosła się przez lat 10, z 15 milionów złotych Polskich do 1,500 milionów, czyli przez 10 lat, 100 razy się powiększyła. Cyfry te nie potrzebują komentarza (*).

Zanim ten kanał wybudowano, cała okolica około jeziora *Erie* położona, była dziką puszczą, obfitującą w nieprzebyte lasy, zamieszkałe tylko przez kilkuset In-

(*) Listy o Ameryce Północnej p. *Michel Chevalier*. Paryż 1836. 2 tomy.

dyan, w stanie dzikim żyjących, utrzymujących się z łowiectwa.

Dzisiaj ta okolica, liczy kilkanaście miast, po 10, 15 i 20 tysięcy ludności, jakimi są; Shenektady, Utica, Syrakuza, Rochester, Buffalo; pełno okazałych, kwitnących włości, o szerokich pięknych aleach, wysadzonych drzewem. Nieprzebyte lasy zamieniły się w najbujniejsze pola i łąki. Wszystkie te cuda w ciągu lat 30 powstałe, jedynie ulepszonej komunikacji, a przede wszystkim żegludze, przypisać należy.

Podobne cuda spostrzegamy nad brzegami Missisipi, Ohio i Missury. Kraj ten, 30 razy większy od Polski, przed 30 laty, zaledwie liczył 1½ miliona ludności. Lecz zaprowadził u siebie żeglugę parową, i dzisiaj liczy 11 prowincyj nader ludnych, które wodzą rej w Stanach Zjednoczonych, i narzucają swoich prezydentów całemu krajowi; bo Harrison, Jakson i terazniejszy Polk, są z tych prowincyj rodem. Ludność wynosi teraz 6 milionów.

Słowem, nie masz wzrostu pomyślności, bez udoskonalonych środków komunikacji, a żegluga dobrze urządzona może pierwsze między nimi trzymać miejsce.

Dzięki więc, stokratne dzięki należą się opiekuńczemu rządowi, który nadanym panu *Guibert* przywilejem, tak obfite, niewyczerpane do tego wzrostu pomyślności krajowej, otwiera nam źródło. Dzięki również przedsiębiorcom, skoro tak dobroczynne rządu zamiary, urzędywiście potrafią.

Jeżeli więc było kiedy przedsiębiorstwo, które wszyscy wszelkimi siłami wspierać powinniśmy, to zapewne do tego największe ma prawo, obecnie zamierzone zaprowadzenie żeglugi parowej na Wiśle.



F. 1369.

OBRAZ ELEKCYI

Króla Michała (ks. Korybuta Wiśniowieckiego).

Po abdykacyi Jana Kazimierza, władza królewska, wyjąwszy rozdawnictwo urzędów, przeszła do prymsa Mikołaja Prażmowskiego, ze starożytnej w prawdzie lecz w mierności żyjącej familji, urodzonego. Piękne natury przymioty, gładkość wymowy i rozsądek głęboki, dały go poznać Janowi Kazimiérzowi, który go tém chętniej do najwyższych posuwał dostojności, że przez zręczność w wykonaniu zleceń umiał pozyskać łaskę królowej. Uczyniony naprzód referendarzem, opatem Sieciechow-skim i proboszczem Gnieźnieńskim, otrzymał dalej biskupstwo Łuckie, kanclerstwo koronne (lubo nie był podkanclerzym) a nareszcie r. 1666, zasiadł na stolicy arcybiskupiej (1). Tyle doznanych względów od Maryi Ludwiki musiało go przywiązać do strony Francuzkićj; dał tego wielokrotne dowody przedtém, dał i teraz kiedy uwiadamiając województwa iż Rzplita w bezkrólewiu zostaje, zagrzewał naród, aby odprawiono elekcyą przez po-

(1) Niesiecki, Tom III, str. 728.

