

Numer pojedynczy kosztuje 10 centów.

Seraj znaczy po arabsku i turecku pałac. Serajewo zaś po bośniacku zbiór serajów, — to też racjonalistycznie cały ogrom stolicy, z jakiejkolwiek bądź strony okiem objęty, przedstawia nieskończoną ilość skromnych pałacyków i poważnych pałaców, przeszło 100 świątyniami muzułmańskimi i dwoma chrześcijańskimi ozdobionymi. Swawolna i wesola z skały na skałę zaskakująca, liczne młyny w ruch wprawiająca rzeka Milska przetrząsa całe miasto, aż do połączenia się z prawdziwą matką krainy, poważną rzeką Bosną. Liczne mosty lekko przelazę rzekę rzucane, łączą gwarne ulice całego miasta, kamienice prawie wszystkie dwupiętrowe na pozór nowe, bo nader często odnawiane żywymi kolorami malowane, liczne okna wpiętych domów kolorowymi frankami mniejsze

zważcie, że tylko jeden żyd zasiada w kongresie.

Nie wiedzieć jeszcze czy Rumuni założą protest przeciw postanowieniom kongresu. Zdaje się że tak. Przynajmniej twierdzą tu powszechnie, że nakładają ich do tego Turcy.

Wydział kongresu, odbywający swe narady pod przewodnictwem ks. Hohenlohego, złożył dzisiaj swe wypracowania co do granic Serbii i Czarnogóry. Serbowie nie dostają Pirotu i dlatego protestowały; Czarnogórcy zaś uczynili to samo, bo im przyznano bardzo mało w Hercegowinie, a prawie nie, bo tylko część nacji Podhoryckiej, w Albanii.

Wczorajszemu bankietowi dziennikarzy powiódł się świetnie. Bawiono się ochotco do drugiej po północy. Świat dyplomatyczny reprezentowali Ranghabe, Grek, i Taschenberg, Austriak. Toastów było kilka, ale najlepszy był profesora Gneista. Porównywał on kongres ten z wiedeńskim, sytuację prasy i rolę, jaką ona odegrała w społeczeństwie teraz a wówczas, ironicznie się wyrażał o przestrzeganej przez kongres tajemnicy, co jednak mu nie przeszkodziło wnieść w końcu toast na cześć kongresu. Na samym końcu mówił Moskal, korespondent *Journal de St. Petersburg*, i prawił — zgodnicie o czym? — o swobodzie narodów!

Reforma drogowa.

Do najważniejszych a z wzorową gruntownością opracowanych wniosków, jakie nasz Wydział krajowy wygotował na nadchodzącą sesję sejmową, należy ponowny projekt ustawy drogowej, który tutaj — z drobnymi opuszczeniami — słowami Wydziału krajowego opuszcza.

Sprawozdaniem z dnia 14. lutego 1877 Wydział krajowy przedłożył sejmowi projekt ustawy drogowej z obszernym uzasadnieniem, opartym na badaniach w dziedzinie europejskiego ustawodawstwa drogowego, oraz na danych statystycznych, zawierających wszystkie możliwe podstawy do przeprowadzenia reformy ustawy drogowej. Sprawozdanie to przekazał sejmowi komisji drogowej, która po zbadaniu projektu Wydziału krajowego odnośnie sprawozdanie swe z dnia 30. sierpnia 1877 wniosła do łaski marszałkowskiej, które jednak nie mogło być postawione na porządku dziennym w czasie ostatniej sesji sejmowej. Wydział krajowy przedstawia przeto ponownie sejmowi projekt ustawy drogowej, po dokładnym zastanowieniu się nad zmianami, proponowanymi przez komisję drogową w zeszłorocznym projekcie Wydziału krajowego.

Pomiedzy zmianami, proponowanymi przez komisję drogową, uważa Wydział krajowy tylko jedną zmianę za zasadniczą a mianowicie tę, której uległ §. 9. jego projektu, zawierający następujące postanowienie o uiszczaniu prestaty drogowej:

„Zródłem funduszu dróg gminnych w okręgu drogowym są przedewszystkiem prestaty.

„Każda rodzina a względnie partja, prowadząca samoistne gospodarstwo domowe, zamieszkała w gminie lub na obszarze dworskim, należących do okręgu drogowego, odrabia rocznie trzy dni piesze.

„Kto opłaca podatek bezpośredni, uiszczając niezależnie od prestaty osobistej, rocznie: od przepisanego mu w obrębie okręgu drogowego sumy podatkowej, nieprzekraczającej sześciu złotych reńskich, jeden dzień pieszy, lub tegoż wartości pieniądza — od kwoty zaś wyższej, po pół dnia pieszego od każdego trzech złotych reńskich przepisano podatek bezpośredni.

„Komisja drogowa zatrzymując w swym projekcie prestatę osobistą, zgodnie z ustępem drugim §. 9. wniosku Wydziału krajowego, opuszcza ustęp trzeci tegoż paragrafu, zawierający postanowienie o uiszczaniu prestaty rzeczowej w miarę opłacenia podatku bezpośredniego, a proponuje natomiast w §. 10. swego projektu następujące postanowienie:

„Kto opłaca podatek bezpośredni, uiszczając niezależnie od prestaty osobistej rocznie 5%, od tego podatku.

Pomijając stylizację wniosku, która pozwala tylko domyślać się, że 5% podatek ma być opłacany od podatku bezpośredniego, przepisano w obrębie okręgu drogowego — Wydział krajowy nie może zgodzić się na proponowaną zmianę, w której tkwi niebezpieczeństwo zupełnego usunięcia systemu prestaty i zastąpienia go systemem podatkowym, którego szkodliwość i niesprawiedliwość, przy wyłączeniu lub nadmiernym zastosowaniu go do rozkładu ciężaru drogowego, wykazał Wydział krajowy w sprawozdaniach z d. 25. lipca 1874, 12. marca 1875 i 14. lutego 1877, przedłożonych sejmowi w przedmiocie reformy ustawy drogowej.

Komisja drogowa proponując 5%, stały podatek do podatku bezpośredniego na rzecz dróg

należących do okręgu drogowego, mogłaby wprowadzić, na poparcie przyjętej przez siebie zasady powołać się na ustawę drogową francuską z d. 21. maja 1836 r., będącą wzorem ustawodawstwa drogowego, a która obok prestaty w naturze zaprowadziła na rzecz dróg wycinalnych dodatek 5 centymów od 1 franka podatku bezpośredniego. Pominąwszy jednak okoliczność, że nie wszystkie postanowienia nawet tak znakomitej ustawy drogowej jak francuska, odpowiadają społecznemu i ekonomicznemu stosunkom naszego kraju — Wydział krajowy zauważać musi, że dodatek pięciu centymów, przyjęty w ustawie francuskiej, jest tylko źródłem drugorzędnym, a źródłem głównym są prestaty w naturze. Wniosek zaś komisji drogowej w związku z §§. 7. i 14. jej projektu, daje przewagę systemowi podatkowemu nad systemem prestaty, a przez tego co do strony formalnej wykracza przeciw jednoci kodyfikacyjnej samego projektu, przeznacząc tak na rzecz dróg powiatowych jak i gminnych podwójny dodatek do podatków bezpośrednich a mianowicie na rzecz pierwszych: dodatek do podatków bezpośrednich opłacanych w powiecie (§. 7. ust. 2) i ewentualnie część 5% dodatku do podatku bezpośredniego, przepisano w obrębie okręgu drogowego (§. 7. ust. 5), na rzecz zaś dróg gminnych: tenże sam 5% podatek, w części lub całości, i składkę pieniężną, aż do 5 centów od 1 złotego reńskiego podatków bezpośrednich (§. 14).

Wydział krajowy nie zna dokładnie powodów, które skłoniły komisję drogową do zastąpienia prestaty rzeczowej 5%, dodatkami do podatku bezpośredniego, (albowiem komisja drogowa nie mogła dla braku czasu uzasadnić swego projektu szczegółowym sprawozdaniem), sądzi jednak, że jednym z głównych powodów zmiany było przekonanie, iż pieniądze gotowy mogły być użyte z większym pożytkiem na cele budowy i utrzymania dróg, aniżeli prestaty w robociznie z możliwością spłacania ich w gotówiznie.

Wydział krajowy nie zaprzecza bynajmniej teoretycznej trafności tego przypuszczenia, mniema atoli, że daleko ważniejsze względy przemawiają za tem, ażeby w kraju, który rozporządza ogromnym kapitałem na pracę a nie posiada dostatecznego kapitału w gotówiznie — nie żądać od kontrybuentów opłacania stałego dodatku do podatku na rzecz dróg należących do okręgu drogowego, lecz pozostawić im swobodę uiszczania prestaty w naturze, lub pieniądzą. Wprawdzie przeciwnicy tej swobody twierdzą, na poparcie zdania swego, że odrabiając prestaty drogowe podlegają za sobą marnowanie pracy, lecz twierdzenie to, zdaniem Wydziału krajowego, nie da się uzasadnić, gdyż nie ta okoliczność, że kontrybuentowi wolno prestatę drogową odrobić, jest powodem, że on odrabia ją niedbale i tym sposobem czas i pracę marnuje, lecz ta, że jest brak zupełny kontroli, lub że takowa bywa niedostateczną, a w takich warunkach ktoś nie przyszedł, że robota za pieniądze, co najmniej może być równie marnowana, jak robota wykonywana tytułem prestaty; albowiem co do skutku niema różnicy między kwitowaniem niecałkowicie uiszczonych lub źle wykonanej roboty a jej zaplaceniem. Jeżeli zatem idzie o zapobieżenie marnowaniu pracy przy wykonywaniu robót drogowych, potrzeba na to innych środków, przedewszystkiem zaś potrzeba należytej kontroli, którą organizacja zarządu, przez Wydział krajowy proponowana a przez komisję drogową przyjęta, tem łatwiej zapewnić może, że kontrybuent odrabiającym prestatę w naturze, wyznaczoną będzie w zasadzie robota wymiarowa (§. 13.), z drugiej zaś strony nieuszczone w terminie prestaty wykonał ma zarząd drogowy bez zwołań na koszt obowiązany (§. 11. projektu komisijnego).

Zdanie Wydziału krajowego, że system prestaty w tym razie odpowiada najbardziej potrzebom i interesom kraju, nie jest zresztą odosobnioną. Zasadę tę wypowiedziało ogólne zgromadzenie członków Krakowskiego Towarzystwa gospodarczo-rolniczego na posiedzeniu z dnia 28. lutego 1871, równie jak i zgromadzenie prezesów Rad powiatowych, które odbyło w dniach 18. i 19. lutego 1875 roku we Lwowie trzy posiedzenia, celem objawienia opinii w sprawie reformy ustawy drogowej i zgłosiło się bardzo znaczną większością głosów na to, że głównym źródłem dochodu na budowę dróg niższej kategorii powinny być prestaty w naturze, nie zaś dodatki do podatków. Nie możemy również pominąć pięknych i pouczających słów, zawartych w sprawozdaniu komisji drogowej, przedłożonym sejmowi w 1865 r., które i do dzisiejszych stosunków ekonomicznych naszego kraju przystają a opiewają jak następuje:

sokości kilkuset stóp pojedyncze części miasta i fortyfikacje się wznoszą.

Dobrobyt Bośni mieszkańcy tutaj przypisują przedewszystkiem globalnemu przejściu się zasadami wiary, a ztąd spływającemu blagostanowi Bożemu: rzeczywiście jest to kraj bogaty posiadający wszelkie płody w ogromnej obfitości, sam sobie zupełnie wystarczający. Przemyśl tutaj widocznie bardzo rozwinięty, szkoły liczne i wzorowe.

Szczęśliwemu zarządzeniu Opatrzności zawdzięczamy, iż nazajutrz po mem do Serajewa przybyciu 23. b. m. oddzielił w szkole przygotowawczej wojennej (Idadi mekleb) popis roczny tak w ogóle wszystkich uczniów zakładu, jak przedewszystkiem 10 składających popis dojrzałości do przejścia do szkoły głównej wojskowej w Stambule konieczny. Zaproszony przez władzę wojskową Gubernator jenerałny (Wali) Bośni i Hercegowiny, Mashar pasza, prawdziwy opiekun i dobrodziej kraju, ukończony przez wszystkich ludy zaprosił do wzięcia udziału w tak ważnej rocznicy krajowej całą ludność stolicy, a więc i członków ciała dyplomatycznego. Wielką popisową salą szkoły, ozdobioną prześcieraniem wykonanym obrazami kolorowanymi uczniów zakładu roku minionego, zaledwie małą część gości pomieścić mogła, nieznajdujący miejsca w sali popisowej goście zalegali ganki, dziedzińce i przyległe ulice.

Pierwsze miejsce w sali popisowej zajęli najwyżsi przedstawiciele władzy duchownej kraju, Mufty effendi i Hakim effendi, po lewej tychże gubernator jenerałny, wspomniany już powyżej Mashar pasza, obok niego komendant sił zbrojnych Bośni jenerał dywizji (ferek) Wali pasza, dalej na przemian wyżsi urzędnicy cywilni i wojskowi; po prawej stronie przedstawiciele władzy duchownej pomocnik jenerałnego gubernatora Konstantin pasza (chrześcijanin), następnie urzędnicy konsulatów angielskiego, francuskiego, włoskiego i niemieckiego, dalej przedniejsi mieszkańcy stolicy i prowincji wszelkich wyznań. Konsulat austriacki, składający się tu z dosyć znacznej liczby urzędników, świecił nieobecnością; a przecież z bogactw Bośni najwięcej adaje się korzysta sąsiednia Austria! Czyżby za-

System opart na prestaty w naturze t. j. na pracy, w zamkniętych krajach okazał się nader praktycznym lemu to one zawiązującej wybudowanie bez przecięcia mieszkańcy sieci dróg do komunikacji potrzebnych. Otóż co w szczególności kraj naszemu systemat ten zaleca, to właśnie ta okoliczność, że do najzamożniejszych krajów stosowany, do najuboższych nadaje się zupełnie, przeto i nasze wyjątkowe położenie uwzględnił w nim znajduje. W krajach bogatych, pieniądź jest główną dźwignią każdego przedsiębiorstwa, dosyć go użyć, ażeby praca jako drugi czynnik znalazła się na zawołanie. U nas przy tak dotkliwym braku gotówki, pracę jako jedyny sarb, który nam Opatrzność zostawiła, do produkcji wartości przedewszystkiem użyć należy.

W końcu Wydział krajowy dodaje, że także w łonie zeszłorocznej komisji drogowej były zdania co do tej kwestji podzielone, albowiem gdy większość jej oświadczyła się za zastąpieniem prestaty rzeczowej 1% dodatkami do podatku bezpośredniego, popierała mniejszość wniosek Wydziału krajowego.

Przytoczwszy ważniejsze powody, przemawiające za zasadą, a której opierają się rzeczowe prestaty drogowe, Wydział krajowy przyznaje zarazem, że wyłar tych prestaty, proponowany w zeszłorocznym wniosku Wydziału krajowego, nie jest bezwzględnie jednostajny, gdyż jednostka podatkowa — zł., służąca za podstawę do wymierzenia prestaty kontrybuentem opłacającym sześcioreński lub większy podatek bezpośredni, niema zastosowania przy wymiarze prestaty dla kontrybuentów opłacających podatek bezpośredni, niedochodzący kwoty 6 zł., którzy wedle tego wniosku uiszczają mając tytułem prestaty rzeczowej jeden dzień piesz, niezależnie od cyfry podatku w tych granicach opłacanego.

Jeżeli jednak Wydział krajowy mając niezmienioną przed oczyma dwa tak ważne względy: jak: sprawiedliwy rozkład ciężaru drogowego i wytworzenie dostatecznego zasobu prestaty, nie wahał się zaproponować zmian w roku zeszłym wymiaru prestaty rzeczowej, może cokolwiek w ogólniejszych zarysach pomyślane, lecz dostarczającego zato tem obfitszego zasobu prestaty, bez przecięcia kontrybuentów, a przeto godzącego z sobą obydwa względy powyższe; to oprócz tego na usprawiedliwienie tego wniosku może z jednej strony przytoczyć znane powszechnie zdanie, że w ustawie, regulującej stosunki społeczne, można wprawdzie i należy dążyć do bezwzględnej sprawiedliwości, lecz niepodobna jej osiągnąć — z drugiej zaś strony Wydział krajowy może powołać się na przykłady znanych i za wzorowe uznanych obcych ustaw drogowych, w których takie przedmioty, jak np. dyktacja juczna, pociągowe i wierzchowe, zaprzęgnię wozy, lub powozy stanowią podstawę wymiaru równej prestaty drogowej, pomimo różnej tychże wartości i rozmaitego sposobu używania przez nie drogi.

Gdy atoli w kołach sejmowych objawiało się w roku zeszłym bardzo wyraźne dążenie do takiego rozwiązania kwestji drogowej, iżby wymiar prestaty drogowej zachowywał nie tylko sprawiedliwy stosunek w ciężarach na gminę jako całość i obszar dworski rozłożył się mających, lecz stosował się także, ile być może, jak najściślej, do stopnia zamożności wszystkich kontrybuentów w gminie samej i na obszarze dworskim zamieszkałych, przeto Wydział krajowy, przystępując chętnie do tego zaprzęgnięcia, i korzystając ze wskazówek otrzymanych, przyjmuje w przedkładanym się obecnie projekcie jednostkę podatkową 3 złr. za bezwzględną podstawę do wymiaru prestaty rzeczowej, mającej się uiszczać od sumy wszystkich podatków bezpośrednich, przepisanych kontrybuentowi w obrębie okręgu drogowego, i nadaje w skutek tego §. 9-3 stylizację następującą:

„Kto opłaca podatek bezpośredni, uiszczając niezależnie od prestaty osobistej, rocznie pół dnia pieszego od każdego trzech złotych reńskich podatków bezpośrednich, przepisanych mu w obrębie okręgu drogowego.

Wprawdzie w razie przyjęcia tej skali wymiaru prestaty rzeczowej, zasób prestaty, który Wydział krajowy w zeszłorocznym wniosku miał na względzie, dozna ubytku, jednak dopóty dłuższe doświadczenie będzie mogło wykazać, czy zmniejszony w ten sposób ogólny zasób prestaty — przy ściślejszym przestrzeganiu nakazytego życia prestaty (§. 11.), wystarczy na zaspokojenie potrzeb drogowych, i czyli nie wypadnie po niejaki czas zwiększyć go w drodze ustawodawczej, bądź przez podniesienie wymiaru prestaty osobistej, bądź też przez zastosowanie innej skali do wymiaru prestaty rzeczowej.

lub nareszcie przez odpowiednią kombinację obydwóch tych środków.

Trwając przy zasadzie wymierzania prestaty rzeczowej na podstawie siły podatkowej kontrybuentów, Wydział krajowy zatrzymuje też w obecnym projekcie wnioski zeszłoroczne, z tej zasady wypływające, lub zostawia z nią w związku bezpośrednim, a mianowicie §§. 8, 10, 13, 2, i 14, oraz pierwsze cztery wyrazy §. 7-5.

Oprócz jednej zmiany zasadniczej, zaproponowała komisja drogowa kilkanaście zmian takich, które nie naruszają podstaw projektu Wydziału krajowego, a i te jeszcze podzielił się dążyć na ważniejsze i mniej ważne.

Do zmian ważniejszych zalicza Wydział krajowy przedewszystkiem zmianę w definicji drogi gminnej (§. 1. ust. 4), polegającą na tem, że komisja drogowa, ośreśliwszy pojęcie drogi krajowej i powiatowej, zgodnie z wnioskiem Wydziału krajowego, proponuje zamiast definicji zawartej w 4. ustępie §. 1. projektu Wydziału krajowego:

„Wszystkie inne drogi do publicznego użytku przeznaczone, są drogami gminnymi”, następującą stylizację:

„Wszystkie inne drogi wyszczególnione w katastrofie drogowym jako do publicznego użytku przeznaczone, są drogami gminnymi.”

Wydział krajowy wchodzi w myśl komisji drogowej, która — jak się zdaje — definicję powyższą chciała dać władzy wykonawczej podstawę do stanowczego umorzenia sporów toczących się o to, czy pewne drogi są gminnymi a więc publicznymi, służącymi dla dogodności wszystkich, którzy chcą ich używać, czy też prywatnymi, t. j. takimi, które służą prawnie tylko do użytku pewnych osób fizycznych lub zbiorowych. Zdaniem Wydziału krajowego jednak definicja ta nie zgadza się z rzeczywistym stanem rzeczy, albowiem w kraju jak wiadomo nie ma dotąd katastrof drogowych, a przeto nie ma także drogi wyszczególnionej w nim jako przeznaczonej do użytku publicznego.

W razie więc przyjęcia definicji, proponowanej przez komisję drogową, drogi gminne prawnie nie istniałyby wcale i musiałyby być do piero na nowo uznawane i do katastrof drogowych zapisywane.

Jasną jest atoli rzecz, że taki rezultat nie mógł być celem wniosku komisji drogowej, która owszem w definicji swej chciała widocznie użyć definicji, zawartą w postanowieniu §. 30-2 projektu Wydziału krajowego, wkładającemu na komitet okręgu dróg gminnych obowiązek utrzymywania katastrof drogowych. Wkładając ten obowiązek na komitet okręgu dróg gminnych, Wydział krajowy miał równocześnie na myśl postanowienie §. 24-1 swego projektu, nadające mu prawo wydawania potrzebnych rozporządzeń i instrukcji w granicach projektowanej ustawy i w celu jej przeprowadzenia.

Instrukcja na tej zasadzie wydana, rozwinięta i uwydatni myśl przewodniczącą zaprowadzenia katastrof drogowych, którego ważność w gospodarstwie drogowym Wydział krajowy w zupełności uznaje, mając oraz to przekonanie, że tylko w ten sposób będzie można ustalić sieć dróg gminnych.

Zadanie to, jakkolwiek wyłączenie administracji i zresztą znacznie ułatwione ustawą o zaprowadzeniu ksiąg gruntowych, wymagać jednak będzie dłuższego, dziś określić się niedającego czasu, zatem dopiero w przyszłości, po ostatecznym rozstrzygnięciu licznych sporów i zapisaniu istniejących dróg gminnych do katastrof drogowych, definicja, którą komisja drogowa w projekcie swoim zamieszcza, mogłaby być wy-czerpująca.

Z tych powodów Wydział krajowy w obecnym stanie rzeczy nie może zalecać sejmowi zmiany proponowanej w §. 1-4.

Drugą z kolei zmianą ważniejszą, która — zdaniem Wydziału krajowego — nie da się dostatecznie usprawiedliwić, jest poprawka komisji drogowej w §. 2-4 projektu Wydziału krajowego, ściągająca udział sejmowi w uznawaniu dróg powiatowych. Odnosny następ projektu Wydziału krajowego opiewa:

„Za drogi powiatowe uznane być mają drogi najważniejsze dla handlowego i przemysłowego ruchu w powiecie, w szczególności zaś te, które miasta i znaczniejsze miasteczka łączą tak między sobą, jak i z drogami bitymi, lub stacjami kolei żelaznych.

„Jeżeliby Rada powiatowa ociągała się z powzięciem takiej uchwały, lub jeżeliby Rady sąsiednich powiatów nie mogły porozumieć się co do założenia drogi, przecinającej dwa lub więcej powiatów i mającej ważność komunikacyjną: nateczas sejm po zbadaniu sprawy przez Wydział krajowy i

wysłuchaniu zdania Rady powiatowej, może uznać taką drogę za powiatową.”

Natomiast proponuje komisja drogowa następującą stylizację:

„Za drogi powiatowe uznane być mają drogi najważniejsze dla handlowego i przemysłowego ruchu w powiecie, w szczególności zaś te, które miasta i znaczniejsze miasteczka łączą tak między sobą, jak i z drogami bitymi, lub stacjami kolei żelaznych.

„Jeżeliby Rady sąsiednich powiatów nie mogły porozumieć się co do założenia drogi, przecinającej dwa lub więcej powiatów, i mającej ważność komunikacyjną: nateczas sejm po zbadaniu sprawy przez Wydział krajowy i wysłuchaniu zdania Rady powiatowej, może uznać taką drogę za powiatową.”

Komisja drogowa zgodziwszy się na myśl przewodnią zacytowanego Wydziału krajowego, pozostawiła bez zmiany jego część pierwszą, określającą cechy dróg, za powiatowe uznając się mających, opisała zaś pierwsze warunki zdania drugiego części tego wniosku, i ograniczyła tym sposobem ingerencję sejmowi krajowego do tych wypadków, w których Rady sąsiednich powiatów nie mogą porozumieć się co do założenia drogi, przecinającej dwa lub więcej powiatów.

Przeciw tej poprawce komisji drogowej przemawiają względy następujące:

Drogi, które miasta i znaczniejsze miasteczka łączą tak pomiędzy sobą, jak i z drogami bitymi lub stacjami kolei żelaznych, i które wedle wniosku Wydziału krajowego równie jak i komisji drogowej uznane być mają za drogi powiatowe, można podzielić na: jednopowiatowe, dwupowiatowe i kilkupowiatowe, tworzące razem ogólną sieć dróg powiatowych, niezmienne wazy w ekonomicznym ustroju kraju całego.

Sieć ta, wypracowana głównie na podstawie wniosków reprezentacji powiatowych, a przedstawiona sejmowi w alfabetycznych 10. i 14. zeszłorocznego sprawozdania Wydziału krajowego o projekcie ustawy drogowej, jakkolwiek nie przesłada wcale ostatecznemu ustatkowaniu swemu — jako złożona bez zamiaru narzucenia jej powiatom, jedynie dla okazania ogromu zadania, będącego przed nami — i w wielu szczegółach może ulec znacznym zmianom; niewątpliwie jednak w ogóle przedstawia żywotną potrzebę kraju naszego, która bądź co bądź z czasem zaspokojoną będzie.

Ażby to jednak istotnie nastąpiło, i projektowana sieć dróg powiatowych przyniosła tak pojedynczym powiatom jak i krajowi całemu prawdziwy pożytek: nie może być pozostawiona pojedynczym osobom osobiście zapatrywaniem, a nawet przypadkowi, lecz rozwiązać się musi podług pewnego z góry obmyślanego planu i systemu, równocześnie, we wszystkich kierunkach, inaczej bowiem nie będzie siecią dróg organicznie z sobą połączonych, lecz zbiorem mniej lub więcej użytecznych, cząstkowoż różnych arterii komunikacyjnych, które z powodu przerwy niewypelnionych, lub kierunków źle obranych, tracą właściwe znaczenie w ogólnym systemie komunikacyjnym kraju. Taki zaś organiczny rozwój powiatowej sieci komunikacyjnej nie byłby możliwy, gdyby reprezentacja kraju nie była uprawniona ująć w swe ręce sprawę tam, gdzie obywatel, lub też zrozumienie własnego interesu staną na przeszkodzie do osiągnięcia rezultatu, mającego na celu tak dobro pojedynczych powiatów jak i kraju całego.

Na tej też podstawie opiera się wniosek Wydziału krajowego, zapewniający sejmowi krajowemu udział w zakładaniu dróg powiatowych w wypadkach, w którychby prawidłowy rozwój sieci dróg powiatowych napotykał na przeszkodę a ztąd sprawa komunikacji w kraju doznawała uszczerbku.

Komisja drogowa podzielać widocznie myśl Wydziału krajowego, że pozostawienie Radom powiatowym wyłącznego wpływu na zakładanie dróg powiatowych mogłoby w wielu razach zwinąć plan utworzenia organicznej sieci dróg powiatowych, przynajmniej sejmowi krajowemu władzę rozjemczą w razach sporu między Radami powiatowymi co do zakładania dróg, przecinających dwa lub więcej powiatów, pozostawia jednak zakładanie dróg je d n o p o w i a t o w y c h wyłącznie uznaniu właściwych Rad powiatowych.

Łatwo domyśleć się, co mogło skłonić komisję drogową do modyfikacji wniosku Wydziału krajowego. Komisja oceniła należyte znaczenie tego wniosku, sądziła jednak prawdopodobnie, że jakkolwiek przyznając reprezentacji krajowej odpowiedniego udziału w zakładaniu dróg powiatowych jest środkiem, bardzo skutecznym do utworzenia organicznej sieci dróg powiatowych, jednak ze stanowiska autonomii powiatowej nieżalenie się sejmowi krajowemu do wewnętrznych spraw powiatu nie dałoby się może usprawiedliwić w tych wypadkach, w których idzie o rozwój komunikacji w jednym tylko powiecie. Zapatrywania takiego Wydział

zaś gustownymi lekkimi kratami zastąpione, balkony półokrągłe lub wieloboczne, oszkłone; ulice dosyć szerokie, nie źle brukowane, wodociągi bardzo obfite, czystość na zewnątrz prawie lśniąca, magazyny zawałone towarami wszelkiego rodzaju, warsztaty w ogromnym ruchu, chodniki doskownie większą część dnia zapchane kupującymi lub przechodzącymi, kawiarnie przepelnione gośćmi, liczne wspaniałe świątynie o wysokich wieżach (minaretach) obijają nie mogące pięć razy dziennie modły do jednego Boga zasyłających, wszystko to na pierwszy już rzut oka daje po-zór nader bogatego miasta, o obfitości plodów całego kraju jak najświetniejsze świadectwo dającego.

Różnicy pomiędzy ludnością muzułmańską, jednego Boga wyznającą, a różnymi krzyżami wyznawcami dopatrzeć trudno, tak w języku bowiem, jak i ubiorze żadna wybitniejsza różnica nie istnieje. Język bośniacki najczystszy z języków słowiańskich na półwyspie Bałkańskim najwięcej do polskiego zbliżony, ubiór zwyczajny różnokolorowy, kontusz z wylotami, żupan, szawary, szeroki pas, za pasem brzoń nader ozdobna, długa krzywa szabla, pokrycie głowy, fcz czerwony lub biały, i taki zawój. Wojsko tylko stałe i żandarmerja w mundurach granatowych, a urzędnicy wyżsi z wyjątkiem kilku żydów, nie spotykasz prawie wcale, kobiety muzułmańskie w płaszczach lekkich a długich, przy białych rękawiczkach, wolaach i parasolkach; chrześcijańskie damy w wysokich męskich fczach czerwonych, szerokich szawarach i ciasnych bez rękawów stanikach. W ogóle cała ludność tak stolicy jak i prowincji przedstawia obraz spokoju, zadowolnienia z dnia dzisiejszego, — lecz i o jutro dbającego.

Cmentarze gęsto zastawione wspaniałymi nagrobkami kamiennymi, jasnymi kolorami, złoconymi napisami i rzeźbionymi symbolami ozdobionymi; ogrodzenie cmentarzy staranne, podmurwane, o żelaznych często złoconych kratkach.

Wczoraszem światło latarni dokładnie oświeca ulice. — Z trzech stron miasto otoczone jest wysokimi skalistymi górami, na które aż do wy-

wie sąsiednia rozciągali się miała aż do postę-pów w naukach kilkunastoletnich chłopców szkoły przygotowawczej? Nieobecność ty Austrjaków zauważyli Prusacy, a domyślniejsi wytłumaczyli ją tem, iż Austrjacy dlatego teraz usuwają się, ażeby potem wszystko zagarnąć i opanować. Czy tak będzie, bliska przyszłość pokaże. Dzisiaj to tylko jest pewnem, że w Bośni panuje porządek, regularny rząd, i że Bośnia nie potrzebuje policy europejskiej.

Popis sam rozpoczął się o godzinie czwartej rano literaturą arabską, zakończył zaś o 6. turniejem i obejrzeniem szczegółów umiędzinienia szkoły przez gości oprowadzanych przez aszcelnika szkoły i gubernatorów. W przestankach kapela wojskowa tuż przed oknami sali popisowej ustawiona wesoło przegrzywała, służba zaś ochocza roznosiła różnorodne słodkie i orzeźwiającej napeje z równą uprzejmością dla wszystkich gości bez wyjątku. Po akeńczeniu popisu rozpoczęły się wakacje (tachit), które stosownie do życzenia uczniów, gdziekolwiek-bądź na koszt rzadu przepędzić mogą; nie posiadający w bliskości rodziny pozostają zazwyczaj w zakładzie szkoły, gdzie osoba rządowa o najdrobniejsze ich potrzeby, a nawet i uprzejmienie czasu z pieczołowitością prawie macierzyńską się troszczy. Z widocznym błogiem uczuciem malującym się na twarzy wszystkich gości, przyszykivano się szybkim a długim odpowiedziami uczniom; szczególną na siebie zwróciły uwagę: z dzieł narodowych, opowiadanie panowania sultana Selma; z dzieł przyrody, opis życia kreta; z geografii, opis dzisiejszego Konstantynopola (Stambułu), z turniejów, szturm z karabinami za pomocą różnolitych drabin, lin, drągów na wysokie rusztowania, na dwóch tylko słupach wsparte i na tymże zaprezentowanie broni przed siedzącymi w oknach sali gośćmi.

Do następnej korespondencji okładam szczegółowe z popisu sprawozdanie, o którym jestem przekonany, że wielkie zajęcie pomiędzy wami obudzi, bo zdaje mi się, że zbyt rzadko nadarza wam się sposobność przeczytania coś szczegółowego o naszych pobratymcach Bośniakach, którzy być może wkrótce z wami na jednym ławach poselskich zasiądą i będą szukali w was poparcia i obrony przed większością centralistycz-

czną. A teraz stósownie do naszego zwyczajnego Bogu was polecam.

Alla'a amanet.

Hali! Abdullah,

korespondent dzienników tureckich, arabskich, polskich, niemieckich i francuskich, włoskich i angielskich.

Konkurs muzyczny.

II.

Towarzystwa muzycznego krakowskiego na r. 1878.

Wydział Towarzystwa muzycznego w Krakowie ogłasza niniejszym konkursem na napisanie chóru męskiego (na sopran, alt, tenor i bas) pod następującymi warunkami:

1. Nagroda pierwsza 17 dukatów w złocie (w czem 7 dukatów jako dar W. Wład. Żeleńskiego) przyznana będzie bezwzględnie dobru utworowi z akompaniamentem orkiestry do słów „z Hymnu Juliusza Słowackiego”.

Ch ó r :

Bogardzico! Dziewco
Słuchaj nas matko Boża
To ojców naszych szpieg
Wolności bitych dzwon
Wolności bije dzwon
Wolności rośnie krzew
Wolności ludu śpiew
Zniesz przed Bogu tron.

Podnieście głosy rycerze!
Niech grzmia wolności śpiewy
Wstrząsają się Moskwy wieże:
Wolności pieniem wzruszym
Zimne granity Newy;
I tam są ludzie — i tam mają duszę.

S o l o :

Noc była — Orzeł dwugłowy
Drzemał na szczycie gmachu
I w szponach niósł okowy
— Słuchajcie! zagrzamy śpideł
Zagrzamy — i ptak w przestrachu

Uleciał nad świątyni kryzę.
Sporządził i nie miał mocy
Patrzeć na wolne narody,
Olsnąć blaskiem swobody —
Sukał cienia — i w ciemność uleciał północy.

Ch ó r :

Do broni bracia! do broni!
Oto ludu zmartwychstańcie!
Z ciemnej pogrzebienia toni
Z popiołów Fenix, nowy
Powstał lud — bogosław Panie!
Niech grzmi pieśń, jak w dzień godowy.

Bogardzico! Dziewco
Słuchaj nas matko Boża
To ojców naszych szpieg
Wolności bitych dzwon
Wolności bije dzwon
Wolności rośnie krzew
Wolności ludu śpiew
Zniesz przed Bogu tron.

2. Drugą nagrodę 5 dukatów w złocie otrzyma najlepszy chór mieszany (sopran, alt, tenor i bas) do tekstu dowolnie obranego z akompaniamentem lub bez tegoż.

3. Utwory po powyższych za najlepsze uznane, zostaną odszczególnione przez polecenie ich do wykonania.

Utwory podane na konkurs, a zawierające oprócz partytury i wyciągu fortepianowego także poprawnie rozpisane głosy choralne i pojedynczo orkiestralne, zaopatrzone dewizą w miejsce nazwiska kompozytora i adresu w osobnej kopercie pod tą samą dewizą umieszczonego, nadesłać należy franco najdalej do d. 1. stycznia 1879 r. do Towarzystwa muzycznego w Krakowie (plac Szczepański 240). Rękopisów nadesłanych nie zwroci się.

W skład komisji oceniającej wchodzi pp. Blasche Józef, dr. Bylicki Franciszek, Hofmann Kazimierz, Niedzielski Stanisław, Bichling Wincenty, Steibelt Adolf, dr. Tomkiewicz Stanisław, Wachtel Henryk, Zimmermann Michał, Żeleński Władysław.

(drugie wydanie) można nabyć u autora i w księgarniach, po cenie 1 złr. 20 ct. za egzemplarz.

