

**Передплата**

на «РУСЛАНА» вносять:

**в Австрії:**

на цілий рік . . . 10 зр. (20 кор.)  
на пів року . . . 5 зр. (10 кор.)  
на чверть року . . . 2-50 зр. (5 кор.)  
на місяць . . . 85 кр. (1 к. 70 с.)

**За границею:**

на цілий рік . . . 16 рублів  
або 36 франків  
на пів року . . . 8 рублів  
або 18 франків  
Поодинокі число по 8 кр. ав.

# РУСЛАН

«Вирвеш ми очи і душу ми вирвеш: а не возьмеш милости і віри не возьмеш, бо руске ми серце і віра руска.» — З Русланових псалмів М. Шашкевича.

Виходить у Львові щодня крім неділей і руских свят о год. 6-ій пополудни.  
Редакция, адміністрація і експедиція «Руслана» під ч. 9. ул. Коперника (Лідога ч. 9.) Експедиція місцева в Агенції Соколовського в пасажі Гавсмана.  
Рукописи звертає ся лише на попереднє застереженє. — Реклямації неопечатані вільні від порта. — Оголошеня авчійні приймають ся по ціні 10 кр. від стрічки, а в «Надісланім» 20 кр. від стрічки. Подяки і приватні донесеня по 15 кр. від стрічки.

## Водні дороги.

«Вік XX належить до води» — сказав один посол при дебаті над інвестиціями. Хотий се може парадокс, однак що-до Австрії він може стати правдою. Бо не лише величезні кошти, але і довгий ряд літ, яких вимагала би будова каналів, а коли они вже стануть побудованими — переміна торговельних і промислових відносин в Австрії, будуть становити епохальний зворот в історії нашої держави.

Справа водних доріг стоїть так, що побіч званого, тамтогорічного, правительственного проєкту що-до будови цілої сіти великих залізниць переважно в полудневних провінціях коштом близько 500 мільонів корон, з ініціативи послів північних провінцій станула на дневнім порядку справа полученя каналами головних рік держави. Дотичне внесене пос. Менгера, підписане чеськими, німецькими і польськими послами поручає вибудованє каналів: 1) для злуки Дунаю з Одрою, Висли з Одрою і Дністром; 2) Дунаю з Велтавою, зглядно Лабою. Для полученя коштів має бути утворенім особний фонд, засильований від 1901 до 1920. року квотою 22 мільонів річно

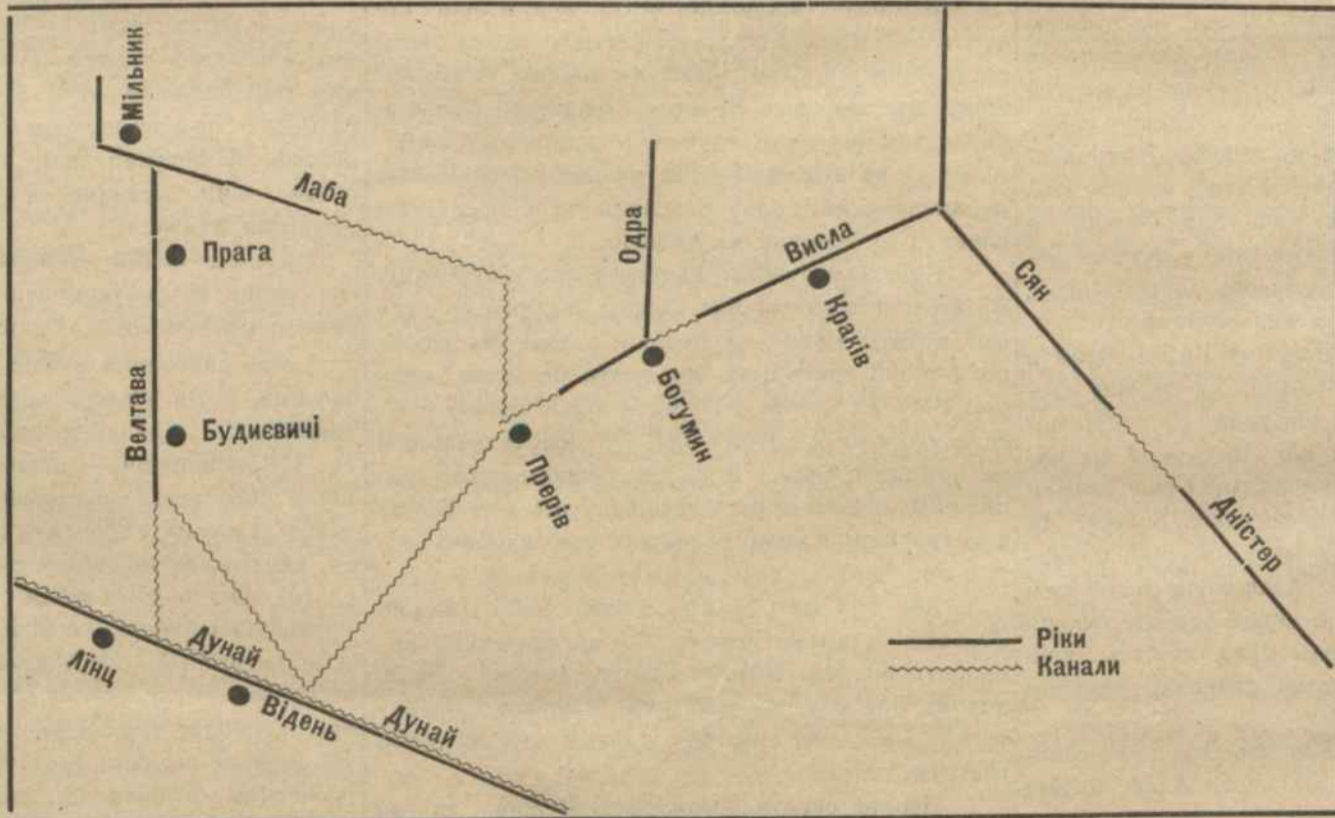
з реманентів державних кас, зглядно за помочию ренти.

Коли се внесене прийшло до комісії для водних доріг, тіснійший комітет, визначений промисловою радою для розсліду сеї справи, виступив зі своїм самостійним внесенем, якого начерк wraz з дотичними датами зіставляємо в поданім шкіді. Після сего проєкту ходить о вибудованє каналів, зглядно регуляцію рік довготи 1664 кілометрів, коштом 770 міль. корон, зглядно коло 400 мільонів, колиб занехано на разі будованя варіантів, як каналу з Лінцу до Будієвич, відноги від головного каналу до Берна і т. д.

Значінє тих каналів набирає тим більшою ваги, що рівночасно і в Угорщині займають ся поважно квестією водних доріг. Іменно є в проєкті побудовати канал з Будапешту, зглядно Тебен (на австрійско-угорській границі, де Морава впадає до Дунаю) через Болотнисте озеро (12 миль довге) до Загребу, Карльштату, Броду і до Порто Ре над Адриятиком. Межи Бродом а Портом Ре треба би перебити тунелі через гори довготи 26½ кілометрів. Але інженірска штука нині не лякає ся таких трудностей. Францускі канали переходять також тунелі, з яких один є довгий на 5½ кілометрів. По вибудованю угорского ка-

налу від Дуная до Адриятицкого моря і австрійского з Дунаю до Одри, повстала би майже пряма водна дорога від Адриятика до Балтийского моря, коли тепер товари з Середземного моря до Гамбурга і на відворот мусять плисти морем наоколо цілої Европи. З другої-ж сторони галицькі канали отворили би водну дорогу межи Балтійским а Чорним морем і викликали би торговлю, яка тепер майже не існує між тими сторонами задля великого колованя морями та дорожні сухопутного транспорту.

Очевидно сей проєкт має величезне значінє для розвою держави, як і спеціально нашого краю. Шанси здійсненя сего великого діла стоять тепер дуже корисно, бо ходить лише о виможене приреченя на правительстві, що рівночасно з виконанєм свого залізничного проєкту, приступить до будови водних доріг. Деякі групи послів жадають формального іunctim між обома інвестиціями. На всякий спосіб ся справа не упаде, коли лише удержить ся спосібність до праці державної ради, бо без єї одобрєня правительство не зможе зважити ся на затыгненє позички на сї інвестиційні ціли, досягаючої мільярда корон.



**Довгота і кошти:**

Л І Н І І	кілометр.	мільонів корон	Л І Н І І	кілометр.	мільонів корон
Дунай-Одра (Відень-Богумин)	274	150	Варіант каналу Дунай-Велтава (Лінц-Будієвичі)	95	70
Регуляція Велтави (Будієвичі-Прага)	205	80	Полученє Одри-Висли-Дністра (Богумин-Краків-російська границя-Хотинь)	479	120
Дунай-Велтава (Відень-Будієвичі)	185	160	Віднога каналу Дунай-Одра до Берна (Люнденбург-Берно)	80	20
Регуляція Лаби (Пардубиці-Мельник) і віднога від каналу Дунай-Одра до Лаби (Прерів-Пардубиці)	346	170			
<b>Разом</b>				<b>1664</b>	<b>770</b>





