**Lwowska Narodowa Naukowa Biblioteka Ukrainy im. W. Stefanyka.**

**Odział Rękopisów**

# Zespół (fond) 125

# ARCHIWUM GALICYJSKIE TOWARZYSTWA GOSPODARSKIEGO

**185.** Materiały dotyczące budowy kolei żelaznej w Galicji. 1867-1890. K. 126.

STRONY NIEZAPISANE NIE ZOSTAŁY ZDIGITALIZOWANE

VI

Mixta

VII

673
1

# Koleje żelazne

# Mixta

L. 78/865.
" 337/867.
" 536/868.
" 264/869
" 704/ "

19
rozsądzenia

704/869
264/ "
536/868
337/867
78/865

**Sokal**

WP. Kajetan Rulikowski,
w Świtarzowie

---

**Sambor**

WP. Maciej Zeno Serwatowski,
w Rajtarowicach

---

**Uhnów**

WP. Roman Soroczyński,
w Choronowie

---

**Lutowiska**

WP. Mieczysław Treter,
w Dźwiniaczu górnym

---

**Stryj**

WP. Józef Trzciński,
w Żyrawie

---

**Podhorce**

WP. Jan Vivien,
w Wysocku

---

**Radziechów**

WP. Tadeusz Wasilewski,
w Sieńkowie

---

**Sokal**

WJX. Józef Wierzchowski,
w Tartakowie

---

**Tarnopol**

WP. Hippolit Winnicki,
w Hnilicach wielkich

---

**Miejsce**

JWP. Michał hr. Załuski,
w Iwończu

---

**Cieszanów**

WP. Julian Zarewicz,
w Bruśnie starym

---

**Kałusz**

WP. Władysław Zarewicz,
w Zawadce

---

**Sokal**

WP. Jan Alex. Zarzecki,
w Jastrzębicy

**Wiśniowczyk**

WP. Antoni Tyszkowski,
w Brykuli nowej

---

**Złoczów**

WP. Juliusz Niedźwiecki,

---

**Bóbrka**

WP. Henryk Baum,
w Bakowcach

---

**Lwów**

WJX. Alfons Jakiel,
Prowincyał zakonu xx. Karmelitów

---

**Gaje**

WP. Ludwik Czerkawski,

---

**Lwów**

WP. August Schumann,

---

**Lwów**

WP. Michał Mrozowicki.

---

**Brzeżany**

WP. Eustachy Prawecki,
właść. dóbr i pełnomocnik

---

**Sokal**

WJX. Michał Lic,
wikary sokalski obrz. łac.

---

**Podchajczyki**

WP. Fryderyk Poten,
w Łahodowie

---

**Mosty**

WP. Adolf Udrycki,

---

**Grzymałów**

WP. Władysław Bieniecki,
w Kozinie

---

**Budzanów**

WP. Kajetan Mysłowski,
w Zwiniaczu

---

**Łańcut**

WP. Tadeusz Madejski,

**Bełz**

WP. Antoni Gottleb,
w Liwczu

---

**Buczacz**

WP. Julian Szczepański,
w Sokołowie

---

**Zbaraż**

WP. Edward Kański,
w Hołotkach

---

**Sokal**

WP. Franciszek Szymanowski,
w Bobiatynie

---

**Komarno**

WP. Franciszek Bal
w Tuligłowach

---

**Podhórce**

WP. August Kratter,
w Bajmakach

---

**Tłuste**

WP. Kajetan Dunin Kęplicz,
w Myszkowie

---

**Brzeżany**

WP. Mieczysław Cywiński,
w Telaczu

---

**Tłuste**

WP. Władysław Melbachowski,
w Olexińcach

---

**Krzywcze**

WP. Jan Jocz
w Załuczu

---

**Tarnopol**

WP. Stanisław Strzałkowski,
w Korszyłówce

---

**Sokal**

WP. Alfons Lippoman,
w Piwowszczyźnie

---

**Buczacz**

WP. Stanisław Pieńczykowski,
w Pielawie

D

**Lwów**

WP. Jan Żołtowski

---

**Lwów**

WP. Teodor Zabielski

---

**Kraków**

WP. Ignacy Rafał Czerwiakowski
Dr. med. i profes. Uniw. Jagiel.

---

**Kraków**

WP. Józef Dietl
Dr. med. i profes. uniw. Jagiel.

---

**Kraków**

WP. Antoni Kozubowski
Dr. med. i profes. Uniw. Jagiel.

---

**Drohobycz**

WP. Włodzimierz Bielski
w Delawie

---

**Husiatyn**

WP. Zygmunt Bojarski,
w Wasylkowcach

---

**Tłumacz**

WP. Wincenty Dobrowolski,
w Przybyłowie

---

**Horodenka**

JWP. Mieczysł. hr. Dzieduszycki,
w Korniowie

---

**Komarno**

WP. Józef Gizowski,
w Hermanie

---

**Przemyśl**

WP. Jan Nepom. Jaruntowski,
w Hermanowicach

---

**Chyrów**

WP: Stanisław Jędrzejowicz,
w Felsztynie

---

**Rawa**

WP. Ludwik Kaszyński,
w Zamku

Alegat C.
d. l. 78/865
6/6

XCIII
6. 674
2

# Odpis Memoryjału Wydziału Krajowego z dnia 23go września 1864, L. 678 o Kolejach żelaznych Namiestnictwu przesłanego.

Do Świetnego c. k. Namiestnictwa w miejscu. - Pismem z dnia 6go września 1864 L. 14.015 przesłane zostało Wydziałowi Krajowemu ministeryjalne Memorandum dotyczące rozwoju sieci dróg żelaznych przez Jego Ces. Król. Apostolską Mość w roku 1864 zatwierdzonej, - z wezwaniem, aby Wydział Krajowy po ścisłem zbadaniu rzeczonego projektu objawił swe zdanie, o ile projekt ten traktując koleje Galicyjskie odpowiadał potrzebom i interesom kraju. -

Wydział Krajowy jest także zdania wyrażonego w rzeczonem Memorandum, że systematycznie uporządkowane postępowanie przy budować się mających drogach żelaznych w Monarchii austryjackiej inne równie więcej by się przyczyniło do ogólnego rozwoju przemysłu i handlu w Monarchii, niżeli luźne, często z jednostronnych i czysto miejscowych zapatrywań się powstające koleje żelazne. -

Dlatego właśnie Wydział Krajowy nie może opinii swej ograniczyć li do projektowanych kolei galicyjskich, lecz zmuszonym się widzi, choćby pobieżnie, o ile krótkość zestawionego mu czasu pozwala, dotknąć samego projektowanego systemu. -

Wedle będącego w mowie Memorandum mają projektowane drogi żelazne na względzie cele strategiczne, handlowo-polityczne i narodowo-ekonomiczne. -

Pomijając pierwsze, których ocenienie li państwu pozostawionem być musi, a które zresztą w rzeczonym projekcie nieznaczną tylko odgrywają rolę, - sądzi Wydział Krajowy, że

zadaniem systemu w budowaniu dróg żelaznych powinna być dążność do zrównoważenia rozmaitych gałęzi gospodarstwa narodowego na całej przestrzeni Monarchii, przez wszechstronne interesów ekonomicznych i handlowych uwzględnienie.–

Tymczasem projekt w mowie będący mający nie mal wyłącznie tylko wyrób żelazowa oku, innych gałęzi gospodarstwa narodowego prawie w cale nie uwzględnia, lub w drugim tylko stawia je planie; z czego pochodzi, że kiedy kraje już dość hojnie w drogi żelazne obdarzone, mnóstwo nowych dróg żelaznych otrzymać mają; nasz kraj w drogi żelazne nie równie uboższy, tak dobrze jak żadnego nie znalazł uwzględnienia.

I tak, kiedy dla całej Monarchii austryjackiej, w której, licząc tak wybudowane jako też budujące się drogi żelazne, – na każde 100 mil □ ośm mil drogi żelaznej, a na każdy milion mieszkańców 26 mil drogi żelaznej przypada, – projektowano 922 mil dróg żelaznych t. j. prawie drugie tyle ile posiada dla Galicyi, która po wybudowaniu Lwowsko-Czerniowieckiej linii będzie miała na 100 mil □ pięć mil drogi żelaznej, a na każdy milion mieszkańców tylko 15 mil, projektowano właściwie tylko 24 mil dróg żelaznych t. j. 1/3 część dróg które posiada. Linia bowiem graniczna Debreczyn – Szigeth, która przerzynając północny kąt obwodu koronnyjskiego na wzdłuż granicy galicyjsko-bukowińskiej być pociągniętą do Czerniowiec, prawdopodobnie nie przyjdzie nigdy do skutku z powodu ogromnych trudności terytoryjalnych, a gdyby nawet została wybudowaną, dla kraju naszego będzie bez wszelkich korzyści: –

Jeżeli już powyższe zestawienie jasno wykazuje upośledzenie kraju naszego pod względem kolei żelaznych, to jeszcze boleśniejsze nasuwa się spostrzeżenie, gdy go z Czechami, Morawą i Szląskiem porównamy; kraje te bowiem mają obecnie 15 mil drogi żelaznej na każde 100

mil □ a 30 mil na każdy milion mieszkańców, a mają, wedle rzeczonego projektu otrzymać drugie tyle. –

Nikt nie zaprzeczy ważności wyrobu żelaza i eksploatacyi węgla kamiennego; lecz czyliż Monarchia tylko żelazem a węglem kamiennym stoi? czyliż zboża, cudzoziemskie spirytus, bydło rzeźne, sól, oleje skalne, które to przedmioty Galicyja obfituje, na żadne już w gospodarstwie narodowem nieważnie zasługują uwzględnienie? –

Tak w gospodarstwie prywatnem kryzys jest nieuniknioną, jeżeli rozmaite gałęzie tegoż gospodarstwa wyjdą z równowagi, tak też i w gospodarstwie narodowem. – Ministeryjalne Memorandum na prawie wyłącznie produkcyję żelaza i eksploatacyję węgla kamiennego na oku, a wykazując: ile to milionów centnarów żelaza samo budowa projektowanych dróg żelaznych będzie potrzebować, każe prawie mniemować, że drogi te mają się głównie dla tego budować, aby spotrzebować żelazo produkować się mające. – Pominąwszy, że żeby gospodarował, ktoby n. p. stawiał budynki dlatego, aby swe cegielnie zatrudnić, – nasuwa się tu myśl: co się stanie z hutami i fabykami żelaznemi głównie przez budowę projektowanych kolei w niezwykły, gorączkowy ruch wprowadzonemi, gdy po wybudowaniu onych, niezwykła potrzeba żelaza ustanie? – Że nastąpić musi kryzys ze smutnemi następstwami podobnych wypadków, oddziaływającemi także na inne gałęzie przemysłu, o tem nie można wątpić. –

Przytem zachodzi pytanie: czy jedyną przyczyną upadku produkcyi żelaza w Monarchii austryjackiej jest drogość "paliwa"? czy zatem przez zbliżenie węgla kamiennego do hut i fabryk żelaznych za pomocą kolei, żelazo krajowe o tyle stanieje, że z zagranicznem a mianowicie pruskiem konkurencyję wytrzyma? – Huty żelazne na Szląsku austryjackim i pruskim pod jednakiemi istnieją warunkami

co do Śląska, a przecież od czasu zniżenia cła na żelazo związku celnego, do Galicyi wprowadzają prawie tylko żelazo pruskie, ponieważ z opłaceniem cła o 1 Sz. w. a. tańsze jest na celnorzeniż austryjackie. – Wydział Krajowy niechce bezwzględnie przesądzać, lecz jeźli powodem taniości żelaza Pruskiego jest, nie tyle bliskość i obfitość węgla Kamiennego, ile lepsza jakość rudy, albo większa taniość robotnika, albo niższe opodatkowanie zarobkowania; natenczas samo zbliżenie węgla Kamiennego do hut żelaznych austryjackich, nie sprowadziłoby rezultatów w ministeryjalnem Memorandum spodziewanych, i w najlepszym razie t. j. gdyby przy udzielaniu Koncesyi na Budowę projektowanych Kolei zmuszano przedsiębierstwa do używania żelaza austryjackiego, mogłaby się Fabryka żelaza sztucznie podnieść, co wszelako, jak wyżej nadmieniono, musiałoby po ukończeniu Budowy Kolei żelaznych zakończyć się przez Kryzys, chyba żeby dla ciągłego sztucznego podtrzymywania Fabryk żelaza, chciano budować Koleje żelazne w nieskończoność, co niepodobna przypuścić.

Nie może nakoniec Wydział Krajowy pominąć milczeniem uderzającego w oczy upośledzenia Galicyi pod względem podziału proponowanych w rzeczonem memorandum dróg żelaznych na pierwszo- i drugorzędne; bo kiedy w innych Prowincyjach nawet Linije mniej ważne Konkurencyjne policzono w poczet pierwszorzędnych, t. j. takich, które przed innemi Budowane być mają, a nawet materyjalnego wsparcia ze strony rządu spodziewać się mogą, - proponowane dla Galicyi Koleje, chociaż je ministeryjalne Memorandum za bardzo ważne uznaje, położono do drugiej Kategoryi, t. j. do rzędu takich, które przed wybudowaniem pierwszorzędnych, nawet na gwarancyję procentów ze strony rządu liczyć nie mogą. —

I tak, kiedy n. p. linia z Koszyc na Sibin

do Oderberg ma być w dwóch do trzech lat być budowaną, a nawet rządowe otrzymać wsparcie, pomimo że na linię Sibin - Puchów do Weisskirchen już udzielono koncesyję; lub kiedy z pięciu w Essek zbiegających się mających kolei, cztery położono do rzędu właśnie co wspomnionym sposobem uprzywilejowanych. - Koleje dla Galicyi proponowane mają czekać na gwarancyję procentową ze strony rządu, aż wszystkie do 1szej kategorii policzone, 465 mil wynoszące koleje nie będą rozpoczęte lub przynajmniej ostatecznie zabezpieczone. -

Galicyja nie nadużyła dotąd wsparcia rządowego w kierunku przemysłowym, handlowym [ani nawet rolniczym, chociaż rolnictwo stanowi główną podstawę bytu tego kraju; zasługiwałaby więc jeżeli nie do większego uwzględnienia od innych prowincyji, to przynajmniej do równego traktowania kolei żelaznych. Świst lokomotywy ma wedle słów ministeryjalnego memoriandum wywołać na jaw drzemiące w głębi skarby kraju naszego; dla czegoż nam każe tak długo na tę błogą chwilę czekać ?. - Wszak Galicyja ponosi te same ciężary państwowe co inne prowincyje, mimo że ciężary te krajowi naszemu tem bardziej ozwać się dają, im więcej byt jego materyjalny jest zaniedbany; dla czegoż kraj nasz nie tylko równego niedaznaje traktowania, gdy idzie o rozwój bytu materyjalnego, lecz ma jeszcze przyczyniać się do tego, by inne szczęśliwsze pod tym względem prowincyje, jeszcze bardziej się rozwijały ?. Państwu, jako organizmowi nie powinno być obojętnem, jeżeli jakaś część "onegoż chromieje, przyjęty w ministeryjalnem Memorandum system sieci dróg żelaznych uprzywilejowa jedną prowincyję na krzywdę "drugich, zamiast starać się doprowadzić do równowagi byt wszystkich prowincyj. -

Po tych ogólnych uwagach przystępuję Wydział Krajowy do galicyjskich kolei w szczególności:

Bardzo słusznie zauważono w ministeryjalnem Memorandum, że w budowaniu dróg żelaznych spoczywa dzisiaj zadanie narodowo-ekonomiczne, bo drogi żelazne przybliżając producenta do konsumenta i zniżając koszta transportu, ułatwiają i zapewniają produktom odbyt, który jest rozwiązaniem zadania narodowo-ekonomicznego. Właściwie więc idzie o odbyt, a drogi żelazne są tylko środkiem, i o tyle mają wartość, o ile skutecznie do celu prowadzą. –

Galicyja naturą położenia swego ma sobie z jednej strony otoczone porty bałtyckie jako miejsca odbytu najgłówniejszych swych produktów, t. j. zboża, budulca, grubych płacien etc., z drugiej zaś strony Węgry, już to dla wywozu swego zboża do potrzebnych górzystych okolic węgierskich, jużto dla wprowadzania wina, żelaza; nareszcie dla uzyskania najbliższej drogi do Trzyjestu skąd sprowadza towary kolonijalne, a dokąd domowy spirytus wywozić by mogła. –

Dla Galicyi więc zadanie narodowo-ekonomiczne spoczywałoby w ułatwieniu przystępu do portów bałtyckich i komunikacyi z Węgrami; a więc w budowaniu dróg żelaznych do Polski Kongresowej z jednej, a do Węgier z drugiej strony; i to tem koniecznej, ile że istniejąca kolej Karola-Ludwika i przyszła Lwowsko-Czerniowiecka, idąc od wschodu na zachód, naturalnym interesów krajowych wymogom zadosyć uczynić nie mogą. –

Kolej bowiem Karola-Ludwika, aczkolwiek ułatwiając krajowi komunikacyję z Zachodem, tudzież export: zboża, spirytusu i bydła rzeźnego, jest niemocnem dla Galicyi dobrodziejstwem, wszelako na podniesienie produkcyi mały tylko stosunkowo wpływ wywiera. – Najbliższe bowiem kraje z którymi kolej ta łączy Galicyję, nie potrzebują ani naszego zboża, ani naszego spirytusu, tych głównych artykułów naszego wywozu, ponieważ

zaś, jakie ostatnie te odbyć muszą, chcąc się dostać Koleją do właściwych miejsc odbytu, podnosi ich cenę tak dalece, że w skutek tego nie mogą już wytrzymać Konkurencyi z obcymi, mianowicie ze zbożem rossyjskiem, które produkowane w Krajach nierównie żyźniejszych niż Galicyja a przytem bardzo nisko opodatkowanych, zalewa bez żadnej prawie przeszkody Kraj nasze i razem z naszem zbożem zdąża naszą Koleją na te same targi których nasze zboże szuka; tóż samo spotyka nasz spirytus ze strony spirytusów czeskiego a nawet pruskiego, które z melasy, przeto tamtej produkowane, zabijają nasz z drogich produktów, bo ze zboża i ziemniaków wyrabiany, a przytem tak ciężko opodatkowany spirytus na targach w Wiedniu i Tryjeście. –

Nie otworzy też produktom Krajowym odbytu przyszła Kolej Lwowsko-Czerniowiecka; Kolej ta bowiem, czy to w połączeniu z Doską, czy z Mołotowsko-Wołowską, prowadzić będzie zawsze do Krajów odnaturzy nierównie bliżej niż Galicyja w to samo co taż produkuje uposażonych. Kolej więc ta będzie stanowić niezaprzeczenie wozinę artery handlu świetowego, lecz do rozwoju produkcyi Krajowej nie wiele się przyczyni, zwłaszcza że idąc ze względów strategicznych prawym brzegiem Dniestru, pomija właśnie najbogatsze w ziemiopłody i inne surowe produkta obwody galicyjskie jako to: Stryczowski, Tarnopolski i Czortkowski. –

Wskazanych wyżej interesów ekonomicznych nie zaspokoi też żadna z Kolei w ministeryjalnem Memorandum dla Galicyi projektowanych. – I tak:

1. Co się tyczy Kolei ze Lwowa do Brodów projektowanej, Wydział Krajowy bynajmniej nie dzieli świetnych nadziei jakie ministeryjalne Memorandum onej rokuje. Albowiem Kolej ta przecina, koby głównie lesiste okolice Stryczowskie

drzewo zaś budulcowe, które stanowi bogactwo wych okolic, nie będzie szło tą koleją żelazną, bo ono zalącza do morza Bałtyckiego; uregulowanie więc Bugu większe tym okolicom przyniosłoby korzyści niżeli kolej prowadząca przez Lwów na zachód. – Co się zaś tyczy połączenia Brodów z drogą żelazną Odesko-Rijowską przez rząd rossyjski projektowaną, o tem podobno już mowa być nie może, skoro jak słychać, kolej z Bałty do Warszawy już nie na Uścług, lecz na Brześć Litewski prowadzoną być ma. Jeżeli wieść ta jest prawdziwą, a nadto sprawdzi się, że z Odesy prowadzoną będzie kolej ku granicy austryjackiej koło Nowosielicy, natenczas Brody straciłyby bardzo wiele ze swej ważności pod względem handlu austryjacko-rossyjskiego. – Z resztą czyliż handel ten istotnie tak wielkie na kraj sprowadza dobrodziejstwa, aby aż koleją ze Lwowa do Brodów Rossyi usługę wyrządzać trzeba było. Mówimy „usługę Rossyi" – bo kraj nasz z natury swej nic do Rossyi wyprowadzać nie może, a inne kraje Monarchii z powodu wysokich ceł prohibicyjnych prawie nic tam nie wyprowadzają; podczas gdy Rossyja zalewając nasz kraj zbożem i innemi surowymi produktami produkcyją onych w naszym kraju zabija, a przytem wprowadzając nam zarazę bydła, kraj nasz ogromne straty rok rocznie przyprowadza, któremi nawet już inne prowincyje Monarchii zagrażane bywają. –

Gdyby zaś stosunek handlowy między Brodami a Lwowem wymagał połączenia tych miast drogą żelazną, natenczas mogłoby się tej potrzebie stać zadość przez uboczną kolej ze Złoczowa do Brodów, jeżeliby jak o tem później będzie mowa przyjętą została linia ze Lwowa na Złoczów Tarnopol, Czortków do Dniestru. Uboczna taka kolej przydałaby wprawdzie nieco drogę z Brodów do Lwowa,

Lecz za to uskutecznienie połączenia tych dwóch miast Koleją żelazną byłoby nierównie łatwiejszem, ile że Kolej ta ubezna nieważnyłaby nawet 5 mil, przeto łatwiejby się fundusz na jej wybudowanie znalazł, niż na projektowaną w ministeryjalnem Memorandum 11to milową Kolej. –

A nawet w takim razie, gdyby rząd rosyjski dał się jeszcze skłonić do zatrzymania linii Bałta-Usieług /: na co by Wysoki Rząd w interesie Kolei naszego wpłynąć powinien :/ to dla Galicyi nie równie większą byłoby korzyścią, gdyby połączenie z tą linią nastąpiło nie przez Lwów-Brody, lecz przez Lwów-Rawa do Lublina; to ostatnią bowiem drogą zyskałby obwód Kołkiewski odpływ dla swych bogatych zasobów w ziemiopłodach do morza bałtyckiego. –

2. Droga graniczna Debreczyn-Szigeth-Czerniowce jeźli trudności terrainu dadzą się przezwyciężyć byłaby na wszelki wypadek za nadto kosztowną, a bez żadnego pożytku tak dla Galicyi jak dla Bukowiny. Nierównie już korzystniejszą byłaby linia z Siezawy /: przypuszczając połączenie Kolejąc tegoż miasta z Czerniowcami :/ na Kimpolung i Bystrzyce w Siedmiogrodzie do Deés, ponieważ tym sposobem Galicyja i Bukowina połączyłoby się nie tylko z Węgrami, lecz i z Siedmiogrodem, a na wszelki wypadek kolej ta byłaby tańszą niż pierwsza. –

Gdyby wszelako mimo oczekiwania przyjęto drogę Debreczyn-Szigeth-Czerniowce, natenczas należałoby ją prowadzić do Kołomyji, a nie granicą galicyjsko-bukowińską; w tamtym bowiem razie możnaby spożytkować część Kolei Lwowsko-Czerniowieckiej od Kołomyji do Czerniowiec, i przerzynając znaczną część Kołomyjskiego obwodu przyczynić się do jego rozwoju, podczas gdy projektowana w ministeryjalnem Memorandum linia musiałaby na nierównie dłuższej

szej

szej długości być budowano, a dla interesów Kra-
jowych byłaby całkiem obojętną. –
3. Linia Roszyce – Tarnów łączącą Węgry
z zachodnią Koniczyną Galicyi nie mogłaby
wywrzeć na Kraj nasz znakomitego wpływu,
zwłaszcza, gdyby została jedyną Koleją wiążą-
cą Galicyję z Węgrami. Na wszelki wypa-
dek linia ta powinnaby iść nie na Bardi-
jów, lecz na Lewocze – Nowy-Sącz Ku Punk-
towi między Bochnią a Tarnowem. Wówczas
bowiem przecinając obwód Sądecki, przyczy-
niłaby się do rozwinięcia krzewiącego się tam
przemysłu, środniosłaby tamtejsze huty i
hamernie ludzi zakłady kąpielowe tam-
tych okolic. –

Wypowiedziawszy swe zdanie o przypono-
wanych dla Galicyi drogach żelaznych, Wy-
dział Krajowy poczuwa się do obowiązku pro-
ponowania innych linii, któreby zdaniem
jego, interesom handlowo-ekonomicznym
Galicyi zadość uczynić, uśpione siły gospo-
darczo-narodowe tego kraju do życia obu-
dzić i takowe na drogę rozwoju popchnąć
mogły. –

Po gruntownem zbadaniu potrzeb Krajowych
i ścisłem zastanowieniu się nad jego stosun-
kami handlowo-ekonomicznemi, zdaje się
Wydziałowi Krajowemu, że należałoby w sieć
dróg żelaznych Monarchii wciągnąć następu-
jące Koleje galicyjskie i to jako pierwszorzę-
dne; ile że uwzględnienie niejakie Galicyi tak
bogatej w zasoby, a tak zaniedbanej co do
przemysłu i handlu a nawet rolnictwa, le-
ży nie tylko w interesie Kraju ale całego Pań-
stwa. –

a. Przedewszystkiem byłaby do życzenia
Kolej ze Lwowa na Stryów, Tarnopol, Czort-
ków do Dniestru, Kolej bowiem ta przecina-
jąca najżyźniejsze i najbogatsze w surowe
płody okolice Kraju, wpłynęłaby jak naj-
pomyślniej tak na obrót handlowy w ogóle,
jak w szczególności na środniesienie bogactwa

rolniczego i rolniczo-przemysłowego trzech obwodów. –

C. Kolej ze Lwowa na Rawę do Królestwa Polskiego, któraby się łączyła z projektowaną i obecnie kreślowaną linią z Warszawy do Bałty-Odesy. Kolej ta, gdyby się udało Wysokiemu Rządowi skłonić ces. ros. Rząd do przyjęcia linii Warszawa, Lublin-Dubno do Bałty-Odesy, mogłaby się z tą linią połączyć już w Lublinie, i byłaby niewypowiedzianem dobrodziejstwem dla całej wschodniej Galicyi, dając tej najżyźniejszej części kraju możność exportu zboża i innych produktów, jako to: przędziwa, grubego płótna etc. do Gdańska, zwłaszcza gdyby Wysoki Rząd porozumiał się z ces. ros. Rządem względem zaniechania ze strony tegoż Rządu uciążliwości celnych i innych przeszkód jakim podlega obecnie transito zboża galicyjskiego przez Królestwo polskie, które to przeszkody spowodowały wedle doniesienia gazety Szwedzkiej tiemi czasy nawet Starszyznę Kupców w Gdańsku do udania się o ulgę w tej mierze do Namiestnictwa polskiego. –

C. Droga żelazna z Koszyc na Duklę do Przemyśla zasługuje zdaniem Wydziału Krajowego także na szczególniejsze uwzględnienie. Bez kolwiek bowiem Kolej z Koszyc do Tarnowa, zwłaszcza, gdyby ją prowadzono na Nowy-Sącz, byłaby z wielką korzyścią dla Przemysłu obwodu Sądeckiego, wszelako na stosunek handlowy Galicyjsko-węgierski tyleko podrzędny wpływ wywrzećby mogła; stosunek zaś dla obudwu tych Krajów zaś nadto jest ważny, aby w systemie dróg żelaznych Monarchii nie miał być uwzględnionym, przeto koniecznem zdaje się być połączenie środkowej Galicyi z Węgrami za pomocą Kolei właśnie proponowanej. Kolej ta łącząc Lwów, a więc środek Galicyi z Węgrami, a z czasem po wybudowaniu Kolei

z Miskolicz do Pesztu, z samą stolicą Węgier, ułatwiłaby Węgrom eksport swych win do Galicyi a przez Lwów do Polski i Rossyi, podźwignęłaby obwód Sanocki, a łącząc Lwów najkrótszą drogą z morzem adryjatyckim ułatwiłaby Krajowi naszemu wywóz spirytusu do Fryjestu w zamian za towary kolonialne. –

d. Ważną też, szczególniej pod ostatnim względem byłaby przyrodzioną już w Koncesyi Kolei Lwowsko-Czerniowieckiej drogą żelazną z Nyiregyhazą (przy Kolei Cesarskiej) przez Munkacz-Skole do Stryja. –

e. Koniecznie potrzebną zaś jest ze względu ogólno-handlowego drogą żelazną, któraby z Przemyśla na Sambor-Stryj do Halicza prowadziła, ile że tym sposobem towary bądź do Kolejąc Mołdawsko-Wołoskąc, bądź Odeską nad Zachód idące, również jak towary z zachodu ku Wołoszczyźnie lub południowej Rossyi przeznaczone, zyskałyby bardzo znaczną przestrzeń drogi, zredukując koszta transportu, bardzo ważną jest rzeczą w handlu. –

Przez tego przemawiają także krajowe handlowo-ekonomiczne względy za tąż Kolejąc. Najprzód bowiem połączyłyby się obwody południowe Galicyi za pomocą nadmienionej pod d. Kolei z Węgrami, przezcoby i ta ostatnia do większej dostała ważności. Powtóre wciągnęłoby w sieć Kolei żelaznych dwa obwody, Samborski i Stryjski, z których pierwszy posiada znakomite żupy solne i bogate kopalnie nafty i wosku ziemnego, drugi zaś obfite z wyrobu

bydła rzeźnego. Przez ułatwienie więc wywozu bydła rzeźnego i nafty, ułatwiłaby tak Kolej odbyt warzonki wewnątrz Kraju, który mimo bogactwa swych salin, często cierpi niedostatek soli z powodu niedostatecznych, a w złych porach roku niemożliwych do przebycia dróg. –

Wydział Krajowy przypuszcza, że budowanie proponowanych tu przezeń dróg żelaznych nie da się z powodów finansowych w tak krótkim czasie rozpocząć, jakby tego wymagały interesa Krajowe i ogólno-państwowe; lecz interesa te wymagają, aby Kolej rzeczone były przynajmniej w sieć dróg żelaznych Monarchii wciągnięte i za pierwszorzędne uznane. –

Tymczasem zaś, skoro, wnosząc z ministeryjalnego Memorandum, Wysoki Rząd zamierza dawać materyjalne wsparcia Kolejom w Krajach mniej zamożniejszych od naszego budować się mającym, byłoby po słuszności, gdyby z funduszu na te wsparcia przeznaczonego Wysoki Rząd chciał obrócić jaką czastkę na uregulowanie opisane Wisły, Dunajca i Sanu, tych naturalnych dróg handlowych naszego Kraju. Uregulowanie tych rzek przyniosłoby naszemu Krajowi więcej korzyści, niż wszystkie te drogi żelazne, które ministeryjalne Memorandum dla Galicyi proponuje, a kosztowałoby mniej niż którakolwiek z tych dróg żelaznych. –

Na tem kończy Wydział Krajowy zażądaną opinię, zatrzymując, że przy krótkości dozwolonego mu czasu, nie może przedłożyć zdania bardziej

wyczerpującego i tak ugruntowanego, jak by to ważność przedmiotu wymagało.
Lwów dnia 23 września 1861 podpisano
Kiemiatkowski m.p.

Zgodne z oryginałem –
Lwów 26 Czerwca 1865
[illegible]

Koleje żelazne (transp. wołów Tancuch)

Ze wszystkich stron dochodzą skargi, iż przy transportowaniu Wołów na Kolejach żelaznych w Galicyi, Woły bywają tak zmaltretowane, iż Właściciele ich poznać nie mogą — często bywają zdeptane i muszą być w drodze dorzynane, nawet bywają poduszone, iż bywa nieraz powodem jakoby ~~to~~ na zarazę pozdychały — Wprawdzie zarząd Koleji żelaznej pozwala aby Właściciel Wołów kupił pęta i Woły powiązał w Wagonach — lecz zwykle zaraz na drugiej stacyi, na trzeciej stacyi reszte pęta Kow bywają wykradzione a Woły w Wagonach będąc, bojąc się ruchu niezwykłego, a do tego wypasione stukają się, ~~przytem~~ a nie mogąc się na nogach przez kilka dni utrzymać — padają i przez resztę wołów w Wagonie będących zdeptane — Z tychże przyczyny Właściciele Wołów bywają na wielkie straty narażone, a gdyby tak dalej potrwało mogłoby także i Towarzystwo Koleji żelaznych szkodę ponieść, bo ~~ty~~ właściciele Wołów mogliby na nogach prowadzić swoje woły, tym sposobem uszedłby wielu straty poniesione na złych transportach kolejowych — a koszta nie drogie. —

Aby ochronić obie strony od szkód — uniżenie do Prześwietnego Komitetu projekt, aby obu zarządy Koleji żelaznych tak Galicyjskiej jako też potrzebny Cesarza Ferdynanda chciały zaprowadzić u siebie w Wagonach do transportowania Wołów przeznaczonych tancuchy żelazne i na te przypinali za szyje albo za rogi Woły do Transportu przeznaczone, tym bardziej iż to nie tak wielki koszt bo tancuch, który najmniej 5 lat służyć może — nie kosztuje więcej nad 60x a po skończonych

5 latach

Pod. 28 Marca 1867
L. 337.

5 latach, naymniey może będzie wartey 30 x
zatem w 5 latach tylko 30 x zużytkowane
zostaną co rocznie po 6 x straty będzie któ-
re chętnie Właściciele Wołów transporto-
wanych zapłacą aby uniknąć straty
przy tradycyjnym transporcie używane-
Raczy zatem Przewielmożny Komitet
uchwalić mój wniosek i zawezwać Za-
rządy Kolei żelaznych do zaprowadze-
nia takich przyrządów u siebie — a tym
sposobem nie jedna, dotkliwa strata się
uchroni —

Lwów dnia 28 Marca 867

Dodatek Szyppan

Na Radzie Komitetu
d. 18 Czerwca 1867.
Uchwalono:
Z powodu niedbania
Wniosekdawcy stoi
Ten akt.
L. 18/1867

Lwów 25. Kwietnia 868

L. 536.

Kolejé

Hrabia Maryan Dzieduszycki ofiarowuje dla użytku Towarzystwa Krajoznawczego, dzieła oddziału Lwowskiego Gospodarskich po 10 exemplarzy broszury: p. t. „Jak nas dźwigać Rolnictwo i przemysł"

Jeden Exemplar złożyć w Bibliotece towarzystwa. — Jeden Exemplar przesłać Zakładowi Dublanskiemu. — 10 Exemplarzy doręczyć b. w. JW. hr. Zaturskiemu dla oddziału Lwowskiego a resztę exemplarzy rozdać członkom komitetu. —

25/4 68

Gyoshold

JW. hr. Zaturskiemu doręczono brewiarz — a członkom Komitetu rozdano na posiedzeniu d. 25 Kwietnia 1868

Jeden Exem. zapisano w Inwentarzu biblioteki pod l. 4703; w Księdze darów pod l. 620.
Jen Exempl. przesłano do Biblioteki Dublańskiej
Darczyńcy ~~podziękowano za dokonany przemiar~~

Lwów 28 Kwietnia 1868

Kochański

JAK U NAS DŹWIGAĆ

# ROLNICTWO I PRZEMYSŁ.

## Komunikacye, koleje, Drohobycz.

W „Gazecie Narodowej“ z 12go — 14go — i 15go Stycznia r. b. pod napisem „*Przemysł Galicyjski i jego potrzeby*“ znajduje się rozprawa pełna głębokich uwag i tchnąca gorącą życzliwością dla kraju, w której autor zastanawia się nad nizkim stanem rolnictwa i przemysłu naszego.

Dawniejsze odwieczne gospodarstwo za pomocą robocizny pańszczyźnianej wyrodziło konieczną prawie zasadę: aby je prowadzić z unikaniem wszelkiego nakładu. Gospodarz mający pańszczyznę, i produkujący za jej pomocą nawet dwa tylko ziarna z jednego, mógł to drugie zwać prawie czystym dochodem, a nie party koniecznością odszukiwania kosztów produkcyi, których prawie żadnych nie ponosił, mógł spieniężać ów lichy, a bez kosztów osiągnięty dochód za jakąkolwiek cenę. Takiem bezcennem spieniężaniem swoich płodów zamykał wszelką możność lepszego gospodarowania innym, którzyby się pokusili gospodarować z większą pracą i z większym nakładem. Tanie pozbywanie produktów przez gospodarza nienakładającego nie pozwalało nakładającym myśleć o zyskaniu za swoje płody ceny wyższej nakład większy nagrodzić mogącej. Tak gospodarz nienakładający zmuszał innych do takiego samego gospodarstwa, i do trzymania się na jednej linii.

Nie trzeba się też dziwić: że posiadacze więksi zaskoczeni w roku 1848. w takim stanie swoich gospodarstw

zniesieniem pańszczyzny, nie spostrzegli się zaraz: że od owej chwili, w której własnym inwentarzem i nakładem na robociznę produkować przyszło, w tem nieznanem jeszcze położeniu nowej zupełnie wypadło chwycić się zasady. Kapitał indemnizacyjny przybyły dopiero w kilka lat po zniesieniu pańszczyzny, poszedł na spłacenie współsukcesorów i dawnych długów, a w pozostałej może reszcie na spłacenie długów świeżych zaciąganych na inwentarze i opłacanie robotnika. Nadto oprócz podniesienia podatków niestałych już sam podatek gruntowy wzrósł najprzód tytułem podatku dochodowego o trzecią część, a potem o dwie trzecie części całej tak powiększonej ilości na prowizye i amortyzacyą otrzymanych papierów indemnizacyjnych oprócz później przybyłych dodatków.

Z dawnego istnienia pańszczyzny wynikało: że warstwa do niej obowiązana i niemal inwentarz szlacheckiej ziemi stanowiąca na przemysł lub handel krajowy ani produkcyą, ani konsumcyą ani odzieżą swoją nie wpływała. Okrywała się wyrobami rąk własnych i spożywała prawie wszystkie plony ze swych gospodarstw zbierane, lub żyła zapomogą dworską. Chroniła się też od przychowania lepszych koni lub wołów, aby nie musieć ciągło robić i za siebie, i za innych nie mających bydła dobrego, lub wcale żadnego. Handel i przemysł krajowy ograniczał się zatem dostarczaniem potrzeb dla szlachty w obec ogółu ludności nie licznej. Dodajmy do tego skutki wyżej wspomnionej zasady większego gospodarza: aby na gospodarstwa jak najmniej nakładu czynić, a sami przyznamy; że kraj nasz musiał być ubogim, i nie mógł mieć kapitałów do dalszego prowadzenia gospodarstwa wszystkim naraz koniecznie potrzebnych. Tak więc gospodarstwa większe coraz bardziej upadały przez brak kapitałów obrotowych, lub przez opłacanie od nich wysokiej lichwy.

Tymczasem byli poddani obeznawali się wprawdzie coraz więcej z możnością większego korzystania z wynajmowania się do robót; lecz odziedziczona niewiara w pożytek z pracy lub z oszczędności wiodła ich raczej do pijaństwa jak do zamożności. Taki ich stan trwa po znacznej części dotąd. Nie można zaprzeczyć: że zaczęli uprawiać lepiej swoje pola i podnieśli swoje gospodarstwa, wszakże nie tyle, ile gdzieindziej po zniesieniu poddaństwa. I ich wreszcie przycisnął podatek, a to stosunkowo jeszcze większy, bo i dawny urbaryalny.

Te podatki nie byłyby wielkie dla kraju zamożnego z kwitnącym przemysłem i handlem; ale ciężą bardzo nad krajem naszym ubogim. Dowodem tego jest teraźniejszy ogromny upadek gospodarstw większych równie jak mniejszych po doznanych czterech latach nieurodzaju. Cztery lata nieurodzaju jednym tylko dobrym zbiorem przezwane zachwiałyby bytem najzamożniejszych gospodarstw, cóż dopiero mówić o gospodarstwach naszego ubogiego kraju? Jakoż nie potrzeba się silić na malowanie spadłej na kraj nędzy w obec zwyczajnych już u nas rozpraw o zubożeniu ogólnem, o składkach, o głodowych pożyczkach, o głodowej śmierci.

Gospodarstwa małe podupadłszy łatwiej się podnoszą nie potrzebując funduszów na najem robotnika, i mając na zawołanie zarobek u gospodarzy większych. Ale gospodarstwa większe, pracujące robotnikiem najętym, wymagające znacznego obrotowego kapitału, który w ciągłych wysileniach całkiem wyczerpały, chylą się do nieodwrotnego upadku, a ich przedsiębiorcy nie mrą wprawdzie jeszcze głodem, ale wstydząc się prosić o zapomogę, oraz widząc niepodobieństwo dostania jej w ilości do wyratowania potrzebnej, wloką byt swój tylko z dnia na dzień i kroczą do zagłady.

Słyszymy często pocieszających: że przy szczęśliwszej zmianie okoliczności gospodarstwa w kraju znowu się podniosą. Podniosą się może; ale już nie dla tych, którzy z nich spadli. Okoliczności owe lepsze nie tworzą się same; lecz są owocem ludzkich zabiegów. Kto je stworzy: ten zechce z nich korzystać dla siebie, a rodziny z gospodarstw spadłe muszą się z nich uprzątnąć jak niezdałe już rumowisko nieszczęśliwe. Wiadomo też rolnikom: jak ciężko i przez wiele lat trzeba do ładu przywracać gospodarstwo choćby przez rok folgujące lub opuszczone, z jaką szkodą dla ziemi zagospodarowanej i dla kraju połączona jest każda zmiana gospodarcza na tej ziemi w skutek upadku poprzednika.

Przechodząc do rozbierania środków zaradczych — choćby nie dla ratowania gospodarstw już upadających, lecz dla reszty gospodarstw, i dla nowych (u nas nielicznych) przedsiębiorców ze świeżemi siłami i z dostatecznym zasobem, — nie możemy pominąć dwóch zdań teraz się ścierających: jak należy w Galicyi gospodarować.

Jedni utrzymują: że ze względu na brak kapitałów obrotowych, należy uprawiać zboża na naszych rolach bez forsownego sprawiania tylko w miarę ich naturalnej urodzajności. Znaczy to tyle: co przeplatać uprawę zboża pozostawianiem odłogów na pastwisko, i zrzec się uprawy roślin handlowych, pszenicy, kartofli, a nawet jęczmienia. Będzie więc taki gospodarz zbierał z pól swoich — nie corocznie — zboża podlejszego plony tylko średnie, a — w razie produkowania wysilającego owsa — nawet coraz słabsze. Oszczędzi na nakładzie, ale nie oszczędzi na *równie wysokich w każdym roku* podatkach, do których jego dochód nawet w latach zbioru nie będzie stósownym. Nie trzeba dowodzić: że takie gospodarstwo opóźni upadek; ale zawiedzie niechybnie do niego, i nadzwyczajnych za-

potrzebuje kiedyś nakładów, aby jego role z zupełnego wyjałowienia wydobyć. Rozumie się: że przy tych uwagach mam na myśli role ulepszenia zdolne.

Pozostaje tedy drugi sposób: to jest gospodarstwo forsowne, mianowicie: — dostatnie żywienie pomnożonego stosownie bydła, — produkowanie dla niego obfitej paszy — zyskanie przez to wielkiej ilości nawozów, — uprawianie roli najtroskliwsze — i produkowanie tym sposobem dobrej pszenicy i roślin handlowych. Takie tylko gospodarstwo utrzymać się może, bo da wielki przychód surowy, w którym się pewnie znajdzie przychód czysty. Przeciwnie gospodarstwo ze szczupłym przychodem surowym żadnego czystego wykazać nie może, skoro podatki, koszta własnego życia i inne w takiej samej ilości ponosić musi, jak przy największym przychodzie surowym.

Lecz takie gospodarstwo forsowne wymaga wielkich nakładów i zasobów dozwalających się doczekać nie rychłej chwili, w której te nakłady przyniosą owoce. A gdy nam już nie może chodzić o ratowanie gospodarstw dla wysilenia upadających; lecz przynajmniej o otworzenie widoku utrzymania się gospodarstw zamożnych: wypada zastanowić się nad jedynym środkiem w danych okolicznościach podać się na to mogącym, to jest: *nad otworzeniem* tym zamożnym gospodarstwom *odbytu płodów wyprodukowanych.*

*Odbyt produktów* jest to czarodziej podnoszący i utrzymujący gospodarstwa, równie jak brak odbytu zabije gospodarstwa najforsowniejsze i najlepiej prowadzone. Dziwić się trzeba: jak wbrew tej prawdzie utwierdzonej praktyką i teoryą mogły poważne głosy na posiedzeniach Towarzystwa gospodarskiego Krakowskiego ostatniego lata zalecać: starać się przedewszystkiem o wielką produkcyą, a możność słusznego jej pozbycia ślepemu pozostawić losowi. Nad producentem po za odbyt niezlituje się żaden

nabywca, owszem poczyta go szłusznie za szalonego, i skorzysta srogo z uciskającej go konieczności pozbycia.

Zacny autor wyżej powołanej rozprawy o przemyśle Galicyjskim widzi potrzebę jego dźwigania właśnie dla otworzenia rolnikom odbytu na ich produkta. Radzi dla tego gorąco ratować krajowy przemysł już istniejący, i tworzyć nowy. Trzebaż słuszność tej rady potwierdzać, trzebaż dopiero przypominać: że przemysłowiec w pośród nas mieszkający spożywa i przerabia nasze rolnicze płody, i oszczędza nam kosztów wywozu tych płodów w dalekie strony przemysł kwitnący mające, a znowu przywozu ztamtąd owych naszych płodów już przerobionych, i innych nam potrzebnych wyrobów? Trzebaż wskazywać: że przemysłowiec w pośród rolników przebywający właśnie ich od troski o odbyt ich płodów uwalnia? Obeznani już z kosztami najtańszego między innemi przewozu koleją, wiemy: że te koszta przewozu tam i nazad pochłaniają przy płodach cenniejszych połowę ich wartości, a przy lichszych całą ich wartość. Otoż przemysł w pośród nas *stworzy* dla rolników *nowy przychód* z możności pozbywania produktów lichszej wartości, które dla nich przez niepodobieństwo ponoszenia kosztów wywozu całą ich wartość pożerających marnie przepadają, a *podwoi* ich *przychód z pozbycia płodów cenniejszych.*

Radzi zaś rzeczony Autor dla rozwinięcia w pośród nas przemysłu krajowego głównie zakładać szkoły przemysłowe. Bez wątpienia jest to środek niezawodny już dla tego nawet: że podniesie szacunek dla wykształconych ludzi przemysłowej pracy, teraz nizko cenionych, i wytępiając ten między nami dotąd panujący zgubny przesąd popchnie do rzeczywistej i pożytecznej pracy na tem polu naszą teraz encyklopedycznie kształconą inteligencyą.

Ale szkoły takie dadzą wprawdzie potrzebnych przemysłowców; wszakże już nie tyle nam, ile raczej naszym

następcom, a tymczasem i dzisiejszym już rolnikom upadek w oczy zagląda, i dla nich trzeba ratunku i to rychlejszego. Wreszcie sam autor przyznaje: że Galicya ma już dziś przemysłowców zdolnych, którzy się rozpraszają po cudzych stronach szukać zajęcia i chleba. Widocznie więc przemysł u nas jeszcze się osiedlić nie może. A dla czego? Bośmy nie rozwinęli jeszcze odpowiednio naszego rolnictwa, bo nie mamy sił, a po części i zdolności dostarczać rolniczych płodów w takiej dobroci, w jakiej ich dostarczają gdzie indziej, i w jakiej ich przemysłowiec potrzebuje do wytworzenia towaru mogącego wszędzie znaleść odbyt. Gdy nasze rolnictwo dojdzie do tego stopnia: to zbiegną się z zagranicy nasi rozprószeni przemysłowcy, przybiegną obok nich przemysłowcy cudzoziemcy nie czekając na zaproszenie nowego Króla Kazimierza, i choćby tylko dla oszczędzenia sobie także kosztów transportu będą na miejscu przerabiać nasze doskonałe produkta rolnicze, nasze krajowe płody górnicze i inne, będą dla nas wyrabiać narzędzia potrzebne do rozwiniętego rolnictwa i do domowej wygody, i tkaniny potrzebne do naszego okrycia. Ale dziś po cóż mają przybyć do żebraków, nie mogących im dostarczyć potrzebnych do przerobienia płodów, niemających czem zapłacić za ich wyroby, a nawet często nie mających jeszcze pojęcia, jakich im trzeba narzędzi rolniczych dla możności konkurowania z płodami cudzych okolic już zamożnych?

A dla czegoż jesteśmy rolniczemi żebrakami? Bo, jak rzekłem, mnóstwo gospodarstw upada, bo gospodarstwa jeszcze żywotne, skoro leżą dalej od dróg murowanych i kolei, wysilają się na zabójczą walkę z brakiem odbytu, bo wreszcie lękają się tegoż braku nowi ochotnicy, mogący rozporządzać dostatecznym kapitałem obrotowym.

A jako środek zapewniający rolnictwu i przemysłowi odbyt narzucają się myślom same — *komunikacye*, —

*koleje.* Komunikacye, drogi przewóz ułatwiające i koleje są znowu czarodziejem tworzącym odbyt dla rolnika i przemysłowca. Naturalnie rolnictwo równie jak przemysł, skoro forsownie tworzą, tworzą więcej, jak ich twórcy sami potrzebują, i muszą się oglądać za możnością pozbycia zbytku swoich wytworów w okolice, które znowu tych im zbywających wytworów potrzebują, a są w możności wynagrodzić za nie innemi wartościami u siebie znowu nad własną potrzebę wytwarzanemi. W tych kilku uwagach mieści się dowód użyteczności i niezbędnej potrzeby przemysłu i handlu dla towarzyskiego pożycia ludzi. Gdzie ilość płodów rolnictwa i przemysłu mierna, wystarczą dobre drogi; gdzie większa, konieczne koleje. Od konieczności forsownego tworzenia płodów rolniczych i przemysłowych, a zatem od budowania dróg i kolei dla pozbycia tych forsownie tworzonych płodów obronić się nie możemy, skoro już są gdzie indziej. Bo tam tworzą je już forsownie a przy łatwiejszej i tańszej możności pozbycia za pomocą istniejących już dobrych dróg i kolei, dobrych i tanich narzędzi, tworzą i zbywają je taniej, i zaleją niemi nas nie mogących swoich płodów ani tanio stworzyć ani tanio pozbyć. Rząd obkłada tamtych i nas równym podatkiem, który dla tamtych przy zamożności przez ułatwione naszem niedołęztwem pozbywanie płodów ciągle wzrastającej jest znośnym, a tym czasem nasze zacofane rolnictwo i przemysł zupełnie zabić może. Rząd nie zechce, a może i nie zdoła mieć względu na nasz stan tamtym nie dorównywający, i gdy — nie mogąc znośnych tamtym ciężarów publicznych dźwigać — upadniemy: przybędą tamci z zasobem, i zakupią nasze ziemie i gospodarstwa na przymusową przedaż skazane — pomimo deklamacyi; że się trzeba ziemi trzymać, i nie sprzedawać jej obcym.

*Kto więc kocha kraj, niechaj pracuje,* — *niechaj* dla ratowania wartości pracy krajowej — *pomaga wszystkiemi*

*siłami budować drogi, budować koleje.* Świecą nam Węgrzy przykładem wytrwałego i praktycznego pracowania koło swojego bytu. A pierwszym czynem ich niezawisłego ustawodawstwa było uchwalenie pożyczki na budowę kolei, chociaż ich już dotąd znaczną sieć mieli. U nas przeciwnie snuje się dotąd przez całą długość kraju jedna tylko smuga kolei, do której z boków, szczególnie na wschodzie kraju żadnej prawie nie ma drogi prostopadły przystęp ułatwiającej.

Za czasów poprzedniego urzędowania naszego teraźniejszego Namiestnika powstało w kraju wiele dróg doskonałych, których zbudowanie nawet sarkający wtedy konkurenci teraz błogosławią. Wytknięto też mnóstwo innych, zwieziono na nie kamień i inny materyał. Lecz z ustąpieniem Namiestnika wszystko stanęło, rozpoczęte przepadło, i znikł nawet bez śladu zgromadzony kamień i materyał. Kolej zaś żelazną, jaką dotąd mamy, zawdzięczamy przedsiębierczości i wytrwałości Księcia Leona Sapiehy, który niezrażony stawianemi wówczas przeszkodami i zawistną konkurencyą przeprowadził zbudowanie tych kolei z niezwykłym pośpiechem.

Kolej jako komunikacya od błot i śniegów niezawisła i zawsze otwarta, nadto w porównaniu z drogami tańsza i pozwalająca ogromne masy ciężarów mniejszej nawet wartości w pewnym i krótkim czasie najdalej przewieść jest źródłem zbogacenia się kraju, choćby najdrożej była budowną, i nagrodzi zawsze koszta budowy podniesieniem ruchu i bogactwa krajowego. Bez niej wiele płodów mniejszej wartości marnie przepada, które przy niej dla taniości transportu idą w handel, i przymnażają zamożności twórcom. Ci znowu zamożnością swoją dają możność zarobku najbliższym pracowitym sąsiadom. Ci dalej, widząc skuteczność pracy, wzmagają się sami, przytwarzają więcej rolniczych

lub przemysłowych płodów do transportowania koleją, i powodują ostatecznie dalsze posuwania się kolei w ich strony, aby ten proces ciągle dalej powtarzać i szerzyć. Kolej widocznie jest podobna do rzeki, która wodami swemi brzegi użyźnia, ale też jest podobna do rzeki wezbranej, pocieszającej nadzieją dopłynięcia do portu zamożności dla tych, którzy mają co spławić; — strasznej zaś groźbą zalania dla niemogących z nią płynąć przez niedołęztwo choćby niezawinione. W tym zaś różni się od rzeki: że dla producentów jest tem straszniejszą: im dalej od niej pracują. Bo tacy pracując nawet, i mając płody do pozbycia nie mogą ich dowolnie i tak tanim kosztem transportu pozbyć, jak współzawodnicy bliżsi kolei. Właśnie zaś dla tego: że jest już gdzieindziej, i ułatwia sąsiednim pracownikom odbyt ich wyrobów, pożądaną jest i konieczną: aby się coraz dalej rozciągała, i błogością skutków swoich coraz więcej producentów wzmagała, pokrzepiała, od upadku ochraniała.

Autor rozprawy o przemyśle w Galicyi zaleca chronić od upadku i rozwijać przemysł, który już jest, i kraj swemi owocami zasila, mianowicie przemysł *lanny*, *naftowy*, a wreszcie górniczy. Nie mogą pozostać za słusznemi jego uwagami w tyle, i nie polecić jak najgoręcej dźwignięcia tych przemysłowych gałęzi *zbudowaniem kolei* w miejscu, *gdzie kwitnie najbardziej przemysł lanny i naftowy*, to jest *kolei łączącej Gródek*, *zatem kolej Karola Ludwika*, *przez Czerlany*, *Lubień*, *Komarno z Drohobyczą*, lub może i z położonym o milę dalej *Borysławiem*.

Wedle wykazów, których mi kupcy i urzędy miejskie Drohobyczy i Komarna właśnie dostarczyli, *wywozi Drohobycz* z Borysławiem rocznie w najgłówniejszych towarach.

| | Cetnarów |
|---|---|
| soli z Drohobyczy i Stebnika najmniej . | 200.000 |
| nafty i petroleum . . . . . | 180.000 |

| | Cetnarów |
|---|---|
| zimnego smarowidła, i takiej mazi . . | 160.000 |
| zimnego wosku i smoły . . . . | 60.000 |
| parafiny, destylatów, wosku wyczyszczonego, (tak zwanej łuski) i świec . . . . | 50.000 |
| zboża, koniczyny, siemienia i przędziwa lannego, skór surowych i wyprawnych, cebuli i innych artykułów żywności najmniej. . . . | 150.000 |
| drewnianego materyału, węgli, potażu i t. d. najmniej. . . . . | 10.000 |
| wyrobów dla wojska z rządowych warstatów Drohobyckich . . . . . | 10.000 |
| razem najmniej . . . . . | 830.000 |

Sprowadza zaś rocznie:

| | |
|---|---|
| witryolu, kwasu siarczanego, sody, spodyum (do czyszczenia owych płodów górniczych) . . | 10.000 |
| różnego żelaziwa i miedzi . . . . | 4.000 |
| manufaktów, korzeni, śledzi i t. d. . . | 5.000 |
| mąki parowej . . . . . | 18.000 |
| wódki, wina, piwa, rumu, likworów . . | 12.000 |
| razem najmniej . . . . . | 49.000 |

*Komarno* zaś, główna siedziba handlu przędzą i płótnami, *wywozi* rocznie:

| | Cetnarów |
|---|---|
| płótna, drelichów, i cieńszych gatunków . | 12.000 |
| przędzy lannej, konopnej i kłaków . . . | 10.000 |
| siemienia lannego, i konopnego; koniczyny, rzepaku, zboża wszelkich gatunków . . . | 250.000 |
| wódki . . . . . | 2.000 |
| skór surowych i wyprawnych . . . | 5.000 |
| bydła opasowego . . . . . | 4.000 |
| świń .. . . . . | 30.000 |
| budulcu i drzewa opałowego . . . | 12.000 |
| razem . . . . . | 325.000 |

oprócz znajdujących się w tym wykazie 10.000 Cetnarów siana, które rzadko przewożą koleją, i 5.000 Cetnarów prostych butów, które chyba częściowo pójdą na kolej, dowodzą wszakże ogromnego przemysłu garbarskiego, mającego dopiero kiedyś lepszym wyrobem kolej zatrudnić.

Sprowadza zaś Komarno rocznie

| | Cetnarów |
|---|---|
| towarów żelaznych . . . . . | 6.000 |
| wina, rumu, trunków słodzonych i t. d. . | 6.000 |
| manufaktów, korzeni i t. d. . . . | 3.000 |
| mąki parowej . . . . . | 6.000 |
| razem najmniej . . . . . | 21.000 |

Do tej ogólnej najskromniej wziętej sumy 1,225.000 cetnarów rocznego teraźniejszego ruchu pomimo braku drogi i kolei przybędą płody i wyroby leżących przy kolei w żyznej okolicy gospodarstw, tudzież od Rudek, Szczerca, Mikołajowa, Stryja i t. d. w niezawierającej się tu ilości najmniej ćwierci miliona cetnarów. Przybędzie dalej ze sosnowych lasów koło Gródka, jakich koło Drohobyczy, i na całej tej linii nie ma, *materyał sosnowy* potrzebny w Borysławiu do cębrzenia istniejących już około 6.000 i przyszłych jeszcze studzień naftowych, do budowania szybów, wreszcie do budowania przybywających ciągle fabryk i budynków, w tarcicach, belkach i t. d. w ilości rocznej najskromniejszej ćwierci miliona cetnarów, — przybędą, nieznajdujące się nigdzie w równinie Dniestrowej między Borysławiem i Komarnem, kamień, gips, wapno, i inny budowlany materyał, którego ogromnej niezawodnie ilości tu nawet nie obejmuję, przybędą wreszcie, lubo na milowej tylko przestrzeni, krocie cetnarów papieru *w fabryce Czerlańskiej* wyrabianego, tudzież szmat i innych tam potrzebnych towarów.

Roczny przewóz dwóch, a może i trzech milionów cetnarów zniewoli do jazdy kolejowej tysiące podróżnych. A nie można też pominąć masy podróżujących do *Lubienia*, który dla swych kąpiel i dla blizkości Lwowa musi bydź najgłówniejszą ze skąpych spacerowych stacyi przy kolei dla Lwowian, — a którego kąpiele teraźniejszy właściciel (niezrywający się naturalnie do kosztownych ulepszeń bez widoków odbicia) do przyjemności i wygody bodaj w drodze akcyjnego Towarzystwa niezawodnie przywiedzie. Lwów nie jest Wiedniem, i niedostarczy do Lubienia po kilkanaście tysięcy spacerujących, jak ich Wiedeń każdego prawie dnia w lecie na wszystkie stacye aż po za Baden dostarcza. Ale Lwów rośnie w ruchu i zamożności i nie może się obejść bez licznych przejazdek do Lubienia. O milę zaś od Drohobyczy, a jeszcze bliżej od Borysławia leży *Truskawiec*.

Grunt, po którymby ta dziewięcio, — a najwięcej dziesięciomilowa kolej poszła, jest równiną na całej przestrzeni żadnym nie najeżoną pagórkiem. Począwszy od Borysławia aż na milę od Dniestru, albo aż od samego Dniestru szłaby ta kolej po lewym brzegu rzeki Tyśmienicy, który stanowi grunt tęgi i nieco podniesiony wiekowym namułem piasku i gliny. Wody Dniestru i rzek w tej okolicy przypływających płyną bardzo małym spadem, i tak wolno: że w ich korytach nawet żwiru nie ma. Grobla więc kolejowa koło Dniestru bezpieczniejsza jeszcze jest od przerywania przez wody wylewające, jak zbudowana znacznie niżej grobla murowanego gościńca ze Stryja do Mikołajowa, której wody Dniestrowe nawet wzmożone rzekami niżej wpadającemi nigdy jeszcze nie przerwały.

Ma nadto zalecona tu kolej zaletę *naturalnego położenia*, które jej przyszłość stale zapewnia, — bo się ciągnie z pod gór w kierunku prostopadłym ku dolinom,

równolegle z górskiemi rzekami, omijając wynikającą z odmiennego kierunku konieczność kosztownego krzyżowania się z temi bystremi wodami. Ktokolwiek zastanawiał się nad kierunkiem kolei Karola Ludwika, przyzna: że ten kierunek wypłynął raczej z konieczności stosowania się do granicy politycznej i celnej, nie zaś z wymagań handlowych. Handel wolny kiedyś od przeszkód celnych skieruje płody i wyroby galicyjskiego podgórza prosto ku dolinom i morzu, dokąd już dziś pomimo teraźniejszych trudności głównie dąży. Kiedy zaś kolej Karola Ludwika istnieje już w danym kierunku: zaleca się dla wszystkich zwłaszcza mniejszych kolei w podgórzu karpackiem, gdziekolwiek je ruch dostateczny wywołać może, naturalny kierunek prostopadły do kolei Karola Ludwika, równie jak do kolei Czerniowieckiej, jako do głównych kraj przecinających prądów ruchu i odbytu.

Może też zalecone tu przedsiębiorstwo kolejowe *obejść się* stale, lub choćby tylko czasowo *bez nakładu na wagony i lokomotywy*, — których może użyczać kolej Karola Ludwika bez uszczerbku w ruchu własnym — albo sposobem dzierzawy, albo przystępując do spółki.

Doświadczenie: że kolej ruchu przyczynia, nie chybi i na tej linii, która jedna na całą Galicyą ma nadto tę korzyść: że będzie przewozić *płody ziemne wyzyskiwane stale, i niezawiśle od klęski nieurodzaju.*

To są korzyści dla kolei, która nawzajem będzie korzyścią, ratunkiem dla przemysłu lannego, a głównie naftowego tych okolic, dla przemysłu który wedle wykazów wyżej zamieszczonych tworzy milionowe bogactwo. Milionowa produkcya zachęca i zniewala do milionowych nakładów na zbudowanie i utrzymywanie rozsianych naokoło Drohobyczy destylacyi, rafineryi i innych fabryk, na kopa-

nie i cębrzenie ciągle przybywających studzien i szybów, na wydobywanie z nich produktu surowego, i na opłacanie pracujących tam kilkunastu tysięcy robotników. Dla opędzenia tak ogromnych nakładów potrzebują producenci gwałtownie stałego odbytu i nie drogiego transportu. Tego zaś nie mają. Wielcy brykarze nie chcą się podjąć transportu po dotychczasowych bezdrożach i błotach, a zbudowanie porządniej, do przewozu takiej masy ciężaru zdolnej żwirowanej drogi przez równinę Dniestrową na kilka mil kamienia ani żwiru nie mającą, tyleby, a może i więcej kosztowało, co położenie szyn kolejowych na drewnianych progach, słowem co zbudowanie kolei, — jak to już i w Węgrzech uznano. Załatwiają więc cały ów transport proste wiejskie podwody. Towary im do przewozu powierzone naturalnie w terminie na miejsce odstawy nie zdążają, przez częste przypadkowe wywroty rozlaniu i zniszczeniu, a nawet przez rozmyślne przeniewierzanie uszczerbkowi i dyskredytującemu fałszowaniu ulegają. A pomimo to wszystko transport temi podwodami jest nadzwyczajnie drogi, gdyż podczas tej zimy wedle kilkokrotnie ogłaszanych sprawozdań handlowych transport cetnara nafty do Przemyśla (około 11 mil najkrótszej drogi) po 110 centów kosztował. Nie ma więc przesady w ogłoszonem niedawno handlowym sprawozdaniu: że transport nafty do Wiednia z Drohobyczy, tyle kosztuje co z Ameryki. A znowu z Drohobyczy do Przemyśla kosztuje prawie tyle, ile z Przemyśla do Wiednia. Bo do opłaconych owych przesadnych cen transportu przybywa spóźnienie w odstawie, uszkodzenie i fałszowanie towaru, a często przy wielkich błotach lub śniegowych zamieciach zupełne *kilkotygodniowe* przerwanie transportów, — jak to właśnie tej zimy parę kroć się powtarzało, narażając najsilniejszych przedsiębiorców na bankructwo pomimo masy gotowego towaru. — A *ku Lwowu* ten transport o wiele jeszcze jest *trudniejszym i niepewniejszym.*

To też z tego powodu panował i panuje wielki krzyk w Drohobyczy i Wiedniu, i wedle najświeższych doniesień widział się spowodowanym nasz Minister Rolnictwa zająć się ratowaniem tego przemysłu przez zamiar zniżenia dla niego cen transportu kolejowego. A właśnie bez porównania silniej wzmogłaby i poratowała ten przemysł kolej żelazna z Borysławia do Gródka, — otwierając mu odbyt nie tylko na zachód, lecz też *na wschód i północ* po kraju naszym, gdzie odbyt nafty jest ogromny i rozpowszechnił się już po chatach włościańskich.

Dziwnem się może wyda: dla czego pragnąc podać środki dźwigania rolnictwa i przemysłu całego kraju, rozpisałem się tyle o kolei w tej jednej okolicy. Wszakże odwołując się do zalecanej wyżej zasady: aby nic nie tworzyć bez pewności odbytu, — nie mogłem zalecać budowania kolei w innnych okolicach oprócz tej, którą znam, i na której ruch ogromny ciągle się patrzę. — Ta kolej wedle danych wywodów z pewnością przyniesie korzyść przemysłowi, rolnictwu, *i sobie.* O innych okolicach niechaj też podają wskazówki inni, którzy je znają. Skoro zresztą jest doświadczoną prawdą: że każda kolej raz zbudowana szerzy dobrobyt i przedłuża się za nim w miejsca sąsiednie: tedy zalecając kolej z Drohobyczy tem samem przemawiam i za sąsiedniemi stronami.

Kiedy Brody z ruchem tak szczupłym, a na przyszłość z powodu zamierzonego kierunku ku Podwołoczyskom jeszcze bardziej zeszczupleć muszącym kolej dla siebie wyhałasowały: nie godzi się milczeć o wskazanej tu okolicy niezawodny wszechstronny pożytek nastręczającej. Nie wolno dać zasychać źródłom kraj obficie zasilającym, i martwieć skarbom o wydobycie i rozpowszechnienie głośno wołającym. A przemysł naftowy koło Drohobyczy jest dopiero w rozwoju, bo niezawodnie podejmą go się wnet siły zamożniejsze,

i zmienią teraźniejsze wyzyskiwanie plądrujące, zwłaszcza że rząd zlituje się przecie nad tak ważnym i ludnym punktem pomnażając szczególnie niedostateczne siły władz sądowych dla uchylenia panującego tam dotąd bezprawia.

Odzywają się zewsząd głosy: aby każdy, czem może, przyczyniał się do dobra krajowego. Dla tego podaję te uwagi: aby potęgi finansowe i ludzie czynu nad niemi się zastanowiły. Pewnym jestem: że urzeczywistniając zalecone tu dzieło zasłużą się krajowi i zrobią dobry interes.

*Drohobycz w Marcu 1868.*

**Maryan Dylewski.**

Nakładem Maryana Dylewskiego.
Z drukarni narodowej W. Manieckiego we Lwowie. 1868.

Wod. 22 grudn. 868

L 1248

Pp. z. u. względem dopełnienia następującej interwaty z 6. 6. 7.

"Poleca się Ministerstwu, by się postarało o rychły nadzór wag i miar na Drogach Kolei żelaznej."

Handlu

NB. Dwa razy: 1. do min. rolnictwa; 2. do min. handlu!

O przewozach

w szczególności

istniejącemi w obrębie Galicyi i W. ks. Krakowskiego kolejami żelaznemi,

Expediatur!

30/12 868 r. J. Zaleski

F przez nich

XCIII 13 694

Koleje żel.

Miary - wagi.

Uchwała zapadła na wniosek p. Mamorskiego.

Wysokie c. k. Ministerstwo Rolnictwa!

Producenci i kupcy zamieszkali w obrębie c. k. Towarzystwa gospodarskiego galicyjskiego, ~~wyrabiający~~ płody tutejszego krajowego gospodarstwa wiejskiego, tudzież wyroby pokrewnego z niemi przemysłu, ~~tudzież~~ zboże, mąkę itp. ~~Koleją żelazną galicyjską Karola Ludwika, bądź też koleją żelazną Dwornikowo Czerniowiecką~~ celem ~~ich~~ korzystniejszego rozbycia owych płodów i wyrobów na innych targowiskach, zrobili przykre ~~i dotkliwe~~ dla siebie spostrzeżenie: iż ~~tak~~ bądź przy oddawaniu w stacyach expedycyi, bądź też towaru ~~jak i~~ przy odbieraniu takowego przez ich komisyonerów w stacyach składu, administracye wyżej wymienionych ~~dwu~~ kolei żelaznych, ~~nierzetelnych~~ obliczające ~~wagę~~ ciężar powierzonego sobie frachtu, częstokroć nierzetelnych wag używają.

Nie potrzeba wnadź rozs.

f.

wodrić się nad tem: jak dalece używanie niewzorcowych wag przez administracye Kolei żelaznych, tak dla rolnictwa, jak i dla handlu jest szkodliwem; ~~i tem bardziej~~ gwałtownie że pomienione administracye, zmonopolizowawszy już i tak jak wiadomo zupełnie przewóz towarów ~~są~~ pod wzgłędem wszechwładnem ~~co do~~ warunków wszelkich ~~swej~~ spedycyi, ~~przeciw orze~~ atotak dalece: iż przeciw ich orzeczeniom żadnego odwołania do jakiejkolwiek władzy nie ma.

Gdy jednakowóż nadzór wag i miar, ze stanowiska publicznego prawa, należy wogóle do wysokiego c. k. Rządu; przeto i nadzór ~~wa~~ czyli kontrola wag używanych od administracyi Kolei żelaznych w poszczególnych dworcach tychże Kolei, jest rzeczą dotyczącą organów c. k. Rządu.

~~Sądzą~~ Wnosząc z zażaleń, podniesionych w tym przedmiocie ~~w~~ tonie c. k. Pomanytwa gospodarskiego galicyjskiego zdaje się być niewątpliwem: iż nad~~zór~~ czyli kontrola w mowie będących ~~w~~ wag i miar w pojedynczych dworcach

Ostatecznie faktycznie

~~w tym względzie~~ np. co do wysokości opłat

Tyle innych miar,

Inwszakże rzecz

Δ pociągnąć.
Z Komitetu Lwów dnia 29 grudnia 1868 r.

Od w tym Kraju

F wydanie

F i W. Ks. Krakowskiem

pp. x. d. 31/12 868

F surowej

Kolei żelaznych w Galicyi i W. Ks. Krakowskiem dotąd nie był należycie sprawowany.

Dla tego Zgromadzenie ogólne c. k. Towarzystwa gospodarskiego galicyjskiego poleciło podpisanemu Komitetowi, aby wnosił prośbę do Wysokiego c. k. Rządu o zaniechanie ściślejszego nadzoru, czyli kontroli wagi i ~~pomiarów~~, na pocztach, gólnych dworcach kolei żelaznych ~~w Galicyi~~ używanych.

W wykonaniu owego zlecenia Zgromadzenia ogólnego, podpisany Komitet ma zaszczyt upraszać zebranie najuprzejmiej Wysokie Ministerstwo, aby wpływem swoim wyjednać raczyło polecenia do wszystkich władz administracyjnych czyli politycznych w Galicyi istniejących, ażeby takowe od czasu do czasu na pocztach gólnych dworcach kolei żelaznych w ich uniwersalnych ~~dyrektoryach~~ obrębie ~~spełnio~~ położonych, wagi i inne miary od administracyi tychże kolei żelaznych używane, ściśle zewidywały; a w razie zaś wyjaśnienia jakowejś nieścisłości w ~~wagach~~ tylko wagach lub miarach już wspomnione administracye kolei żelaznych odpowiedzialności

1248
888

Bod 18 Lutego 1869
L. 266

XLVIII
6

Kolej żelazna

Tp. z. w. względem dopełnienia u. chwał 37 O. Z. w przedmiocie transportu na kolejach żelaznych na wniosek Oddziałów:
Przemyskiego i
Rohatyńskiego, zapadłych.

Wyjaśnienie:

a) Odz. Przemyski wniósł:
"aby Komitet porozumiał się z Dyrekcyami kolei żelaznych o dostarczaniu wygodniejszych wozów do transportu wołów."

b.) Odz. Rohatyński wniósł:
"aby koleje były obowiązane, oddane do transportu zwierzęta w pewnym terminie odstawiać."

Uchwała.

37. O. Z. na posiedz. IX z. 15 Lutego 1869 przekazała powyższe wnioski Komitetowi z poleceniem, aby zasięgnąwszy w razie potrzeby bliższych wyjaśnień od adwokatów Oddziałów, stosowne kroki podjął, celem zadośćuczynienia życzeniom Oddziałów w tych wnioskach sformułowanych.

L. 15/2 1869

I Exp.
Do Szan. Oddziału gospod. w Przemyślu.

Wniosek Szan. Oddziału: "aby Komitet porozumiał się z Dyrekcyami kolei żelaznych o dostarczaniu wygodniejszych wozów do transportu wołów" — został uchwałą 37. Ogólnego Zgromadzenia przekazany Komitetowi z tem poleceniem, iżby

Zarządzenia w razie potrzeby bliższych wyjaśnień od Szan. Oddziału, stosowne kroki przedsięwziąć, celem zadośćuczynienia powyższemu życzeniu.

Tym celem zdaje się Komitet T. g. g. do Szan. Oddziału z wyrażeniem prośby o bliższe wyjaśnienie a waszej obwieszczenie: ~~o następujących~~ następujących punktów:

a.) Jaki niedogodności, ~~[illegible]~~ czy to w konstrukcyi czy w urządzeniu wewnętrznym wozów do transportu rozwoźnych przemawiających, zachodzą obecnie?

b.) Jakie zmiany tak w jednym jak w drugim kierunku byłyby pożądane?

Z Komitetu A
Lwów d. Marca 1869.

II Exp.
do Szan. Oddziału gosp.
w Rohatynie.

Wniosek Szan. Oddziału, „aby kolej była obowiązana oddawać do transportu zboże w pewnym terminie odstawiać" — notat. zbywa

ale (przecież jak wyżej od zrobu) do zrobu

a.) Jak długi notoki w dostawie zboża zachodzą obecnie?

b.) Jaki termin przekłaczający najdłuższy w razach normalnych najdalej byłby zalecało? bo w razach wyjątkowych — jakoto w razach

~~697~~
26

wojen, ~~A~~ wreszcie wojsko Ks. p. trudno sądzić nawet, aby się bodaj do jakiegoś stat. go terminu zabowiązać mogły.

Z Komitetu Ks.
Lwów 3 Marca 1869

J. Gaj

exp.

4/3

przepisał i expedyował d. 4/3 1869
Kochany

264
864

Zażądać od obu dotyczących Oddziałów, motywowania wyrażonéj prośby i sformułowania postawionego wniosku.

22/2

I. 704/869.

11795.
1960.

XLVII
6 698
27

Kolejowe zał.
(Mierzenie wag.)

Mit der Eingabe vom 29. Dezember 1868, Z. 1248, hat der löbliche Ausschuß anher mitgetheilt, daß den gemachten Wahrnehmungen zufolge auf den Eisenbahnstationen in Galizien seitens der Eisenbahnverwaltungen zum Nachtheile der Geschäftswelt ungenaue Schwaagen in Gebrauch genommen werden, und dieselben Interventionen beantragt, damit die betreffenden Maaße und Gewichte von der competenten Behörde einer Controlle unterzogen werden. Aus den durch die k. k. Statthalterei in Lemberg hierüber gepflogenen Erhebungen geht hervor, daß bei den im März und April d. J. an sämtlichen Bahnstationen Galiziens stattgefundenen Revisionen der Schwaagen und Gewichte sich irgends ein Anstand ergeben hat, indem dieselben zu Ende 1868 und mit Beginn des J. 1869 rezimentirt worden waren. Es dürften daher die in dieser Beziehung zu Tage tretenden Beschwerden lediglich aus dem Uebersehen des Umstandes entstehen, daß die Eisenbahn-Verwaltungen sich des vom Eichamte stammenden Zollgewichtes bedienen.

Wien am 15. Juni 1869.

für den Minister

An den löblichen Ausschuß
des galizischen landwirthschaftlichen Vereines in

Lemberg.

Powrócono dnia 21 Czerwca 1869

L. 704.

Do Kancellaryi

Odpis udzielić Kolinkowi

Do umieszczenia, i zaadnotować rzecz, do sprawozdania dla Ogólnego Zgromadzenia.

Pr. L. 1248/868

Odpisać

Na odpisie exhibitu L. 704/69

Do Ks. Ordynata gospod. w Sobolu

Odpowiedź Ministerstwa handlu na pismo Komitetu z dnia 29 grudnia 868, L. 1245/868 udziela się Szanownej Radzie Oddziału Dawiadomienie z prośbą o udzielenie tejże Komitetu w Stanisł. Połanowskiemu.

Z Komitetu C. k. Tow. gosp. gal.

Lwów dnia 17 lipca 1869

Odpisać

Uwzględniono ~~[illegible]~~ miary i wagi na Słownikach Kolei żelaznej i drogowych.

Łazki Król 14/3 872.

L: 370/872 r.

poste Gliniany.

Kolejowe zd.
(Zniż. taryfy)

Do Szanownego Komitetu
'Towarzystwa gal. gospodarskiego'

Podług tu załączonego poświadczenia Pana Elsner Gronow kupiłem Byka, Jałówkę i 2 Cielat Szorthornów na chów i takowe ze końcem Kwietnia sprowadzam. — Wiem, że istnieje Taryffa taniera na austryjackich kolejach dla bydła sprowadzonego na chów z zagranicy — skoro sprowadzający się wykaże, że tam jest chodowla a nie handlarem bydła.

Udaję się przeto z prośbą do Szanownego

Komitetu by raczył, albo sam mnie beneficium taniej taryffy za pośrednictwem Ks. Ministerstwa Rolnictwa na kolej Ferdynanda i Karola Ludwika do stacyi w Ładyżynie wyjednać; albo drogę – jaka jest wypadnie mi wskazać; i w tym wypadku pouwiadomić, że nie jestem handlarzem tylko Gospodarzem mi Farbarzi odjechali. Dodaję że 8 sztuk świń Yorkshir także w transporcie nadejdzie, i że mój Sąsiad z transportem z Hollandyi od W. Er. Niesiołowskiego (tu w kraju) się spotkać zamierza.

Łapki 14/3 872

Hilary Freter

Im Namen der Wirthschaftlichen Gesellschaft in Lemberg, welche Zweigvereine, und im Auslande zur Zeit bestehen, wendet sich das gefertigte Comité der k. k. galiz. Landwirthschaftl. Gesellschaft mit nachfolgenden Anfragen und ergebenen Ansuchen zu stellen.

Eine hohe General-Direction wird es für diese eingeladene Wirthschaften, welche bereits existirenden Vereine, sich mit einem vom Comité aufgestellten Zweckmässigen auszusprechen, und sie als zur Zeit vorwaltenden Verein, eine Zweckmässigung auf ihre aufgestellten Statuten genehmigen zu wollen, und zwar bis zum 15. April l. J. zu gewärtigen.

~~Es die Landgüter schon in die so starrende begriffen sollen~~

Ferner gewärtigen, möchte hochlöbliche Direction entgegenkommend zu sein wie und mit allen Achtung

Das Comité der

Lemberg, d. 9 April 1872

III Sep

(Circulare)

Das Comité der k. k. galiz. Landwirthschaftl. Gesellschaft beehrt sich hiemit, wie der Vorstand der Gesellschaftsfiliale, das Ritter Hilarius von Tretter, Gutsbesitzer von Lanchi Wrolewskie in Galizien, einen Sitz, einen Zweigverein, zwei Rechnungsführer, der Shorthorn Rasse, sowie ein ist Stich junge Yorkshire Schweine von Gutsverwalter Kalinowitz der Herr Elmer von Gremes zur eigenen Zweck begriff.

Lemberg, d. 9 April 1872

Präsident

Secretär

Ex Sum

Urkundlich Dieses Schreiben unter Unterschrift und Beidruck des Gesellschaftssiegels

Lemberg, am 10ten April 1872

Stanisław Ziemiański

700

I Expedyt

Do Wn. Hilarego Tretera
Czł. Kom. Gos. Galicyjskiej.
Poczta Gliniany w Laszkach

Na odezwę z d. 13 Marca r. b. ~~L. 370~~ Komitet ma zaszczyt odpowiedzieć, że Zarząd Kolei Karola Ludwika niema dotąd żadnych przepisów dotyczących obniżania taryfy od bydła sprowadzanego na chów ztamtąd z zagranicy i że takowe istnieją tylko co do koni z kraju wyprowadzanych — Wszakże stosownie do udzielonych wskazówek Komitet wysyła jednocześnie ~~odezwę~~ przedstawienie ~~Dwieczyt Karola Ludwika i Ferdynanda~~ do ~~Głównej~~ Dyrekcyi Kolei ~~Karola~~ w Wiedniu z tem zażądaniem, aby termin obowiązujący liczył się już od 1 Kwietnia r. b. — W nadziei przeto pożądanego skutku tegoż przedstawienia Komitet przy zwrocie dowodu zakupna P. Elsnera Gronów j. dołącza żądane świadectwo j. za okazaniem którego w Zarządzie Kolejowym w razie obniżenia taryfy będzieszz mógł Wn. Pan ze spodziewanej koncessyi korzystać. —

Z Kr. Ck. F. G. G.

Lwów d. 9 Kwietnia 1872.

W. Sobieszczański

II Exp.

Do Jn. Graflitsch General-Direktor
a) Karl Ludwig-Bahn
b) Kaiser Ferdinands-Nordbahn
w Wiedniu

Wczoraj dn. 10 Marca 1872 r.

L. 370

± o obniżeniu taryfy dla bydła na chów stamtąd z zagranicy sprowadzanego.

Na Radzie 13 Marca 1872

Uchwalono:

Wydać świadectwo, i ustanowić postępowania po zadrogi na mijającym opinii na mijającym

D. u. s. Z

Przez: Expedy do 9/4 72 Gaida

JW Posłowi
Do rewizyi
i Decyzyi ostatecznej
z prośbą o usunięcie wszystkiego, co nie jest potrzebne

Z

D. l. 379/872

Lapli dn. 30/III 872

Kochany Wiktorze!

Dziękuję Ci za uwiadomienie protocznie w sprawie Transportu. Bydła — kupcem z Hollandii od Niejakiego jest Hrabia Potockiego: Eugeniusz Redel, lecz że mógłbyś by Pan jego imię brzmiała tą przeszkodą — nie pisałem jak się zadział na, pyszn.—

Jeżeli już jeszcze chcesz i możesz tanny transport wyrobić

to proszę o prospekt banku,
bo około 20-ego lutego Elsner
wyjeżdża ztąd kupować.
Skłoń od nas obojga Pani
Janiszewskiej i twojej żonie
ręce pocałować i po rycerskiemu
świat pozdrowić
z poważaniem i; Twój
przyjaciel i kuzyn
Jan Śreniawa

Komunikując odpowiedź P. Fretera proponowałbym, ażeby w miejsce dwóch świadectw, dla niego i dla P. Redta, wydać jedno na imię P. Fretera i oraz 2 kalendarzy do niego przystawić — Jeździłem wczoraj na Kolej do P. Gąsowskiego Officyata, od którego jak mi wskazano, mógłbym zasięgnąć wiadomości o taryfie i formie postępienia — Niezastałem go i na dzisiejszej sessyi niebędę mógł nic o tém powiedzieć —

Z uszanowaniem

W. Sobieszczański

XLIII
6
3/701

L. 383/872 r.

Kolejowe

Szanowny Komitecie Centralny!

1. Dnia 4 b.m. Wydział Sarnowski zapytywał Szanowny Komitet czy bukaja subwencyjnego znajdującego się u Członka Oddziału p. Feliksa Kraciborskiego w Łamoscach, a który go dalej trzymać niechce, może przeprowadzić do Członka Oddziału p. Dr. Władysława Bardzińskiego w Surochowie.

2. W. Zygmunt Dembowski ma bukaja subwencyjnego № 4 Diamentu zaty aktiwie. Ten bukaj jest jeszcze za ciężki i pomimo że w dobrej kondycyi stanowić niechce. — Wydział zapytuje co z nim zrobić?

3. Cała kwestya bukajów subwencyjnych jest nie jasną dla Wydziału Oddziału Sarnowskiego. Wydział zapytuje Szanowny Komitet Centralny o ile ma prawo i obowiązek zajmować się tymi bukajami. W roku ubiegłym podał Wydział jako kandydata na inspektora stacyi bukajów na żądanie Szanownego Komitetu Centralnego, p. Włodzimierza Hołnyckiego. Dotąd niema na to odpowiedzi.

4. Mieszkańcy miasta Pułtuska przez Burmistrza tegoż miasta prosili o parę garncy tam wyższego i o instrukcyę uprawy. Chociaż Wydziałowi wiadomo że tylko bierzy nasienia zapisywał wolno, może wyjątkowo Szanowny Komitet Centralny dla zachęty tak kultury tam w tej okolicy jak też obudzenia zaufania tak mieszkańców jakoteż i włościan do towarzystwa gospodarczego, zechciały przychylić się do tej prośby. Załączam list burmistrza do Członka Oddziału p. Rozańskiego.

5. Wydział zmuszony jest przedłożyć Szanownemu Komitetowi zażalenie na dyrekcyę ruchu Kolei Karola-Ludwika. Szanowny Komitet staraniem swoim wyskazał zniżenie cen na bilety do przyjazdu dla Członków swoich podczas wystaw lub zjazdu delegacyi. Członkowie dostają karty legitymacyjne, a pomimo to płacić są zmuszeni zwykłe ceny bez zniżenia taryfy. I tak na wystawę Brzeżańską Stanisław Chojecki pomimo że był wystawcą, jako członek Zarządu dobr Łanicza i inni jeszcze Członkowie płacili prawie zawsze ceny całkowite. Na wystawę w Białej tenże sam Stanisław Chojecki i p. Aleksander Teleski pomimo kart legitymacyjnych zapłacili takie całkowitą cenę. W tym wypadku Stanisław Chojecki skarżył naczelnika stacyi w przewodzie jemu Dyrekcyę ruchu Kolei, ale odebrał odpowiedź nieraz nieuzasadnioną odpowiedź. Na zjazd delegatów we Lwowie p. Kazimierz Zaklika delegat Oddziału Sarnowskiego także całkowitą cenę zapłacić musiał tam i na powrót.

Ponieważ jak Szanowny Komitet z powyższego przekonać się może, wypadki te nie były wyjątkowe, Wydział jeszcze dla samej powagi Towarzystwa przedstawia je pod rozwagę Szanownego Komitetu, tymwięcej jest ta kwestya ważną, że w tym roku będzie wystawa Tarnowska, a następnie Wiedeńska i dla Członków Oddziału byłoby bardzo dogodnem, żeby rzeczywiste a nie urojone zniżenie taryfy uzyskać mogli. Wydział jest w tem przekonaniu, że niedotrzymanie

(wniosek o przesłanie tego rozkazu i zapisu to Komitetu pod L. 380.)

zapisać to Komitetu pod L. 382 r. załączam na odczytanie wszystkim

zniżenia taryfy pochodzi głównie z tąd, że pp. naczelnicy stacyi kolei nie jasne odbierają instrukcye i najczęściej jak u nas w przewrocie lub Sarosławiu uż dzieci, każą płacić wyjeżdżającemu cały bilet utrzymują że za tym samym biletem powrót, a powracającemu konduktor biletu przyjąć nie chce i członek oddziału rad nie rad znowu cały bilet zapłacić musi. Dla tego dobrze by było żeby albo naczelnicy stacyi dostawali odmienne bilety dla członków oddziału i to nie tam i napowrót, tylko do miejsca przeznaczenia, albo żeby członek towarzystwa wykazujący się kartą legitymacyjną za biletem 3 klasy mógł jechać 2 klasą. – Wtedy choćby przeminął termin zniżenia taryfy w czasie jego powrotu przynajmniej tam pojechałby za zniżoną ceną.

6. Co do dat statystycznych ~~tyc~~ tyczących się chowu bydła w okolicy oddziału Sarosławskiego, Wydział wynagrodzi członków oddziału na zgromadzeniu by takowe każdy z swej okolicy podać zechciał. Prócz p. Modzimiera Sowiągi żaden inny z członków oddziału nie przysłał takowych i Wydział nie może przedłożyć szanownemu Komitetowi wyczerpującego wypracowania tylko pobieżny obraz chowu bydła powiatu Sarosławskiego złożony przez Stanisława Chojnickiego, a oparty na jego własnych czynnościach w dobrach Zaniechi i na wypracowaniu p. Modzimiera Sowiągi.

Zaniechi dnia 15 Maja 1872.

z poważaniem

w zastępstwie przewodniczącego Oddziału Sarosławskiego

A. Chojnicki

Przesłano z pismem z dnia 29 d. 381.
osobno

35
705

Ep.
Do Jz Rady Obwodu gr.
- / Jaworów -

W załatwieniu odezwy Szanownej Rady z dnia 15 Marca 1872 a mianowicie do zażalenia na Dyrekcję ruchu kolei Karola Ludwika ~~[illegible]~~ pisza ~~[illegible]~~ odmawia biletów ~~[illegible]~~ po cenach zniżonych Ostankom Towarzystwa w karty legitymacyjne opatrzonym — Komitet c. k. Tow. g. g. na posiedzeniu swem z dnia 23 Marca r. b. postanowił zawezwać Szan. Radę, ~~aby Jaworzańskiej~~ aby nadesłać świadectwo w oryginale odpowiedzi danej przez Chojeckiemu przez Dyrekcję ruchu Kolei Karola Karola Ludwika, na wniesiony przez Komitet ~~[illegible]~~ stosownie w tej mierze ~~[illegible]~~ wystąpieniem do Dyrekcji ruchu kolei Karola Ludwika ~~[illegible]~~ wnieść ~~[illegible]~~ niezwłocznie. —

Z Komitetu c. k. T. G. g.
Lwów d. 27 Marca 1873

N 383/872.

Oddział Jarosławski ustarza się, iż na kolei Karola Ludwika pomimo biletów wydawanych po zniżonej cenie dla członków Towarzystwa rolniczego, przecież naczelnicy stacyi chcą całkowitą należytość płacić, i pomimo zatelefonowania w sprawy P. Chojeckiego na naczelnika stacyi w Przemyślu — to to zostało bez skutku — Oddział Jarosławski udaje się do Komitetu by tym różnogodnościom zaradził — wnosi

1. Zarządzić od Oddziału Jarosławskiego się odpowiedzi od Dyrekcyi kolei dawszy na zażalenie Pana Chojeckiego i to w oryginale — Nastąpiło
2. wystosować pismo uproszczone do Dyrekcyi by raczyła wobec nadużycia czynione na kolei i takowe usunąć zabrać przy obliczaniach się wystawach na kolei Komitetu Towarzystwa stawiającej bez przykładu bilety do powiązania po zniżonych cenach dla członków.

Lwów 19 marca 872

Podlewski

Wpisano dn: 17 Marca 872.

L: 383

Wm Ostrowski 19/3

Na Radzie 20 Marca 872

ad do punktu 59. —
Uchwalono zgodnie z wnioskiem referenta P. Podlewskiego —

Idzie odstawienie
pod l. 750 872 (d. Oddz. 5)
L 13/6 872

# KARTA LEGITYMACYJNA.

**Komitet c. k. Towarzystwa gospod.-rolniczego Krakowskiego**

poświadcza, iż

Wielmożny pan Stanisław Chojecki

jest Członkiem tegoż Towarzystwa.

Kraków dnia 20 Czerwca 1872

Prezes Tarnowski

Sekretarz Dr. Jarowicki

Do podróży koleją żelazną ważna

od 24/6 do 6/7 1872

32

702

Kassa
Tarnow na Karte
bez pót Karty
wydać nie może

TARNOW

PRZEWORSK

30. Juni. 8

L. 871/1872 r.

Zwrócono do L. 871/1872

Szanowny Komitecie Centralny!

Kolejowe

703
33.

Jako dowód iż karty legitymacyjne nie są uwzględniane przez Kassyerów Stacyi kolejowych załączam kartę moją legitymacyjną na którą Kasyer Stacyi Kolejowej w Tarnowie niechciał mi wydać biletu zniżonej ceny co sam na karcie legitymacyjnej wypisał i stemplem "Tarnów" stwierdził. Fakt był następujący: Dnia 30 Czerwca r. b. na wieczorny pociąg zażądałem na stacyi Przeworsk biletu o zniżonej cenie do Tarnowa. Pan Kasyer wydał mi półbiletu. Na uwagę moją iż podług regulaminu dziennikami ogłoszonego powinniśmy dostawać bilety tam i napowrót ważne, — odpowiedział iż właśnie półbilety ma tylko wydawać i że Tarnów wyda mi taki sam półbilet z powrotem. Na to zażądałem od niego żeby mi zastemplował kartę legitymacyjną, bom już z góry wiedział, że będę miał trudności w Tarnowie, co też on uczynił, a kondruktor pociągu mieszanego № 8 naddał karty legitymacyjnej konice. — Dnia 2 Czerwca w nocy na pociąg mieszany № 7 zażądałem za okazaniem karty legitymacyjnej biletu o zniżonej cenie z powrotem do Przeworska. Pan Kasyer tamtejszy odpowiedział że na tę kartę półbiletu mi nie wyda, bo powinienem był mieć bilet cały z Przeworska do Tarnowa i napowrót ważny. Gdy pomimo moich uwag że nie moja jest w tem wina, jeżeli urzędnicy Kolejowi nie znają lub niechcą wypełniać poleceń Dyrekcyi; półbiletu wydać mi niechciał, zażądałem od niego, by mi to na karcie legitymacyjnej wypisał i zastemplował. Co też on uczynił niedodawszy jak iż później przekonałem daty, w czem mógłbym go o złą wolę posądzić, sam zaś zapłaciłem cały bilet.

Taki sam wypadek miał Pan Jan Obst członek Oddziału Tarnowskiego z Rozbowa, który także na stacyi Przeworsk wsiadał i wysiadał. Zażalenia mego niepodaję wprost do Dyrekcyi ruchu Karola-Ludwika bo niechcę się narażać na odmowną odpowiedź jak na zażalenie poprzednie i chcę przekonać Szanowny Komitet Centralny, że ulżenia które Dyrekcya ruchu Kolei Karola-Ludwika Towarzystwu gospodarczemu przez Komitet Centralny przyznaje są illuzoryczne i kompromitujące tak Komitet Centralny, jako też Wydziały Oddziałowe w obce Członków Towarzystwa.

Z poważaniem

w zastępstwie przewodniczącego

A. Moisell

Tarnów d. 4 Lipca 1872 r.

Wczoto dn. 5 Lipca 872 r.

Nr: 871

pr L: 883 : 758
872

706 Kolejé XLVIII 6 36

Z. 542/872.

(Schon verl. Lyst. 2 Sept.)

DIRECTION
der a. p.
KAISER FERDINANDS-
und der
MAHRISCH-SCHLESISCHEN
NORDBAHN.

№ 2428/VI

(Es wird ersucht in der Antwort die vorstehende Nummer anzugeben).

Wien, den 18. April 1872

An das Comité der k. k. galiz. Landwirthschafts-Gesellschaft
Lemberg

In Beantwortung Ihres geschätzten Schreibens dto. 8. d. Mts. sagen wir Ihnen in Kenntniß, daß wir zu Gunsten jener Vieh-züchter Galiziens, welche im laufenden Jahre theils Stiere, theils Jungvieh und dann Kälber zur Zucht zu beziehen beabsichtigen, die normalen Gebühren u. z. für Stiere auf den fixen Satz von 12 kr. pro Stück & Meile und für 1 jährige Kälber (Jungvieh) auf 6 kr. pro Stück & Meile bezüglich sämmtlicher Linien der Kaiser Ferdinands- & mähr. schles. Nordbahn herabsetzen, falls Dieselben mit dem Lastzuge, d. i. als ordinäre Fracht befördert werden.

Wir machen weiters zur Bedingung daß sich die Besitzer resp. Käufer verpflichten

/.

ingestimmten Vieh bei dessen Aufgabe mit einem auf ihren Namen lautenden und vom geachteten Comité ausgestellten Zeugnisse, in welchem Ziffer und Beschaffenheit der Thiere angegeben und davon Umwandung zur Zeit bestätigt sein muß, als Zur Verfassung gegen obige namhafte Züge, die schon in den Aufgabestationen der neubezeichneten Linien in Anwendung zu kommen haben, dasselbe legitimieren.

Wir nähmen unseren Zeugständnisse eine Gültigkeit für das Ausland sehr ein und bemerken schließlich, daß wir unsere betreffenden Aktionärverstände da im Sinne desselben zur Anwendung entsprechend verständigt haben.

N. ö. Kais. Ferdinands-Nordbahn

Krieg

Jacob

~~707~~
37

Reg. I

(Ob. in dorso.)

Reg. II.

D. Dziennikowi i Redakt.
i Oddziałowi.

# Ogłoszenie

Komitet c. k. Tow. g. g. podaje niniejszem do wiadomości pp. chętnych, iż Dyrekcya kolei północnej cesarza Ferdynanda, przystąpiła się do powstawania Komitetu, J. 8. b. m. zniżyła cenę przewozu bydła, sprowadzanego z zagranicy do stacyi Brzeszcze na ~~[illegible]~~ linii swoich, przy użyciu pociągów ciężarowych do niżej następujących:

a) od bydła po 12 ct. od sztuki i mili;

b) od jałówek i byczków jednorocznych po 6 ct od sztuki i mili;

pod warunkiem wstawienia w stacyi importowanego bydła, zaświadczenia się przez Komitet, że bydło to na dobre sztawy sprowadzają.

Chcący zakupić korzystać z tego ułatwienia zechcą się zgłosić do Komitetu Tow. g. g. (Franciszkańska) po odbiorze świadectwa Komitetu, a w ~~[illegible]~~ zgłoszeniu się z wymienieniem ilości sztuk, rasy wieku i wagę zwierzyny ~~[illegible]~~ ~~[illegible]~~

Obniżenie to trwa przez cały rok bieżący. Z Komitetu Tow. g. g. Lwów dnia 27 Września 1872

(P.S. Obiecuje niniejszy razem do Redakcji Oddziału podać do wiadomości wszystkich interesantów.)

Reg. III

(P. S. [illegible] 29/4)

(pośrednicy i wszystkie [illegible] [illegible])

~~[illegible]~~ ~~[illegible]~~ ~~[illegible]~~

† przy oddaniu tego na kolej żelazną,

707

Exp. III

An die Hofbuch General-Direction der k.k. priv. gelis. Erzherzog Ludwig-Bahn in Wien.

Das Comité der k.k. galis. Landes-Gesellschaft giebt sich hiermit die Ehre, eine Hoch. General-Direction um möglichst beschleunigte Erledigung seiner Eingabe vom 9 l. m. Z 379 bezüglich der erleichterten Zweiflaschenfüllung für das aus dem Auslande zur Füllung eingeführte Bier gefälligst zu ersuchen, und erlaubt sich dabei die diesbezügliche Antwort des v. p. Herrn Ferdinand Mondbrücke in Abschrift beizuschliessen /.

Wien Comité v
Lemberg d. 29 April 1872

Wczoraj dnia 29/4

Exp. IV

Ogłoszenie drugotrzemne przesłano
Gazecie Narod.
Dzienników Polsk.
Robotnikowi
ze zwykłym inwersatem.
Lwów 30/4 872

Wczoraj dn: 29: Kwietnia 872.

L: 542

Exp. V.

Udzielono w dzień p. Fretterowi do wiadomości — z tem iż równocześnie wezwie się kolej Marcelo Ludwika o odpowiedź.

L. 27/4 872

V

General-Direction
der
k.k.pr.galiz.Carl Ludwig-Bahn.

№ 2260.

mit ..... Beilagen

708

Z. 576/872

XLIII
6
38

Kolej
(Sprowadz bydła z zagr.)

An das geehrte Comité
der k. k. galiz.
Landwirthschaft. Gesellschaft
in
Lemberg.

In höflicher Beantwortung des geehrten Schreibens im Namen der Viehzüchter Galiziens hierorts eingebrachten Eingabe v. 9. d. M. Z. 379 um Verwilligung für Stiere- und Jungvieh aus dem Auslande zur Förderung der Viehzucht in Galizien nehmen wir treuen Anstand zu bewilligen, daß Stiere zu dem fixen Frachtsatze von 12 kr, und Jungvieh zu dem fixen Frachtsatze von 6 kr pr Stück und Meile, – sonach unter Auflassung der Nebengebühren und des zweiligen Agiozuschlages – auf die Dauer von 1. Mai bis Schluß des laufenden Jahres mittelst Lastzug auf unserer Bahn transportirt werden.

die Realisirung dieses Zugeständnisses müssen wir jedoch von der Bedingung abhängig machen, daß sich die Besitzer der obgedachten Firmen mit einem vom geehrten Comité ausgefertigten legalen Certificate welches dem Frachtbriefe beiliegen muß und in der Bestimmungsstation von der betreffenden Legaldirektkasse nicht behalten wird, – legitimiren.

Sollte diese Concession den dortseitigen Instructionen entsprechen, so geht nunmehr unser Ersuchen dahin, behufs entsprechender Verständigung der diesseitigen Stationen an unsere Betriebs-Direktion in Lemberg eine genügende Anzahl Formulare des von die galiz. Nitzgüter zu verabfolgenden Certificates zuzusenden, und jedoch gleichzeitig auch auskünftige Mittheilung zugehen zu lassen.

Wien am 27. April 1872.

Hers

712 43

Pp.
(do Dzienników)
(odbitka)

Ogłoszenie

Ukł. T. g. g., w uzupełnieniu obwieszczenia z d. 17 kwietnia b. r., podaje niniejszem do wiadomości publicznej, iż Dyrekcya kolei Karola Ludwika podobnie jak dotychczas późniejszy czasu Ferdynanda, wzięła cenę za [illegible] pisma z dnia l. 542 od znaku do znaku [illegible] — wnoszącą

Obwieszczenie to towe pomocy cały rok biegły od 1 Maja poczynając.

Z Ukł. Ak.

Lwów 25 Maja 1872

Expedyowano do Podziałów i wzięto dziennikom:
Gazecie narod.
Dziennikowi Polsk.
Postępowi
ze zwykłym indorsatem
Lwów 31/5 872

Wozło dn. 1. Maja 1872.

L. 576

Ob tri 662/872

~~709~~ 39

L. 576.

# Ogłoszenie

Komitet Towarzystwa gospodarskiego galic: w uzupełnieniu obwieszczenia z dnia 27 Kwietnia b. r. podaje niniejszem do wiadomości P. P. chodowców bydła, że Dyrekcya Kolei Karola Ludwika podobnie jak Dyrekcya kolei północnej Cesarza Ferdynanda zniżyła cenę przewozu bydła, sprowadzanego z zagranicy do własnego chowu na liniach swoich przy użyciu pociągów ciężarowych do rozmiarów następujących:

a/ Od buhaja po 12 ct. od sztuki i mili;

b/ Od jałówek i byczków jednorocznych po 6 ct. od sztuki i mili;

pod warunkiem wszakże, iż właściciele importowanego bydła, przy oddaniu tegoż na kolej żelazną, wykażą się poświadczeniem ze strony Komitetu, że bydło to na chów własny sprowadzają.

Chcący zatem korzystać z tego ulżenia zechcą się zgłosić do Komitetu Towarzystwa gospodarskiego galic: (franco) poczta Lwów, i w ogłoszeniach swoich wymienić: ilość sztuk, rasę wiek i miejsce zakupna.

Obniżenie to trwa przez cały rok bieżący od 19 Maja począwszy.

Okólnik niniejszy raczą Szanowni Rady Miejskie podać do wiadomości wszystkich członków. –

Z Komitetu c. k. Towarzystwa gospod. galic:

Lwów dnia 25 Maja 1872.

Za Prezesa

Henryk Przeltum

Sekretarz

Gł. Ciągowski

40

L 576.

# Ogłoszenie

Komitet Towarzystwa gospodarskiego galic: w uzupełnieniu obwieszczenia z dnia 27 Kwietnia b. r. podaje niniejszem do wiadomości P. P. chodowców bydła, że Dyrekcya Kolei Karola Ludwika podobnie jak Dyrekcya kolei północnej Cesarza Ferdynanda zniżyła cenę przewozu bydła, sprowadzanego z zagranicy do własnego chowu na liniach swoich przy użyciu pociągów ciężarowych do roku następujących:

a) Od buhaja po 12 ct. od sztuki i mili;

b) Od jałówek i byczków jednorocznych po 6 ct. od sztuki i mili;

pod warunkiem wszakże, iż właściciele importowanego bydła, przy oddaniu tegoż na kolej żądaną, wykażą się poświadczeniem ze strony Komitetu, że bydło to na chów własny sprowadzają.

Chcący zatem korzystać z tego ulżenia zechcą się zgłosić do Komitetu Towarzystwa gospodarskiego galic: (franco) poczta Lwów, i w ogłoszeniach swoich wymienić: ilość sztuk, rasę wiek i miejsce zakupna.

Obniżenie to trwa przez cały rok bieżący od 19 Maja począwszy.

Okólnik niniejszy raczą Szanowni Rady Oddziałowe podać do wiadomości wszystkich członków. –

Z Komitetu c. k. Towarzystwa gospod. galic:

Lwów dnia 25 Maja 1872.

Za Prezesa

Henryk Proszowski

Sekretarz

Ignacy Gutiński

710 41

L. 576.

# Ogłoszenie

Komitet Towarzystwa gospodarskiego galic: w uzupełnieniu obwieszczenia z dnia 27 Kwietnia b. r. podaje niniejszem do wiadomości P. P. chodowców bydła, że Dyrekcya Kolei Karola Ludwika podobnie jak Dyrekcya kolei północnej Cesarza Ferdynanda zniżyła cenę przewozu bydła, sprowadzanego z zagranicy do własnego chowu na liniach swoich przy użyciu pociągów ciężarowych do rozm następujących:

a/ Od bukaja po 12 ct. od sztuki i mili;

b/ Od jałówek i byczków jednorocznych po 6 ct. od sztuki i mili;

pod warunkiem wszakże, iż właściciele importowanego bydła, przy oddaniu tegoż na kolej żelazną, wykażą się poświadczeniem ze strony Komitetu, że bydło to na chów własny sprowadzają.

Chcący zatem korzystać z tego ulżenia zechcą się zgłosić do Komitetu Towarzystwa gospodarskiego galic: (franco) poczta Lwów, i w ogłoszeniach swoich wymienić: ilość sztuk, rasę, wiek i miejsce zakupna.

Obniżenie to trwa przez cały rok bieżący od 1go Maja począwszy.

Okólnik niniejszy raczą Szanowni Rady Oddziałowe podać do wiadomości wszystkich członków. –

Z Komitetu c. k. Towarzystwa gospod. galic:

Lwów dnia 25 Maja 1872.

Za Prezesa

Henryk Proszetum

Sekretarz

Ignacy Gralewski

711 42

L. 576

# Ogłoszenie

Komitet Towarzystwa gospodarskiego galic: w uzupełnieniu obwieszczenia z dnia 27 Kwietnia b. r. podaje niniejszem do wiadomości P. P. chodowców bydła, że Dyrekcya Kolei Karola Ludwika podobnie jak Dyrekcya kolei północnej Cesarza Ferdynanda zniżyła cenę przewozu bydła, sprowadzanego z zagranicy do własnego chowu na liniach swoich przy użyciu pociągów ciężarowych do rozm następujących:

a/ Od buhaja po 12 ct. od sztuki i mili;

b/ Od jałówek i byczków jednorocznych po 6 ct. od sztuki i mili

pod warunkiem wszakże, iż właściciele importowanego bydła, przy oddaniu tegoż na kolej żelazną, wykażą się poświadczeniem ze strony Komitetu, że bydło to na chów własny sprowadzają.

Chcący zatem korzystać z tego ulżenia zechcą się zgłosić do Komitetu Towarzystwa gospodarskiego galic: (franco) poczta Lwów, i w ogłoszeniach swoich wymienić: ilość sztuk, rasę wiek i miejsce zakupna.

Obniżenie to trwa przez cały rok bieżący od 19 Maja pod warunkami.

Okólnik niniejszy raczą Szanowni Rady Oddziałowe podać do wiadomości wszystkich członków. –

Z Komitetu c. k. Towarzystwa gospod. galic:

Lwów dnia 25 Maja 1872.

Za Prezesa

Henryk Proszetum

Sekretarz

Hindinger Gwiaździński

Betriebs-Direction
der
k.k. pr. galiz. Carl Ludwig Bahn.

№ 4222
mit Beilagen

Z. 802/872.

783

Kolejowe

XLIII
6
44

(sprawy tyczące zwrócone)

An
das geehrte Comité der k.k. gr. galiz.
Landwirthschafts-Gesellschaft
in
Lemberg

Mit höflicher Bezugnahme auf die, Ihnen bereits zugekommene Verständigung der General-Direction der k.k. gr. galiz. Carl Ludwig Bahn in Wien sub 27. April 1872 Z: 2260 betreffend eine Tarifermäßigung für Vieh und Zuchtvieh aus dem Auslande zur Förderung der Viehzucht in Galizien, beehre ich mich Sie zu ersuchen, mir falls Ihnen die, in obenerwähnter Zuschrift erwähnten Bezugscheine genehm sein sollten, so bald als thunlich eine entsprechende Anzahl dieserbezüglicher Certificatsformularien zukommen zu lassen, damit ich in die Lage versetzt werde, die diesseitigen Reflectanten entsprechend informiren zu können.

Lemberg, am 17. Mai, 1872.

Unterschrift

794

D Exp.

Die in Lvov Betriebs-Dir. so l. l. pr. g. C. L. Bahn in Lemberg –

In Folge Erledigung Ihrer geehrten Note vom 17 l. m. N. 4222 beehren wir uns ~~in der Anlage~~ 2 Certificatformulare, wovon unser für die Station in Krakau bestimmt ist, anbei zu übermitteln, mit dem Bemerken, daß wir von Besorgung der autographischen Briefe zum gefälligen ~~Gebrauch~~ Certificate entgegenstellt haben, wenn Sie datto 9 April 1872 z. Z. 379 für Hyb Hilarion Litter vom Vater, und unter d. datto 25 Mai 1872 z. Z. 693 für Hyb Cornelius Litter v. Horodyski –

Hochachtungsvoll

Lemberg d. 27 Mai 1872

II.

Autographirte Certificate z. Z. 693/872

Exp. Ch.

Wczoro dn: 20: Maja 872 r.

L. 662

Vide L. 697/872

Wiersz z 25 Maja 1872

L. 693.

XLIII
6.
~~717~~
47

L. 767/1872.

Kolejе

P. Henryk Górski z Wrocanyszczowiny nadsyła prośbę wystosowaną do Dyrekcyi Kolei Karola Ludwika o udzielenie asygnacyi dla 6ciu włościan ze Zborowa do Sadowej Wiśni udać się mających – z prośbą o jej poparcie. –

Zaopatrzono podanie z następującem indorsat.

No. 767

Gesehen – und wird von Seite des Comités der k.k. galiz. Landwirthschafts-Gesellschaft auf das Wärmste befürwortet.

Vom Comité

Lemberg am 11 Juni 1872.

Erledigt. Akt.
Präs. 11/6 Hez.

XLIII 6 715

L. 693/72

Kolejka

bydło z zagranicy

Barzo Kowalski Jan 45

P. Horodyski Kornel u-
prasza o wydanie mu certy-
fikatu do sprowadzenia
bydła z zagranicy.

P. Horodyski
Galicia

Rep.
(Siwiede Aro)

V

Certificat.

Das Comité der k. k. galiz.
Landwirthschafts-Gesellschaft
bezeugt hiermit unter Bei-
setzung der Gesellschaftssiegels, dass
der Herr Kornelius von Ho-
rodyski Gutsbesitzer von Tlustenitz
in Galizien
— Nicht Zugehörige
~~Ausländer~~
der ~~[illegible]~~ Rasse ~~und der~~
~~Abstammung~~ zur eigenen
Zucht bezieht, und somit zur
Zwischenmästung laut Note
der Lobl. Direction der k. k. Kaiser
Ferdinands-N. d. Mähr. schles. Nord-
bahn vom 18 April 1872 N. 2428/III
sowie der Lobl. General-Direction d.
k. k. pr. galiz. Carl Ludwig-Bahn vom
27 April 1872 N. 7260 berechtigt
ist.

Wien Comité et
Lemberg d. 25 Mai 1872

Ex Vuez

Wczytano: W.: Czerwca 1872

L: 767

V

L. 805/1872

748

Poczta Złotniki XLVII 6 48

Sarnau 13° Czerwca 1872

Komitet c. k. Galicyjskiego Towarzystwa Kolejowego we Lwowie!

(bydło z nagr.)

Upraszam Panów przysłać mi dowód przynależności do Nieżyjącego Towarz: Kolejowego za pomocą którego otrzymałem bilet na zniżone jazdy kolejowe w czasie wystawy rolniczej Tarnowskiej —

Jeżeli zaś upraszam mi donieść czyli mamna przysłać certyfikat lub inny dokument ze strony Towarzystwa którem by mi był posłużył w celu uzyskania zniżonych cen kolejowych sprowadzając bydło dla zaleszczyzny rasy krajowej z zagranicy — Pewnym kiedy będzie sprowadzę i wiele sztuk chcia oznaczyć nie mogę wnet na rok, dzień miesiąc i ilość sztuk upraszam zatem prazne klasa odbe mam wypełnić

Z poważaniem

Karol Lachowicz

Poczta Złotniki

Sarnau 13° Czerwca 1872

Upraszam na obie kolej o zniżenie cen biletów Marcela Podlewicka z Czernowiecka —

Wesoło dn. 16 Czerwca 1872.

L. 803

I Esp.

D. Wpana Kimela
Sachodelskiego
w Somowi
p. Ustrzki.

Na odezwę z d. 13 b. m. mamy zaszczyt odpowiedzieć, iż wystawy Tarnowskiej nie uznaje Towarzystwo nasze, ale Krakowskie, więc karty legitymacyjne nie od nas ale od Tow: Krakowskiego wystawione być muszą. Z tego względu odwróciliśmy się już do Tow: Krakowskiego – ale dotąd bez skutku – piszemy więc drugi raz tamże, a skoro karty legitymacyjne ~~[illegible]~~ nadejdą, życzeniu Wpana zadość uczynić nie omieszkamy.

~~Odsyłamy zadanie~~. Certyfikat zi dany przeczytamy, skoro Wy Pan podany nam Tł. ~~w którym tylko wszystkie przyjdzie~~ Tłowie ~~[illegible]~~ ich rabujących, ich rasę i miejsce rabunku. Zwracamy wszakże uwagę Wpana, że tylko kolej pocztowa i Karola Ludwika wyłączone transporta wolny – kolej zaś Czerniowiecka ~~[illegible]~~ nie uwzględnia ujęcia na wozie.

Z Wtem st
Lwów 18 Czerwca 1872

II Esp.

Do Prezyd. Komitetu
c.k. T. gorzelnianego
w Krakowie!

Z powołaniem się na odezwę tutejszą z d. 10 Maja b. r. do l. 578, wyrażamy o jak najgrzeczniej nadesłanie kart legitymacyjnych, jeżeli kolej istotnie wyłączona jest na wystawę do Tarnowa stanowiska i wystawcom wolny – wraz z wyjaśnieniem, od kiedy i na jak długo zwolnienie to jest dozwolone.

Z Wtem st
D. j. w.

III Esp.

Do p. Sachodelskiego
w Somowi

Wskutek wezwania z d. 13 b. m. wysyłamy karty legit. od Tow: Krak: ~~[illegible]~~ Esp. do p. Sachodelskiego.

Z powołaniem się na odezwę tutejszą z d. 10 Maja b. r. do l. 578, wyrażamy o jak najgrzeczniej nadesłanie kart legitymacyjnych i certyfikat zi dany, w którym tylko wszystkie przyjdzie ich rabujących, ich rasę i miejsce rabunku – upraszamy zi Wpana jak najstaranniej wszystkie to wykonać rzeczy – aby dokument ten był podany w wszystkim, aby w przypadku wszelkich podobnych z Komitetu wysłanych pism nie chodzić często.

Zwracamy przytem uwagę Wpana, że tylko kolej pocztowa i Karola Ludwika wyłączone transporta wolny – kolej zaś Czerniowiecka nie uwzględnia ujęcia wozu.

Z Wtem st
Lwów 21 Czerwca 1872

XLIII
6.
~~719~~
49

# Kolje

L. 871. Pod. 5 Lipca 1872

Zastępca Dyrektora O. Jarosławskiego p. Stanisław Chojecki wnosi się o wspomnienie jakie istnieją w kolejach co do biletów miesięcznych jazdy na dystansie, przez niektóre z nowoudzielonych zniżek

Odstąpiono w wyjątku
Dyr. Kolei Karola
Ludwika i zastępcy

Rep. I

Do Cesarsko Królewskiej Dyrekcji Kolei Karola Ludwika w Lwowie

Lwowskiego Zastępcy Dyrektora Towarzystwa Kolei Karola Ludwika Rycerza von Chojecki z Zarnowa (O. P. Jarosławski) niniejszem Cesarsko Królewskiej Dyrekcji Kolei Karola Ludwika w odpowiedzi na okólnik z dnia 10 Czerwca b. r. L. 750.

Wiedeń Centralna

Lwów, 12 Lipca 1872

II Rep.

Do Pana Stanisława Chojeckiego
w Zarnowie
p. Jarosławski

Zarządzenia Pana z dnia 4. b. m. przyjmuje się do wiadomości Dyrekcji

Koła Kowla Ludowego we Lwowie
celem wystawienia rodzinnej zabawy
[illegible]. Czy jednak chodzi o [illegible]
[illegible] interwencyi [illegible] [illegible]
wstępowania [illegible], gdyż należało
[illegible] [illegible] rodzinnej [illegible]
[illegible] Wam [illegible]
[illegible], [illegible] [illegible] [illegible]
[illegible] [illegible] [illegible]
[illegible]

Z Wtto

L. 12/7 872

I. 11
przep. i odp.
12/7

**Betriebs-Direction**
der
k.k. pr. galiz. Carl Ludwig Bahn.

№ 7177 II.
mit 2. Beilagen

Z. 992/872.

720

XCIII
6

Kolegium

An
das geehrte Central Comité der
galizischen Landwirthschafts-Gesellschaft
in
Lemberg

Mit Beziehung auf das geehrte Schreiben vom 13. Juni a.c. Z. 750 und vom 12. Juli a.c. Z. 781 beehre ich mich Ihnen unter Rückschluß der Communicate dienstlich zu eröffnen, daß den k.k. unterstehenden Organen, die in Bezug auf die, den Mitgliedern der Landwirthschaft gewährte Fahrbegünstigung erlassenen Directiven zur genauen Observanz nachdrücklich eingeschärft wurden und daß demzufolge auf die Beseitigung der, bei Lösung der Fahrbillets bis nun zu, vorgekommenen Anstände mit Sicherheit zu rechnen ist.

Bei dieser Gelegenheit kann ich nicht unerwähnt lassen, daß die HH. Mitglieder bei Benützung der erforderlichen Fahrbillets häufig Anforderungen stellen, die mit der zugestandenen Fahrbegünstigung nicht im vollen Einklange stehen und hiedurch höchst unliebsame Anstände nur zu oft selbst provociren, welche nicht immer berücksichtigt werden können. –

Es wäre daher wünschenswert auf diese Herren auf die diesfälligen Bedingungen im geeigneten Wege stets aufmerksam zu machen und vermuthlich anzuhalten,

sich eine etwaige Verwirkungsverfolgung der gewährten Zurückbehaltes auf den Legitimationskarten bestätigen zu lassen, um bei einer Reklamation mir die Möglichkeit zu bieten, gegen den schuldigen Beamten mit aller Strenge vorzugehen.

Lemberg, den 31. Juli, 1872.

J. N. Schwab

~~721~~

Wpisano do: 1 Sierpnia 872

L. 992

Przesłać odpis p. St. Chojeckiemu z wezwaniem indorsatem

L 992

Udziela się do wiadomości
WPanu Stanisł. Chojeckiemu
w Tarnowie
odnośnie do wniesionych zażaleń
z 5 Sierpnia b.r. Andrzej z 5.
4 Lipca b.r.
9 lutego
Lwów 3 Sierpnia 1872

Jest załatwione
3/8

12.043/1344 874.

XLIII 6. 722/53

# Z. 1441/1874.

kolej

Zniżenie cen przewozu od wina i browaru

Laut einer sehr geschätzten Note des K. K. Handelsministeriums sind die seitens der Generalinspection der österreichischen Eisenbahnen mit 13 österreichischen Bahnverwaltungen, darunter jener, welche den bedeutendsten Rhein-Verkehr vermitteln, gepflogenen Verhandlungen, betreffend die Verallgemeinerung der bisher nur auf einzelne frequentere Rheinrouten gewährten Begünstigungen für Rhein- und Rheinfächer-Transporte, erfolglos geblieben.

Es wurde jedoch für die Zukunft ein aufmerksamerer und besserer Transport zugesagt.

Dieses bezweckt man sich mit dem Beifügen zur Kenntniß zu bringen, daß die von den gedachten Bahnverwaltungen weiter erfolgte Ablehnung einer förmlichen Abkürzung der Lieferzeit dermalen minder belangreich erscheint, da mit 1. Juli 1874 ein neues Betriebsreglement wirksam wurde, nach welchem sich die Lieferzeiten beim Übergange von Bahn zu Bahn wesentlich kürzer gestalten, als nach dem bisher. denen Betriebs-Reglement vom 1. August 1872.

Die landes-öffentlichen werden hiervon gleichzeitig verständigt. — Wien, am 9. Oktober 1874.

Der k. k. Ackerbau-Minister.

Chlumecky

Pod: 21. Października 1874

L: 1441.

Wraca się wiadomo
Do akt

L. 22/10 874

POD: 2. 26/III 1878
L 556

Kolejowe

7 L 11
55

P. z. u. wpłynęło od uwiadomienia się do Kolei Karola Ludwika i Cesarzewickiej o wypłacie zwiększonych cen na tychże kolejach stacyjnych Tarif odnośnych się na IV. Zgromadzenie Tarif Ogólnego w Wiedniu.

Rep.

Do Lit. Dyrekcji Betriebs- Direktion do k. k. priv. of Ced. Ludwigs Bahn bl Lemberg - Czernowitz - Jassy - Bahn

Do Komitetu dla gal. Landwirtschaftl. Gesellschaft otrzymał się z powiadomienia Tarif stacyjnych II klasy na Wiedeń i od wczoraj na Tarif dla wszystkich gałęzi dla całego Gesellschaftu, w czasie od 2 April l. J. do Wiedeń Zeitschrift dla General. Versammlung

der wechselseitigen Versicherungs-Gesellschaft beizutreten wollen und mit einer vom gesetzlichen Vertreter ausgestellten legitimations-Urkunde beim Comitée / / sich melden werden — für die Zeit von 30 März bis einschliesslich 5 April d. J.

Das Comitée

Lüneburg d. 26 März 1898

Engelke

Betriebs-Direction
der
k.k. pr. galiz. Carl Ludwig Bahn

№ 6895/6380 P
mit Beilagen

Lemberg am 27. März 1876

~~726~~

57

Kopie

L. 568/783

Geehrtes Comité
der k.k. galiz. Landwirtschafts-Gesellschaft
in
Lemberg.

In Erledigung der geschätzten Zuschrift vom 26. März 1876 beehre ich mich zu eröffnen, daß die General-Direction über meinen Antrag sich bestimmt befunden hat, den nach Krakau zu der dort stattfindenden General-Versammlung reisenden Mitgliedern Ihrer geehrten Gesellschaft, wenn sich dieselben mit der Legitimations-Karte, nach dem dem Einschreiben beigefügten Muster ausweisen, eine Fahrgebührermäßigung für die gewöhnlichen Personen- und gemischten Züge, die Eilzüge ausgeschlossen, in der Weise einzuräumen, daß bei Benützung der II. Wagen-Classe gegen Lösung einer ganzen Fahrkarte II. Classe für die Tour-richtung, sowohl die Tour als auch die Retourreise erfolgen kann.

Diese Begünstigung hat für die Zeit vom 30. März bis inclusive 5. April Geltung.

/.

Die Legitimations-Karte wird von der Billeten-Cassa der Ausgangsstation abgestempelt und bleibt sammt dem Billete in den Händen des Reisenden behufs eventuellen Vorweisung bei der Tour & Retourfahrt.

Bei der Rückfahrt in Krakau sind diese Fahrdokumente dem Billeten-Cassier zur Abstempelung zu präsentiren, und gelangt das Fahrbillet sammt der Legitimations Karte in der ursprünglichen Einsteige-, welche demnach Abtriegstation unserer Bahn werden wird, zur Abnahme.

Mistungstoll.

DER BETRIEBS-DIRECTOR

Slaadkowski

~~797~~

POD: D. 27/III 1878
L. 568.—

Należy do wiadomości i wzięcia.
Do akt
1/4 Hj

728 59

Kraków dnia 29 Marca 878

2426. L. 583/78

Koleje

Do
Szanownego Komitetu
Towarzystwa rolniczego
we Lwowie.

Na życzenie niektórych Członków naszego Towarzystwa pragnących wziąść udział w zgromadzeniu ogólnem d. 2 Kwietnia b. r. odbyć się mającem, udaliśmy się do zarządu ruchu Gal. Kolei Karola Ludwika z prośbą o zniżenie cen jazdy dla tych Członków.

Na podanie otrzymaliśmy odpowiedź do L. 6941/6386 E, że zniżenie takie zostało już udzielonem Członkom naszego Towarzystwa za wstawieniem się i przez pośrednictwo Szanownego Komitetu Towarzystwa rolniczego we Lwowie, w skutek czego zarząd ruchu wspomnianej kolei radzi nam udać się w tej mierze do Szanownego Komitetu.

Za śladem tej wskazówki idąc, prosimy uprzejmie, by Szanowny Komitet raczył udzielać pod siebie kart legitymacyjnych tym Członkom naszego Towarzystwa z

zachodniej części kraju, którzy stosownie do naszej rady, w tej mierze udają się z prośbą do Szanownego Komitetu.

Z wysokiem poważaniem

TOWARZYSTWO WZAJEMNYCH UBEZPIECZEŃ
W KRAKOWIE

Prowadzący.

729

POD: d. 30/III 1878.
L. 583.

do akt
1/n 878 lb

**K. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft.**

Centralleitung:
9 Elisabethstrasse.

Nr. 8757 III

Man bittet, diese Zahl im Antwortschreiben zu citiren.

Wien, am 24. Mai 1878

Z. 830/78.

An das geehrte

Praesidium der k. k. galizischen

Landwirthschafts-Gesellschaft

Lemberg.

Mit Bezugnahme auf das geschätzte Schreiben v. 12. Mai Nº 762 bewilligen wir den Theilnehmern an der am 5. Juni in Lemberg abzuhaltenden XIII. außerordentlichen General-Versammlung der K. k. galiz. Landwirthschafts-Gesellschaft, bei Benützung unserer Personen- oder Eilzüge zur Fahrt von den Stationen unserer ostserr. Linien nach Lemberg und zurück innerhalb der Zeitdauer vom 1ten bis inclusive 10. Juni l. J. eine 33% ige Ermäßigung des normalen Fahrpreises der II. resp. III. Wagenclasse.

Diese Fahrpreis-Ermäßigung findet jedoch nur gegen Bezahlung des für die Hin- und Rückreise auf unserer Bahn entfallenden Fahrpreises vor Antritt der Fahrt in der Abfahrtsstation, sowie gegen

Vorweisung von besonderen Legitimationskarten Anwendung, welche Ihnen auf Ihr Verlangen unsere Betriebs-Direction in Lemberg in der von Ihnen gewünschten Anzahl von Exemplaren verabfolgen wird und welche Sie nur durch Beisetzung der Namen nebst den Adressen, Stationen Ihrer Mitglieder, dann durch Ihre Unterschrift vervollständigen und an die betreffenden Theilnehmer vertheilen wollen.

Die früher übliche Vorweisung von Mitgliedskarten wird nicht mehr gefordert.

DER GENERAL-SECRETÄR
für denselben.

Harzewy

Bd. 172

POD: d. 27/X 1878.
L. 839.

Odnosi się do aktów przegranych l. 805 820 i 872 jednakowo dawniejszej, zlitografowane Instrukcyi i rozesłane wraz z kartami lustracyjnemi.

L. 28/5 878

C. k.
Tow: gosp: gal:
L. 339.

731/62

# Ogłoszenie.

Komitet c. k. Towarzystwa gospodarskiego galic: uzyskał od tutejszych kolei żelaznych następujące obniżenia dla członków jadących na Walne Zgromadzenie IIII Rady Ogólnej:

1. Od Kolei Karola Ludwika obniżenie biletów II klasy o 33⅓% a to w ten sposób, iż jadący do Lwowa zakupuje bilet I klasy, który mu służy już następnie do bezpłatnego powrotu.
2. Od Kolei Czerniowieckiej obniżenie biletów II klasy tudzież biletów III klasy o 33⅓% z tem zastrzeżeniem, iż jadący płaci od razu całą należytość za jazdę tu i napowrót.
3. Od Kolei węgiersko-galicyjskiej - na przestrzeni Przeszrańskiej i Tarnowsko-Leluchowskiej - obniżenie biletów II i III klasy o 33⅓%.
4. Od Kolei Albrechta obniżenie biletów II i III klasy o 33⅓% a to w ten sposób, iż jadący II klasą zakupują bilet I klasy, a jadący III klasą bilet II klasy - który im służy już następnie do bezpłatnego powrotu.

Obniżenia te służą od 17go do 10go Czerwca włącznie.

Pociągi pospieszne i inne niż wyż wymienione klasy nie mają obniżeń przyznanych na Kolejach od 1, 3, 4, zaś Kolej Czerniowiecka dozwala użycia pociągów pospiesznych.

Przy kupnie biletu - jakoteż w ciągu podróży - należy się wykazać wystawioną przez podpisany Komitet Kartą legitymacyjną, którą też przy powrocie przedłożyć należy dotyczącej Kasie kolejowej do ponownego odstemplowania wraz z biletem.

Bilety bez Kart legitymacyjnych tracą moc prawną.

Z Komitetu c. k. Towarzystwa gospod: galic:

Lwów Dnia 28go Maja 1878.

C. k.
Tow: gosp: gal:
L. 839.

~~232~~
63

# Ogłoszenie.

Komitet c. k. Towarzystwa gospodarskiego galic: uzyskał od tutejszych kolei żelaznych następujące obniżenia dla członków jadących na Walne Zgromadzenie IIII Rady Ogólnej:

1. Od Kolei Karola Ludwika obniżenie biletów II klasy o 33⅓%. a to w ten sposób, iż jadący do Lwowa zakupuje bilet I klasy, który mu służy już następnie do bezpłatnego powrotu.
2. Od Kolei Czerniowieckiej obniżenie biletów II klasy tudzież biletów III klasy o 33⅓% z tem zastrzeżeniem, iż jadący płaci od razu całą należytość za jazdę tu i napowrót.
3. Od kolei węgiersko-galicyjskiej - na przestrzeni Przeszrzańskiej i Tarnowsko-Leluchowskiej - obniżenie biletów II i III klasy o 33⅓%.
4. Od Kolei Albrechta obniżenie biletów II i III klasy o 33⅓% a to w ten sposób, iż jadący II klasą zakupują bilet I klasy, a jadący III klasą bilet II klasy - który im służy już następnie do bezpłatnego powrotu.

Obniżenia te służą od 17go do 10go Czerwca włącznie.

Pociągi pospieszne i inne niż wyż wymienione klasy nie mają obniżeń przyznanych na kolejach od 1, 3, 4, zaś Kolej Czerniowiecka dozwala użycia pociągów pospiesznych.

Przy kupnie biletu - jakoteż w ciągu podróży - należy się wykazać wystawioną przez podpisany Komitet kartą legitymacyjną, która też przy powrocie przedłożyć należy dotyczącej kasie kolejowej do ponownego odstemplowania wraz z biletem.

Bilety bez kart legitymacyjnych tracą moc prawną.

Z Komitetu c. k. Towarzystwa gospod: galic:

Lwów dnia 28go Maja 1878.

Kaiserlich-königl. galizische
CARL LUDWIG BAHN

Nr. 11612

Z. 1180/78.–

Kolpe

234
65

An das hochgeehrte
Präsidium der Landwirthschaft
Gesellschaft
in
Lemberg

Auf Ihr an das Präsidium der Ehren-
hofer Verbands Conferenz in Strassburg
gerichtetes, mit dem Beitritt der Lem-
berger Handelskammer gleichfalls dort
eingelangtes, gleichlautendes Telegramm
datto 13. September c, hat das gefertigte
Präsidium eine telegraphische Mittthei-
lung in der Verneinstimmung unterlassen,
dass die an die vereinigte Handelskam-
mer gerichtete Antwort lautend:

„Conferenz obliegt nur Ausfer-
tigung offener gemeinsamer Eingabe; dessen
Umgestaltung wenden gestellte Wünsche
besonderer Würdigung anzuempfehlen.“
auch zur dortigen Kenntniss gelangen
wird.

Wir beehren uns nunmehr im Nach-
folgenden die über diesen Gegenstand
in dem bezüglichen Conferenzprotokolle

aufgenommene Registratur zu Ihrer gefälligen Kenntniß zu bringen.

„Der Vorsitzende Herr kaiserlicher Rath, Landesausschuß-Beisitzer Lewicki grüßen, hat im Telegramm der Lemberger Handelskammer ddto 12. September 1878 an das Präsidium der gegenwärtigen Conferenz lautend:

„Angesichts niedriger Frachtsätze westeuropäischer Concurrenzbahnen, wird die Bitte vorzüglicher Hochachtung, hinsichtlich Ostseehafen gegenüber anderen Provenienzen, dem Bahnverkehr nur durch Tarifermäßigung galizischer Verbrauchsstationen belebt werden."

„Im vollen Vertrauen auf Entschließung wohlwollender Conferenz ersucht die Lemberger Handelskammer auch ferner für galizische Verbrauchsstationen, Tarifermäßigungen zu beschließen."

„Telegrafische Mittheilung des Erfolges höflichst erbeten."

Ein gleichlautendes Telegramm ist während der Conferenz am 13. September 1878, 12 Uhr Mittags

von dem Präsidium der galizischen Land-, Wirthschafts-Gesellschaft in Lemberg hier eingelaufen.—

„Dasselbe wird gleichfalls zur Vorlage gebracht.—

„Der Vorsitzende bestätigt die Richtigkeit dieser Angaben und bittet die anwesenden Herren Commissarien um, die bereits Seitens der galiz. Carl Ludwig Bahn in uneigennützigster Weise gepflogene Verwendung, wegen Einräumung von Tarif-Vorzügen für gewisse Relationen, dem sonstigen Erleichterungen im Verkehre, sowie Zulassung von Expeditionen zur Belebung des Zwischenhandels, sobald als möglich in günstiger Weise der Erledigung zuführen.—

Er hält ferner dafür, daß diese Vorzüge nicht allein zur Belebung des galizischen Interessenhandels, sondern auch zur Bekämpfung der in jüngster Zeit sehr fühlbar gewordenen Concurrenzen selbst, im Interesse der betheiligten Bahnen erforderlich sind.—

/.

POD. 23/IX 1878.

Z. 1180.

Conferenz nimmt diese Äußerungen, zur Kenntniß, stellt in Aussicht den Gegenstand näher zu prüfen und so weit zulässig, den gestellten Wünschen demnächst entgegenzukommen.

Sie werden nicht ermangeln Ihnen das Ergebniß der weiteren Verhandlungen auf üblichem Wege mitzutheilen.

Wien am 19. September 1878.

GENERAL-DIRECTION
der K.k. priv. galiz. Carl Ludwig-Bahn

Wolf

Ad allkt
22/11 878

Koleje 736/61

Robotnicy

L. 448/80 uz.

Przewietny Komitet
c. k. Towarzystwa gospod. gal.
w Lwowie

Podpisany pragnąc sprowadzić do robot okolicznych do dóbr swych na Podolu rosyjskim położonych znaczniejszą ilość ludzi z zachodniej części Galicyi, ma zaszczyt upraszać Przewietny Komitet o łaskawe poparcie załączonych tu /. 2/2 dwóch podań do Dyrekcyi ruchu Kolei Karola-Ludwika i Kolei Czernowiecko-Pasy o zniżenie ceny jazdy - tam i na powrót na czas 9cio miesięczny, dla sprowadzić się mających ludzi, którzy pochodząc z okolic najbardziej z powodu nieurodzaju, niedostatkiem i głodem dotkniętych, znajdą znajdą w ten sposób w najtrudniejszym czasie t. j. na przednówku tak pożądany dla nich zarobek.

Ponieważ ludzi tych sprowadzam wyłącznie w celach rolniczych i tymże dobry zarobek i wyzywienie zapewniam, dla tego też jak niemniej z przytoczonego wyżej względu mam niepłonną nadzieję, że Przewietny Komitet w interesie rolnictwa prośbę niniejszą łaskawie poprzyć raczy.-

Z wysokiem poważaniem

Leon Głowacki
Rynek № 8.

Lwów dnia 2 Marca 1880.

Ze względu na panujące w kraju nędzę, wypada poprzeć wniesioną prośbę

2/3 – 80.

Groll

L. 485/880

Kolejc

735
69

Prezesowi c. k. Wydziału Towarzystwa agronomicznego.

Otrzymawszy uwiadomienie od redaktora czasopisma Wiedeńskiego Landwirthschaftliche Zeitung niejakiego Fritschmanna że kolej żelazna południowa na nowych 10 lat żąda uwolnienia od podatków, i silnie się kręca koło tego, a deficit ztąd powstały nowym ciężarem spadłby na i tak już wyciśnionych rolników - ułożyliśmy prośbę odpowiednią i takową podpisaliśmy. Lecz nie znając dokładnie stosunków obecnych, składamy takową na ręce Prezydyum Wydziału, aby Pan Prezes stosownie do swego przekonania i obszernej wiadomości prawdziwych potrzeb rolnictwa odpowiednie kroki uczynić raczył.

Pełz dnia 3 Marca 880

Wałkowski
Zarząd

Władysław Ks.

X. D. Fr. Semmerk
Probosz i Dziekan Maskowicki

Zypotrochołtki
X. Siedlecki

łamy się upoważnić niniejszem
Wam upoważnić, o Łaskawe
poinformowanie nas tak w do
prowadzeniu tej sprawy, jak też
co do zapadłych w dwóch w Wam
bu rozwagom

I wyrażamy poważanie

Expedyt Pkt L 171a 880

przesł: 17 ~~pa~~ 880

Ex.

D. Wlana Oltana

Hannover

w Wiedniu

Wyczytawszy w Dziennikach, że kilka już potrzeb w sprawie kolei podwiedzeńskiej do Rady Państwa wniesionych ~~już~~ zostało — mamy zaszczyt zapytać się, czy nie byłby już czas stosowny powtórzyć sprawę taką ze strony naszej. Przestrzegamy tylko o bliższe wiadomości w do samej potrzebie, którą jakoby Wlan w posiedzeniu z d. 18/ Marca bardzo stosownie wystąpiły, wcale widocznie zredagowany był wniosek, aniżeli potrzeba Ob. Ministra.

Do prostej powyższej tego czynimy jeszcze prośbę drugą. Sprawa Jeb wielkiego miasta już kilka rozbieranej w Kasa-tyczym Ministerstwie gospodarczym od tylu lat. A ze sprawą ~~Ka~~ — jak Wlan wiadomo — bardzo nas obchodzi, i czas ~~[illegible]~~ konferencyi wspólnej z przedstawicielami Kolei w tej sprawie jak tej bliższy, im więcej

Tacy

L. 485

Udziela się JWPanu Ottonowi Hausnerowi w Wiedniu z prośbą, aby sprawę tę zbadał i opinię swą przy zwrocie niniejszego Komitetowi udzielił raczył.

Lwów 8 Marca 1880

KOMITET C.K. GALICYJSKIEGO TOWARZYSTWA GOSPODARSKIEGO

Wn. Prezes
Piotr Gr[illegible]

Sekretarz:
[illegible]

POD. D. 8/III 1880
L. 485.
1. załącznik

Exp.

Do szan. Rady Oddziału gosp. w Bełzie!

Nasz szan. pismo z dnia 3 Marca br. Kom. Tow. gosp. ma zaszczyt odpowiedzieć że według zasięgniętej przez Kom. autentycznej wiadomości Tow. Kobi południowej czyni wprawdzie zabiegi celem otrzymania umorzenia od podatku na dobry pomnożony ład 10 cin, co sporządzałoby rocznie dla skarbu państwa ubytek około 2 miljonów złr. ra. i niczem nie dałoby się usprawiedliwić, lecz zabiegi te dotąd pozostają zupełnie bez skutecznemi i niema ani zapowiedzi, ani nawet najmniejszego prawdopodobieństwa aby wnoszone zostało ze strony rządu przedłożenie w tym przedmiocie. Skoro więc sprawa ta do Rady państwa nie weszła i niema widoków aby tem bardziej wnoszona, Komitet Tow. gosp. nie uważa za rzecz stosowną przedstawiać w obecności Wys. Radzie państwa petycji z dn. 4 Marca br. szanownego oddziału, o czem się szan. Rady oddziału niniejszem zawiadamia.

We Lwowie 16 Marca 1880

przep. 16/3 1880

Exp.

Do l. 485/880

~~739~~
70

# Wysoka Izbo!

Gdy w obecnym czasie dyrekcya Kolei żelaznej południowej wszelkich dokłada starań, aby na dalsze 10 lat uwolnioną została od zapłacenia podatku żeby dochody państwa uszczuplało o 20 do 30 milionów – któreńto ubytek po większej części rolnicy musieliby uzupełnić podwyższonym podatkiem – przeto uprasza oddział Bełzc Lokal towarzystwa gospodarczego Wysoka Rada państwa raczy odmówić prośbie dyrekcyi Kolei południowej nizem nie popartej, a jeśliby okazała się jakaś nadwyżka w skarbie, aby takowa użytą była na ulżenie głodem nawiedzonych lub w sekwestr popadłych rolników, nie mogących płacić podatki, lub też na polepszenie wiktu prostych żołnierzy którzy po największej części są synami rolników

Bełz dnia 4 Marca 880

Michał Jałkowski
Zastępca i
właściciel dóbr Gniłkow

Wawrzyniec Olmoka

X. F. Semenetz
Proboszcz i dożywotnik
większej posiadłości Mankówki

Izydor Grochulski
X. Nielecki

Wiedeń. 13/3 880

740

Do l. 485/880.

Wielmożny Panie!

Zwracam, według polecenia, załączone mi pismo z 8 br. marca r. b. pod l. 485. i zarazem petycyę oddziału tow. gosp. Beltke-Sokalskiego, a to ostatnie z następujących powodów: Tow. kolei południowej wprawdzie istotnie czyni wielkie zabiegi celem otrzymania uwolnienia od podatków na dalszy przeszło lat 10 ciu, co rocznie dla Skarbu Państwa spowodowałoby utytell 2 milionowy i niczem nie dałoby się usprawiedliwić, lecz te zabiegi dotąd nie zostały żadnym uwieńcone skutkiem i niema nawet zapowiedzi lub prawdopodobieństwa przedłożenia rządowego w tym przedmiocie. Takie przedłożenie z resztą niemiałoby najmniejszej szansy, ażeby izba deputowanych je przyjęła. Nieuzyskawszy

zaś podać petycyi tyczącej się przedmiotu wcale nie istniejącego.
Lecz gdyby nawet takie przedłożenie rządowe zostało wniesione, odradzałbym usilnie podanie petycyi tak licho stylizowanej i motywowanej, przemawiającej tylko w imieniu rolników, jakoby wszyscy inni opodatkowani nie byli zarówno takiem niesłusznem uwłaszczeniem tow. kolei potrzebn. dotknięci. Wtedy nawet w razie wniesienia przedłożenia rządowego, co w najgorszym razie prawdopodobnie stać tylko mogło, musieli byście Panowie dla salwowania stanu tow. grep. wywołać petycyę przyzwoicie stylizowaną, z rubrum, wystosowaną do Izby poselskiej Rady Państwa a nie do Rady Państwa w ogóle i w imieniu wszystkich opodatkowanych a nie jednej klasy tylko.

prof. Otton Hammer.

742
74

Koleje żel.

P. z. u. względem depeszowania uchwał powziętych przez XV R. O. dnia 24 Lutego 1880 – w sprawie przeniesienia kolei żelaznych na własność Państwa – tudzież przeniesienia centralnych zarządów wiedeńskich do tych krajów koronnych, przez które linia kolei przechodzi.

Odnośne uchwały brzmią:

Rada Ogólna uchwala w sprawie kolei żelaznych następującą rezolucyę:

I) Ponieważ według długoletnich doświadczeń całej Europy, koleje żelazne, spoczywające w ręku spółek akcyjnych, nie dadzą się skłonić do reformy taryfowej – pożądanej dla wszystkich gałęzi gospodarstwa krajowego, a zwłaszcza dla rolnictwa – przeto należy dążyć do systemu kolei zrządowych. –

II Do tego celu winien Rząd austryacki dążyć następującemi orderami drogami na raz:

a) uzupełniając sieć kolejową przez budowę potrzebnych linii głównych na koszt skarbu – ewentualnie dozwalając krajom koronnym budowy linii bocznych na koszt kraju;

b) korzystając jak najczęściej z nadanego mu ust: z d. 14/12 1877 D. U. P. № 112 prawa objęcia pewnych linii w zarząd państwa;

c) starając się tak te linije, jak niemniej inne, znajdujące się w kłopotach finansowych nabywać drogą ugody na własność skarbu;-

d) korzystając przy linijach starszych z tych postanowień do. Kumentów koncesyi, które skarbowi zastrzegają w pewnych niedaleckich już lecznach nabycie owych linii bądź za odszkodowaniem, bądź bytem darmym ~~t.~~

III Ponieważ z chwilą zaprowadzenia systemu kolei rządowych centralne zarządy wiedeńskie pojedynczych linii będą się mogły bez tego zlać z jedną centralną władzą rządową dla całego państwa – przeto należy już teraz dążyć do tego, by

Rozdzwonić w razady przeniesiono w jak najkrótszym czasie do jednego z tych krajów Rzeczypospolitej, przez które kolej biegnie przechodzi. —

D. j. w.

Exp. I.

Lemberg

Comité der
Ob. Ch. galiz. Eisenbahnbau
n. 11/4 1880 Z. 591

über die Eisenbahnbau-
Offerte.

/: Erbaukosten im Anschluss :/

Das ungarische Comité hofft, dass Zu gleicher Zeit die Generalmarkscheider der ob. galiz. Eisenb. gesellschaft ~~[illegible]~~ ebenso die im Marjefer Hüttenwerk und die Lemberger Eisenbahn Gesellschaft um die galiz. Lehnen ausgemessen dass die Eisenbahnen auf diesen Linien ~~[illegible]~~ die ~~[illegible]~~ ~~[illegible]~~ ~~[illegible]~~ ~~[illegible]~~ Generalmarkscheider Gesellschaft nach den bestehenden ~~[illegible]~~ ~~[illegible]~~ einen allgemeinen ~~[illegible]~~ Bau zu unternehmen, bekleidet auf Grund dieses ausgemessenen bereits



arkusz.

Spry Dr. Belinski

ihrer Information, der Ober-
architekten-Gesellschaft Dr.
von Bilinski, nachstehende
Schlußfolgerungen entstehen:

I.) Wenn der heutige Zustand
Erscheinungen u. ganz Europa
die in den Gründen u. Aktien-
gesellschaften ruhenden Gefahren
lässt sich zu einem, für alle
Zweige der Wirthschaft
zieht, beunruhigenden Zustand
führen, so wird der
Wunsch einer Gesetzgebung
verstärkt werden.

II. Um zu diesem Ziele mit der
Zeit zu gelangen:

~~Vorzugsweise
nachfolgende 4 Wege
gleichzeitig einzuschlagen~~:

a) ~~in einer~~ der Einführung
von Gesetzentwürfen auf Wunsch
kosten, wenn all Gründungen,
wenn die Gründungen der
Leute u. Bankiers auf
Wunsch kosten geschehen;

b) so oft es möglich u.
dem, ich mit Erl. v. 14/12
1877 Abtl. No 112 zu gestatten
Leuten der Ober-Aufsicht
zu geben Linien in der
Wunsch katastrale Eisenbahnen
machen;

c) sowohl diese, wie auch
Eisenbahnen in finanziellen Schwierigkeiten
~~bestehenden~~ bestehenden Linien
~~[illegible]~~
freiwilligen Unterstützungen
~~der~~ mit ~~der~~ Wunsch der
Leute

bestimmen;

d) bei den übrigen Linien u. Bezirksbahnen die Concessionsurkunden, welche den Staate zu gewähren, nicht mehr enthalten die Festsetzung der entgeltlichen u. unentgeltlichen Transport jener Linien vorbehalten, Gebrauch machen.

III.) Was mit dem Augenblicke der Einführung der Staatsbahnverwaltung darin wieder vorhandenen Cabotagetransporte der einzelnen Linien schwebt in einem einzigen Bezirksgerichtsfalle vorden, nichtsdestoweniger müssen, so ist schon jetzt die baldigste Uebertragung jener Cabotagetransporte in eine der jenigen Stände, die welche jede Einrichtung, vorzuziehen". –

Das Comite wünscht Angesichts der Notwendigkeit, ihren Bemühungen *Angesichts* eine zweckmässige Schwierigkeiten Freiraum entgegen Motiven zu der gewinnen, der obigen Resolution nachkommen zu können, obwohl es auch durch mit dem Leitsatz nur, dieselben gewünscht (~~dieselben~~ zu Grunde wird der f. Gutachtenden Stationen bringen, & nöthigenfalls

(der Beschluss unseres Gesellschaft

76 ~~744~~

an Interessenten der österr. Landwirthschaft zur Unterstützung zu empfehlen.

Lemberg 9/4 1880.

praes. 10/4 880
S. Am

Exp. II.

An die geehrte Redaction
1. der [Wiener] landw. Ztg in Wien
~~2.~~
2. des "österr. Oekonomist" (IV. Favoritenstraße, 16)
~~adt~~ 3) D. Towarz. rolniczych

Spr. Towarzystwa rolnicz-
1. w Wiedniu
2. w Linzu
3. w Salzburgu
4. w Innsbrucku
5. w Laibach
6. w Klagenfurt
7. w Graz-
8. w Czerniowce-

Verein für Landeskultur in Czernowitz

: die ~~heurige Generalversammlung der~~ [k.k.] galiz. Landwirthschaftsgesellschaft hat in ihrer heurigen Generalversammlung auf Grund (z Exp. I. ad do) [illegible] Araben"!

Der gefertigte Ausschuss wäre der geehrten Redaktion zu großem Danke verpflichtet, wenn sie obige Beschlüsse an Interessenten der Volks- u. Landwirthschaft an geeigneter Stelle Ihres Blattes geneigtest veröffentlichen wollte.

Das.

Exp. Koll.

praes. 12/4. 880
S. Am

Dr [illegible]

III Exp

III Exp.

D. Wysokiego Tsta
podstarzy

[Na ordynacji] Wiedeń

/.

W odpowiedzi na mamy zaszczyt udzielić im Wiedeń, że Wy. Tsta dzisiaj XV R.O. Tow. przyjęto w odbytych — zwyczajnych w nadzwyczajnych mowach Wy. Tsta: 1ny rzeczy o powiedzeniu II dwóch za Lotyg. bez w powiedzeniu kolei zdanych; ten dzień.

Wy. Tsta XV rzeczy o powiedzeniu III d. 25 Lutego w przedmiocie 1ny rzeczy Tytonia — z powodu, że Tartaw przyszedł tylko spóźnie w Kierunku wstrzymany przez wydarzenia spóźnienia. I odbyłem

Tsta

L. 9/4 880

Exp.

przep: 12/4. 880

Kolegr rel.



N.: 308.

L. 760/880

An das löblich. Comité
der k. k. mähr. landwirthschaftl. Gesellschaft
in

Brünn!

Der gefertigte Central-Ausschuß gibt sich die Ehre, dem löblichen Comité mit Beziehung auf die gefällige Zuschrift vom 9. d. M. Z. 591 mitzutheilen, daß die von der wohllöblichen General-Versammlung gefaßten Resolutionen über das Eisenbahnwesen in unserem Vereinsblatte veröffentlicht werden.

Salzburg am 18. April 1880.

Vom Central-Ausschuß der k. k. landwirthschaftl. Gesellschaft.

Der Präsident:

Agoff Gallerberg

Stanj se vsebinam
se seznanil

L. 22/4 880

Wiedeń, 25/4 748

L. 782/880 Koleje połud. Zbywola

Szanowny Komitecie tow. grap.!

Na pytania zawarte w piśmie komitetu z 17. br. odpowiadam następująco:

1. Kwestya uwolnienia od podatków kolei południowej wczoraj niemal przesądzono została w kierunku korzystnym i słusznym, na posiedzeniu wydziału podatkowego, ponieważ wydział ten ogromną większością przyjął wniosek hrab. Vettera, zalecający rządowi nie petycye przeciw uwolnieniu tej kolei od podatku. Ale co ważniejsze, Minister prezydent oświadczył, że tylko dla tego kwota podatku kolei południowej w budżecie r. 1880 nie figuruje jeszcze, bo rachunki z 3letniego okresu 1877-79 nie są jeszcze całkowicie obliczone, nie zaś dla tego, jakoby rząd zamierzał nadal tej kolei uwolnienie od podatku udzielić. Jednak nic nie zawadzi,

owszem dobrze będzie, jeżeli nadej-
dą jeszcze petycye z terenu przeciw
uwłaszczeniu Kresów południ. od podziału

2. Sprawa „26 rolniczych“ / Wolf
(sprost. Kaminum), o których p. Sekretarz
teraz wydał broszurę, została
tak w Klubie „der Land- u. Forstwirthen“
jak też w Komitecie centralnym
Kongresu agrarnego traktowana
nieprzychylnie, to jest dano „Schiebe-
ra“ orzekając, że zapatrywania
i orzeczenia o izbach rolniczych
należą do pojedynczych towarzystw
gospod., a te winne być nadesłane
do centralnego organu (Komitetu wiedeń-
skiego) Kongresu agrarnego.
To równa się odrzuceniu

Z wysokiem poważaniem

sługa

Otton Hauser

POD: d. 25/IV 1880
L. 782.

Służy do akt
d. akt
1/5 880

Nr. 323.

Kolej

81
~~756~~

L. 863/880

An

die löblich k. k. Landwirtschafts-Gesellschaft

in

Lemberg.

In Erwiderung der schätzbaren Note vom 9. April l. J. Z. 591 beehrt man sich der geehrten Landwirthschaftsgesellschaft anzuzeigen, dass deren Resolution in Betreff Bestrebungen der Eisenbahnen in Absicht des Anstrebens günstigerer Tarifsätze für alle Zweige der Volkswirthschaft und insbesondere der Landwirthschaft im hiesigen Wochenblatte „Novice" veröffentlicht wurde.

Vom Centrale der k. k. Landwirt. Gesellschaft für Krain.

Laibach am 3. Mai 1880.

Paul Freih. v. Wurzbach

Ad Praes. Prot. Ad

POD: d. 8/V 1880.
L. 863

Służy do wiadomości
i akt
D. 1ku Pj

L. 870/880

Kolejí

752
82

POD: d. 10/V 1880.
L. 870

Z c.k. Namiestnictwa.

L. 52935.

Udziela się
Szanownemu Komitetowi c.k.
Towarzystwa gospod. galicyjskiego
we Lwowie
do wiadomości. –

Lwów dnia 17.go Kwietnia 1880.
W zastępstwie.

Zalesh

1 Załącznik

Stosy do wiadomości
J. akt
[illegible]

1 załącznik.

L. 52935.

Do l. 870/880
83
753

# Obwieszczenie.

Wostatnich czasach zdarzały się częste wypadki odejścia nierogacizny transportowanej kolejami żelaznemi przez uduszenie z powodu braku miejsca należytego, albo z braku wolnego powietrza do oddéchania, z przyczyny nadmiernego przepełnienia wagonów. –

Chociaż przy nadaniu nierogacizny do transportu kolejowego nadawca na mocy istniejących przepisów regulaminu taryfowego ma zupełną swobodę, co do ilości sztuk umieścić się mających w jednym wagonie, to przecież ze względu na ogólne przepisy przeciw dręczeniu zwierząt domowych, i na mocy ustępu końcowego rozporządzenia c. k. Ministerstwa spraw wewnętrznych z dnia 15. Lutego r. 1855. Dz. U. P. N. 31. – widzi się c. k. Namiestnictwo spowodowanem wydać następujące rozporządzenie:

I. Jeżeli przy nadaniu nierogacizny do transportu kolejowego – urzędnik kolei odbierający posyłkę spostrzega przepełnienie wagonu do transportu przeznaczonego, powinien nadawcę na to uważnym zrobić, a jeżeli nadawca mimo tego upomnienia obstaje przy ilości sztuk umieścić się mających w jednym wagonie, urzędnik kolejowy obowiązany jest okoliczność tą potwierdzić na dotyczącym liście frachtowym.

II. Każdy nadawca lub właściciel takich transportów, w których sprawdzonem zostało uduszenie pojedynczych sztuk z powodu przepełnienia wagonu, pociągniętym być ma do odpowiedzialności wedle postanowienia powyż powołanego rozporządzenia ministeryalnego.

III. W tym celu obowiązany jest w każdym takim wypadku urzędnik stacyi kolejowej, w której podobne wypadki sprawdzone zostały, donieść o tem we Lwowie i Krakowie c. k. władzy policyjnej, w innych zaś stacyach c. k. Starostwa celem wdrożenia przeciw winnym postępowania w myśl §§. 7. i 11. cesarskiego rozporządzenia z dnia 20. kwietnia r. 1854. Dz. U. P. N. 96. –

Z c. k. Namiestnictwa
Lwów dnia 17. Kwietnia 1880.

85

755

Reprezentanci powiatów, przez których szerokotorowa kolej Hnaiatyńsko-Lwiecka przechodzić ma, oraz reprezentanci powiatów granicznących postanowili, co następuje:

Obowiązujemy się zamierzać Rady powiatowe najdalej do dni dziesięciu i wszelkich dołożyć starań, ażeby

1: dla ulżenia funduszowi krajowemu w celu wykupna gruntów pod kolej Hnaiatyńsko Lwiecką Rady powiatowe dotychczas uchwaliły dodatek przynajmniej jednego centa od rzeckiego podatków bezpośrednich w powiecie opłacanych a to na przeciąg lat dwudziestu jako na fundusz wykupna gruntów.

2: Oprócz tego wpływać będziemy wszelkiemi siłami na właścicieli większych posiadłości oraz i na miasta przez których grunta kolej Hnaiatyńsko-Lwiecka przechodzić ma, aby grunta potrzebne pod budowę tej kolei bezpłatnie oddali. –

We Lwowie dnia 24. Czerwca 1880.

Brykczyński prezes Rady powiatowej Stanisławowskiej w.r., Bon Błażowski prezes Rady pow. Buczackiej w.r., Skrochowski Prezes Rady pow. Gorlickiej w.r.
E. Wolański " " " Hnaiatyńskiej "
L. Skrzyński w.r. Zast. prez. " " Brzeżańskiej
Urmański Prezes " " Tarnobrzeskiej "
Karol Rogowski za powiat Jasielski w.r.
Czekański " " Czortkowski "
ks. Sawa " " Tłumacki "
Piotr Garbaczyński " " Bilżnieński "
Stanisław Stankowiejski " " Krośnieński "
Dr. Stanisław Bielński z upoważnienia Pana Xenona Słoneckiego Prezesa Rady powiatowej Sanockiej.
Antoni Dobrzyński Prezes Rady powiat. Sanockiej

L. 657/881.

Kolejе

87
756

# Wysokie Koło!

Wszystkie z wyborów wyszłe władze autonomiczne i cała oświecona opinia kraju, wyznają tę słuszną i sprawiedliwą zasadę, że jedynie i wyłącznie Sejm krajowy jest prawowitym przedstawicielem życzeń i interesów kraju, że zatem uchwały i rezolucye tamże zapadłe winny być przez wszystkich prawych a gorliwych obywateli kraju, do których przedewszystkiem zaliczamy Szanownych Członków Koła polskiego w Wiedniu o ile możności i sił popierane i przeprowadzane. Do zapatrywania tego tem chętniej przystępujemy, ile że znalazło ono poparcie w znanej uchwale polskiego Koła sejmowego z 25. września 1878, która wyraźnie oświadcza: że uległość i posłuszeństwo dla uchwał sejmowych i praw krajowych, jest kardynalną zasadą życia publicznego, że bez takiej karności kraj popaść by musiał w anarchię.

Sejm krajowy wyraził już w sprawie kolei transwersalnej, żądania kraju, uchwalając rezolucyę: że siedziba Dyrekcyi kolei winna być w kraju, a językiem urzędowym, język polski. Ma więc Wysokie Koło delegacyjne wskazaną drogę, jak postępować należy. Żywimy niepłonną nadzieję, że Wysokie Koło dopełni swego obowiązku i użyje całego wpływu, by rezolucye sejmowe wprowadzić w życie, a zmienić projekt ministeryalny. Nie możemy zataić, że projekt ministeryalny w kraju przykre zrobił wrażenie. Tem przykrzejsze, że wyszedł od ministerstwa, które od dwóch lat upewnia kraj ciągle, iż radeby zaspokoić wszystkie jego słuszne żądania, że w ministerstwie tem zasiada dwóch rodaków, posłów na Sejm krajowy, że wreszcie kraj nasz przez tych dwa lat zgodnie i z całą usilnością we wszystkich sprawach, czasem nawet ludności niemiłych i wstrętnych, ministerstwo zawsze popierał, a w nagrodę za to miał zaiste prawo żądać, by z uchwałami Sejmu sześciomilionowej prowincyi nie postępowano w sposób tak lekceważący, jak zrobiono układając projekt do ustawy o kolei transwersalnej.

Czesi; stronnictwo prawa, nawet drobna frakcya Tyrolczyków większemi cieszyli się u ministerstwa łaskami i raz po raz mniejsze lub znaczniejsze umieli dla siebie uzyskać koncesye. Polacy jedynie sprawiedliwszym rozkładem podatku gruntowego zadowolnić się musieli, choć i tę sprawiedliwość podatkową, raczej staraniom i pracy nieodżałowanego ś. p. Kornela Krzeczunowicza, niźli przychylności ministeryalnej przypisać należy.

Milczał kraj uwzględniając trudne ministerstwa położenie, rozporządzającego małą tylko i niepewną większością, atakowanego ciągle przez tak zwaną partyę wiernokonstytucyjnych, a z drugiej strony naciskanego przez zbyt natarczywych i wymagających czeskich swych przyjaciół. Milczał i pocieszał się tem, że przynajmniej ekonomiczne potrzeby kraju będą uwzględnione i zaspokojone. Projekt ministeryalny o budowie kolei transwersalnej zniweczył najzupełniej i te nadzieje.

Budowę tej kolei ma objąć Bank dla krajów koronnych. W zawartej ugodzie nie ma najmniejszej wzmianki, by przy budowie uwzględniano krajowców i tym sposobem technikom, przedsiębiorcom i rzemieślnikom naszym, dano możność zarobkowania. Jest więc obawa, że z rozpoczęciem budowy z wielką dla krajowych sił roboczych krzywdą i szkodą, rozpocznie się nowy na kraj nasz najazd zastępów germanizacyjnych. Obawa ta jest tem większa, iż po ukończeniu budowy, ruch na ukończonej linii i na liniach kolei, Albrechta, Łupkowskiej i Leluchowskiej, ma objąć kolej Czernio-

wiecka. Zapewne więc i podczas budowy Zarząd tej ostatniej będzie miał na Bank prowadzący budowę wpływ przeważny. Wytworzy on się z natury rzeczy choćby prawnie i kontraktowo wcale nie był uzasadniony. Że wpływ ten będzie germanizacyjny, wrogi krajowi, usuwający wszędzie i wszystko co polskie, za to ręczy nam przeszłość i teraźniejszość kolei Czerniowieckiej. Jak w obec tego wytłómaczyć projekt oddania tej kolei, ruchu na liniach 1.600 kilometrów długości, jak usprawiedliwić, że na projekt ten mogło się zgodzić dwóch ministrów polaków, zaiste nie wiemy. Projekt ten nie tylko sprzeciwia się wręcz rezolucyi sejmowej z r. 1880 żądającej, by językiem administracyjnym był język polski, a siedziba Dyrekcyi w kraju, na co zarząd kolei Czerniowieckiej dobrowolnie nigdy nie przystanie, ale co gorsza, raz na zawsze czyni niemożliwym choćby późniejsze przeniesienie Dyrekcyi kolejowych do kraju. W chwili obecnej mniejsze koleje galicyjskie są albo własnością Rządu, albo tak dalece od Rządu zawisłe, że przy cokolwiek dobrej woli ministerstwa, które tak bardzo z krajem naszym sympatyzuje, mogłyby centralne Dyrekcye tychże być przeniesione do kraju. Myślimy, że ta dobra wola u rządu wnet by się znalazła, gdyby Wysokie Koło zechciało się o to stanowczo upomnieć. Za przykładem mniejszych kolei, możeby później poszły kolej Czerniowiecka i Karola Ludwika. Jeśli jednak w myśl projektu ministeryalnego wszystkie małe koleje galicyjskie zostaną zcentralizowane pod zarządem kolei Czerniowieckiej, stanie się ona taką potęgą, że wspólnie z koleją Karola Ludwika nie tylko żądaniom kraju, ale nawet żądaniom Państwa skuteczny potrafi opór stawić, a myśl sprowadzenia centralnych Dyrekcyi do kraju usunie się w sferę marzeń. Rozporządzając ogromną, może największą w Austryi siecią kolejową od Jass do Biały, od Husiatyna do Oswięcimia, będzie mogła ze skutkiem oddawać się zachciankom germanizacyjnym. Rok rocznie całe zastępy urzędników niemieckich ściągać się będą do kraju, każda stacya kolejowa stanie się wysuniętym posterunkiem wrogich cywilizatorów, a młodzież nasza po ukończeniu polskiej techniki we Lwowie lub Krakowie, będzie chyba szukać chleba w Rumunii, Rossyi, lub południowej Ameryce.

Takie przedstawiają nam się wyniki wniosku ministeryalnego pod względem narodowym, a pod względem ekonomicznym, bodaj czy o wiele korzystniejsze:

Kraj pragnął wybudowania kolei transwersalnej, aby się tym sposobem uwolnić od monopolu i taryfy różniczkowej kolei Karola Ludwika, pragnął tak usilnie, że mimo ubóstwa swego, postanowił uchwałą sejmową przyczynić się do budowy sumą przeszło miliona złr. a. w. Jeśli jednak zbudowana kolej wraz z istniejącemi już liniami Albrechta-Dniestrzańską, Łupkowską i Leluchowską dostanie się pod wyłączny zarząd kolei Czerniowieckiej, nie podlega najmniejszej dyskusyi, że ogromne ztąd dla kraju wyniknąć mogą szkody. Kolej, której linie przerzynają cały kraj od granicy rosyjskiej (Husiatyn), aż do granicy pruskiej (Oświęcim) i od tejże, aż do Jass, może tak samo zaprowadzić taryfę różniczkową, jak to dziś z dobrym skutkiem praktykuje kolej Karola Ludwika, jeśli transport zboża z Wołoczysk do Wrocławia taniej kosztuje niż transport z Gródka do Wrocławia, to taki sam może transport zboża nadanego na pierwszej stacyi rosyjskiej za Husiatynem, taniej do Prus wypaść, jak transport tej samej ilości zboża ze Stryja lub Chyrowa, a transport z Jass, taniej, jak z Drohobycza, lub Sambora. Tym sposobem zarząd kolei Czerniowieckiej ściągnie cały zbożowy handel Mołdawii i Podola rosyjskiego na swoje szyny, a zarazem wypełni znakomicie swą misyę cywilizacyjną; przyczyni się bardzo skutecznie do szybkiego a ostatecznego wywłaszczenia niecywilizowanych autochtonów i ułatwi Niemcom nabywanie w tani sposób rodzinnej ziemi naszej.

Niech nikt nie twierdzi, że zaprowadzenie taryfy różniczkowej jest nie możliwe. Jeśli tylko wszystkie drobne koleje oddane zostaną pod zarząd kolei Czerniowieckiej, taryfa taka jest bardzo prawdopodobna, bardzo naturalna. Projekt ministeryalny nie zastrzega się przeciw temu. Natomiast waruje sobie projekt, że cały ruch towarowy na kolei transwersalnej z Rosyi i Rumunii ma być skierowany nie do Lwowa i na kolej Karola Ludwika, ale na Stryj, Chyrów i dalej koleją transwersalną. Za to, żeby cały ruch szedł koleją transwersalną, otrzymywać ma nawet kolej Czerniowiecka pewne wynagrodzenie. Ustęp ten projektu jest nieocenionym dla kolei Czerniowieckiej w razie zaprowadzenia taryfy różniczkowej. Kto raz odda jej swój towar, tego już na mocy tego ustępu nie wypuści ze swej opieki, aż na pruskiem terytoryum. Być jednak może, że w skodyfikowanym projekcie ministeryalnym ustęp ten o skierowaniu całego ruchu towarowego na dalsze linie kolei transwersalnej, brzmi inaczej, może kolej Czerniowiecka ma tylko obowiązek nakłaniać i namawiać do transportu na Stryj, Chyrów, może to jest rodzaj *oficium boni viri*, za które przyrzeczoną ma pewną nagrodę. W każdym razie to

zdaje nam się pewnem, że kontrola ze strony Rządu czy towary od Husiatyna i Czerniowiec idą na Lwów i dalej koleją Karola Ludwika, czy też na Stryj, jest nadzwyczaj trudną i może niepodobną, a jeżeli się okaże, że dla kolei Czerniowieckiej jest lepszym interesem transport na Lwów, to cały ten ustęp nic nie pomoże, a kolej znajdzie sposoby, aby się oczyścić i wytłómaczyć. Od czegóż współtowarzysze Offenheima, którzy do dziś dnia wpływowe tam jeszcze zajmują miejsca, od czegóż tradycya i duch tego smutnej pamięci rycerza czarnomorskiego czuwający nad biurami tej kolei?

Mimo pochwał i oficyalnego entuzyazmu półurzędowych polskich i niemieckich dzienników dla pomienionego projektu ministeryalnego, rozpatrzywszy się w nim bliżej, nabraliśmy tego przekonania, że pod względem narodowym i ekonomicznym jest on dla kraju szkodliwy i że Wysoka Delegacya winna się starać o zasadniczą zmianę tegoż. Nie nasza rzecz, wskazywać, jakich by ku temu użyć sposobów, by tak bardzo przychylne nam ministerstwo przynaglić do lepszego uwzględniania życzeń kraju.

Ośmielamy się jednak zwrócić uwagę Wysokiego Koła na niebawem rozpocząć się mającą rozprawę budżetową, możeby trzymając się starej praktycznej zasady: *do ut des*, udało się ministeryum skłonić do przedłożenia innego naszym interesom odpowiedniejszego projektu.

Mamy tę niezachwianą nadzieję, że w tej ważnej sprawie Wysokie Koło z całą stanowczością i bezwzględnością wystąpi w obronie zagrożonych interesów kraju i w tem przekonaniu przedkładamy następującą prośbę w imieniu ludności powiatu

Raczy Wysokie Koło:

1. Niedopuścić, by na nowo zbudowanej kolei transwersalnej, tudzież na liniach: Albrechta-Dniestrzańskiej, Łupkowskiej i Leluchowskiej zarząd ruchu objęła kolej Czerniowiecka;
2. postarać się o wprowadzenie w życie rezolucyi sejmowych w sprawie kolei transwersalnej Nr. 396 z 1880 roku o języku administracyjnym i o siedzibie Dyrekcyi ruchu;
3. umożliwić krajowym kapitałom i siłom roboczym, przedsiębiorcom, technikom i rzemieślnikom polskim, zajęcie i zarobek przy mającej się rozpocząć budowie.

Z drukarni J. Czainskiego w Samborze.

Wielmożny Pan

Józef Grelinski

w Kancelarii
Tow. gospodarskiego
w Gmachu Ossolińskich.

w Lwowie

Lista pod o. 751
11/11

P.D. 11/XII 1881

# Wysokie Koło!

Przedłożenie rządowe, wniesione do Rady Państwa w sprawie budowy kolei Transwersalnej, nie zawiera żadnych zastrzeżeń, zapewniających Galicyi tych korzyści, które z natury rzeczy wyłącznie przypaść winny krajowi, mającemu dostarczyć soków żywotnych przyszłej arteryi komunikacyjnej. — Ofiary, jakiemi nasz kraj pomimo swego upadku materyalnego, przyczynia się do urzeczywistnienia projektu budowy kolei Transwersalnej, uprawniają ludność do żądania, ażeby tak przy budowie, jakoteż przy zarządzie ruchu tej drogi żelaznej, interes naszego ogółu nie został podporządkowany interesom prywatnym. Tą przewodnią myślą kierowane Towarzystwo politechniczne, ośmiela się przedstawić światłej i patryotycznej rozwadze Wysokiego Koła swoje zapatrywanie w tym przedmiocie, żywiąc przytem nadzieję, że głos techników polskich znajdzie życzliwy posłuch u dostojnych Reprezentantów kraju, których wpływ zdołałby niezawodnie zapewnić krajowym siłom i kapitałom należny udział przy dokonaniu podjętego dzieła i spełnieniu zadania, jakie tej nowej linii komunikacyjnej przez kraj wyznaczone zostało.

Obecnie kraj nasz przerzynające koleje, przeważnie zarządzane przez obce żywioły, sprowadziły smutne doświadczenie, że instytucye te uganiając tylko za chwilowym i największym zyskiem materyalnym, nie służą interesom kraju i stają się głuchemi na jego wszelkie życzenia i potrzeby. Hojne subwencye, wypłacane ze skarbu państwa, nadają kolejom charakter publiczny, a mimo tego zasłaniają się one swoją naturą prywatną tam, gdzie chodzi o uwzględnienie jakiegokolwiek żądania usprawiedliwionego interesem ludności, paraliżując tym sposobem wszelkie usiłowania dążące do tego, ażeby tak ważne środki komunikacyjne mogły być rzeczywiście dźwignią do podniesienia ogólnego dobrobytu.

Dlatego też śmiało twierdzić można, że oddanie budowy i zarządu ruchu kolei, prywatnym towarzystwom, nie leży w interesie Galicyi, gdyż kraj nie mając zastrzeżonego wpływu na taryfy przewozu i zarządy główne, przypatrywać sie musi obojętnie gospodarce zamianowanych koryfeuszów kolejowych i stosować się do tego, co uzna za dobre „Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen“. Gdyby sam c. k. rząd objął zarząd ruchu na kolejach galicyjskich, natenczas w każdym razie Reprezentanci kraju mieliby większy wpływ na ustrój państwowych kolei i mogliby stawać w obronie zagrożonego handlu i przemysłu krajowego, podczas gdy dzisiaj zarządy prywatnych kolei opierają się wszelkim wpływom, odwołując się przytem na swój prywatny charakter. — Uważamy za zbyteczne przytaczać dalsze argumenta, przemawiające za objęciem zarządu ruchu kolei przez c. k. rząd, gdyż są one znane w opinii ludzi fachowych. Zważywszy jednak, iż w obec danych okoliczności budowa kolei Transwersalnej tylko przy udziale prywatnego banku do skutku przyjść może, i gdy z drugiej strony ludność rolnicza pragnie, ażeby tę budowę jak najprędzej rozpoczęto, celem utworzenia środka dla podniesienia wartości płodów przez obniżenie cen przewozu, przeto pogodzić się trzeba z tą koniecznością, iż budowa i zarząd ruchu dostaną się w ręce prywatne. Jeżeli przeto przy udzielaniu koncesyi na budowę i ruch tej kolei, nie zostaną wyraźnie zastrzeżone warunki, któreby zdołały uchronić Galicyę od nowego napływu cudzoziemców, nie mogących zrozumieć potrzeb kraju, natenczas nie można zataić tego przekonania, że nowo powstała instytucya zwiększyłaby tylko liczbę tych, które obrały sobie za zadanie wyzyskać krajową pracę i stosunki.

Udział w przedsiębiorstwie budowy kolei Transwersalnej winien być zastrzeżony wyłącznie krajowcom, gdyż brak sposobności dla popisu przemysłu budowlanego w naszym kraju, przyczynia się w wysokim stopniu do ogólnego ubóstwa i upadku rzemiosł. Gdy jednak przedsiębiorstwo budowy tej kolei wymaga skoncentrowania znacznych kapitałów, zachodziłaby trudność utworzenia generalnego przedsiębiorstwa i dlatego uważa Towarzystwo politechniczne w interesie przemysłu jako rzecz nieodzowną, ażeby przedsiębiorstwo budowy na partye (losy) rozdzielone zostało. Tym

sposobem tylko mogłaby sama budowa przyczynić się do podniesienia przemysłu budowlanego, gdyż przez udział mniejszych kapitałów stanęłaby do konkurencyi praca licznego zastępu przemysłowców, a tem samem nie jednostki, lecz ogół ludności zarobkującej znalazłby zajęcie i odniósłby ewentualne zyski. Niepodlega żadnej wątpliwości, że w kraju znajdują się potrzebne dla przedsiębiorstwa kapitały, lecz chodzi tylko o to, ażeby takowym umożliwioną była konkurencya. Jako przykład posłużyć tu może kolej Tarnowsko-Leluchowska, przy której rząd w podobny sposób przedsiębiorstwo na drobniejsze podzielił, że techniczne wykonanie na tem nic nie ucierpiało a tylko zyskało dowodzi wymownie okoliczność, iż pod względem budowy kolej ta posłużyć może za wzór wszystkim innym kolejom. Nie potrzebujemy dodawać, że sumienność i zdolność krajowych inżynierów, którzy nietylko w Galicyi lecz także za granicą byli czynni przy rozwiązaniu najtrudniejszych zagadnień nowoczesnej techniki kolejowej, daje gwarancyę, że tylko przez użycie sił i kapitałów krajowych przy przedsiębiorstwie budowy odnieść może kraj spodziewane korzyści.

Oddanie zaś zarządu ruchu kolei Czerniowieckiej, nie może wzbudzać zaufania, trudno bowiem przypuszczać, by instytucya, która dotychczasowem swojem postępowaniem okazywała się zawsze nieprzychylną żywiołowi polskiemu, zmieniła sposób postępowania w obec kraju, gdy uzyska nowe koncesye i gdy wpływ jej stanie się potężniejszym. Aby się o tej smutnej prawdzie przekonać, dostatecznem jest zaglądnąć w statut personalny tej kolei, gdzie zaledwie nieznaczny procent ogólnej liczby urzędników przypada na żywioł krajowy. W niezatartej pamięci pozostaje jeszcze postępowanie głównego zarządu kolei Czerniowieckiej, kiedy przed 3 laty kilku krajowych techników, będących stałymi urzędnikami, bez żadnego powodu ze służby zostało wydalonych. Tylko nienawiść rasowa mogła się zdobyć na taki czyn nieludzki, pozbawiający kilka niewinnych rodzin polskich środków egzystencyi. Twierdzenie, iż kolej Transwersalna wybudowana przy pomocy obcych kapitałów nie może być uważaną za polską instytucyę, nazwać trzeba co najmniej mylnem, gdyż przy takiem zapatrywaniu zachodzi zamiana środków z celem. Kraj bowiem popierając usilnie budowę kolei Transwersalnej, czynił to w tem przekonaniu, że środki będą do celu zastosowane, nie zaś odwrotnie. Gdyby przeto przy udzieleniu koncesyi kolei Czerniowieckiej na objęcie ruchu, nie zostały uwzględnione uchwały Wys. Sejmu co do zaprowadzenia języka polskiego tak w wewnętrznej jak i zewnętrznej manipulacyi, tudzież co do siedziby głównego zarządu w kraju, natenczas poniósłby nasz kraj nową klęskę ekonomiczną a cel budowy kolei Transwersalnej w zupełności spaczonyby został, gdyż pomimo złamania istniejącego monopolu jednej z najpotężniejszych kolei galicyjskich, nadanoby drugiemu towarzystwu, nowy, również krajową pracę i mienie wyzyskujący przywilej.

Na powyższych motywach opierając prośbę swoją, ośmiela się podpisane Towarzystwo upraszać:

**Wysokie Koło Polskie raczy użyć swego skutecznego wpływu, ażeby:**

**1. Przedsiębiorstwo budowy kolei Transwersalnej zostało podzielone na partye (losy) i oddane wyłącznie krajowym przedsiębiorcom, tudzież by przy budowie polscy technicy mieli zapewnione pierwszeństwo przed innymi.**

**2. Rezolucye Wysokiego Sejmu w sprawie zaprowadzenia języka polskiego i siedziby głównego zarządu przy kolei Transwersalnej, w życie wprowadzone zostały.**

~~759~~
91

L. 757/81

Koleje transwersalne

P. T.

Mając zaszczyt przesłać w załączeniu petycyę, którą podpisane Towarzystwo politechniczne wystosowało do Wysokiego Koła Polskiego w Wiedniu, względem budowy kolei Transwersalnej, ośmielamy się upraszać P. T. o łaskawe użyczenie swego poparcia sprawie, która w wysokim stopniu dotyka żywotne interesa kraju.

Lwów dnia 25. Kwietnia 1881.

Zarząd Towarzystwa politechnicznego.

Sekretarz: Paweł Stwiertnia.

Zastępca prezesa: Ludwik Raciborski.

TOWARZYSTWO WE LWOWIE POLITECHNICZNE

Do
Szanownego Zarządu
Towarzystwa rolniczego
we Lwowie.

POD: D. 3/V 1881
L. 757.

Z powodu spóźnionego przedłożenia na czas kosztów

ad acta

Uchwała pos-kom. dn. 11/VI 881.

Krzewicki

Zatarski

760
92

Z. 14957.

Z. 1276/82

Kolge

In der Anlage beehre ich mich der geehrten Gesellschaft das Protokoll der am 11. Mai 1882 hierorts stattgefundenen Berathung über die dem Vieh- und Fleisch-Transporte zu gewährenden Erleichterungen mit dem Beifügen zu übermitteln, dass behufs weiterer Ausführung der in demselben gegebenen Anregungen die erforderlichen Verhandlungen mit den Bahnverwaltungen eingeleitet wurden.

Wien, am 30. Mai 1882.

Der kk. Handelsminister:

Pino

Ex

An
die geehrte Landwirthschafts-Gesellschaft in
Lemberg.

PGD: 22/VI 1882
L. 1276.

1 załącznik

Tekst udzielony Rz. Dobrzyń - Rekutka zaczerpnięcia zwrócić

L. 11/8 882

L: 1276/82

~~761~~ 93

Oberst verlegtes Ministerialres Handbe
v. 30 Mai 1882 L. 14957
d. Handelsministerium Tow. gef. gelie.

In der Anlage übersende ich mit der geehrten Gesellschaft das Protokoll der am 11 Mai 1882 hierorts stattgefundenen Berathung über die Frage des Wirk- und Kleinfuhrwesens zur gefälligen Kenntnahme mit dem Beifügen zu übermitteln, dass bezüglich weiterer Antrag. gelangen die erforderlichen Verfügungen mit der Beschlussverwaltungen eingeleitet wer-den.

Wien am 30 Mai 1882
Der Ackerbauminister
perl. Pino.

L. 1276

Udziela się L. Redakcyi
Rolnika
do wiadomości i użytkowania — z zastrzeżeniem zwrotu.

Lwów 11 Sierpnia 1882

Z. KOMITET C.K. GALICYJSKIEGO
TOWARZYSTWA GOSPODARSKIEGO

J. Grabiński

Zużytkowano jako materyał
[illegible]
9/X 882

NB. Można by podać treść artykułu — i z tabeli I tych cztatkie przyczyn, jakieś odtąd tabelę II.

# PROTOCOLL

der

im k. k. Handelsministerium am 11. Mai 1882 abgehaltenen

## commissionellen Berathung

betreffend die

## Vieh- und Fleisch-Tarife und den Transport dieser Artikel.

**Vorsitzender:**

Josef Ritter von Pollanetz, k. k. Sectionsrath.

**Anwesende:**

Seine Durchlaucht, Fürst Adolf Josef Schwarzenberg, Reichsraths-Abgeordneter.

Appollinar Ritter v. Jaworski, Gutsbesitzer und Reichsraths-Abgeordneter.

Anton Tausche, Reichsraths-Abgeordneter (auch in Vertretung des Landesculturrathes in Böhmen).

Ferdinand Kaltenegger, kais. Rath und Professor.

Johann Smetana, fürstl. Windischgrätz'scher Wirthschaftsrath.

Für das k. k. Ackerbauministerium: Ministerial-Vice-Secretär Dr. M. Ritter v. Beck.

Für das k. k. Handelsministerium: Ministerial-Vice-Secretär Dr. M. Freiherr von Buschman.

Für die k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen: Ober-Inspector Dr. E. Lange v. Burgenkron.

Für den Magistrat der Reichshaupt- und Residenzstadt Wien: Magistratsrath Franz Wenzel.

**Von Seite der Eisenbahnverwaltungen:**

Für die k. k. Direction für Staatseisenbahnbetrieb in Wien: Regierungsrath August Obermayer.

Für die a. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn: Central-Inspector R. Dietzschold und Ober-Ingenieur Johann Kestřanek.

Für die k. k. pr. Südbahn-Gesellschaft: Sub-Director Carl Packeny.

Für die k. k. priv. Galiz. Carl Ludwig-Bahn: Central-Inspector D. Lewicki und Adjunct J. Kühnelt.

Für die k. k. priv. österrr. Staatseisenbahn-Gesellschaft: General-Inspector J. Klima.

Für die k. k. pr. Kaiser Franz Josef-Bahn: Ober-Inspector A. Knoblich.

Für die k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft: Central-Inspector J. Schreiber.

Für die k. k. pr. Oesterr. Nordwestbahn und k. k. pr Südnorddeutsche Verbindungsbahn: Inspector Friedrich Martys und Inspector F. Bredl.

General-Inspections-Commissär Ernst Grohmann als Protocollführer.

Die gleichfalls zur Theilnahme an der Berathung eingeladenen Herren Emanuel Ritter von Proskowetz, Reichsraths-Abgeordneter und C. Schütz, Secretär der Landwirthschafts-Gesellschaft in Klagenfurt hatten ihre Abwesenheit schriftlich entschuldigt

Sectionsrath Ritter v. Pollanetz eröffnet die Sitzung und bezeichnet als Gegenstand derselben die Verhandlung über die die Eisenbahntarife und den Transport von Vieh und Fleisch betreffenden Wünsche, welche anlässlich der beim k. k. Ackerbauministerium in der Zeit vom 12. bis 16. December 1881 abgehaltenen commissionellen Berathungen in Angelegenheit der Einrichtungen des Wiener Schlachtviehmarktes zum Ausdrucke gelangten.

Ministerial-Vice-Secretär Freiherr v. Buschman zählt sodann jene Verfügungen auf, welche, theils schon vor, theils nach den im Ackerbauministerium stattgefundenen Berathungen, behufs Erleichterung des Vieh- und Fleischtransportes getroffen worden sind.

So wurden, was zunächst die Eisenbahntarife anbelangt, angesichts der am 1. Jänner 1882 gegen Russland und Rumänien eingetretenen Grenzsperre über Anregung des k. k. Handelsministeriums am gleichen Tage sehr ermässigte, zum Theile auf einem Satze von 10 kr. per Wagenkilometer basirte Tarife für Vieh von Stationen des westlichen Staatsbahnnetzes, den Linien der Südbahn-Gesellschaft und der Kaiser Franz Josef-Bahn nach Wien erstellt, und diese ermässigten Tarife seither, vorerst mit Ausnahme der letzten Relationen, directe nach St. Marx ausgedehnt. Abgesehen davon habe in jüngster Zeit die k. k. Direction für Staatseisenbahnbetrieb in Wien auch noch einen sehr ermässigten nach qm der Bodenfläche erstellten Wagenladungstarif für ihre übrigen Stationen eingeführt.

Wegen Ermässigung der Hornviehtarife nach Wien von Stationen der östlich und nördlich gelegenen Bahnen insbesondere aus Galizien nach Wien seien noch Verhandlungen im Zuge und haben sich die betheiligten Bahnen bereits zu entsprechenden Zugeständnissen herbeigelassen, wogegen die Einräumung weiterer Begünstigungen für Fleischtransporte abgelehnt wurde.

Endlich seien auch wegen Ermässigung des Tarifes für Schweine und Schafe nach und transito Wien, sowie wegen Erstellung eines billigen Tarifes für Zuchtvieh nach Galizien mit den Bahnverwaltungen Verhandlungen angeknüpft worden.

Die unentgeltliche Beförderung der Thierbegleiter auf der Hin- und Rücktour sei auf dem westlichen Staatsbahnnetze, ferner auf den Linien der Südbahn-Gesellschaft, Vorarlberger Bahn, Ungarischen Westbahn und Dalmatiner Staatsbahn bereits durchgeführt, und die Zugestehung der unentgeltlichen Tourfahrt im Galizisch-Wiener Gemeinschaftsverkehre schon für je drei Wagen anstatt wie bisher für je 40 Stück Vieh in Aussicht genommen.

Die Desinfectionsgebühren wurden auf dem westlichen Staatsbahnnetze, ferner in den ermässigten Viehtarifen nach Wien ab 1. Jänner 1882 von 3 fl. auf 1 fl. 50 kr. per Wagen herabgesetzt, und seien die Verhandlungen wegen deren allgemeinen Regelung mit der kgl. ungarischen Regierung im Zuge.

Die Beförderung des Viehes mittelst directer Viehzüge sei, was die galizischen Provenienzen anbelangt, bereits seit längerer Zeit in befriedigender Weise geregelt, da für dieselben eine Fahrtdauer von nur 54 und 65 Stunden normirt wurde. Die Austragung dieser Frage rücksichtlich der anderen Relationen, so insbesondere ab Stationen der Kaiserin Elisabeth-Bahn und Südbahn-Gesellschaft und der Kaiser Franz Josef-Bahn, hänge von der definitiven Gestaltung der Verhältnisse auf dem Wiener Schlachtviehmarkte und von der bevorstehenden Vollendung der Betriebsstation der österr. Staatseisenbahn-Gesellschaft an der Stadlauer Brücke ab

Uebrigens erging im Auftrage des Handelsministeriums Seitens der k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen die Einladung an die Bahnverwaltungen, auch Viehtransporte in kleineren Partien mit rascheren Zügen, allenfalls mit gemischten Zügen zu befördern. Durch diese Massnahmen werde die Frage der Lieferfristen für Vieh in günstiger Weise beeinflusst.

Rücksichtlich der Tränkung und Fütterung der Thiere in den Waggons müsse bemerkt werden, dass die diesfalls seit Jahren mit Wagen der verschiedensten Systeme eingeleiteten Versuche keine derartigen Resultate ergeben haben, um ein oder das andere System als allen Anforderungen entsprechend bezeichnen zu können. Unter allen Umständen müssten aber die hohen Anschaffungskosten von derlei Wagen die Tariffrage ungünstig beeinflussen.

Was die Maximalzahl des in einen Wagen zu verladenden Hornviehes anbelange, so sei zwar unterm 21. Juli 1881 diesfalls eine Begränzung auf 9 Stück Hornvieh festgesetzt worden, doch mussten rücksichtlich des Alpenviehes bereits wieder Ausnahmen zugelassen werden.

Uebrigens sei über Einschreiten der Bahnverwaltungen beim k. k. Ackerbauministerium die Frage der Normirung der Maximalzahl durch Ermittlung des von den Thieren jeder Race zu beanspruchenden Raumes an Bodenfläche angeregt worden.

Sectionsrath R. v. Pollanetz erklärt hierauf, dass er die einzelnen Punkte in nachstehender Reihenfolge zur Discussion bringen werde und zwar: 1. die Tarife für Viehtransporte; 2. die unentgeltliche Beförderung der Viehbegleiter; 3. die Desinfections- und Beschaugebühren; 4. Viehtransport; 5. Construction der Wagen; 6. Fleisch.

Hierauf gelangt der erste Punkt der Verhandlung, nämlich die Tariffrage zur Besprechung.

Ober-Inspector v. Lange erläutert die von der General-Inspection verfassten und den anwesenden Herren überge-

benen vergleichenden Tabellen der Vieh- und Fleischtarife rücksichtlich der Entwicklung der betreffenden Einheitssätze.

Sectionsrath R. v. Pollanetz bemerkt, dass die in letzterer Zeit eingelangten Beschwerden weniger gegen die Höhe der Tarife für Viehtransporte, sondern mehr gegen die Höhe der Desinfectionsgebühren, die Nichteinhaltung der Fahrzeiten, die Einrichtung der Waggons u. s. w. gerichtet gewesen seien.

Se. Durchlaucht Fürst Schwarzenberg führt an, dass ihm speciell über die Frachtsätze auf der Kaiser Franz Josef-Bahn keine Beschwerden bekannt sind, wünscht jedoch im Interesse der Landwirthschaft eine billigere Tarifirung für den Transport von Jungvieh aus den Alpenländern nach Böhmen zum Behufe der Aufmästung.

Regierungsrath Obermayer erklärt, dass eine weitere Herabsetzung der in den neu erstellten Ausnahmetarifen aufgenommenen Frachtsätze nicht möglich wäre, indem die Bahnen entschieden Verluste erleiden würden.

Kais. Rath Kaltenegger bemerkt, dass seinerzeit die Bahnen in Tirol für Viehtransporte wegen der enormen Höhe der Frachtgebühren nicht benützt wurden.

Seit Einführung der neuen Viehtarife sind die Interessenten befriedigt, und kann er hiefür nur den Dank dem Handelsministerium, bezw. den betheiligten Bahnverwaltungen aussprechen. Es wäre jedoch erwünscht, wenn derlei Ermässigungen nicht nur für Wien, sondern auch nach anderen Richtungen zur Einführung gelangen würden. Hervorheben müsse er, dass der von der Südbahn-Gesellschaft hinausgegebene ermässigte Viehtarif einer Station in Tirol nicht bekannt war; es dürfte sich somit eine umfassendere, rasche und rechtzeitige Publicirung im Allgemeinen empfehlen.

Magistratsrath Wenzel ist für die Erstellung eines einheitlichen und billigeren Viehtarifes, da über die Höhe der Tarife doch Beschwerden bestehen.

Abgeordneter Tausche ist ebenfalls für die Herabsetzung der Frachtsätze für Jungvieh nach Böhmen.

Weiters bemerkt derselbe, das Seitens des Landesculturrathes in Böhmen der Beschluss gefasst wurde, an das Handelsministerium mit der Bitte heranzutreten, die Tariffrage für Viehtransporte der Gruppe III der Tarif-Enquête zuzuweisen, und stellt an den Vorsitzenden die Anfrage, aus welchem Grunde dies nicht geschehen sei?

Eine einheitliche Tarifirung wäre sehr erwünscht, indem die verschiedene Tarifirung, nach Stück, Wagenladung, Gewicht etc. die Calculationen der Frachtgebühren sehr erschwere.

Sectionsrath R. v. Pollanetz: Das Handelsministerium habe es für zweckmässiger gehalten, die auf Vieh und Fleisch bezüglichen Fragen einer abgesonderten Verhandlung zu unterziehen, weil einerseits hiedurch diese Angelegenheit viel rascher zum Abschluss gelange, anderseits aber die Gruppe III mit den ihr zur Berathung zugewiesenen Artikeln ohnedies schon sehr in Anspruch genommen sei. Die Anwesenden stimmen dem bei.

Abgeordneter R. v. Jaworski bemerkt, das Hauptgewicht wäre auf die Viehtransporte nach Wien zu legen. Er constatirt an gegebenen Beispielen, dass sich Frachtsätze aus Galizien nach Wien dermalen bedeutend höher stellen, als aus anderen Kronländern nach Wien.

Ober-Inspector Dr. v. Lange weist auf die Verfügungen hin, welche Seitens der staatlichen Aufsichtsbehörden bezüglich einer entsprechenden und rechtzeitigen Veröffentlichung aller Tarifmassregeln im Allgemeinen getroffen worden sind und in ihrer Ausführung ständig überwacht werden.

Im Uebrigen regt Redner die Frage an, ob die neuen nach qm Bodenfläche berechneten Tarife in ihrem Systeme den Wünschen der Interessenten entsprechen.

Regierungsrath Obermayer vertritt den Gedanken der Tarifberechnung nach qm vom theoretischen und praktischen Gesichtspunkte.

Director Packeny erklärt auf die Bemerkung des Herrn kais. Rathes Kaltenegger, dass die Tarife rechtzeitig hinausgegeben wurden, übrigens werde er den hier berührten Fall, wornach einer Station der ab 1. Jänner 1882 giltige Viehtarif nicht bekannt gewesen sein soll, einer weiteren Erhebung zuführen.

Abgeordneter Tausche ist für die Berechnung nach qm, welche Anschauung auch der abwesende Reichsraths-Abgeordnete R. von Proskowetz theile. Wenn dies zu grossen Schwierigkeiten begegnen würde, wären die Frachtgebühren nach dem faktischen Gewichte zu berechnen.

Regierungsrath Obermayer weist nach, dass die Annahme nach qm unbedingt die richtigste und einfachste sei, jedoch könne selbstverständlich hiebei auf die verschiedenen Racen nicht Rücksicht genommen werden, sondern müsse die Anzahl der zu verladenden Stücke dem Ermessen des Versenders überlassen bleiben, wobei jedoch die Bahnorgane eine gegen die gesetzlichen Bestimmungen eintretende Ueberfüllung der Wagen hintanzuhalten bemüht sein müssten.

Sectionsrath R. v. Pollanetz schliesst sich der Anschauung des Vorredners an und glaubt, dass auch eine Limitirung der Stückzahl nach verschiedenen Racen kaum durchführbar sein werde.

Bei der Südbahn-Gesellschaft und bei den im Staatsbetriebe stehenden Bahnen musste von der sonst fixirten Anzahl von neun Stück abgesehen, und die Anzahl der zu verladenden Thiere den betreffenden Versendern überlassen werden, die Bahnorgane sind jedoch gehalten, einer etwaigen Ueberfüllung entgegenzutreten.

Wirthschaftsrath Smetana betrachtet die Berechnung der Frachtgebühren nach qm als die rationellste und practischeste für die Bahnen, würde jedoch im Interesse der Parteien für Tarifirung nach lebendem Gewichte plaidiren, wenn letztere durchführbar ist.

Kais. Rath Kaltenegger bemerkt, dass das Gewicht per qm bei den Thieren sehr verschieden ist, im Principe ist er jedoch nicht dagegen, nur wünscht er, dass für Jungvieh möglichst billige Tarifsätze zugestanden werden mögen.

Weiters spricht er sich für die Publication der Tarife in den politischen und landwirthschaftlichen Blättern aus, zu welchem Behufe dieselben Seitens der Bahnen mit den betreffenden Tarifen zu betheilen wären.

Ober-Inspector Dr. v. Lange bemerkt, dass bei dem Umstande, als die Tarife im „Centralblatte für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt“ zur Publication gelangen, die landwirthschaftlichen Corporationen in der Lage wären, hienach, allenfalls durch hiezu besonders beauftragte Organe, für eine weitere Publicität jederzeit in der ihnen geeignet erscheinenden Weise Vorsorge zu treffen.

Wirthschaftsrath Smetana wäre für eine Trennung der Tarife nach Zuchtvieh und Mastvieh, und wären die Tarife für Ersteres möglichst billig zu stellen.

Central-Inspector Schreiber: Wenn eine Trennung der Tarife für Zuchtvieh und Mastvieh eintreten sollte, so müsste consequenter Weise auch eine Untertheilung bei Schafen und Schweinen eintreten, in welchem Falle die Tarifirung nach Gewicht stattfinden müsste, was wohl durch die Abwage und die sich hiernach ergebenden Differenzen zwischen der Aufgabs- und Bestimmungsstation mit Complicationen verbunden wäre.

Regierungsrath Obermayer befürwortet die Erstellung eines einheitlichen Tarifes ohne Unterschied der Viehgattungen.

Sectionsrath R. v. Pollanetz ersucht nunmehr schlüssig zu werden, ob bei Viehtransporten die Tarifirung nach qm oder nach lebenden Gewicht, oder wie bei der Südbahn-Gesellschaft per Stück einzutreten hätte.

Wirthschaftsrath Smetana stimmt nach den erhaltenen Aufklärungen nunmehr auch der Annahme des Quadratmeter-Systems bei Wagenladungen zu.

Kais. Rath Kaltenegger: Die Beförderung einzelner Stücke hätte nach einem einheitlichen Tarife und zwar nach 3 Classen, nämlich: I. Jungvieh, II. Melkvieh, III. Zucht- und Mastvieh zu geschehen.

Se. Durchlaucht Fürst Schwarzenberg wünscht, dass die Bahnverwaltungen auch das Zusammenladen von Thieren verschiedener Categorie in einen Wagen und deren Tarifirung nach dem Wagenladungstarife in Erwägung ziehen mögen.

Kais. Rath Kaltenegger gibt auch dem Wunsche Ausdruck, dass die Ausstellung der Atteste für Erlangung des ermässigten Tarifes für Zuchtviehtransporte thunlichst erleichtert, und etwa den Bezirkshauptmannschaften übertragen werden möge.

Regierungsrath Obermayer: Der gegenwärtig bestehende Stückguttarif könne nicht geändert werden, weil hiedurch vielleicht die Concessionsbestimmungen verletzt werden könnten, und die Regierung eine Ueberschreitung derselben wohl kaum zulassen würde.

Hierauf erklären die Herren Interessenten einstimmig, dass sie die Durchführung des Principes der Tarifbemessung nach qm für Wagenladungen als wünschenswerth erachten, im Uebrigen aber die weiteren Grundsätze behufs Ermöglichung der von Allen angestrebten Erstellung eines einheitlichen Viehtarifes auf allen Bahnen beruhigt der Erwägung der Regierung überlassen.

Sectionsrath R. v. Pollanetz übergeht nunmehr auf den zweiten Punkt der Verhandlung, nämlich auf die Bestimmungen rücksichtlich der unentgeltlichen Beförderung der Viehbegleiter.

In dieser Beziehung wurde der Beschluss gefasst, dass behufs Hintanhaltung von Missbräuchen, die nach Angabe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Südbahn-Gesellschaft bereits vorgekommen sein sollen, die Viehbegleiter etwa mit Attesten, deren Ausfertigung den Bezirkshauptmannschaften zu überlassen wäre, zu versehen seien.

Nachdem Regierungsrath Obermayer, Director Packeny und Central-Inspector Dietzschold unter dem Beifalle der Herren Interessenten die auf den Linien der von ihnen vertretenen Verwaltungen in neuester Zeit diesfalls getroffenen Verfügungen zur Kenntniss gebracht hatten, theilt der Vorsitzende mit, dass nunmehr auch Seitens der galizischen Bahnen im Galizisch-Wiener Gemeinschaftsverkehr eine Begünstigung für Viehbegleiter in der Weise eintreten wird, dass für je drei Wagen, anstatt wie bisher bei 40 Stück, die freie Tourfahrt für einen Viehbegleiter zugestanden werde.

Schliesslich wird Seitens der Interessenten dem Wunsche Ausdruck gegeben, dass die weitergehenden Zugeständnisse der k. k. Direction für Staatseisenbahnbetrieb und der Südbahn-Gesellschaft allgemein zur Durchführung gelangen, die Viehbegleiter aber verhalten werden mögen, thunlichst in den Wagen bei den Thieren Platz zu nehmen.

Sectionsrath R. v. Pollanetz, auf den dritten Punkt, d. i. die Nebengebühren bei Viehtransporten übergehend, bemerkt, dass die Frage wegen Herabsetzung des Desinfectionsgebühren noch in Verhandlung sei. Auf den im Staatsbetriebe stehenden Bahnen, der Kaiser Franz Josef-Bahn und der Südbahn-Gesellschaft ist bekanntlich die Desinfectionsgebühr bereits von 3 fl. auf 1 fl. 50 kr. herabgesetzt worden.

Was die Beschaugebühren betrifft, so sei deren Bestimmung Gegenstand einer Umfrage bei den verschiedenen Statthaltereien.

Was nun den vierten Punkt, den Viehtransport, anbelangt, so sind für die Beförderung der Viehtransporte aus Galizien und der Bukowina nach Süssenbrunn für Wien (St. Marx) eigene Marktzüge mit wesentlichen gekürzten Fahrzeiten bestimmt, deren fahrplanmässiges Eintreffen von der k. k. General-Inspection auf das Genaueste controllirt werde.

Magistratsrath Wenzel bringt noch zur Sprache, dass Fälle von doppelter Berechnung der Desinfectionsgebühren vorgekommen seien; weiters wäre die directe Beförderung der Viehtransporte von der Aufgabsstation bis nach St. Marx auch Seitens der Kaiserin Elisabeth-Bahn und der Südbahn-Gesellschaft sehr erwünscht, in welcher Richtung der Wiener Magistrat beim Handelsministerium bittlich eingeschritten ist.

Sectionsrath R. v. Pollanetz: Die Einhebung einer doppelten Desinfectionsgebühr dürfe nur in jenen Fällen eintreten, wo eine Umwaggonirung der Thiere zu Oswiecim auf Verlangen der Versender in frisch desinficirte Wagen stattfindet, in welchem Falle die von den Thieren früher benützten Wagen nach erfolgter Desinfection an die Aufnahmsbahn zurückgesendet werden müssen. Sonst werden die Wagen, bei Auswaggonirung der Thiere behufs Fütterung, in Oswiecim nur einer einfachen Reinigung unterzogen und darf hiefür nur eine Reinigungsgebühr von 3 kr. per Stück Rind eingehoben werden.

Regierungsrath Obermayer: Die directe Beförderung der Viehtransporte von den Aufgabsstationen über die Linien der Kaiserin Elisabeth-Bahn bis nach St. Marx unterliege gar keinem Anstande, da directe Züge und Tarife bestehen, doch müsse eben Seitens der Versender die directe Abfertigung bis nach St. Marx in den Aufgabsstationen verlangt werden.

Director Packeny theilt mit, dass ab 20. Mai ein neuer Tarif für Viehtransporte von Stationen der Südbahn-Gesellschaft directe bis nach St. Marx in Kraft treten werde.

Ministerial-Vice-Secretär R. v. Beck erklärt, dass Seitens des Ackerbauministeriums auf die Einführung einer gleichen Tarifbasis beim Viehtransporte auf allen Bahnen das grösste Gewicht gelegt werde, und dass nach seiner Ansicht das Ackerbauministerium mit Rücksicht auf die von Seite der anwesenden Interessenten erfolgte Befürwortung des qm der benützten Bodenfläche bei ganzen Wagenladungen als anzunehmende Tarifbasis dieser von berufener Seite vertretenen Anschauung sich anschliessen dürfte.

Ebenso liege es auch in dem Wunsche des Ackerbauministeriums, dass der für die Tarifbasis entfallende Einheitssatz auf allen Bahnen der gleiche sei.

Er erlaube sich übrigens darauf aufmerksam zu machen, dass bei Annahme jener Tarifbasis die Ueberfüllung der Wagen ganz ebenso, wie bei den Wagenladungstarifen eintreten könne, und man daher werde darauf Bedacht nehmen müssen, diesem Uebelstande in geeigneter Weise vorzubeugen.

Die Ausladung sämmtlicher für den Centralviehmarkt in St. Marx bestimmter und mit Bahnen einlangender Marktartikel unmittelbar in St. Marx müsse Seitens des Ackerbauministeriums und voraussichtlich Seitens aller zur Erlassung der neuen Marktordnung berufenen Ministerien dringend gefordert werden, da das rasche und gesicherte Ineinandergreifen gewisser in der neuen Marktordnung zu schaffenden Einrichtungen sehr wesentlich davon abhänge.

Ein weiterer Grund, aus welchem auf jenen Umstand das grösste Gewicht gelegt werden müsse, sei der, dass die neue Marktordnung eine Centralisirung des Marktes für Wien und 45 Gemeinden der Umgebung bezüglich aller zum Consum bestimmten Thiere auf dem Markte in St. Marx anstrebe, und diese Tendenz eine bedeutende Erschwerung dadurch erfahren könnte, wenn die Thiere, wie dies jetzt zum Theil der Fall ist, auf den Bahnhöfen ausgeladen und stundenlang bis nach St. Marx getrieben werden.

Auch sei es erwünscht, dass der Zeitpunkt des Eintreffens der Thiere den Einrichtungen des Wiener Viehmarktes angepasst werde.

Der Vorsitzende bemerkt, dass zum Zwecke der Verhütung einer Ueberfüllung der Wagen bereits bestimmte Weisungen an die Bahnverwaltungen ergangen sind.

Was die Regelung der Ankunftszeiten des für den Wiener Markt bestimmten Viehes anbelangt, so werden nach Feststellung der Marktordnung die geeigneten Vorkehrungen einzuleiten sein.

Se. Durchlaucht Fürst Schwarzenberg bespricht den Umstand, dass eine Vermehrung der für Vieh-Auf- und Abgabe bestimmten Stationen sich in einigen Fällen als wünschenswerth erweise. Insbesondere bezeichnet er hiebei die Station Nettolitz der Kaiser Franz Josef-Bahn als eine solche, rücksichtlich deren die Vorbedingungen vorhanden seien.

Ober-Inspector Knoblich erklärt, die Frage der Nominirung der genannten Station auf Grund der heutigen Besprechung bei seiner Verwaltung anregen zu wollen.

Sectionsrath R. v. Pollanetz bringt nunmehr den fünften Punkt zur Berathung, nämlich eine zweckmässige Construirung der Wagen für Viehtransporte, und ersucht die Anwesenden in dieser Beziehung ihren Anschauungen Ausdruck zu geben.

Ober-Ingenieur Kestřanek der Kaiser Ferdinands-Nordbahn führt an, dass die seinerzeit angestellten Versuche mit neuconstruirten Wagen mit Rücksicht auf die Verkehrsverhältnisse den angestrebten Zweck nicht erreicht haben, daher auf die gegenwärtig im Verkehre befindlichen Wagen zurückgegriffen werden musste.

Abgeordneter Tausche weist auf ein Protocoll des Wiener Thierschutzvereines hin, in welchem die Wünsche bezüglich der Viehtransporte eingehend dargelegt seien.

Kais. Rath Kaltenegger ist gegen die Einführung von Viehfütterungswagen, da sich deren Werth bei den zahlreichen Versuchen als problematisch erwiesen habe, und ist vielmehr dafür, dass auch für Viehtransporte aus dem Pusterthale in Tyrol Fütterungsstationen errichtet werden mögen, in welchen die Thiere ausgeladen, getränkt und gefüttert werden können, indem nur bei einer Ausladung die Thiere rationell restaurirt werden und bei einem ununterbrochenen Transport die Thiere an Gewicht sehr verlieren.

Sectionsrath R. v. Pollanetz: Auf den östlichen Bahnen werden die Thiere mit Rücksicht auf die Fahrtdauer einmal, auch zweimal getränkt, eventuell auch einmal gefüttert. Es ist nun die Frage, ob die Einschaltung einer Fütterungsstation für Viehtransporte aus dem Pusterthale nicht eine Vertheuerung derselben herbeiführen würde.

Director Packeny bemerkt, dass auch in dieser Beziehung Seitens der Südbahnverwaltung Vorsorge getroffen werden wird, indem demnächst ein directer Viehzug aus dem Pusterthale bis Marburg zur Einführung gelangt. In Marburg können sodann die Thiere ausgeladen, getränkt und gefüttert werden. Die Weiterbeförderung derselben geschieht hierauf mit dem nächsten gemischten Zuge nach Wien.

Regierungsrath Obermayer weist auf die in Salzburg bestehenden Einrichtungen hin, wodurch ebenfalls den vom kais. Rathe Kaltenegger geäusserten Wünschen Rechnung getragen erschien.

Die anwesenden Herren Interessenten anerkennen endlich, dass es unbillig wäre, von den Bahnverwaltungen einerseits die Herabsetzung des Tarifes, andererseits aber die Anschaffung von kostspieligen Viehfütterungswagen zu verlangen.

Sectionsrath R v. Pollanetz geht nunmehr über auf den letzten Punkt, nämlich den Transport von frischem Fleisch.

Er bemerkt, dass in dieser Beziehung seit der letzten Tarifregelung Frachtermässigungen der für den vorbezeichneten Artikel ohnehin billigst gestellten Tarifsätze beim Handelsministerium nicht angeregt worden sind, dagegen sind wohl Beschwerden über unreine Wagen und über verspätetes Eintreffen der Fleischsendungen auf dem Wiener Markte vorgekommen.

Magistratsrath Wenzel führt an, dass besonders im Sommer das Fleisch aus Galizien und der Bukowina sehr häufig in vollkommen ungeniessbarem Zustande in Wien einlangte.

Nur durch Einführung der Beschau des frischen Fleisches ist diesem Uebelstande abzuhelfen. Die auf den Bahnen für Fleischtransporte in Betrieb gesetzten Eiswagen entsprechen den bestehenden Bedürfnissen.

Regierungsrath Obermayer ist der Anschauung, dass der Transport von frischem Fleisch nur dann tadellos durchgeführt werden könne, wenn das frische Fleisch aus dem Kühlraum des Schlachthauses unmittelbar in den Kühlraum der Eisenbahnwagen verladen wird, denn die meilenweite Zufuhr des frischen Fleisches per Achse bis zur Bahnstation wirkt bei ungünstigen Witterungsverhältnissen auf den bezeichneten Artikel schädlich ein, — eine Anschauung, die von den Anwesenden allseitig getheilt wird.

Nachdem noch die Zusendung einer Copie des Protocoll-Exemplares an alle Anwesenden vereinbart worden war, erfolgte der Schluss der Sitzung.

Pollanetz m. p. Grohmann m. p.
als Protocollführer.

*Beilage I.*

## Uebersicht der Transportgebühren in Kreuzern österr. Währung für Grosshornvieh und Fleisch.

| Bahnen | Einheitssatz nach Classe II pro 100 kg und 1 km | Pro Stück bei Annahme von 340 kg und 1 km exclusive Manipulationsgebühr | Wagenladungssatz pro km ergiebt bei Annahme von 9 Stk. exclusive Manipulationsgebühr | Wagenladungstarif pr. 1 Stück bei Annahme von 9 Stk. pr. Wagen wo ein solcher besteht | Wagenladungstarif pro 1 km und 9 Stück | Wagenladungstarif nach Bodenfläche und 1 km | Frachtsatz per 1 qm und 1 km | Demnach beträgt die Fracht für einen Wagen Vieh (9 Stück) pro 1 km exclus. Manipulationsgebühr | Frisches Fleisch (Classe A) exclusive Manipulationsgebühr Einheitssatz pr. T. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** | 0·51 | 1·734 | 15·606 | — | — | — | — | 15·606 | 1- 75 km 4·7<br>76-150 „ 3·5<br>151-300 „ 3·3<br>über 300 „ 3·— |
| **Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft.** | 0·41 | 1·394 | 12·546 | — | — | — | — | 12·546 | 1- 75 km 4·7<br>76-150 „ 3·4<br>151-225 „ 3·2<br>über 225 „ 2 6 |
| **Kaiser Franz Josef-Bahn.** | 0·53 | 1·802 | 16·218 | unter 170 km variabel, üb. 170 km 1·101 Krz. N. pr. 1 km u. Stk. best. n. f. Nussdf. u. Wien | unter 170 km variabel, üb. 170 km 10 kr. N. pr. Wagen und 1 km | — | — | 10·— | 1- 76 km 5·—<br>77-152 „ 4·—<br>153-228 „ 3·5<br>229 km und mehr 3·— |
| **Südbahn-Gesellschaft.** | — | 1·582 | 14·238 | Wegen Verschiedenheit der Einheitssätze vide Calculation für Wien. Wagenladungstarif besteht nur nach Matzleinsdorf. | | — | — | Stückguttarif 14·238 | 4·5 (Serie III) |
| **Oesterr. Nordwestbahn.** | 0·51 | 1·734 | 15·606 | — | — | — | — | 15·606 | erste 50 km 5·—<br>folg. 150 „ 4·—<br>über 200 „ 3·— |
| **Kaiserin Elisabeth-Bahn.** | 0·51 | 1·734 | 15·606 | — | — | bei 15·8 qm Bodenfläche bis 300 km 13·43 kr. über 300 km 12·166 kr. | bis 300 km 0·85 kr. üb. 300 km 0·77 kr. | 13·43 / 12·166 für Wien 10 kr. | 3·3 |
| **Galiz. Carl Ludwig-Bahn.** | 0·52 | 1·768 | 15·912 | — | — | — | — | 15·912 | erste 75 km 4·8<br>zweite 75 „ 4·5<br>dritte 75 „ 4·3<br>über 225 „ 4·— |
| **Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn.** | 0·52 | 1·768 | 15·912 | — | — | — | — | 15·912 | erste 75 km 4·7<br>zweite 75 „ 4·—<br>weitere „ 3·3 |
| **Erste ungarisch-galizische Eisenbahn.** | 0·53 | 1·802 | 16·218 | — | — | — | — | 16·218 | erste 75 km 4·7<br>zweite 75 „ 4·5<br>dritte 75 „ 4·2<br>folgende „ 4·— |

*Beilage II.*

## Uebersicht der Frachtsätze für Vieh und Fleisch von mehreren Stationen nach Wien.

| Nach Wien von | Kilometer | 1 Wagen (9 Stück) Ochsen | 1 Wagen (5000 kg) Fleisch Classe A. | Fleisch 500 kg II. Classe |
|---|---|---|---|---|
| | Gulden österr. Währung | | | |
| Stryj | 793 | 130·85 | 167·70 | 21·30 |
| Lemberg | 755 | 122·09 | 151·65 | 19·95 |
| Kolomea | 951 | 154·84 | 194 55 | 25·30 |
| Stanislau | 895 | 145·96 | 185·— | 23·85 |
| Krakau | 413 | 66·10 | 74·95 | 10·80 |
| Marburg | 293 | 45.— | Serie III 67·— | Serie III 6·7 |
| Klagenfurt | 422 | 45·— | 96·— | 9·60 |
| Brumech | 642 | 64·20 | 146·— | 14·6 |
| Admont | 231 } 15·8 qm Bodenfläche | 31·03 | 51·— | 6·40 |
| Ischl | 289 } | 36·50 | 60·45 | 7·82 |
| Pontafel | 544 } | 66·19 | 105·85 | 15·47 |
| Aigen | 321 | 39·06 | 62·85 | 8·61 |
| Hochfilzen | 422 | 51·33 | 85·20 | 11·49 |
| Neulengbach | 39 | 5 25 | 9·30 | 1·20 |
| Brünn | 156 | 20·81 | 30·70 | 3·40 |
| Prag | 410 | 53·86 | 67·50 | 8·80 |
| Bodenbach | 540 | 68 94 | 84·70 | 10·77 |
| Absdorf-Hippersdorf | 44 | 7·65 | 13·40 | 1 41 |
| Gmünd | 164 | 16·40 | 38·70 | 4·59 |
| Pürbach | 155 | 16·40 | 37·15 | 4·35 |
| Verzehrungssteuer in Wien incl. aller Zuschläge für die im Kopfe bezeichneten Quantitäten. | | 94·50 | 184·— | 18·40 |

13/VII 1882

№ 1397.

767
94

Kolej

Kolej regiersko-galicyjska do l. 1116 – nadsyła dwa bilety wolnej jazdy dla p. Nowickiego i jego pomocnika – z Przemyśla do Sambora. –

L. 1397/82

Przesłano do Nowosądecka
Kierunek pod l. 1398
L. 31/7 882

L. 1

Kolej

768
100

L. 94/883

Świetny Komitecie!

Nader ważną i wielce żywotną jest dla kraju naszego sprawa budowy kolei transwersalnej z tej przyczyny, iż zależy nam wszystkim natem, aby produkta krajowe były do budowy zużytkowane.

Dla tem skuteczniejszego działania wniosła Rada Oddziału gospod. w Sanoku w listopadzie z. r. petycyę do wys. c. k. Ministerstwa handlu; petycya jednak nie odniosła pożądanego skutku i jest obawa, że znowu produkta krajowe nie znajdą uwzględnienia.

Na walnem Zebraniu Oddziału w dniu 8 b. m. postanowiono wysłać delegatów do Wiednia, w celu poczynienia stosownych kroków u c. k. wys. Ministerstwa handlu by zarządziło co potrzeba, aby produkta tut. krajowe — przy budowie kolei transwersalnej Zagórz Grybów — były zużytkowane.

Rada Oddziału gosp. uprasza nadświetny Komitet, aby ze swej strony także chciał uczynić, co za stosowne uzna, w kierunku zużytkowania produktów krajowych przy budowie kolei transwersalnej.

Rada Oddziału gosp.
Sanok Dnia 10 Stycznia 1883.

Zastępca przewodniczącego:
H. Romer

Wpłacono 7/2 83

Do akt

z uwagi, iż delegacja krajowa zrezygnowała z udziału

Zwinin

POD: D. 15 II 1883

L. 94

L1

Do

Świetnego Komitetu

c. k. Towarzystwa

gosp. galic.

we Lwowie

Fr.

W 8 Bilard

3/2

102

Czerwonogród, Dnia 29/3 1883
poczta Uściesko
~~770~~

L. 723/83

Kolega

Wielmożny Panie Dobrodzieju!

Ponieważ od 15 Maja rozpoczynam, wyjeżdżam na zakupnem bydła rasowego dla tutejszej okolicy, a to na Kholand Berner na Szlązku, potem do Wiednia do rzeźni na ćielętami, ztamtąd do Tyrolu — Upraszam przeto łaskawie, czyli niemogłbym na interwencyą WPDobrodzieja osiągnąć obniżenie na ½ II Klasy od 15 Maja na 3 miesiące, a to zaczynący od Czerniowic, Kołomei na Czerniowiecki — Marola Łużnika, Ferdynanda i dalej aż do Tyrolu. Pan Starosta tutejszy wyrobił już obniżenie na 6 wagonów do Trieszu: jeżeli się ma co kupić dobrego a tanio —

Raz mi Wielmożny Pan Dobrodziej wybaczyć na moją omiatość: przyczyniam kwitły się wyrazem wysokiego szacunku, stroga

Sokołowski

P.S. Czy niemożna by prosić aby karty obniżenia można i na pospieszne pociągi używać — t. j. jako Tow. na mieszane —

770



Odpisem – aby wniosek
podany Dr Ogr Kolei Karola
Ludwika i Czarnieckiego etc
i wy rachunkowej
10/4 883

P. Sakolowski prosi Wlada o
podanie do Zarządów Kolei
w celu osiągnięcia zniżki
– z prośbą o zakontaktowanie takowych.

Wiadomo by gdzie
kontaktowano w obecnej
chwili

L 1/5 883
R

Kolje

Kolej (Karola Ludwika) D.
L. 970 – udzielają obniżenia dla
p. Sokołowskiego.

1. Kolej Karola-Ludwika L. 954 – 1 bilet
2. Kolej południowa L. 973 – 2 bilety
3. Kolej Czerniowiecka – L. 975 – 2 bilety

Bilety obniżonej ceny jazdy od powyższych 3ch
kolej dla Józefa Sokołowskiego otrzymałem
Lwów 10. V. 1883.
Jan Sokołowski

POD. D. 9/V 1883.
L 973.

~~775~~
107

Kolegi

Kolej potwierdza wdzięczną odmowę biletów dla p. Sokołowskiego. —

L 973
88

[illegible] 1.954/83
10/5 88

Kolej

Kolej Czerniowiecka do l. 2087/88 –
nadsyła dwa bilety zniżonej ceny dla
p. J. Sokołowskiego. –

V

L. 975/883.

Notato sul L. 954/883.
10/8 883

K. K. ausschließend privil.
Kaiser Ferdinands-
Nordbahn.

No. L. 1074/83

Wien, am 20/5 83

109

Kolpé

747

Wir bedauern, Ihrem Wunsche um
anzuhängen Fahrplan
Sonn Sekolovosy
~~Folge~~ aus principiellen Rücksichten nicht entsprechen
zu können.

Die Beilage ~~folgt~~ zurück.

Für die ausschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Von der
Direktion
der kk. kgl. Staatsb.
Gesellschaft.

Evid.-Nr. 743. 1882. P. 6. X. — H. ENGEL & SÖHN, WIEN
4.

Stoj s. wiadomości
do akt

L. 2918 [illegible]

L. 1869/83

Kolej

111

# Świetny Komitecie!

Wielorakie niedogodności i szkody na jakie dotyczące strony wskutek budowy kolei transwersalnej narażone są, a nadto wzgląd, by przez zaniedbanie ważnych spraw, których załatwienie zdaje się nam obecnie na czasie, nie dopuścić do ustalenia się tych niedogodności, ze szkodą mieszkańców, których własności kolei transwersalna przecina, Rada Oddziału Towarzystwa gospod. Sanockiego na odbytem posiedzeniu w dniu dzisiejszym uchwaliła jednogłośnie, by uprosić Świetny Komitet w celu poparcia i przeprowadzenia następujących jej uchwał.

Jedyną komunikacyę, prowadzące przez linię kolei żelaznej są rampy, czyli przejazdy.

Jakkolwiek stanowią one same przez się już przeszkody, to nadto są one w ten sposób budowane - jak to obecnie naocznie przekonujemy się, że prócz niedogodności, powodują niebezpieczny przejazd.

/

/.

779

Trzymetrowa tychże szerokość, jaką wedle planów mieć mają, jest w każdym razie niewystarczającą, a dla szerokich maszyn rolniczych jak: siewniki rzędowe nowych systemów i grabarki, które wyżej 3 metrów szerokości mają, w ogóle nie do przebycia.

Wóz napełniony siianem lub snopami, zajmuje taką przestrzeń, że obok idący woźnica bez narażenia się co najmniej na silne zgniecenie, przez dotychczasowe rampy - przejechać nie będzie w stanie.

Takich wypadków możnaby wyliczyć tysiące, które nietylko swobodny ruch tamują, ale nadto jak to już powyżej nadmieniliśmy, przejazd niemożliwym czynią.

Otóż Rada Odziału Towarzystwa gospod. Sanockiego udaje się z prośbą do Świetnego Komitetu by raczył dołożyć swych starań u dotyczących Władz, aby wspomniane rampy rozszerzone były najmniej do 4 metrów, co obecnie gdy jeszcze nie są wybudowane, łatwo przeprowadzone by być mogły.

Gdy zaś prócz powyższej wiele jest jeszcze innych spraw, które wymagają ścisłego dopilnowania w przeprowadzeniu, a które naruszają bardzo żywotne interesa gospodarzy posiadających swe majątki wzdłuż linii kolejowej, upraszamy Świetny Komitet aby raczył

/.

/.

wyjednać, wyznaczenie delegata - chociażby w osobie jednego z tutejszych właścicieli większych posiadłości - któryby był upoważniony czuwać nad przeprowadzeniem wszelkich spraw, łączących z dobrem i pożytkiem tutejszych gospodarzy wiejskich.

Rada Oddziału gospod.

Sanok dnia 3 Października 1883.

Janowski

POD: d. 6/X 1883.

L. 1869.

d. 1.103

Sekcja

Ne Radzu 7 Paźdz. 1883

Ulr. p. n.

112
780

Kolej

L. 1869 Pod. 6/10 1883

Ot Sanocki pod d. 2/10 b. r. donosi o przyznaniu kredytów na 1884 r. przy budowie kolei transwersalnej warszawskiej do powiatu zwierzyńca do 4 sekcyi

Nr. D. d. 7/10 883

Ukeroalono

Odstąpić w oczekiwaniu Nr. Ch. Nam. do uwzględnienia i o tem zawiadomić Ot Sanocki

I Ep.

Do Wsz. ch Nam.

W. ch. N.

~~Przedstawiono w oczekiwaniu~~

Uwiadamia się pana Ot Sanocki zarządzenie, że przy budowie kolei transwersalnej przyjęta podług planu szczegółowego 3-ma trasa sto rozstaw do przejazdu jest na wysokiej

Na wszelkie wszelkie wszelkie,
które jak zwykle wypadnie
wyjdą wystarczająco wyżej
I wszystkie rozwiązania są że
zatem rozwiązania tychże samych do
4 wszystkie przypuszczalnie rozwi-
ązań tej wielkości – wszelkie
wszystkie, w dopełnieniu w-
chodzący na dwie tych zał-
padłej, przedtem przy wielkiej
rzeczy. Wy. ch. Nam
do takiego wszystkiego

Lwów 12/10 88

przep. 12/10 1883.

II Sep.

D. S. Sk.

Ot. gorz.

w Jarosł.

Wniosek pana Sk. Stadę,
pod d. 9 bm. zawiadomić,
że przy Sp. Spółce z Rękojm.
od (do) zwrot spraw od (z)
do) odstąpiliśmy, w
wątpliwości rozkazuje na dwie
9 bm. zapełnij. Tego ch.
Nawiązaniem do wszyst-
kiego – a nam się Sk.
Stadę wiadomości zawiado-
mia, a zarazem wpisana,

+ i z takiego do ch. Spółce na
odstąpienie

~~781~~
113

[illegible] (Sta Petersburg
[illegible]) [illegible] pro-
tokołów [illegible]
[illegible]

[illegible] 8 p.

przyj. 12/10 883.

[illegible]

L. 1/884

Kolje (rampy)

115
~~283~~

L. 80.184

Załączonym w odpisie reskryptem z d. 10 bm. l. 38.655, nie uwzględniło wys. c.k. Ministerstwo handlu, podania, Sanockiego oddziału Szanownego Towarzystwa o rozszerzenie ramp na galic. kolei bano„ wersalnéj, o czém mam zaszczyt zawia„ domić Szanowny komitet przyzwo„ ie załącznika szacownéj odezwy z d. 12 października r.b.l. 1869.

Lwów dnia 18 grudnia 1883

W zastępstwie:

Karaul

Do

Szanownego Komitetu c.k. galic. Towarzystwa gospodarskiego

w

miejscu

Odpis. reskryptu Ministerstwa handlu L. 38.655
do Namiestnictwa

In Erledigung des Berichtes vom 15 Oktober l. J. 65473 dessen Beilagen im Anschlusse zurückfolgen, wird durch Vollstellungsverfügung, daß das Handelsministerium, im von der Sanoker Abtheilung, des kk. landwirthschaftlichen Vereines eingebrachten gestellten Gesuchen, wegen der Minimalbreite der Rangen auf galiz. Straßenpflasterung, grundsätzlich und abweichend, von dem Maß und Bedürfnisse in anderen Provinzen, mit 4 Meter, festzustellen wäre, eine Entscheidung, nicht zuzumerken wegen, nachdem die Eigenschaft der Straßen, von Wegübergängen, von lokalen Verkehrsverhältnissen abhängig ist, und auf sämmtlichen Linien des galiz. Straßenpflasterung, wie dies auch, im obzitirten Berichte betont, die vorherrschende und überwiegende Breite der Wegübergänge, von der galizischen Begehungs-Commission von Fall zu Fall im Einvernehmen mit dem localinteressenten, wählend und bestimmt wurde, demnach Fall einer für die Interessenten unzumutbaren Auslage ausgeschlossen ist.

Das Handelsministerium ist demnach nicht in der Lage dem Schlußantrage des kk. Vollstellungs, zuzustimmen, wegen in dieser Angelegenheit, neuerlich local Commissionen abzuhalten wären, welche die Bestimmungen der Begehungs Commission zu berichtigen hätten, und gegen im gegenwärtigen abbrechen gegenwärtigen Normen, der ~~der~~ Bauarbeiten auf den Linien des galiz. Straßenpflasterung im Allgemeinen und namentlich hinsichtlich der Herstellung der Abzugsvorrichtungen, für die Wegübergänge die ange-

Przesłanie Rozporządzenia Ministerstwa Sprawiedliwości z dnia 10 Listopada 1883 do Ks. Sądowego Ministerstwa Pisma

Do
Dr. L. Rady Ob. Gen.
w/ Sprawach

Podaje się L. Rady z d. 3 Paźd. Tr. R. o rozpoczęciu rozp. na kolei transmorskiej do 4 ustawy, mającej przyczynić przyczyniającego Kłtu i o Nam. mi wzgl. dwóch Ks. Ministerstw – a zwraca się L. Rady przy dołączeniu odpisu odnośnego rozporządzenia Tr. gal. Ministerstwa do wiadomości.

Lwów 31/1 881

Przesyłam 3/1 1884

D. 13 st

1 Zatarnik

117
~~785~~

Kolej rampy

L. 179. Pod 21/1 884

Kolej Czerniowicka pod d. 17/1 tr. l. 1296/II odpowiad. co do szerokości rampy (przyjazdów) na linii rampy (P. 1. 10)

## Odpis.

Odnośnie do cząc. odezwy z dnia 14go bm. do l. 103, mam zaszczyt podać Szan. Komitetowi do wiadomości, że na szlaku naszym nie ma przyjętej szerokości normalnej przyjazdów kolejowych, gdyż szerokość ta stosuje się do szerokości drogi przecinającej szlak kolejowy.

Najwięcej przyjazdów mamy o szerokości 3.8.- 4.7.- 5.7 — 7.6-m. stosownie do szerokości odnośnych dróg- mniejszych a rzadziej większych jak 3.8. metrów nie ma na całym szlaku.

Dyrekcya cała

podpisano: Wierzbicki m.p.

L. 179
881

Protokół pod l. 103
z
odstąpieniem w przygodzie Ow. Sanockiemu
L. 5/3 884

L: 194/84.

DYREKCYA RUCHU

c.k. uprzyw. galic. kolei Karola Ludwika

~~L 837.~~

z załącznikami

118 ~~786~~

Rampy kolej

Do

Świetnego ck. towarzystwa gospodarskiego galicyjskiego

we Lwowie.

W odpowiedzi na szanowne pismo z dnia 14. b.m. do l. 103 mam zaszczyt uprzejmie oznajmić, iż o szerokości ramp na przejazdach dróg publicznych przez tory kolejowe stanowi komisya reambulacyjna przy założeniu kolei, a to w miarę frekwencyi i potrzeb lokalnych.

Urządzone na mocy takich postanowień rampy przejazdowe na kolei Karola Ludwika mają od 3 do 6ciu metrów a na gościńcach o znacznej frekwencyi lub w pobliżu wielkich miast i większą świetlną szerokość.

Lwów, dnia 18. Stycznia 1884.

DYREKTOR RUCHU.

Szwerkuszewski

Data 22/I 1884.

L. 194.

Wraz z pismem

L 1869/83
" 1
" 103 } 84
" 179

W Schallenberg.

24/1

Załatwione pod l. 103
s/s 884

Z. 12158. L. 940/84 Kolej 788 120

Mit Beziehung auf den von der Eisenbahn-Tarif-Commission zu §. 50, Punkt 7, des Eisenbahn-Betriebsreglements gestellten Antrag (№ 3), betreffend die obligatorische Einführung gestempelter Eisenbahn-Frachtbriefe wird auf die im Reichs-Gesetzblatte sub № 41 veröffentlichte diesfällige Verordnung des Ministeriums der Finanzen und des Handels vom 1. April 1884 hingewiesen, durch welche diesem Antrage in Wesentlichen Rechnung getragen worden ist.

In dieser Verordnung heißt nur der von der Eisenbahn-Tarif-Commission gestellte Antrag, daß es protocollirten Firmen gestattet sein solle, unter gewissen Voraussetzungen auch ungestempelte Frachtbriefe beziehen und sohin der Stempelpflicht durch Aufklebung von Stempelmarken genügen zu dürfen.

Die Ablehnung dieser Modalitäten hat ihren Grund darin, daß diese einerseits nicht auf protocollirte Firmen allein beschränkt werden können, sondern auch anderen größeren Verfrachtern wie, Gutsbesitzern, Gemeinden u. s. w. unter den gleichen Bedingungen zugestanden werden müsse, wodurch der eigentliche Zweck der Verordnung, die zahlreichen, bei Verwendung der Stempelmarken auf den Frachtbriefen entstandenen Schwierigkeiten zu beseitigen, für den größten Theil der Beurtheilungen wieder nicht erreicht worden wäre. Was weiters den Verschleiß der gestempelten Eisenbahn-Frachtbriefe betrifft, so wird derselbe in

An die
Galizische Landwirthschafts-Gesellschaft

allen Eisenbahn-Güter-Expeditionen besorgt, und wird auch angestrebt werden, daß dasselbe von einer möglichst großen Anzahl der Verfrachter von Fest- und Kennzeichen übernommen werde, wenngleich letzterer Richtung jedoch, was bereits jetzt bemerkt werden muß, ein imperatives Vorgehen ausgeschlossen ist, daher eine entsprechende Einwirkung der einzelnen Handels-, Gewerbe- und landwirthschaftlichen Corporationen innerhalb ihrer Wirkungssphäre in deren eigenen Interesse wünschenswerth erscheint.

Wien am 7. April 1884.

Für den V.V. Handelsminister.

[illegible]

789
121

Sep.

An das k. k.
Handels-Ministerium
in Wien

Hochlöbliches!

Das k. Erlass vom 7 April l. J. Z. 12158 in Betreff der obligatorischen Einführung gestempelter Eisenbahn-Frachtbriefe, sind nur zur Kenntniss

Das Comité der k. k. priv. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft muss sich hoch bemerken, dass bei gegenwärtigen Umständen ~~[illegible]~~ unmöglich in unserem Rayon bereits ~~[illegible]~~ und folglich bereits ~~[illegible]~~ nicht werden können, wenn ~~[illegible]~~ innerhalb ihres Rayons obligatorisch ~~[illegible]~~ die Pflicht auferlegt werden wird, gestempelte Eisenbahn-Frachtbriefe vorläufig zu besitzen.

In Anbetracht dass der hiesigen Land. Bevölkerung ~~[illegible]~~ (eine solche vor Gebrauchsgegenstände zu versehen) ~~[illegible]~~ ~~[illegible]~~ wie bei ~~[illegible]~~ das k. Ministerium eine ein einzuleitendes Vorgehen in dieser Angelegenheit

Wien 19/5. 1884. Lemberg, d. 13/5. 884

Das Comité

W. Schellenberg

14/a

N. Sandec 10/5 884

Ulr

Prosi o polecenie
aby [illegible]
[illegible] [illegible]
[illegible] [illegible]
[illegible] [illegible]

R.

K. K. Handelsministerium

N/R. 17804.

Z. 1239/84

Kolejc
Loty fracht

790
122

Mit Beziehung auf die Eingabe vom 13. Mai 1884, Z. 940 wird der Gesellschaft eröffnet, dass dieselbe dem Kais. Finanz-Ministerium um als dahin gehörig, zur kompetenten Erledigung abgetreten war, dass ich.-

Wien am 21. Mai 1884.

Für den Kais. Handelsminister:

[illegible]

An

das Comité der galiz. Landwirthschafts-Gesellschaft.

POD. d. 6/6 1884.
L 1239

W Schellenberg

Jedni posiu
L. 940/84

Priate Dolaczamy

N. Dw 7/6 884

Do akt
10/6

Kolegi



Kolej Karola Ludwika
uskutecznia tutaj wobec jego
Dra Krohne i uzyskuje
wnet zbiór Dra Steinera
Kolegi

Prosiłem Dra Steinera
Kolegi
P. 15/11 88 [illegible]

Z. 40343.

Lehrfrachtkolleg

~~793~~ 125

L. 2309/84

Mit Verordnung des Ministeriums der Finanzen und des Handels vom 2. November 1884, R.G.Bl. Nr 181, wurde in Abänderung des Punktes 1 der Verordnung vom 1. April 1884, R.G.Bl. Nr 41, der Termin für die obligatorische Verwendung der Eisenbahn-Frachtbriefe mit eingedrucktem Stempelzeichen vom 1. Jänner 1885 auf den 1. Juli 1885 verlegt.

Hiervon wird die gefertigte Gesellschaft in Nachhang zum h.o. Erlasse vom 7. April 1884, Z. 12158/: Centralblatt Nr 52 a 1884:/ in Kenntniß gesetzt.

Der gefertigten Gesellschaft wird übrigens bemerkt, daß nach Maßgabe des §. 1 der letzteren Verordnung im direkten Verkehre mit Italien, der Schweiz, Frankreich, Belgien, Rußland, Rumänien und Serbien die gegenwärtig im Gebrauche stehenden Frachtbriefformularien ohne eingedrückten Stempelstempel, deren Erzeugung jetzt auch in Privatdruckereien gestattet ist, bis auf Weiteres, und demgemäß auch nach dem 1. Juli 1885 in Verwendung genommen werden können.

Wien, am 25. November 1884.

Für den k. k. Handelsminister:

Fürstenwalder

An

die gefertigte Galizische Landwirthschafts-Gesellschaft

in Lemberg.

Służy do wiad.
Zakład 1ego

POD: 8/I 1885
L. 36

Kolaje

18
~~795~~
127

P. Sekretarski przesyła wniosek przedawnienia do Dyrekcji Ruchu Dróg żelaznych państwowych w Lwowie — z prośbą o załatwienie.

V

L. 36/85

Vendemiatore
9/10 885

L. 1253/90.

1410
H.M.

Rada Kolejowa

18

796
128

Mit Rücksicht auf den bevorstehenden Ablauf der dreijährigen Funktionsdauer der gegenwärtigen Mitglieder des Nachbrückenbeirathes lade ich die geehrte Gesellschaft ein, wie in Gemässheit der §§. 17 und 18 der mit Verordnung des Handelsministeriums vom 23. Juni 1884, R.G.Bl. N. 103, kundgemachten Organisation der Nachbrückenbeiratung in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern aus dem Kreise der, der geehrten Gesellschaft angehörenden wirklichen Mitglieder behufs Ernennung in den Nachbrückenbeirath ein Mitglied und den für dasselbe zu bestellenden Ersatzmann bis längstens 15. August d. J. in Vorschlag zu bringen.

Wien, am 28. Juni 1890.

Der k. k. Handelsminister.

Kraus

An
die geehrte k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft
in
Lemberg.

34

Terminowe do 15/8

POD: dnia 14/7. 1890.

L: 1253.

Hohes Kk. Handels-Ministerium!

In Verfolgung der gefassten Entschließung vom 28ten Juni l. J. Z. 1410 hat das gefertigte Comité der galizischen Landwirthschaft Gesellschaft in Lemberg die Ehre, dem hohen Kk. Handels-Ministerium seine bisherigen Unternehmungen in Sachen Eisenbahnverkehr, namentlich den Vice-Präsidenten der Gesellschaft Herrn Peter Grafen zum Wielgłoski und den Herrn Ministerialrath Professor Dr. Stanisław Polak zum Gutachtenmann abgeordnet in Vorschlag zu bringen.

Lemberg dy. 2ten August 1890.

NB. Ehrenpräsident wird gebeten Wgo Vice Präses ausgeführt zu werden.

Antwort.

An das hohe Kk. Handels Ministerium in Wien.

Das Comité der gal. Landwirthschaft Gesellschaft in Lemberg.

unterbreitet seinen Vorschlag bezüglich der Wahl der in den Staat Eisenbahnrath einzuberufenden Mitglieder.

Pismo l. 1018/887 u Wgo Dr Morkowskiego.

Z uchwały 20/6. 1887 proponowano:
a) Wgo Grossa na członka –
b) „ Dzieduszycka na zastępcę.

Sesya

L. 1728/890

Rada Kolejowa

18

~~798~~
130

Nr. 2237/H. M.

In Gemäßheit der §§. 17 und 18 der mit Allerhöchster Entschließung vom 8. Juni 1884 genehmigten Organisation der Staatseisenbahnverwaltung in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern (R. G. Bl. Nr. 103 ex 1884) habe ich über den von der genannten kk. Landwirthschafts-Gesellschaft erstatteten Vorschlag den Herrn Peter Gross als Mitglied und den Herrn J. Charlemagne Pilat als Ersatzmann für die nächste dreijährige Funktionsperiode in den Staatseisenbahnrath berufen.

Hiervon setze ich die genannte Gesellschaft unter Bezugnahme auf die Eingabe vom 2. August d. J. Z. 1253 in Kenntniß.

Wien am 30. September 1890.

Der k. k. Handelsminister:

Baron Gautsch

An
die genannte kk. Landwirthschafts-Gesellschaft
Lemberg

POD: dnia 8/X 1890

L: 1728

Rozya

Na radzie z dn. 11/10 podano do wiadomości Ministra.

18/10 890

A. Morgenbesser

Młodzianowska z Druckich

Zofija 1639

Testament.