Lwowska Narodowa Naukowa Biblioteka Ukrainy im. W. Stefanyka.

Odział Rękopisów

Zespół (fond) 125

ARCHIWUM GALICYJSKIE TOWARZYSTWA GOSPODARSKIEGO

186. Materiały dotyczące Piwnicznej kolei żelaznej c. Ferdynanda i jej przejęcia przez państwo. 1882-1885. K. 73.

STRONY NIEZAPISANE NIE ZOSTAŁY ZDIGITALIZOWANE

Koleje żelazne.

1. do Polski na Lokal.
2. Przemysko-Mościsko.
3. Przemysko-Preszowska.
4. Karola-Ludwika
5. Swyfa.
6. Mexta.

Akta w sprawie Kolei północnej i upaństwowienie tejże Konsygnacya.

Liczba	Rok	Leży przy akcie	*Uwaga*	Liczba	Rok	Leży przy akcie	*Uwaga*
							75 apr.

Akta kolei północnej i upaństwowienia tejże kolei:

~~802~~

L. 1612 / 1882
" 309 / 1884
" 316 / "
" 560 / "
" 946 / "
" 955 / "
" 961 / "
" 966 / "
" 967 / "
" 995 / "
" 1007 / "
" 1024 / "
" 1030 / "
" 1034 / "
" 1045 / "
" 1145 / "
" 1459 / "
" 1509 / "
" 1943 / "
" 2241 / "
" 589 / 1885
" 964 / "
" 777 / 1886
" 566 / 1887
" 1018 / "
" 1551 / "

Powyższe akta przesłane na Wn. Dyr. Kolei Żelaznej pod l. 959. —

Lwów d. 14 Czerwca 1889

S. [illegible]

L. 1612/82 P. T.

Kolej północna

Mając zaszczyt przesłać w załączeniu memoryał który podpisane Towarzystwo politechniczne wraz z Krakowskiem Towarzystwem technicznem wystosowało do Wysokiego Koła Polskiego w Wiedniu, względem objęcia na własność i w zarząd Państwa części drogi żelaznej północnej Cesarza Ferdynanda ośmielamy się upraszać P. T. o łaskawe użyczenie swego poparcia sprawie, która w wysokim stopniu dotyka żywotne interesa kraju.

Lwów dnia 9. Sierpnia 1882.

Zarząd Towarzystwa politechnicznego.

za sekretarza:
Henryk Stahl.

Zastępca prezesa:
Ludwik Raciborski.

TOWARZYSTWO WE LWOWIE POLITECHNICZNE

Do
Świetnego Towarzystwa
Gospodarczego
we
Lwowie

Po stronie referata na
~~XIX~~ Radzie Ogólnej
do akt
Lwów 1/I 1884

2
~~803~~

FOD 17/VIII 1882
L. 1612

Akta pod l. 560/884
f. 23/II 884
1 załącznik (chemigrafi pocztowej)

W D Pilat
11/I 884

Wm. Otton Hausner

redrze Sprawozdanie przedstawić komitetu z odpowiednim wnioskiem.

29/8/82.

Stoff

Na posiedzeniu komitetu tow. geograficznego 9 stycznia 1884 został uchwalony i przyjęty wniosek ~~następujący~~ następujący: Sprawa objęcia żel. kolei ces. Ferdynanda potrzebnej na własność państwa względnie wezwania c. k. Rządu do tego objęcia zostanie przedstawiony jako punkt programu obrad Radzie ogólnej tow. geograf. i sprawozdanie przeda ij. at. komisji prof. Tad. Pilatowi

10/I VIII - Otton Hausner

Zwracam podanie ~~towar~~ politechn. w sprawie objęcia kolei potrzebnej ces. Ferdynanda na własność państwa

Otton Hausner

Doręczyć sprawozdawcy prof. Pilatowi

11/I 84.

Ul. Kościuszki 18.

Memoryał

w sprawie objęcia krakowsko-bogumińskiej części drogi żelaznej północnej Cesarza Ferdynanda na własność i w zarząd Państwa, przedłożony świetnej Delegacyi Polskiej w Austryjackiej Radzie Państwa przez Towarzystwo politechniczne we Lwowie i Towarzystwo techniczne w Krakowie w roku 1882.

W roku 1886 ubiega pięćdziesięcio-letni wyłączny przywilej Towarzystwa akcyjnego kolei północnej imienia Cesarza Ferdynanda.

Ponieważ znaczna część kolei północnej leży w granicach kraju Galicyi i W. Ks. Krakowskiego; ponieważ główna arterya handlu galicyjskiego, czem jest niezaprzeczenie teraz, a prawdopodobnie pozostanie i w przyszłości, t. j. kolej galicyjska imienia Karola Ludwika styka się i łączy z koleją północną; ponieważ i przyszła kolej Transwersalna galicyjska z tą samą koleją się zetknie; przeto nieobojętną ale przeciwnie niezmiernej wagi dla handlu i produkcyi Galicyi rzeczą jest nie tylko wiedzieć, kto i jak po upływie przywileju Towarzystwa kolei północnej szlaki dróg jego exploatować będzie, ale zarazem wpłynąć na korzystne dla nich sprawy tej załatwienie. Sprawa ta obchodzi również techników, a to podwójnie, jako obywateli kraju i jako ludzi, z których wielu osobiście się nią interesować musi, gdyż los ich tudzież ich rodzin od niej zależy.

Towarzystwa techniczne we Lwowie i w Krakowie wypełniają więc tylko swój obowiązek, jeżeli w myśl swoich statutów głos w tej sprawie podnoszą; czyniąc to tem chętniej i śmielej, o ile interesa techników polskich i ogółu mieszkańców naszego kraju są tym razem identyczne.

W myśl przywilejów z dni 4 marca 1836 r., 26 czerwca 1858 r. i 6 maja 1867 r. pozostają szlaki kolei północnej imienia Cesarza Ferdynanda, z wyjątkiem kolei północnej morawsko-szlązkiej własnością Towarzystwa nawet po upływie czasu trwania przywileju t. j. w r. 1886 — ale ustaje przywilej aż do tego czasu wyłączny — a tem samem ustaje prawo właściwej exploatacyi.

Rząd będzie w prawie i możności zawrzeć nowy układ z Towarzystwem akcyjnem kolei Cesarza Ferdynanda, jako właścicielem tych szlaków, albo też nabyć jego linie na własność państwa.

Szlak główny kolei północnej łączy Wiedeń z Krakowem, gdzie się styka z koleją Karola Ludwika i cały ruch przewozowy i wywozowy galicyjski na zachód skierowany w tem miejscu przejmuje. Oprócz tego styka się szlak ten główny w Dziedzicach z koleją „prawego brzegu Odry“, a w Boguminie i Oświęcimie z koleją „górnoszlązką“.

Szlak boczny z Trzebinii do granicy wiodący, łączy kolej Ferdynanda z koleją „warszawsko-wiedeńską“, a odnoga tego szlaku ze Szczakowy do Mysłowic z koleją „górnoszlązką“. Drugi szlak boczny z Dziedzic do Żywca połączy w niedalekiej przyszłości kolej Ferdynanda z koleją Transwersalną galicyjską.

Uwzględniając dwa główne prądy handlu galicyjskiego, rozchodzące się od zachodnich kresów Galicyi w dwu różnych kierunkach; a mianowicie północno-zachodni na Wrocław do Niemiec,

a zachodni i zachodnio-południowy do Czech i Wiednia wiodący, przyjdziemy do przekonania, że w rękach zarządu kolei Ferdynanda leżą w znacznej części losy tego handlu, ponieważ są od jego polityki taryfowej zależne; a to tem więcej, o ile w związku z nią jest i być musi polityka taryfowa kolei galicyjskich, a mianowicie kolei Karola-Ludwika.

Polityka taryfowa obydwu tych Towarzystw akcyjnych kolejowych, przynosząca akcyonaryuszom znakomite zyski, ciężyła jednak dotąd i cięży jeszcze zawsze jak zmora na produkcyi galicyjskiej, kładąc silną tamę jej rozwojowi. Zarządy tych Towarzystw nie uwzględniały głośnych skarg wielokrotnie wypowiadanych, ponieważ jako zarządy Towarzystw spekulacyjnych, finansowych, przedewszystkiem interesa swych akcyonaryuszy musiały mieć na oku.

Z tego powodu powitało wielu z radością projekt, a później postanowienie budowy kolei Transwersalnej galicyjskiej w tem przypuszczeniu, że umożebnioną będzie konkurencya z koleją Karola Ludwika, a ta sprawi w dalszym ciągu zmniejszenie kosztów transportu towarów na jej liniach.

Przypuszczenie to jednak nie zupełnie uzasadnione, a złudne nadzieje pod względem znaczenia kolei Transwersalnej jako rywalizującej z koleją Karola Ludwika.

Jakkolwiek bowiem kolej Transwersalna wielkiej jest wagi dla Galicyi, a mianowicie dla dobrobytu tych okolic, które przerzynać będzie, i z tego powodu budowa jej dla kraju bardzo jest pożądaną, konkurencya jej z koleją Karola Ludwika będzie zawsze niezmiernie trudną, a przy dzisiejszych warunkach prawie niepodobną.

Porównanie warunków konkurencyi rzecz tę w należytem postawi świetle.

Warunki konkurencyi zależne są od warunków transportu na rywalizujących szlakach, te zaś zależne przeważnie od długości szlaków jakoteż, i to w wysokim stopniu, od pochyłości i od krzywizny torów.

Porównując kolej Karola Ludwika z koleją Transwersalną pod wymienionymi dwoma względami, okazuje się, że kolej Transwersalna będzie nie tylko dłuższą, ale zarazem jako założoną w okolicy przeważnie podgórskiej, a zbudowana tanio, mieć musi znacznie większe pochyłości i łuki o mniejszych promieniach, że zatem koszta transportu na jej szlakach muszą być stosunkowo znacznie wyższe.

Biorąc Kraków, jako stacyę krańcową kolei Karola Ludwika za punkt wyjścia dla porównania, okaże się oddalenie:

Wrocławia: 1) na Mysłowice 255 km.
2) na Oświęcim 276 „
3) na Dziedzice 348 „
4) na Bogumin 318 „

Biorąc za punkt wyjścia Żywiec, jako krańcową stacyę kolei Transwersalnej, okaże się oddalenie:

Wrocławia: 1) na Dziedzice 294 km.
2) na Bogumin 264 „
3) na Oświęcim 266 „

Widzimy z tego zestawienia, że najkorzystniejszy transport ze względu na długość szlaków (długość rzeczywistą) wypada:

z Krakowa — na Mysłowice,
z Żywca — na Bogumin,

przyczem się okazuje, że długość tych szlaków jest prawie równą, różnica bowiem wynosi tylko 9 km. Widzimy dalej, że szlak na Dziedzice wiodący, a zatem szlak drogi „prawego brzegu Odry“ korzystniejszym będze dla Żywca, jak dla Krakowa, albowiem krótszy o 52 km. Widzimy, że szlak na Oświęcim korzystniej się przedstawia dla Żywca jak dla Krakowa, bowiem krótszy o 10 km., jakkolwiek różnica to nie wiele znacząca. Widzimy w końcu, że dla Żywca szlak bogumiński, czyli liniami kolei górno-szlązkiej wiodący, korzystniejszym się okazuje od szlaku dziedzickiego po liniach kolei „prawego brzegu Odry“, albowiem krótszy o 30 km.

Przyjmując Wiedeń jako cel wywozu wyrobów krajowego rolnictwa i przemysłu, przedstawia się położenie Krakowa w porównaniu z Żywcem niekorzystnie, gdyż oddalenie Wiednia wynosi z Krakowa 413 km. zaś z Żywca na Dziedzice 360 km. — jest zatem o 53 km. większe — jeżeli do transportu z obydwu wymienionych miejscowości użyjemy szlaków kolei północnej Cesarza Ferdynanda.

Kraków — Trzebinia 39 km. Trzebinia — Mysłowice 27 km. Mysłowice — Wrocław 189 km. Kraków — Oświęcim 64 km. Oświęcim — Mysłowice (koleją górno-szlązką) 23 km. Kraków — Dziedzice 86 km. Dziedzice — Wrocław 262 km. Kraków — Bogumin 137 km. Bogumin — Wrocław 181 km. Żywiec — Dziedzice 32 km. Dziedzice — Bogumin 51 km. Żywiec — Oświęcim 54 km.

Gdybyśmy zaś ruch przewozowy kolei Transwersalnej galicyjskiej, przerzucili lub przerzucić mogli na Węgry, po szlakach częściowo już istniejących, częściowo mających się dopiero założyć, a to z Żywca na Csacsę — Silein — Trencsin — Pressburg do Wiednia, to idąc szlakiem wskazanym oddalenie Wiednia od Żywca wyniesie również około 360 km; więc konkurencya z koleją północną, jakkolwiek nie łatwa, z powodu terenu, po którym ten szlak bieży, byłaby jednak możebną.

Biorąc za punkt wyjścia krańcowe stacye wschodnie t. j. Brody i Podwołoczyska dla porównania z Husiatynem, przyszłą krańcową stacyą kolei Transwersalnej, okaże się oddalenie tych stacyi od własnych kresów zachodnich, t. j. na kolei Karola Ludwika od Krakowa, a na kolei Transwersalnej od Żywca jak następuje:

Brody — Kraków . . . . . 435 km.
Podwołoczyska — Kraków . . 534 „
Husiatyn — Żywiec . . . . 706 „

Porównując te cyfry, przedstawia się znaczna dla kolei Transwersalnej niekorzyść, wynikająca już z powodu samej długości szlaków, nawet bez uwzględnienia pochyłości i skrętów.

Oddalenie Wiednia od Podwołoczysk via Kraków 947 km., od Husiatyna via Żywiec — Dziedzice 1066 km.; oddalenia Bogumina od Podwołoczysk via Kraków 671 km., od Husiatyna via Żywiec — Dziedzice 790 km.; oddalenie Wrocławia od Podwołoczysk via Kraków — Mysłowice 789 km., zaś od Husiatyna via Żywiec — Bogumin 970 km.

Biorąc na uwagę ruch przewozowy z Rumunii a za punkt wyjścia Stanisławów, okaże się oddalenie:

Stanisławowa od Krakowa via Lwów . . . . . 482 km.
Stanisławowa od Żywca via Stryj . . . . . 560 km *)

Cyfry powyżej przytoczone wykazują dowodnie, że jeżeli kolej Transwersalna ma z jakiem takiem powodzeniem konkurować z koleją Karola-Ludwika i tym sposobem wpłynąć na obniżenie jej taryfy, należy jej tę konkurencyę ułatwić a kolei Karola Ludwika utrudnić. — Jestto w mocy tego, który rozporządza ruchem na tej części szlaków kolei północnej, która ze szlakami galicyjskiemi stoi w związku, i jest niejako tych ostatnich przedłużeniem.

Kto jest panem szlaku kolei północnej Cesarza Ferdynanda od Bogumina ku Krakowu wraz ze szlakami bocznymi, może odpowiednim układem kartelowym wpłynąć na podniesienie ruchu przewozowego jednej, a obniżenie drugiej linii, może zatem tak trudną, prawie niepodobną konkurencyę kolei Transwersalnej z koleją Karola-Ludwika umożebnić.

Z tego wynika, że interesem jest państwa objęcie tej części kolei północnej na własność i pod własny zarząd, a to nie tylko z tego powodu, ażeby podnieść rentowność kolei Transwersalnej galicyjskiej, ale zarazem, co jest nierównie ważniejszem, obniżeniem taryfy kolei Karola Ludwika podnieść produkcyę Galicyi, a tem samem wzmocnić siłę podatkową tego kraju.

Przejęcie na własność państwa całej tej części szlaków kolei północnej aż do Bogumina wraz z tą stacyą, okazuje się koniecznem z tego powodu, ażeby można korzystać przy transporcie do Wrocławia z konkurencyi kolei szlązkich t. j. kolei „górnoszlązkiej“ i „prawego brzegu Odry“, i mieć możność wyboru między niemi przy zawieraniu kartelowych układów.

Obok regulacyi i usprawienia rzek galicyjskich, a umożliwienia w ogóle komunikacyi wodnej, jest objęcie powyżej wymienionych szlaków kolei północnej w zarząd państwa najskuteczniejszym środkiem, najdzielniejszą bronią do zwalczenia polityki taryfowej kolei Karola Ludwika, tak szkodliwej dla produkcyi Galicyi, a zarazem jedynym środkiem do rozbicia solidarności zarządu tej kolei z zarządem kolei północnej Cesarza Ferdynanda.

Jeżeli się już użycie tych środków przedstawia koniecznem w interesie Galicyi i państwa, to okaże się ono niezbędnem jeżeli Rząd zechce, konsekwentnie postępując w raz wytkniętym kierunku, objąć z czasem wszystkie drogi żelazne, a więc i szlaki Towarzystwa kolei galicyjskiej na własność

Wiedeń — Pressburg 65 km. Pressburg — Trencsin 120·3 km. Csacsa — Silein 30·4 km. Żywiec — Csacsa około 50 km. Silein — Trencsin około 90 km.

Husiatyn — Stanisławów 147 km. Stanisławów — Zagórz 272·1 km. Zagórz — Grybów 113·5 km. Grybów — Nowy Sącz 27·1 km. Nowy Sącz — Żywiec 147 km. Stanisławów — Lwów 140 km. Lwów — Kraków 342 km.

*) W tem zestawieniu, braliśmy za podstawę rzeczywistą długość torów. Nie znając szczegółów trasy przyszłej kolei Transwersalnej, nie mogliśmy zestawić długości wyrównanych (virtuelle Länge); ponieważ one zależą od długości rzeczywistej, nachylenia i krzywizny - przeto różnica okazałaby się jeszcze większą na niekorzyść kolei Transwersalnej.

*

i pod zarząd państwa, gdyż warunki tego objęcia, okazać się muszą w tym razie lepsze, dla rządu korzystniejsze.

Towarzystwo politechniczne lwowskie jakoteż krakowskie Towarzystwo techn'czne, uważając objęcie dróg żelaznych na własność państwa jako zgodne z interesem państwa i kraju, a zarazem i z interesem techników, a zatem ze wszech miar pożądane, patrzą ze szczerą radością na pierwsze kroki, które Rząd w tym kierunku uczynił w nadziei, że się w dalszem swem postępowaniu nie da żadnemi powstrzymać względami bądź na interes kapitału, bądź pojedyńczych osobistości.

Zarządy wymienionych Towarzystw, uważają za swój obowiązek zwrócić uwagę tych, którzy w pierwszym rzędzie do obrony interesów kraju i państwa są powołani, na tę sprawę niezmiernej dla państwa i kraju wagi w nadziei, że głos jego uwzględnionym będzie.

Takie załatwienie sprawy kolei północnej, jakkolwiek może niełatwe, nie okazuje się niemożebnem do przeprowadzenia. Nie wszystkie bowiem części szlaków kolei północnej jednakowo się rentuję, mianowicie część bogumińsko-krakowska wraz ze swemi odnogami należy do mniej wydatnych. Możebną więc byłoby rzeczą dla Rządu, jeżeli już objęcie wszystkich linii kolei północnej Cesarza Ferdynanda na własność i pod zarząd państwa okazałoby się z jakiegokolwiek powodu niemożebnem albo nie na czasie, przynajmniej część bogumińsko-krakowską na rzecz państwa nabyć, i z koleją Transwersalną galicyjską połączyć, zwiększając i zapewniając tym sposobem ruch przewozowy tej podkarpackiej kolei, jak się to w pierwszej części wywodu okazało.

Wykazy ruchu przewozowego kolei północnej dowodzą, że część szlaku głównego, leżąca pomiędzy Boguminem a Wiedniem, najsilniejszem jest źródłem dochodów Towarzystwa kolei północnej, a to dla tego, ponieważ głównym towarem jest węgiel kamienny, które Towarzystwo to swemi szlaki, po części z kopalni własnych, po części obcych wzdłuż swej linii rozwozi, a przedewszystkiem do Wiednia i miejscowości przemysłowych paliwa tego dostarcza.

Sprawozdanie z czynności Towarzystwa północnej kolei Cesarza Ferdynanda wykazuje w roku administracyjnym 1880 *) następujące cyfry, które powyższe twierdzenie usprawiedliwiają.

Najwydatniejszemi artykułami przewozu były w tym roku:

1) Węgiel, a mianowicie:

węgiel kamienny, którego przewóz w ilości sumarycznej 2,219.921·1 ton, przyniósł dochodu	9,107.305·75	zł. w. a.
węgiel brunatny	2.389·70	„ „
koks i brykiety	277.767 53	„ „
razem 2,284.440·2 ton. —	9,387.462·98	zł. w. a.

2) Zboże wszelkiego rodzaju w ilości sumarycznej:
422.706·1 ton przyniosło 1,689.632·15 zł. w. a.

3) Towar żywy wszelkiego rodzaju w ilości:
127.125·5 ton przyniósł 1,244.779·27 zł. w. a.
(z czego na woły i krowy wypada: 598.037·20 zł. w. a.)

4) Cukier w rozmaitej postaci jakoteż melassa:
158.830·9 ton przyniósł 744.014·66 zł. w. a.

5) Żelazo i stal, nielicząc towarów żelaznych osobno wykazanych:
136.654·0 ton przyniosły 618.410·04 zł. w. a.

6) Drzewo wszelkich gatunków, nie licząc wyrobów drewnianych, osobno wykazanych:
219.057·0 ton przyniosło 604.863·01 zł. w. a. dochodu.

Wszelkie inne towary były każdy z osobna, podług tego wykazu o wiele mniejszego znaczenia dla Towarzystwa, pomimo że się summarycznie na bardzo pokaźną cyfrę dochodu ogólnego wraz z poprzednio wymienionymi złożyły. Cyfrą tą bowiem jest:

20,515.540·60 zł. w. a.

Widzimy jednak, że pierwszych sześć artykułów przewozu przyniosło razem 14,289.162·11 zł. w. a. czyli przeszło 69·6% a sam artykuł pierwszy t. j. węgiel przyniósł przeszło

45·7%

całego dochodu ze szlaków kolei północnej imienia Cesarza Ferdynanda. **)

---

*) Robiąc to zestawienie nie mieliśmy jeszcze sprawozdania z czynności z roku adm. 1881.

**) Stacya Ostrawa — wykazuje w dochodach:

wysłano na szlaki własne . .	670.205·9 ton	—	2,641.173·84 zł. w. a.
na szlaki sąsiednie	473.727·1 ton	—	1,923.924·48 zł. w. a.

Cały ten dochód pochodzi z węgla.

Nadmienić przy tem należy, że na liniach kolei północnej morawsko-szlązkiej tegoż Towarzystwa, stosunek dochodu z węgla do ogólnego dochodu jest prawie zupełnie taki sam, gdyż przy ogólnym dochodzie w summie 955.947 91 zł. w. a. wynosił dochód z transportu węgla 415.914·88 zł. a zatem przeszło 43·5% całego dochodu.

Widzimy z tego, że sam dochód z przewozu węgla, pomijając wszelkie inne, zapewnia temu Towarzystwu transportowemu znakomite zyski, a zyski te przynosi transport tego towaru w znacznie większej części po szlaku z Bogumina do Wiednia wiodącym, gdyż przy tym szlaku przeważnie konsumenci tego paliwa osiedli.

Kto zna stosunki przewozu towarów po szlakach kolei północnej, ten wie i przyznać musi że ruch przewozowy na linii krakowsko-bogumińskiej jest w ogólności znacznie słabszy od ruchu na szlaku bogumińsko-wiedeńskim.

Sprawozdania nie dają w tej mierze możności jasnego na te stosunki poglądu, jednakowoż nawet cyfry w tym wykazie z r. 1880 są pod tym względem wielce pouczające.

Stacya krakowska wykazuje:

w ruchu rozwozowym (Binnenverkehr),
wysłano: 53.445·6 ton co przyniosło 262.241·67 zł w. a.
przybyło: 140.496·8 ton co przyniosło 434.918·82 zł. w. a.
w ruchu przewozowym (Durchzugsverkehr),
wysłano: 71.051·5 ton co przyniosło 334.990·54 zł. w. a.
przybyło: 245.167·6 ton co przyniosło 1,414.156·90 zł. w. a.
w ruchu dowozowym i wywozowym (Dierecte Verkehr mit den Anschlussbahnen angekomen von . . . abgegeben nach . . . . wysłano (na kolej Karola Ludwika) 36.303·0 ton co przyniosło 192.689·18 zł. w. a.
przybyło (z kolei Karola-Ludwika):
40.717·8 ton co przyniosło 268.632·01 zł. w. a.

Widzimy z tego, że największy dochód pochodzi z ruchu przewozowego i to przejętego od kolei Karola-Ludwika, że transport towarów *do* Krakowa, tak w ruchu rozwozowym jak dowozowym jest większy znacznie aniżeli *z* Krakowa.

Stacya mysłowicka wykazuje:

w ruchu rozwozowym:
wysłano: 14.173·5 ton co przyniosło 25.736·19 zł. w. a.
przybyło: 39.966·4 ton co przyniosło 67.340·14 zł. w. a.

w ruchu przewozowym:
wysłano (do Prus): 138.038·0 ton co przyniosło 371.809·04 zł. w. a.
przybyło (z Prus): 48.316·7 ton co przyniosło 116.499·95 zł. w. a.
w ruchu wywozowym i dowozowym:
wysłano (do Prus): 66.001·8 ton co przyniosło 100.080·01 zł. w. a.
przybyło (z Prus): 25.871·7 ton co przyniosło 74.150·60 zł. w a.

Z tego widzimy, że największy dochód pochodzi z ruchu przewozowego i to w kierunku ku Prusom, a zatem z ruchu po szlaku krakowsko-mysłowickim, że jednakowoż dochód z ruchu odwrotnego po tym samym szlaku jest dosyć znaczny i przeszło jedną trzecią pierwszego wynosi; że ruch wywozowy w kierunku ku Prusom także więcej przynosi, jak ruch dowozowy ku Krakowu.

Jeżeli porównamy cyfry wykazujące ilość ton przejętych w ruchu przewozowym i dowozowym od kolei Karola-Ludwika na stacyi krakowskiej z cyframi ton przewiezionych i oddanych w Mysłowicach, okaże się, że znacznie większa część tych towarów przechodzi na szlak bogumińsko-wiedeński, że zatem dochód ten rozdzielić należy stosunkowe na szlaki krakowsko-bogumiński i bogumińsko-wiedeński, a ponieważ towarem dowiezionym koleją Karola-Ludwika, jakoteż do przewozu od tej kolei przejętym, jest przedewszystkiem:

1) zboże w ilości 89.938·6 ton w ruchu dowozowym z kolei austryackich, w ilości 168.887·3 ton w ruchu przewozowym, razem: 258.825·9 ton;

2) drzewo budulcowe i przemysłowe w ilości:
57.230·4 ton w ruchu dowozowym, zaś
26.595·0 ton w ruchu przewozowym,
razem 83.825·4 ton;

3) towar żywy, mianowicie bydło i świnie w ilości:
53.048·4 ton w ruchu dowozowym, zaś
29.837·5 ton w ruchu przewozowym,
razem 82.885·9 ton;

4) mąka w ilości:
31.437·3 ton w ruchu dowozowym, zaś
24.742·3 ton w ruchu przewozowym,
razem 56 179·6 ton;

przeto każdy z ruchem tych towarów cokolwiek obznajmiony osądzi łatwo, iż znaczna część tych towarów przechodzi na szlak bogumińsko-wiedeński, i to w całej jego długości, że zatem dochód z przewozu tych towarów, po odjęciu linii krakowsko-bogumińskiej, na linii bogumińsko-wiedeńskiej nie zmniejszy się wcale.

Kolej Karola Ludwika oddała w tym samym roku kolei północnej 465.772·4 ton na stacyi krakowskiej, po części dowożąc jej, po części dla dalszego przewozu, jak to sprawozdanie Towarzystwa kolei Karola Ludwika z roku 1880 wykazuje. A mianowicie:

1) Zboże . . . . . 213.547·0 ton.
2) Drzewo . . . . . 44.359·0 „
3) Towar żywy . . . . 78.008·2 „
(z czego przypada na woły 29.338·9 ton, na świnie 41.693·2 ton).
4) Mąka . . . . . 8.681·9 ton.

jako ilość dowiezioną ogólnie sąsiadującym liniom. Możemy jednak przypuścić, że jeżeli nie wyłącznie to w każdym razie w tak przeważającej części oddano te artykuły kolei północnej, że pomyłka nie może być znaczącą.

Co do węgla, który tak ważny artykuł dla kolei północnej stanowi, okazuje się, że:
dowieziono tejże kolei Karola Ludwika:
węgla kamiennego . . . . 115.423·4 ton
koksu . . . . . 1.603·4 „
razem 117.026·8 ton.

A ponieważ kolej północna dowiozła sąsiednim kolejom austryackim 496.663·4 ton, przewiozła zaś 260.497·5 ton, czyli razem 757.160·9 ton, kolej Karola Ludwika otrzymała z tego tylko 15·3%, przeto widzimy, że konsument węgla, sprowadzający go koleją Karola Ludwika stosunkowo nie wiele przyczynia dochodów kolei północnej.

Uwzględniając miejscową konsumcyę węgla opałowego na szlaku krakowsko-bogumińskim wraz ze szlakami bocznymi, a mianowicie konsumcyę w Krakowie, Bielsku, Dziedzicach i innych miejscowościach przydrożnych, dochód z transportu węgla po tym szlaku okaże się do całego dochodu z transportu węgla stosunkowo małym.

Cyfry, któreśmy z rocznych sprawozdań zarządów tych kolei wybrali i tu przytoczyli, dowodzą znacznie większej rentowności szlaku bogumińsko-wiedeńskiego od szlaku bogumińsko-krakowskiego, a tem samem wykazują, że właścicielowi całej linii na tej właśnie części bogumińsko-krakowskiej mniej zależeć może i zależy, że zatem bez trudności tę część państwo na własność nabyćby mogło, przynajmniej tę część na własność nabyć powinno.

Nakazuje to wzgląd na galicyjskie drogi żelazne Państwowe, teraźniejsze i przyszłe, wzgląd na ekonomiczny rozwój Galicyi, a zatem i na interes państwa, jakoteż na polityczne powody, które za tem przemawiają. Powodów tych dla każdego Polaka łatwo zrozumiałych nie wymieniamy, nie mając do tego w statutach naszych Towarzystw upoważnienia, nie wątpimy jednak że doniosłości tych powodów Wysoka Delegacya ani Rząd teraźniejszy nie przeoczą.

Z powodów powyżej przytoczonych udają się podpisane Towarzystwa do Wysokiej Delegacyi polskiej w austryjackiej Radzie Państwa, ażeby na tę sprawę uwagę zwrócić, i załatwienie jej w myśl niniejszego memoryału całym swoim wpływem poprzeć zechciała.

Z wysokiem poważaniem

Towarzystwo politechniczne lwowskie,

Krakowskie Towarzystwo techniczne.

I. Związkowa Drukarnia we Lwowie.

Memoryał

w sprawie objęcia krakowsko-bogumińskiej części drogi żelaznej północnej Cesarza Ferdynanda na własność i w zarząd Państwa, przedłożony świetnej Delegacyi Polskiej w Austryjackiej Radzie Państwa przez Towarzystwo politechniczne we Lwowie i Towarzystwo techniczne w Krakowie w roku 1882.

W roku 1886 ubiega pięćdziesięcio-letni wyłączny przywilej Towarzystwa akcyjnego kolei północnej imienia Cesarza Ferdynanda.

Ponieważ znaczna część kolei północnej leży w granicach kraju Galicyi i W. Ks. Krakowskiego; ponieważ główna arterya handlu galicyjskiego, czem jest niezaprzeczenie teraz, a prawdopodobnie pozostanie i w przyszłości, t. j. kolej galicyjska imienia Karola Ludwika styka się i łączy z koleją północną; ponieważ i przyszła kolej Transwersalna galicyjska z tą samą koleją się zetknie; przeto nieobojętną ale przeciwnie niezmiernej wagi dla handlu i produkcyi Galicyi rzeczą jest nie tylko wiedzieć, kto i jak po upływie przywileju Towarzystwa kolei północnej szlaki dróg jego exploatować będzie, ale zarazem wpłynąć na korzystne dla nich sprawy tej załatwienie. Sprawa ta obchodzi również techników, a to podwójnie, jako obywateli kraju i jako ludzi, z których wielu osobiście się nią interesować musi, gdyż los ich tudzież ich rodzin od niej zależy.

Towarzystwa techniczne we Lwowie i w Krakowie wypełniają więc tylko swój obowiązek, jeżeli w myśl swoich statutów głos w tej sprawie podnoszą; czyniąc to tem chętniej i śmielej, o ile interesa techników polskich i ogółu mieszkańców naszego kraju są tym razem identyczne.

W myśl przywilejów z dni 4 marca 1836 r., 26 czerwca 1858 r. i 6 maja 1867 r. pozostają szlaki kolei północnej imienia Cesarza Ferdynanda, z wyjątkiem kolei północnej morawsko-szlązkiej własnością Towarzystwa nawet po upływie czasu trwania przywileju t. j. w r. 1886 — ale ustaje przywilej aż do tego czasu wyłączny — a tem samem ustaje prawo właściwej exploatacyi.

Rząd będzie w prawie i możności zawrzeć nowy układ z Towarzystwem akcyjnem kolei Cesarza Ferdynanda, jako właścicielem tych szlaków, albo też nabyć jego linie na własność państwa.

Szlak główny kolei północnej łączy Wiedeń z Krakowem, gdzie się styka z koleją Karola Ludwika i cały ruch przewozowy i wywozowy galicyjski na zachód skierowany w tem miejscu przejmuje. Oprócz tego styka się szlak ten główny w Dziedzicach z koleją „prawego brzegu Odry“, a w Boguminie i Oświęcimie z koleją „górnoszlązką“.

Szlak boczny z Trzebinii do granicy wiodący, łączy kolej Ferdynanda z koleją „warszawsko-wiedeńską“, a odnoga tego szlaku ze Szczakowy do Mysłowic z koleją „górnoszlązką“. Drugi szlak boczny z Dziedzic do Żywca połączy w niedalekiej przyszłości kolej Ferdynanda z koleją Transwersalną galicyjską.

Uwzględniając dwa główne prądy handlu galicyjskiego, rozchodzące się od zachodnich kresów Galicyi w dwu różnych kierunkach; a mianowicie północno-zachodni na Wrocław do Niemiec,

11

Kolej pólna

840

PGD: 9. 13/XII 1883

L 2393

N. Hatchman

[redacted]

nadsyła 1 egz: broszury - wyjaśnienie objęcia Sejm kolei lokalnej ~~[illegible]~~ do zarządu państwowego.

L. 2393/83

1 załącznik brouwa

W. Pilat
10/1 84

jako referent tej sprawy we XIX
D.O

Połączyć pod
l. 560/884

13

Stratyn 1/2 884

L. 309/84

L 14

Kolej północna

Do
Świetnego Komitetu
C. K. Galic. Towarzystwa Gospodarskiego
Lwów

Na posiedzeniu z dnia 11ego Stycznia br., Ogólne Zgromadzenie Oddziału Rohatyńskiego, uchwaliło: udać się do Komitetu C. K. Galic. Towarzystwa Gospodarskiego, by tenże poparł na własnym mięsie, sprawę nie przydłużania nadal Przywileju C. K. uprzywilejowanej Kolei Północnej Cesarza Ferdynanda 9go marca 1886. roku gasnącego, i objęcia, z upływem powyższego terminu, tej Kolei w zarząd Państwa.

Wiadomem jest, iż zarząd Kolei Północnej wyrabiany tylko na ogromne zyski akcyonarjuszów, nader wysokiemi taryfami i gnębiącemi ciężarami, utrudnia rozwój gospodarstwa, przedewszystkim rolnego, jakoteż i Przemysłu z rolnictwem połączonego, tak iż ta główna loterya Komunikacyjna, zamiast stać się czynnikiem rozwoju ekonomicznego Krajów które przerzyna, ze szkodą producentów, zbogaca tylko, kilkoro wyzyskujących gründerów.

Państwo obejmując tę Kolej w własny zarząd, do czego ma niezaprzeczone prawo z osnowy Przywileju z dnia 4go marca 1836 wynikające, zyskało by źródła Komunikacyjny wartości najmniej 200 milionów, mogłoby wyszedzić Rolnictwo i Przemysłowi nieobliczone dobrodziejstwo, zniżeniem taryf, a pomimo tego jeszcze by kilkumilionowy dochód wpłynął do kas Krajowych.

Wątpić nie można, że, wysoki Rząd życzy sobie położyć koniec gniotącej nas ciężko gospodarce Roli Północnej, lecz, który nie zna potężnych wpływów i siły tej falangi Milionerów stojących na czele tego przedsiębiorstwa?

Dlatego to, dla przeciwdziałania wszelkich trudności, potrzeba wszelkiemi siłami wpływać na czynniki w tej sprawie decydujące, i przejąć tę ulgę, Wysokiemu Rządowi, tej siły moralnej której potrzebuje do rewindykowania własności, prawnie mu się należącej, a która w ręku Państwa stałaby się dla wszystkich Krajów, źródłem dobrobytu i bogactwa.

Towarzystwa gospodarskie, jako stojące na straży interesów Rolnictwa i Przemysłu rolniczego, w pierwszym rzędzie powołanemi są do przedstawienia, w swych memorjałach, strat i strat dla bogactwa Kraju wszystkich z dotychczasowej Gospodarki Roli północnej wynikających – i wpływania na Wysoki Rząd, w kierunku, tak stawianym, objęcia tej Roli w swój własny zarząd.

Nasz Kraj jako przeważnie rolniczy nie może pozostać w tej sprawie obojętnym, a mając w C.K. Galicji Towarzystwa Gospodarskie przedstawiciela swych interesów, jemu powierza postanowienie uczynienia wszelkich odpowiednich kroków w obec Rządu, by znowu, zachciankom wyzyskujących milionerów, nie odniosły zwycięztwa, nad słusznemi żądaniami, wielce pokrzywdzonej ludności.

W wykonaniu uchwały Ogólnego Zgromadzenia Rada Oddziału Rohatyńskiego uprasza Zwrotny Komitet by poparł sprawę objęcia Roli północnej w zarząd Państwa – na właściwem miejscu.

z Rady Oddziału Rohatyńskiego

S. Brzeski

~~413~~

Po otrzymaniu odesłać do
~~XIX~~ Działu Ogólnego
do akt

Kraków 29/2 1884

WD Pilat
2/2

Do Tow. pub. 5600/884
L 27/3 84

Hitschmann Hugo nadsyła 10 egz. broszury p. t. „Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn und die Landwirthschaft Oesterreichs“. –

Kolej państ. (przegląd)

Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn und die Landwirthschaft Oesterreichs. Offenes Rundschreiben an die k. k. Landwirthschaftsgesellschaften und die landwirthschaftlichen Vereine Oesterreichs. Gr. 8°. 6 Bogen. Wien, Hugo H. Hitschmann's Journalverlag. Preis fl. 1.

Nordbahnactionär! Wer hätte nicht Sehnsucht es zu sein? „Nordbahnactionär“ und „reicher Mann“ ist ziemlich gleichbedeutend. Leider ist es nur wenigen beschieden, Nordbahnactien in ihrer Wertheim'schen zu haben. Die überwiegend größte Zahl der Actien dieser Bahn besitzen einige Millionäre. Sollen sie noch länger auf Kosten der Steuerträger ihre fetten Coupons abschneiden, während diese, wenn sie die Nordbahn als Passagiere oder als Verfrächter von Holz, Getreide, Vieh, Zucker, Spiritus, Bier 2c. und Industrieproducten aller Art benützten, geradezu unerschwingliche Summen zahlen müssen? —

Am 4. März 1886 geht das Privilegium der k. k. ausschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu Ende. Sie besitzt keinen Anspruch auf Verlängerung und dem Staate steht es frei, sie zu erwerben, in eine Staatsbahn umzugestalten, die Tarife herabzusetzen und sie aus einer Geißel der Bevölkerung zu einer dem Volke Heil und Nutzen, dem Staate selbst unermeßlichen Vortheil bringende Unternehmung zu machen.

Es ist kein Zweifel vorhanden, daß unsere Regierung dies thun wird. Dennoch ist es gut, wenn sich alles zusammenschart, um in Petitionen das hohe Abgeordnetenhaus auf seine Pflicht aufmerksam zu machen. **Die Nordbahn muß verstaatlicht werden.** Nicht länger kann es geduldet werden, daß z. B. die Fracht für ein gewisses Quantum Kohle auf der Nordbahn für eine bestimmte Strecke fl. 2250 beträgt, während sie auf den deutschen Bahnen fl. 1000 kostet. Nicht länger kann es angehen, das Getreide, Kartoffeln, Rüben, Mehl, Malz 2c. auf der Nordbahn um 18 bis 60% mehr zahlen als auf den österreichischen, um 27 bis 100 % mehr als auf den deutschen Bahnen.

„Die Wiener Landwirthschaftliche Zeitung“, die s. Z. eine so energische und erfolgreiche Agitation eingeleitet hat, als es galt, die Südbahn, die bis dahin keine Einkommensteuer zahlte, zur Zahlung dieser (circa 1½ Millionen Gulden jährlich!) zu verhalten, hat auch in Sachen der Nordbahn die Bevölkerung aufgeklärt, und in vorstehend angezeigter Brochure gezeigt, wie diese Gesellschaft, einem Blutegel gleich, sich auf Kosten der Bevölkerung gemästet hat. Möchte doch keine land- und forstwirthschaftliche oder industrielle Corporation, keine Gemeinde es unterlassen, ihre Pflicht zu thun, und jede in entschiedenen Petitionen darauf dringen, daß die Nordbahn zum Heile und zur Entlastung der Steuerträger verstaatlicht werde!

L. 316/84

W brewarek.

1 Egz: Doręczono Wm Janowi Gwiaździńskiemu.

D. 4/II 1884

2 p. Schallenberger

3. poczt p. Jacke

4 Ors Jarosław na ręce Farmie

5 Ors Tarnopol na ręce Viktora

6 Ors Sanok

7 Ors Brody.

8 Ors Przemyśl

9 W Gaiewskiemu Wm

1 E. przetłumaczono i odesłano

L 11/2 884

7

P. z. u. wzgl. Deputowania uchwały XIX R.O. w do kolei półwiecznej cesarza Ferdynanda.

18

~~847~~

Kolej półw.

Wyjaśnienie.

~~6~~

Na posiedzeniu I tejże R.O. dnia 23 Lutego 1884 uchwalono (na wniosek Komitetu) następujący rezolucyę:

I "R.O. oświadcza, że żywe interesa rolnictwa krajowego stanowczo wymagają, aby z upływem 50-letniego przywileju, udzielonego Towarzystwu Kolei półwiecznej cesarza Ferdynanda, kolej ta powróciła na własność państwa.

II Poleca tej Komitetowi, aby wnioskiem Towarzystwa odnośnie tej w tej sprawie do Ministra polskiego w Wiedniu, a następnie by wniósł w tym przedmiocie petycyę do obu Izb Rady Państwa.

Dodatkowo uchwalono (zmodyfikowany przez sprawozdawcę p. Pileta wniosek p. Boykowskiego):

"Gdy Komitet uznał potrzebę

by Delegacji, porozumieli się nie z Komitetem Tow. oda o Krakowskiego, aby Delegacja była wyrazem współczucia obu Towarzystw."

J. Gral

L. 560/84

Dotyczy m
Poiura

L 1612/82
L 309/84

W Dr Pilat

zdane 29/2

Dotyczy ust. V. 9 dekretu gdzie ~~[illegible]~~ stronnicy 70 z dn. 74 zawiera [illegible] jest odpisał [illegible] ~~[illegible]~~ wraz z odnośnymi dokumentami.

Załącznik 1.

19
do l. 560
88.
~~818~~

D. Ly

Do Wysokiego
Koła Polskiego
w Wiedniu

Wysoki Kole!

W obec wystąpienia Wielkiego przywileju Roli Królewskiej ces. Ferdynanda i stojący na przeszkodzie dziennym sprawy przedtrzymania tego przywileju c.k. galicyjskie towarzystwo gospodarcze zajęło się na ostatniem swem zebraniu rozpatrzeniem tej sprawy ze stanowiska interesów rolnictwa krajowego. Wyniki tych rozpatrzeń mamy zaszczyt przedstawić Wysokiemu Kołu Polskiemu z prośbą, aby zechciało waszéję poddać swoją uwagę i w obronie interesów rolnictwa krajowego przyjąć kroki, jakie uzna za najstosowniejsze.

Wiadomo, jak dalece z drukowanego [illegible] do przebyczności.

Co stanowczy wpływ kolei Północnej na nasze stosunki handlowe a pośrednio na nasze produkty, nie zwłaszcza wykłonym lub choćby znacznie zmniejszonym przez to, że ku południowej /z druk. referatu do skrótu

Stwierdziwszy że warunki przewozu na kolei Północnej wpływają na cały nasz wywóz i dowóz i przechodząc do wykazania tych warunków podnieść musimy, że jest ono o odniesieniu do naszego kraju znacznie utrudnione przez to, iż stosunek /z druk. referatu do /nieczynnych

Nie same /z druk. referatu dość za statem, nie da się wytłumaczyć przez warunki konwencyjne, które mając do czynienia przez cały czas trwania konwencji, nie mogą przewidzieć przyszłego rozwoju stosunków i zazwyczaj wkrótce okazują się niedostatecznymi. Jedynie skutecznym środkiem do usunięcia owej opieszałości i zapewnienia jak najlepszej i najlepszej usługi ze strony całkowitej kolejowej jest objęcie kolei żelaznych w zarząd państwa lub analogicznych

a cały

gospodarczem

cząt punktowanych wyższego rzędu.

To co obecnie w całej niemal Europie objawia się wielkiego w teorji i w praktyce zwrot ku zasadzie kolei państwowych (najlepszym skutkiem) świadczy nam, gdzie należy drogą stanowczo wstąpić.

W kwestji zatem do statutu

można, że skoro rada państwa przyjęła na najnowszy projekt ~~oraz~~ dalsze kroki ku upaństwowieniu kolei zmierzające, to i w sprawie kolei Północnej wskazówkę to samo objawi wprost, i wytrwa przy raz przyjętej a jedynie zdrowej zasadzie. Krótko

zdać ref. do sprawozdań

Powyższe względy stanowią — Radę Ogólną naszego towarzystwa do powzięcia następującej jednomyślnej uchwały:

Rada zkrótce upaństwowienia

Kraków 23/III 84

Exp

przed: 26/3 84

Filip

II Ly

D. Jan Jeka

Kan. Gnieźnieński

w Wilnie

Szanowny

W odpowiedzi [illegible] mamy za
szczęście powiadomić na wyżej
wy Szanowny memoriał
[illegible] potwierdzamy, że w
[illegible] pewnej [illegible]
[illegible] Ks. Kata
[illegible]

Z wyjątkiem [illegible]

Exp. III S 22/3 884

[illegible]

Przyj. 28/3.84
[illegible]

Nr. 9. Lwów, dnia 1go marca 1884. Rok XVII. Tom XXXIV.

Wychodzi w sobotę każdego tygodnia w objętości jednego arkusza.

Prenumerata wynosi wraz z przesyłką pocztową rocznie 4 złr. półrocznie 2 złr.w.a. w Państwie austryackiem.

W Warszawie rocznie 5 rubli sr. w W. Ks. Poznańskiem 3 talary

Skład główny w Krakowie u *Fridleina*, w Warszawie u *Gebethnera i Wolffa*, w Poznaniu u *Żupańskiego*.

ROLNIK

TYGODNIK
DLA GOSPODARZY WIEJSKICH
ORGAN URZĘDOWY
c. k. Towarzystwa gospodarskiego galicyjskiego.
Pod redakcyą:
PROF. W. TYNIECKIEGO.

Redakcya i Administracya „ROLNIKA“: Ulica Cłowa l. 3. Skład główny w księgarni *Gubrynowicza i Schmidta* przy placu katedralnym.

Inseraty zamieszczają się za opłatą 10 ct. od wiersza drobnym drukiem. Dla członków Towarzystwa gospodarskiego liczy się połowę ceny.

Manuskrypta nieumieszczone nie zwracają się. Reklamacye uwzględnia się tylko do wyjścia numeru następnego.

XIX walne Zgromadzenie

Rady ogólnej c. k. gal. Towarzystwa gospodarskiego.

Posiedzenie z dnia 23. lutego 1884.

Początek o godzinie 11.

Przewodniczy JO. książe Adam Sapieha zagaja zgromadzenie następującą przemową:

Jak każdego roku, tak i tego pozwolicie Panowie, że witając Was w imieniu Komitetu w kilku słowach przedstawię stan naszego Towarzystwa i skonstatuję, że jak dotychczas nam się dość wiodło, tak i ten rok nie cofnął nas, ale owszem raz jeszcze dowiódł, że robimy co możemy, ażeby dobrobyt w kraju podnieść. Po Oddziałach życie staje się coraz to wydatniejsze, w niektórych przybywa coraz więcej członków z pomiędzy włościan, co mojem zdaniem jest objawem ważnym, pocieszającym i zachęcającym wszystkie Oddziały do starań w tym kierunku. W wykazie wykonanych i przeprowadzonych uchwał ostatniej Rady znajdą Panowie, że wszystkie przez Komitet były opracowane i o ile w naszej mocy było, staraliśmy się, ażeby do jakiegokolwiek doprowadziły rezultatu. Ze sprawozdania przekonacie się Panowie, że nie było żadnej może w kraju ważniejszej sprawy, którąby się Komitet nie zajmował bądź z własnej inicyatywy, bądź z inicyatywy Oddziałów naszych. Co do działu subwencyj zaznaczam, że kwoty dość znaczne uzyskaliśmy, i że z nich ani grosza nie zmarnowano. Wprowadziliśmy też nowość: wystawy przeglądowe bydła włościańskiego. Wystawy te udały się i to z lepszym rezultatem, aniżeli w pierwszym roku mógł być spodziewany. Komitet żywi nadzieję, że i tego roku uzyska od Rządu odpowiednie fundusze w celu urządzania takich wystaw, które może więcej jak nie jedno inne przyczynią się do podniesienia chowu bydła u włościan. W dziale chowu bydła przekonają się pp. żeśmy doszli do 19 obór zarodowych a 20ta jest zdecydowana. Obecnie idziemy dalej w zakładaniu obór pół krwi, i tego roku do20tu jeżeli nie do więcej, dojdziemy. O innych subwencyach nie mówię, ze sprawozdania przekonacie się panowie, że wszystkie były jak najlepiej użyte.

Kończąc tych kilka uwag, pozwolicie Panowie, że wspomnę o czterech weteranach Towarzystwa, których Bóg do chwały swojej zabrał: o ś. p. bar. Horochu, Henryku Schmidcie, Henryku Górskim i Konstantym Rojowskim. Najstarsi z Panów przypomną sobie, że ci właśnie od początku do Towarzystwa należeli, i jak byli jego wiernymi przyjaciółmi w chwili kiedy powstawało, tak do końca nimi pozostali. Sądzę, że pp. raczycie pójść za moim wnioskiem i przez powstanie żal z powodu ich zgonu wyrazicie. (*Zgromadzenie powstaje*).

Podaję do wiadomości świetnej Rady, iż komisarzem rządowym dla naszego zebrania jest p. radca Franciszek Karasiński.

Bratnie Towarzystwa rolnicze i inne reprezentowane są:

Poznańskie przez p. Napoleona Urbanowskiego

Krakowskie przez p. posła Władysława Struszkiewicza;

Bukowińskie przez p. bar. Jakóba Romaszkana;

Ogrodniczo-sadownicze przez pp. Waleryana Podlewskiego i Jana Klimowicza;

Kółka rolnicze przez p. Kajetana Orleckiego i ks. kan. Zabłockiego;

Leśne przez p. Józefa Glanza i dra. Staneckiego;

Pszczelniczo ogrodnicze przez p. dra Kalinę;

Niżno austryackie przez p. Józefa Fromla;

Łowieckie przez p. dra. Wład. Riegera, zaś rybackie, szląskie, kraińskie, goryckie, styryjskie, wyższo-austryackie, salzburskie i siedmiogrodzkie przez p. sekretarza Towarzystwa Józefa Grelińskiego.

Przystępujemy teraz do porządku dziennego.

P. Urbanowski. Proszę o głos.

Przewodniczący. P. Urbanowski ma głos.

P. Urbanowski. Od współziemian z nad Warty, od Towarzystwa centralnego gospodarczego w Poznaniu przywożę pozdrowienie bratnie i życzenie, ażeby Wasze obrady Pano-

wie uwieńczone zostały pomyślnym skutkiem. Nie dziwcie się Panowie, że po tylu latach klęsk, wśród trudności rolniczych w jakich się znajdujemy, przychodzimy z tak dalekiej strony tutaj między Wami czerpać sił nowych, w przekonaniu, że nam Panowie podacie rękę z bratniem szczerem sercem, a takie uczucie błogie tylko owoce wydać może. Panowie! Poznać Wasze stosunki, poznać te bole, podzielić się z niemi, to są zdobycze, z któremi ja wrócę do kraju. Bądźcie przekonani, że te zdobycze będą wysoko ocenione i o ile możności do naszych stosunków zastosowane. Wywiązując się z polecenia jakie poznańskie centr. Towarzystwo włożyło na mnie, mam honor Panom oświadczyć że w dniach 10 i 11. marca odbywać się będą Walne Zgromadzenia naszego Towarzystwa, na które serdecznie delegata czy delegatów Waszych zapraszamy. Bądźcie przekonani, że czem dom nasz bogaty — z szczerem sercem będziemy się starali podzielić z Wami. (*Oklaski*).

Następnie przemawia delegat Towarzystwa Kółek rolniczych

P. Kajetan Orlecki: Usiłowania Szan. Towarzystwa gospodarskiego około podniesienia gospodarstw włościańskich i przemysłu rolniczego nie mogły znaleźć lepszego wyrazu jak w tem, że wytworzyło nową instytucyę: Towarzystwo Kółek rolniczych. I nie tylko powołało je do życia, ale otoczyło najtroskliwszą opieką. Wiceprezes Towarzystwa gospodarskiego p. Augustynowicz objąwszy przewodnictwo zarządu Kółek rolniczych oddał się temuż z całą gorliwością obywatelską. Zasada, którą się powodował Komitet, przyjęła się w kraju i dziś mamy już 140 Kółek; wszędzie wzmagają się zastępy członków wspierających — dla tego też mamy nadzieję, że instytucya ta wkrótce wywrze zbawienne skutki. Dziękując przeto za obywatelską działalność Komitetu dla dobra ogółu, mam zaszczyt imieniem zarządu zaprosić Szan. Panów na posiedzenia Towarzystwa kółek rolniczych które odbędą się w dniach 4 i 5 marca.

Następnie uwalnia Zgromadzenie sekretarza p. Grelinskiego (na wniosek p. Lekczyńskiego) od czytania sprawozdania ogólnego. Sprawozdanie o czynnościach Oddziałów wnosi czł. Komitetu.

P. Seweryn Henzel. Z rozdanego drukowanego Sprawozdania poweźmie Świetna Rada Ogólna dostateczną wiadomość o czynnościach naszych Oddziałów, czytanie onego zdaje mi się zabrałoby dużo drogiego dla nas czasu. Komitet jest w tem miłem położeniu, iż może skonstatować żywotność wszystkich istniejących Oddziałów, pomyślny ich rozwój i skuteczne wspieranie nas w każdym kierunku. Podnieść musi Komitet z uznaniem nadzwyczajną działalność i skuteczną pracę około podniesienia różnych gałęzi gospodarstwa Oddziałów: jarosławskiego, rudeńsko-gródeckiego, buczacko-czortkowskiego i stanisławowskiego, a jeżeli nie o wszystkich Oddziałach da się to samo powiedzieć, to przyczyna nie leży w niechęci lub braku poczucia, jakim wszyscy zarówno jesteśmy przejęci, ale może w stosunkach lokalnych a mianowicie w niedostatecznych środkach komunikacyjnych niektórych okolic, co uniemożliwia częstsze zjazdy, łączenie się powiatów i skoncentrowanie pracy.

Porównywując sprawozdania z czynności Oddziałów w latach ubiegłych z ostatniemi, przyjdziemy do faktycznego przekonania, iż Towarzystwo nasze w takim ustroju co raz to skuteczniej oddziaływa na podniesienie się gospodarstwa i ulepszenie stosunków ekonomicznych; zasługa leży więc po stronie Oddziałów. Uchwała Świetnej Rady Ogólnej, by zachęcać włościan do liczniejszego przystępywania do naszego Towarzystwa, odniosła pożądany skutek tylko w niektórych Oddziałach, co się jednak da tem tłumaczyć, iż włościanin nasz nie przyszedł jeszcze do tego poznania, iż korzyści dla ogółu spadają i na jednostki — tam gdzie znaczniejsze fundusze Oddziałów pozwalają zainteresować włościanina namacalnemi korzyściami tam też i w znaczniejszej liczbie reprezentowanym on jest między członkami. Dalszą przyczyną nie przystępywania jest zawiązanie się Towarzystwa kółek rolniczych pod auspicyami naszego Komitetu — Kółka te rozwijają się pomyślnie a włościanin lgnie naturalnie do nich z większem zainteresowaniem, czem się Towarzystwo nasze tylko cieszyć może, bo mamy jeden i ten sam cel podniesienia dobrobytu i oświaty, a łatwiej dojdziemy do niego wspierając się wzajemnie we wszystkich warstwach społeczeństwa.

W okolicach, gdzie Oddziały nie istnieją uprosił i mianował Komitet delegatów do zastępstwa Towarzystwa naszego w nadziei, że uda się tymże zawiązać z czasem nowe Oddziały. I tej to czynnej pomocy zawdzięczyć należy utworzenie roku zeszłego Oddziałów stryjskiego i tłumackiego; gdzie dla braku należytych komunikacyi w nieprzystępnych okolicach zawiązanie Oddziałów musiało być pozostawione do czasu wykończenia w budowie będących koleji, tam wspierają nas panowie delegaci z poczuciem obywatelskiem godnem uznania. Zgodnie z intencyą Komitetu zajmywały się wszystkie Oddziały bez wyjątku z wielką energią podniesieniem chowu bydła włościańskiego, tak przez mnożenie subwencyonowanych stacyi buhajów jak i przez urządzanie przeglądów bydła włościańskiego połączonych z premiowaniem, a dzięki Oddziałom, podniesienie tej tak ważnej w kraju naszym a dawniej zaniedbanej gałęzi gospodarstwa może się już dziś poszczycić pomyślnymi rezultatami.

Przedstawiwszy w ogólnych zarysach dodatnią działalność Oddziałów naszego Towarzystwa Komitet nie czyni żadnych w tym kierunku wniosków. Świetna Radą ogólna raczy przeto przyjąć do wiadomości sprawozdanie z czynności Oddziałów.

P. Hr. Krukowiecki. Prosiłbym p. referenta o wykazanie co dodatniego zrobiły wymienione Oddziały, czegoby inne nie dopełniły, bo taka pochwała dla jednych, może być naganą dla innych.

P. Śmiałowski. P. Krukowieckiemu chodzi podobno o to, że niewyszczególniono Oddziału przemyskiego. Jako najbliższy sąsiad mogę jednakowoż powiedzieć, że Oddział ten należał do czynniejszych

P. Dworski. Nie słyszałem przemówienia p. hr. Krukowieckiego; muszę podziękować p. Śmiałowskiemu, który podniósł zasługę Oddziału przemyskiego, lecz zwrócę uwagę

że Oddział ten urządzając w r. 1882 wystawę ciężko pracował; należał mu się spoczynek. To też w r. 1883 odpoczywał nieco, i nie mógł brać bardzo czynnego udziału w sprawach Towarzystwa, zwłaszcza że miał jeszcze mnóstwo czynności do załatwienia z wystawy przemyskiej. To chciałem zaznaczyć, nie wątpiąc, że Oddział przemyski wkrótce dorówna Oddziałom przez szan. referenta szczególniej podniesionym.

Sprawozdawca p. Henzel. Bardzo mi przykro że delegat hr. Krukowiecki nie zrozumiał mego przemówienia. Pozwolę sobie przeto powtórzyć com na początku powiedział, że Komitet jest w tem miłem położeniu, iż może skonstatować żywotność wszystkich Oddziałów, ta więc pochwała szczególna jednych, nie jest naganą dla drugich. Co się tyczy przemyskiego Oddziału, Komitet wyraża się o nim z całem uznaniem. Nie mogąc w tej chwili streścić każdego szczegółu działalności Oddziałów, musiałbym prosić o odczytanie całego sprawozdania; ograniczę się wszakże na wzmiance, że Komitet mógł te rzeczy tylko tak przedstawić, jak to istotnie uczynił, zwłaszcza przy zaznaczeniu, że słabsza działalność innych Oddziałów nie miała przyczyny w braku poczucia obywatelskiego, ale w stosunkach lokalnych i innych.

Zgromadzenie przyjmuje następnie *sprawozdanie z czynności Oddziałów do wiadomości.*

Z koleji udziela głosu przewodniczący p. Józefowi Borowskiemu.

P. Józef Skarbek Borowski. Od lat trzech istnieje przy c. k. Namiestnictwie Komitet doradczy dla spraw chowu koni. Mam zaszczyt zasiadać w tym Komitecie, a odebrawszy od Komitetu c. k. Towarzystwa gal. gosp. wezwanie o przedłożenie sprawozdania z czynności Komitetu dla spraw chowu koni za czas od początku istnienia, proszę o wysłuchanie tegoż sprawozdania. (*Czyta*).

W odpowiedzi na otrzymane pismo z dnia 9. b. m. L. 381, mam zaszczyt przedewszystkiem zwrócić uwagę Swietnego Komitetu, że na mocy postanowień o zakresie działania utworzonego przy Wys. c. k. Namiestnictwie we Lwowie Komitetu doradczego dla spraw chowu koni w Galicyi — został w Maju 1881 r. utworzony organ dla spraw chowu koni w prawdzie z charakterem urzędowym, lecz głosem tylko doradczym, tak, że każda uchwała powzięta nawet w tak szczupłych granicach zakresu działania Komitetu, potrzebuje potwierdzenia najwyższych władz centralnych, nieraz ze stosunkami i potrzebami naszemi nie dość obeznanych.

W zarodzie swoim Komitet doradczy dla spraw chowu koni jest jednym z tak licznych u nas półśrodków do celu nie prowadzącym, skazanym na ciągłą i bezskuteczną walkę z trudnemi warunkami swego istnienia z jednej — a z góry przewidywanem i uzasadnionem niezadowoleniem kraju z drugiej strony.

Komitet doradczy dla spraw chowu koni, odbył od czasu swego istnienia czternaście posiedzeń, a protokoły tych posiedzeń ogłaszane w urzędowej „Gazecie Lwowskiej", dają treściwy obraz czynności Komitetu.

Komitet doradczy dla spraw chowu koni, bierze czynny udział przez delegowanych ze swego grona członków we wszystkich czynnościach wchodzących w zakres jego działania t. j. przy zakupnie i brakowaniu ogierów rządowych, nie mniej przy rozdziale ogierów rządowych na pojedyńcze stacye, oraz przy rozdawaniu premii rządowych za staranny chów koni.

Komitet doradczy dla spraw chowu koni czyni ciągłe, lecz dotąd bezskuteczne starania u Wys. c. k. Ministeryum rolnictwa o powiększenie ilości ogierów rządowych w Galicyi. Obecnie znajduje się w Galicyi 426 ogierów rządowych. Reskryptem z dnia 4. Maja 1883 L. 5028 uwiadomił JExc. Pan Minister rolnictwa, Komitet doradczy dla spraw chowu koni, że na powiększenie liczby ogierów rządowych w Galicyi zezwolić nie może.

Z bieżącym rokiem dawane będą subwencye dla ogierów prywatnych licencyonowanych, bliższe warunki zostały podane do wiadomości ogółu.

Z załączonego*) alegatu przekona się Swietny Komitet Towarzystwa gospodarskiego galicyjskiego, jak Galicya w porównaniu do innych krajów koronnych pod tym względem jest skrzywdzona.

Środki pieniężne i subwencye rządowe na podniesienie chowu koni w Galicyi, są równie skromne i niedostateczne, i tak na zakupno ogierów rządowych od prywatnych hodowców użyto:

W roku	1880	30830 zł.
„	1881	42005 „
„	1882	42010 „
Razem		114845 zł.

*) Zestawienie ilości klaczy prywatnych do ilości ogierów rządowych w krajach koronnych.

Kraj koronny	Ilość klaczy prywatnych	Ilość ogierów rządowych	Ilość klaczy prywatnych na jednego ogiera rządowego
Pobrzeże Istryjskie	3589	32	112
Karyntya	12800	97	132
Kraina	8971	63	142
Salzburg	6805	47	144
Tyrol i Voralberg .	9172	57	160
Styrya	33355	188	177
Czechy	94089	516	182
Szląsk	9174	49	187
Wyższa Austrya .	15083	66	228
Morawia	59949	283	211
Dalmacya	5560	21	264
Bukowina	21502	77	279
Niższa Austrya . .	25388	67	379
Galicya	296751	426	696
Razem .	602188	1989	302

W krajach w Radzie państwa reprezentowanych wypada przeciętnie na jednego ogiera rządowego 302 klaczy, kiedy w Galicyi jeden ogier rządowy miałby 696 klaczy pokrywać.

Wielką ilość klaczy w Niższej Austryi przypisać należy, że stolica państwa, dużą ilość klaczy tam gromadzi do chowu nieużywanych.

*

czyli w przecięciu rocznie po . . 38281 zł.
na premia za staranny chów koni . 1500 „
na nagrody wyścigowe . . . 3000 „
Preciętna ogólna suma . 42781 zł.

w kraju koronnym gdzie podług ostatniej konskrypcyi znajduje się 296751 klaczy, kiedy w całej Cis-Litawii statystyka 602188 klaczy wykazuje.

Komitet doradczy dla spraw chowu koni korzysta z każdej sposobności i zwraca uwagę Wys. c. k. Rządu na upadek chowu koni w Galicyi, szczególnie koni włościańskich. Pod względem chowu koni Galicya znajduje się w wyjątkowem i tak odmiennem położeniu i warunkach do innych krajów koronnych. że chcąc w wielkim stylu podnieść tę tak ważną gałęź gospodarstwa krajowego, trzeba użyć innych głębiej sięgających środków, trzeba przedewszystkiem oddać tak jak sprawę podniesienia chowu bydła, władzom i instytucyom krajowym, z krajowców złożonym, znającym potrzeby i stosunki kraju. Podobnie jak w sprawie podniesienia chowu bydła w Galicyi ustawodawstwo zamknięciem granicy dla bydła stepowego, przyszło dzielnie w pomoc, tak w sprawach chowu koni, szczególnie włościańskich, nie jedną ustawę uważam za konieczną dla Galicyi, jeżeli chów koni szczególnie włościańskich ma się kiedyś dźwignąć z obecnego upadku.

W obecnych warunkach Komitet doradczy dla spraw chowu koni nie mógł więcej zdziałać dla podniesienia chowu koni w kraju, i jak długo zakres jego działania nie będzie rozszerzany, lub w miejsce istniejącego Komitetu inna nie będzie utworzona instytucya lub władza z głosem decydującym, tak długo chów koni w kraju podnieść się nie może.

Oto są moje zapatrywania i uwagi, które mam zaszczyt przedłożyć Swietnemu Komitetowi, z prośbą o podanie ich pod obrady hodowców koni.

Sprawozdanie powyższe przyjął Komitet Towarzystwa do wiadomości, uchwalając następujący wniosek:

Rada Ogólna c. k. gal. Towarzystwa gosp. raczy uchwalić: Poleca się Komitetowi zwołać komisyę lub ankietę i na podstawie uchwał tejże udać się do Sejmu i c. k. Rządu z odpowiedniemi wnioskami.

JO. Przewodniczący otwiera dyskusyę.

P. Winnicki: Wykaz do niniejszego sprawozdania załączony udowodnia jak niekorzystny jest stosunek liczby ogierów do klaczy w Galicyi. W celu podniesienia chowu koni włościańskich przyjęto licencyonowanie ogierów prywatnych. Jako delegat Oddziału żydaczowsko-stryjsko-drohobyckiego muszę podać do wiadomości, że w dniu 8 lutego był wyznaczony termin do licencyonowania zgłoszonych ogierów. Członkowie cywilni przybyli w całym komplecie, wojskowi nie przybyli. Pomijając o ile postępowanie takie było grzecznem lub niegrzecznem, prosiłbym Komitetu chowu koni, aby nowy termin został wyznaczony, abyśmy tego roku nie tracili.

P. Włodz. Gniewosz. Zaznaczyć muszę, że szczególnie w porównaniu z Węgrami, chów koni jest u nas bardzo upośledzony, a niesłusznie. Wywody referenta są zresztą tak prawdziwe, że na nie tylko zgodzić się możemy; popieram przeto wniosek p. referenta, a poddam tylko myśl, czy nie możnaby żądać, ażeby Komitet Towarzystwa mógł objąć i dział chowu koni od Ministerstwa we własny zarząd.

P. hr. Krukowiecki. Najmocniej popieram wniosek p. Winnickiego, bo i powiat przemyski, jak i inne nie wiedzą dotąd nic o licencyonowaniu ogierów prywatnych — a przecież czas już ostatni!

P. Treter. Imieniem powiatu przemyślańskiego śmiem wznowić prośbę o ustanowienie stacyi ogierów w Przemyślanach, co już było postanowione, ale dziwnym sposobem zaniechane zostało.

P. Henzel. Do wniosku p. referenta postawiłbym dodatek: *ażeby Komitet odniósł się do Oddziałów po szczegóły co do ogierów rządowych jako materyał dla ankiety.*

P. Zbyszewski. Imieniem powiatu lwowskiego muszę podnieść, że w tym powiecie od trzech lat ogierów nie licencyonowano, więc prosiłbym, aby nadal sprawę tę inaczej traktowano.

Sprawozdawca p. Borowski. Z wdzięcznością przyjmuję do wiadomości uwagi poczynione i proszę p. Winnickiego i innych panów, abyście raczyli na piśmie o takich i tym podobnych nieformalnościach w czynnościach organów Ministeryum rolnictwa do spraw chowu koni donieść na moje ręce do 3 marca b. r. a spodziewam się, że przedstawienia te skutecznie załatwione zostaną.

Z Oddziału brzeżańskiego przed kilku dniami dostałem pismo, że dotychczas nie zaprowadzono tam stacyi w powiecie brzeżańskim. Pismo to będzie wniesione na posiedzeniu Komitetu w dniu 3. marca. Uwaga p. Gniewosza, że stosunek Galicyi do Węgier pod względem chowu koni jest niekorzystny, jest najzupełniej słuszną, ale my jesteśmy Cis— oni Trans, i pod tym względem żadnej paralleli ciągnąć niepodobna. Również są słuszne żądania powiatu przemyślańskiego i powinny być uwzględnione. Wreszcie sądzę że na wniosek p. Henzla zgodzi się Komitet i że będzie przyjęty.

P. Tretter. Przy sposobności pozwolę sobie opowiedzieć historyę licencyonowanego ogiera mojego. Komisya dała mi dekret i już myślałem że gospodarze będą mogli zeń korzystać, gdy tymczasem i tu okazał się na przeszkodzie duch biurokracyi, który wszędzie stawia trudności. Oto naprzód zapłaciłem pierwszą karę stemplową za podanie, które wniosłem, rzecz się opóźniła. Od odwołania się znowu nałożono mi karę stemplową, podczas gdy ogiera użytkowano zaledwie do dwóch klaczy, poczem jeszcze za nieodpowiedzenie na jeden nakaz płatniczy (w języku niemieckim z polskim podpisem) nałożono mi jeszcze jedną karę!

P. Younga. Ja znowu byłem w położeniu, że mi wypożyczono ogiera niepłodnego (impotens) i straciłem rok. Wnoszę zatem ażeby rejestra ściśle trutynowane były.

W głosowaniu przyjmuje Zgromadzenie wniosek p. Borowskiego i p. Henzla, zaś uwagi w ciągu dyskusyi poczynione przyjmuje Komitet do wiadomości jako wskazówki.

Następuje sprawa **objęcia koleji północnej przez państwo i sprawa karteli kolejowych.**

Referent Komitetu p. dr. Tad. Pilat wnosi następujące sprawozdanie:

Sprawa, którą mam zaszczyt przedłożyć Szanownym Panom, w ogólnych przynajmniej zarysach, nikomu w tem Szan. Zgromadzeniu nie jest obcą. Wiadomo bowiem powszechnie, iż przywilej koleji północnej ces. Ferdynanda kończy się z dniem 4. marca 1886 r., a od dłuższego czasu w dziennikach krajowych i po za krajowych spotykamy całą powódź artykułów rozbierających sprawę przedłużenia przywileju kolei północnej. nadania jej nowej koncesji lub przyjęcia tej koleji na rzecz państwa — ze stanowiska prawniczego, finansowego i ogólno-ekonomicznego.

Strony prawnej i połączonej z nią strony finansowej tej sprawy dotknę tu kilkoma tylko słowy, pomimo a może dla tego właśnie, że dotąd najbardziej nad niemi się rozwodzono. Pozwolę sobie w tym względzie przypomnieć to jedynie, co dla związku z ogólno ekonomiczną stroną sprawy wydaje mi się wprost niezbędnem. Treść przywileju kolei północnej z 4. marca 1836, a właściwie treść decydującego w tej mierze §. 10 tegoż przywileju, daje powód do sporu między prawnikami w dwojakim kierunku: Po pierwsze, czy państwo jest obowiązanem odmówić przywilej kolei Północnej na żądanie przedsiębiorstwa poprzedniego lub tych co nabyli jego majątek? Otóż co do tego pytania, obecnie największa część tych, którzy zabierali głos w tej sprawie, a między nimi nawet najżyczliwsi dla przedsiębiorstwa koleji północnej, uznają, że z końcowego ustępu §. 10 przywileju, w którym powiedziano, że jeśli przedsiębiorstwo okaże się użytecznem, państwo nie będzie się wzbraniało odnowić przywilej, nie podobna wyprowadzić obowiązku prawnego państwa do oduowienia przywileju.

Powtóre, czy państwo z upływem przywileju staje się właścicielem jakich części składowych przedsiębiorstwa, czy też nie? W tej mierze postanowienie §. 10 przywileju, że po upływie lat 50 może przedsiębiorca rozporządzać dowolnie jako właściciel „mit den Real - und Mobilarzugehörungen der dann erloschenen Unternehmung“, bywa tłómaczonem przez jednych w ten sposób, że pod owemi „Real-und Mobiliarzugehörungen“ należy rozumieć wszystkie części składowe przedsiębiorstwa z wyjątkiem samej drogi kolejowej czyli nasypu, który jako rzecz główna nie może być objęty pod nazwą przynależytości, a skoro nie został przyznany na własność przedsiębiorcom, przechodzi na własność państwa. Inni znowu tłómaczą owe wyrażenie w ten sposób, że należy pod niem rozumieć wszystkie części składowe przedsiębiorstwa bez żadnego wyjątku, a zatem także drogę czyli nasyp, który według nich z upływem przywileju zostaje własnością byłych przedsiębiorców.

Nie będę tutaj rozbierał argumentów przytaczanych za każdą z tych interpretacyj.

Którąkolwiek z nich przyjmiemy jako odpowiadającą myśli udzielającego przywilej, stan rzeczy na dniu 4. marca 1886 r. przedstawi się tak, że dotychczasowi przedsiębiorcy lub ich prawonabywcy będą właścicielami wszystkich bez wyjątku części składowych przedsiębiorstwa lub z wyjątkiem nasypu kolejowego, ale bez prawa prowadzenia przedsiębiorstwa, a państwo, które nie może dopuścić, aby na tak ważnej linii kolejowej ruch ustał, będzie miało, pominąwszy jakieś tymczasowe zarządzenia, jak np. sekwestrację przedsiębiorstwa itp., do wyrobu: albo udzielić nowy przywilej dotychczasowym przedsiębiorcom lub ich prawonabywcom, albo nabyć od nich w drodze umowy, lub gdyby ta nie przyszła do skutku, w drodze wywłaszczenia, części składowe przedsiębiorstwa i to według jednej interpretacji budynki, park wozowy, maszyny, narzędzia i materjały, według drugiej interpretacyi prócz tego także i grunt czyli nasyp kolejowy wraz z mostami i innemi składającemi go budowlami.

Przyjęcie jednej lub drugiej z pomiędzy przytoczonych tu interpretacyj przywileju, wpływa zatem jedynie na wysokość ceny kupna, względnie ceny wywłaszczenia części składowych przedsiębiorstwa — lub też na wysokość ceny, którąby przedsiebiorcy przy odnowieniu przywileju musieli zapłacić państwu. Dotknąwszy w ten sposób punktu, w którym strona prawna całej sprawy styka się z jej stroną finansową, nadmienię co do tej ostatniej, t. j. finansowej strony, że skoro z upływem przywileju przedsiębiorstwo ustaje, zatem przedmiotem kupna a względnie wywłaszczenia jest nie przedsiębiorstwo w całości, lecz tylko należące doń przedmioty, z wyłączeniem prawa prowadzenia przedsiębiorstwa. Jeżeli przeto w razie kupna lub wywłaszczenia przedsiębiorstwa przed upływem przywileju, należałoby zapłacić całą wartość przedsiębiorstwa, która zależy oczywiście od jego przychodów, to w razie kupna lub wywłaszczenia po upływie przywileju, należałoby zapłacić jedynie wartość obecną budynków, wozów, maszyn i materyałów, a według drugiej interpretacyi, także i wartość gruntu, czyli nasypu kolejowego — bez względu na przychody, jakie przedsiębiorstwo w czasie trwania przywileju przynosiło. Różnica między wynagrodzeniem, należącem się przedsiębiorstwu w jednym a w drugim wypadku, odpowiada właśnie wartości przywileju, której z upływem tegoż nie potrzeba już uwzględniać. Wynika ztąd, że jakąkolwiek przyjmiemy interpretacyę, t. j., czy uważać będziemy, że nasyp kolejowy należy ze zgaśnięciem przywileju do państwa czy też do przedsiębiorców, w każdym razie to, co będzie mogło należeć się przedsiębiorcom, a względnie będzie musiało być zapłacone przez państwo w razie kupna lub wywłaszczenia własności przedsiębiorstwa po ustaniu przywileju, będzie znacznie mniejszem od wartości przedsiębiostwa obliczonej na podstawie skapitalizowanego przychodu. Dla zorjentowania się dodam tutaj, że według bilansu Towarzystwa koleji północnej z r. 1882, wartość własności kolejowej, po wyłączeniu innych części majątku tegoż Towarzystwa, wynosiła 113,413.492 zł. 75 ct.*) czysty przychód z przedsiębiorstwa kolejowego wynosił zaś 13,466.270 zł. 29 cnt., czemu odpowiadałby po 5% kapitał w kwocie 269,325.405 złr. 80 cnt.

Po tych uwagach przechodzę do głównego przedmiotu mego sprawozdania, t. j. do omówienia, jak sprawa przejęcia koleji im. c. Ferdynanda na rzecz państwa lub nadania nowego przywileju prywatnemu przedsiębiorstwu przedstawia się ze względu na potrzeby i interesa naszego kraju, a w pierwszym rzędzie rolnictwa krajowego.

* Według bilansu z r. 1881 — 112,028.004 zł. 87 ct.

Wiadomo szanownym panom, jak dalece niepomyślne są dla naszego kraju stosunki odbytu na zewnątrz. Najznaczniejsza część naszych granic, t. j. granica od północy i od wschodu opasana jest linją cłową, przez którą wszelki wywóz jest niemożliwym z powodu ceł nadmiernych. Cła te z góry udaremniają rozwój obliczonej na wywóz przez wschodnią granicę produkcyi przemysłowej. Głównych dziś płodów produkcyi krajowej, płodów rolniczych niemożemy wywieźć ani na północ, ani na wschód, ani na południe, bo z wszystkich tych stron mamy sąsiadów produkujących również płody rolnicze na wywóz, zatem konkurentów naszych na obcych targach. Pozostaje nam przeto tylko wywóz na zachód, do krajów przemysłowych środkowej i zachodniej Europy. U najwęższej stosunkowo zachodniej granicy naszego kraju obie linie kolejowe, przerzynające kraj od wschodu ku zachodowi, tak kolej Karola Ludwika jak i otworzyć się mająca w ciągu tego roku kolej transwersalna, łączą się z jedną i tą dalszą koleją, z koleją północną ces. Ferdynanda. Kolej ta odbiera i odbierać będzie cały nasz wywóz na zachód tak samo, jak dostawia cały prawie nasz przywóz w płodach przemysłowych innych krajów austryackich i zagranicy. Ów wywóz lub przywóz musi odbywać się zawsze Koleją Północną, bądź przez krótszą część jej linji, w razie wywozu do północnych Niemiec lub dowozu ztamtąd, bądź przez część dłuższą w razie wywozu do Czech i Niemiec środkowych lub dowozu ztamtąd, bądź wreszcie przez całą długość głównej linii kolei Północnej od Krakowa lub Żywca do Wiednia, w razie wywozu do krajów Alpejskich, południowych Niemiec, Szwajcaryi i Francyi lub dowozu ztamtych krajów. Ten ostatni kierunek, przy którym wpływ koleji północnej z powodu największego jej udziału w linii przewozowej jest najznaczniejszy, odgrywa obecnie w skutek cłowej i kolejowej polityki Niemiec, najważniejszą rolę w wywozie naszych płodów rolniczych, a po otwarciu kolei arlbergskiej, jeszcze większego nabierze znaczenia.

Będąc w ten sposób koniecznym pośrednikiem całego naszego wywozu i przywozu i oznaczając warunki tego pośrednictwa, mianowicie cenę przewozu, kolej północna wpływa decydująco na koszta dostawy naszych płodów na targi pozakrajowe, zatem na ceny, które na tych targach możemy uzyskać, a wpływ ten jest tem donioślejszy z powodu, że przedmioty naszego wywozu, płody rolnicze i drzewo, mają znaczną wagę w stosunku do wartości, że zatem koszta transportu większe mają przy nich znaczenie, niż przy innych towarach. Z drugiej strony warunki przewozu na koleji północnej wpływają na koszta całego niemal dowozu naszego, a przeto na ceny towarów pozakrajowych przez nas nabywanych.

Mógłby ktoś zarzucić, że przyznając koleji północnej tak stanowczy wpływ na nasze stosunki handlowe, a pośrednio i na naszą produkcję, przeceniam jej znaczenie, gdyż ku południowej granicy naszej już obecnie dążą dwie, a niebawem zmierzać będą dwie dalsze linie kolejowe, któremi odbywać się może nasz wywóz ku południowemu zachodowi lub dowóz z tamtej strony do naszego kraju, omijając zupełnie kolej północną, a przeto wyzwalając się z pod wpływu jej taryf. Są to linie tarnowsko-leluchowska i przemysko-łupkowska, oraz zamierzone dalsze połączenia z kolejami węgierskiemi z Żywca przez Czarnę i ze Stryja ku Munkaczowi. Jednakże wszystkie owe linie przechodzą przez państwo węgierskie, które w polityce taryfowej pilnuje przedewszystkiem interesów własnej produkcyi i jak doświadczenie wskazuje, pilnuje ich stanowczo i bezwzględnie tak na rządowych jak na prywatnych liniach kolejowych. W interesie zaś produkcyi rolniczej węgierskiej z pewnością nie leży, aby nam ułatwić, ile możności, wywóz naszych płodów rolniczych na targi, na których z nią współzawodniczymy. Nie leży też w interesie wielkich kolei galicyjskich, jak kolei Karola Ludwika, czerniowieckiej i transwersalnej, ułatwić wywóz i dowóz owemi liniami południowemi, który przebywałby tylko małą cząstkę ich linij, a przeto mniej dawał im zarobku, niż wywóz na zachód, lub dowóz z zachodu. Jest to wreszcie zupełnie usprawiedliwionem, że i państwo ze swego stanowiska życzyć sobie musi, aby transport produktów krajowych, lub do kraju dowożonych, odbywał się, ile możności, na kolejach własnego państwa i był, ile możności, niezależnym od obcej polityki handlowej i kolejowej. Z powyższych przeto względów, jak doświadczenie zresztą stwierdza, mimo istnienia dwóch linij południowych, cały prawie wywóz i cały prawie dowóz galicyjski jest w ręku koleji północnej, pomimo iż dla niektórych części kraju droga ku zachodowi przez owe linie południowe jest nawet krótszą.

Stwierdziwszy, że warunki przewozu na koleji północnej wpływają na cały nasz wywóz i dowóz, wypada mi bliżej rozpatrzyć, w jaki sposób wpływ ten się objawia. W tej mierze artykuły różnych pism wiedeńskich i morawskich z niezbyt dawnego czasu dostarczyłyby bardzo licznych i nieraz wcale drastycznych przykładów, które czerpane z tamtejszych stosunków, pozwalają czynić pewne wnioski i co do wpływu koleji północnej na przewóz naszych towarów. Jedni wyrachowują, że z powodu wysokich taryf koleji północnej Wiedeń płaci o 1·5 — 2 milionów zł. więcej za sam węgiel kamienny, niżby płacił podług taryfy koleji państwowych zachodnich, lub towarzystwa koleji rządowych (Staatsbahn-Gesellschaft) i obliczają w ten sam sposób zwyżkę kosztów transportu zboża, mąki, buraków, cukru i t. p. Inni znowu trzymają się pozycyi jednostkowych taryfy i porównując ją z takiemiż pozycyami taryf jednostkowych innych kolei, wykazują, że taryfy od zboża i mącznych wyrobów są w ogóle najwyższe w Austryi, a w szczególności droższe są od taryf austryackich kolei państwowych o 18 do 50%, w miarę odległości transportu, od taryf koleji niemieckich o 27 do 85%, a taryfy od ziemniaków, buraków i roślin pastewnych, tudzież nawozów od taryf austryackich koleji o 23 do 60%, od taryf kolei niemieckiej o 47 do 100%. Wszakże niezależnie od tych przykładów należy nam przypatrzyć się bezpośrednio tym stosunkom ze stanowiska interesów galicyjskiej produkcyi rolniczej.

Rozpatrzenie stosunków przewozowych na koleji północnej ze stanowiska produkcyi rolniczej galicyjskiej jest znacznie utrudnione dlatego, że transporty z Galicyi, przechodzące przez tę kolej, podlegają w wielkiej części taryfom związko-

wym, ustanowionym w drodze umowy między interesowanemi kolejami, a kwota, która z przyjętej na całą przestrzeń opłaty przewozowej przypada na każdą z interesowanych koleji trzymaną jest w ścisłej tajemnicy. Chcąc przeto oceniać koszt przewozu na koleji północnej w porównaniu z innemi kolejami, możemy się trzymać tylko taryf w ruchu wewnętrznym, przypuszczając, że one wszędzie zostają mniej więcej w tym samym stosunku do taryf związkowych, od których są zwykle trochę wyższe. Otóż biorąc za podstawę porównania koszt przewozu w ładunkach całowagonowych na odległość 300 kilometrów, przy której taryfa najbardziej zbliża się już do taryf związkowych, wynosi opłata od ładunku wagonowego, t. j. 10.000 kilo za owe 300 kilometrów:

	przy zbożu	przy drzewie	przy spirytusie
na koleji północnej	102 zł.	69 zł.	111 zł.
na austr. kolejach rządow.	84 „	51 „	102 „
na węg. kolejach rządow.	75 „	45 „	81 „
na pruskich kolejach	72 „	51 „	96 „

Zatem koszt przewozu na koleji północnej jest wyższy

	przy zbożu	przy drzewie	przy spirytusie
w porównaniu z austr. kolejami rządowemi	o 18 %	o 27 %	o 9 %
z węg. kolejami rząd.	27 „	35 „	27 „
z pruskiemi kolejami	30 „	27 „	14 „

Jeżelibyśmy wzięli za podstawę porównanie całą główną linję koleji północnej z Krakowa do Wiednia, to na tej przestrzeni przewóz wagonu zboża kosztuje według taryfy koleji północnej 136 zł. 47 ct., a kosztowałby według taryfy austryackich koleji rządowych 120 zł., według taryfy węgierskich koleji rządowych 116 zł., według taryfy pruskich koleji 101 zł. (w złocie).

Tych kilka dat z obszernego zestawienia, które ~~mam tu pod ręką~~, wystarczą do ocenienia, jak dalece wygórowane taryfy koleji północnej zwiększają koszta transportu naszych płodów rolniczych, a przeto zmniejszają przychód produkcyi rolniczej i tak nie przedstawiający się pomyślnie. Uszczerbek, jaki z tąd okazuje się w przychodzie rolnictwa krajowego i gospodarstwa lasowego, jedynych prawie wywozowych produkcyi w naszym kraju, uwydatnia się jeszcze wyraźniej, jeśli zważymy, że według statystyki kolejowej ogół przesyłek towarowych, jakie kolej Karola Ludwika oddała do dalszego przewozu kolei Północnej, wynosił w roku 1882, po strąceniu dowozu z Rosyi i Rumunii przeszło 5,500 000 cetnarów metrycznych.

Nie same jednak stosunki taryfowe należy tu mieć na względzie. Nietylko w wysokości taryf, ale w urządzeniach stacyjnych, środkach przewozowych, w manipulacyi kolejowej itp., odbija się zasadnicza sprzeczność między interesem przedsiębiorstwa na zysk obliczonego, które dąży do jak największego zarobku, ~~i że z tego stanowiska zupełnie słusznie jest sprzeczne~~ z interesem publicznym, a w szczególności interesem produkcyi krajowej, który żąda najtańszego i najdogodniejszego przewozu. Sprzeczność ta zasadnicza, a w skutkach swoich niekorzystna zawsze tylko dla jednej strony, tj. dla gospodarstwa krajowego, nie da się uchylić przez rządowe prawo nadzoru, które jak doświadczenie poucza, nawet dla złagodzenia owej sprzeczności okazuje się za słabem.

Jeżeli w obec tego stanu rzeczy zapytamy siebie, czego ze względu na upływ przywileju koleji północnej, przedewszystkiem życzyć nam sobie należy, którą z przedstawionych na wstępie ewentualności za najpożądańszą dla kraju naszego uważać nam trzeba, to odpowiedź nie może być wątpliwą, zwłaszcza w tem szan. Zgromadzeniu. Jeszcze na dniu 24. lutego 1880 powzięła Rada ogólna jednogłośną uchwałę, oświadczając się w interesie gospodarstwa krajowego, a w szczególności rolnictwa, stanowczo za systemem koleji rządowych. Równocześnie wypowiedziała Rada ogólna zdanie, że do systemu koleji rządowych winien rząd dążyć między innemi i w ten sposób, żeby korzystał przy liniach starszych z tych postanowień dokumentów koncesyjnych, które zastrzegają państwu w niedalekich terminach nabycie owych linij bądź darmo, bądź za odszkodowaniem.

Wypadek taki, tj. korzystania z upływu przywileju, zachodzi właśnie tutaj, w sprawie koleji północnej. Nie sama jednak konsekwencya skłania Komitet do przedstawienia Panom w tej sprawie analogicznego wniosku, jak przed czterma laty. Przemawiają owszem zatem wszelkie od tego czasu poczynione doświadczenia, a mianowicie najbardziej wyraźne doświadczenia w państwie pruskiem, które od roku 1879 doszło z 9000 do 18.000 kilometrów koleji rządowych, lub przez rząd zawiadywanych. Zmiana ta, mimo znacznych ofiar na zakupno kolei, okazała się dla produkcyi krajowej, a w szczególności dla rolnictwa krajowego stanowczo korzystną pod każdym względem, zaś skarbowi państwa przynosiła, po opłaceniu procentów i amortyzacyi pożyczki kolejowej, przeszło 10,000.000 zł. rocznie (w roku 1883/4 nawet 15,000.000 zł.) Obradującemu obecnie sejmowi pruskiemu przedłożono znowu projekt zakupna dalszych linii kolejowych, między niemi właśnie koleji, dochodzących do naszych granic.

W Austryi rząd poprzedni kupował drobne, zbankrutowane linie kolejowe, niezostające z sobą w związku, a budował linie nieopłacające się, a ze względów strategicznych potrzebne. Niezaprzeczoną zasługą rządu obecnego jest, że zaczął dążyć do nabycia głównych arteryj komunikacyjnych, za pomocą których możnaby wpływać stanowczo na stosunki przewozowe w interesie produkcyi krajowej i wywierać w tym samym kierunku wpływ na sąsiadujące koleje. Pierwszym krokiem na tem polu była budowa koleji arlbergskiej, aby przewóz z Austryi i do Austryi uczynić niezależnym od polityki kolejowej niemieckiej; drugim krokiem było objęcie w zarząd państwa kolei zachodniej ces. Elżbiety; trzecim wniesiony obecnie do Rady państwa projekt zakupna koleji Franciszka Józefa, przerzynającej całe Czechy i łączącej je z Wiedniem, tudzież koleji Rudolfa i vorarlberskiej. Wszystkie względy ekonomiczne i handlowo-polityczne, jakie rząd przytacza na poparcie tego projektu, stosują się w tym samym stopniu także i do koleji północnej, spodziewać się zatem należy, że i przy tej ostatniej rząd będzie się kierował temi samemi zapatrywaniami i że zapatrywania te przyjmie i Rada państwa, skoro zgodziła się na poprzednie kroki w sprawie

przyjęcia kolei na państwo. Jeźliby tu zarzucono, że stosunki finansowe są w tym ostatnim wypadku, to jest co do koleji Północnej odmienne — nie myślę temu przeczyć, lecz sądzę, że jeśli wartość majątku tej koleji da się zapłacić kapitałem, którego oprocentowanie i amortyzacya w ciągu lat 50 nie będą kosztować więcej, jak 6½ miljona rocznie, to z dochodu 12 do 14 miljonów, jakie kolej, przynosi można strącić dosyć na zniżenie taryf i jeszcze coś zostanie dla państwa. Krok ten dalszy leży zresztą tak w interesie istniejących kolei rządowych, jak i w interesie zależnych dziś od koleji północnej prywatnych przedsiębiorstw kolejowych. Jeśliby kolej północna przeszła na własność państwa, natenczas państwo znalazłoby się po raz pierwszy w posiadaniu wielkiej łącznej linii kolejowej rządowej od granicy rosyjskiej w Husiatynie przez cały obszar państwa, aż do granicy szwajcarskiej. Jaki wpływ taka linia mogłaby wywierać na stosunki przewozowe całego państwa, a specyalnie naszego kraju, nie potrzebuję szerzej wywodzić.

Z tych więc powodów stawiam imieniem komitetu wniosek:

Rada ogólna oświadcza, że żywotne interesa rolnictwa krajowego stanowczo wymagają, aby z upływem 50-letniego przywileju udzielonego Towarzystwu koleji północnej ces. Ferdynanda, kolej ta przeszła na własność państwa.

Poleca się Komitetowi, aby imieniem Towarzystwa odniósł się w tej sprawie do Koła polskiego w Wiedniu, a następnie by wniósł w tym przedmiocie petycye do obu Izb Rady państwa.

Dyskusya otwarta.

P. Brykczyński. Kolej północna jest najważniejszą arteryą dla przewozu naszych płodów za granicę i przywozu towarów zagranicznych do nas. Śmiało tedy powiedzieć można, że przyszłość ekonomiczna kraju w wielkiej mierze zależeć będzie od tego, czy polityka taryfowa dzisiejsza dalej prowadzić się będzie. Owóż zdaje mi się, że dobrzeby było, ażeby *oprócz uchwalenia wniosku, wysłać ad hoc delegacyę z sześciu członków złożoną z prezesem Towarzystwa na czele do Ministerstwa i do Najj. Pana dla poparcia tej sprawy w Wiedniu.*

P. Struszkiewicz. W tej sprawie Towarzystwo krakowskie również rozwinęło akcyę, wysłało petycyę odpowiednio umotywowaną i do wszelkiej akcyi Towarzystwa galicyjskiego, mam honor oświadczyć — przystąpi.

P. Brykczyński. Wnoszę tedy, ażeby Komitet Towarzystwa naszego porozumiał się z Komitetem krakowskim w celu wysłania delegacyi jako reprezentacyę całego kraju.

P. hr. Krukowiecki. Obok niszczącej nas polityki taryfowej podnieść muszę drugą klęskę: grę na giełdzie zbożowej, która całkiem rujnuje rolników, albowiem wprowadzając w rachunek masy idealnej pszenicy, jakich cały kontynent wydać nie jest w stanie, sprowadza sztuczne obniżenie ceny. Co do taryf, to wątpię, aby nasze przedstawienie skutek odniosło, albowiem wiadomo, że jest to interes p. Rotszylda, ale mimo to należy wszystko robić, co w naszej możności leży.

P. Brykczyński. W obronie mego wniosku muszę jeszcze dodać, że choćby delegacya nie odniosła skutku, to przecież obowiązkiem naszym jest stanąć w obronie ekonomicznych interesów kraju. Raz stanowczo powinniśmy się w Wiedniu odezwać, prosić — choć mamy prawo żądać, aby nas nie niszczono! — Jesteśmy ważnym czynnikiem państwa austryackiego i względów domagać się mamy prawo. Ciągle mówią, że Rząd sprzyja krajowi, dajmy mu sposobność pokazać, że rzeczywiście nam sprzyja.

(Dyskusja zamknięta).

Sprawozd. p. Pilat: Byłem przekonany, że odezwie się głos, iż te wszystkie starania nie odniosą pożądanego skutku. Rzeczywiście w tym obrocie sprawy, jaki ona przybiera w publicystyce, do tego wniosku łatwo dojśćby można. Ja odniosłem to wrażenie, jakbym słuchał utworu muzycznego, który wykonuje z początku cała orkiestra, a później po jednemu rozmaite instrumenta milkną tak, iż przy końcu słychaś zaledwie tu i ówdzie odzywający się głos jakiegoś instrumentu. Zrazu bardzo głośno cała prasa, szczególniej zaś dzienniki wiedeńskie, wystąpiły z energicznymi artykułami, później ten i ów znużony nawoływaniem, milkł, — do końca niewiadomo ile wytrwa, ale byłoby pożądanem, aby w szeregu tych dzienników prasa krajowa jak najliczniej była reprezentowaną. Obecnie zaś przyszła pora na to, aby nie ze strony tych, którzy mienią się być reprezentantami kraju, ale tych, którzy nimi rzeczywiście są, odezwał się głos poważny, umiarkowany, bez podejrzeń, ale stanowczy w obronie interesów kraju — a głos taki, sądzę, jakakolwiek byłaby konstellacja, bez skutku nie pozostanie.

Co do wniosku p. Brykczyńskiego sądzę, iż najlepiej byłoby rzecz pozostawić Komitetowi, który gdy uzna potrzebę i że czas będzie potemu, sprawę wysłania deputacyi pomyślnie załatwi.

P. Brykczyński. Zgadzam się z tem najzupełniej.

W głosowaniu przyjmuje Zgromadzenie wniosek referenta, tudzież *poleca Komitetowi Sprawę wysłania deputacyi do załatwienia wedle uznania.*

Sprawozdawca p. Pilat. Drugi wniosek komitetu dotyczy kartelów kolejowych.

Jedną z głównych nadziei przywiązywanych do koleji państwowych jest ta, że zrobią konkurencję kolejom prywatnym i skłonią je do obniżenia taryf. Ta nadzieja mogłaby zostać udaremnioną, gdyby, jakto już wielokrotnie tego obawy wyrażano, zarząd kolei państwowych zawarł z konkurencyjnemi kolejami prywatnemi umowy co do podziału zysku i wspólnej taryfy. Z tego względu Komitet polecił mi postawienie następującego wniosku.

„Rada Ogólna oświadcza, że w interesie rolnictwa krajowego leży, ażeby koleje państwowe w Galicyi nie zawierały kartelów kolejowych, których skutkiem byłoby podwyższenie cen przewozu.

Zgromadzenie przyjmuje wniosek ten bez dyskusyi.

Przychodzi na porządek dzienny **Sprawa uregulowania stosunków służbowych.**

Sprawozdawca p. dr. Skałkowski:

W sprawie tej poleconej Komitetowi do zbadania, rozesłał on zapytania do Oddziałów, i nadeszły bardzo liczne, a w wielu wypadkach bardzo wyczerpujące odpowiedzi. Komitet przejrzawszy te opinie Oddziałów, poruszył sprawę specyalnej komisyi na podstawie orzeczenia której Komitet przedkłada następujące sprawozdanie:

Projekt przez Wydział krajowy Sejmu przedłożony zajmuje się przedewszystkiem regulaminem służbowym, obowiązującym dotychczas w całym kraju — choć nie wszędzie ściśle przestrzeganym. Ten regulamin Wydział krajowy w niektórrych punktach zmienia i uzupełnia go co się tyczy robotników, proponując §. 13tej treści, iż robotnik, który się najął do roboty przy gospodarstwie wiejskiem, obowiązany jest stawić się, a w przeciwnym razie ulega karze, a oprócz tego będzie przynaglony nawet stosownymi środkami przymusowymi do stawienia się do roboty. Gospodarzowi wolno odstąpić od zawartej umowy i poprzestać na zwrocie danej zaliczki. Wydział krajowy proponuje dalej, ażeby na obszarze dworskim zwierzchność gminna wykonywała te postanowienia, nadto aby taż zwierzchność gminna rozstrzygała wszystkie spory służbowe. Owóż Komitet uznał jednomyślnie, że byłoby to co najmniej przedwczesnem przy dzisiejszej organizacyi gminy, zwierzchność gminna nie daje bowiem dostatecznej rękojmi wykonania.

Co do innych postanowień tej ustawy Komitet nie mógł zdecydować się na to, aby Panom przedstawiać szczegółowo 62 paragrafów i wywoływać nad niemi dyskusyę. Nadmienić tylko mogę, że specyalnie co do stosunku roboczego opinie Oddziałów dadzą podzielić się na dwie kategorye. Jedni oświadczają się przeciw stałej ustawie, drugie kolminują w tem, że stosunek ten uregulować należy w sposób przyjęty w ustawie rumuńskiej. Zresztą wszędzie niemal powtarza się zdanie, że dzisiejsza ustawa służbowa nie jest złą, ale nie jest wykonywaną. Wreszcie w niektórych opiniach poruszoną jest kwestya, ażeby nadając zbyt wielkie prerogatywy gospodarzowi, nie dano pola do wyzyskiwania robotnika, czego jak najskrypulatniej unikać należy — tudzież z dwóch Oddziałów brodzkiego i kałuskiego poruszono kwestyę, czy nie należałoby zaprowadzić dla robotników „książeczek roboczych“ na wzór służbowych.

Owóż Komitet po rozważeniu wszystkich tych opinii przedstawia Panom następujące wnioski: (*czyta*)

1) Rada Ogólna galic. Towarzystwa gospodarskiego uznaje, że postanowienia zawarte w §§. 49, 52 i 53 projektu do ustawy służbowej, wniesionego do Sejmu przez Wydział krajowy, według których zwierzchność gminna jest powołana do wykonywania przepisów ustawy służbowej do rozstrzygania sporów między służbodawcami a sługami, i do wykonywania swoich orzeczeń w granicach dotyczącej gminy i obszaru dworskiego, niemogłyby wejść w życie z korzyścią dla uregulowania stosunków służbowych.

Rada uznaje, że rozstrzyganie sporów służbowych należy poruczyć c. k. Starostwom, a tylko wykonanie takich orzeczeń tej władzy przekazać urzędom gminnym.

2) Rada Ogólna galic. Towarzystwa gospod. uznaje potrzebę uregulowania stosunków między robotnikami a gospodarzami wiejskimi w ten sposób, aby dla robotników, którzy zobowiązują się do odrobku na podstawie pobranych zaliczek, zaprowadzone zostały książeczki robotnicze, wydawane przez urząd gminny, dla wpisywania umowy między robotnikiem a gospodarzem.

Zasadnicze postanowienia takiej umowy powinny być wyrażone w książeczce robotniczej.

Zaliczka musi być dana w gotówce, lub w zbożu i drzewie na wartość w gotówce obliczonem. Oprocentowanie zaliczek jest niedopuszczalne.

Umowa ma być zawarta w obec wójta i dwóch świadków.

Robotnik, któryby swego zobowiązania niedopełnił, ma być przez powiatową władzę polityczną upomniany, a gdyby to nie skutkowało, nastąpić ma bezzwłocznie egzekucya polityczna dla ściągnięcia całej zaliczki z 6% prowizyą zwłoki od dnia w którym robotnik swego zobowiązania niedopełnił.

3) Rada Ogólna poleca Komitetowi wnieść odpowiednią petycyę, w myśl powyższych uchwał do Wysokiego Sejmu krajowego.

(Ciąg dalszy nastąpi).

Z teoryi i praktyki gospodarskiej.

(Dokończenie)

Że fabrykacya mączki z kukurudzy, według nowego patentowanego postępowania, zastosowanego w fabryce budapeszteńskiej, w zupełności odpowiada wymaganiom gospodarstwa wiejskiego o tem łatwo się przekonać z cyfr, podanych przez prof. Wagnera. Materye proteinowe (8 do 15%) zawarte w kukurudzy w niezmienionym, świeżym i słodkim stanie, jako produkt uboczny, zużytemi być mogą z najlepszym skutkiem w gospodarstwie, jako karma. Nie w formie rozwodnionej brahy, ale w formie stałej, łatwo się konserwować dającej, gęstej masy otrzymujemy odpadki przy tej metodzie fabrykacyi. Odpadki te w połączeniu (w odpowiednim stosunku) z sieczką słomianą, pokrajanemi szulkami kukurudzy, korzeniami i głębiami, jakoteż z liśćmi i kiełkami kukurudzy, (również przy tej metodzie jako produkt uboczny otrzymywanemi) dostarczają smacznej i łatwo strawnej karmy dla świń, wołów opasowych i roboczych, dla bydła mlecznego, koni, owiec, słowem dla całego pociągowego i użytkowego inwentarza.

Metoda ta ma jeszcze i tę zaletę, że skrobia otrzymuje się w stanie prawie chemicznej czystości i w jednolitej, wybornej jakości [1]).

Z kukurudzy dobrej jakości można otrzymać za pomocą tej metody 52 do 60% mączki, 8 do 15% materyi proteinowych, 12 do 18% okryw i kiełków. Ponieważ zawartość wody w kukurudzy, przeschniętej na powietrzu, wynosi średnio 14%, przeto strata w suchej substancyi jest nader małą, bo dochodzi zaledwie $1^1/_2$ do 4%.

---

[1]) Przy otrzymywaniu mączki z pszenicy dostajemy mączkę różnej jakości.

Wiejskie fabryki mączki przerabiają takową przeważnie z ziemniaków, przypatrzmy się rezultatom, skoro miejsce ziemniaków zajmie kukurydza. Dobre ziemniaki zawierają średnio 25% suchej masy, z tego na materye proteinowe przypadnie 11% zatem w 100 *kg.* suchej masy ziemniaków znajduje się 4·4 *kg.* materyi proteinowych.

Kukurudza zawiera średnio 77·6% suchej masy, z tego 10·6% materyi proteinowych, zatem w 100 *kg.* suchej masy kukurudzy znajduje się 13·6 *kg.* proteinów, czyli przeszło 3 razy tyle, co w tejże ilości ziemniaków.

Wywar ziemniaczany zawiera 11% suchej masy, a w niej średnio ½ % ciał proteinowych, sucha masa wywaru zawiera przeto 4 ½ % proteinów.

Odpadki przy fabrykacyi mączki z kukurudzy zawierają 25 — 33% suchej masy, ktora prawie w całości składa się ze strawnych proteinów, przytem okrywy i kiełki zawierają większą część znajdującego się w kukurudzy tłuszczu.

Otrzymujemy więc z jednej strony skoncentrowaną masę proteinową, z drugiej strony bogatą w tłuszcz celulozę. Odpadki te będą więc miały wysoką użyteczność, bo opłacają daleki transport, i dają karmę wysokiej dobroci w stosunku do ich ciężaru i objętości.

Nakoniec należy porównać wycieńczenie ziemi przy produkcyi ziemniaków i kukurudzy, a dalej wzbogacenie ziemi odpadkami, otrzymanemi przy przeróbce obydwu tych produktów.

Przyjmując zbiór ziemniaków z hektara na 110, 140, *resp.* 170 cet. metr. [2]) wycieńczymy ziemię, zajętą pod ich uprawę, w następującym stosunku:

Przy zbiorze wynoszącym:	Ziemniaki zużyją:		
	Potasu	Kwasu fosfor.	Azotu
110 ctn. m.	74 *kg.*	24 *kg.*	49 *kg.*
140 „	92 „	30 „	61 „
170 „	111 „	36 „	73 „

Ponieważ ziemniaki średnio zawierają 1·1% proteinów to przyjmując, że wszystkie proteiny otrzymamy w braże, dostaniemy z hektara 121, 154 *resp.* 187 *kg.* materyi proteinowych.

Przyjmując zbiór kukurudzy z hektara 24, 28 *resp.* 34 c. m. [3]) wycieńczymy ziemię, zajętą pod jej uprawę, w następującym stosunku:

Przy zbiorze wynoszącym:	Kukurydza zużyje:		
	Potasu	Kwasu fosfor.	Azotu
24 ctn. m.	58 *kg.*	25 *kg.*	53 *kg.*
28 „	68 „	29 „	62 „
34 „	82 „	35 „	73 „

Ponieważ kukurudza zawiera średnio 10·6% proteinów, a więc z każdego hektara kukurudzy otrzymamy 254, 297 *resp.* 360 kg. materyi proteinowych t. j. dwa razy więcej, jak przy ziemniakach.

Przeróbka ziemniaków na mączkę, licząc po 12% [4]), wyniesie z hektara 1320, 1680 *resp*, 2040 *kg.*, podczas gdy przeróbka kukurudzy, licząc po 55%, da 1320, 1540 *resp.* 1870 *kg.*

Tu jednak należy zauważyć, że cena mączki z kukurudzy wyższą jest blisko 25% od ceny mączki ziemniaczanej [5]).

Można więc śmiało powiedzieć, że przy jednakowem prawie wyczerpaniu roli [6]), kukurydza z hektara, przerobiona na mączkę, da 15 do 25 razy większy dochód, jak ziemniaki z hektara.

Koszta założenia fabryki, według nowej patentowanej metody, mają wynosić według Wagnera [7]) 35000 franków, a czysty zysk przyniesie 20 do 40%.

Profesor szkoły weterynaryjnej w Hanowerze, *C. Arnold* ogłasza w *„Repertorium der analytischen Chemie“* z 15 czerwca 1883 r., że truciznę, znajdującą się w łubinie, a powodującą nieraz chorobę łubinową całych owczarni, po przeszło dwuletnich usiłowaniach zdołał wydzielić i nazwał takową *Lubinotoxiną.* Otrzymaną, chemicznie czystą materyę trującą zadawał on w małych dozach zwierzętom, co wywoływało ciężką żółtaczkę i wszelkie symptomaty choroby łubinowej. To samo stwierdziły równorzędne doświadczenia w szkole weterynaryjnej w Schneidemühl. Arnold wyraża nadzieję, iż wkrótce zdoła oznaczyć chemiczny skład i własności łubinotoxiny.

Niejednokrotnie słyszeć się dają głosy, że nawóz stajenny, dany pod buraki cukrowe, sprawia pogorszenie się ich jakości. Profesor dr. Holdefleiss w grudniowym zeszycie z r. 1883 r. *„Fühling's landwirtschaftliche Zeitung“* twierdzi, a twierdzenie to opiera na rezultatach licznych doświadczeń, że wpływ ten nie zawsze jest ujemnym.

Doświadczenia prowadzonemi były w Seschwitz i Schwierse na ziemiach bogatych średnio, jakkolwiek dawał się uczuwać niedostatek azotu.

Oto wyniki tych doświadczeń [8]).

1. Nawóz stajenny, osobliwie nawóz nie działający „pędząco“ na rośliny, użyty na ziemi w Seschwitz pod buraki cukrowe w racyonalnej ilości (5 — 8 fur na morg)

[2]) Hektoliter kartofli = 75 *kg.* a zawartość skrobi = 17%.

[3]) Hektoliter kukurudzy = 72 *kg.*

[4]) Z początku kampanii ziemniaki dadzą nam wyższe wydatki, ponieważ jednak z czasem wydatki widocznie się zmniejszają, możemy śmiało przyjąć podaną średnią.

[5]) Należy bowiem pamiętać, że mączka ziemniaczana jest różnej jakości i że sorty niższe otrzymują bardzo mierną cenę.

[6]) Przy uprawie ziemniaków zubożenie ziemi w potas jest znacznie większe, jak przy uprawie kukurudzy, co się jednak tyczy kwasu fosforowego i azotu, to wyczerpanie w obydwu wypadkach jest prawie równe.

[7]) Profesor Wagner w artykule swoim prosi wszystkich, kogoby sprawa ta zainteresowała, o porozumienie się piśmiennie pod adresem: Wł. Wagner, profesor zwyczajny król. politechniki w Budapeszcie.

[8]) Pragnących się bliżej zapoznać z rezultatami cyfrowemi odsełamy do „Fühling's landwirtschaftliche Zeitung. Dezember 1883. Strona 724, 726.“

nie oddziałał szkodliwie na jakość buraków, przyczem zapewnił ilość zbioru.

2. Jeśli do nawozu świeżego stajennego, który nie oddziałał szkodliwie na jakość buraków, co miało miejsce *ad* 1., dodano saletry chilijskiej, to dodatek ten dobrze się opłacił.

3. Jeśli do nawozu stajennego dodano superfosfatu i saletry chilijskiej, jakość buraków się poprawiła, przyczem zbiór się nie zwiększył.

4. Nawóz stajenny, dany w większej ilosci (9—12 fur na morg), osobliwie jeśli był tam nawóz owczy, wpłynął tak źle na jakość buraków, że okazały się wprost nieużytecznemi do przeróbki.

5. Przy nawożeniu ad 4, dodatek saletry chilijskiej sprowadził jeszcze gorsze rezultaty, w tym razie dodatek dosyć znaczny kwasu fosforowego może powetować straty.

6. Jeśli nawozu stajennego nie dawano wcale, to nawożenia superfosfatem i saletrą chilijską równocześnie okazało się w skutkach dobrem.

Dublany 4. lutego 1884.

Jan Szczęsny Sikorski.

Wiadomości bieżące i rozmaitości.

Regulacya taryf kolejowych. Na posiedzeniu Rady państwa dnia 8 lutego uzasadniał poseł Schwab swój wniosek odnoszący się do konieczności regulacyi taryf kolejowych. Przy tej sposobności poseł dr. Roser powiedział, że jeszcze w r. 1874 wystąpił z wnioskiem podobnym, który jednak z powodu końca sesyi nie przyszedł więcej pod obrady. W przemowie swojej, popierającej wniosek posła Schwaba, nadmienił że regulacya taryf jest niezbędną w interesie rolnictwa, przemysłu, a nawet ruchu międzynarodowego osób. Jako przykład przytoczył, że transport 10 q. (cetn. metr.) mąki z Nowego Yorku do Paryża kosztuje 20 złr., gdy taka sama posyłka z Budapesztu do Paryża kosztuje 32 złr. W ogóle taryfy towarowe jak osobowe są w Austryi daleko wyższe jak po za jej granicami.

Dochody kolejowe z 1 kilometra. W petycyi wystosowanej przez opawską Izbą handlową do Ministerstwa handlu za upaństwawieniem koleji północnej znajduje się między innemi także zestawienie dochodów pobranych w r. 1882 przez różne koleji z 1 kilometra.

W dziale osobowym miały dochodu w złr.:

kolej północna.	kolej Elżbiety.	kolej południowa.	kolej zach. państwowa.	kolej północno zach.
5558	4133	4085	3400	3186

W dziale towarowym przedstawia w dochód jak następuje:

33613	10924	12429	13609	9281

Wyższość dochodów z kilometra kolei północnej nie polega tyle na większym o wiele ruchu osobowym i towarowym, ile na znacznie wyższych taryfach, szczególnie w dziale produktów rolniczych i co do węgli nadzwyczaj uciążliwych.

Zebranie ogólne c. k. krakowskiego Towarzystwa rolniczego.

Prezes c. k. Towarzystwa rolniczego krakowskiego ma zaszczyt zawiadomić, iż Zebranie Ogólne członków Towarzystwa i Delegowanych Towarzystw okręgowych, odbędzie się w Krakowie w gmachu Towarzystwa wzajemnych ubezpieczeń w dniu 10. i następnych marca b. r. o godzinie 11. przed południem po nabożeństwie odbytem o godzinie 10. w kościele św. Marka przy ulicy Sławkowskiej.

Porządek dzienny:

I. Zagajenie i otwarcie obrad przez Prezydującego;

II. Protokół obrad ostatniego Zebrania ogólnego; III. Sprawozdanie z czynności Komitetu od ostatniego Zebrania ogólnego (referat sekcyj); IV. a) Zamknięcie rachunków za r. 1883; b) Wybór Komisyi do wniosków co do absolutoryum; V. Sprawozdanie o Towarzystwach okręgowych; VI. Preliminarz budżetu Towarzystwa na r. 1884; VII. Regulamin obrad Zebrań ogólnych; VIII. Projekt statutu wzorowego dla Towarzystw okręgowych: IX. Kwestya wystawy prowincyonalnej w Krakowie w r. 1885; X. Wnioski Towarzystw okręgowych; a) Towarzystwa rolniczego okręgowego w Wadowicach: 1) O organizacyi Kółek rolniczych włościańskich; 2) O corocznem wydalaniu się włościan za zarobkiem do Królestwa Polskiego, na czem cierpi produkcya miejscowa; XI. Wybory do Komitetu.

Przy tej sposobności upraszam Szanownych Członków, aby wkładki zaległe przed Zebraniem Ogólnem do kasy Towarzystwa nadesłać zechcieli.

W Krakowie dnia 12. lutego, 1884.

H. Wodzicki.

OGŁOSZENIA.

Odpowiedzialny redaktor: W. Tyniecki. Nakładem Redakcyi.

Z drukarni „Dziennika Polskiego" pod zarządem L. Zubalewicza.

I. 1. 560/880

1 Akt 28

~~827~~

III d ~~IV~~ Rep

d/ An den H. Abgeordnetenhaus
d. Reichstags

e/ An den H. Herrenhaus
d. Reichstags

a/ Hohes Abgeordnetenhaus
~~d. Reichstags~~

b/ Hohes Herrenhaus
~~d. Reichstags~~

Der beiliegende Antrag des Privilegiums der Reichs Bundes Nordbahngesellschaft ~~hat~~ eine die wirtschaftlichen Interessen der meisten Bundesstaaten und Länder des Reichs berührende Frage zu der Tagesordnung gebracht ~~einstellig~~ nämlich die Frage der Verleihung des Privilegiums oder der Konzessionirung der Nordbahn. Mit Rücksicht darauf ~~daß die Entscheidung in dieser Angelegenheit welche ihrem Beruf unter Mitwirkung des hohen Abgeordnetenhauses zu stehen wird die wichtigsten Interessen der gesammten Landwirthschaft be-~~

~~[illegible]~~ befindet sich ~~[illegible]~~ die galizische Landwirthschaftsgesellschaft in Lemberg diese Angelegenheit vom Standpunkte der landwirthschaftlichen Interessen ~~des Landes~~ Galiziens im Auge zu behalten.

~~Die galizische Landwirthschaft~~

Galizien, ein einheitlich organisirtes Land, ist im Norden, Osten und Süden von ebenfalls organisirten Ländern umgeben und ist somit in Bezug auf die Ausfuhr seiner landwirthschaftlichen Produkte sowie in Bezug auf die Zufuhr von Bedürfnissen auf den Markt über seine westliche Grenze angewiesen. Es ~~dieser~~ der ~~[illegible]~~ westlichen Grenzstrecke stellen sich die beiden Hauptlinien Galiziens westlich des Landes von Osten nach Westen durchziehend in die Reise Ferdinands-Nord-

Welche in der nächsten Zeit durch ~~Eisenbahn-~~ Kreisstraße ersetzt werden dürften

~~Im Jahre der~~

Jährlich die Rentabilitätsbahn und die dem Staate angehörende Transversalbahn

bahn und ~~[illegible]~~ diese letzteren beide
~~[illegible]~~ nachdem sie
sich zur Weiterbeförderung
die gesammte Ausfuhr aus den
fremden Provinzen, ebenso wie
sie unsere gesammte Einfuhr
vermittelt. Die Ausfuhr bezie-
hungsweise Einfuhr Galiziens muß
in jedem Falle ~~über~~ über die Linien
der Nordbahn ~~[illegible]~~ sich ab
über den kürzeren Theil ihrer Hauptli-
nie bei der ~~[illegible]~~ Stadtbahn mit Nord-
anschluß, sich aber über einen
längeren Theil der Stadtbahn bei
Stadtbahn mit Leihwagen und
Wildanschluß, sich endlich
über die ganze Hauptlinie der
Nordbahn von Kraken oder
Saybusch nach Wien bei
Stadtbahn mit der Reichs-
hauptstadt, mit den Alpenlän-
dern, mit Süddeutschland, mit
der Schweiz und mit Frankreich.
Diese letzteren Richtungen, bei
welcher der Einfluß der Nordbahn

wegen der größten Länge ihres Rechtsteils unter Wasserlinie am stärksten sich geltend machen, ~~ist~~ gegenwärtig im Falle der deutschen Zoll und Eisenbahngesetzgebung die größte Bedeutung für die Ausfuhr unserer landwirthschaftlichen Erzeugnisse und wird selbst nach der Eröffnung des Weltverkehrs in noch höherem Maaße bestehen. Der Einfluß der Wertzölle auf ~~[illegible]~~ gesammten Marktverhältnisse und mittelbar auf unsere Produktion ~~[illegible]~~ erleidet keine wesentliche Einschränkung durch den Umstand, daß ~~[illegible]~~ über die östliche Grenze Getreide zwei ~~[illegible]~~ Bahnen führen, auf denen der Markt in der südwestlichen Richtung unabhängig von der Nordbahn vermittelt werden könnte. Alle diese Linien führen nämlich durch Ungarn, ~~[illegible]~~ welches in seiner Gesetzgebung die Interessen der heimischen Produktion im Auge behält und dieselben auf gegenüber der fremdländischen unbedingte Berücksichtigung zu verschaffen weiß. Das Interesse der ungarischen Landwirthschaft liegt es am Herzen

und in der Zukunft auf zwei weitere Linien führen werden,

in sehr nachhaltiger Weise

nicht, und die Russische unsere landwirthschaftlichen Erzeugnisse auf Märkte zu erhalten, auf denen wir ihre Konkurrenten sind.

Die Lösung des galizischen Eisenbahnnetzes über die letzten Linien also über Ungarn liegt aber auch nicht im Interesse der galizischen Bahnen, nämlich der Karlsbahn, der Lemberg-Czernowitz-Jassy und der Transversalbahn, der ~~[illegible]~~ auf diesem Weg ~~[illegible]~~ eine ~~[illegible]~~ Theil ihrer Strecke benützt werden müsste, als bei der direkten Route.

~~[illegible]~~ ist unseren Staatsbahnen ~~[illegible]~~ der Strecken, ~~[illegible]~~ die Frachtenzahlung gewährleistet, d. h. Russische wie die Einfuhr Galiziens ist, mit nur Ausnahme durch einheimische Bahnen vermittelt werden und ~~[illegible]~~ nicht abhängig sei von fremder Eisenbahn- und Handelspolitik.

Aus den angeführten Gründen geht die Ein- und Ausfuhr Galiziens ~~[illegible]~~

~~Thatsächlich~~

~~[illegible]~~ Weinbau und über die Vieh-
zucht, nachdem für ~~einzelne~~ einen nicht
~~Landestheile~~ geringen Theil
des Landes jene südlichen Re-
ben [illegible] sind. ~~[illegible]~~ Die
Viehzucht übt demnach einen
entscheidenden Einfluss aus auf
die [illegible] der [illegible] ge-
stammenden Einfuhr und Ausfuhr
bezüglich der Ausfuhr ~~[illegible]~~ wird
~~dieser Einfluss~~ dadurch erhalten noch gestei-
gert, dass den Gegenstand der Aus-
fuhr Galiziens Producte bilden ~~[illegible]~~
~~[illegible]~~ deren Preis im
Verhältnisse zum Gewichte und
Umfange sehr gering ist.

~~Dieser Einfluss~~

Seit Jahren werden ~~[illegible]~~ auch in un-
serem Lande ~~[illegible]~~ Klagen in
allen interessirten Kreisen erhoben
über die überaus ungünstigen Ta-
rife, wie ~~nicht minder~~ auch über
[illegible] Tarifeinrichtungen
der Westbahnunternehmung. Was
die Tarife anbelangt so ist bezüglich

durch die bestehenden
zweier städtischen Linien
aus

Streit auf die Preise

[illegible] häufiger wie
bis nun zu [illegible]

wieder

einer Seite der Frachten nämlich der sogenannten Marktfrachten der auf die einzelnen Frachtmärkte entfallende Anteil nicht genau bekannt, der Frachtsatz als Geschäftsgeheimniß behandelt wird, so ist die Vergleichung der Frachtsätze für die weiteren Entfernungen im inneren Verkehre, deren Zweck der Anfänge der Marktfrachten am nächsten kommen, mit den Frachtsätzen für gleiche Entfernungen auf anderen Bahnen, ergibt zur Genüge, wie sehr die Zwischen der Marktbahn der Bahnen Galiziens mit den übrigen Bahnen nachtheilig beeinflussen. Die Fracht einer Metercentnerladung auf eine Strecke von 300 Kilometer kostet nämlich

	Gatreide	Holz	Spiritus
auf der Marktbahn	102 fl	69 fl	111 fl
auf österr. Marktbahnen (mit Ausn. Linien)	84 „	51 „	102 „
auf ungar. Marktbahnen	75 „	45 „	81 „
auf gemischten Bahnen	72 „	51 „	96 „

Somit ist die Fracht auf der Marktbahn

	Gatreide	Holz	Spiritus
gegenüber den österr. Marktbahnen um	18%	um 27%	um 9%
„ „ „ „ ungar. „ „ „	27 „	„ 35 „	„ 27 „
„ „ „ „ gemischten „ „ „	30 „	„ 27 „	„ 14 „

Die Mehrfrachtung eines Metercentners Gatreide von Krakau nach Wien

kostet nach dem Tarife der Rheinbahn 136 fl.; ~~[illegible]~~ nach dem Tarife der österr. Staatsbahnen würde diese Fracht 120 fl. nach jenem der ungrischen Staatsbahnen 116 fl. nach dem preußischen Tarife 101 fl. (in Gold) betragen.

Nicht die Tarifverhältnisse allein sind es jedoch, die hier in Betracht kommen. Nicht nur in der Höhe der Tarife, sondern auch in der Einrichtung des Betriebes, in der Manipulation u. s. w. ~~[illegible]~~ kommt der gewichtige Widerspruch zum Vorschein zwischen dem Interesse der auf Gewinn berechneten Unternehmung und dem öffentlichen Interesse, insbesondere den Interessen der Produktion und des Handels, ~~die~~ welche ~~[illegible]~~ einen möglichst billigen Transport verlangen.

Die Beseitigung oder äußere Milderung jenes Widerspruches kann der Gegenstand weiterer Erörterungen ~~[illegible]~~ nicht wenigstens in den vorliegenden Fällen ~~[illegible]~~ Frage, erwartet werden. Es

Wir sehen uns weiteren Vorschlägen vor, die auf bezüglich anderer Steuerungen und Erleichterungen des Verkehrs ergehen.

und ihrer Bedürfnisse angepassten

wie [illegible] in [illegible] Fällen so muß

wurde, nämlich im Verwaltungsschiffbau dergestalt, daß der größte Theil des Verkehres ~~wird~~ und noch Großjährig seinen Weg über die Werkstätten ~~[illegible]~~ Straßen und welche gegenüber diesen Werkstätten eine monopolistische Stellung einnimmt. ~~Daß das staatliche Aufsichtsrecht die~~ Recht der Staat durch entsprechende Vorbehalte in der Concessionsurkunde und die Handhabung des Aufsichtsrechtes über die Eisenbahnunternehmungen ~~in dem Sinne geschieht~~ im Stande wäre, der Bedürfnisse des Verkehres gegenüber den Interesse der Eisenbahnunternehmungen hinreichende Anerkennung zu verschaffen, haben die Erfahrungen in den Ländern ~~[illegible]~~ die überwiegend Privatbahnen besitzen und speziell die Erfahrungen in Österreich nicht dargethan, vielmehr sprechen sie deutlich genug für das gerade Gegentheil. Insbesondere haben sich die ~~[illegible]~~ von vorherrschend für die ganze Concessionsdauer [illegible]

Lies Weiteres

Lies ~~für die~~ in Zukunft

dungen Zweifel und ihren eigenen Verhältnissen wenigstens zweifelhaftere Werthe zugeschrieben, die sie durch die weitere Entwicklung der ökonomischen Verhältnisse bald rechtfertigt erscheinen. Ebenso verhält es sich mit der im § 10 lit. e des Eisenbahnübereinkommensgesetzes vom 14 September 1854 enthaltenen und dort in die Concessionsurkunden zu übernehmenden Bestimmung, daß der Staatsverwaltung vorbehalten bleibt, falls die reinen Betriebsergebnisse derselben 15% der Einlagen überschreiten, auf eine billige Herabsetzung der Tarife einzuwirken. Diese Bestimmung des österreichischen Gesetzes wie die ähnliche Bestimmung des § 33. des preußischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 sind nunmehr praktisch geworden und es bestehen, daß die Eisenbahnen (außer den Dividenden) durch eine außergewöhnliche Vertheilung des Betriebsgewinnes auf Aktien und Prioritäten

Lieber wegen ungewöhnlich hoher Dividende

Interessen des in der gedruckten Vorschrift vorgesehenen Falles zu vermeiden im Stande sind.

Das einzige Mittel den Widerstreit zwischen den Interessen der Eisenbahnunternehmung und jenen des Publikums, vor allem der Produktion und des Handels zu Gunsten dieser beschränken zu beschränken, liegt, hauptsächlich die Interessen der Gemeinschaft jenen der Wohlfahrt ~~[illegible]~~ wirklich und dauernd zu unterordnen, liegt in dem Übergange der Eisenbahnunternehmung von den Staatsbetriebe. Ist dies bei sämmtlichen der Fall, die jetzt im Staate verwaltet werden, auch die ~~[illegible]~~ von ihrem abhängigen Bestandtheilen im Interesse der Wohlfahrt beeinflussen können.

Für die Überführung der besten Gründe ~~[illegible]~~ abgesehen von ~~theoretischen~~ theoretischen Argumenten, auf die hier nicht näher eingegangen werden soll, die überaus zahlreichen

Erfahrungen in Preußen und
ebenso auch die Erfahrungen in
Österreich. Hier hat die frühere
Regierung ~~[illegible]~~ klüger, in mili-
tärischer Lage befindlich, ~~[illegible]~~
gewaltig ringende Befestigungen
errichten und den Bau von neuen
Festen oder aus strategischen Gründen
den notwendigen Kasernen unter-
nommen. Es ist ein unleugbares
Verdienst der gegenwärtigen
Regierung, daß sie den Gedanken
wegen des Baues von Grenzkasernen in
Augen faßte, ~~[illegible]~~ wodurch
wir ~~[illegible]~~ im Interesse der einheimi-
schen Produktion auf die Ver-
kehrsverhältnisse mit Erfolg hingewirkt
werden kann. Der erste Schritt
auf diesem Wege war der
Bau der Oberbergkasernen, der zweite
war die Übernahme der Kaiserin
Elisabeth-Westbahn, der dritte
die im gegenwärtigen Session-
abschnitt beschlossene Erwerbung
der Franz-Josefsbahn, Rudolfsbahn
und Stammbergerbahn. Alle

volkswirthschaftlichen und finanzielle Motive, die für die stattgefundenen Unterhandlungen und Interpretationen für das letztere Projekt Holland geltend gemacht wurden, welche ausschlaggebend für die Abschließung der Verträge. Dieser weitere Schritt auf dem einmal betretenen Wege zum Freihandelssystem liegt übrigens im Interesse der bestehenden Freihandelsländer, sowie in jenem der von der Verträgen abhängigen Privatbahnen. Wenn die Verträge vom Markte abgenommen wird, dann ist der Markt zum großen Theile im Besitze einer gerade ~~[illegible]~~ durchgeführten Linie von der russischen Grenze bis Stettin, ~~[illegible]~~ zum Theil das ganze Marktgebiet, bis zur schweizerischen Grenze. Welcher Einfluß eine solche Linie im Marktbesitze auf die Marktpreise ausübt

nisse des ganzen Reiches und insbesondere Galiziens verbinden könnte, braucht hier nicht weiter auseinandergesetzt zu werden.

Die finanzielle Seite der Vorlage zu erörtern hatten wir uns nicht für berufen. Es sei nur in dieser Beziehung erwähnt, daß der Vorbehalt durch die Vorlagegesetzgebung sich nur die Erbauung einer neuen Brücke bewirkt und für die Herstellung verschiedener finanziell nicht unbedeutende Verpflichtungen übernehmen will, ein Umstand, daß die Uebernahme auch unter den mehr erwähnten neuen Bedingungen ein der gewöhnlichen Hinsicht übersteigendes Maß erfordert, welches im Falle der Verwirklichung zum Theil der Monarchie zum Theil aber dem Kronlande in Gestalt weiterer Gegenleistungen zu Gute kommen würde. Auch aber für eine solche Vorlage

Lesen unseren Standpunkt

der Stadtbl. erforderliche Majorität zu entsprechenden Bedingungen wird beschaffen können, scheint uns nicht zweifelhaft zu sein.

Aus diesen Gründen ~~erlauben~~ wir die ergebenste Bitte an den h. Regierungspräsidenten zu richten sich für die Wiederanstellung der ~~Ver~~ R. Jacobiancki, Stadtbrh. einzusetzen.

Lemberg d. 5. April 1884

Der Comité

Pozn. 9/4 1884, Obz.

Elsig

Rzt d. Plat.

V d VI Lex.

a/ Do WPana Ottona Hausnera

b/ do Gor Adama Sapiehy.

WP. (Gor.

W załączeniu przesyłamy wszystkie pisma w sprawie WPana (Wdowiński) po tym ~~a/~~ do Rady Państw. ~~a/ b~~ do Izby Panów w sprawie Wdowiński.

z uprzejmą prośbą o łaskawe
uwzględnienie ~~petycji~~
tejże b.p. Tekli i gorąco
poprzeć.

ad. 2 wg przyrzeczenia
ad b Zwyczajem uzasadnienie

Kll.

Lw. 18/11 884

Przy 19/4 1884.

VII Sek.

pod l. 697/884
Wezwano OOtę
do umieszczenia jak
najgrzeczniejszej petycji
w tej sprawie i do
Jeb Tekli jak na-
tychmiast

36

C. K. TOWARZYSTWO
GOSPODARSKIE
GALICYJSKIE.

Lwów dnia 17. Kwietnia 1884

Do l. 560/884

L. 697

Okólnik i Ponaglenie.

(W odpowiedzi należy powołać się na powyższą liczbę.)

Do Krajowej Rady Oddziału gospodarskiego

w

I. Odnośnie do L. 559 przypominamy, iż dnia 15. bm. upłynął termin do przedłożenia sprawozdania, życzeń i wniosków w sprawie chowu koni, jako materyału dla zwołać się mającej Ankiety; upraszamy przeto usilnie o niechybne zaopatrzenie terminu wezwaniu do dnia 30. bm. najdalej.

II. Odnośnie do L. 820, upraszamy o nadesłanie wniosków subwencyjnych na rok przyszły (1885) - w terminie tamże oznaczonym - to jest - do dnia 30. bm. niechybnie.

Wreszcie:

III. Podając do wiadomości, iż w dopełnieniu uchwały ostatniej Rady Ogólnej wniesiono jeszcze pod dniem 23. Marca do L. 560 Memoryał do Koła Polskiego w sprawie przejęcia kolei północnej na własność Państwa, tudzież iż takie petycye z daty 5. Kwietnia br. do Izby powyższej odchodzą, temi dniami do obu Izb Rady Państwa - wzywamy Kraj. Rady wszystkich Oddziałów aby przyłączyły się do tychże usiłowań naszych i takież petycye z powołaniem się na motywa petycyi naszej wniosły bezzwłocznie od siebie tak do Izby deputowanych na ręce posła p. Ottona Hariñonera, jakoteż do Izby Panów na ręce Księcia Prezesa.

Wzór petycyi przeszlemy dodatkowo.

Z Komitetu c. k. Towarzystwa gospodarskiego galic.

Wiceprezes.

Piotr Ogrodzki

Sekretarz:

Ogrodziński

Kolej pół

P. Köllbl Antoni, Aktuary w Wiedniu – nadesłał petycyę do Rady Państwa przez p. Schönerera – ~~z prośbą~~ w sprawie kolei półwiejnej – z prośbą o zebranie jak najliczniejszych podpisów i odesłanie takowej do Wiednia.

W porozumieniu – ze stanowiskiem P. Wicepreses Grafa – odpowiedzieć p. Köllblowi – iż nie jedna ale 2 petycye wniesione w tej sprawie
a) do Izby Deputowanych na ręce p. Adama Hamsmana
b) do Izby Panów na ręce p. Pienia –
Tudzież, iż zawiadomiono OO. do przegłosowania tej

22/4 [illegible]

3 Zalaowski,

Pom. 1. 566

Hohes Abgeordnetenhaus!

Bekanntlich ist der Deutsch-nationale Verein zu Wien in einer durch seinen Obmann, den Herrn Reichsraths-Abgeordneten Georg Ritter von Schönerer, am 2. April 1884 im Hause der Abgeordneten überreichten Petition in entschiedenster Weise für die Verstaatlichung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn eingetreten.

Da nun die Unterzeichneten auch unbedingte Anhänger der Eisenbahn-Verstaatlichung sind, so erlauben sich dieselben dies durch folgende Gründe darzulegen und selbe der eingehendsten Würdigung der Volksvertretung zu empfehlen, denn wahrlich noch niemals war in Oesterreich auf dem Gebiete der Verkehrspolitik ein Ereigniß von so großer Tragweite zu verzeichnen, wie es die Frage der Erneuerung des Nordbahn-Privilegiums ist.

Die traurigen Erfahrungen, die Oesterreichs Völker, Dank der egoistischen und rücksichtslosen Tarifpolitik der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, durch lange Jahre machen mußten, verpflichten jeden wahren Freund des Volkes und des Staates, in entschiedenster Weise für eine den berechtigten Interessen der Bevölkerung entsprechende Lösung der Nordbahnfrage einzutreten.

Die ersprießliche, im allgemeinen Interesse liegende Lösung dieser wichtigen Frage kann nach der Meinung der Unterzeichneten nur in der Verstaatlichung der Nordbahn gefunden werden.

Eine vernünftige Tarifpolitik erscheint nur dann möglich, wenn die Eisenbahnen aus der Reihe der auf Unternehmergewinn berechneten Institutionen ausgeschieden und in den Besitz des Staates gebracht werden, der sie, wie das Post- und Telegrafenwesen, nicht als Mittel zur Schaffung von großen Ueberschüssen, sondern als Förderungsmittel von Handel und Verkehr zu verwalten hat.

Weil dies nun vom wirthschaftlichen Standpunkte aus unanfechtbar richtig ist, haben eben die Völker Oesterreichs jene Aktion der Staatsregierung, welche die Verstaatlichung der Bahnen inaugurirte, mit Freuden begrüßt, trotzdem damit zum Theile namhafte Opfer verbunden waren; mit dem größten Befremden hat aber nun die Bevölkerung von dem Uebereinkommen Kenntniß erhalten, welches zwischen der Staatsverwaltung und den Vertretern der Nordbahngesellschaft vorläufig abgeschlossen wurde, und demnächst dem Parlamente zur verfassungsmäßigen Genehmigung unterbreitet werden soll. Dieses Uebereinkommen erscheint uns als ein Unikum in der Geschichte des österreichischen Staates, dieses Uebereinkommen, es setzt in Erstaunen, denn das Nordbahnprivilegium soll auf weitere 80 Jahre in Form einer neuen Konzession verlängert werden, und ist es gewiß mehr als ein Zufall, daß gerade jetzt die Behauptung auftaucht, daß jene Kohlenwerke, welchen die Nordbahn große Vortheile verdankt, gerade auch nach ungefähr 80 Jahren der Erschöpfung nahe sein werden. Der Präliminarvertrag erscheint aber überhaupt als ein für Staat und Volk ungünstiger, da zum Beispiel unter Anderem auch die Nordbahn nur im Falle nachgewiesenen Bedürfnisses, wie diese sehr dehnbare Bestimmung lautet, für Wien in bestimmten Fällen entsprechend billige Tarife einzuräumen das Recht sich vorbehält; es kommt somit dieser Präliminarvertrag sozusagen einer andauernden Preisgebung sehr werthvoller Hoheitsrechte des Staates sehr nahe.

Unter solchen Umständen betrachten es die Unterzeichneten als ihre Pflicht, laut und öffentlich ihre Stimme zu erheben und das hohe Abgeordnetenhaus eindringlichst zu bitten, in dieser Angelegenheit das Interesse der Bevölkerung und das Interesse des Staates und nur diese allein zu wahren.

Lange genug hat die Nordbahn die Früchte eines Privilegiums genossen, das zu einer Zeit ertheilt wurde, in welcher man von der Entwicklungsfähigkeit der Eisenbahnen noch keine Ahnung hatte; lange genug hat diese Bahn durch eine Tarifpolitik, die nur **eine** Rücksicht, nämlich die auf den höchsten Gewinn

für ihre Aktionäre, kannte, die wirthschaftlichen Interessen so mancher Länder der Monarchie und besonders aber der Reichshauptstadt Wien in geradezu unverantwortlicher Weise durch einen systematisch betriebenen Transportwucher und durch die ganz außerordentliche Vertheuerung der Kohlen geschädigt und dadurch die Entwicklung Wien's in freventlicher Weise unterbunden; lange genug haben die Aktionäre aus diesem wichtigsten aller Bahnnetze auf Kosten der Bevölkerung und damit des Staates einen Gewinn gezogen, den auch nur in entfernt ähnlicher Weise unseres Wissens keine andere Eisenbahn-Gesellschaft des Kontinentes ihren Aktionären geboten hat, und lange genug hat die Nordbahn jedem Versuch einer Beeinflussung ihrer Tarife und sonstiger Verkehrsverhältnisse zu Gunsten der Bevölkerung sich entgegengestellt oder selbe ignorirt.

Die Forderung ist daher berechtigt, daß dem unverantwortlich erscheinenden Treiben einer rücksichtslosen und auf die Aussaugung des Publikums bedachten Gesellschaft in dem Augenblicke, in welchem sich die Möglichkeit dazu bietet, ein Ende bereitet werde.

Dieser Augenblick tritt eben am 4. März 1886 ein, da an diesem Tage das Privilegium der Nordbahn abläuft; es wäre daher mit einer wohl kaum zu tragenden Verantwortung verbunden, diese wichtige Bahn dann auch nur noch eine Stunde länger im Besitze einer Privat-Aktien-Gesellschaft zu belassen.

Diese Bahn hätte von diesem Zeitpunkte an nach unserer Meinung unbedingt in Besitz und Verwaltung des Staates überzugehen, damit aus diesem durch seinen Tarif- und Transportwucher gemeinschädlichen Unternehmen eine nützliche Institution geschaffen werde.

Mit Hinblick auf den hohen Steuerdruck, den die Bevölkerung sehr schwer fühlt, glauben die Unterzeichneten noch besonders darauf hinweisen zu sollen, daß der Staat bisher zumeist nothleidende und kein wesentliches Erträgniß bringende Bahnen verstaatlicht hat, in Beziehung auf die Nordbahn aber jetzt Gelegenheit hätte, die Verstaatlichung einer überaus wohlsituirten Bahn zu vollziehen.

Jede Verlängerung des Privilegiums oder jede neue Konzessionsertheilung an die Nordbahn müßte eine weise, im Interesse der Gesammtheit liegende und den Interessen des Staates angepaßte Verkehrspolitik ganz unmöglich machen, und kein Staat, am allerwenigsten aber ein mit alljährlich wiederkehrenden Defiziten belasteter Staat kann das Recht haben, ein ihm gleichsam in den Schooß fallendes werthvolles Geschenk von sich zu weisen.

Wir glauben umsomehr verpflichtet und berechtigt zu sein, unsere Stimmen zu Gunsten der Verstaatlichung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn laut und entschieden erheben zu müssen, als in dieser hochwichtigen Angelegenheit der größte Theil der öffentlichen Presse sich in ein bedeutungsvolles tiefes Schweigen hüllt oder zu Gunsten der Nordbahn Stellung nimmt.

Die Volksstimme meint nun, daß dieses tiefe Schweigen der einflußreichen und namentlich der Wiener jüdischen und verjudeten Tagespresse die Schuld und Schande nicht verhüllen könne, welche auf dieser Presse lastet, denn dieses Schweigen, es hat nach der Volksmeinung seinen Grund darin, daß es mit Gold erkauft worden ist! Die Schweiggelder haben bekanntlich in der Regel den Zweck, die öffentliche Meinung von der Erörterung wichtiger Angelegenheiten abzulenken.

Hohes Abgeordnetenhaus! Es gilt entschieden Stellung zu nehmen gegen Vampyre, die am Marke des Staates und Volkes zehren! Es gilt Stellung zu nehmen gegen die Habsucht von unersättlichen Millionären!

Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn soll und muß daher unbedingt verstaatlicht werden.

Wir stellen daher die Bitte, das hohe Abgeordnetenhaus wolle beschließen:

1. Es werde über die Vorlage, betreffend das Uebereinkommen der hohen Regierung mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn-Gesellschaft, zur Tagesordnung übergegangen;
2. Es werde die k. k. Regierung beauftragt, die Verstaatlichung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vorzubereiten und mit dem Ablaufe des Privilegiums am 4. März 1886 in Vollzug zu setzen.

Verlag von G. Ritter v. Schönerer. — Druck von A. Keiß, Wien.

Euer Wohlgeboren!

In höflicher Bezugnahme auf beiliegenden Aufruf des Reichstags-Abgeordneten Herrn Georg Ritter von Schönerer, erlaube mir an Euer Wohlgeboren im Interesse der für alle Bewohner Cisleithaniens, ohne Unterschied der Nationalität und des Standes, so wichtigen Frage der Verstaatlichung der k. k. priv. Ferdinands-Nordbahn die Bitte zu stellen: das der beiliegenden Petition an das hohe Abgeordnetenhaus beigefügte leere Blatt nicht nur mit Ihrer werthen Unterschrift zu versehen, sondern auch gefälligst besorgt zu sein, im Kreise Ihrer Bekannten möglichst viele Unterschriften auf den Petitionsbogen zu sammeln.

Außer der Unterschrift bitte ich noch Charakter und genaue Adresse beifügen zu wollen.

Indem ich noch bemerke, daß diese Sache sehr dringend ist, da noch in dieser Saison im Parlamente die Nordbahnfrage erledigt werden soll, bitte ich gefälligst besorgt zu sein, daß ich bis längstens 23. April a. c. im Besitze der unterschriebenen Petition bin.

In der angenehmen Erwartung, diese Petition von Euer Wohlgeboren rechtzeitig und mit möglichst vielen Unterschriften an meine Adresse, I., Seilerstätte 2, zurückzuerhalten,

zeichne mit vorzüglicher Hochachtung

Wien, am 16. April 1884.

Anton Alois Kölbl,
Wien, I., Seilerstätte 2.

Verlag von Alois Anton Kölbl. — Druck von A. Keiß.

Vom Deutsch-nationalen Vereine in Wien.

Mitbürger!

Ein für **Wien** hochwichtiges Ereigniß hat sich in aller Stille vorbereitet;

die Entscheidung in einer Lebensfrage ersten Ranges, für die Reichshauptstadt, für Nieder-Oesterreich und für den gesammten Staat, soll sich auf nahezu Ein Jahrhundert hinaus zu unserem und unserer Nachkommen Nachtheil demnächst vollziehen;

das am 4. März 1886 erlöschende Privilegium der Kaiser Ferdinands-Nordbahn-Gesellschaft soll für beinahe unabsehbare Dauer verlängert, beziehungsweise erneuert werden.

Mitbürger! Jeder von Euch kennt die eminente Bedeutung der Nordbahn, dieses ausgedehnten Schienenweges, der das Herz Deutsch-Oesterreichs mit den mächtigen Kohlenrevieren Mährens und Schlesiens, mit dem karpathischen Salzstocke und mit den für die Versorgung unserer Märkte maßgebendsten Agrikulturländern verbindet.

Jeder von Euch kennt diese Transportanstalt, die seit Jahrzehnten durch willkürliche Frachtsätze viele der wichtigsten Bedarfsartikel für die Bevölkerung, besonders aber die Kohlen, in kolossalem Maaße vertheuerte und dabei zur Sammlung unermeßlicher Reichthümer für eine Clique von rücksichtslosen Volksausbeutern und jüdischen Kohlenbaronen Gelegenheit gegeben hat.

Mitbürger! Trotz dieser thatsächlichen Verhältnisse und trotzdem Jedermann weiß, daß auch die Wiener Industrie durch die hohen Frachtsätze auf Kohle wesentliche Nachtheile zu empfinden hat, so findet es doch die sonst so gesprächige öffentliche Tages-Presse nicht der Mühe werth, diese hochwichtige, tief in alle Verhältnisse eingreifende Frage eingehend zu erörtern.

Und warum schweigt diese Presse?! Sie schweigt bisher ersichtlicherweise deshalb, weil die Dispositionsfonds der Nordbahn-Gesellschaft ihre Schuldigkeit thun; und wenn diese Presse wieder sprechen wird, so wird sie zweifellos zu Gunsten einer Erneuerung des Nordbahn-Privilegiums Stellung nehmen.

Mitbürger! Glaubt dann diesen Stimmen nicht, denn alle diese Beschwichtigungs- und Vertheidigungsartikel zu Gunsten weiterer Ausbeutung seitens einer mächtigen, reichen Privatgesellschaft, sie werden bezahlt und unwahr sein!

Mitbürger! In einer Zeit, wo der Staat 40 Millionen Gulden Defizit aufweist, in einer Zeit, wo an Galizien die Grundentlastungsschuld von über 70 Millionen Gulden als Geschenk überlassen werden soll, in einer Zeit, wo stets schwerere Belastungen und neue Steuerprojekte auftauchen, in einer solchen Zeit darf der Staat nun und nimmer auf wichtige Hoheitsrechte zu Gunsten einer Aktien-Gesellschaft auf weitere 80 Jahre verzichten und etwa derselben ein Geschenk machen, dessen Werth heute mit 10 Millionen Gulden jährlichen Reinerträgnisses auf Grund verläßlicher Berechnung angegeben wird.

Mitbürger! Macht von dem Euch zustehenden verfassungsmäßigen Petitionsrechte in dieser Angelegenheit entschiedenen Gebrauch. Schon einmal hat uns der Aufschrei des öffentlichen Unwillens genützt und den **Wiener-Wald** vor den Klauen habsüchtiger jüdischer Spekulanten gerettet!

Mitbürger! Betheiligt Euch massenhaft an der Unterzeichnung der vom Deutsch-nationalen Vereine verfaßten Petition, und erwägt, daß die Stimme Wiens, wenn selbe energisch ertönt, nicht wird überhört werden dürfen!

Bewohner Wiens und Nieder-Oesterreichs! Der unterzeichnete Obmann des Deutsch-nationalen Vereines, ein geborner Wiener, dem das Wohl seiner Vaterstadt am Herzen liegt, bittet Euch, den ganzen Ernst der Situation des Augenblickes zu erfassen und in dieser Lebensfrage **einig** zusammenzustehen zu Gunsten der Interessen des Volkes und des Staates!

Mit deutschem Gruß und Handschlag

Georg Ritter von Schönerer,

Obmann des Deutsch-nationalen Vereines, Reichsraths- und Landtags-Abgeordneter, Gutsbesitzer in Nieder-Oesterreich und Haus-Eigenthümer in Wien.

Mit Unterschriften versehene Petitionen wollen gefälligst behufs Ueberreichung im Abgeordnetenhause mit möglichster Beschleunigung an die Adresse des Herrn **Georg Ritter v. Schönerer**, Wien, I., Bellariastraße Nr. 6, 1. Stock, gesendet werden.

Verlag von G. R. v. Schönerer. — Druck von A. Reiß, Wien.

44

~~842~~ Kolej pół.

L. 955/84

Krasiczyn, d. 21/4 84

Świetny Komitet c. k. Galic. Towarzystwa
Gospodarskiego

Lwów

W odpowiedzi na Szanowne pismo z d. 18 b. m. mojadamiam Świetny Komitet, że petycyę w sprawie Kolei północnej; odesłałem już do Kancelaryi Izby Panów, i że co będzie w mocy mojej, zrobię, dla poparcia tej sprawy.

Z poważaniem
Asapielle

843

Stanej do akt.
Do akt
22/IV 884

L. 961/84

Stratyn 23/4 1884

Kolej północ

L 36

do
Świetnego Komitetu
C. k. Galic. Towarzystwa Gospodarskiego
Lwów

Odnośnie do pisma z dnia 17go Kwietnia b. r. L 697 III. upraszam o odwrotne nadesłanie wzoru petycji do Rady Państwa w sprawie Kolei Północnej.

Z Rady Oddziału Rohatyńskiego
C. k. Galic. Towarzystwa Gospodarskiego

844

Natt.-pod 1. 966
S 24/4 884

Koby poto.

~~845~~

N. r. w. rozpatrzenia przedstawienia Krajowego potrzeby dla Oddziału w sprawie kolei podtatrzańskiej.

Zabyem oskarżat w mojej stylizacji

Dibl

Hohes Abgeordnetenhaus!
Hohes Herrenhaus!

Der landwirthschaftliche Bezirksverein in ..... zirkulirenden ist für seine Pflichtverpflichtet in Angelegenheit der Schaffung einer unmittelbaren Verbindung von den Kaiser Ferdinands-Nordbahngesellschaft – sich gegen die Schaffung der Stellung und für die Herstellung der Nordbahn aus den Gründen auszusprechen, da es eine unabweisbare Thatsache ist, dass die Interessen der einheimischen Produzenten aus dem Handel, so wie die unmittelbaren Interessen des Nordbahn – nicht minder die landwirthschaftlichen Interessen Galiziens – durch die Umwandlung einer direkten Hauptbahn der

[illegible] Hinweisung auf die [illegible] geltend gemachten Gründe

in den Handelsverkehr österreichischen Lehrmittel [illegible] vollständigsten und sichersten wahrzunehmen gewahrt werden.

Anlangend schliesst sich der gehorsamst landwirthschaftliche Begleitbericht der von der Commission der k. k. galizischen Landwirthschafts-Gesellschaft vorgelegten diesbezüglichen Petition vom 5 April l. J. Z. 560 vollinhaltlich an — und beehrt sich von der Hohen Allgemeinen Hofkanzlei die ehrfurchtsvollste Bitte zu stellen:

Dieselbe ~~Allgemeine Hofkanzlei~~ wolle beschliessen:

a) Es werde über die Wahrnehmung des Uebereinkommens der k. Regierung mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahngesellschaft zur Tagesordnung übergegangen;

b) Es werde der k. k. Regierung bemächtigt, die Wahrnehmung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vorzukommen — und mit dem Abkommen des Provinzialregierungs

53

~~851~~

vom 4 Mai 1886 ein

Wolleg zu folgen

... Sen April 1884

Ein kaiserlich königliche Regierungs ...

Edgar

I Leg.

Napisać. Zapytać

... do ...

~~D. K. R. ...~~

Odnośnie do okólnika Rządu z d. 17 bm. L. 677 ... Zwraca się Prezydium ... zapytać kiedy ... Sekretarz ... zawiadomienia ... 884

... 24/4 1884.

II Leg.

Zawiadomić do ... Towarzystwa Kredytowego ziemskiego ... Kongresowych ... Towarzystw ... Rolniczych

24/4 884

48

Lwów 18/IV 884

~~246~~

Wielmożny Panie
Profesorze!

W dniach mnie WP. Abrahamowicza i Sec. Dra Smolki - postanowiono we wsi Oddziały nasze, aby o powyższej kwestyi późniejszej ~~na~~ ~~[illegible]~~ własności państwa bezpośrednio zwrócić petycyę do obu Izb Państwa.

Wczoraj to odchodzi dziś w aktach pod l. 697 - a odnośny ustęp brzmi:

III "Podaję do wiadomości, iż w deputacyi wdowy ostatniej R. O. wniesiono jeszcze pod d. 23 Marca do l. 560 Memoryał do Koła

potrzeba w sprawie przyjścia kolei
północnej na własność Państwa,
tudzież iż takie petycye z daty
5 Kwietnia do liczby powyższej
odchodzą temi dniami do obu
Izb Rady Państwa – wzywamy
Sz. Rady wszystkich OOw, aby
przystąpiły się do tychże usiłowań
naszych – i takie petycye, z po-
wołaniem się na motywa pety-
cyi naszej, wniosły bezzwłocznie
od siebie tak do Izby deputowa-
nych na ręce p. Ottona
Hausnera, jakoteż do Izby Pa-
nów na ręce X Pawła.

Wzór petycyi przesyłamy
dodatkowo.

Otóż ze zdania p. Wicepreza Grofa
mam zawsze wprawdzie o dodatkowem
rozpowszechnianiu Urzędowej petycyi,

bez motywów wszelkich, i tylko z odwołaniem się na motywa petycyi naszej.

Upraszam o [illegible] odpowiedzi

Z wys. poważaniem

J Gorlicki

ad (~~Sollten wir trotzdem hoffen~~

Sollte sich das hohe Abgeordnetenhaus (Herrenhaus) ~~nicht~~ nicht bestimmt finden, ~~einen Beschluß~~ sich für die ~~Einleitung einer längst~~ Verstaatlichung der Nordbahn auszusprechen, so ~~stellen wir~~ stellt der gefertigte Verein die ergebene Bitte, daß ~~die h. Regierung dem~~ der Nordbahnunternehmung die Verbindlichkeit auferlegt werde, ihre Tarife ~~auf~~ den jeweiligen Tarifen der kk. westlichen Staatsbahnen anzupassen

Lemberg / 1884

No. 966/884. (Eingabe an die K. Fend. Montanagesellschaft
(de C. 9461).

Hochverehrte Herren!

Hochgeehrte Herren!

Der landwirthschaftliche Bezirksverein in ——
(in der Angelegenheit der Errichtung einer montanistischen
~~[illegible]~~ Fachschule) hat sich veranlasst, die nachfolgende
Bitte zu richten, Ihnen gerne

in Erwägung dass die Interessen der ~~[illegible]~~ einheimischen Produktion und des Handels sowie die ~~[illegible]~~ allgemeinen Interessen des Landes ~~durch den Betrieb der Eisen-~~ ~~[illegible]~~ ~~[illegible]~~ durch die Errichtung der Hüttenwerke in der Montanbetrieb am vollständigsten und sichersten gefördert werden und insbesondere

in Erwägung der vom Standpunkte der landwirthschaftlichen Interessen ~~[illegible]~~ ~~[illegible]~~ ~~[illegible]~~ in der Petition der ~~[illegible]~~ Landwirthschaftsgesellschaft an Landtag geltend gemachten Gründe

sich für die Errichtung der Montanfachschule auszusprechen.

Ischl 1884

~~Es wird der Montanfachschule, wenn die k. Fend. Montanagesellschaft, sofort den Grund, die [illegible] Bitte [illegible] gebracht, sondern nicht [illegible] sei — und ist auch, nachdem [illegible] Hüttenbesitzer [illegible] eine.~~

C. k.
Tow. gosp. galic.
L. 966.

Lwów dnia 23 Kwietnia 1884

Odnośnie do okólnika tutejszego z dnia 17. bm. do L. 607 udziela się poniżej projekt petycyi w sprawie kolei północnej, który raczą Szan. Rady wnieść bezzwłocznie według wskazówek w powyższym okólniku udzielonych.

Z Komitetu c. k. Towarzystwa gospod. galic.

Hohes Abgeordnetenhaus!
Hohes Herrenhaus!

Der landwirthschaftliche Bezirksverein in . . . . . erlaubt sich hiermit seine Petition, in Angelegenheit der Zuerkennung einer neuerlichen Concession an die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn-Gesellschaft - sich gegen die Zuerkennung derselben und für die Vertheilung der Nordbahn aus dem Grunde auszusprechen, da es eine unläugbare Thatsache ist - daß die Interessen der einheimischen Production und des Handels, sowie die unmittelbaren Interessen des Staates - nicht minder die landwirthschaftlichen Interessen Galiziens - durch die Übernahme dieser Hauptlinie der österreichischen Bahnen in den Staatsbetrieb am vollständigsten und sichersten werden gewahrt werden.

Demgemäß schließt sich der gefertigte landwirthschaftliche Bezirksverein der vom Comité der kk. galizischen landwirthschaftlichen Gesellschaft vorgebrachten diesbezüglichen Petition vom 5. April l. J. Z. 560 vollinhaltlich an - und beehrt sich unter Hinweisung auf die dortseits geltend gemachten Gründe an das hohe Abgeordnetenhaus (Herrenhaus) die Ehrfurcht, solche Bitte zu stellen:

Dasselbe wolle beschließen:

a) es werde über die Vorlage betreffend das Übereinkommen der k. Regierung mit der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn-Gesellschaft zur Tagesordnung übergangen;

b) es werde der kk. Regierung beauftragt, die Vertheilung der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn vorzubereiten - und mit dem Allerhöchsten Privilegium vom 4. März 1881. in Vollzug zu setzen.

. . . den . . . April 1884.

Der landwirthschaftliche Bezirksverein in . . . . . .

Pieczęć. Podpis.

C. k.
Tow. gosp. galic.
L. 966.

Lwów dnia 23 Kwietnia 1884

Odnośnie do okólnika tutejszego z dnia 17. bm. do L. 692 udziela się poniżej projekt petycyi w sprawie kolei północnej, którą raczą Szan. Rady wnieść bezzwłocznie według wskazówek w powyższym okólniku udzielonych.

Z Komitetu c. k. Towarzystwa gospod. galic.

Hohes Abgeordnetenhaus!
Hohes Herrenhaus!

Der landwirthschaftliche Bezirksverein in ... erlaubt sich für seine Pflicht, in Angelegenheit der Zuleitung einer neuerlichen Concession an die Kaiser-Ferdinands-Nordbahngesellschaft – sich gegen die Zuleitung derselben und für die Verstaatlichung der Nordbahn aus dem Grunde auszusprechen, da es eine unläugbare Thatsache ist – daß die Interessen der einheimischen Production und des Handels, so wie die unmittelbaren Interessen des Staates – nicht minder die landwirthschaftlichen Interessen Galiziens – durch die Übernahme dieser Hauptlinie der österreichischen Bahnen in den Staatsbetrieb am vollständigsten und sichersten wahrgenommen werden.

Demgemäß schließt sich der gefertigte landwirthschaftliche Bezirksverein der vom Comité der kk. galizischen landwirthschaftlichen Gesellschaft eingebrachten diesbezüglichen Petition vom 5. April l. J. Z. 580 vollinhaltlich an – und beehrt sich unter Hinweisung auf die dortselbst geltend gemachten Gründe an das hohe Abgeordnetenhaus, Herrenhaus die Ehrfurcht, solche Bitte zu nehmen:

Dasselbe wolle beschließen:

a) es wäre über die Vorlage betreffend das Übereinkommen der k. Regierung mit der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn-Gesellschaft zur Tagesordnung überzugehen;

b) es werde der kk. Regierung beauftragt, die Verstaatlichung der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn vorzubereiten – und mit dem Allerhöchsten Privilegiums vom 4. März 1856. in Folgung zu setzen.

den April 1884.

Der landwirthschaftliche Bezirksverein in ...

Präses. Schriftführer.

C: k:

Tow: gosp. galic.

L: 966.

Lwów dnia 23. Kwietnia 1884.

~~8502~~

Odnośnie do okólnika tutejszego z dnia 17. bm. do L: 697 udziela się poniżej projekt petycyi w sprawie kolei północnej, który raczą Szan: Rady wnieść bezzwłocznie według wskazówek w powyższym okólniku udzielonych.

Z Komitetu c.k. Towarzystwa gospod: galic:

Hohes Abgeordnetenhaus!
Hohes Herrenhaus!

Der landwirthschaftliche Bezirksverein in . . . . . wendet es für seine Pflicht, in Angelegenheit der Ertheilung einer neuerlichen Concession an die Kaiser-Ferdinands-Nordbahngesellschaft - sich gegen die Ertheilung derselben und für die Verstaatlichung der Nordbahn aus dem Grunde auszusprechen, da es eine unläugbare Thatsache ist - daß die Interessen der einheimischen Production und des Handels, so wie die unmittelbaren Interessen des Staates - mit minder die landwirthschaftlichen Interessen Galiziens - durch die Übernahme dieser Hauptlinie der österreichischen Bahnen in den Staatsbetrieb am vollständigsten und sichersten werden gewahrt werden.

Demgemäß schließt sich der gefertigte landwirthschaftliche Bezirksverein der vom Comité der kk. galizischen Landwirthschafts-Gesellschaft vorgebrachten diesbezüglichen Petition vom 5. April l. J. Z. 560, vollinhaltlich an - und bittet sich unter Hinweisung auf die darin geltend gemachten Gründe an das hohe Abgeordnetenhaus (Herrenhaus) die Ehrfurcht, wolle bitte zu richten:

Dasselbe wolle beschließen:

a, Es werde über die Vorlage betreffend das Übereinkommen der k. Regierung mit der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn-Gesellschaft zur Tagesordnung übergangen;

b, Es werde der kk. Regierung beauftragt die Verstaatlichung der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn vorzubereiten - und mit dem Ablaufe des Privilegiums am 4. März 1886, in Vollzug zu setzen.

. . . . . den . . . April 1884.

Der landwirthschaftliche Bezirksverein in . . . . . .

Pieczć. Podpis.

POD: d. 24/IV 1884
L. 967

55

Kolej pół.

~~853~~

Ot. Sanok prosi jak niżej:

Przesłano 4 egz: statutu Tow. gosp. R. j. w.

Sanok 22/3 1884

~~852~~ 54

Wielmożny Panie Dobrodzieju!

Pismo z daty 5 b. m. do l 697 z petycyą wnieść się mającej do Koła polskiego i Izby deputowanych w sprawie przyjęcia Kolei północnej na własność Państwa o którą mowa w szanownem piśmie Konsetu z d. 17 b. m. l 697 nie otrzymała tutejsza Rada Oddz. gosp. uprawom o nadesłanie, również uprawom o nadesłanie prawnych statutów Tow. gosp. - przed 30 b. m.

Z prawdziwym szacunkiem i poważaniem

Tchórowski

Correspo

Karta ko

LEMBERG
23
X
84

Wielmożny

Grelinski s

L. 967/84

Notes-pad
gbl
L 20/9 84

854
56

POZNAŃSKA HETMAŃSKA
p. Grzymałów.

25-4-84.

L. 995/84

Kolej potrzeba

Wielmożny Panie Dobrodzieju!

Uprzedzam uprzejmie o przedstawieniu Panu Wszelaczynskiemu z Tarnopola sekretarzowi naszego oddziału odpisu memorjału w sprawie przyjęcia kolei północnej na własność Państwa, a to w celu wystarania się poczynienia do Wiednia i do Kolejów Żelaznych, gdyż bez tego pomocnika kolejowego byłaby utrudniona.

Polecając się pamięci Pana Dobrodzieja zostaję Jego

życzliwym sługą

[illegible]

Portano
27/4 884

L. gi L. 1007/84

Koły pilne

57

Szanowny Komitecie Tow. gosp. galicyjskiego!

Otrzymawszy od Szanownego Komitetu dnia wczorajszego pod l. 966 projekt petycyi w sprawie kolei północnej, odsyłam go dzisiaj na ręce Szanownego Komitetu, w myśli, że razem z innemi podaniami do miejsca przeznaczenia dojdzie.

Rohacyn 26 Kwietnia 1884

Bolesław Czerski
Przewodniczący Obwodu

Pz.

D. JX Adam Sapieha

D. H. T. Otto Hausner

JX Kraj. Wiedeń

D. Izby ~~Deputowanych~~ Panów

D. „ Deputowanych

Nadesłano z Ces. Namiestnictwa petycyę w sprawie pisemnej umowy zawartej przez obce Wielkie (Wiedeń) z wyrażeniem prośby o zachowanie jej w tajemnicy i p. zgłoszenie

Lwów 28/4 884

Pz. 28/4 1884.

Ekr.

~~553~~

POD: D. 28/IV 1884
№ 1007

2 Załamniki. –

Kolej pośr.

Tow. roln. okręgowe Sądeckie nadesłało petycyą do Tej Pani i Rady Państwa w sprawie kolei pośredniej

Ekp:
1) Do JO. X. A. Sapiehy
2) „ W. Ottona Hanomera w Wiedniu

Do Tej Pani
do „ Deputowanych

JO. Książe!
W Panie!

Nadesłana z Towarzystwa rolniczego okręgowego Sądeckiego petycya w sprawie kolei pośredniej mamy zaszczyt przesłać na ręce Wł. Mości (W Pana) i z uprzejmą prośbą o łaskawe jej uwzględnienie i poparcie.

Lwów d. 30/4. 84

Hlb: Tow: gg:

przek: 30/4. 84
L. th

L. 1024/84

60

~~8 55~~ Kolej północ

L 86 L. 1030/84 Głuchow d: 29/4 884

Swietny Komitecie!

Stosownie do szanownego Okólnika z d: 17/4 884 L 697 Rada Oddziału zawiadamia, że zaraz d: 22 b m: L 79: 80 wysłała petycyi w sprawie kolei północnej do Rady Państwa według wskazówki jedną do Izby Deputowanych na ręce JW Okoria Hausnera a drugą do Izby Panów na ręce JO Ks: Adama Sapiehy w polskiem nazwie.

A ponieważ Swietny Komitet z d: 23/4 884 L 966 raczył w powyżej wymienionej sprawie koncept tej petycyi w niemieckim języku przesłać, więc stało się i temu zadosyć wystawiony takowa do Izb Deputowanych i Panów jak poprzednio – d: 28 b m: L: 84: 85.

Przewodniczący

M Jałkowski

860

Skriv de vänt.
de alle
1/5 884

62

Koby pot.

861

L. 1034/84

Do Szanownego komitetu
c. k. Towarzystwa gospodarskiego
we Lwowie!

Żądane petycye od rad Oddziałów posełam Szano: komitetowi tak do Izby Panów jakoteż Izby posłów pierwszą na ręce JOksięcia Sapiehy drugą na ręce posła Hausnera

Odnośnie do wezwania l. 551 donoszę Sz. komitetowi iż na d. 4 maja r. b. zwołane jest posiedzenie ogólne na którem posiedzeniu postawioną będzie na porządku dziennym sprawa chowu koni i zaraz 5 maja wynik rozprawy Sz. komitetowi przesłany będzie.

Z szacunkiem

podp: Pryzna mp:

Prawdziwe
a) Petrykozy s. Iłży
Powiat – [illegible]
x Porosz
b) Petrykozy s. Iłży
[illegible]
p. Hanusiewicz
[illegible] 1007
1/5 884
[illegible]

Tarnopol d. 27. 1. Maja 1884.

64

~~863~~

L. 1045/84

Katastrofa

Wielmożny Panie!

Stosownie do otrzymanych wskazówek w liście z d. 27. zm. wystałem jeszcze przedwczoraj obydwa adresy w sprawie kolei północnej do Wiednia – szczegółowe zwłoki z powodu – iż adres postać musiałem prezesowi Radzie do odczytania – dziś otrzymałem od referenta Rady okólnikowej wyjaśnienie na okólnik L. 559 – który załączam.

Z wysokiem poważaniem

Chmielewski

Nauj do wiadomości
Do akt
7/5 884

65

L. 1145/84

Kolej pilna

~~864~~

Krasiczyn, d. 17 maja 84.

Szanowny Komitet c. k. Gal. Tow. Gospodarskiego
Lwów

Niniejszem mam sobie za obowiązek donieść że petycyę Oddziału Brzeżańskiego, nadesłaną mi przez Szanowny Komitet, do Izby Panów, w sprawie Kolei północnej Cesarza Ferdynanda odebrałem, gdzie wypada oddałem i że w chwili danej stosując się do życzenia Szanownego Komitetu, dołożę wszelkich starań aby zasady w petycyi wypowiedziane znalazły uznanie.

Z poważaniem

Petycyę oddziału Sądeckiego - załatwię w ten sam sposób.

Sapieha

~~865~~

Stróż do ciel. i d. dr
18/5-884

67

1192
Hell.

L. 1459/84

Kolej parostrom.

~~366~~

Zur Beseitigung eines etwaigen Zweifels wird Ihr geehrte Landwirthschafts-Gesellschaft mit Rücksicht zum h. a. Erlasse vom 5. Juli 1884, Z. 1192 H. M. in Kenntniß gesetzt, daß mit einem der §. 18 des Organisations-Statutes für die Staats-Eisenbahn-Verwaltung nur wirkliche Mitglieder, nicht aber auch correspondirende Mitglieder oder Vertreter der Gesellschaften zum Congresstimmen für den Staats-Eisenbahnrath in Vorschlag gebracht werden können.

Wien, am 12. Juli 1884

Der K. K. Handelsminister

Pino

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

Hohes K. K. Landes-Ministerium

Wir verfehlen nicht den gefälligen Bericht vom 12 Juli l. J. Z. 11192 und Anhang zur Erlass vom 5 Juli 1884. Z. 11192/Pr. welcher uns erst heute zukommt, ergebst zu bedauern, dass wir infolge dessen der hochlöblichen Landes-Ministerium erst heute unmittelbar nach dem h. o. Erlass vom 5 Juli 1884. Z. 11192/Pr. Recherchen einzuleiten.

Lemberg 22 Juli 1884.

Eg. 22/7 1884

Eg.

Zugleich

69

1192
H.M.

L. 1509/84

Holzpanoramen

~~868~~

Mit 1. August 1884 tritt die Allerhöchst genehmigte, mit Verordnung des Handelsministeriums vom 23. Juni 1884, R.G.Bl. N° 103 kundgemachte Organisation der Staats-Eisenbahn-Verwaltung in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern in Wirksamkeit und tritt damit diesem Zeitpunkte alle entgegenstehenden Bestimmungen, insbesondere die mit Verordnung des Handelsministeriums vom 26. Februar 1882, R.G.Bl. N: 25, erlassenen „Grundzüge für die Organisation des Staatsbetriebes auf den westlichen Staatsbahnen und vom Staate betriebenen Privatbahnen" außer Kraft.

Der Holzpanoramen gelangt auch mit dem genannten Tage der in Gemäßheit der verwähnten Grundzüge bestandene K.K. Directorium für Staats-Eisenbahnbetrieb in Wien beigegebene Staats-Eisenbahnrath zur Auflösung und bei ist unter Einem veranlasst, die Mitglieder und Ersatzmitglieder desselben von ihren diesfälligen Funktionen zu entheben.

Der Herr Walla tritt nach §. 5 der Eingangs erwähnten Organisation zur Begutachtung volkswirthschaftlicher Fragen im Bereich

18

des Eisenbahn-Verkehrsrates wie dem Handelsminister beigegebenen Staats-Eisenbahnrath, welcher laut §. 17 dieser Organisation vom Handelsminister auf die Dauer von 3 Jahren ernannt aus dem Vorsitzenden und 50 Mitgliedern zu bestehen hat.

Von denselben werden 12 Mitglieder über Vorschlag von Landeskulturräthen und partigen landw. Fach-Corporationen ernannt und ist die geehrte Gesellschaft in Gemäßheit der erwähnten Bestimmungen berufen _____

_____ 1 Mitglied behufs Ernennung für den Staats-Eisenbahnrath in Vorschlag zu bringen.

Indem ich noch hinzufüge, daß die in Vorschlag zu bringende Persönlichkeit nie Sinne des §. 18 der mehrerwähnten Organisation einer der zur Vorschlagerstattung berufenen Corporationen anzugehören hat, lade ich nunmehr die geehrte Gesellschaft ein, wie in Gemäßheit der erlassenen Normen den bezüglichen Vorschlag zu rechtzeitig bis längstens 25. Juli d. J. zu erstatten und hiebei gleichzeitig jene in Vorschlag gebrachte Persönlichkeit zum Ersatzmann namhaft zu machen.

Wien am 5. Juli 1884

Der k. k. Ackerbau-Minister

Lin

An
die geehrte k. k. Landwirthschaft
Gesellschaft in
Lemberg.

Exp.

Hohes K. K. Handelsministerium!

In Beantwortung der hohen Zuschrift vom 5 Juli 1884 Z. 1192, die uns erst am 27 l. M. zugekommen ist, beehrt sich das Comité der K. K. gal. Landwirthschaftsgesellschaft, auf Grund des in der Sitzung dem heutigen Tage gefassten Beschlusses, den Herrn ~~Reichsrathsabgeordneten Otto Hausner, Reichsrath~~ Dr. Peter Gross, Vicepräsidenten unseres Gesellschaft behufs Ernennung zum Mitglied für den Staatseisenbahnrath, und den Herrn Otto Hausner, Reichsrathsabgeordneten, ~~zum~~ als dessen Ersatzmann, in Vorschlag zu bringen.

Das Comité der K. K. gal. Landwirtsch. Lemberg am 30 Juli 1884

Mecz

Exp. 30/7 1884.

Exp.

POD. d. 27/VII 1884.
L 1509.

Ob L. 1947
& 2241/84

N° 380 / A. Ill. Z. 712/85 Kolpe

Um einerseits dem Wunsche des k. k. Ministeriums des Innern gemäß eine Vereinfachung des Verganges bei der den Landesstellen gefolgt der Erlässe des gemeinsamen Ministeriums vom 14. Jänner 1885, Z. 587, bzw. 8. Mai 1873, Z. 7631 (: Vgl. Centralblatt N° 18 ex 1883 :) obliegenden Verständigung sämmtlicher Behörden, Ämter von aus Anlass ansteckender Thierkrankheiten getroffenen Verfügungen eintreten zu lassen, und um andererseits die berufenen Dienststellen der Behördenverwaltungen so schnell als möglich in die Kenntniß von den getroffenen Verfügungen zu setzen, hat das k. k. Handelsministerium beschlossen, vom 15. April 1885 ab ein „Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Viehverkehr auf „Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass ansteckender Thier„krankheiten" erscheinen zu lassen. –

Von demselben Zeitpunkte angefangen werden in Folge Anordnung des k. k. Ministeriums des Innern seitens der einzelnen Landesstellen von jenen Maßnahmen, welche aus Anlass des im eigenen oder in einem fremden Verwaltungsgebiete erfolgten Ausbruches ansteckender Thierkrankheiten getroffen werden, nicht mehr sämmtliche Behördenverwaltungen, sondern nur die Verwaltungen jener Behörden die Verständigung erhalten, welche in dem Bezirke gelegen sind, wo der betreffende Seuchenfall konstatirt worden ist, so daß z. B. im Falle des Ausbruches der Rinderpest in der Bukowina von allen, sei es durch die dortige Landesregierung, sei es von einer in. dem Landesstelle aus diesem Anlasse ergehenden Maßnahmen

von allen diesen Landesbehörden nur mehr die Lemberg-Czernowitz = Jassy Eisenbahn verständigt werden wird. –

In dringenden Fällen, insbesondere beim Ausbruche der Rinderpest, wird den im betreffenden Seuchenorte, bezw. Seuchenbezirke gelegenen Eisenbahnstationen die erforderliche Instruktion von Seite der Seuchenkommission unmittelbar zukommen. –

Von den sonstigen in Durchführung der Viehseuchengesetze getroffenen Verfügungen einschließlich jener, welche gegen Ungarn und das Ausland gerichtet werden, sowie von den in Ungarn und im Auslande gegen Österreich getroffenen Maßnahmen werden von dem gleichen Zeitpunkte ab, die zunächst betheiligten Landesstellen nur die Schlußverfügungen des eigenen Verwaltungsgebietes in die Kenntniß setzen.

Die Verständigung der übrigen nach Obigem von den Landesstellen nicht mehr unmittelbar in die Kenntniß zu setzenden Schlußverfügungen über diesbezügliche Maßnahmen wird dagegen vom mehrgedachten Zeitpunkte angefangen, nur mehr durch das Eingangs erwähnte Anzeigeblatt stattfinden. –

Dieses Anzeigeblatt wird ferner außer den oberwähnten, aus dem jeweiligen Stande der Viehseuchen sich ergebenden Maßnahmen vorübergehender Natur auch alle weiteren, den Viehtransport auf Eisenbahnen betreffenden Gesetze, Normalien = Erlässe etc. enthalten. –

Hinsichtlich letzterer Anordnungen dauernder Natur

wird in das im Jahre 1884 in Druck und Verlag der k. k. Hof- und Staatsdruckerei erschienene 64. Heft der österr. Gesetze und Verordnungen angeschlossen werden, welches die Thierseuchengesetze sammt allen zu denselben massgeblich erlassenen Gesetzen, Durchführungs-Verordnungen etc. (zusammengestellt von Dr. Max Freiherrn von Buschmann, Ministerial-Secretär im Handelsministerium) enthält, so dass durch dieses 64. Heft im Verein mit dem neuen Anzeigeblatte stets eine vollständige Übersicht der auf Thierseuchangelegenheiten Bezug nehmenden Normativ-Bestimmungen gegeben sein wird.

Von dieser Mittheilung des k. k. Handelsministeriums wird die k. k. Gesellschaft unter Anschluss eines Exemplares des diesbezüglichen Prospectes, aus welchem der Abonnementspreis und die sonstigen Abonnementsbedingnisse ersichtlich sind, verständigt.

Wien am 1. April 1885.

Für den Ackerbau-Minister
der Sections-Chef:

Weber

An
die k. k. Landwirtschafts-Gesellschaft
in
Lemberg

1 załącznik

W Schellenberg
13/4

Pol. Pos. 1. 608/1885
26/4 885

Prospect.

Vom 15. April 1885 angefangen wird seitens des k. k. Handelsministeriums ein **„Anzeigeblatt für die Verfügungen über den Vieh-Verkehr auf Eisenbahnen und dessen Regelung aus Anlass von Thierkrankheiten“** herausgegeben.

In dasselbe werden zunächst die Fälle des Ausbruches der Rinderpest in Oesterreich-Ungarn und im benachbarten Auslande, ferner die aus diesem Anlasse, sowie aus Anlass des Bestandes anderer ansteckender Thierkrankheiten von den politischen Landesstellen getroffenen Verfügungen, bezw. deren Wiederaufhebung, endlich auch die von Ungarn und den angrenzenden Staaten mit Rücksicht auf den jeweiligen Stand der Thierseuchen getroffenen, die österreichischen Verkehrsverhältnisse berührenden Massnahmen Aufnahme finden.

Ausser diesen Bekanntmachungen vorübergehender Natur wird das Anzeigeblatt auch alle weiteren, den Viehtransport auf Eisenbahnen betreffenden Gesetze, Normativ-Erlässe etc. enthalten.

Hinsichtlich dieser Anordnungen dauernder Natur wird an das im Jahre 1884 im Druck und Verlag der k. k. Hof- und Staatsdruckerei erschienene 64. Heft der österreichischen Gesetze und Verordnungen angeschlossen werden, welches die Thierseuchengesetze sammt allen zu denselben nachträglich erlassenen Gesetzen, Durchführungs-Verordnungen etc. (zusammengestellt von Dr. Max Freiherrn von Buschman, Ministerialsekretär im Handelsministerium) enthält, so dass durch dieses 64. Heft im Vereine mit dem neuen Anzeigeblatte stets eine vollständige Uebersicht der auf Thierseuchen-Angelegenheiten Bezug nehmenden Normativ-Bestimmungen geboten sein wird.

Als Abonnementspreis wird bis auf Weiteres bestimmt:

I.

Für die Bahnverwaltungen:

Vom 1. bis zum 100. Exemplar 2 kr. per Blatt, und zwar ohne Unterschied, ob ein- oder zweiseitig bedruckt.

Vom 101. bis zum 200. Exemplar 1.5 kr. per Blatt.
Vom 201. bis zum 300. Exemplar 1 kr. per Blatt.
Vom 301. Exemplar angefangen 0.7 kr. per Blatt.

Die Einhebung der Abonnementsbeträge wird durch die Administration von den Bahnverwaltungen nachträglich vierteljährig erfolgen.

Ueber die Art der Zustellung der Blätter und über die hiefür zu leistende Vergütung wird die Administration sich mit den einzelnen Bahnverwaltungen benehmen.

Bei Zustellung des Anzeigeblattes in einzelnen Exemplaren durch die Post werden die hieraus erwachsenden effectiven Kosten für Porto, Schleifendruck und Expedition in der betreffenden Vierteljahres-Rechnung den Bahnverwaltungen angelastet werden.

Die erste Quartals-Rechnung wird mit 30. Juni 1885 abgeschlossen.

II.

Für k. k. und autonome Behörden, dann öffentliche Anstalten, als Handels- und Gewerbekammern, landwirthschaftliche Corporationen und dergleichen:

Für Ein Exemplar per Jahr 2 fl. 50 kr. einschließlich der Postversendung.

III.

Für anderweitige Abonnenten:

Für Ein Exemplar per Jahr 3 fl. einschließlich der Postversendung.

Ad II. und III. Das Abonnement kann nur für ein ganzes Jahr und zwar nur beginnend ab 1. Jänner oder 1. Juli angenommen werden. Bei Abonnements-Anmeldungen von einem anderen Zeitpunkte wird das Abonnement von dem nächst zurückgelegenen 1. Jänner und 1. Juli an gerechnet, jedoch kann in einem solchen Falle keine Garantie für die Nachlieferung sämmtlicher seit diesem Termine erschienener Nummern übernommen werden.

Das laufende Jahr 1885 wird rücksichtlich des Abonnementspreises aus dem Grunde als ein volles Jahr gerechnet, weil in die erste Nummer eine Reihe von Verfügungen dauernder Natur aufgenommen, derselben auch Vormerkeblätter beigegeben werden.

Einzelne Stücke werden, soweit der Vorrath reicht, zum Preise von 4 kr. per Blatt abgegeben.

Die Abonnements sind an die Administration des Eingangs genannten Anzeigeblattes, **Wien, I., Sonnenfelsgasse Nr. 19,** zu richten.

Wien, im März 1885.

Vom k. k. Handelsministerium.

Druck von Otto Maass, Wien.

L. 965/85

18
74
873

Kolegi pravil

No 485
H. M.

In Gemäßheit des §. 18 des Organisationsstatutes für die Staatseisenbahnverwaltung vom 23. Juni 1884, R. G. Bl. No 103, haben die über Vorschlag der Handels- und Gewerbekammern, sowie der Landwirthschafts-Corporationen in den Staatseisenbahnrath berufenen Mitglieder und Ersatzmänner als wirkliche Mitglieder der betreffenden Handels-Kammer, beziehungsweise Landwirthschafts-Corporation anzugehören.

Ich bin deshalb veranlasst, der geehrten k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft einzuladen, mir jeweils, sobald ein über Vorschlag der geehrten Gesellschaft in den Staatseisenbahnrath berufenes Mitglied oder dessen Ersatzmann aufhört, in der gedachten Eigenschaft der geehrten Gesellschaft anzugehören, sofort hiervon die Anzeige zu erstatten, um wegen der Einberufung des Ersatzmannes, beziehungsweise Benennung eines Neuwahl die entsprechenden Verfügungen treffen zu können.

Wien, am 19. Mai 1885.

Der k. k. Handelsminister

Ina

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

Стиг. Ди нов.
Декан

12/5