Оссолінсъкі колекції.

CD – диск виконано в рамах угоди укладеної з квітня 2004 р. між Львівською науковою бібліотекою НАН України у Львові і Національним Закладом ім. Оссолінських у Вроцлаві.

Lwowska Naukowa Biblioteka im. W. Stefanyka NAN Ukrainy. Oddział Rękopisów. Zespół (fond) 103.

ARCHIWUM SAPIEHÓW Z KRASICZYNA
IV. PAPIERY LEONA I ADAMA SAPIEHÓW.

568. Akta kolejowe Lena Sapiehy (m.in. dotyczące sprawy założenia kolei Karola Ludwika) 1840-1877.

STRONY NIEZAPISANE NIE ZOSTAŁY ZDIGITALIZOWANE

Tholej

Tharola - Ludwika

Inw. 568

ok. 1892

Korespondencya i Akta

dotyczące sprawy założenia kolei Karola Fridricha.

1840 - 1858.

76. sztuk. 242. Kart.

Do polskich, niemieckich
i francuskich.

L. P.	Uwagi	Miejscowość.	Dzień.	Mies.	Rok.
	Korespondencya.				
1.	Brettschneider do d. Sapiehy.	Lwów.	14.	I.	1842.
2.	" "	"	18.	VIII.	1842.
3.	C..... "	Bruxsela.	5.	IV.	1847.
4.	Dziadyński Tytus do "	Olszyce.	19.	X.	1840.
5.	Dziedzyczki Henryk do " 1. zaś. 5. Kart.	Lwów.	26.	IV.	1844.
6.	" " "	Stuttgart.	8.	V.	1844.
7.	" " " "	"	17.	V.	1844.
8.	Eichborn " "	Wrocław.	18.	IV.	1844.
9.	" et Comp i Pfeiffer et Comp. do d. Sapiehy. 3. Karty.	"	24.	V.	1844.
10.	Detto. 4. Karty	"	3.	VI.	1844.
11.	"	"	21.	VI.	1844.
12.	" 3. Karty.	"	13.	VII.	1844.
13.	Filanowicz Kajetan - Nota.	Paryż.			
14.	Fredro Aleksander do d. Sapiehy.	Lwów.	24.	XII.	1840.
15.	" " "	"	12.	I.	1841.
16.	" " do Tad. Wasilewskiego. Na str. 2. T. Wasilewski do d. Sapiehy	"	2.	VI.	1844.
17.	Halberstam et Nirenstein do Al. Fredry.	"	3.	VI.	1844.
18.	Hausner s Hollaud i Singer Flonyan do Al. Fredry.	"	3.	VI.	1844.
19.	Klein d. do	Wiedeń.	9.	VII.	1841.
20.	Krzyżkiewicz Leopold - Nota. 1. Karta.	Paryż.	6.	I.	1841.
21.	Kronwald do d. Sapiehy.	Wiedeń.	31.	X.	1840.
22.	" " " 3. Karty.		29.	I.	1841.
23.	" " "		17.	VII.	1841.
24.	" " "				
25.	Lewicki Antoni do "	Stradyńce.	16.	VII.	1841.
26.	Magnus J. Marcin. do "	Berlin	7.	V.	1844.
27.	" " " "	"	16.	V.	1844.

L. D.	Uwagi			Miejscowość	Dzień	Mies.	Rok.
28.	Mikulowski do d. Sapiehy.		1. Karta.	Malines.	28.	IV.	1841.
29.	Pietruski Szyd. do	"		Dachowic.	8.	IV.	1841.
30.	" "	"	1. Karta	"	2.	V.	1841.
31.	Polocki Adam	"		Kraków	8.	IV.	1858.
32.	Rabenstein	"	1. Zał. 12. Kart.	Lwów	17.	X.	1840.
33.	"	"		"	10.	XI.	1840.
34.	Tomaschek Edward	"		"	16.	II.	1842.
35.	" "	"		"	27.	III.	1842.
36.	" "	"		"	17.	VI.	1842.
37.	Wasilewski Tadeusz	"			24.	V.	1844.
38.	" "	"			12.	VI.	1844.
39.	" "	"			27.	VI.	1844.
40.	" "	"			11.	VII.	1844.
41.	" "	"			24.	VII.	1844.
42.	Wiszniewski A.	"		Kraków.	7.	VI.	1844.
43.	Zapałowicz Władysław	"		Hödlingen.	29.	VII.	1841.
44	Zimpel Ch. F.	"		Wiedeń.	30.	VI.	1844.
45.	Kopia listu do Franc. Breitschneidera.			"	10.	VI.	1840.
46.	d. Sapieha do Hronvalda (bmlion)						
47.	"	"	"	Lwów.	7.	X.	1840.
48.	"	do bar. Konopki.	" 3. Karty.				
49.	"	" Gustawa Markarta	"				
50.	"	" Szyd. Pietruskiego.	" 4. Karty.				

Mies.	Rok.	L.	Uwagi.	Miejscowość.	Dzień.	Mies.	Rok.
IV.	1841.						
IV.	1841.		**Akta i Notatki**				
V.	1841.	51.	Memoryał do bar. Hrabeka.	Wiedeń.	5.	VII.	1844.
IV.	1858.	52.	Arcyks. Ferdynand do L. Jagiełły.	Lwów.	12.	I.	1845.
X.	1840.	53.	Memoryał domów handlowych. 6. Kart.				
XI.	1840.	54.	Plan przedsiębiorstwa.				
VII.	1842.	55.	Umowy o sprzedaż przywozu zboża. 7. Kart.				
III.	1842.	56.	Podanie do				
VI.	1842.	57.	Poggenburg min. handlu do Rady państwa-				
V.	1844.		dowej Kolei wschodniogalicyjskich.	Wiedeń.	11.	I.	1857.
VI.	1844.	58.	Rys projektu założenia Kolei 19. Kart.				1844.
VI.	1844.	59.	Preliminarz budowy Kolei Karola Ludwika				
VIII.	1844.		4. Karty				
VIII.	1844.	60.	Memoryał. 8. Kart.				
VI.	1844.	61.	Plan amortyzacyjny.				
III.	1841.	62.	Preliminarz rachunku obrotowego.				
IV.	1844.	63.	„ O możności i potrzebie założenia banku				
IV.	1840.		i Kolei żelaznej w Galicyi." 10. Kart.				
		64.	„ O założeniu żelaznej Kolei w Galicyi."				
X.	1840.	65.	„ O transporcie zbóż Koleją żelazną."				
			20. Kart.				
		66.	Spis towarów przy- i wywiezionych z Jarosła-	od	1.	XI	1840.
			wia.	do	31.	X.	1841.
		67.	Produkcya żelaza w Galicyi. 1. Karta				
		68.	Wykaz towarów przywożonych do Przemyśla	1. Karta.			
		69.	Wiadomości o ruchu handlowym Siemiany	"			1840/2
		70.	Pytania do zwierzchności gminnych.	"			
		71.	" do handlarzy zbożowych	"			
		72.	Notaty o handlu i przemyśle. 3. Karty.				
		73.	Uwagi geognostyczne.				
		74.	Linia Kolei wedle miejscowości. 1. Karta.				

L. P.	Uwagi	Miejscowość	Dzień	Mies.	Rok
75.	Wyjaśnienia w sprawie założenia Kolei warszawsko-wiedeńskiej. 13. Kart.				
76.	Wyjaśnienia o założeniu Kolei lombardzkiej. 4. Karty.				

KRASICZYN

Hochgeehrtester Herr!

Dem Herrn Jaworniski übergab ich heute die Pläne und den Abschluß der erforderlichen Materialien, zu dem beabsichtigten Eisenbahnbau, ich ersuchte ihn, daß der Entwurf dem Vorliegen recht schnell erfolgen möchte.

Die Herstellung der ganzen Eisenbahn, stellt sich mit dem einfachen Rails, welche mit 16 f der Centner angeschlagen sind, auf — 14.267199 f 38 L

mit dem schweren Rails zu 16 f auf — — — — — 16.142258 f 59 L

Mit dem schweren Rails würde der ganze Bau,

wenn nur dieselben zu 10 f centnerweise Fracht, stehen — 13.644661 f 56 L

mit 11 f Centner — — — — — — — — — — 14.060928 f 5 L

mit 12 f " — — — — — — — — 14.477194 f. 12 L

seit 13 ℔ Eintrag - - - - - - - - - - - - - - 14.893 4 bof 12 ℔

seit 14 ℔ " - - - - - - - - - - - - - - - - 15.309 72 bf 30 ℔

und wollten nun mit dem Schwerpunkt Railsbau, der Summe von 15 Millionen

mehr kommen, so mußten nun die Einheiten über 13 ℔ 15 ½ ℔ hinausgehen,

denn wieviel für den Bau 15.000 000 ℔ notwendig. - Es sollte glaubhaft,

daß wo bei dem dynamischen Prinzipe möglich wäre, ein neues günstigeres

Verhältniß als eins 16 ℔ die Rails somit zu schaffen, vorliegt zu der Construction,

wenn so Grundbedingung Voraussetzung wäre.

Vorliegende Untersuchung ist mich die Unbestimmtheit gleichen der Lösungsbe-

dingung hypothesenfrei zu überwinden, und folglich eine die Construktion

Ihre Hohen Gnaden unterthänigst zu bitten, und die Gnadenerweisungen meiner
hochbetagten Verwandten, auf Ihnen zu übertragen, mir erlauben zu gehorsamen.

Ihrer Durchlaucht,

Lemberg am 14 Januar 1842.

Ihrer unterthänigste gehorsamste Knecht.

Pretschneider



KRASICZYN

Durchlauchtigster,
Hochgeborener Fürst!

Der Gebrauch d. Jahres neue Hofkalender auf angenehme Tage unter
einander wollte und selbige gerne dem Ceremonienbuche als gleichsam Grundge-
setz einzuverleiben, allein dem dürftigen Ermessen nach auch 8te J. M. in
der Neuen gebraucht wird, so übersende Ihr. Excellenz den Entwurf desselben
und den Landtagsabschied; - und empfehle den Ihr. Excellenz selbigen gnädigen
Schutz gütigst. So übersende ich auch den Entwurf, wovon auch 15te J. die Einwilligung
den Druckort erhalten. - Den gnädigen Tagen übersende ich auch Ihr. Excellenz
die beiden Exemplare mit dem Imprimatur, den, wie ich ersehe, schon die Verwandlung der Tafeln erhalten, und auch gnädigst übergeben. Selbst den
Druckort, wovon sogleich der gehorsamste Bericht an die Behörde einverleibt werden,

2

dessen die Auflagen bis zu der Eröffnung der Landtages zu Ew. Excellenz eingereicht sind.

Euer Excellenz erwähne dessen einen Allerhöchsten gnädigsten Entschließung, da ich mich dermalen über den Inhalt dieser Angelegenheit bestimmt äußern könnte.

Ich entnehme mich zu Euer Excellenz schwerem Gesuche zu empfehlen und zu bitten die Versicherungen meiner tiefsten Verehrung zu genehmigen mit welcher ich ergebenst

Euer Excellenz.

Lemberg am 18ten August 1842

ganz unterthänigst gehorsamster Diener.

Bretschneider

8

Ministère
DES
Travaux Publics.

CABINET.

N°

Bruxelles, le 5 avril 1841.



KRASICZYN

Afin de faciliter au Prince Leon Sapieha l'étude de notre système de chemin de fer, Le Ministre des Travaux publics a l'honneur de lui faire parvenir deux exemplaires du rapport présenté le 4 février dernier aux chambres législatives sur l'état du Railway Belge. Il ajoute à cet envoi des lettres d'introduction pour les deux directeurs de l'administration, et pour l'Ingénieur en chef Veridder.

Le Ministre des Travaux Publics prie le Prince Leon Sapieha d'agréer l'expression de sa plus haute Considération.

Dechegier

3

KRASICZYN

Mości Książę!

Szczerze winszuję Waszej Książęcej Mości pochlebnego dowodu zaufania jakie Ci potwierdziło, kiedy Stany Galicyjskie polecały Ci zbogacenie kraju zaprowadzeniem kolei żelaznej na tak znacznej przestrzeni, ale bardziej winszuję Reprezentantom tej prowincyi, że umieli ocenić ważność i przeciwdzieć skutki tak ułatwionych kommunikacyj. Zbywa mi na potrzebnych materyałach abym mógł osądzić czy ruch handlu krajowego odpowiada i odpowie tak wielkim nakładom, a tem mniej sposobność przekonania się, że do tych czas otrzymane rezultata niemal wszędzie przewyższyły najbujniejsze nadzieje, podobno dla tego, że handel jak rzeki płynie tylko utorowanemi drogami. - Wpatrując się zaś z uwagą na Karte Lizganickà a szczegolniej na topograficzny kształt okolicy do której jestem zamierzkały, widzę że Oleszyce są położone nie tylko w obszernej równinie, ale niemal w zupełnie prostym kierunku od Bochni do Brodów, mam więc honor oświadczyć, iż gdyby przedsięwzięcie któremu Książę przewodniczysz miało przyjść do skutku, ofiarowałbym odstąpić bezpłatnie wszystkich gruntów dominikalnych przez któreby kolej żelazna przechodzić miała; ofiarowałbym także przyjąć na siebie obowiązek stósownego wynagrodzenia włościan, gdyby przez ich grunta przechodziła. Obowięzuję się dalej gdyby Oleszyce obrane były na stacyą dziesięciominutowego zatrzymania się dla opatrzenia machiny w węgle i wodę, wystawić bezpłatnie wszystkie potrzebne budynki i apparaty: - a gdyby kierunek kolei żelaznej miał mijać o milę lub półtory mili same Oleszyce, ofiaruję 1000 # skład-

ki dla skierowania tej kolei na same Oleszyce. Zważając nadto że Książę jako Pełnomocnik Dziedziców Sieniawy i Lewkowa mógłby imieniem swoich mandantów uczynić równe ofiary, wykazałaby się przestrzeń pięciu mil równiny w którejby nabycie gruntów nic nie kosztowało, a gotowość nasza pokazałaby drugim powiedzicielom dóbr ziemskich, jak wielką wartość pokładają lepiej obeznani na uskutecznienie tak użytecznego i tak wielkiego dzieła. List ten pisałem w tej formie, abyś go Książę mógł uważać i okazać jako wyraźną offertę z mojej strony. Mam honor się pisać z Wielkim affektem i poważaniem

Oleszyce dnia 8 Lut. 1840

Waszej Książęcej Mości

Najniższy Sługa

Stanisławski

Jemu Oświeconemu Jaśnie Księciu

Leonowi Sapieżyńskiemu

Jego Świętego Księcia Pana Dobrodzieja

w Krasiczynie

Lwów d. 26. Kwietnia 1844.

Do
Jaśnie Oświeconego
Pana Xięcia Sapiehy
w
Krasiczynie



Jaśnie Oświecony Mości Xiąże!

W czasie bytności mojej teraźniejszej w Prusach miałem sposobność widzieć jaki wzrost ogarnął tamtejsze publiczność, aby umieszczać kapitały w akcyach kolejów żelaznych.- Zarobki na tych akcyach tak były wielkie, że wszyscy prawie zaczęli się do spekulacyi tego rodzaju.- Na ten cel sprzedawano dobra ziemskie, papiery rządowe, i listy zastawne; wypowiadano najbezpieczniejsze hypoteki, i za te pieniądze kupowano akcyje kolejów żelaznych, albo też zapisywano się do subskrypcyi na nowe zakładające się koleje, często nawet takie, których pożytki dla przedsiębierców w całe były wątpliwe. Napływ kapitałów taki był wielki, że subskrypcyje te wynosiły często kilka, a nawet kilkadziesiąt razy więcej, a niżeli kapitały do wykonania przedsiębierstwa potrzebne. W Poznaniu otworzono subskrypcyję na kolej żelazną do Frankfurtu, która 4. miliony Talarów kosztować miała, a w króle summa cztery razy większą zapisaną została, mimo tego że do tej kolei upoważnienia rządu nie było, i nawet takowe później zupełnie odmówionem zostało, z przyczyny że rząd na zamiar prowadzenia kolej żelaznej w prostym kierunku z Berlina przez Bydgoszcz do Królewca a zatym ta pierwsza za potrzebną uznaną nie była.- Na kolej z Poznania do Głogowa, gdzie komunikacja osób i towarów w całe nie jest wielka, subskrypcyja wynosiła summę trzy razy większą, a niżeli potrzebowano. Subskrypcyja na kolej z Krakowa do górnego Szlaska w tym czasie przyszła do skutku, i mimo tego że teraz ruch osób i towarów na tej przestrzeni jest bardzo nieznaczącym, albowiem Konduktor pocztowej Pruskiej, która codziennie między Krakowem i Szlaskiem kursuje, często bardzo sam jedzie, nie mając z sobą podróżnych, mimo tego fundusze na koleg tę potrzebne, w bardzo krótkim czasie zebrane zostały.

Kilka domów krakowskich i wiedeńskich uzyskawszy na to przedsiębierstwo koncessyję od Senatu, rozdzielili między siebie akcyje w ilości

10. milionów złotych polskich i sprzedali je na Giełdzie wrocławskiéj z nadat„
kiem 13. na 100., sami więc zyskali milion kilkakroć sto tysięcy złotych i za„
pewnili dla kraju tak ważne i pożyteczne przedsiębierstwo.

Przy takim usposobieniu umysłów w świecie handlowym, obowiązkiem jest na„
szym korzystać z szału tego, który publiczność tamtejszą ogarnął, i który może
jest przemijającym, ażeby przyprowadzić do skutku kolej żelazną ze Lwowa
do Bochni, a stamtąd za porozumieniem się z towarzystwem kolei żela„
znéj północnéj do Krakowa. Gdy zaś to miasto w trzech latach połącz„
onem będzie z siecią kolei żelaznych niemieckich, belgijskich i francuz„
kich, więc przez to zapewnili byśmy naszemu krajowi wszystkie te nie„
zmierne korzyści wynikające z tak bliskiego połączenia z temi zamożnemi
i ucywilizowanemi krajami.

W publiczności handlowéj Pruskiéj jak najlepsza panuje opinia co do
zysków i pożytków, jakie kolej nasza dla akcyjonaryuszów przyniesie;
i bankierowie wrocławscy i krakowscy sami mnie wezwali, ażebym starał
się koncesyję na kolej tę otrzymać; zaręczyli mnie, że kapitałów na
ten cel potrzebnych znajdzie się więcéj a niżeli potrzebować będziemy, i że
ciągu trzech lat, kolej ta będzie mogła być ukończoną, ofiarowali mi
wtéj mierze czynną pomoc swoją, prosili aby jak tylko będzie pewna
nadzieja uzyskania koncesyji uwiadomić Ich o tém nawet przez sztafetę
na ich koszt, a oni natychmiast dla wspierania naszych usiłowań do
Wiednia by zjechali. Gotowi byli nawet od siebie podać do tutejszego
rządu o przywilej na to przedsiębierstwo, ale wątpili ażeby jako cudzo„
ziemiom takowy udzielony zostać, i sądzili że krajowcom mającym wpływ
w Wiedniu łatwiéj go będzie uzyskać.—

W tym więc celu potrzeba, aby kilka osób, których stan mająt„
kowy i położenie społeczne dostateczną by dało rękojmię rządowi, iż sze„
rzej tém przedsięwzięciem będą się mogli zająć, utworzyło komitet, w celu
starania się o zebranie kapitału potrzebnego do przyprowadzenia do
skutku tego przedsiębierstwa. Najpierwsza czynność przedwstępna
tego komitetu być powinno, podać za pośrednictwem rządów krajo„
wych prośbę do Najjaśniejszego Pana, o pozwolenie przedsięwzięcia kro„
ków przygotowawczych w celu założenia na ten cel towarzystwa na akcyje, rozpisa„
nia subskrypcyi oraz upoważnienia założyć się mającego towarzystwa do

zastosowania na swoję korzyść prawa expropryacyi. Komitet obowiązany będzie w przeciągu roku złożyć do funduszu umorzenia długów stanu Rycyckich Milion złr. za bezpieczenia doprowadzenia do skutku tego przedsiębierstwa. Jeżeliby temu warunkowi zadosyć nieuczynił, koncesyja nadać się mająca w mocy swojéj ma ustaw. Komitet powinien jeszcze prosić, aby w myśl §. 12. litt: a, ustawy dla towarzystw prywatnych, wolno mu było stosownie do okoliczności wyznaczyć, jaka część ratkowitej akcyi zaraz przy subskrypcyi wypłacona bydź ma?, i aby to towarzystwo uwolnionem było od obowiązku przepisanego §. 12. litt. b, rzeczonéj ustawy, podług którego pierwszy subskrybent obowiązanym jest ręczyć za wypłatę wszystkich następujących rat, nawet wtenczas, gdyby akcyę swoją komu trzeciemu odstąpił, tak długo, aż póki od tego obowiązku przez Dyrekcyę za upoważnieniem samego towarzystwa uwolnionym nie będzie.-

Zaostrzenie, któremu towarzystwa zagraniczne nie ulegają i które by było odstręczającym dla kapitalistów zagranicznych do przystępowania do naszego towarzystwa. Podług prawa pruskiego pierwszy subskrybent tylko za 10. pr. summy na jaką akcyę wystawiona jest odpowiedzialny; podług ustaw towarzystwa kolei krakowsko-szlaskiéj odpowiedzialność ta tylko na 10 pr. wartości nominalnéj akcyi się rozciąga.-

Jak tylko rządy krajowe podanie nasze do Wiednia odesłą, wypadałoby, aby natychmiast jeden lub kilku członków od komitetu upoważnionych tam się udało, dla poparcia osobiście tego wniosku, wezwania Bankierów zagranicznych interesujących się w naszém przedsięwzięciu, którzy przyrzekli na pierwsze wezwanie do Wiednia przyjechać, dania rządowi wszelkich żądanych objaśnień, rozwiązania wątpliwości i przyspieszenia uzyskania tej koncesyi, pod warunkami ile możności dla towarzystwa najkorzystniejszemi.-

Po otrzymaném pozwoleniu subskrypcya za pośrednictwem wyżéj wzmiankowanych bankierów otworzona zostanie, i jak tylko summę dziesięciu milionów Reńskich dosięgnie natychmiast w myśl §. 4. rzeczonéj ustawy, prośba o zatwierdzenie samego towarzystwa z dołączeniem statutów do zatwierdzenia do rządu podana być zostanie.-

Przy bytności mojéj teraźniejszéj tutaj w Lwowie nawiązałem w tym interesie z P. Fryglem, który zachęcał nas do uczynienia naszego wniosku, i obiecał takowy popierać nie tylko piśmiennie, ale nawet osobiście, za bytnością swoją we Wiedniu w przyszłym miesiącu. Z nim się także tutaj z Hrabią

Aleksandrem Fredro, który nie tylko podanie nasze podpisać ofiaruje się, ale jeszcze jamemu w tym interesie udać do Wiednia się podejmuje, dla popierania osobiście tego interesu, i zniesienia się bliższego z bankierami, którzy mi w tym interesie pomoc swoję ofiarowali. Ja także w teneraz w Wiedniu będę mógł się znajdować. Wprawdzie bytność moja tam nie mogłaby się tak długo przeciągnąć, jakby może wykończenie tego interesu wymagało. W każdym jednak przypadku otworzenie subskrypcyi po miastach prusk[illegible] i staranie się dostarczenia z tamtąd potrzebnych kapitałów wziąć tym na siebie.-

Wiedząc jaki książe Adam bierze we wszystkiem, co tylko byt naszego kraju poprawić może, i korzyść jemu przynieść, udaję się do Niego sądząc że będziesz chciał do naszego wniosku przystąpić i czynnie działać z nami, ażeby to tak ważne dla nas przedsiębierstwo do skutku przyprowadzić. Posłam Mu więc projekt wniosku, jakibyśmy mogli w tej materyi podać, Za przyjazdem swojm do Lwowa raczy się książe zniesć z Hrabią Aleksandrem Fredro, z którym obszernie w tym interesie konferowałem, i bliżej rozważyć czyli więcej jeszcze podpisów; i jakich przybrać nam wypadnie. Również jeżeli wniosek zatazowany w czem kolwiek odmienić wypadnie, raczy go książe tak kazać zredagować, jak to za najstósowniejsze uznanem zostanie, i mnie go do Tumacza do podpisu przysłać. Zresztą jeżeli książe będzie chciał osobiście bliżej się ze mną porozumieć, raczył, był napisać do mnie do Tumacza, a jabym w połowie Maja tutaj do Lwowa na parę Dni zjechać był gotów.-

Muszę jeszcze zwrócić uwagę Księcia na te okoliczności że podług zwyczaju na Giełdach tamtejszych przyjętego, ci, którzy otrzymali koncessyję, mają prawo wziąść jeden procent od całej summy, na jaką subskrypcyja otworzona; i że przez tego jeszcze jak pomiarkujemy że akcye nasze korzystny kurs otrzymają, przez subskrypcyję akcyjów, któ-rebyśmy na siebie wzięli, takie jeszcze znaczne zyski mieć możemy, z któ-rych korzystać, lub niekorzystać od naszej woli zupełnie zależeć będzie.-

Oczekiwać więc będę dalszych rozkazów od Księcia i także wyraz me-go wysokiego szacunku

z którym zostaję

Jaśnie Oświeconego Księcia

najniższym sługą.

Henryk Dembrzycki.

Po napisaniu tego listu widziałem się z nowem B. Krzyżem, był także tego zdania że dwóch ich [illegible] podpisów na

prosbie naszey. Mowił mi ie chore dnia 15 Maia tey
rzeczi do Wiednia, ieżeli wasza ieść nieczy ale tey mey prosbie
naszey przed tego wyiazdem podali. Dla tego proszę
tak cwey naszego wnioskiem podpisaten, no my pod
ateby ieżeli by odmiana nie była potrzebna, tak wy
bes zatoki mogł tey do podany. W przeciwnym przy pad.
ku raczył by Xiąże nowa redakcyą tego wniosku ieżeli
by potrzebna była przesłanego lub przez stafetę na moy
koszt przesłać n'do Hamacza, ktora tym przez listu
podpisana natychmiast Mu oddałem. Nakoniec po.
mieszał O. Xięcz dopiero w drugey połowie maia po przy
ieździe Arcy Xicia wyiedzie ale na wezwanie Xicia ie
ieli tego potrzeba będzie gotow ieszcze kilka dni prze
tego wyiazdem iak też w liście wyrazitem niebrakło bowiem.



KRASICZYN

5

Berechnung des Anlehens

Zahl der Jahre	Nominal-Betrag des Anlehens	Der Nominal-Betrag zu 95 % macht zusammen gibt reellen Betrag	Vom reellen Betrag abgeschlagen die vom Nominalbetrag mit, fallenden 4 % Zinsen mit.	Leihbar disponibel	Vom Herstellungs-Aufwande 2 % Rück- zum Tilgung	Summe der disponiblen Gelder in jedem Jahre zur Herstellung des Eisenbahn.	Anmerkung.
1.	500.000	475.000	20.000	455.000	—	455.000	
2	1,500.000	1,425.000	80.000	1,345.000	—	1,800.000	
3	2,500.000	2,375.000	180.000	2,195.000	—	3,995.000	
4	1,500.000	1,425.000	240.000	1,185.000	79.900	5,259. 900	
5	1,500.000	1,425.000	300.000	1,125.000	105.198	6,490. 098	
6.	2,500.000	2,375.000	400.000	1,975.000	129.802	8,594. 900	
Summe	10,000.000	9,500.000	1,220.000	8 280.000	314.900.	8,594. 900.	
.	.	.	.	.	.	.	
				hinzu der Herstellungsaufwand		8,150. 067.	
				Leihbl Anfangs Fond		444. 833.	

Z Ulanowa dnia 8 Maia 1844.

KRASICZYN

Jasnie Oświecony Mi Xiąże.

Miałem honor odebrać List Xięcia z dnia 3 Maia. Gdy Xięcia gotów iest zachać dnia 15 b. m do Lwowa, więc i ia bym w tym dniu przyiazd, abym się osobiście w tey Ie przytomności wszego brata tak ważney materyi rozmówić mógł. Wymieniony przez brata Bochnek bar. Wier kapitany, ieden z zalecaiących tutei zdatney krakowskiey szlachty wspomniał mi ze tam iest chęć do przystąpienia do akcyi tutei Galicyiskiey, i pewnie mnie ze pięciu do sześciu tamecznych ziomków ieden na ten cel potrzebny zaręczy, gdy tymczasem ieden ich tutey zebrane wiadomości, gdy ta pierwsza w publiczności tamtey za dalece zgłoszoney za iest uważana. Wdowa Sawicka zostaie na ciągu dalszym, która na tym stanowisku potrzebuie wsparcia to ia mi w krakowie o tem mowiono, ale wszyscy znaczniey ze kapitały mi tylko zapewnili mnie ze ieden z tamtych kapitałów otworzony, natychmiast kapitały wpłacę

6

a nikt potrzebował tych rzeczy znaydować; bar
dziey tamtych rzeczy Kupiec, który cieszy się ludzkim ma
tych rzeczy wielkiey fabryki konstrukcyey machin
i rolney do domowego pierwszego użytku, nie tylko czy
ns pomoc miejscowości ale nawet na prowincyi
zwłaszcza chciał zwrócić do siebie mnych
chacy, aniżby wszystkim tey natura tego pro
ukrzystała obszyć się potrzebuie. Co zgo
mi nalezy tobie o tych Exkommunikacyi, który
sobie nayłepsze mi uczynił nadzieie w dro
bnia potrzeby chcąc tego kapitału
szczęścia Pomarańcy iak tych dwóch dzieci
o kwiat zamiane zwrócić zgłaszali się
z prośbą abym ~~tu~~ dla nich nowinek iak nayleps
cey abym do wrodzaiu zachował. Z tego
wszystkiego wszystkiego, ii nie chcę obo
wiązkiem nazwyć, aniżby kunsztu z tego
napytanie kapitałow, i tey kunsztnicy ob
ich publicznej, mnie kroki stosunku
aby zprobować czy ten kapitał potrzeby
do tych zebrać, a nayprzodzey gdy pod
nie nie stanie my, przedsięwzięcia
te na potrzeby Ruskiego tey tego dobrze

[illegible] [illegible] [illegible] [illegible]
[illegible] [illegible] [illegible] [illegible]
[illegible] [illegible] [illegible] [illegible]

PRZEMYŚL
II XAL

Jaśnie Oświeconemu Księciu

Jaśnie
Jaśnie Oświeconego Pana y Ks.
Biskupa
przez Przemyśl. w Krasicynie

KRASICZYN

Z Ulanowa dnia 17 Czerwca 1844.

Jaśnie Oświecony Mc Xiąże.

Przed odebraną od P. Wasilewskiego ekspedycyą
widziałem się o pomyślnym skutku negocyacyi
Xięcia a Wrocławiu z tamtejszemi bankierami.
Układ ułożony z nimi zawarty został iak skoł
wiek nie zabezpiecza ściśle ostatecznie z nieboż
nie fundusza do przyprowadzenia do skutku
przedsiębiorstwa naszego, pomimo wszystkiey
kondycye takie będą nam mogły bydź podane
które my przyiąć nie będziemy w stanie, gdyż
tak nie zapewnia nam wspomnianemi domowa
zachęcenie wszelkim handlowym powiadaiąc
a przez to otrzymamy ile będzie może nayprzed
korzeń za nasze akcye, i za tak prędko
przychodzące nie danéy przez nas kon
cepcyi, gdy przez to rząd przekona się ni
przyprowadzenie do skutku naszego przed
siębiorstwa nie iest nie podobnem.
Dla tego w tym momencie gdy nie można

by te iżnie nic bardziey złą nowiny z nowo
ułożonego bardzo wszystkim wszystkim, iżeby
wy z mocy strony nie mogą iak tylko Jeżeli
Pic, dziwnie Xięcia iak nay mocniey za pokoiem
przez Wigo prace; tak zręczne bieżwanie
tego interesu. Przytym dwa Xięcia nie mogą
zupełnie wyrzucenie dziatania w tey nas wszyst
kich interesuiącey sprawie dalej iak te zeby
Rzeczy wypadać będą; ich te Xięga z
dobre będzie chciał czasu a ia wszelkie
te Xięgi czynności potrzebne obowiązuiąc
się; oraz przesłać do tego formalne
pełnomocnictwo ich te koronne Xięgi
z potrzebne uważał, chociaż to bardzo
o to nay bardziey ani bey wspomnienia Xięgi
Xięcia nigdy w żadnym wekcyi nie bey Dz.
Mam honor całą cześć przy tym ze wy
sokiey bey woli wiego uszanowanie

Krakowie 27 May
Wasza Dostojności

10.

Ihro Altesse
Monsieur le Prince Leon
de Sapieha.

Joseph Platz.
fürstl. Palffy'sches Haus
beim Grafen Zamoyski in Wien.

WIEN

A Son Altesse Monsieur le Prince
Léon Sapieha
Leubery
Monsieur le Prince

Breslau 18 Septbre 1844.

Ayant appris avec plaisir par la lettre dont Vous m'avez honorée, que Vous avez été nommé Président de la Société de crédit en Galicie je Vous suis infiniment redevable de Votre souvenir bienveillant et je me permets de joindre une lettre à la Direction, écrite dans ma raison de commerce. Je crois comme j'avais déjà l'honneur de Vous le dire, qu'il faciliterait beaucoup la circulation de Vos lettres de G. si Votre Direction en voulait envoyer une partie ici pour les faire vendre par notre entremise et principalement pour les faire coter. Je m'étonne qu'elles ne le soient pas encore sur les Bulletins de Leipsic Berlin etc. puisque comme Vous dites il y a déjà eu là des affaires dans ces papiers.

J'espère que petit à petit nos rapports s'activeront à qui à l'égard de l'estime personnel que je Vous porte mon Prince me rendrait bien heureux. Dans l'état des choses de per il n'y a pas encore un changement essentiel, petite hausse, petite baisse, se suivent de sorte que

la valeur au moins ne tombe pas au dessous du pair. On croit que notre Gouvernement permettra des affaires de temps (à terme?) aux dépens des Lieferungs Scheine (Quittungsbogen?) qui seront payés jusqu'à 40 th. Si cela avait lieu, la spéculation reviverait fortement.

La laine a haussé de 5 R. depuis huit. Beaucoup de demande pour l'Angleterre et la France, et nous avons moyens de placer promptement les laines de vos contrées. La récolte en Angleterre étant très grande, on a droit d'attendre la continuation de ces prix et même encore peut être une petite hausse. Notre marché d'automne commence fin de ce mois et dure jusqu'à 5. 6 Décembre.

Agréez Monsieur le Prince, l'expression de la plus haute considération et de mon parfait dévouement

Votre très dévoué
Eichborn

Cours des Actions
de chemin de fer:
Oberschlesische Lit A 114. Lit B 109 5/6.
Breslau-Freyburg 109 2/3.
Niederschlesisch-Märkische 111.
Sächsisch-Schlesische 111 1/6.
Cracau-Berun 105 1/2
Cosel-Oderberg 103 1/4
Berlin Hamburg 112.
Mailand-Venedig 114.
Livorno-Florenz 117 1/2.

EMBERG
22. SEP.

20. SEPT.

42

7
8 A Son Altesse
Monsieur le Prince
Léon Sapiehà
Lemberg

Hochgeboren dem Herrn
Leo Sapieha
auf Krasiczyn
in Przemisl Galizien

KRASICZYN

Breslau 2 Mai 1844.

Bezugnehmend auf Ihr Schreiben vom 17 d. M. haben wir darauf nicht weiteres zu erwidern, als daß Ihr Wunsch gemäß Ihr Manuscript über Galizien zurückgehen wird.

Wir halten das Unternehmen für ein selbstständiges, ganz zeitgemäßes, und glauben auch von hier aus die nöthigen Fonds durch Zeichnungen von soliden Leuten zu bekommen, halten es dabei nicht für nothwendig daß nicht gleichzeitig durch andere Zeichnungen aufgenommen werden.

Wir haben uns dafür mit dem mitunterzeichneten Herrn Reisser Comp, der durch den Herrn Grafen von Dzieduszycki allenfallsige Mittheilung über dies Unternehmen erhalten, verbunden, eine Erklärung für deßhalb hierher zu kommen. Da wir beide

directoren verschiedener Eisenbahnen sind und
die Personen wie im Auslande sehr viele und bedeu-
tende Connexionen haben, übereinkommen wie schon
und über andere sich für den Fortgang der einmal
eingeleiteten und gutbefundenen Comité Be-
rathungen, dass sie sowohl als die für Beför-
derungen in Vorschlag und für die geheimen
Stände Ihrer Mitwirkung der Vertretung der
wünschenswerthen Fragen und Verneinungen
sich versprechen, und beide aber ausdrücklich
bevollmächtigen für den ganzen Umfang der
durchgehenden Handel Frachtungen einzutreten.

Für diesen Fond wollen sie gegen Einem
auf zwanzig Millionen Gulden wie für Beför-
derungen verbrauchen dürfen, der wie dann
Frachtsätze die zu festsetzenden Abkürzungen
wollen zu setzen müssen, wobei wie natürlich
möglichst darauf Rücksicht genommen werden muss
Länder und deren Verhältnissen angemessene
Frachtsätze zu erwirken.

Gleichzeitig muss bestimmt werden wieviel
Prozent der Frachtsätze, welche zu Gunsten der
Verarbeitung, welche zur gerechten Theilung der Gebühren

jeder Zeichner sofort seine vorlagen soll. Diese Zeichnungen werden den Zeichnern auf die Höhe zu berechnenden Kosten in Abrechnung kommen.

Diesen Grundsätzen werden folgende Bestimmungen noch vorzugehen müssen.

1) Dass sich vorher ein Comité zur Herbeiführung eines Übereinkommens über ... gebildet hat, wobei wir voraussetzen dass die in Köln Comité bei Ihrem Gouvernement wegen Concessionirung einer Actiengesellschaft bereits gethan haben und dass unverzüglich handeln werden.

2) Auf welchen Personen dasselbe besteht.

3) ob und auf die Strecke von Bochnia nach Lemberg oder weiter bis zur Landesgrenze, wonach die noch vorliegenden Planen, namentlich allerhöchst genehmigten wie hier und in Berlin, überhaupt im Auslande, aufzunehmen braucht sind.

4) die gerichtliche Landesunterstützung zur möglichsten Reduction der ausserordentlichen Forderungen für die beiden Inhaber Eichborn & Kuffer & Comp in Breslau.

5) Über die gezeichneten Summen müssen von
Herrn Comité Bescheinigungen Seiten ausgestellt
und uns zugesandt werden.
6) die Einzahlungen müssen successive geschehen,
spätestens 10 % und uns Nachricht die Adresse
der Personen in gleichen Verhältnis.

Die übrigen Bedingungen sind durch Übereinkunft
zum Theil schon bekannt, wir bemerken nur
noch speciell Folgendes

ad 1) glauben wir, daß die Einzahlungen für
die ganze Expedition durch Anleihen gedeckt
werden können.
2) schon mit der gesellschaftlichen Termin von 50
Jahren einverstanden
3 ad 4) sind gerne geneigt, daß die Actionäre
der Actionäre einen möglichen Vortheil von
Staats Lieferungen haben, sey es durch
billigeren Einkauf oder Lieferungsbedingungen
etc. jedoch die Concession nicht davon abhängig
machen
5) die Actien à 500 ℔ Sterling und Zwischenscheine
auf die von 1000 ℔
6) wünschen wir dringend baldigst einen Bescheid
wegen Theilung mit successiven Einzahlungen
mitgetheilt werden, da wir etwa über 10 % hinaus
nicht

wodurch das Geschäft sehr erleichtert wird. Die Berechnung der neuen Aktionäre (Zeichner) anlangend, handelt es sich bei denen deren Verbindung nur mit 40% eingezahlt sind. Bei der Berner Baubank sind die neuen Zeichner gegen nach der ersten Einzahlung von 10% weiter Verbindlichkeit. Es wäre freilich sehr zu wünschen und würde sehr empfohlen wenn die Leistung von der Verbindlichkeit in Ihrem Gesetz weniger streng wäre, andererseits aber kann man wohl annehmen das wenn (gezeichnet ist, sobald der Besitzer, also der gesetzliche Inhaber einen wesentlichen Theil der Aktienleistung bereits an seinen Mitbesitzer erlegt hat.

Die uns übersandten Bogen d. Statuten sind mit großer Vorsicht ausgearbeitet und genügend, und bestehen durch meine Meinung zu ergänzen, in welchen die von Ihnen vorgeschlagene Abtheilung wegen der verminderten Einzahlung gesetzt wird. Wenn auf in dem besprochenen Manuskript eingenommen ist, wird

auf

[illegible] [illegible] [illegible] [

Euer Wohlgeboren



KRASICZYN

wurden wir nicht auf Grund der gestellten Anträge schriftlichen und gründlichen Untersuchungen entsprechende Erklärung abzugeben haben die Genehmigung der vom Königlich Königlichen Internuntiaturamte Wiener-Neustadt, um die Ausführung der in dem Beschlusse der Commission der Stände des Königreichs Galizien projectirten Galizischen Eisenbahn Linie nur zu bilden und zu construiren, der Aktien-Gesellschaft ertheilt wird, wenn wir uns verbindlich die Uebernehmung eines Aktien-Capitales von 6,000,000 Gulden, dann deren Aufbringung das Actien-Capital der Gesellschaft sicherstellen, dann Letztere festgesetzt werden sollte, der Hälfte derselben sowie der später festzustellenden Bedingungen zu

über-

übernehmen.

Die der Festsetzung des zu übernehmenden Aktienbetrages gehen mir von der Ansicht aus, daß es im Interesse des Unternehmens nur gelegen sein kann, das Aktien-Kapital in der Art zu theilen, daß die Hälfte desselben auf Oesterreich, und in Verbindung mit Galizien, und die andere Hälfte auf das Ausland, und namentlich dasjenige bei der Ausführung der Sache vorzugsweise betheiligte Interesse angezogen wird. Die Thätigkeit des hiesigen Platzes auf den Betrieb im eigenen Aktien-Antheil, der bedeutenden Einfluß, auch gar denselben auf diesen Betrieb übt, und die Verbindung, in welcher derselbe mit allen Zweigen des Handels steht, geben die sichersten Gründe, daß die Unterbringung der übernommenen Aktienbeträge in dem Auslande nur sehr wenig zweifelhaften sein werde brauchte.

Sollte indessen die günstige Aufbringung dieser zweiten Hälfte des Aktien-Kapitals in den deutsch-österreichischen Provinzen nicht gelingen, so erkläre ich mich bereit, meine Übernahme des abfallenden Betrages zu über-

nehmen

unsern.

Euer Hochwürden gnädigen mütterlichen Rath,
Belehrungen über den Empfang der Hostie,
Ihre Correspondenz zu unterstützen Muth,
unsern Mitschwestern, zu schweigen mir in an-
gelegentlicher Fürsorge

Euer Hochwürden



Breslau
den 3. Juni 1844.

ganz ergebenste
C. J. Löbenich
Ruffer-Löwy

Die Entwässerungsinteressenten beabsichtigen die Concession zur Anlegung der in dem Bereiche der Commission der Gollenzischen Niederungswiesen gelegenen Eisenbahn bei der Königl. Regierung für mich zu bildende Aktien-Gesellschaft nachzusuchen, zu Lenkung auf die von den hiesigen Herren Eichborn & Comp. C. F. Löbbecke & Comp. und Kuper & Comp. mir garantirten Zeichnungen, die Aufbringung meines Aktienantheils von 6,000.000 Thalern, resp. der Hälfte des aufzubringenden Aktien Capitals zu übernehmen, muß ich mir meinerseits Genehmigung vorbehalten, sobald die Concession für die zu bildende Aktien Gesellschaft ertheilt wird, zu bewirken, resp. den garantirten Herren Zeichnern die Aufbringung des verbürgten Aktienantheils unter denjenigen Bedingungen, zu welchen mir die Aufbringung der Aktien gestattet wird, und unter denen die Aufbringung der andern Hälfte des gedachten Aktiencapitals den Herren Interessenten übertragen werden wird.

Breslau den 4ten Juny 1844.

KRASICZYN

Wir stellen wir nicht auf Grund der gesetzgebenden schriftlichen und gesetzlichen Bestimmungen nachfolgender Erklärungen abzugeben: Betreff die Genehmigung der hohen Allerhöchst Königlichen Oesterreich-hohen Staats-Regierung zur Aufführung der in den Bereich der Commission der Stände des Königreichs Galizien gehörigen Galizischen Eisenbahn dient nur zu bilden und zu concessionirende Aktien-Gesellschaft erhält wird, waren wir uns verbindlich, die Unterbringung eines Aktien-Capitals von 6,000.000 Gulden oder jenen des Anlage-Capital der Gesellschaft auf einen höheren Betrag festgesetzt werden sollten, der Hälfte desselben, unter den gegebenen festgestellten Bedingungen zu übernehmen.

Bei der Aufstellung des zu übernehmenden Aktienbetrages haben wir vor der Absicht uns, dass es im Interesse des Unternehmens zu gelegen wünschenswerth ist, das aufzubringende Aktien-Capital nicht in der Art zu stellen, dass die Hälfte desselben auf Oesterreich, und in Königreich Galizien, und die andere Hälfte auf das Ausland, und ursprünglich auf das bei der Aufführung der Linien vorzugsweise betheiligte Publikum angeboten wird. Die Möglichkeit der hiesigen Platzes auf das Werk der in Eisenbahn-Aktien, der Bedeutung Einfluss, welchen derselben auf diesen Verkehr übt, und die Verbindung, in welcher derselben mit allen Hauptplätzen des Handels steht, haben die Hoffnung gerechtfertigt, dass die Unterbringung der übernommenen Aktien hinnen in den Ausland vor sich und den gewünschtesten Weise bewirkt werden. Selbst wenn die gänzliche Aufbringung dieser ganzen Hälfte des Aktien-Capitals in dem Königlich Oesterreichischen Reiche nicht gelingen sollte, so erklären wir uns bereit, auch die

Unterbringung der verpflichteten Lehrlinge zu übernehmen.

Euer Hochwohlgeboren ganz gehorsamster Diener

Breslau den 3ten Juny 1844

KRASICZYN

ganz gehorsamster

Hochwohlgeboren

beehren wir uns mit Bezugnahme
unsere Eingabe vom 17 Juni ergebenst zu bitten, Sie wollen
gefälligst Ihre Verwendung dahin eintreten lassen, dass
uns die Concession zum Baue der galizischen
Eisenbahn baldigst ertheilt werde. Der
Umstand, dass bis zur Ertheilung der Con-
cession einige Monate erforderlich sein
werden, scheint uns jetzt kein Nachtheil
zu sein, da der günstige Moment, der
noch vor einigen Wochen zur Unterbringung
von Actien Zeichnungen vorhanden war,
durch die über alle Erwartung grosse
ungünstige Einwirkung der Pariser
politischen Ereignisse jetzt doch
einmal verloren gegangen ist, und
jetzt zur Erlangung von Zeichnungen
Inländer zu überaus günstigen und
vortheilhaften

KRASICZYN

nicht zu günstigen Bedingungen;
keine genügende Zeitgewinn ist. Es scheint
mir daher für mich weniger auf eine Ver-
längerung der Concession, als darauf
darauf ankommen, von Preuß und
von den Banken, selbst wenn Zeit
darüber verloren werden sollte, recht
günstige Bedingungen als Terrain
Entschädigung, möglichst freie Einfuhr der
Eisen, etc: etc: zu erlangen und
selbst vorzubereiten, damit wir dann
eine Garantie einer günstigen Fortsetzung
sofort mit dem Inkrafttreten unserer
Publikation haben können, während wir
es sehr wünschenswerth für ganz Baden
unsere Arbeiten würden, damit zu
einer angemessenen Zeit fertig werden
können (Elsaß).

Die Meinung des Herrn Präsid.
Gothein sind den diesseitigen Vorschlag sehr
gebilligt, u. die Comm. so beauftragt zu
werden

daß die preußische Regierung der Gedanken ganz reducirt und unmöglich ist. Wir glauben aber daß sie uns und unsere Lage von ihrem Standpunkte und über Kurz oder Lang wieder Landsleute in Besitz kommen werden.

Da indeß unsere Gouvernement Mittel genug besitzt zu haben scheint und deßhalb nicht genöthigt ist uns Mittheilung der gehegten Absichten mitzutheilen zu lassen, sind wir entschieden der Ansicht daß jetzt alles bei unserer Stadt Regierung zu machenden Schritte, deren Hauptzweck in Ihren Händen verbleiben, fruchtlos bleiben würde.

Wir sind der Ansicht daß es nöthig sein wird die Mittheilung von dem preuß. Minister in Wien vorläufig Unterbleiben, besonders und aber wenn es Ihr Wunsch sein sollte zu hören, wenn wir glauben sollten daß dazu später eine geeignete Moment sey.

Die Anlagen der Depeschen sind von so hoher Wichtigkeit und von so allgemeinem Interesse daß wir nicht zweifeln, daß auch Ihnen noch sind noch wieder eine gewisse Interessen

sagen

Wir sind überzeugt, daß Ihnen unsere
Firma Vortheile als angenehme Gelegenheit
Thätigkeit bieten kann,

indem wir von Ihrer Rührigkeit
gütiger Berücksichtigung erwarten und
unsere Preise Ihr Interesse für Erlangung
günstiger Bedingungen bei denen wir Ihnen
gewünschte Concession thätig sind, Ihnen
Ihre mit größter Hochachtung zu sein

Ihr ergebenst

Breslau 21 Juni 1844.

ganz ergebenst
Ed Kramsta
C. J. Löbbecke
Buschke

Fürst Leo Sapieha

z. Z. Wien

Hotel Fürst Pallfy Palais.

Ew. Durchlaucht

Ihr gefälliges Schreiben vom 5ten laufenden Jahres mit einer Vollmacht vom 21 Juni leider erst heute und nichts Günstiges über die Räumung von Ostrowlanka zu berichten, und wenn auch einzelne Arbeiten fast wieder abgeschlossen sind, so sind es doch zum Theil nur provisorische Bauten und will man, was das Schlimmste ist, noch immer nicht von neuen Untersuchungen hören.

Aus diesen Gründen vermögen wir nicht Ihr Ansuchen unterstützen zu können, doch werden wir Ihre Wünsche bei günstiger Gelegenheit wieder aufnehmen und stehe für jetzt leider fest die Entscheidung von Russ. Seite unter fortschreitenden Bedingungen als sie eigentlich nicht gewünscht werden können, zu bedauern

KRASICZYN

[illegible] dürfte, z. B. [illegible] in verschiedenen Centralab-
theilungen immer mit Aufgabe vollständiger Acten
für die und die Section, und [illegible] nur
die Spezialsachen zu minuiren, zu einfachen Fonds
und unter pari und und den [illegible] Bedingungen
zur Prüfung [illegible], die wir [illegible] nur ohne
ganz allgemeine andeuten wollen, die aber nur
so verschiedenartig sein müssen als [illegible] Bedürfnisse
einzel Gouvernements alle Erfordernisse bei
einem [illegible] Unternehmungen bedingend
möglichst [illegible], gradezu möglichst [illegible].

Die Spezialsachen sind Rücksichtspunkte für
den Staat wenn jedenfalls einige [illegible]
Eindruck machen, während die Erlangung der
Centralen Genehmigung gegen 4 prozentige Obligationen
wie bei der Lombardo Venetianischen Bahn für Inhaber
der Actionäre jetzt fast von noch größerer Wichtigkeit
als früher erscheint.

Bei der Wichtigkeit womit diese Sache
Ihrer Aufsicht Ihre Aufsichten mit den [illegible]
aufzutreten [illegible], glaubten wir Ihnen die
Vorschläge ohne [illegible] zu müssen wie
wenig wir die gegenwärtige Zeit für geeignet

halten

Ihnen klaren zu Bedingungen, die Ihnen annehmbar erscheinen müssen, wenn sie auch in Laboren nicht zu Ihnen. Wir werden Ihnen die angemessene Sicherheit als eine unsere sachliche Mitteilung Ihr. Durchlaucht Antrag genommen haben, wegen der Unterbringung von Gefangenen stehen wir schon jetzt für diesen Fall geneigte Gemeinsame Österreich. Grund und Boden Unterhandlungen zu verfügen, die wir und in Interesse der Wichtigkeit welche die freundliche Lage für Österreich selbst hat und die Italienische uns Ihrer Besitz einen Rücksicht auf Unbestimmte Zeit nicht notwendig sind, sind, ohne Ihr. Durchlaucht irgend welchen Vorwurf machen zu können, ergeben lassen müssen.

Die veränderte Lage der Dinge ist lediglich durch den Waffenstillstand Schweinitz und Gesetz Hervorgerufen worden, dessen Wirkungen und die Entwickelung unserer Unterhandlungen günstig fremd waren. Ihr Verhalten und die einzig thatsächliche Anerkennung unserer Gebiete werden sich alle die gleichen Rücksichten die vorhanden waren

gütigst modificirt haben, wir hoffen indeß
auch fest der vorherrschende Optimismus
hindert uns vorübergehend hoffe zu werden.

Bleibt uns für den Fall der äußerste Act
mit Uebergehung unserer, der Projekt mit
wenigen Hindernissen und Laboren reifen,
immer die angenehme Aussicht uns mit
unserer Vermittelung Frieden vielleicht ungestört,
jedenfalls aber mit allen Kräften auf uns
für und für den Fortgang sind Unterstützung
wirken zu können, daß unser Einigungsbestreben
und unser gutmüthiges Standpunkt und
angesehen, auch für unsere Provinz und die
die durchreisenden Fürsten stets einen von
hohen Wichtigkeit bleibt.

Mit größter Hochachtung haben die
Ehre zu sein

Ihr ergebenster

Breslau 13 Juli 1844.

ergebenster
E. L. Löbbenecke
E. L. Löbbenecke

Rutzer Löwe

Cours de la Bourse pour
les actions de chemins de fer

Bâle au 15 Juillet

Oberschlesische L.a A 122 G.
do " B 114 a.
Breslau-Schweidnitz-Freyburg 110. G.
Cöln-Minden 112 7/12-3/4 a.
Niederschlesische 115 1/3-5/12 a
Saint: Rhein: 116 1/3 a
Aachen-Oberschles. 111. a
Wilhelms-Bahn 111 G. Cassel-Oderberg
Berlin-Hamburg 117 3/4 a

Bourse de Berlin 13 Juillet 44

Nordbahn 146 1/2-147. a
Glogau 120. a
Mailand-Venedig 113 1/2 a.
Livorno-Florenz 117 3/4 a.

KRASICZYN

Pilanowicz Kajetan, emigrant polski, porucznik na służbie gościnnej Francyi, wszedł do szkoły handlowej pod dyrekcyą pana Blanqui, professora ekonomii politycznej w Konserwatorium Paryzkim. Po dwóch latach pracy, otrzymał Dyplom zdolności administracyjnych, tak handlowych jako też rządowych i przemysłowych. Lecz że wynadgrodzenia w tem zawodzie są bardzo mało cenione we Francyi zmuszony był poszukiwać inny rodzaj pracy korzystniejszy krajowi i jemu samemu i mogący mu zapewnić jako tako karyerę na przyszłość. –

Jakoż po kilka letnim usposobieniu się uczęszczając na Kursa Matematyki i Mechaniki wykładanych w Konserwatorium i Akademii Sorbonskiej w Paryżu, zdołał usposobić się na Inżyniera i wszedł do Administracyi Kompanii Nawigacyjnej, jako Rysownik, gdzie mu były powierzone wygotowanie planów statków parowych i rożnych machin.

Później wszedł na Inżyniera werifikatora do Administracyi Drogi żelaznej z Paryża do Orleanu, która projekt

był powierzony Panu Trimot Inżynierowi Dróg i Mostów pod rozkazami którego pracowałem przez 6 miesięcy. —

Po ukończeniu tej pracy wróciłem do Biura Pana Polonceau Inżyniera i Inspektora Dywizyjnego Dróg i Mostów, u którego byłem użyty przez dwa lata niemal do zdjęcia rożnych planów, niwelacyi i przygotowania różnych projektów Dróg żelaznych, kanałów i Mostów i mianowicie Drogi żelaznej z Paryża do Rouen, do Strasburga, Charenton, Sceaux i Auteuil - Jako też pracowałem pod rozkazami tegoż samego Inżyniera Któremu było powierzone budowa Mostu nazwanego Carousel na Sekwanie. — Dokonałem exekucyą i nowy system przyznają go, uważać za jeden z najpiękniejszych mostów tego rodzaju. —

W pomnijszym czasie przygotowałem pod rozkazami Pana Polonceau projekt kanału nazwanego Pierre Lattk którego exekucyą wkrótce będzie ukończona

Nareszcie umieściłem do fabryki cegieł w okolicach Paryża w Chenevières (Dpt Seine & Oise) jako Dyrektor Gérant tej fabryki, gdzie, pomimowszy rożne utrudzenia jakie zaprowadzeniem w Administracyi i sposobach doskonałej i ekonomicznej fabrykacyi; zbudowaniem pieca do wypalania cegieł podług nowego systematu który bezwątpienia do mnie należy albowiem staraiem się otrzymać Brevet d'Invention, bez za brak funduszów niepozwolił mi opłacić prawa jakie do tego jest przywiązane, niemogłem więc go otrzymać. — W tejże dawnej fabryce zastosowałem Machinę parową do fabrykacyi cegieł, a po zbudowaniu jéj, właściciel otrzymał najpiękniejsze rezultata. — Przekonał, i doskonałość fabrykacyi jako też i tanieość produktów zjednały mi pochwały właściciela fabryki, i wynadgrodzenie za doręczoną aplikacyą. —

Następnie, byłem użyty do przygotowania projektu Drogi Żelaznej z Paryża do Lyonu przez Dijon

nota P. Filanowicza

i pokibne miejscowej pracy, projekt ten jest już przedstawiony Izbie Deputowanych

Dyplom Szkoły handlowej i wiele innych świadectw posiadam jako dowód mej kondujty i zdolności a w razie potrzeby inne świadectwa od Inżynierów u których pracowałem będę mógł złożyć

Pensya jaką pobierałem za pracę w Biurze była 2400 fr. rocznie za pracę zaś w polu miałem 3600 f. -

Adres mój jest:

M^r. Gaëtan Filanowicz
Ingénieur Civil Polonais
13. Rue de la Lune à Paris

T. 568

Dn Grudnia 1840 z dnia.

Z naszych dotychczasowych czynności składam Kiedzicu następujący raport — Dowany Inżynier praktykant przerysowuje z mapy Sztabu kraj wzdłuż za projektowanej linii kolei żelaznej — zaczął od Bochni, widziałem pierwszy arkusz — Bretschneider wyznaczył kilka linii o ile to się z mapy da uskutecznić — pierwsza w tem razie jest w kierunku dowskiej ze przez Gnojnik przez drogę Wiedeńską idzie do Dąbrowa i w stronie Tarnowskiej wypada w dolinę Pleszowy — połączenie z Dniestrem po wodach Zubrzy — Druga od Jarosławia trzyma się lewego brzegu Sanu, niżej Przemysła przez Jarosławski brzegu wzdłuż Wisły aż pod Nowe Miasto, stamtąd przeskakuje grzbiet Rudzy wody dostaje się do Stobierki a z niej po pod Bydlin, Rzeszowie, w Łąg Dniestrem — Wyprowadzić ją aż do granicy prawym brzegiem Dniestru, zresztą odsuwając się od tegoż, jak tego położenie wzdłuż jej wymagać — Ta linija wiadomości się Wielu więcej mniej w niektórych częściach odpowiedzi naszym życzeniom i środkom wykonania — Zaproponowałem Bret: linijo, jako poprawkę jego pierwszego projektu — Zgodziliśmy się byli wszyscy, że linija Szczara Sanu z Dniestrem jest wielce pożądana — jedynie Lwów, którego nie opuścić można, ani też dla niego wielkiego zboczenia z linii kierunkowej robić wypada, powstał zadaniem do rozwiązania — z tego względu stałem punktu środkowego między Lwowem a Dniestrem i wskazałem za najstosowniejszy Szczerzec — od Krakat niżej Jarosławia do Lwowa kierunkowej trzeba, wynosi tedy odległość m: w: 14½ mil — idąc stąd samego punktu krzywizny do Rudek a stamtąd do Bendzowej linii a z tamtąd najnowszy prosty linijo do Szczerca pójdziemy

wzdłuż —

14

rzeki a właściwie wzdłuż rzeki do Rzeki Wereszczyca a przeszedłszy przez tę rzekę
/: 1½ mil :/
Katarzyniec, dojrzemy do Szerzki R: w Szyperce, które pod lasem wpada do Dniestru
(: 2 mil :) w gorę zaś jednem zamieniem sięga Sokolnik — te połączywszy z rzeczką płynącą
do Kulparkowa do Limnowicy dostaniemy się do Lwowa /: 3 mil - m w :/ — Wynosiłoby razem
połączenie Lwowa Sanu i Dniestru m: w: 18¾ m. — Z Kulparkowa dałoby się
przejść do Lwowa z kąd koło pasieki przebiwszy Grzbiet drogi wyżej wzięte
dostaniemy się w dolinę Szyjek a z tamtąd do Zimnowody: Brodów — Gdyby przejście
przez Lwów, wykluczonem być niemogło a gdyby potrzeba wymagała kolei tu
Brodom, natenczas zostaje nam drugie bezzawodne droga przez Limnowodę
Brzegu Rzeki do krzywczowskiej bramy — Szerzecka linija przypuszcza
jedenaście dni odmiany — 1sze powinni w Szerzeckiej linij Wojenski, iść równolegle
z drogą Cesarską do Księżych Mostów, z tamtąd ~~stąd~~ do Baru Dobrzan Hodowicze
Uherce, przez grzbiet do Soiczyc — Soiczyc albo przez Wereszczyc w Lubienie
i do Szerzec, albo przewozem bijąc brzegiem do Katarzyniec — Ta linija samemi
prawie jestby stawami i bagnami — przytem na trakcie Samborskim to jest
razej Węgierskiej równie jak na Sanockiej bystaby bez wiązku — Na tego
zdaje mi się gorsza od pierwszej — 2gie odmiana — powinni linij w Zwierzyn
niej Szerzeckiej przejść drogę Cesarską, na Stojanice — Wołoszków Orchowice
i w Jetwiezad do niej równie —. Zdaje mi się, że z tych dwóch, które daje pierwszeństwo,
główny zaś środek tego projektu jest, aby ograniczyć się na



tym

19 do 20 tu mitaj kolei Czerwiej Lwow San i Dniester — stwarzajo je jako ogniwo dalszych mogacych bye w czasie oktermowej linii — na teraz widzi jako osobne i samo-dla-siebie dzieło. i wykonaniem onegoi jedynie sie zajac —.

Bretschneider z wyborem punktow szczegolnie sie zgadza — Mowiliscmy ze Singerem i Loewem w wigilie Handlowym — znalezli rzecz warta gleboko zastanowienia a nadzwyczaj przyczynic sie do wykonania i pozyteczne tegoi skutki — pierwszy ma pisac do Antoniego Kriegshabera — ktory jest teraz w Wiedniu, i ktory bedzie Directorem Szerera i mojej za sobą Gajmisterowną, moze nam bye pomocnym — sobie obiecuje sie zeim widziad — — Koszta wynioszą by nie wiecej jak pol trzecia miljona — by summa otrzymaciby mozna przez Akcyje, gdyby bylo jako znaczny Dom handlowy chcial dac swoje firmy, ktoraby Akcyjom za Granica zjednala kredyt — tak omineliby smy owe Garantije Solidarne za ktorych przykazaniem kilka lat upłynie — powstalo na maly a dogodniejsze na dzisiejsze skale — Stany mogłyby na Sejmie ostatecznie ze kupcy znaczna ilosc Akcyi, a ze dzieło niebedzie wykonane w jednym roku, wiec na rok jeden czesc pierwszego Stanowego, mogłaby podzielic — Jirii zas jak Singer powiada, okazemy Brzozowi ze stanie transportowa bedziemy Dniestrem tylko az do Winnik m: w: 3000 Cctr — rowni i sol warzonka do

Krakowa —

ato i do Solyki — natenczas Rząd zapewne takie Zeche wziąć jako część Akcyi — Władowo Księcia ze moi Panowie Kandlowie uważają za projektowy Kolei, jako marzenie — nie jest mu wiadomo aby ci przyznali Rieka na mniejszą, jakaby potrzebiejsze wykonanie i asystencyą — a za interesowaniu tychże jest nam bardzo potrzebne — Krzywald przedtym przyjechał, bez wątpienia tylko uwagę, aby się zabezpieczyć asygnacyą wody dozwoli nam wizytować parowozy stałkowe aby kolowań produkta podobne, które w przyszłym wypadku zastąpią, — Rada Władowej o stałkach naszych wody potrzebnych, bardzo nam potrzebna — do Warszawie stałka sprowadzony przez Steinkelera zawiódł zupełnie oczekiwanie — podług Krzywalda, ludzie do wykonania brakowali nam wielkie — zasięgnął wiadomości o nich Watrosiewicz i ten odmówił wkrótce przesłać Bretschneider jako niemiecki Inżynier mierzący wiadomości — Idzie Ci za Kolei dla nas najstosowniejsza — Ewer mi mówił że dowiedział się nie, to jest jakiej wagi, mogą być towary do Chrzanowa przychodzą — ale trudno dowiedzieć się zupełnie podaje jednak na 50,000 Cet — podług mnie bardzo mało — Zastanawia się z innej strony Inżynierem ja sam Warsztaty Handel przynajmniej do 60000 Cet —

Prawdziwy Sługa

Gruber

I. 568

D 12 Stycznia 1841 z Lwowa.

3

Sowinno że myśli o kolejach nie jest podobno na radzie, ja jednak ile mi moje zbieram potrzebne ku temu wiadomości - zrobiłem rachunek podług opłat z Myt jakiego dochodu mianeby się spodziewać i rezultat okazał ji się regulacyjny - z Berlina do Lwowa wyjeżdża przez rok 152,660 Ctn. Tow. i 45,794 osób - Zysk z tych osób wynosi się Złotych z. 1,096,404 Ctn 12 do towarów. - na dzień byłoby w drodze 125 osób - z Jarosławia do Rozwadowa wyjeżdża 146,657 ½ Ctn. i podług podania Edera 160,000 osób 43997 ½ które wynoszą 1,053,288 Ctn 18 do towarów. Dziennie 120 osób - Teraz płacą fracht 2 X na mile od Ctn, ja liczyłem połowę, a wtenczas wyjeżdża czysty dochód z mili Berlińsko Lwowskiej 6248/19 ½ - Kapitał 4% 156,125/55 - czyli na 37. mil 5,776,658/55 X - z Jarosławia do Rozwadowa czysty dochód z mili 5999/13 - Kapitał 4% 149992/55 - na 19 ½ mil 2,924,961/52 ½ - Ten rachunek robiłem podług tabel Kolei na Szczerowy na. Konny niemam zadnej dat - projektowane mi Koleje po ceny przeniesione na tych kolejach które znidzie - Budowanie Kolej szczególnie zwrócić naszą uwagę powinno - Jaki stosunek transportu osób do transportu towarów - jak sobie z onemi radzą - jednym zgłoszonych zadań będzie do nad - czy transport towarów opłaci się na Kolei - Im niżej wypadnie ji tym mniej jestem przekonany za linią Dniestru, nie tylko Galicyjska ale Europejska linia Komunikacyjna i handlowy stan ji woła - i tak - Całe ruchy Kolej z zagranicy parowy a nawet i bez tej, będziemy mieli od Czarnego morza nawet od Konstantynopola do Wiednia po nad Dniestr i podnosząc Kolej do Wiednia o kilkadziesiąt mil bliżej niż Dunajem - z Jarosławia drugie ramie powinno prowadzić bezpośrednio samo z brzegu morza Bałtyckiego - trzecie też ramie z pod Krakowa z północnej Kolei do zaprojektowanej Kolei pruskiej

a Berlina

na Oppeln Wrocław zapewnić do Berlina - Elby - Hamburga i Nieba si v voulez

nie jest to jednak tak obszyrnie dzieło jak się wydaje na pierwszy rut oka —
od Granicy rossyjskiej do ujścia samo do wisły czyli granicy Polskiej, Galicyja
miałaby kolei 64. Mil — z Jarosławia zaś do Bochni 22 Mil — od naszej granicy
do Odessy czyli naszej do Limanu jest biegu Dniestru 76 Mil — /kolei niby koby
tylko 50:/ — Polska ma biegu wisły 57 M. — prosty 30 M — razem wiec od Czarnego
do Baltyckiego morza 224 prost 22 do Bochni — ale to powtarzam biegu rzek
przez trzy państwa — Dzieduszycki mowił mi że w Rossyi stawiono
myśl o regulacyi Dniestru i że ci do Zaleszczyk dojechali mają Komissarze
delegowani do rozpoznania tej rzeki — Czy zamiast skutecznia wsparcia bankierów
wiedeńskich nie mogliby śmy w Warszawie i Berlinie przyjemniejszego kroku znaleźć? —
przedstawiają sie przyjąć w całej objętości — Do ujścia niemnim zpewnością
oznaczyć co handel Czarnego Morza dostawca lub dostawcy zewsząd Europie —
to zpewnością twierdzić mogą że cały handel wiązby tą najkrótszą drogą — do
tego przekonania, lubo z razu krzyknięcia Ho ho! i jeszcze raz Ho ho! nie odmieni
skutecznie tej myśli do której Brodzkiemu ser się pali a ja gorąco — to jest
nie idzie o związanie Lwowa z Wiedniem — niema pytania czy jest potrzeba —
czy będzie jej rentowała — na wszystko affirmative — jedynie skąd pieniędzy —
odtąd niestety — negative ——. Łatwo zapewne znajdzie Kredyt [illegible] majątku

drogą.

KRASICZYN

do tego ktoryby ten projekt mogł interesować — Przy towarzystwa
w każdym państwie mogłaby zawiązać do wykonania tego dzieła, a te
trzy pod osobnemi firmami mogłyby być tylko jedném —. Jak chcą
en Espagne, ne dirig Vre — et bien-soit — ji les préfère toujours aux
bicoques en Galicie — — Domieniam się z jednej strony że Rząd
z względów strategicznych nieprzezwoliłby na linija z Jarosławia na Sędziszów
Mysłenia do Dniestru — z drugiej zaś, i to pewna, że Obywatelom którym
chodzi przede wszystkiem o drogę, i dać ją potem na koszt Rządu z Rozwadowa do
Żurawna — mimo tych samych względów nie broniono — Jest to ważna
kwestja, która zapewne zechcą Księża mieć na sercu — Jeżeli nasza linija
miałaby stać z linija Europejską, potrzeba wynalazek Amerykański
wstrzymywania czyli zwracania węgli wyrzucanych kominem Locomotiwów,
przez który, teraz drzewa mniej węgli gdzie tego mamy, widzimy — byłby
dla nas nieoceniony — Mogliby my mieć ogromne składy przy lepszej roli
dotychczasowej kolej — jakto Swięcz — Stryja — Dystrykt — Sama — drzewa sprowadzonego
na Wiosnę — . — W niczym nie jestem odmiennego nie odemnie — Kronwald
kadrunia ostygł, a przynajmniej nie widać aby był tak chciał czyli czynnym — mogę
się mylić ale mi się widzi że przyjaźnienie się z obojga interesom Rządzej Kolei a
Inspektora Nordbahn, za chwilę w nim przekonania o potrzebie i możności kolei w nas —

tak mi się widzi —

Zupełnie Kgoście interesowań byłbi nie opisuję, bo się Wielgomiejscu - który wczoraj co
dziennie wyszedł, żarty swój Kompliment - wyprowadzeniem nas Rzeczenia Kgoście - abym był do niego
napisał —. Trasa od Uścia wyżej Rosołu do Onutz na granicy. Uście — Nadbystrzyca - Kyjowiec -
Bemenka leśna, Turady - Strudzyców - Zabłotowce - Lubosza - p.p. Żurawno prosto do Labunka -
po nad Dniester do: Cuciów - Sinka - Sobotów - ostrów - Korzyców - Halicz - Pitryjce - Wolina -
Jezupol - Podberezce - bliżko: Stupanice - Rozniców - Ofranica - Tysmienica - z tąd ranies
na Uhernicki do Stanisławowa - z Tysmienicy zaś dalej: Srzenierniki - Czernobocze - Krzywo
tuły nowe - po pod: Zatrzewce - Tarnowica - Bortniki - Chrzanowice - Zabokruki -
Czortowice - Tyssmowice - Horodenka - prosto do Oberfwinietzke: /Drewne nazwisko:/ prosto
do Kohorlouky: Onutz nad granicą. ——. Z Srzenierniki zaś dalej prowadzi kolej do
Brzezan nie daleko Kreto wyżej Lokotka na Bratyszów do Niniowa stanowi
na gorę Złotą Lipę - potrzeba zpustem Tatwe od Zaleszczyk lub wyżej —
A teraz lubo gładko na kolei jednak zmordowany nieco wyciadam i polecam
mnie Łaskawej Pamięci Kgoście Wielgiej

prawdziwie Głębokiej

Szczerze.

Byłem dzisiaj u Ursiga, który mówił był słaby i jeszcze nieuzdrowiony. obiecał
przyspieszyć to o co prosiłeś a my podawali —.

Seko 568

(46) 41

D 2 Czerwca 844 z Lwowa

z Vaszego pisania otrzymałe jednogłośna pomyślną opinią w Gubernium — byłem w Audyencyi, prosiłem o protekcyą bez której nic bysmy zrobić nie mogli — powiedział iż nie wątpi że Konsens otrzymamy i zapewnił nas iż ze swojej strony będzie nam pomocny. —— List Magnusa jest przyjacielski nie odstraszający, ale o Gwarancyi żadnej nie wspomina — Bez gwarancyi albo interes nasz nic nie może — bez gwarancyi nie da, a Stany tym mniej: bo że, że nikt by rozsądnie tego dowodzić nie mógł. bo Stany gwarancyjne mają w ręku środki i dowody i wszelkie ułatwienia w prowadzeniu z przedsiębiorcami — Stany zaś wziąwszy na siebie ciężar większej nie ograniczonej za nic i przymuszającej ich siły — pamiętać bowiem winniśmy że Gwarancya Stanowa nie jest gwarancya krajowa. —— Powtóre, że dowiedzieliśmy się że owa interwencja prawie Gwarancyjna dla Tow: kred: potrzebowała czasu aby przyjść do skutku, a pomimo że w innym interesie najmniej z czasowych okoliczności korzystać trzeba, nie zapuszczać się w drogę na której spełnienie najmniej dwa lata bez zwłoki, byłoby daremnym trudem — wreszcie nareszcie skutek ten sam, czy interesu nie robimy zić my nie otrzymali od Stanów gwarancyi, czyli żeśmy jej zupełnie otrzymali — przyjęte bardzo sentymentalnie: Magnus słusznie napisał, że ze Gwarancyą Stanową jest interes — słowem jesteśmy Wasza de ne pas Mr plaider sur le terrain —

Jak 14. b. m. spodziewam się być w Wiedniu, ważyć się: Baronowi Krieg mogłbym prosić, wyjechać na nie i dopiero kroku osobistego na wprzód — Jeżeliby Książe pełnomocny Stanowy w Wiedniu chciał wstrzymać się z wszelkimi krokami na wstęp tamtejszych, chyż my to zresztą uczynić mogli — w razie zaś jeżeliby nie mógł tak długo tam zabawić i jeżeliby zamiast czekać wolał jej stamtąd prosto do Berlina, potrzeba abyśmy się mogli gdzie zjechać — może do Krakowa prosić o zawiadomienie listem do Wiednia poste restante. w wypadku wyjazdu tam listu spodziewać się będę i tam zdecyduje czy jechać na powrót lub prosto do Wiednia — radzi Krakowa książe pełnomocny ja tutejszej stanowczej opinii —

Ad finem.

Przesyłając W. Łaj Mci list powyższy, zwracam się z uszanowaniem

16

z 50letniego przywilejem – ten jest in regula najwyższy. Dłuższy jeszcze jest szczególnym faworem dla kolei których nad jobii bardzo życzy. Kolej potrzebna go niema. Żądać zaś do tego nadzwyczajnych przywilejów dla naszego przedsięwzięcia, byłoby to narażać prośbę na odrzucenie, do czego najmniejszy powód może służyć za pretext. Jeżeli raz upoważnieniu do ustrojenia Towarzystwa zyskamy, wtedy podając Statuta ułożone na wspólnej z Kapitalistami naradzie, będziemy się starali co można, wystarować – w czém allegat do prośby by wcale nam przeszkadzać nie będzie, o którym wtedy jeszcze zapomnę.

Za gwarancyą ani przeciw gwarancyi z mojej strony jeszcze nie jestem, bo to za wcześnie. Uważam ją za ciężar kraju, więc wolałbym żeby się bez niej obeszło – gdyby zaś bez gwarancyi kolej być nie mogła, a rozprawy przeciągnęły się do Sejmu, niewiem dla czegobyśmy jéj zprowadzać nie mieli.

Pole pisał do mnie Ummarze się dla czego z Krasiczyna nie był. Po powrocie ze Lwowa zastał żonę z matki gdzie chciała świętować – tu odebrał wiadomość o chorobie P. Xaw. Krasickiego, więc do Niego jechał, a bedąc w Matki która tymczasem się rozchorowała znowu został wezwany do Lisca na pogrzeb. Nie był więc wcale w domu i listu wzywającego Go na Sejm nie odebrał.

Projekt tu jest zatwierdzenia czynności Ogólnego Zgromadzenia I. K. Komisarzom Rządowym jeżeli dowiedzą się, reszta wszystko przyszłe projekta. Rezolucyi na ustawy Sejmu lada dzień wyglądamy, a między temi potwierdzenia wyboru Dyrekcyi.

Cześć posyłam W. Jéj Mości składam

Wasilewski

KRASICZYN

KÖNIGSBERG
2 JUN.

à Monsieur

Monsieur le Prince Léon Sapieha.

à Berlin

recommandé







S. T. Herrn Grafen Alexander Fredro

Lemberg 3t Juni 1844.

Euer Hochgeboren!

Nun wo der Termin der Eröffnung der Eisenbahn Verbindung von Lemberg mit Cracau zu Ende läuft, und Sie mir neuerdings Ihre Zufriedenheit, so wie Ihre Bereitwilligkeit mir mich damit mit bekannten Mittheilungen Ihrer Seits zu unterhalten, mir mir sind was mir nöthig sei dürfte entgegen kommen zu wollen.

Sie können gewiss diesen Ihren Wunsch Euer Hochgeboren

mit aufrichtiger

Hochachtung Ergebenheit

zu versichern

Halpert Graf Nierenstein

KRASICZYN

45
x



KRASICZYN

Hochgeborener Herr Graf!

Sie sind so gefällig mir Ihr Project, — mir Eisenbahn von Jassy bis Bochnia zu bauen, — mitzutheilen, und wünschen meine Ansicht darüber zu vernehmen.

Es ist ganz meine Absicht zu stellen, dass dieser Plan eben so gemeinnützig als Nützbringend für das Land ist, und da mir, wenn die Bochnier Eisenbahn Linie mit der Nordbahn einmal zusammengeht wird, ja eine nähere Verbindung mit allen Handelsplätzen, mit welchen wir ehemalen vorzugs zu correspondiren pflegten mehr Ausdehnung bekommen, überhaupt werden, so ist es eine ganz natürliche Folge, dass sicher mir sehr gesuchten Handel Galiciens wieder neu aufblühen, und dadurch unser Land zu einem Wohl-stand gelangt wird, dessen sich die Nachbarstaaten eines Theils Preussens, die eben erwähnte Verbindungs Mittel besitzen, schon lange zu erfreuen haben. —

Wir begleiten demnach Ihr Unternehmen mit unsern

18

Ihnen Herzog und Wiese mit einem kurzen Gedenken gewürdigt wird.

Genehmigen Sie die Versicherung einer ausgezeichneten Hochachtung mit der ich die Ehre habe zu sein

Ihr ganz ergebener Diener

Hausner & Volland

Florian Hinger

Linberg den 3 Juni 1844.-

1.FE[illegible]
4. JUN.

Sr. Wohlgeboren
Herrn
Alexander Graf zu Fredro
Inspektor
in
Wien

Poste restante

KRASICZYN

Votre Excellence !

Dans le papier ci-joint je me prends la liberté de proposer les conditions sous lesquelles je désirerais entrer au service des entrepreneurs du chemin de fer en Galicie.

Je suis prêt de prendre un engagement pour 3 ou 4 mois à raison d'un salaire de 400 florins d. c. par mois, avec l'indemnité des frais de mes voyages. Si ce salaire devait paraître trop grand, je prie Votre Excellence de vouloir bien considérer

que je dois regarder cet engagement comme temporaire,

qu'il me faut pour ce temps m'arracher de toutes les autres affaires et occupations,

que je dois suspendre la publication de l'ouvrage de feu M.r le Chevalier de Gerstner, déjà preparé pour la presse, enfin

que dans le cas, qu'on voulait imiter les constructions américaines, les observations et experiences que j'ai faits dans les Etats Unis pendant 18 mois me mettent dans l'état de pouvoir être très utile à l'entreprise en question.

Si cependant Votre Excellence devait croir que le comité n'acceptera pas les conditions comme je les ai proposées, je prierais de me pas d'envoyer le papier ci-joint à Lemberg, et de me dire, s'il est possible, quelles autres conditions il me faut proposer, pour être plus sûre de leur adoptation.

/.

Agréez, Votre Excellence, l'assurance de la plus parfaite
considération, avec laquelle j'ai l'honneur d'être

Votre

très humble et obéissant
serviteur

Vienne le 9 Juillet 1841.

L. Klein
Ingenieur

KRASICZYN

Kraczkiewicz (Leopold, Marcin, Teodor) na teraz Kondukter Dyrekcyi Dróg i Mostów Królestwa Francuzkiego, przydzielony do służby, zaymuiącey się wypracowaniem projektu ostatecznego drogi żelaznej z Paryża do Belgii, życzy sobie być umieszczonym przy drodze żelaznej projektowanej między Brodami i Lwowem, i którey dyrekcya iest powierzoną Xięciu Sapiehe.—

Na poparcie swoiego żądania, iak również chcąc wykazać że iest w stanie dopełnić przyzwoicie obowiązki iakie by spadły na niego w służbie Inżyniera przy drodze żelaznej z Brodów do Lwowa; Kraczkiewicz przytoczy co następuie:

w 1827. r. po wyściu z Korpusu Kadetów w Kaliszu, był umieszczonym w Sztabie Kwatermistrzostwa Jeneralnego Woyska Polskiego — i w tey broni służąc, zaymował się ciągle pracami Inżyniera polowego; a w r. 1829 był iednym z czterech, którym był wódz naczelny wydał na wypracowanie projektu wielkiey drogi (: chaussée :) między Kownem a Petersburgiem, przechodząc przez Dynaburg i Rygę.—

Od r. 1830. pracuie we Francyi w Dyrekcyi dróg i mostów; i od tey epoki przez cztery lata, prowadził wielkie morskie roboty między St Malo i St Serran, dla zbudowania bassin à flot, które iest w stanie dać weyście, nie tylko statkom kupieckim, ale nawet i okrętom woiennym.

Świadectwo (które posiada) przez Inżyniera naczelnego tych robót wydane, zaświadcza na iaką opinią iego zdatność i gorliwość zasłużył, przez cały czas iego przy tych pracach pobytu.

Od r. 1840 zostaie przy służbie zaymuiący się wypracowaniem projektu żelaznej drogi z Paryża do Belgii.—

i mnie świadomo

20

i może śmiało powiedzieć, że najdelikatniejsze wyrzuty tey Kurby, byłyby mu jemu z jego nauczyciela powinszowaniem. —

Że wszystkie uwagi mogą przekonać, że nie tylko posiada dostateczne wiadomości teoretyczne do zajęcia się projektami dróg żelaznych, ale nadto dowodzą, że cztery lata praktyki przy budowie, gdzie sztuka w całej rozciągłości była zawsze z przeszkodą naturalną, złożą, mogły mu dać wielkie doświadczenie, które dzisiaj, chciałby Komisyi drogi żelaznej z Brodów do Lwowa, ofiarować. —

Kraczkiewicz

Paryż
dnia 6. Stycznia 1841.
rue Bellefond. N° 29.

KRASICZYN

50

Mon Prince!

Ce n'est que hier que je suis arrivée à Vienne, où j'ai trouvé Votre lettre en date du 7 cte. par la quelle j'apprends avec grande satisfaction que les états de Galicie ont pris à cœur le Chemin de fer & qu'ils ont fait un si excellent choix quant à la présidence de la Comission destinée à diriger l'entreprise en question – je m'empresse de Vous rendre mes hommages comme mon président – et je serais fort heureuse si je pouvais me rendre au plus vit à Lwow – according to Your desire – mais malheureusement il s'est formé une espece de cirle dans ma chambre basse – qui m'oblige de passer une couple de semaine à Gneixendorf pour restaurer mon piédestal – je pense de pouvoir dire au bout de 8 – 10 jours – et je ne pourrais arriver à Lwow qu'à la mi Decembre – si le bon Dieu ne disposera autrement –

Je tacherai de prendre ici de renseignements necessaires, par a port d'un ingenieur apte à notre but – mais avant tout il faudra attendre le resultat de la convocation des chambres, en France savoir si les differents seront terminé à l'amiable –

Le Comte Alfred n'est pas encore de retour à Vienne –

Daignez, mon prince d'agréer l'assurance de la plus haute considération que Vous porte

Votre

très obéissante Servante.

Vienne le 31 Oct 840.

Krasicki

21

PRZEMYSL
L. OV.

A Monsieur

Monsieur le Prince Leon Sapieha

Przemysl

KRASICZYN

Monsieur le Prince !

Je regrette infiniment d'avoir manqué l'occasion de presenter personellement mes hommages à mon president nouveau et de lui rendre compte de mes observations sur les chemins de fer que j'ai pratiqué dans les differents pays - l'économie forcée que j'ai remarquée par tout, m'a confirmé dans l'idée, que ce serait un moyen propre pour l'exportation des production de la province et en meme temps le pont le plus sur pour faire passer la civilization dans des classes moyennes du pays, ou bien d'engendrer la classe industrielle, qui n'existe pour ainsi dire pas encore - et qui est absolument necessaire pour le bien etre d'une nation.

Pour le commencement je crois, qu'un chemin de fer avec la force de vapeur surpasserait le besoin et les moyens du pays; car le capital immense pour les locomotives, et les grandes ateliers pour les reparations continuelles des machines - supposent une population plus epaisse et un commerce plus actif - que celui de la galicie - en cet egard veuillez mon Prince visiter les magazin des locomotives et les ateliers de la Nordbahn et de la Badnerbahn - pour le service d'une locomotive il faut avoir encore deux autres en reserve, voilà donc un triple capital, pour chaque course de une vapeur -
L'atelier pour la construction des locomotives de l'entreprise de Sina près du Belveder est tres interessant - on a la plus part des machines de Sharp Roberts & Comp de Manchester - mais cet atelier est trop grand et dispendieux pour un chemin de fer de telle courte distance - et le petit nombre des locomotives, c'est pourquoi

la direction paraît avoir l'intention de s'en défaire -

Que le chemin de fer de Galicie soit construit en sorte pour pouvoir servir un jour pour les locomotive - mais pour le commencement il faut se contenter avec des chevaux -

En cet egard il serait mes analogue si Vous mon Prince voulez prendre des renseignement sur le chemin de fer de Tirnau à Presburg - et celui de Linz à Budweis et de Linz a Gmunden - le bureau du dernier est sous la direction de Mr. Gegmil. Ler à Vienne - et pourra servir d'une base; car il existe depuis plusieurs année - l'on a fait plusieurs experience tant quant à la construction - que comme aussi quant à la pratique que la direction ne difficultera de communiquer -

Le bureau du chemin de fer de Tirnau a Presburg est dans cettedernier ville chez le marchand fischer - il y a une stagnation dans cette entreprise puisque un grand nombre d'actionaire n'a pas payé les dernieres rattes, par suite de l'interruption dans toute les entreprises industrielle par crainte d'une guere à eclater et le penurie d'argent courant - au plutot par la restriction du credit que la banque national accordait aux banquiers. nonobstant il y a déjà deux mille ans de lieux de france fini et mise en pratique - Mr. Rüppel professeur de la mineralogie a l'ecole politechnique - ainsi des tems de la Nordbahn - que Vous trouveriez mon Prince aux

connaissance de toutes les notabilités à Vienne - le Président de finances le Baron Kübeck - le gouverneur de la banque le Baron Ledorer. les conseillers d'état Baron Pilgram, le conseiller de la Cour employés au conseil d'état - Mrs. Baron Baden, Weiss. Krauss &c &c - le gr: Chancellier le Comte Nitrowski et conseiller Baron. Münch et Baron Bourl - le Chancellier Baron Pillersdorf - &c -

Si vous passé en Belgique vous trouverez chemin le prince que le terrain est beaucoup ressemblant a celui par le quel le chemin de fer de Bruxelles a Leopold doit être tracé - la conformation est à peu près la même que de celui de la Wondbahn et moins dispendieuse, que la on des sociétés d'actionaires sont à la tête - preuve que les gouvernements eux même peuvent bien gener l'entreprise - comme ils facilitent les chemins publiques

Je vous supplie cher Prince de faire mes hommages à Madame la princesse et de lui témoigner ma vive reconnaissance de son accueil gracieux dont elle m'a honoré à Frogmeldan - j'avais beaucoup désiré de vous voir arriver au sein de votre famille charmante et d'être temoins du bonheur domestique des personnes auxquelles je porte les sentiments les plus respectueux (Lupdes) V/ Devoués -

Daignez mon prince me renouveler à le memoir de Monsieur le Comte Alfred Potocki - et agréer l'assurance de la haute

Confidération avec laquelle j'ai l'honneur d'être

Monsieur le Prince

Votre

très obéissant serviteur
Fromwalz

Le Baron Vicey se porte bien. Dimanche passé
il y avait une foule de monde à la soirée
chez eux - et hier ils ont été chez Madame
Chovska au bal - Mr Ignac Komarski était du nombre.
il y a peu de Demoiselle, mais d'autant plus de jeunes dames mariés

Le 29 Janvier 841.

Rauenmark - Bellegardehof 1: etalier 2de etage - cest à dire au bureaux de la Nordbahn - a visité il ny a pas longtemps le chemin de fer de Freiburg a Tegernau et aura la Complaisance de donner toutes les details - C'est à ce Monsieur que nous devons dans le fond l'existence de la Nordbahn - il est en bonne grace du grand chancelier le comte Nitrowski - professe beaucoup des connaissances de la metalurgie et ne respire que d'etre utile et de contribuer aux bienêtre du pays -

Quant à la traces l'on veut donner une autre direction que celle que nous avons proposé avec M^r. le Comte Potocki - et en passant par Sanz dans les environs de Grodek pour gagner la Vallé du Dniestr - et de joindre la capital par une transverse de Sreszow. Il est bien vrai que la vallée du Dniestr fournira beaucoup de passager à Lemberg mais la Capital doit en tous cas former le point central - cest de cette ville que les premiers voyageurs doivent passer a l Ouest et Est - cest le centre de tous le commerce et en meme temps la plus grande frequence de personne et le grande provision pour la subsistence de pres de 900000 habitans donnera beaucoup à transporter - de maniere que ces premieres route qui toucheront la Capitale donneront le plus de profit que notre chemin de fer — et quil faut

par conséquence commencer par la avant de penser à d'autre ramifi-
cation - dont je ne méconnais la grande utilité.

Quant à la manière de se procurer les moyens de pour la construction
de cet œuvre salubre - je crois que a ~~doit~~ devrait se faire plutôt
par un emprunt fondé et garantie ~~par~~ par la province
que par des actions - ces entreprise urgent un ~~pr~~ but particu-
lier savoir de faire le plus de gains possible - absorbant une
grande partie ~~des~~ de l'utilité de cette institution nationale
Si le gouvernement permettre de faire un ~~compte~~ emprunt l'on trou-
vera facilement de l'argent a raison de 4 ou bien de 4 1/4 % - tandis
qu'il sera très difficile de placer des actions - excepté avec des sacrifices
considerables. d'ailleurs c'est un point d'une discussion avec des
banquiers de Vienne mais dans ~~mon~~ un temps calme, après que
le relation de credit seront applani - et surtout après que
le privilege de la banque national sera confirmé, parceque
ce sur cette institution que sont basé les grandes entreprises
demandant du crédit. Permettez de Vous remarquer mon
prince, que M. Mayer bien que ce soit une de meilleur têtes
parmi les notabilités commerçants est en general antagoniste
de chemin de fer. le jugement qu'il porte sur cette branche
comme objet d'entreprise est par conséquence toujours un peu
douteux - J'espere que Vous mon Prince tacherez de faire la

KRASICZYN

55

Mon Prince !

Je Vous demande mille excuses davoir manqué de Vous envoyer a Vienne un récit sur les travaux de la Commission en réponse à la lettre dont Vous m'avez honnoré de Paris en date du 14 may — mais j'ai tant de occupations que mes intellectuels dessein's reste inachevé — néanmoins il faut Vous dire mon prince, que j'avais envoyé a Mr. Alfred Comte Potocki une copie des protocoles de notre première Séance pour Vous la communiquer en sachant à Lors ou Vous Vous trouver —

Présent nous nous sommes occupé avec le tracé entre Hartkirch et Cracau — comme la ligne principale qui obtien dra beaucoup de fréquence de la Nordbahn et pour la Nordbahn comme aussi pour la Capitale de la province peuplé de plus de 900000 hommes — ensuite nous passerons au Duiestre et a Kotzmann dont Vous ces opérations nous avons 6 instruments pour niveller — dont un est destiné pour Mr. Lechner comme chef — et les autres seront distribué aux Ingenieurs Kreiber — Stein pour la traverse entre Cracau et Jaworzno qui sera bientôt prolongé cette ligne 6, Gorlkowski qui a dressé les cartes de Mr. Lechner Wisnia Sabina, Rudki Krzywaczka — 2, Wolan d'entre Jaworzno et Oswiecim

d'ensuite nous attendons l'ingenieur Mandl de la Nordbahn pour la ligne de Kirchnitz a Tarnow. et la ligne de Tarnow a Przemysl pour faire rectifier Kreiber ou Gorlkowski le quel

23

Brudt jugera plus apte - De manière le trace de Léopol a Brahmin pourra etre ebauché jusqu'à la fin du mois d'Août.

Quant a Brudt: j'ai eu les mêmes renseignements que Vous mon prince me communiqué - même M. Krieg n'est pas prevenu en sa faveur pour lui confier la construction comme ingenieur en chef de nous avions parlé a ce point plusieurs conférence, cependant M. B Krieg s'est addressé a Vienne pour avoir de renseignements mais je ne sais s'il en a eu de reponse - Comme M. Krieg ne reviendra le 23 de ce mois a Léopol je ne manquerai de lui communiquer Votre lettre chere prince - J'ai jugé necessaire d'abord qu'il serait necessaire de faire venir un ingenieur superieur pour examiner la trace projecté de Brudt et les travaux techniques a cet egard l'acquisition de M. Klein serait fort a desirer j'en ai entendu parler avec beaucoup d'eloges - J'espere à Votre arrivée mon prince dans le pays vous viendrez à Léopol pour ce rendez et c'est alors que nous prendrons d'avance cette affaire en consulter en même temps nos moyens - Quant aux jeunes gens qui s'appliquent à la Construction du chemin de fer de Rail - je ne crois pas que j'aurai besoin dans le moment - car même si l'ingenieur Mandl ne viendrait pas nous aurions Kiglen et Gottlieb et un l'ingenieur Sequentz qui s'appliquent comme aide pour le plique de Brahmin a Tarnow - et je

crains d'engager les gens pour notre entreprise qui est encore tres dangereuse surtout dans la detresse de nos relation pecuniaires - il serait un point de confiance de detourner ces gens des autres entreprises qui sont deja en train - et, ou ils peuvent profiter en connaissances - quant il sera question de la construction meme alors il faut penser en premier lieu au jeune gens de la Galicie qui ont fait les etudes polytechnique Gorbkowski est du meme nombre - un jeune homme tres habile et avec beaucoup de zele -

J'ai arrangé la chose de maniere que les ingenieurs touchent leurs argent immediatement de la Commission, et non pas par Brest: pour maintenir l'ordre, Sachant que l'on ne puisse pas se fier à lui - non pas qu'il soit suspect au contraire il est parfait honete homme - mais il n'est pas exacte dans cette sorte d'affaire - comme tout les grand et petit soit defaut gens de genie - Je crois fait d'avoir preparé la gestion des affaires de la Commission d'apres Vos intentions mon tres respecté president - mais les objets les plus essentielles et les plus grandes ne pourrons etre traité que sous Vos auspices pour Peine - ce n'est que Votre exactitude qui pourra garantiere la reussite de cette entreprise salutaire pour le bien etre du pais.

Je Vous supplie de Vouloir presenter mes hommages respectueuses a Madame la princesse et mes remerciements pour l'accueil bienveillant

Dant elle avait le grace de m'honnorer à Enafenburg - me plaignant mon anglomanie - mais quelque soyent les Deffauts de cette nation - toutefois le genre humain, leur Doit devoir des inventions tres utiles pour le bienetre materielle des hommes - et il est bien à plaindre que les relations commerciales entre cette nation et la Galicie ont été coupés Dont la continuation, telles que je les connaissé il y a 40 ans auroit été bien salutaire pour notre pays.

Agreez Monsieur de tout consideration avec laquelle j'ai l'honneur d'être

Monsieur le Baron

Votre

tres humble serviteur

J. Hermann

le 17 Juillet 1811.

Daignez nous donner de Vos nouvelles à Bochnia lieu dont on le chemin de fer doit commencer - le Capitaine Hde Cavalerie dont un homme pleinement qui ne manque pas de Vous le faire augmenter - le passage du Dunajec est sicuren - a Tarcinau - d'après Cartes Cadastrales et Plans près de la chaussée la trace est signalée, je suppose aussi près de Lancut - et Jaroslaw -

57

Monsieur le Président!

KRASNOZYN

Le nivellement de la ligne de Lwopol a Bochnia - celui de Lwopol a Brody et Brzezan - de Lwopol au Dniester jusqu'a Uscie est pour ainsi dir achevé & les ingenieur Wallau & Körber ne font que verifier quelques lignes transversales entre Bochnia et Tarnopol - et le dernier reviera encore une ligne de Tarnopol à Przemysl et de Przemysl vers Sadowa Wisnia &c pour approcher le chemin à la route hongroise. deux ingenieur Semenetz & Gostkowski se sont rendu pour niveller la nouvelle ligne de Uscie le long du Dniester jusqu'a Talesczyck et j'espere qu'ils finiront le nivellement en haut de deux à trois semaines. Rudolphi est allé en devant deux pour reconnaitre le terrain, et il reviendra en haut d'une semaine, ou il commencera à travailler a combiner les differentes lignes et a tirer la trace sur la carte geographique detaillé de la Galicie - et faire les calculs de la construction - il à promis de finir le projet de la trace de Bochnia a Lwopol et Brody avant la Fête et je crois qu'il parviendra à l'effectuer a l'aide d'un ingenieur de la Nordbahn, qui nous est arrivé il y a une semaine nommé Mandl & que je crois fortabile. - Les ingenieur en general ont travaillé avec beaucoup de zèle - et Rudolphi a developpé une grande activité. pour moi même je crois que c'etaient des bon travailleur exacts. mais ce sera l'affaire d'un Jugenieur superieurs d'en decider - jusqu'a present nous n'avons depensé que 45'00f y compris les gages jusqu'à la mi Septembre - et les dits instruments pour le nivellement -.

28

Dans le Calculation de la frequence de personnes et de marchandises
ou nous avons demandé le Professeur Tourneret de prendre
part à la Commission comme membre extraordinair - c'est un homme
versé dans les calculs statistiques qui prend beaucoup d'interet
au bienêtre des pays - et qui s'est chargé avec plaisir -
le M^r est professeur des sciences politique & financieres a
l'université de Leopol. D'après present il n'y a rien qui
demanderais votre présence à Leopol - mais il reste
à propos si Vous arriviez une 10^e de jours (ou quinzaine) avant
l'ouverture de la Diété qui aura lieu le 28 du Sept
pour revoir tous les travaux et préparer une rela
tion a la diete - je pense de convoquer les membres
de la Commission pour le 23 du Sept: pour discuter
les projets avant de les presenter à la ~~Commission~~ Diète -
En cas que Vous mon prince jugerez à propos de fixer
un terme plus proche daignez me faire parvenir Vos
ordres - je ne bougerai pas de Leopol et je serais
bien charmé de Vous rendre compte mon Président

des procedés initiaires de la Commission – qui prendra des nouveaux étants sous Votre direction éclairée et relée –

Agreez mon Prince l'assurance de la plus haute Considération avec la quelle j'ai l'honneur d'être

Mon Prince

Votre

très humble serviteur

Fromentin

Madame la presidente Madwika est très dangereusement malade. on craint pour sa vie.

LEMBERG
4 SEP

A Monsieur

Monsieur le Prince Leon Sapieha

president de la Comission du chemin de fer

de la galicie &c &c

Gd Przemysl

a Krasiczyn

59

Jaśnie Oświecony Książe!



KRASICZYN

Dowiedziawszy się o przedsięwzięciu Jaśnie Oświeconego Xięcia, o założeniu kolei żelaznej między Bochnią a Sworem; ja zaś u. kończony politechnik Wiedeński, applikując tam nabytą theoryją lat już dwa w kilku gałęziach zawodu technicznego: miawszy udział przy wyrobieniu projektu powiększenia miasta Wiednia pod przewodnictwem Pana Förster, Inżynier-Architekta, obok i redaktora powszechnej budownictwa gazety, po ukończeniu tegoż przy założeniu i budowli wygałęzienia się kolei żelaznej „Nordbahn" z Przerowa do Ołomuńca, potém miawszy udział na wyrobieniu projektu przedłużenia tejże kolei z Mährisch Ostrau do Oświęcimia, teraz zaś zatrudnionym będąc w Hradiszczu pomiarem gruntów przez koleje zajętych: mam życzenie, ten mały zbiorek nauk i doświadczeń w zawodzie technicznem przy wspomnionym krajowym przedsiębiorstwie

25

zastosować, i tak nazad zamienić kraj cudzy, w którym już
lat sześć dla wykształcenia swego stanowiłem – za ojczyznę.
Niemając zas sposobności przedstawienia się osobistego Jaśnie
Oświeconemu Ryciu, ośmielam się uczynić to listownie, rów-
nocześnie, dla wziętej sobie śmiałości, najłaskawszego przeba-
czenia JEGO Xiążęcej Mości prosząc.
Mógłbym azatem, pod supozycią zadowolnienia JEGO
Xiążęcej Mości, zaświadczeniami memi, mieć nadzieję
znalezienia pewnego i ciągłego zatrudnienia przy mniema-
nym krajowym przedsiębierstwie, ośmielam się oczekiwać
najłaskawszej odpowiedzi, i pozostaje z najwyższym szacun-
kiem JEGO Xiążęcej Mości

Chradiszcz dnia 16 Lipca 1841

najniższym Sługą
Antoni Lewicki
Inżynier

A. Son Altesse

Berlin 16. Mai 1844. 61

Monsieur le Prince L. Sapieha.



Mon Prince.

J'ai bien reçu la lettre que Votre Altesse m'a fait l'honneur de m'écrire au 1.st. et que de jour a jour les deux brochures, Cartes &c. que Vous m'avez annoncés. — J'ai lu et examiné tout avec le plus grand intérêt; j'ai communiqué la brochure à quelques amis et sans pouvoir juger sur les faits qui s'y trouvent exposés, il faut convenir que l'auteur doit être un homme éclairé, très solide, expert et sensé. Tout parle en faveur de l'entreprise, et à juger d'après les données que j'tiens de Votre Altesse, une prompte exécution du projet pourrait promettre avantages pour les personnes qui l'entreprendraient, c'est possible; mais ce qui est sûr, incontestable et très certain, c'est que les avantages qu'elle chemin de fer promettrait à Votre pays sont incalculables, si vastes et si certains, que je reconnais de nouveau là les dispositions bienveillantes de Votre Altesse, qu'Elle cherche dans l'intérêt de sa patrie à s'ayeurer d'autres moyens d'exécution, jusque le Gouvernement ne répond pas aux justes demandes qu'on lui avait adressés pour la construction de

fev. 14

cette ligne. — Les Actions des chemins de fer en général — jouent depuis quelques tems un très grand rôle à notre bourse, je dirais même un trop grand rôle —. De la passion qui se manifeste parmi tout ordre d'habitans chez nous, il serait très facile de rassembler vite des souscriptions pour toute la somme dont Vous me dites avoir besoin, mon Prince. Mais plus cela serait facile, plus il faut de circonspection pour Vous assurer l'accomplissement des engagemens contractés, à tout événement. —

C'est comme si notre public était joué d'une vertige, les gens ne rêvent que chemins de fer, mais gare si cette passion s'évapore; il y aura alors une débâcle et une catastrophe d'autant plus sérieuses, que tout le monde s'en ressentira. —

Il me paraît donc que l'avant tout, le but de Votre Altesse devrait être dirigé de s'assurer le Capital réuni sur une base solide et indépendante des événemens et des Actionaires du jour. Si tel était Son désir, je serais prêt à Vous seconder de mon mieux, mon Prince. — Toutefois pour engager des Capitalistes solides à s'y intéresser, vu le peu de connaissances qu'on a ici de Votre pays, il serait bien si l'on pouvait leur présenter quelques garanties, et il serait essentiel de savoir mon Prince, si l'on pouvait y compter de la part de Vos Etats.

Il me paraît comme si la Garantie des intérêts ne serait pas onéreuse pour les Etats. Car si l'on est convaincu des dires renfermés dans le rapport imprimé, ainsi que du revenu net d'au moins $4\frac{84}{100}$ % — que s'y trouve énoncé, pourquoi ne pas se prêter à la garantie de 4 ou au plus de 4½ % d'intérêts. F

Veuillez donc me dire mon Prince, si Vous croyez pouvoir décider les Etats à une Garantie semblable, ou à quoi on pourrait s'attendre de leur part. Si Vous voyez les Etats bien disposés à faire des concessions aux Actionaires, je crois pouvoir Vous engager aux démarches nécessaires auprès du Gouvernement pour former une Société qui émettrait des Actions; et si Vous voulez me confier leur placement Vous pourriez compter sur tout mon zèle pour avancer les intérêts de cette entreprise dont je ne méconnais pas la grande, l'énorme utilité.

Veuillez donc s'il Vous plaît me dire Votre opinion, me dire à quoi on pourrait s'attendre et je Vous assure que je serais charmé si je pouvais par mes bons offices seconder Vos vues et Vous prouver par le fait combien j'aime à me dire

Mon Prince de Votre Altesse

le très humble & très dévoué

Fivaz

F et pour le cas où le chemin de fer ne rapportait pas 4%, les Etats n'auraient qu'à ajouter la légère différence et il est plus naturel que cet petit objet que de le mettre à la Charge des Actionaires.

Magnus

A. Son Altesse

Monsieur le Prince Leon Sapieha.

Berlin 7. Juin 1844.



Le plaisir que j'éprouvais lors de la reception de Votre aimable lettre du 24. Mai a été détruit par Vos lignes du 5. et, par laquelle Vous m'apprenez que Vous avez donné une autre direction à Votre voyage et que je n'aurai pas l'avantage de Vous voir arriver ici, mon Prince, chose de laquelle je m'aurais infiniment réjoui, — Non pas par rapport à l'affaire intentée, mais pour établir la connaissance particulière et personelle avec Votre Altesse, à laquelle j'aurais attaché un grand prix infini —

J'espère que je serai plus heureux une autre fois, et en attendant il ne me reste qu'à Vous remercier de Vos bienveillantes dispositions pour moi, mon Prince, d'avoir pensé à moi, en conclusant un arrangement pour Votre projet de chemin de fer avec plusieurs maisons de Londres.

Je regrette d'être privé de cette manière de Vous occuper directement mes Services, et je désire que les maisons de Londres puissent répondre à toutes Vos attentes.

Si plus tard il n'en était pas ainsi, et qu'il en était encore temps, veuillez m'en avertir et je serais toujours charmé de vous seconder de mon mieux dans vos vues ——. J'attends en attendant les ouvertures des maisons de Breslau et je ne demande pas mieux que de contribuer à faire avancer (si intérêt encore de cette manière) ——

Voici deux lettres qui me sont arrivées pour vous, mon Prince, je ferai suivre à la même adresse, toutes celles qui me parviendront encore pour Votre Altesse. ——

Veuillez me rappeler à l'occasion au bon souvenir de Monsieur le Comte Votre beau-père, ainsi que de Madame la Princesse Votre épouse, et agréez je vous en prie, mon Prince les renouvellements assurances de parfait dévouement avec lequel j'ai l'honneur d'être

de Votre Altesse

le très humble serviteur

Ducarrouge

Magnus

KRASICZYN

Malines le 28 Avril 1841.

Szanowny Xięże.

Bardzo dziwo całowałem ziem nie mogł osobiście
z moim winnym chat Pim, stoszyć mu ta Bordeaux do
Bisp materialnie w Belgii, oswiadam mu się go prosta przez
rzeę naszego Wodza Generała Skrzynskiego. —

Chcący więc przyjąć Szanowny Xięże wolę ktory mu
przesyłam a o ktory zdanie Rzeczy mnie zaszczyci,
upraszam go o wspomnienie tego przed nikim w celu
uniknienia nieprzyjemności jakichy mnie czasem mogli spotkać,
Upraszam Jego dobroci także o przebaczenie mamu stylowi
Polskiemu a ktory całkiem obcym dla mnie się zrobił, jako
też proszę o nie zapomnienie iżeli będzie mogła dobroć
Jego mnie do Galicyi powołać, co do ostatniego celu bardzo by
mnie słodko było, ażbym mógł od Szanownego Xięcia odebrać
jakiekolwiek instrukcye, do wydokonalenia więc dobre o jakich
przedmiotach a ktore mu więc z daią nayprzebniejszemi, żebym
wiedział mogł odebrać pochwały za wsze zasługi, z moiey strony
zgadza gue la construction des routes et ses Dependances, ainsi gue la
Construction des Batimens za nayprzewnieyszą podstawą w każdey
drodze żelaznej. — Bądź łaskaw Szanowny Xięże o Jego woli mnie
zawiadomić. —

Nieh mnie będzie wolno złożyć moie winne cholery szacunku
i zostawać Szanowego Xięcia nayniższym sługą

Mikulowski

29

Xiąże był łaskaw zaszczycić mnie odezwą swoią – a ia nieuwiadczałem nawet, dotąd mu przesłać mój odpis; podziękę za łaskawą pamięć o mnie. Teraz dopiero dowiedziwszy się od Maj. Rostkowskiego o pobycie Xięcia w Graffenbergu – tem więc śpieszę z odpisem.

Wyznać muszę, że lektura pertraktacyi projektu listów zastawnych odjęła mi ochotę zajęcia się inną sprawą, aż tak ważną dla Galicyi – smutno iest pomyśleć, że nasza Kommissya Wiedeńska była ukończona, gdy zaczęto tam kopać Studnię artezyiską – Woda wytrysnęła z głębi piaskowcowey – a Statuet nasz wydobyć się nie może z biórowego labiryntu! Do takiego doświadczenia nie mogę uważać prac koło projektu Kolei żelaznej tamtędy, iak tylko za takie, których skutek wyrzec dopiero może trzecie albo czwarte pokolenie – że jednak i takie trzeba się godzi, więc i ja tu moie dzieło kładę.

Obszerna Galicya, bez ruchu handlowego, potrzebuie ożywienia, ablicze. nia do miejsc, gdzie iest Bogactwo, handel, konsumcya – samo zetknię-

cie

nie się z takiemi mieyscami zelektryzować by martwy Galicyy - zbliże.
nie sięgnęłoby Ludzi, Kapitały, przemysł - a iednak zgodzą, że poprzednie
czo niektóre pytania zgłębić, rozebrać i rozstrzygnąć należy, i tak n. p.
1mo Czyli transport Kolejy żelaznych potrzeba będzie mieć taki
tanim, aby mogły znaleść odbyt, a takie tylko ma Galicya;
2do czy Woły mogą być transportowane Kolejy żelazną, a tych
więcey 100ma przechodzi przez Galicyą - przy przeszłorocznych transpor.
tach płacono, iak mi powiedano, po 10ł od sztuki za mily - to by na Was
kosztował sam transport Wołu iednego (oprócz żywności) do Wiednia
12 do 13ł m. Konw., a nawet więcey, gdyż przecie choć ieden Człowiek:
Kupiec musiałby iechać - a teraz transport iednej sztuki do Wiednia z wszel.
kim innym wydatkiem, nawet podczas Kupna tam i nazad, nie ke.
szteie, iak 8 Złp. m. k. do 9ł oprócz opłaty taborowey - taką zwyżkę wy.
datku nie wynagrodziłoby umniejszenie ubytku toju - a do tego powiedza.
no mi, że tak się tłuszczą Woły, że nie tylko wiele tracą, ale nadto mięso
ma być stawać się niesmacznem - iak zatem to iest prawdą, utrzymy.
wać nie śmiem, gdyż to tylko wiem z podań obcych.
3cie Ruch osób stanowi nayważniszą korzyść Kolei żelaznych - znaczney

tego spodziewać się nie możemy – Akcyi kolei żelaznych, gdzie ten iest bez porównania niższy, tak mocno pospadały, tak n.p. Kolei państwowey aż na 89 – stąd wnosić by można, że ich Dochód nie odpowiada włożonemu Kapitałowi – może się poźniey zwyższy, gdy przyłączą do niey Kolej, czeska, pruska, i Warszawska – jednak iest to niedobry krzyżyk dla Kolej, Któraby się o Borhni prowadziła, Któraby ani takiego ruchu osób, ani towarów nie obeymowała – a gdyby nawet po kilkuletnich stratach poźniey Kwoty przez nią Bogactwo Galicyi usunęły dalsze straty, to zachodzi tu szczególne pytanie:

Czy przy tworzeniu tylu Oyczyzn, tak zubożeniu teraźniejszego pokolenia może nieść Wydatki, z Których Korzyści by się dopiero następnym pokoleniom objawiły – i ten prosty Rachunek, nie pozwala mnie tu o Egoizm d'un vieux Célibataire – do rzeczy dopiero dla następnych pokoleń z mojey Strony Skłonić się przyłożę – a tak

gdy żądanie zostanie Korzyści chcieć na przyszłość, ułożony plan otrzymania potrzebnych na ich Zakład Środków, pozostanie Zadecydowanie ich Kierunku. Lwów musi z wielu względów być ich środkowym punktem, a Wzrost jego wiele się przyłoży do podniesienia Kraju – zagrażałe mu drożyzna opału, ta byłaby położyła granice dalszemu jego Wzrostowi,

lecz Szczęściem na takową obfitość torfu, iż wszelka zwłoka obawa. Obydwie linie tak te ku Sodolowi, iak i owa po nad Dniestr przedstawiaią kierunki - pierwsza prowadzeta by w nayżyzniejsze okolice, gdzie obfitość płodów rolniczych - drugą by zaty Wołyń, ieżeli iść mogą, i ta miałaby iszcze tę korzyść, że zata by przez okolice w torf zamożne; ieżeli się to stwierdzi, iż go prażować można, i prażowany wyrowna Węglom Kamiennym - nie do ocenienia iest ta obfitość torfu, ieżeli dalej, iak dotychczas pisma publiczne, sposobu topienia nim rudy żelaznej, nie, gdyż takie iest w Galicyi mnostwo torfu, a szczęśliwym względem wszędzie, gdzie iest torf, iest i ruda. Zastanowić by się wypadało iszcze, czy by Wyżey rzeki nie narażały kolei w ostatnim kierunku prowadzonej na częste zalewanie - bo do Dniestru, ten lubo o kilka mil od Nas iest zawsze, a teraz iey często spławnym, nie widzę iednak, iakiby nim handel prowadzić można / oprócz spławu Drzewa / przy tak zaniedbanych prohibicyinych systemacie Polski.

Proszę Ciebie przyiąć zapewnienie winnego szacunku

Brzuchowski

Lachowice 8/4 841.



KRASICZYN

Lachowicze 29go Maja 1841.

L

W ostatnim Liście moim wyrzekłem Kiście powody zniechęcenia się mego do zajmowania się ciągłemi Sprawą Kolei, takoley i obawy szczegułowe co do projektowanej Kolei żelaznej; pierwsze się nie zmniejszyły, drugie bardziey jeszcze urosły, gdyż akcye Kolei pułnocney spadły na 82, i w rapporcie Kolei Belgijskich wyczytałem, iż pomimo takiego ruchu osób, który 4/5 daie dochodu, a 1/5 tylko towarów, były lata, w których nie przynosiły, iak 1 do 2 p.c., i dopiero w ostatnim podniosły się do 4 p.c. – ruchu osób u nas znacznego niema nadziei, a wysoka taryfa przewozu Kolei żelaznej pułnocney nie zmniejszy taby kosztu przewozu towarów względnie tego, iaki mamy traktami, gdyż fracht od Wiednia do Lotaryi kosztuie 3 ßß, a tyle, nawet może i więcey ay, padłoby na Kolei – transport Wołów zaś dałeko więcey by kosztował, iak na nogach, gdyż 9 x na mile płacić się od sztuki. Powracamy więc na sessyą Komissyi na 29ty wdałem się do Lwowa, bez bez naymnieyszey nadziei, abyśmy co pożytecznego uradzić mogli. Miło przychodzi mi wyznać, że się w tem pomyliłem, projekt P. Brettschneidera przemowił do serca; Wyobraźnia moia, i zegrzał zledowaciałe a tem iest Koley żelazna od Boskni aż do Galatzu – Kolieje z Hamburga do Berlina, z Berlina do Wrocławia, i szlązka aż do Oświęcimia iuż są postanowione, a tak daley poiechnięta aż do Galatzu potrzeby taby Ocean z morzem czarnym, otworzyłaby naybliższą i naypewniejszą Kommunikacyą Anglii i całych Niemiec z Trebizondą, gdzie iuż domy handlowe angielskie założyły Kantory, i tak by się mogła kanałem handlu z Azyą całą, podałaby może środek sposobności odno-

wienia handlu Sukien z Chinami – a rozbiegła Imaginacya moia upatrzyła w niey tamy przeciw dalszym szerzeniem się Rossyi, którey by Anglia i Austrya pilnowały, a nawet i Prussy. I. Brettschneyder miał Skarb wielki, iaki mało gdzie ma, w Kommunikowanych mu Mappach topograficznych Sztabu głownego, te zgłębił, z wielką pracą przekopiował, i na Stolikiu odznaczył Nizinę, która od Bothni aż po za Zaleszczyki do Cmutu na granicy wschodniey doprowadza, skąd kierunek tub ku Odessie, tub ku Galatzowi wziąć będzie może, bo za pierwszy zawsze od niepewnego Systematu handlowego Rossyi, więc drugiego szukać by wypadało. Zgodziliśmy się na wystawienie Rządom, potencyom pieniężnym i Kupcom handlowym tatarskiey podobney Kommunikacyi, warta wydaie kilka tysięcy Rąbli, i postanowiliśmy przedtoczyć proponuiąc Wyborowi Stanowemu, aby I. Brettschneider z dodaniem mu naiwiecey Inżynierami zrobił plan tey Kolei, i ogolną Niwellacyą – przydany Komisarz rządowy, Konsyliarz gub. Zaleski zgodził się z tem, i przyrzekł pomoc Rządu w oddaniu dwuch Inżynierów, a o trzeci maią rekwirować Dyrekcyą Kolei państwowey, między któremi wyrzucaią Polskiego Polaka, który prawie przy niey. I. Brettschneider wkrótce puścił się na Wędrowky, a gdy wrócił się do Bothni, spodziewano się tam iuż zastać pomowników, i z niemi rozpoczęć roboty – te przyrzekł ukończyć przed Jesienią, ieżeli takie

nieprzewidziane nie zdołają przeszkody, wraz z planem Kolei wodnej do Lwowa, gdyż będą prawdziwym lut de sac, jak nazywają Francuzi, ani tak jest ważnym, nie może wchodzić w plan ogólny. Na tem skończyło się zwiedzanie Komisyi, o którem mam honor zaraportować łaskawemu uwadze, i powtórzyć zapewnienie istnego szacunku

Xyndor Pietrusky

Kraków d. 8go Kwiet. 1858.

Mości Książe,

Dziś, kiedy dopięty został cel długich, mozolnych zabiegów, a wkońcu osiągniety owoc cierpliwej Twéj pracy, i żadna przykrością, żadną napotkaną trudnością nie zmniejszonéj wytrwałości wprowadzenie tego co uważał być zgodnem z dobrem Kraju i naszego obywatelstwa, ja, za obowiązek poczytuję sobie, prosprimuję ku Tobie, Mości Książe z wyrazem głębokiego uznania, i wdzięczności którą wszyscy wkraju mieć powinniśmy a do któréj ja ni z chęcią i skwapliwie przyznaję. — Pierwsza część podjętego dzieła wkońcu ona, po wytrwałej na niej naszej Konferencji — a pomimo wszelkich napotkanych

31

trudności mimo to nie zdało prawo nasze ustalić, zatem sobie nie możemy ze jeszcze dalsze trudniejsze i cięższe zadanie pozostaje. Teraz kiedy już do samego dzieła przystąpić wypada, wprowadzenia tego w życie wprowadzając lepszy ład i porządek, a dalej wykonywanie robót mających ostatecznie obdarzyć nasz kraj całkowitą linią kolei żelaznej. – Że i ta część zadania z chlubą i korzyścią dla nas będzie rozwiązaną, rokuje nam co dotychczas pod Twojem, Mości Książę, prowadzeniem dokonanem zostało. –

Wścisłem połączeniu tej kwestyi dalszego prowadzenia administracyi i pozycji kolei od Krakowa dalej na Wschód idącej –

jest niezawodnie kwestya Węgla Kamiennego o ile takowy winien być zaspokojony na ciągłe potrzeby Nasze. – Przed czasem, była już między Nami o tem wzmianka, i natenczas oświadczałem Mci. Księciu, chęć, w danym razie chęć wejścia ze mną pod tym względem w traktacie, a przynajmniej bliższego poznania tego, co by się zrobić dało, aby z jednej strony zadość uczynić potrzebie kolei a z drugiej dać nowy popęd i życie industryi górniczej w tych częściach naszego Kraju tak szczodrze obdarzonych bogactwy mineralnemi. – Nie wątpię przeto bynajmniej jakie będzie w tej mierze Wasze postanowienie, zdrabiam że nie od chwili ani od nowego tego materyi teraz wznowię

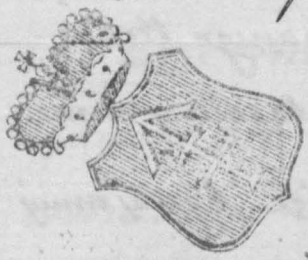
nasunąć jej przynajmniej trwałej inwazji i prosić o odpowiedź o wskazówkę jakiej obrót i kierunek zamyślane nadać temu niezawodnie ważnemu szczegółowi przyszłej Administracyi Kolejnej. — Nie wątpię że i pod tym względem chęć Księcia będzie zgodną z prawdziwem dobrem Kraju i Krajowców, upraszam przyjąć wyraz głębokiego szacunku i przyjaźni

z którem pozostaję

Księcia przeresa

przyjaciel zawsze Wasz

Adam Potocki



Księżnie płci upraszam złożyć me uszanowanie. —

Dem Grafen Kasimir Sapieha auf Krasiczyn
Durchlaucht.

KRASICZYN

Ihro Durchlaucht geruhen nachstehend Sie höflichst einige Fragen über Fischereisachen, und bitte, dass Sie sich gefälligst damit begnügen mögen. Da sich Sie über diesen Gegenstand deutlich beschrieben haben, so hoffe ich, Sie werden gnädigst, ob bei allgemeinen Landesfragen, an benannten Lustern zu mustern, die mir Ihro alle nähere Bestimmungen und Instructionen schriftlich abzugeben, damit ich ab jedes zum Abzugnügen machen, diesfalls Ihnen den Abgefallenen angezeigt rücksichtlich später zu behandeln, verfahren ab Sie Ihnen gefallen.

Mit der Versicherung meiner allhochachtungsvollsten Ergebenheit

Ihro Durchlaucht

Lemberg,
den 17ten Oct.
1840.

gehorsamster
Diener
Rabenstein

Summarkungen
über die Anlegung einer Fischerbahn durch Galizien.

Indem ich die Summarkungen, bei Anlegung einer Fischerbahn entstehen werden, so resultiren mir folgende Grundbedingungen:

1, die Abmarkungen,
2, den Unterbau,
3, den Oberbau und
4, die Herstellung der Maschinen.

Ad 1, Unter den Abmarkungen verstehe ich das Nivellement, das Aufsuchen der Krümmungen, die Verzeichnung der Grundstücke, so wie die damit in Verbindung stehenden Arbeiten.

Über das Nivellement ist nicht viel zu bemerken, da es mir gut bekannte Sache ist. Einzig will ich bemerken, dass jedoch folgende Summarkung sehr Platz finden. Man wird schnell und sicher zum Ziele kommen, wenn man die ganze Abmarkung einem Mann übertragt, der damit die nöthigen Arbeiten für Fischerbahnen vorgenommen oder gehört hat. Indem der Abmarkungsmann selbst anleitet zu sein muss, wie, wo, und wann Krümmungen finden werden, und sie

VARISCIA

der Wohnzimmer sind; denn Kamin ab jedes zimmer
zimmer ab ab wirkung auf die zimmerwärme
der Fenster. Der Ofen nimmt ein Fuß selbst vorsehen Raum
ab, der mit den nötigen gemütlichen Bequemlichkeit
abhanden ist, einen Ofen man gruppen Möglichkeit sein
zu berücksichtigen sind natürlich die Ofenbauer selbst:
Material, Abgasrohre, Abzug, Reinigung u.s.w.
wobei der Kamin der günstigen Ofen man große
Wärme sein soll.

Selbe nun nun Wärme, wie sie sich eigentlich nicht zu er-
zeugen wären, so ist es unbedingt nötig nun einen
selben der Fenster Lage und Ausdehnung zu Lasten,
und sodann die Anordnung wenn einen guten Zug,
nämlich zu überlegen. Die Lüftung der gewöhnlichen Räu-
men wird sich dann am selbst ergeben, wie weit neue Luft
der warmen Seite abgekühlte zu nicht ist oder warme
Luft durch Heizkörper zu ersetzen ist. Die absolute
zu verwendende Luftmenge ist nicht feinen be-
sonderen Umständen abhängig oder verschieden feinen
besonderen Eigenschaften, sonst der Gesundheit gut
bestimmt war.

Vorschlag die ganze Sache genau festgestellt werden, wären die gemeinschaftlichen Forderungen auf ihren Betrag zu berechnen, und darauf die Ausschreibung der Umlage zu begründen. Dabei wird es zweckmäßig sein, wenn man die einzelnen Posten der verschiedenen Arbeiten für sich auf andere Listen zusammenstellt, als Abschrift nimmt und sodann für besondere Abtheilungen z. B. Arbeitslöhne, Materialien der täglichen Arbeit, Fuhrlöhne, zusammenstellt.

Die Repartition der Grund- und Gebäude wird sehr massgebend sein und gewöhnlich Differenzpunkte zu Tage fördern, die man nicht vorher übersehen kann, weil sie sich erst bei Vergleichung der Forderungen der Einzelnen gegen die Gesammtsumme ergeben werden. Die Gesellschaft selbst allein muß das Eigenthümliche zur Richtschnur der Vertheilung nehmen und soll dann leicht klare Ergebnisse finden.

Ad 2. Für den Uebergang fort muß eine gute Liste gemacht werden, wenn die Planarbeiten gelegt und genehmigt sind. Denn nun die Leitung der ganzen Arbeit Tausend Besorgungen, die nicht einer andern Hilfe in gleichem Maße fortwährend haben, so bleibt dem Vorsteher

KRASIOZYN

Stellung und technische und ökonomische Verhältnisse der
Wirthschaften. Wenn es sich nun um Verkauf handelt, so ist Jeder
gern ein billiges Grund, wenn sich bei einer gründlichen
Taxation sehr lange Anmerkung und Vieles einer Taxe
fallen kann, so taxiren sie ganz andere Umstände
dass, wenn eine Taxe magyarisirt wird, als z. B. die Be-
nützungen ist auf der Festwiese, oder auf der Heu-
ser, folglich auf die Ueberschwemmung; bei der grossen Fehl-
heit der Schätzung auf schwachen Lagen ist Nutz-
barkeit nicht so genau aufgefasst und endlich ist die
Grundsteuer Bemessung ein Uebelstand
Ein Einheitsbau und übersichtlicher ganzer Katasterbau
soll nun dieser ja nicht versäumen, und zur Vollständig-
keit beitragen kann, soweit jedes nicht gesetzt sein soll, dass
man massgebende ist zu Klarheit gegen muss, will man nützlich
zum Ziele kommen will.
Besonders sind auf zwei Umstände, der eigentlich
gegen beim Nivellement zu berücksichtigen ist. Bei der
Wein-Berg-Taxe kann die Gesellschaft Leitung der Be-
zirkung gestalten, jede Umfassung eng mit den Grenzen
zu vermeiden; andernfalls die Ecken oder die Grenzen
müssten übergangen werden, so dass beide Communikationen,

KRASICZYN

einen in angemessener Frist abzuhelfenden Mangel.

§ 3. Die Abnahme. Die Entrichtung der vereinbarten Vergütung darf nicht von der Abnahme des Werkes abhängig gemacht werden, soweit die Abnahme nicht ausdrücklich vorbehalten ist. Dies wird dann angenommen, wenn der Besteller das Werk in seine Räume übernommen hat. Das Werk ist dann abgenommen, wenn der Besteller es mit Ablauf von 2 Wochen nach Übergabe nicht abgelehnt hat.

Entsprechend der Gesetzeslage haben wir folgende Regelungen vorgesehen, dass

a, bereits geringfügige Mängel dazu führen, dass die Abnahme verweigert werden kann,

b, der Abnahme dann nicht entgegengehalten werden kann, wenn geringfügige Mängel und geringfügige Verzögerungen in Kauf genommen werden;

c, vorgesehen wurde, dass nach Abnahme ein gewisser Zeitraum dazu dient, die Möglichkeit der Geltendmachung von Mängeln zu gewährleisten und zwar

α, dass der Besteller bereits ab Kenntnis von dem Mangel,

β, mit gerichtlich geltenden Klagen

Dan sind
b, mit Stand für gewöhnen Verhältnisse ausreichende Festigkeit haben oder bei
etwaigen Veränderungen der Stand wieder neuen
Entwurf nöthig ist.
V, Können gewöhnliche Fundamente mit Pfählen nicht gemacht
werden, und die Unterhaltung einer
gewöhnlichen Anzahl Pfähle mehr ein die Anschaffung und
Unterhaltung der Umstände kostet.
X, Ist die Fortschaffung der Lasten in nassen Zeiten
schwierig, so ist nur für die übrige Zeit die
Pfahl Gründung vorzuziehen. Der Widerstand, den die Pfähle
bei ihrer Einrammung leisten, lässt sich nicht messen, denn diese sind
zu gross und variabel.
Da nicht immer Umstände kommen, bei gewöhnlichen
Bauten mit Pfählen fortzufahren, wie z.B. auf den Niederländischen Festungen, auf der neuen St. Etienne, wird es
wenigstens nöthig sein Versuche mit Einrammungen.
Über den wirklichen Gebrauch wird es sein vorzuziehen,
dass die Versuche für geringe Gebäudlichkeiten, für kleine
Brücken und für geringe Lasten nicht zu umständlich
sein dürfen, damit aber für die sichtigen Anstalten
getroffen werden, mit welche auf keinen übermässigen Übelstand

Der nachfolgende Vorschlag soll nur dazu dienen, die Verschiedenheit der Systeme für diese Art Verbindungen, so weit zu unterscheiden

1) welche Methode für die fraglichen Holzarbeiten die zweckmäßigste sei,

2) ob neue Verbindungen mit Holzbefestigung oder zu Blechbeschlag (Eisen) befestigung vorzuziehen sei.

Ad 1) Will man zunächst eine einfache Verbindung beurtheilen und für fraglichen Holzarbeiten Systemen unterscheiden und finden, welchen der Vorzug zu geben ist.

Die beifolgenden Skizzen zeigen No: 1. 2. 3. 4. verschiedene Systeme, wie sie nachstehend in Werth und nachstehender Construktionsart angenommen folgen.

No: 1. die gegenwärtige Holzbefestigung mit Klauseisen und verschiedenen Arten findet zwar Anwendung und sind auch in Gebrauch, namentlich in Amerika. Dort bedient man sich derselben vorzüglich aus dem Grunde, weil das Holz nur unbedeutend Feuchtigkeit, das Eisen aber Steife ist und weil auch auf Haltbarkeit nicht gesehen wird. Die festen Verbindungen wie z. B. die amerikanischen Holzwellen sind für sehr große Spannlichkeiten sind solchen Arbeiten nicht sehr zu empfehlen, theils aber für leichte Verbindungen und Anordnungen sehr wie z. B.

auf der Landstraße Nordhausen, vollkommen Einigkeit. In Vorschlag kommen wir folgende Stimmen auf der Landstraße Nordhausen Thielmaisen, auf der Leipzig-Dresdner Chaussee gänzlich.

No: 2, Hallt die nächsten Stimmen, welche in gegenwärtiger Chaise eingetheilt sind, nur. Die sind namentlich in Englischer Eingetheilt worden und haben sich nun eine Zeit lang erhalten. Insbesondere wenn sie mit Gepäcken, Hüten oder mit Schachteln reisen, weil dann die gröberen Reisenden eigen für die Thüre müssen aufzumachen kommen. In Französischen Gesellschaften aber sich Englisch sehr leicht zu diesem Systeme, weil die Luft dort sehr stark, das Essen Eigenart misfällt ist und folglich die Reisenden um so weniger frequentirt. Alle die Reisenden, auf welchen die Chaise besetzt sind sich nun diese Stimmen Einteilen angesetzt, ist jedoch später wieder auf die folgenden Reisenden zurückzukommen.

No: 3. Ein bequemes und sicheres Besetzung der Stimmen wünschen in letzter Zeit die Reisenden so sehr, daß sie nun eine Reise Gesellschaft haben will welcher sie ihre Chaise richtet auf die Unterbringung mit Rücksicht nun Gepäck — besetzt werden. Solche Stimmen sind sehr dauerhaft und bequem, kommen jedoch Englischen Stimmen, als No: 1.

No: 4. Dieses System unterscheidet sich nun wesentlich dadurch, daß die Pfannen nicht blos auf Querschwellen, sondern auf Längenschwellen befestigt werden. Bei No: 3 müssen die Querschwell wegen Längen, als bei No: 4, daß also der Raum sparsamer an Holz, muß aber an Arbeit, so daß den Holzpreis muß in Betracht mit berücksichtigt der Abzug von allen gebührt, aber müssen Kosten hinzugerechnet werden.

Gegen von System No: 2 finden wir jetzt auf den mittleren Strecken, No 3 auf der Leipziger Ober- und Magdeburger Strecke, No 4 auf der Anhalter Strecke.

Berücksichtigt man nun den technischen Werth meiner Ansicht, so wird man sich auf No 4 das ungünstigste System entscheiden und demnächst auf No 3 und No 2 kommen, Endlich man aber sein, um die Ausführungsfrage zu 1–4 festzusetzen, so entscheidet ganz für No 1. dagegen, bis durch den Betrieb der Strecke ein dauerhafteres System in Anwendung gebracht werden kann. Vielleicht wird diese Ansicht nicht mit dem Gutachten von Hawkshaw, sondern auf

muss durch die natürlichen Verschiedenheit des Holzes und durch
Risse. Während man die zu einer Holzart nöthigen
Messungen, jetzt schon in Verbindung zu bringen
sein, müssten die höheren Zahlen (Reihe) für No. 2,
3 und 4, mit dem Zuschlag bezeichnet werden, und
bei dem Falle Abschneidende Kubikmasse nicht
der Fall sein wird, und die übrigen Sorten
bis dahin festmöglich so weit zu drücken, dass sie den
Verkaufsorten kämen.

Ad 2 II Die Bestimmung über die Sortirung der
Baumstämme, ob sie nämlich mit Holz oder mit Rinde
sollen (Sorte) Trennung vorgenommen werden sollen,
sind nach nicht mit dem vorgedachten Commissarial, andern
theils von den an die Messung zu machenden Einwendungen ab.
Meine Wünsche haben mich überzeugt, dass in dieser Hinsicht
die Commission ein Einverständniss ist, dass gegen die
Einwendungen der Lokalcommission, und diese Festsetzung begründet
sich nicht nur mathematisch, sondern bewährt sich auch bei
andern technischen Operationen, wie z. B. Aufnahmen Gitze
mitnimmt. Nach der Beschaffenheit der Umstände
soll man ausgehen folgende Reihe:

a, Holzkasten, b, sortirtes Holz, c, Sorte von dicken Rindkasten,

d, Durch eine möglichst kleine Kostenart, welche Holzsammlung die besten Resultate ergibt. Ergänzt man sich mit einer möglichst Genauigkeit, so kommt man mit Holz ab, und vermeidet dieses Experiment bei den folgenden Holzmassenaufnahmen auf ökonomischer Grundlage zu arbeiten. Als Holzmassenaufnahmen, den einfachsten ist man dennoch für Durchforstungen (eine möglichst alte Kostenart) entschieden

1, Bei Holzsammlung soll man die größtmöglichste Genauigkeit als bei Durchforstungen, und deswegen die Methode beibehalten, die der Erste nach Holzmassen Grundsätzen mit Stangenden Grundabschnitten der Taxationsmethode entspricht.

2, Als einfachste Holzaufnahmsart ist man die Methode Kosten, wenn man sich den Satzes Kosten einbringen, in Durchforstungen als für Holzsammlung ist.

3, Auf der folgenden Ebene muß man vermeidlich den Zeitpunkt einer Kontrolle für größer als den nun Kontrolle sein, dasselbe als den Zeitpunkt der Kosten bringen als Zeitpunkt angenommen werden kann.

Ad 4. Die Aufstellung der Methode, Schwierigkeiten, Zweifel u.s.w.

Schlecht mich für nun denselben Grundsätzen halten, mit bei 3, d.s. die möglichste Ökonomie ohne Genauigkeitsstörung des Zwecks. Denn diese Ökonomie bei den Stangen vorzüglich dadurch vermieden wurde, daß man nur 4 mm Kosten

KRASICZYN

Landsberg, den 26ten Dec. 1840.

Euer Wohlgeboren erhalten anbei die Ihnen von der hiesigen Regierung-Hauptkasse angewiesene Pension, damit Sie dieselbe für das nächstfolgende Vierteljahr zu erheben gefällig sind, wenn Sie sich über die Legitimation deshalb ausweisen. Sollte inzwischen Ihr Aufenthalt sich ändern, wenn Sie überhaupt gesonnen sein sollten, mit einem militairischen Gesuche in Antwendung zu kommen. — Von jetzt ab ist auch über die Pensionszahlung, von der hiesigen Kämmerei-Hauptkasse anzuweisen, die, bei jedesmaligem Empfange, Ihre Quittung darüber einzureichen sind. Ebenso werden Sie auch die Gemeinden auf Pensionen bezüglich Zuschüsse, die Ihnen noch von der hiesigen Regierung gewährt werden, zu verweisen haben.

Der Bürgermeister.

Lesse Fensterbalk, die für eine Reihe von Fenstern die nötigen Dienste leistet, so ist es bei Anschaffung der Maschinen u.s.w. durchaus nicht nötig, sich mit einer geringeren Qualität zu begnügen, denn je geringer überhaupt eine Maschine ist, desto öfters wird sie durch größere Reparaturen und Aufenthaltungskosten, durch schnellere Unbrauchbarwerden. Die Maschinen sind nun – unsern Blick bei den Lokomotiven – in folgender:

a, nun gute Maschinen von einem anerkannt guten System zu, so dass alle in jeder Beziehung gleich sind, dann

1, ist bedingt der Maschinenbauer leichter und schneller zu arbeiten und kann dennoch in Preise mit billigeren gehen werden;

2, die zur Ordnung der Maschinen nötigen Teile werden leichter darnach vorrätig, als wenn, wie z.B. auf der Leipziger Messe jede Lokomotive anders construirt ist, es ist dann eine schwere Sichtung und gute Behandlung eben zu begreifen.

3, bei Anschaffung der Maschinen, bei Unglücksfällen, kann jeder wenn sie reparirt übernachsendig werden, können die einzelnen Teile leichter ausgetauscht, durch noch vorrätig oder auch neu hergestellt werden.

4, die Reparaturen kosten werden durch gleiche Maschinen bedeutend vermindert.

RASIGZN

Bis jetzt haben wir wenige Eisenbahnbeamte nach diesem Grundsatze gehandelt, nicht weil sie denselben nicht anerkennen, sondern weil immer der unglückselige Umstand vorwaltet, daß sich bei solchen Rekognoszirungen zu viele Meinungen und zu verschiedene Interessen geltend zu machen suchen. Es kann nur die Begehung der Eisenbahn, auf welcher dieser Grundsatz durchgeführt ist; auf der andern Eisenbahn ist allerdings der Wille dazu vorhanden, allein die Lokalität müßte erst besser, ehe man sich nicht an System anzuschließen hat. Bei den vielen Lokalitäten, welche zu berücksichtigen, würde es nicht schwer sein, eine gute Auswahl des Systems zu treffen, wie sehr man sich vor allen Nebenpunktsystemen, Liebhabereien oder einem solchen Kartell, das nicht auf allgemeiner Übersicht und gründlicher Betrachtung des Gegenstandes beruht.

6, Man erkundige, inwiefern die Verhältnisse nur einen zugestehen, mit einem Maximum der Leistung den ganzen Maschinen, nicht nur, weil damit gewöhnlich Vortheile verbunden, sondern überhaupt ganz andere Verhältnisse eintreten werden. Man betrachte will ich nur eine andeuten, welche fast eine Reparaturen-Einrichtung nur gewissen Wichtigkeit ist. Bisher hat man einzelne Maschinen die ganzen

Maschinen, so kann man sich manchmal wundern, die ganzen Reparaturen und die Instandhaltung derselben zu übernehmen, sei es nun, dass man nur einen gewissen Abonnementspreis bei jeder Reparaturvorkommnis über die Schadhaften bei jeder Lösung eintretenden Werkstücke fixirt, oder dass man die Werkstücke auf eigene Rechnung übernimmt, welche letztere die günstigste für die Verwaltung und die vortheilhafteste für die Kasse der Eisenbahn sein wird. Gründe dafür sind folgende.

1, die Reparaturen haben bei jetzigen Einrichtungen manchmal vorgekommen, dass der Leitung absichtlich den Lokomotiven die Reservestücke, welche zur Aushilfung der Maschinen nöthig sind, welche durch abgenutzte Stücke zu ersetzen sind, schon vorher bestimmt und die volle Dienstfähigkeit nach.

2, lässt die Reparatur auf Rechnung des Maschinenbaues vorgenommen, so kann eigenes Lokomotivpersonal die Maschinen zu Hause und sie können ihre besten Kenntnisse verwerthen; es wird ferner bemerkenswerth sein, dass gute Lokomotivführer vorhanden sind, die einander mit Mittheilungen aufmuntern, Kostenersparnisse durch sorgfältige Vermeidung Fälle vorzubeugen.

KRASIŁOZYN

3, dass diesem Anerkenntnis kein Grundrechtsmangel, dem nicht der unterschriftlichen Person entsprechenden Person (z.B. falsch eine Vornamensform) dem Rechtsverkehr abfinden und dieser Fehler keine allen Beteiligten sein.

Es (z.B. es ein allgemeines und Fachgebiet dagegen sprechen z.B. Warum haben nicht alle Fachanwälte Urheberrecht, sondern dieses Anerkenntnis gebraucht? Genauso einige Gründe:

1, Denn nicht mit wenig Aufwand und der zum Beispiel bestimmten Marktpreis eine wenig übergeordnete Geschäft unseren kennen, müsste man nicht in einer Liste nur Namen die möglichen Entscheidungen und Entscheidungen unseren anderen, nicht seinen Rechtsstand angeben. Den Geschäftsführer, nun bleibt dieser nicht übrig, ob Marktpreis nicht eigenen Beispiel angeben, und zu entscheiden, dass, wobei es ganzheitlich geblieben ist.

2, Dass endlich ist, dass ein selbst Marktpreis eines von Grundbesitz angeboten wird, so wenn ob sich für einen entsprechenden Bekannten, dieser eine Dringlichkeit, dieselben, persönlich zu leisten, wenn es sein eigenes Geschäft nicht von,

anschließen wollte und Jemand sein anfallen, die
ihn für gewöhnliche Fälle versehen könnte, wenn
seinen nicht Stellen, die ihn bei Krankheiten Tod,
ähnlichen fallen.

3, sollen die Gelder nicht Maschinen, die sich
mit Reparaturen von Maschinen beschäftigen, so
lange sie noch zu keinem sind, nicht kaufen, allge-
meinen sagen wünschen, dass jeder Maschinist
sein Gesuch, wenn er eine Maschine wünscht auf
die Frage und Weise, die sie ihm vorgeschrieben sind,
ein das Werkstatt schicken kann.

c, Was die Anschaffung der Turnzeug und Feuerlösch-Uten-
silien betrifft, so sind sie bis jetzt nur zweckmäßig genug zu
schätzen, wenn dass in der Nähe und nicht Benutzung der
Feuerlösch-Anstalten gebraucht werden, weil dem Eindruck
der Neuheit dieselben fortdauernd. Für künftige Fälle
würde es nur dann sein, wenn man nur einzelne
Probemuster kommen lässt und sodann entweder
die Anfertigung als nur besonderes Geschäft der
Lehrlingsschule einrichtet, oder diese Anstalt mit
der Reparaturwerkstatt in Verbindung setzt.

Lassen
über verschiedene Einrichtungen und Vorschläge

1. Möglichst dreckfreier Kutscherbau, wegen des Dreckes und Einstaubes; letzteres durch die großen Flächen von Eisen
2. Leichter Wagenbau; Holzbeschläge mit Stahlfedern
3. Verschiedene neue einzelne Systeme
4. Verbindung der Vorderachse mit der Wagenstange, mit Ring der Deichsel.

Lassen
in Gmunden

Seinem Fürsten zu Lapsieha.



Durchlaucht

Ihr Schreiben vom 4ten Nov. 1840 erhalte ich mit Vergnügen, daß Sie Sich Durchlaucht bereits wohl befinden, wann ich auch sonst gehofft muß, daß es mit Ihrer Augenkrankheit abnehmen, sein kann. Wallfahrten überzeugt, daß sich dieß alles nun bessern werde, wann Sie weiter nach die Verordnungen, die man auf meinen Reisen, befolgen gewohnt, hinzufügen, sonst ist zugleich, daß Sie diese fortwährende Besserung nicht ungünstig verlassen werden. Indessen nun angenehmen Augenblick kann ich Ihnen sonst jetzt nur zurufen:

Kunze, Obrist-Lieutenant
Pressler Ingenieur
} an den Laysiger Hof.

Ihrer Erzählung über Ihr Befinden sind Sie versichert, daß in den Ihnen übersendeten Schriften, sonst Befehlen Sie sich an meinen beständigen unter der Adresse: Buchler,

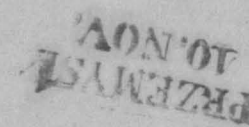
Vereinsmitglieder der Leipz. Dresdner Bahn in Dresden zu den zweiten unter der Leitung Robert Pressler, Insp. in Pirna (Sachsen) zu machen. Mündlich erhalten Sie nun baldigst Nachricht über den zeitweiligen Aufenthalt der genannten Herrn Mitglieder der Dresdner Bahnhöfe.

Wollen Sie mir Einige zur Darstellung jetzt mitgeben, so schicken Sie dieselben gefälligst mit Fuhrgelegenheit per Hr. Grubberger, welcher es mit nächsten Donnerstag abreist. Ihren gefertigten Abschlagszahlung sehe baldigst entgegen

Ihr

Leipzig,
den 10ten Nov.
1840.

ergebenster Diener
Robert Stein



LEMBERG
10. NOV.

Seiner
Hochwohlgeboren
Herrn Fürsten von Sapieha
Durchlaucht
auf
Krasiczyn
bei
Przemysl.

Eure Durchlaucht!

Ich bitte von Allem um gütigste Entschuldigung, dass ich die versprochene Schreiben Euer Durchlaucht noch jetzt beantworte. Von Tag zu Tage hoffte ich, meine Arbeit vollendete, u. dass ich sie meinem Auftrage beifügen zu können. Allein ich gelangte zur traurigen Ueberzeugung, dass ich nicht jederzeit hoffen dürfe, zu diesem Abschluss zu gelangen, u. dass mir über der Hand nichts übrig bleibe, als Euer Durchlaucht über die Ursachen zu berichten, welche der Vollendung meiner Ausarbeitung hindernd in den Weg traten. Zu diesen gehören einerseits die den Herren Ständevertretern von Galizien in Anspruch genommenen Arbeiten für den Ausgleich, welche ihnen bisher keine Zeit liessen, mir mündlichen weitläufigen Erörterungen, namentlich über die Zuckerbesteuerung, den Zuckerexport, u. über den Handel mit Getreide u. Vieh zu pflegen — andererseits der Zeitaufwand, mit welchem meinem Privatvermögen verbundenen, welches ich um Mittheilung einiger Daten ersuchen, dieses Erfordernis zu befriedigen schien. Ich habe zwar bei einigen Ersuchgegenstand Herren Ministern mündliche Rücksprache über den galizischen Getreidehandel u. über den Branntwein in Anspruch genommen. Indess sind mir sie namentlich über den inneren Branntwein Consum noch lückenhaft. Ausserdem war mir die bei meinem Aufenthalt in Wien gebotene Gelegenheit, da gemeinschaftlich beim galizischen Aufenthalt über die politische Stellung Ungarns, sondern da im Augenblicke der Anwesenheit Seiner Majestät des Kaisers Wien öfters Conferenzen und Rücksprachen u. Referate mir erhielten. — Ich bitte Euer Durchlaucht mir mitgetheilten Daten über den Handel mit Vieh sind bey weitem das Genauere u. das Vervollständigte, was ich mit kurzer Zeit zur Verfügung meiner Arbeit erhalten habe.

Lagenbeck hat mir seine neueste Novelle: „Nicht um mein ganzes Vermögen" [illegible] Verlagshandlung in Leipzig gesandt, und mich um Uebernahme des Honorars ersucht, das ich Ihnen in Rechnung bringen soll. Bis jetzt ist mir seine Uebersendung noch nicht angekommen, u. so sehr ich mich auf alles Neue von Ihrer gesegneten Feder freue, so sehr ich mich beeilen werde, Ihren Wunsch zu erfüllen, so möchte ich doch bitten, mir diesmal die Honorirung zu erlassen. Ich werde dann über die hinreichende Zahlung, die ich mir vorbehalte, des Honorars, u. dann meine Arbeit dann längstens in acht Tagen abschicken.

Indem ich mich der fortdauernden Gnade Ew. Durchlaucht angelegentlich empfehle, bin ich so ganz gehorsamst zu verbleiben

Ew. Durchlaucht

unterthänigst ergebener

Eduard Kaniewski

Lemberg den 16. Febr. 1842

KRASICZYN

von Lemberg

An

LEMBERG
16. FEB

den Durchlauchtigsten Herrn

Fürsten Leon Sapieha

zu

Strzmiyce

(in Galizien.)

Ew. Durchlaucht!

Denn in dem beiliegenden Exemplare Beschreibung mit-
getheilten Winke genügt habe ich mich bemüht, meine
Arbeit zu beschleunigen. Theils bezweifelte Stel-
len mir durch Messungen klarer, theils derzweifelt unklare
Benennungen u. Zeichnungen vollständig machen zu können
war einigen Tagen möglich genug, den beiliegenden Forder-
ungen Genüge zu leisten. die hinzugefügten in meinem
Exemplare mit Blaustift gemachten Correcturen, Einschaltungen,
u. Zusätze haben mich Exemplar so unleserlich gemacht,
dass ich den Hrr. Feldmesser Graf von Zaleski ersuchen
musste mir dasselbe berichtigt für die
Commission copiren zu lassen, der ich nicht, wie Hr. von
Dankelmann, ein Hülfsgeometer zur Disposition habe. —

die Arbeit dieser Abschreiber dauerte fast immerfort
noch 3 – 4 Tage hindurch, d. ich somit nicht in diesem
Augenblick im Stande bin, meine Ansicht schriftlich dem
Commissario darzulegen. — Ich folge dem ganz einfachen
Räsonnement Ihrer Excellenz des Hr. v. Dankelmann sowohl
in Anschauung des Baues als des Betriebes darüber die
Schleusen meinem jetzigen Dünken gemäß ganz anders
als in meinem ersten Gutachten, glücklicherweise
aber muss jetzt noch für die Tiefen - Verhältnisse Normalien



auf 4/10 bis 4 4/10 Prozent das ganzen nominellen Dotationscapitals für die Armen zwischen Szczuczyn u. Grodno habe ich mir gnädigen Genehmigung erbeten, als ich anfangs zu hoffen wagte. Allerunterthänigst bemerke, daß die Einnahmen kaum 2 Prozent meine Arme für diese Armen.

Mit den tiefsten Gefühlen Ew. Durchlaucht unterthänigst ersterbend ich mich mit tiefster Ehrfurcht als

Ew. Durchlaucht

dankbarst ergebenen

Dr. Eduard Pawlowski

Lemberg den 27. März 1842.

von Lemberg ab
LEMBERG
An 27. MAI

den durchlauchtigsten Herrn
Fürsten Leon Sapiehа
in
Przemysl

Eure Durchlaucht!

Ich halte mich hinreichend, Ew. Durchlaucht anzuzeigen, daß in Folge der Anzeigenung, welche in den Bekanntmachung der Landschaften, ihren Gemeinden eingetreten ist, ich nicht die Stunden sagen werden, wo dann 24–26 dieses Monathes den Commissionsbericht zum Druck mich zu machen. Bis zu Stunde habe ich von HH. v. Landschaften den beschriebenen Theil des Berichtes nicht empfangen, da ich die gänzliche Anordnung der Druckkosten-Anschaffung viel mehr Zeit kostete, als ich vermuthete, besonders da ich jetzt ohne Hülfsarbeiter ist, u. Alles selbst machen muß. – Was ich ohne seine Mittheilungen machen konnte, ist längst fertig, u. seit 14 Tagen habe ich ohne mich, u. gewiß auch ohne Landschaftlichen Beschwerden, in dieser Sache müßig. Hält es jedoch Rath, u. bekommen ich wenigstens seine Gemeinde, so will ich Tag u. Nacht daran setzen, die Arbeit zu vollenden, die sich so sehr gegen meinen eigenen Willen u. mich gegen mein eigenes Interesse, in die Länge gezogen hat.

Indessen ich in Stande sein, gemeinen den Tag anzugeben an welchem ich den letzten Punct in den Commissionsbericht machen darf, werde ich die Ehre haben, es Ew. Durchlaucht, zum beliebigen Ihnen weiteren hohen Verfügung zu bringen.

Mit der tiefsten Ehrfurcht Ew. Durchlaucht /.

KRASICZYN

unterthänigst,

Euer Durchlaucht

Lauenburg den 7. Juny 1842

dankbarst ergebenst

Eduard Pennyfather

von Lemberg

Ihrer Durchlaucht

des Herrn Fürsten Leon Sapiehra.

in

Przemysl.

Jaśnie Oświecony Xiąże!

Jak łaskaw Pan Prezydent że mi zaraz na paszporcie W. Łej Mci kazał dopisać Prusy, Wiedeń i Witostawskiego; mogę więc, wczoraj o 6tej wieczorem list odebrawszy, dziś przed południem paszport zaraz odesłać. Liehmann Konsul w Krakowie jest o przyjeździe W. Łej Mci i jéj celu uwiadomiony. Gdyby trzeba było przedłużenia paszportu, łatwo o nie do Lwowa napisać. Prośby naszéj dać mi był P. Prezydent onegdaj dokończenia najważniejszych punktów porachowania i statystów, co zaraz dopełniłem i znowu prośby z tym Allegatum wczoraj podałem. Wymieniłem tylko te punkta, które jéj pierwéj nie były uradzone.

P. Bretschneider dziś dopiero oddał mi swoje pismo – dziś je podam Pmu Prezydentowi, a tymczasem jedną kopię przytaczam, drugą w aktach zatrzymam. W tém piśmie wyraził że nam 320.000 celnarów jego potrzeba.

Mappy Galicyi miał 5 exemplarzy, bo z nimi się znalazł.

Xiąże W. Łej Mci dziś mi z komory oddał

cano. Rząd zapewne za ciężkim aby go pocztą
posyłał – a spieszy mnie z odesłaniem
paszportu i mapp.

Raz W. Mość pozwoli Dobrodziejowi
aby mi o wyjeździe Jego donosił, i uwiado-
mił mnie jeśli nadeszły listy od Paulinów
i Berlina.

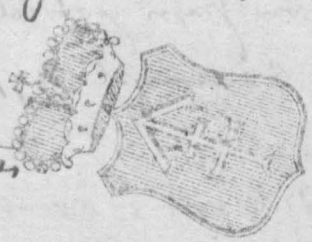
Przypuszczam jeśli odebrała rezolucyą na
niektóre punkta Twierdzenia. Kom-
missarzom Rządowym plany odnieśliśmy.
P. Prezydent spodziewa się że potwierdzenie
zgody W. Mci albo jeśli jest w tym
Assygnacia, albo w tych dniach nadejdzie.
Jeśli tę pożądaną wiadomość otrzymam,
donoszę natychmiast do Krasiczyna, aby
ją W. Mość jeszcze w drodze odebrał.

Z najgłębszem uszanowaniem

Waszej Książęcej Mości

najniższy sługa

G. Waclawski



24 8424
5

KRASICZYN

List Waszej Xiążęcej Mości z d. 5. b.m. z Wrocławia, wczoraj po południu odebrawszy, powtam jego kopię P.mu Friedrychiemu.

Duszą każdego przedsięwzięcia, do którego więcej osób wpływa, jest zaufanie. W wyborze osoby, której się sprawa powierza, trzeba być ostrożnym; ale raz ją wybrawszy trzeba jej zaufać zupełnie, bo nie pojmuję dając zupełnego zaufania, nie można działać śmiało, z energią i pewnością, bez których nic się udać nie może. Nie w takim stopniu zaufania nie wraża, jak światło, charakter i obywatelskie cnoty Waszej Xięcej Mci; chcieć więc wierzyć, że jak w układzie z P.mi Eichborn, Löbbecke i Ruffer widzę pierwszy fundament założony do udania się naszego przedsięwzięcia, a nic, coby szkodzić mu mogło, tak i na przyszłość co uczynisz, wszystko z góry z mojej strony zatwierdzam. Będzie wiele szczegółów, w których przyjdzie W. Xcej Mci decydować się bez dołożenia się naszego. Może w którym z tych szczegółów zdania nasze będą różne; może nawet kiedy zdawać mi się będzie, że W. Xca Mość się pomylił; – bo w niemylności kudrlug bez szcze-

górnej pomocy nieba nie wierzę – ale i wtedy jeszcze w całej szczerości serca powiem sobie, że ja na miejscu W. Łaski Mu myślibym się częściej.

Uwagę W. Łaski Mu że układ z bankierami wrocławskimi powinien zostać między nami, nie zdawała mi się ściągać do B. K. ale jego oddalony sekret prosiłem. On jeszcze mi dziś powiedzieć nie umiał, kiedy z tąd odjedzie. Spodziewa się dziś powrotu żony ze wsi, i z nią dopiero ma termin wyjazdu ułożyć; ale radby prędko wrócić, więc dla tego samego prędko odjechać.

Hausner, Singer i Nirenstein swoje listy Fridrowi posłali. Ostatni ja jam na pocztę oddałem. Mi[illegible]esa dwa razy nie zastałem, za 3cim dowiedziałem się że do Karlsbad wyjechał. W kantorze jego dopytałem się nie mógłem czy przyrzeczenia dotrzymał.

Mówiliśmy z B. K. że akcye kolei żelaznych podług ostatnich doniesień spadły; ale on zrobił tę uwagę, że ten tylko spekuluje

na szał momentalny, kto mając gotowe akcye w ręku, chce je zbyć – ale kto się podejmuje przedsięwzięcia, ten uważa na jego korzyści i zyski w przyszłości, a nie na chwilowe konjunktury giełdy. F

Utożsamiam pisma, wystawiającego korzyści naszego przedsięwzięcia, chętnie się zajmę, i przed powrotem W. Xcej Mci gotowe mieć spodziewam się. Nie mieszam jednak zaraz przejrzeć dokładnie przysłane mi dziś akta, ale korzystać z nich będę.

Budowa kolei warszawskiej jest co do wyrównania i podsypywania, jest ukończona, nawet podkłady drewniane już były ułożone i stymy z anglii przyszły, wtedy pokazało się że podkłady szynom nie odpowiadały. To wstrzymało roboty w r. p. ale teraz Cesarz nakazał z niemi pospieszać. Donoszę to W. X. Mci bo może będzie o to pytany. Skoro ta kolej się ukończy, Galicya bez kolei żyjąca od reszty Monarchyi odcięta.

F To spadnięcie Kursu Akcyi mniemam Dankiem zwiększeniem w czasie postrzeżenia układu być ustalone, a przeto ich nie otrzymałem.

Cześć powinną składam
Waszej Xiążęcej Mci
najniższy sługa
I. Wasilewski

12/6 844.

Listu, którymśmy wraz z Fredrem na ręce Magnusa pisali, zapewne W. Xiążęcość nie odebrałeś.

Co Bantkowski wczetawszy mówią o Gwarancyi pawnéj? Nie łatwo nam przyjdzie ją wyszukać, a czas do sejmu, i może za ten rok aż do potwierdzenia nabrać sejmowych straciny. P. Izydor już oświadczył że jéj najmocniéj opierać się będzie. Lepiejby nie było, gdyby bez niéj obejść się można.

P. Szuman dotąd tu nie był.



KRASICZYN

Ja byłem długo bez wiadomości do Waszej Xiążęcej Mości i do Fredra, i P. Ruthalski przyjechawszy tu trzykał się bardzo, że nie nie odbierał list z d. 19 b. m. który ja odebrałem, nie wiele nas wspokoił, gdy z niego wyczytuję że W. Xia Mość przez kilka dni był słaby, a odtąd już znowu dni kilka P. Ruthalski wszelkiej wiadomości na próżno wyglądał. Jesteśmy więc w obawie, czyli W. Xia Mość nie chory, i proszę najuniżeniej aby przynajmniej Witoldawskiemu kazał donieść mi o swojem panowném zdrowiu.

Kopię naszego podania z allegatem przyłączam. Było to podanie w Gubernium reservane pod L. 31.597 d. 28 maja i tegoż dnia w biórze expedyowane. Słyszałem że już przeszło przez Kancelaryę nadworną, że je poparto i napisano jemu do Kamery nadw. i do Komisyi wojennej. Prezydent bardzo powoli do Wiednia się wybiéra, i zaleśli rozumie że ón wcale przed sejmem nie pojedzie. I ary żąże go zatrzymuje i sam podobno nie czuje się dość zdrowym aby w drogę się puścił, nie chce się do tego przymać, i dla tego nie mniem częstemi zapytaniami go nudzić, bo moje zapytanie o wyjazd, jest jakby urgens.

5

Nowe prawo pruskie było jiż wiadome we Wro-
clawiu d. 5. b. m. Kiedyż W. Xca Moźi odjeżdżał, ale
jeszcze nie była wiadoma crisis na giełdzie, która
dopiero Jgo nastąpiła w Berlinie, a Jego w Średzinie.
Nie mi W. Xca Moźi o niej nie wypominaj; bior
to za znak żeś jéj ;ię nie ulakł. Lepiéj żeśmy jéj
doznali na samym wstępie do układów, i moźe
przeminie nim do dalszych przystąpimy, niżeli
żeby przed jakiém uroczeniem nadeszyć nas
miała. We Francyi jak w całych Niemczech
krzyk niewli na towarzystwa budujące koleje że-
lazne. Wszędzie domaga ię głos publiczny, aby te
przeszły w ręce Rządów. Niechby i znaszą ię tak
stało, byle przykład szanęła. Mybyśmy naszego celu
dopięli i zasłużyli ię dobrze krajowi, gdybyśmy na-
szą prozbą o Koncesyą obudzili Rząd do prędszego
budowania.

Właściciele fabryk żelaznych źle są informo-
wani, jżeli naszéj prozbie o uwolnienie od ce-
łnych zagranicznych, przeszkadzać będą, bo podobno
bez takiego uwolnienia wcale budować nie bę-
dziemy, więc nie na nas nie zyskają, a gdybyśmy
znając uwolnienie, budowali, wszystko prze-
cłnych bralibyśmy z fabryk krajowych, i wtedy tylko
na nas zarobić mogą.

Brettschneider przed 3ma dniami ztąd odje-
chał do Jagielnicy, dla planu jakiejś budowli na skład
tytuniu, gdzie nie długo zabawi i z transportem
Myślowskiego przeniesy na statku pożyczonym do Odes-
sy. Ma on zlecenie poznać tym sposobem cały
Dniestr, i przy tem układa sobie ze równie Guberna-
tora tamtejszego jak odrzkich Kupców przekona,
o konieczney potrzebie zbudowania Kolei żela-
zney z Majaku do Odessy. Zawsze podróż jego
nie będzie bez pożytku, a zapewniał mnie że
wboty na Sanie przez to nie ucierpią bo on dla
jej nad 6 tygodni nie zabawi, a tym czasem bu-
dują się statki których do wyciągania kijów
potrzebuje.

Kontrakty u nas dość liczne, dotąd mało czynu
szlachcia między sobą interesów jednak nie ro-
bi. Plenipotent Xcia de Ligne Kupił 2 baranie od
Plenipotenta P. Franciszka Potockiego, ale powia-
dają że stadnicki, co ma za żonę Córkę P. Grabow-
skiej, pojechał tymczasem dobijał targu z sa-
mym P. Franciszkiem. Xie Bordeaux Ku-
pił Skałat od Xząt Poniatowskich. Nasz Arystie
traktował o kupno Lubienia z Jabłonowskim,
ale się dla ceny wysokiej rozeszli; Mówiono tu że
panujący Xie Sachs. Koburg szuka w Galicyi

dóbr za 2 do 3. milionów – a u Pistorius'kiego Adw. Kata w Tarnowie był przytomnemi Króla Belgij. skiego i pytał • dobra za 6 do 7. milionów. Sam zamiar wyjazdu Kupić w Szlązku Fulneck do Badenfelda.

Wraz z wyrazem głębokiego uszanowania przyjm Wasza Xiążęca Mość życzenia moje, abym jak najprędzej o Dobrém zdrowiu Jego się dowiedział.

Waszej Xiążęcej Mci

najniższy sługa.

I. Wasilewski

27/6 844.

KRASICZYN

Od 19. p. m. niemam do Waszej Xiążęcej Mci
ści żadnego wiadomienia. Fredro wcale nie pisze. Hr
Mier tylko miał doniesienie z Wiednia,
że Rothschild willi obiad dawać dla „de-
putacyi" jak piszą galicyjskiej. Z tąd nam
daje domyślać się że Rothschild wchodzi
w interesa i spryja mu. Brettschneider
już nawet zasłyszał że 8000 akcyi ma
być przedanych. Wystawiam sobie że W.
Xca Mość bardzo jesteś zatrudniony, i
to zapewne sam jeden, bo Fredro już mu
miał odjechać, wiem przeto dla czego
nie piszesz, ale Witoldowi mógłby
częściej mnie sobie przypomnieć, a ob-
lenie po liście w ustach w W. Xca Mość
donosiłeś żeś był słaby dni kilka, po-
winien był mnie uspokoić.

Brettschneider wrócił z Jagielnicy, do
kąd nie pewnien był jeździć, bo czeka na
tytuł mości Kto kolwiek postawić, i za dni
kilka do Odessy wyjeżdża. Zachmycony jest
widokiem jarmarku w Mazurowcach.

który naszym Niżnym-Nowogrodem nazywa, i piękniejszą starego ratusza w Buczaczu. Mówiliśmy właśnie przed jego odjazdem o niezgrabnych naszych rządowych i publicznych budynkach, a ratusz buczacki utwierdził go w mojem zdaniu że dawniej i nad lepiej budowano.

Zaleciłi uwiadomić mnie o pomyślnej rezolucyi względem wystawienia sam, o której W. Xca Mość już zapewne dowiedziałeś się w Wiedniu - dziwimy się tylko dla czego rezolucya na czynności sejmu i potwierdzenia Prezesa Dyrekcyi dotąd nie przychodzi. Według wszelkich doniesień zdaje się że nasza prośba o komisyą włościańską dobrze została przyjęta. W. Xca Mość znajdziesz zapewne sposobność pomówienia o niéj, i uwiadomienia gdyby się jeszcze coś przeciw niéj odezwało.

Za pierwszych dni sierpnia mam jechać z Córką w góry i kawał zachodnich okolic kraju objechać. Gdy Justanowski dalsze odjeżdżał, a Cybulski już na kąpiele do Wiednia odjechał, pytam czy znajdziem W. Xca Mość dobrze abym

odbieranie korespondencyi w rzeczach kolei żelaznej Adw. Rawyńskiemu zostawić?

Kaz W. Xcu Mości Witoldowi, donieść mi o stanie interessu, nadziejach jakie mieć możemy, i kiedy mamy się powrotu W. dziej mi spodziewać. Gdybym wprzód za dworza wyjechał, radbym przynajmniej wcześnie wiedzieć, gdzieby mi i kiedy mógł się w drodze, n. p. w Krakowie, zjechać.

Z powinną czcią
Waszej Xiążęcej Mości

11/7 1844

najniższy sługa
Wasilewski



à Monsieur

Monsieur le Prince Léon Sapieha

à Vienne

Abzugeben bei Sr. Exc. H. Grafen Zamoyski, Josephsplatz, im Fürst. Palffy'schen Hause.

List Waszej Książęcej Mości z d. 18. b. m. nie wie-
le pbroniół moją nadzieję, abyś cel swojej podróży
osiągnął zupełnie, a przecie nie będę żałował Jego
trudu, jeśli go choć w części osiągniesz lub go przy-
bliżysz. Gdybyśmy i pozwolenia żądanego nie
zyskali, i Rząd nie mógł jeszcze prędko sam wy-
konać, co my zamierzali, może przynajmniej
z usiłowań W. Xcej Mci wynikną mocniejsze
przekonania Władz wyższych o potrzebie żelaznej
Kolei, i co się stać miało za lat 20 lub 30, sta-
nie się za lat 10.– a to jeszcze byłby wielki zarobek.
Każdy pierwszy krok trudny; ale jeśli nie osiągnę
zaraz skutku, jest nasieniem na przyszłość.
Niema czynności bez skutku – tylko w niej nie
trzeba ustawać ani się zrażać trudnościami.
To samo sobie powiadam w rzeczy której więk-
ej mam jeszcze na sercu, niż Kolej żelazna,
a w której jak mi wczoraj powiedziano, tak nie
się nam nie powiodło.

Cieszę się mocno że nareszcie nadeszło potwier-
dzenie W. Xcej Mci na urzędzie, do którego nasze
serca Go powołały. Cieszę się dla Kraju, dla Inst-

tuacji na ktory cele stać będzie, dla społeczeństwa lwowskiego, któremu takiego Domu brakowało, i cieszę się dla siebie. Teraz pragnę mocno abyś W. Dza Moś znalazł tu dla siebie i familii dogodne mieszkanie. Jeżli to, które miałeś dotąd, leży w miejscu dobrem, możnaby je pierwszem piętrem, a w potrzebie i resztą drugiego i dołem powiększyć. Czywiśmy wynoszą się z dniem 1szym Września. Reparacye których to mieszkania potrzebuje, nie wiele wymagają czasu, i mogłoby wszystko być na 1. Października lub 15 Września gotowe. Gospodyni dla strony która większe mieszkanie weźmie, gotowaby innym wyprowadzić i nawet sama się wyprowadzić. Przestrzegam tylko, że lubi brać pieniądze a nie wydawać. Żadnej reparacyi ani odmiany obiecanej nie dotrzyma, jeżli jej się z góry zapłaci. Trzeba więc tak się z nią układać aby każdego punktu kontraktu miała interes i koniecznąpotrzebę dopełnić.

Jeżli to miejsce nie dogodne, czyby dom Profesora Mayer, na przeciw Jezuickiego ogrodu, na wolniejszem placu i wyżej położony, z ogródkiem, nie był dla W. Dzi Mci za mały? On

takie już raz to zrobił że dla Jm. Hammerskina wyniósł się do miasta, a cały dom mu zostawił. Ja już nie spodziewam się na ten list odpowiedzi w Lwowie odebrać, bo się jego sierpnia w pogoń za córką w góry wybieram. Nie będę więc mógł W. Xcej Mości w tem usłużyć; ale jeśli idzie o wiosenne objęcie lub zamówienie mieszkania, a W. Xca Mość nie przyśle jeszcze wówczas, może być karat po to z Krasiczyna konia przyjechać.

Obiecane doniesienie o skutku konferencyi z Prezesem Kamery nadw. mam nadzieję jeszcze przed odjazdem z Lwowa otrzymać.

Z należną czcią

W. Xcej Xiążęcej Mości

najniższy sługa.

G. Wasilewski

24/7 844

KRASICZYN

LEMBERG

W. 1. B. [illegible]

à Monsieur

Monsieur le Prince Léon Sapieha

12

à Vienne

~~Abzugeben bei Wohr. H. Graf von Zamoyski~~
~~am Josephsplatz, im Fürstl. Palais~~
~~Fürst~~ p: Premysl
en Galicie.

Przemyśl Krasiczyn.



KRASICZYN

Jaśnie Oświecony Mości Książe
Dobrodzieju!

Projekt JOWKiążęcej Mości poruszył bardzo spekulacyjną Kastę Krakowa, i wielu dowiaduje się w jakim stanie interes, i oświadcza się, że jak tylko 1/2 będzie zapewniony, lub który znaczniejszych Domów Handlowych do kompanii przystąpi, chętnie wezmą znaczną liczbę akcyj. Między temi Uhlel oświadcza się wyraźnie, że chce należeć do Towarzystwa, i może będzie mógł z potężną akcyj w obieg puścić. Pojechał teraz do Berlina zapewne aby z Bankierami w tem interesie się rozmówił. Oprócz tego ja mogłym do 2ch milionów film akcyj rozdać i na to kilkadziesiąt tysięcy zadatku dać, gdy tego wymagać będą, skoro tylko JOWKiążęca Mość mię doniesie że koncesya otrzymaną została. Plany tey kolej komunikuję wszystkim którym to interessuje, między innemi Inżynierowi Pruskiemu, który tutejszą kolej prowadzi, i który ma dać swoje zdanie o tym, co JOWKiążęcej Mości doniesie nieomieszkam. Pewnej części niewiedzieli że te plany existują, i że już kilka lat tem się zajmowano, co ich tem mocniej do tego zachęciło. Przy pisaniu Statutu trzeba się starać aby koniecznie usunąć Artykuł w Prawie o Towarzystwach wkładający odpowiedzialność

/.

na pierwszego subskrybenta za wszystkie raty, póki go od tego Dyrekcya nie uwolni, i trzeby może ze 20 od utworzyć, aby ile możności ułatwić Handel Akcyowy i z korzystać z chwili zapału do Akcyi, w której tylko o Kolej Galicyjskiej pomyślić można, bo jakto JWPan Mość teraz zapewne uważał. Niemay żadnemu przedsięwzięciu w Polszcze nienfają, iako wszystko bardzo niepewnym. Kupcy zaś nalegają bardzo, aby koniecznie do Kompanii jaki zakredytowany Dom Handlowy należał, albowiem inaczej mówią, że Kupcy wszyscy będą psuć kurs akcyi, przedając je niżej pari choćby nawet na tem pewną summę stracić mieli.

Dawszy JWPan Mość że się ośmielam ten barometr opinii Krakowa Mu przesłać i dostarczyć prozbę, o łaskawe zakomunikowanie odpowiedzi Magnusa w mowim interesie, i czyli JWPan Mość do Zaleskiego napisał, bo gdyby ci niechcieli nowiby który z Wiedeńskich niebyt od tego.

Załączam wyraz wysokiego Szacunku z jakim
mam honor zostawać
JWPana Mości
najniższym sługą
A Wiszniewski

7 Czerw. 1844
Kraków

w Mödlingu 29: Lipca 841.



Jaśnie Wielmożny Książe

Panie!

Śmiełam się zaświadczenie z czasu mojej praktyki
Księciu Panu zasłać, z którego wypływa, iżem się
przy wszelakich robotach kolej żelaznej przez dtu.
gi czas z zadowolnieniem moich przełożonych aplikował.
Ponieważ w kilku tygodniach do dalszych robót koło
Glokniz mam być użytym, i prócz tego kwartalowe obo.
stronne naprzód wypowiedzenie jest umówione, więc u.
praszam łaski Księcia Pana o doniesienie wkiedy
i pod jakiemi kondycyjami Książe Pan mię raczy
zaangażować, bo pierwsze niewypada mi po objęciu obo.
wiązków w Glokniz zaraz potem wypowiadać służbę.

powtóre musiałbym może po wypowiedzeniu w wypadku braku następuj cały kwartał w służbie zostać, przeciwnie jeżeli bym się w Sierpniu o mojem przyjęciu dowiedział, mógłbym jusz w Wrześniu w nową służbę wstąpić, bo bym tylko rachunki robót ziemnych i murarskich ukończył, i dalszych obowiązków nie przyjmował. Przyspieszam ten mój krok, bom się dowiedział że przy Nordbahn czterech Inżynierów poszukiwano i tylko jednego do tych czas zaangażowano. Budując na łaskę i wpływ Xięcia Pana, ważę się z mojej strony zapewnić, że mojem jedynem staraniem będzie łaski i zaufania Xięcia Pana tak jak mego własnego powołania godnem się stać.

Z czem kreślę moje najwyższe uszanowanie

Zostając najniższem sługą Xięcia Pana

Władysław Kapałowicz

Wien am 30. Juni 44



Mein Durchlaucht

Erlaube ich mir, meine von Pressburg aus der General Versammlung der Ungarischen Comitat Rechte, aufgelegte Rechnung mit dem ganz ergebenen Bemerken mitzutheilen, daß ich die von dieser Casse mir übernommen habe, weil mir die Wahrheitsliebe, und die Pflicht, die ich der Leitung einer solchen Casse, einem derselben in jeder Hinsicht die genaueste Rechenschaft schuldig bin, nicht anders zuließen, als Ihnen mit Ehrfurcht zu nahen, um selbe in Kenntniß zu setzen, daß ich Ihm in Ehrfurcht zu

Lapicka.

Pöltschach bei Pöltschach No 2. Landtag.

Arch. Ord. 588

KRASICZYN

O możności i potrzebie założenia Banku i kolei żelaznéj w Galicyi.—

Możność w topograficznym względzie założenia kolei żelaznéj wzdłuż Galicyi od Szlazkiéj, aż do Moldawskiéj granicy okazały przedsięwzięte niwelacye.— Kwota, jakiéj wymagać będzie, tudzież dochody i korzyści, jakich z niéj przedsiebiercy i kraj spodziewać się mogą, przełoży w krotce Komisya, tym celem przez zgromadzone Stany wyznaczona.— Nie zostaje jak mówić o środkach wykonania.—

Najłatwiejszy i najkorzystniejszy dla kraju bezwątpienia jest projekt, aby Rząd uznał kolej galicyjską za linija rządową,— ale ponieważ Rząd nie jest, i nie zdaje się, aby mógł być kiedy spowodowany ku temu koniecznością, przeto decyzya jego będzie jedynie zawisła w przyszłości od okoliczności ułatwiających lub utrudniających wykonanie.—

Konieczność zwyż wspomniana wypłynąć tylko może ze stosunków handlowych;— te zaś nie są dla nas tak nieprzejrzana zasłoną okryte, abyśmy nie mogli w nich dostrzedz przyczyn, na którychby można z jakimkolwiek podobieństwem oprzeć nadzieje nasze.—

Linije, które handel oryentalny przyciągną do Wiednia, i z tamtąd pusuną w głąb Europy, będą miały niezawodnie pierwszeństwo nad

63

wszystkiemi innemi, które wewnętrzny handel, albo i zwiększenie pomyślności pojedynczych prowincyj będą mieć na celu. —

Kolej ze Lwowa do Oświecimia dopóty pozostanie ramieniem tylko linii Wiedeńsko—Wrocławskiéj, czyli raczéj Tryjestańskiéj, łączącéj się w Wrocławiu z ogólną siecią kolei, która w krótce całe Niemcy pokryje — dopóki Rossya z Odessy, — albo Moldawija z Galaczu nie dotknie swoją koleją granic galicyjskich i nie sprowoduje przez to przedłużenia do niéj Lwowsko— Oświecimskiéj; ~~przez co~~ wtenczas dopiero nada jéj cechę linii europejskiéj. —

Kolej galicyjska winna będzie życie swoje tylko okolicznościom ułatwiającym jéj wykonanie. — Nic nie czynić, aby je sprowadzić, jestto czekać, aby skutek poprzedził przyczynę. —

Łatwo przy tém pojąć, że ułatwienie, któreby mogło sprowodować, albo i przyspieszyć tylko decyzyą rządową w tym względzie, powinno być znaczne, i że nikt go podać nie może, tylko jedne Stany prowincyonalne — ale Stany są tylko częścią mieszkańców kraju i dla dobra całości, całego ciężaru nie mogą, a nawet nie są w stanie wziąć na siebie. —

Jeżeli więc Rząd nie będzie mógł włożyć kilka milijonów w przedsięwzięcie, którego konieczności nie uzna, — jeżeli Stany nie mogą skuteczniéj mu w téj mierze użyczyć pomocy, a tém mniéj swojemi własnemi siłami działać, — jeżeli kraj cały, to jest wszyscy jego mieszkańce nie dadzą się z różnych względów pociągnąć do dobrowolnéj składki, — jeżeli akcyjne stowarzyszenie zostawione sobie nie odpowiada własnym na-

dziejom —

jeżeli nareszcie wszystkie te, że tak nazwę, Władze, każda z osobna nie może dźwignąć ciężaru, — któryby odsłonił obfite korzyści; — nie wynika z tąd wcale, aby miały pozostać nieczynne. — Przeciwnie, — połączone ich siły zdziałają łatwo może to, przed czém odosobnione upadłyby niezawodnie. —

Rząd może wyjednać korzystną pożyczkę — kraj może ją gwarantować, — Stany mogą ofiarować składkę, — akcyjne Towarzystwo dołączywszy swoje fundusze, może zamiar prowadzić do skutku. —

Projekt tu podany, poprzedzony niektóremi uwagami, zdoła może być wskazówką korzyści i pewności, jakiéj i w jakim względzie wszyscy współdziałający obiecywać sobie mogą. —

Codzienne doświadczenie przekonywa nas, że Galicya nie może już poprzestać na swojem rolnictwie, i że musi przyznać mu w pomoc przemysł, jeżeli w pomyślności swojéj naprzód postąpić zechce. —

Ażeby przemysł wzrósł na naszéj ziemi, trzeba środków pomocnych do zaszczepienia go szczegółowego, trzeba i środków pomocnych do zapewnienia mu ile możności ogólnych korzyści. — Pierwszych, każdy przedsiębiorca zakładu przemysłowego dla siebie wyłącznie szukać, i łatwość w osiągnieniu tychże znaleść powinien; temi są: fundusze, czyli kapitały. — Drugie zaś, leżące za granicą szczegółowego działania przedsiębierstwa i w ogóle się łączące, są to łatwe komunikacye, stanowiące stosunki handlowe i przeznie, zabezpieczające korzystny odbyt owocom przemysłu. —

Nikt pewnie nie założy żadnéj fabryki bez

KRASICZYN

funduszu, — ale i mając funduszu, nie założy jéj tam, gdzie nie będzie mógł zbywać swojego fabrykatu każdego czasu. —

Do wzniesienia zatém przemysłu, a przezeń pomyślności w Galicyi, potrzeba kapitałów, — potrzeba łatwych komunikacyi z miejscami głównych targów. —

Pośrednikiem pierwszych, powinien bydź Bank krajowy, — drugich: kolej żelazna. —

Bank powinien przez dobrze ugruntowany kredyt i przez możność przyjmowania, wypożyczania i oddawania każdego czasu i na każde termina kapitałów, powodować kapitalistów do przestawania na mniejszym procencie, niżby go w kraju od prywatnych dłużników osiągnąć mogli. — Powinien oraz zastąpić od biednych przedsiębierców Zakładów przemysłowych, równie jak i właścicieli ziemskich majątności. —

Pierwszym, — pomagając pieniądzmi, czynnością i kredytem wtenczas, kiedy wznoszący się Zakład okaże dostateczną już hypotekę. — Drugim, pomagając na zastaw ich produktów, przez co wszelka przedaż, wymuszona potrzebą, zostałaby powiększą chociaż w części usunięta z kraju.

Kolej żelazna zastąpiłaby zaś u nas naturalne sposoby, czyli drogi przewozu produktów, jakiemi są: zatoki morskie i spławne rzéki; — otrzymywałaby oraz, jako środek odpowiedni tegoczesnemu duchowi handlu, nasze krajowy w ogólnéj równowadze świata. —

Bank bez Kolei żelaznéj nie będzie miał dostatecznego pola działania; nie znajdzie przedsiębiorców Zakładów przemysłowych,

wych,

którzyby chcieli fundusze swoje wspierać pożyczonemi u niego kapitałami, ponieważ ci nie będą widzieć łatwości w sprowadzeniu wszystkiego tego, czego wymaga zaszczepienie przemysłu tam, gdzie jest dotąd prawie nie znanym; — nie będą widzieć i łatwości zbywania owoców swojego przemysłu z równym zyskiem, jakiego sobie obiecywać mogą fabrykanci sąsiednich krajów, gdzie przewóz wszelkiemi sposobami naturalnemi i sztucznemi stał się ułatwionym. — Nie znajdzie także Bank właścicieli ziemskich majątności, którzyby chcieli korzystać z otwartego im kredytu; właściciel bowiem nie pożyczy od Banku na swój produkt złożony w zastaw, bo gdzież złoży ów zastaw w kraju, jakim jest Galicya, która nie ma stałych punktów wywozu, lub dróg handlowych, to jest: portów, rzek i kanałów. —

Przy kolei żelaznéj, przecinającéj Galicyą środkiem w całéj jéj długości utworzyłyby się owe punkta, przez które produkt czyli towar wchodzący w handel, przejśćby musiał koniecznie; tam powstałyby natenczas magazyny, przyjmujące zastawy dane Bankowi. —

Ale, gdyby nawet zastaw mógł być za stosownem zarządzeniem przyjęty w miejscu, to jest: zostawiony w majątności tego, który nań dług zaciąga, to przecież niktby nie mógł obowiązywać się oddać zaciągniętego długu na dzień i godzinę, jeżeli środki komunikacyi nie będą ułatwione; bo, chcąby swój produkt chciał za bezcen sprzedać, są pory w których przewóz tegoż przy licznych

KRASICZYN

środkach, jakiemi są nasze podwody włościańskie, staje się prawie niepodobnym.— Z tejto także przyczyny przedaż u nas nie wstrzymuje się zwykle do czasu, w którym można spodziewać się lepszych cen towaru, ale dzieje się wtenczas, kiedy jest możność ruszenia go z miejsca; ona to więc najczęściej stanowi jego wartość.— Nie można tu przemilczyć téj uwagi, ile przez ułatwienie komunikacyi oszczędziłoby się i zwróciło rolnictwu sił teraz marnowanych na transporta?—

<u>Kolej żelazna bez Banku</u> nie osiągnie zamierzonego celu, bo tym celem jest rozwinięcie przemysłu w kraju naszym, a to rozwinięcie bez pomocy kapitałów, do których otrzymania Bank tylko może być pośrednikiem, sztoby bardzo leniwo, lub nigdy nie przyszło do skutku.—

<u>Bank</u> tylko może wyprowadzić przemysł, wspierając go swojemi siłami. Przemysł tylko może swojemi produktami mniejszej objętości, a większej wartości, a nadewszystko ruchem osób, wynikającym ze życia przemysłowego podnieść dochody z kolei żelaznéj tak dalece, że te płacąc procenta i umarzając zwolna kapitał włożony w jéj budowę, nie dozwolą jéj nigdy stać się ciężarem, jakkolwiek potrzebnym kraju.—

Jeżeliby kolej żelazna w Galicyi miała ograniczyć czynności swoje na przywozie towarów z Wiednia, i na wywozie naszych, po największéj części surowych, a przez to znacznéj objętości produktów, na tenczas niewiedzieć, czyli ciężar wynikły z jéj budowy i utrzymania nie przewyższy

konyści,

KRASICZYN

korzyści, której się z niej spodziewać można. – Inaczej zaś ma się rzecz, jeżeli przez kolej żelazną zbudujemy przemysłowi most łączący oddalone od siebie brzegi. – Każdy przedsiębiorca jakiego bądź zakładu przemysłowego, potrzebuje nieodzownie dwoch dźwigni: umysłowej, to jest ludzi umiejętnych, – i materyalnej, to jest funduszów, – a w kraju, gdzie przedsiebierstwo jego jest nowością, tam zwykle brak pierwszej paraliżuje drugą; i jeżeli Bank jest dla tejże pomocnym, ale nie koniecznym, Kolej jest dla pierwszej środkiem pomocnym i koniecznym. – Kolej zbliży nasz kraj do krajów zakorzenionego i rozkrzewionego przemysłu. – Kolej żelazna jest ważna nie jako potrzeba zastosowana do obecnego stanu Galicyi, ale jako środek mogący go znacznie i korzystnie zmienić, i jako taki wymaga silnego wsparcia Banku krajowego. –

Połączenie działań Kolei i Banku nie tylko, iż pomyślność obu i tejże dobre skutki dla kraju zapewni, ale zdaje się zarazem być jedynym środkiem do wykonania dzieła i do umorzenia z czasem długu w tym celu zaciągniętego, jeżeli prowincya przedsiebiorstwo na siebie przyjąć będzie zmuszoną. –

Powody, które skłoniły Najwyższe Rządy przedsięwziąć założenie kilku znaczniejszych linii kolei żelaznych, skłonią je zapewne i do użyczenia wszelkiej pomocy prowincyom w podobnych przedsięwzięciach, jeżeli się przekonają o dostateczności rękojmii wypłacania rat umarzających kapitał, do którego pożyczenia statyby się pośrednikiem; tym więcej, jeżeli prowincya przez środki pomocne, wydobyte z siebie, równie jak i przez obrot dany otrzymanemu z pożyczki kapitałowi, kwotę tego

zmniejszyć,

a bezpieczeństwo zwiększyć zdoła; summy bowiem czynne w zatworzonym Banku zwiększać będą dochody i staną się razem funduszem rezerwowym i kaucyą całego przedsięwzięcia.—

Jeżeliby więc Rząd uznał potrzebę kolei żelaznej z Bochni do Lwowa, jako części zamierzonego dzieła — dzieła, które tylko przez uzupełnienie swoje, zupełną korzyść rozwinąć może — ale nie oklaniał się uznać jéj za linią rządową, natenczas przyjąłby może następujący projekt, podany przez Stany Galicyjskie:

Projekt.

1.) Zawiązuje się Towarzystwo z kapitałem 4,000.000 Złot. Reń. m.k., rozdzielonym na 4.000 Akcyi à 1.000 ℔ — i dopiero po zapełnieniu tychże rozprzedaniu wstępuje w życie.—

2.) Stany z funduszu domestykalnego kupują jedną ósmą część, to jest: 500 Akcyi, za 500.000 Złot. Reń. które zapłacą w dziesięciu równych rocznych ratach.—

3.) Resztę Akcyi, to jest 3.500. będą sprzedane na wypłatę w pięciu równych rocznych ratach.—

4.) A. Rząd wyjedna pożyczkę, zapisując długu 7,000.000 Złot. Reń, za 6,650.000 ℔ realnego kapitału, który odda do dyspozycyi Towarzystwu w ośmiu rocznych ratach.— B. Udzieli przywileje 1.) na hurtowny Dom handlowny 2.) na Bank pożyczający na zastawy taki, jaki jest we Lwowie Ormijańskiéj Kapituły „Pius Mons" nazwany.— 3.) na założenie Kasy oszczędności, któréj manipulacya podług

zasad przyjętych w innych istniejących już Kassach oszczędności, szukać będzie dla kapitałów w niéj złożonych bezpieczeństwa, czyli hipoteki całkiem odrębnych i w niczém niezawisłych od jakiego bądź losu interesów bankowych. — C. Odstąpi oraz na rzecz Stanów wszelkich praw własności, które zwykle po upływie pewnego czasu, zamierzonego Akcyjnym Towarzystwom na Rządy przechodzą. —

5.) Towarzystwo przyjmuje na siebie obowiązek, a) założenia Banku Krajowego, b) Założenie Kassy oszczędności, c. wybudowania w przeciw leciech kolei żelaznéj ze Lwowa do Bochni, któréj koszta mają wynieść podług wyrachowania Komissyi 9000.000 Złot. Reń. m.k. — d) Zapłacenia wszelkich kosztów pożyczki zwyż rzeczonego kapitału realnego 6,650.000. Złot. Reń. — e) Opłacania od tegoż procentów i rat umarzających, f. płacenia procentów, tudzież g. dywidendy Akcyonaryuszom po zatrzymaniu pewnéj części z przewyżki czystego dochodu na wzrost nieustający funduszu rezerwowego Banku. —

6.) Summa 850.000. Złot. Reń. ma bydź uważana jako fundusz nienaruszony Banku. Coby zaś te summę przewyższyło z czasem, stałoby się funduszem disponible na przypadek, gdyby dochody z kolei, i procenta z Banku nie wystarczyły w którym roku na pokrycie koniecznych wydatków. —

7.) Zobowiązania Dyrekcyi połączonéj

KRASICZYN

Banku i Kolei pod dozorem bezpośrednim Rządu i Stanów zostającej, cała prowincya gwarantować powinna solidarnie, jako cała przez wszystkie klassy mieszkańców swych korzystająca pośrednio i bezpośrednio z rzeczonego dzieła. — Gwarancya takowa przechodzi w skutek przez rozłożenie brakującej summy na całą prowincyę w stosunku istniejących podatków. —

8.) Stany zastrzegą sobie prawo wykupywania na rzecz swoję al pari Akcyi, które przez ciągnienie z ogolnéj liczby 3.500 losem oznaczone będą. — Fundusz na to wykupno składać się będzie z procentów od 500 zakupionych Akcyi z funduszu domestykalnego i z dywidendy na nie wypadającéj. — Razem zatem postępować będzie, umorzenie długu 7,000.000. Złot. Réń. i nabywanie Akcyi na rzecz Stanów. — Przejście zupełnéj własności dwóch Instytutów działających tak silnie na potrzeby mieszkańców kraju, w ręce tychże samych mieszkańców, to jest ich reprezentacyi, utrzyma raz na zawsze w równowadze korzyść wynikającą dla Dyrekcyi Banku i Kolei, jako ciała moralnego, z korzyścią szczegolnych majątności kraju, i nie dozwoli nigdy wyrodzić się im w obce uciążliwe monopolium. —

A. Załączony obraz A eventualnéj manipulacyi Dyrekcyi Banku i Kolei żelaznéj okazuje możność wykonania niniejszego projektu. — Główne zasady rachunku nie spoczywają na zbyt gorliwych nadziejach, i tak:

Co do dochodów:

1ste i 2gie) Raty pożyczki 7,000.000. Złot. Réń. nominalnego, za 6,650.000. Złot. Réń. realnego kapitału. —

Nie ma watpienia, że na dostateczną hipotekę, lub na stosowną gwarancyą i wybierając czas ku temu sposobny, można dostać pieniędzy na 4/00, zapisując 100. nominalnego za 95 realnego kapitału, tém bardziéj, że cała summa na 8 lat rozłożona.—

3cie) 10 wpłat rocznych na 500 Akcyi kupionych przez Stany.—

Stany płacąc corocznie 50.000 Złot. Rén. przez lat 10. kupią 500 Akcyi.— Procent 4/00 od tychże niepobierany, ale znowu na procent składany, wyniesie z końcem 58go roku 3,602.096. Złot. Rén. zatem przewyższy o 102.096. Złot. Rén.— summę potrzebną na wykupienie al pari 3.500 Akcyi.— /: Zob. Tab. B :/

Ponieważ zaś z obrazu A ~~wyłuszczone.~~ ~~manifestacyi~~ Dyrekcyi okazuje się, że zaraz w pierwszych leciech większego procentu od Akcyi, czyli dywidendy spodziewać się można, przeto nie zbłądzimy, mniemając, że potrzebny kapitał do umorzenia trzech tysięcy pięciuset Akcyi uzbiera się ze składanych procentów w 48mo lub 49mo roku.—

4te) Pięć rocznych wpłat na 3.500 Akcyi.

Stany, jako ciało moralne, mogą przyjąć obowiązek wypłacania należytości za kupione Akcye w jak najdłuższym terminie; przedłużenie nawet staje się ulgą.— Inaczéj się zaś rzecz ma, kiedy Akcya przez prywatnego ma być kupiona; nikt chętnie nie rozciąga interessu, którego pierwsza część dopiero, to jest: kupno na 10. lat rozłożona.— Dla tego nie tylko radziłby wypadało, aby wypłaty w 5cio leciech się skończyły, ale także, aby Akcyonaryusz miał zostawioną wolność, kilka rat, a nawet i całą należytość złożyć, otrzymując za to mniejsze wynagrodzenie.—

Stany kupią 500. Akcyi. — Właściciele majętności, przez które kolej prowadzona będzie, odstąpią zapewne bezpłatnie gruntów swoich, a nawet i co do materyałów uczynią znaczną ofiarę; ale gdzieby za wielka przestrzeń gruntu na kolej wymagana była, albo za wiele materyałów, tam wynagrodzenie bez wątpienia w akcyach przyjęte będzie. — Oprócz tego i inni właściciele w całym kraju uznają za obowiązek obywatelski, kupować akcye; przeto właściwie pożyczą tylko pieniędzy dla dobra kraju i to bez straty, bo na 4/00 najmniej. —

Nareszcie część jakaś przejdzie w ręce miejscowych spekulantów. — Wszystko to każe wnosić z miejaką pewnością, że do sprzedania za granicę ledwie 2.000 Akcyi zostanie. — Znaczna zaś ilość Akcyi w ręku miejscowych posiadaczy, a nadewszystko reprezentacyi krajowej, będzie rękojmią czynnego udziału, dozoru i rzetelnego postępowania w całém przedsięwzięciu. Przeto zapewniając zwyrzeczonym 2.000. Akcyom dobry kredyt, prędką tychże przedaż spowoduje. —

5.) <u>Zysk czysty 5/00. od własnych kapitałów, czynnych w Banku.</u> —

Kwoty, które w pierwszych 10^cia^ leciech po załatwieniu głównych wydatków budowy kolei, i opłaty procentów zostaną od summ, osiągniętych przez pożyczkę, i przez wpłaty na Akcye nazwę własnemi kapitałami, i te do Banku złożone będą. — Stopa procentowa obecnie w kraju istniejąca dozwala obiecywać sobie 6/00 dochodu, z którego odtrąciwszy jeden od sta na koszta utrzymania, zostanie 5/00 czystego zysku. —

6.) Zysk z Kassy oszczędności i Banku zastawnego.

Kassa oszczędności płacąc mniejszy, a pobierając większy procent, niezawodny zysk sobie obiecywać może. — 18.000 Złot. Rén. policzono podług teraźniejszego w niéj pieniężnego obrotu; łatwo jednak pojąć, że ten ruch z każdym rokiem zwiększać się będzie, zwłaszcza u nas, gdzie niższa klassa mieszkańców, dla któréj właśnie wszędzie Kassy oszczędności są ustanowione, bardzo mało jeszcze z niéj korzysta. Dochód czysty z Banku zastawnego 2.000 Złot. Rén. zdaje się nieprzesadzonym i jest oparty na powziętych w tym względzie wiadomościach.

7.) Zysk z obcych Kapitałów złożonych w Banku.

Korzystna różnica procentów od przyjmowanych, a procentów od wypożyczonych summ, stanowić z czasem będzie główny dochód Banku. — Nie mogąc zaś być oznaczonym co do czasu i kwoty, został w niniejszym rachunku całkiem opuszczony.

8.) Dochód z Kolei żelaznéj.

Ze sześciu kwot, które Komissya jako podobne do otrzymania z dochodów kolei żelaznéj wykazała, wzięto w niniejszy rachunek najmniejszą. — Co zaś do czasu, przyjęto za zasadę, że kapitał włożony w budowę jednego roku, procent dać może dopiero z początkiem czwartego. — Właściwie zaś dochód nie tylko w ciągu trzeciego roku płynąć będzie, ale i w drugim zaraz,

po ukończeniu wierzchnéj budowy kolei, acz w słabszym stosunku. — Cząstkowe te wpływy mogą być w Banku użytemi, przytém od summy wydanéj w pierwszym roku, procent dopiero z początkiem piątego policzony i to zawsze mniejszy, jaki by wypadł podług summy przez Komissyą oznaczonéj, która dopiero cała jest wzięta w rachunek w cztéry lat po zupełném ukończeniu kolei, a zatem aż na początku dziewiątego roku. —

Co do rozchodu.

1.) Koszta budowy kolei żelaznéj.

Jakkolwiek powszechne jest mniemanie, że koszta budowy kolei żelaznéj przewyższają zawsze summę poprzedniém wyrachowaniem oznaczoną, jednak trzeba przypuścić, że to doświadczenie wcześniejszych przedsiębierców dla późniejszych nie zostało stracone, i że pewna summa na nieprzewidziane powiększenie wydatków, została w wyrachowaniu kosztów umieszczona. —

Komissya oświadczyła w swojém sprawozdaniu, iż szczodrze licząc spodziewane wydatki, koszta kolei żelaznéj z Bochni do Lwowa, już z niejakim funduszem rezerwowym wyniosą . . . 9,000.000 złp. gdy przy tém i dobrowolne ofiary tak w osadzeniu bezpłatnie gruntów, jak i materyałów na wzgląd weźmiemy, musiemy z niejaką pewnością summę podaną, za zasadę naszego rachunku przyjąć. —

2.) Procent 4/00 od pozyczki i ½ % na tejże umorzenie, razem 4½ %.—

Ponieważ prędka amortyzacya nie jest koniecznym warunkiem korzystnéj wartości papierów dobrze konsolidowanych, przeto ½% tylko na tąż przeznaczono, która tym sposobem nastąpi w 56 ciu ÷ latach.— Suma rocznego procentu 475.000 Złt. Reń. nie jest tak wielką, aby gwarancya tejże przez kraj cały przyjęta, mogła zastraszać.— Fundusze rezerwowy kolei żelaznéj,— fundusze Banku,— roczna przewyżka dochodów płynących z kilku źródeł,— wszystko to nie dozwala lękać się, aby w którym roku, przy najniepomyślniejszym obrocie interessów, prowincya cała te summę złożyć musiała.— Najwięcéj zatem, jeżeliby część jéj tylko i to pożyczanem sposobem zastąpiła.—

3.) Procent 4/00 od 4.000 Akcyi.

Zysk, który Akcyonaryusze sobie obiecywać mogą, nie może ograniczyć się na 4/00 od włożonego kapitału, i na dywidendzie wykazanéj w jedynastym roku, bo te wypływają już z rozkładu własnych funduszów,— ale znaleść powinien główne źródło w obrocie obcych kapitałów przez Bankę, który w miarę wzrastającego przemysłu w kraju, czynność swoję zwiększać będzie.— Początkowéj korzyści z obcych kapitałów nie wzięto w rubrykę, a ta może bydź obracaną na dywidendę, aż

do jedynasteyo roku, w ktorym wydatki ustalone i fundusz Banku uzupełniony, dozwola ogólna przewyżka dochodów w połowie obracać na dywidendę, a w połowie na wzrost nieustający fundusz disponible Banku.—

Co się zaś tycze czasu i sposobu umarzania akcyi przez losowanie, na rzecz Stanów, to będzie przy rozbiorze szczegołów z wszelką można korzyścią dla Akcyonaryuszów ustanowione. I tak n.p. oznaczony termin losowania Akcyi będzie mógł dopóty być odsuwany, aż do ostatniego kresu, to jest: lat 49; dopoki kurs Akcyi będzie stał wyżej pari; przez to bowiem fundusz umarzający Stanowy, nie poniesie żadnej istotnej straty, mogąc być na 4/00 oddany do Banku i wyrzekłby się tylko zysku wynikającego z wyższych nad 4/00 procentu, któryby pobierał od zakupujących Akcyi. Akcyonaryusze zaś nie będą zmuszeni brać za wylosowaną Akcyą mniej, niż owczasowy jéj kurs.—

4. Wzrost Banku.

Wzrost Banku z własnych kapitałów tylko wykazany, wzmaga się stopniowo podług podobieństwa lokowania teraz w kraju cząstkowych summ.— Że zaś ta lokacya co raz łatwiejsza będzie w miarę wznoszącego się przemysłu, nie potrzebuje, jak się zdaje, żadnych dowodów.—

X. Bank.

Właściciele Dóbr wołując przez Stany żądaną kwotę na kupno 500 akcyi, równie jak kupując indywidualnie dla siebie pewną ilość tychże, zechcą mieć na względzie, że nie tylko pośredniéj gdzieś daleko w przyszłości bieżącéj korzyści spodziewać się mogą, ale że ta bezpośrednia i prędka stanie się ich udziałem, a to przez założenie Banku. — Niech mi tu wolno będzie jeden tylko przykład przytoczyć: Wołów idzie w przecięciu do Olomuńca rocznie z Galicyi przeszło 80.000. — Te, aby były kupione na stajnie po 40ℓ za sztukę, wymagają kapitału 3,200.000. — Ta znaczna summa składa się a) z pożyczonych pieniędzy na najmniejszy i to uproszczony $\frac{3}{4}$% na miesiąc, — b.) z pozyskanych z wczesnéj sprzedaży produktów, a przeto nigdy korzystnéj, — c) i z małéj części własnych kapitałów. — Jeżeli teraz obliczymy wysoki procent od pierwszych, stratę poniesioną na drugiéj, koszta podróży do miasta w jednym i drugim razie, nareszcie i niepewność znalezienia całorocznego procentu od trzecich, to jest własnych kapitałów, li tylko w zysku na wołach, wtenczas kiedy pieniądze właściwie przez połroku martwe czekały w skrzyni przeznaczenia swojego. — Przyznamy niezawodnie, że to wszystko

wyniesie w roku tyle, ile by wyniosła roczna wpłata na Akcya — którato wpłata niczém innem nie jest, jak tylko pożyczeniem kapitału na pewny i dobry procent, pożyczeniem na ustanowienia Zakładu, który nie tylko, że za okazaniem pewności, pożyczy każdego czasu potrzebną summę — nie tylko, że przyjmując na krótkie termina, nie dozwoli kapitałom martwo leżyć, ale jeszcze ułatwiając w całym kraju wszelkie wypłaty przez weksle, zniesie bardzo znaczne a teraz koniecznie potrzebne wydatki. —

Kończę nareszcie te uwagi jedną ogólną, to jest: iż projekt tu podany jest tylko pierwszym zarysem, potrzebującym gruntownego roztrząśnienia i dokładnego wypracowania w szczegółach swoich. — Obraz zaś rachunkowy nie podaje się za niezmienne prawo manipulacyi; jest on tylko okazaniem możności wykonania dzieła, <u>którego istnienie znaczne korzyści, a zaniedbanie dwakroć jeszcze znaczniejsze szkody</u> na przyszłość rokuje krajowi. — Powtarzam oraz, iż owa możność wyjść tylko może z połączonych sił Rządu, kraju i Akcyjnego Stowarzyszenia. —

A. F.

148

Akta i Notatki

1840. – 1857.

26. szt.

d-p. 51-76.

Copie

Jan Franz, Edler von Ratschneider
Ingenieur en Chef des galizischen Landes
Bau-Comité von Lemberg & Brody

in Lemberg

am 10 Juni 1840.

KRASNOZYN

Lcc. Wohlgeboren!

Ihre Hochwohlgeboren wünscht von Seite des löbl. Direction des Kaiserl. Privilegirten Wasserbau-Comité in Verbindung gesetzt, das Comité des Bochnia-Lemberger Eisenbahn-Ingenieurs einzuleiten, welches unter Ihrer Leitung die Absteckungs-Arbeiten für die genannte Bahn vornehmen sollen und zu diesem Behufe ersucht, mich an das löbl. Comité gefälligst wegen Ihrer Anstellung zu wenden. Da ich nicht weiß, ob Ihnen dieses Ansuchen bekannt ist, sah ich mich veranlaßt, Ihnen die Bestätigung über nur gethane Schritte zu geben, damit Sie mir gefälligst Ihre weitere Entschließung wegen Ihrem Engagement zu Theil werden lassen.

Ich bin Ihnen übrigens bereits im Jahre 1835 in einem ähnlichen Verhältnisse bei Brody gefällig gewesen, und habe Ihnen damals Ihre Rechnung ausgezahlt. Der Herr Graf Joseph Wielhorski ist auf gestern Abend von St. Petersburg hier angekommen, und wird morgen die Reise nach Warschau fortsetzen. Ritter von Gerstner hat den Entschluß gefaßt, Rußland gänzlich zu verlassen, und wird wahrscheinlich binnen 8 Tagen von hier abreisen. Er hat die Absicht, über Moskau nach Kolomna zu gehen, und dort mit Hr. v. Gerstner in London zusammen zu treffen, um mit ihm gemeinschaftliche Unternehmungen auf Eisenbahnen

45

dass er mit in den Abreisenden Kranken zu England
abgehen konnte. 18 Monate konnte er [illegible] und
geschrieben und im Lauf dieser Zeit [illegible] jenes
Land, und E. verbrachte immer aber im Begriffe die Heimath
zu sehen, [illegible] Abschied über die Nothwendigkeit seiner
Anstellungen zu bitten, da er [illegible] Vor-
schlag, und im Jahr [illegible] den 12. April 1840 seine
Abschied Taten bekommen.

Nach diesem kurzen Lebenslauf, der [illegible] in den kurzen
Worten die Abschaffung auf Erfahrung gründet, und wo dennoch
[illegible] gewiss [illegible] [illegible] die [illegible] Maßregeln
für den Dienst auszuarbeiten. Leider war es [illegible] [illegible]
auf [illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible]
[illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible]
[illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible]
[

A Monsieur Braunwald.

Monsieur

J'ai bien reçu a Vienne votre lettre du 29 Janvier et j'ai été très satisfait avec empressement des renseignements que vous m'y donnez. Sur les établissements à visiter j'ai eu avec infiniment d'intérêt les ateliers et les constructions du chemin de Baden. Ils sont admirables dans le rapport technique mais les intérêts des actionnaires n'ont pas été mis en ligne de compte. ainsi dans ce rapport, n'est ce pas un modèle a imiter pour nous. Je trouve le chemin du Nord beaucoup plus sage. quoique moins brillant, et son système de constructions pourrait nous servir de modèle avec quelques modifications. — Je suis très fort de votre avis que nous ne devons penser pour le moment qu'à un chemin pour les chevaux, mais il ne faut cependant pas nous mettre dans l'impossibilité d'employer les locomotives. si les perfectionnements qui se font chaque jours dans ce genre de moteurs le rendaient evidement préferable aux chevaux. C'est pourquoi je tiens d'avoir de toutes nos niveaux les plus exacts possibles. dans les profils et d'adopter une construction supérieure une construction assez solide pour pouvoir meme employer des locomotives si avec le tems on parvient à les faire beaucoup plus legères. Tous les avis que j'ai pu recevoir jusqu'à présent sont contraires aux Flachbahnen. meme pour les chemins. On leur reproche les réparations continuelles qu'elles exigent. réparations longues a executer. et qui occasionnent souvent un retard dans les transports. A l'appui de cela on me cite tous les nouveaux chemins qui projettés d'abord pour des Flachbahnen ont fini cependant par employer des rails. — Je n'ai pas encore assez vu. pour avoir moi même un avis arrêté sur ce sujet

L'administration du chemin du Nord nous protégera j'espère. Elle est trop occupée pour le moment a préparer ses rapports pour la session des actionnaires, qui aura lieu a la fin du mois, pour pouvoir satisfaire a mes demandes. A mon retour elle me donnera copies des différens

projets et devis qui parviennent, nous intéressa
cela ~~toutes~~ nous servira de facteur, en nous n'avons que
les chiffres a changer. — Les devis du chemin du Nord que
j'ai présentés ne dépassent pas pour les pays de plaine
~~cap~~ 138,000 par mile, y compris la construction des bâti
ments. En Galicie ou nous n'avons pas de grandes diffi
cultés de terrain a surmonter, ou les matériaux sont
et la main d'œuvre est infiniment ~~à~~ meilleur marché
nous ne dépasserions certainement pas ~~cap~~ 140,000.
Sortant si nous admettons une construction plus legere
que celle du ~~Canadian~~ chemin du Nord. Resterait
encore l'achat des terres, ~~qui pour la~~ qui n'est pas compté
et qui pour le chemin est ~~est~~ un article très considérable
Avant de s'arrêter chez nous a aucun tracé définitif, il serait
d'une haute importance d'engager les propriétaires a
donner des déclarations par les quelles ils s'obligeraient a
ceder gratuitement le terrain et stipuleraient de certains prix
pour le bois et les autres matériaux dont nous aurions
besoin. On aménage cela ici comme une chose des plus simples
toutes, et devant précéder tout autre travail de notre com
pagnie. Une fois le tracé marqué personne ne voudra renoncer
a un avantage déjà positif. De semblables déclarations
auront ainsi beaucoup d'autres avantages. Elles seront un
encouragement pour les capitalistes, a nous fournir des fonds
et deciderons ~~finalement~~ le gouvernement a donner son plus
promptement son assentiment a notre entreprise. Aujourd'hui
le Gouvernement malgré la protection qu'il accorde aux
chemins de fer, est cependant moins facile a permettre de
nouvelles entreprises, vu l'immense quantité de concessions
qu'on sollicite de toutes parts. Une demande appuyée par
d'une manifestation d'un grand nombre d'habitants qui
s'offrent a faire des sacrifices pécuniaires pour le bien general
serait certainement d'un grand poids. — Des que notre com
pagnie aura obtenu l'assentiment du Gouvernement, et qu'elle
aura une espece d'existence officielle elle devra s'adresser
en forme a tous les domaines on leur demandant de se decla
rer. En attendant il serait toujours utile de passer les points
que l'on aurait a demander. et d'obtenir autant de declara
tions que ~~il~~ serait possible, surtout de ceux dont

les terres sont plus éloignées du tracé projetté. Dans les chaues de ce genre on suit l'exemple des autres ~~on suit~~ ~~le grand nombre~~ fait beaucoup et l'on suit le grand nombre
Le Comte Alfred offre non seulement la terre, de larges la terre mais encore ~~de construire~~ d'exécuter chez lui la construction intérieure au prix des devis, et d'en accepter le payement en actions ou en obligations portants intérêt selon le système ~~adopté~~ qui sera admis pour le placement des fonds. Si Vous pouviez obtenir de semblables déclarations ammains des personnes qui ont l'air le plus positif pour le chemin de fer; les autres ensuite signeraient par respect humain

J'ai parlé en termes généraux à plusieurs gradués maisons de commerce d'ici Pour le moment elles sont inabordables Les circonstances politiques et des modifications dans le système de la Banque Nationale rendent aujourd'hui toute nouvelle entreprise impossible. Les chemins de fer sont toujours fort discrédités. Nous avons au reste beaucoup à faire avant de nous occuper des fonds.

J'ai taché de prendre des renseignements sur M^r Bischweiler. On lui reconnait des capacités et des connaissances nécessaires, mais on l'accuse de peu d'activité. C'est à nous à le stimuler, et je compte sur Vous pendant mon absence. Il m'avait promis d'élaborer un projet de construction supérieure Je désirais le prendre avec moi et le ~~communiquer~~ soumettre à l'examen des Ingénieurs Belges et à ceux d'ici Il est fâcheux qu'il n'ait pas tenu sa promesse. Si ammains à mon retour je pouvais trouver ce projet à Vienne. Tachez je Vous prie de m'obtenir cela de lui. Voyez aussi ce qu'il fait quand au tracé. Malgré les avantages que peut offrir la ligne du Sau ou Danube nous ne pouvons pas la regarder comme définitivement adoptée. Il doit aussi on projeter une au nord de Laybach. C'est en comparant ces différentes lignes que la commission pourra avoir un avis arrêté. Revenir je Vous prie M^r Bischweiler sans Votre protection. Puisque le Gouvernement veut bien nous permettre de l'employer il ne faut pas qu'il perde son tems.

La réunion des données statistiques nécessaires pour constater le mouvement sur notre chemin de fer, est un des points importans de nos devoirs. Je le recommande particulièrement à Vos soins éclairés.

Je viens de chez le Comte Mitrauski. Il m'a dit que Sa Majesté avait déjà donné son approbation aux postulata de la diète dicte et qu'elle que conformément à la demande qui en avait été faite. Elle avait autorisé l'avance des 24 10,000 à la commission Il faut donc penser sérieux à l'organiser et mettre sérieusement la main à l'œuvre. En mon absence je dépose mon sceptre entre Vos mains. Il Vous revient de droit comme au second membre de la Commission Il faudrait absolument montrer déjà quelque résultat de nos travaux à la prochaine session des Etats

Pardonnez moi si je Vous prie en long verbiage et agréez cher Collègue l'assurance de la profonde estime que je Vous porte

Votre très devoué serviteur

P. Projeter différents tracés de la route, ramasser des données statistiques sur le mouvement et les mettre en ordre, obtenir des propriétaires la cession des terrains et des prix fixes pour les matériaux Voilà je crois les trois points principaux de nos occupations pour le moment



Lwów d 7/10 840

Do Wgo Wronowskiego

W M Dobrz

Zapewne iuż Pana Dobrodzieia wiadomości dayąc mościałe ze Seym
mianuiąc potrzebę zaprowadzenia do
skarbu tak zbawiennego dla Kraiu
pomysłu długi czasu ~~przedsięwzięcia~~
zaybował na ten cel Komisyą Wiosny
przyszłey. a Wydział Komisyi z tegoż
Seymu zlecony dla obmiarkowania przeciętnego
wkładu, i wyznaczenia kwoty
na dzisieyszy Seym; zaybował zmiędzy
na miesty i gruntach zdiecia dokładnych
planów sytuacyynych i niwelacyynych
i wypracowania Kartographicznego.

b Aby zaraz ta Komisyia zdanie swoie
o dalszey całemi odpuszczy czynności
w długu na mocy podanego sey Seymowi
wzoru, nie mniey iakie nayulatwienia
sey spodobać będzie budowania tey
drogi.

c Wszelkie w układy z domami handlowemi czyto o pożyczkę czyto o zamiana
na towary stanowi zapewnienia do tey
ostatecznie ieszcze nie nadeszły, zatem
na ieden ten układy poddaiąc pod
zatwierdzenie Seymu

Na pokrycie potrzebnych wydatkow
na plany i niwelacie przeznaczył Seym
z funduszu Domestykalnego złp 10,000
upomarzaiąc urzędowi Wydziału
Stanowey do otrzymania od Władz
Cyrkułowych pozwolenia na mały
wydatek gdyby tego było potrzeba

KRASICZYN

47

Ostankami tey Kommissyi uprzeymie
Pana Dobrodzieia Hrabi A Patockiego
I Sprzedza. Wyc Edmunda Wasinskiego
go. Bohdana Konopky. i Wyc Jozefa
Pietrusinskiego. Zostaiemi zas na dalszie
mi przyiacielskim obcowaniu przez kto
rego z ostankami. Ly. W Oplustakich. admo
kat Woy Terszanski. i Woy Skarzynski.
Powyderzey Kommissyi na mnie
nalozone. Jest to ciezki obowiązek
i obszerna odprawienie dzialalnosci. Cato
wita nadzieia iest w swiatłym Pana
Dobrodzieiu usposobieniu i w zna
nym iego Nam dobrym publicznem gosti
nosci; dla tego udaiemy z przyiaciel
skiem przeniem do dzieła Pomienionego powo
ływania, tym bardziey ze Kommissia
nie formalnie przedaiętsa ani more
pisi zatrudnieniem dnia tego Seymowych
nie nastręcz.

Pietrusiny. i nadeszła wiadomość nabrz wymowiąc
odwołanie tych ani bydź Jozymierskiego klubu
by przyczyniła do rozpoznania okoliczności
i obwarowania ozdrowienia Kiersnika
powiatowego drogi. i zdrowienia
planow niedługo ogłoszonych. Do tey oko
liczności przedstawienia tych bydź dawnieyszy
Pan Dobrodziey podprzewodnika Bożego.
Podaiąc w celu przypatrzenia się dzisiejszym
zdarzeniom pobliżu daty pismo P D opisuiąc
nade zawarcia bliższych mowy z Jozymierza
mi znaiomości i poznania kazdego zdolności
dla tego w wybrzeżu wyż wzmiankowanych okoliczności
Kommissia pismo P ora Pandektow zdawnie
poprzestanie. Dobrze by wiec było zdaiąc
P D kontynuacyą z pobytu swego w Wi
dawie i wyiaśnienie Jozymierza klubiego za
nayzdatniejszego wzmiankowanie z wiel z wiem



pràcikt do ak. taeba i zbliżone
obrachowanie kaztow sprawan
i mianowicie. Mamy pràcikt do ~~sagt~~
~~tenczi sadowy~~ Komisyi raka Vie-
mi/ski dopiero w tenczas czynnose
zaczne gdy w Wiedniu zatwierdzo
ny zostanie, atem przed tem nie
stanowić nie może. i na przygotowa
nie k. przeciwko papierowe umowy
Mam nadzieij ie gdyby tego bycia po-
trzeba nie odmowiono kwotam do
pomocy 3 tys 4 Jmperiałow Rigsdo
wych. Na katwicki szmona zł. 12 czasu
potrzebnym oznaczone, iest nader potrzebna do wykonania
tuszy tak wazney iak takowy przy
gotowanie. mam zdiwak przekonanie
ze i znaczne wpływy na ten cel
wypadki mie będą mogą odmowienie
gdy o ich Kamierzenie potrafiony
Akta do przekazane

Z wierzchownością oświadczam bede
ad P. D. wiadomości a szczegolniey Jego
pomocy. Przeciwnym zbyt [illegible] dzielby
Szwagrze do tak waznego dzieła potrzebny
nie natrudnali sie, nay wyższego a
nayzmiey honorowego Kapitała

Listy odbieram w Pizmyslu. Wpro
szeniu swoim przez to miasto zaszczyt
Pan Stawko dla mnie na pozcie zaj
tuje. Gdyby zas mogł Pan D. wyprase
zyć kilka lub choc kilko godzinny spacerunek
w Wadowicach miałbym to zaszczyt
za przewodnictwo dziękować

KRASICZYN

D. 7 Maja Poznań Kanapki

Wielmożny Stanie Dobrodziejn

Przed wyjazdem za granicę mam zaszczyt za
stanowić. Panu Dobrodziejowi zdać rapart
z czynności moich w interesie Kolei
Kolasacy. — Nie otrzymawszy do tąd żadne
go wezwania ani upomnienia nie mogę
tem zdaniem konstatować natury komisyi
tem bardziej że do tąd zadnych materyałów
nie dostarczyła do dyskusyi przygotowanych nie
mamy. Takowe materyały starałem się wspo
rzyć, i wszelkich ostatnich o
sobie, ~~Panu Dobrodziejowi~~ pomocy w tem
względzie. — Władamo Panu ze upoważnienia
Pana Kingera aby się stosował ich nay
ściśley postępować względem Statystyczey
części. Statystyka ma zamiarze mieć za
dwie mianowicie Statystykę
i w tym także celu podałem do ~~stanowu~~
Wydziału Stanowego spis faktów których
by nam od Rządu zgodnie wypadało
Gdy Pan Kinger bierze ciężar zatrudnienia
na dosyć da tąd zaięte się tą czynnością
, Wydział Stanowy podania do Gubernium
zdaje mi dobrze. uniknąć może dalszej
korespondencji udałem się do Panów Edela
, Księgobicia który mi przyrzekło
zebrać mi wiadomości o nabytych
kandydatach mieszkających w Poznaniu i o ich pismach.
, Władam Pan Kinger także od mnie taki wykaz
od Redakcyi Gazety Poznańskiej, przysłany
mi gardzinni niezwłocznie się do takowy.
Co do wiadomości których od Rządu
potrzebujemy, a te udałem się w pismie
do JWgo prezydenta Księga który
polecił Panu Landyskiemu Kalkulatorowi
im. zajęcie się ich zebraniem.

KRASICZYN

48

O Hymnatem takie od Rządu pozwolenie
uzyscia Jmc Pan Bodtzehneider Jnzynier
Cywilnego ktory kosztem Barona Rotschilda
obiezdzat ~~kolei~~ glowniejsze kolei Austr
pryjezdzie a miasteczku w Anglyi ~~w~~ przemy
szlyjm ~~byt~~ do budowy kolei z Wiednia
do Lundenburga, miał spostrzezenie natury
wiele w tym przedmiocie wiadomosci
Zadałem mu dwa ustne ~~kon~~ punkta
do zapytania 1e ~~Hymnatacyjny~~
Jaki by był najwłaściwszy sposob
wiodzenia budowy w nadanym kraju
z obstrzeganiem kosztow na jedną mile
Bardzo jego chciałbym za granicą przed
stawic stanowiskom Jnzynierom. i inne
od nich przyniesione zdanie Klubo Komisyo
co pomowałem mam przedstawic
2o Wymagasz na mappie kierunku
kiedy by przykłady kolei nadac mogą
ethy mu ~~f~~ ostatnią oznaczac miasta
Hymnatem pozwalamie przyszłemu i
poszukiwanemu mapp Galicyi w Glow
nym kształcie To bydzie dla nas ogrom
nym ułatwieniem. W Oznaczeniu kierun
ku drogi, przez budowaniu topograficzne
nych ktorych sporządzaniem zajmuje się
Pan Bodtzehneider, nalezmaią się ubrze
gnąc kwestie handlowe i potrzeby
kraju. Pierwszym przedmiotem bedzie po
przemachnie drogi ku Brodom z odno
99 ~~na~~ idąc do Lwowa ~~do~~ drogą ku południowi
czy to na Brzezany czy na Tarnopol
Drogą mysl klasa przy porownaniu mapp
nem by nalezyła cisc ze Lwowa
zpuscic się na południe ku Dniestrowi
wi i dalej tą rzeką udac się do
granicy gdzie ~~to~~ ona ~~sie~~ sie zapetnie

da sytamin iest zdatna dlaiq
Bradzke Padabske patgangt by sij
Lunau z wielkiemi lasami. Ktorego
skiqge atwarzyta by sij kammorka
ia nay chlebowiytszym nabytm akali
cam. Potekiem i Padalami ulatwit
by sij handel przemiengi Polska
Rosyi skich. Za dwiq nadolnieszkam
dla plumania, mozwde sniggania
do Lunawa drewa wapna itd ze
Skrzyneckiego, z ktorymi sij da glownej
ceyth maszanek latayth. - pak
nadsennych z kad ~~[illegible]~~ takie
wmastrue matau nadeslacz, nako
nie magtaby sij atwarzye droga
da handlu z Kotorenzeng. ktoty
z rzadem nie matey moze lepe wagi
Da odleglamania tat wielkiq Kuns
tej patbudene nam za ciek nay dakkar
niyte wiadamadei a pradenkiej
; handlu z cidawy strony Bradaw
; Padala z drogqiy Skrzyneckiego i
Stanislawowskiego. — O te ostatnie
ulatwienie udalem sij da Wgo
Jzdata Pietrzeskiego. O Bradach
wiadnie bydziemy peter Kupcow
Lunawskich. Za da Padala na DD
pewne nayemijcy lisz. Jak wiasne
swiatto iest - zwiotnalei z Okrzwatela
ni Tornopolskiego pustoszye wagq
Pawn D. da zdrowia dat ktore ulatwiq
Komisyi wyboz Kiatowskie Kalei.
Glawnigte Kwestia da sowwijzania
dystyky nalezymiqce.

KRASICZYN

Potrzebne wiadomości o Gdańsku

Jaka może być produkcja zboża w obydwóch
ich: Jakie zboża nie można gdzie ich zboża
mamy oprócz innych Kantimpezy mieszczan
zaopatrzenia

Do kąd innych zboże się odstawia

~~Przez zboża takie są gdz~~

Czy dwa wiadki zbytnia z Kantimpezy
opowiemy o do kąd bynia odstawiana
Jak wielka może być ilość natarcia każdego
opatrzonych. W których opatrzeń innych za
stacją wyjechaby. Gdzie się inne kupuje
i gdzie sprzedaje.

Jak wielka być może produkcja wełny
Czy wiadk wiadomości, skąd się produkcja
mieszczan czy tylko z Rosyi przychodzą
i kładzeni punktami. Gdzie się na te przed
mioty głównie targi

Czy się inne przedmioty handlu
które by na drodze Gdańskiej przewozone
być mogły.

Do kiedyś drogi pocztowe wytrzymały
jakie to Kamień mapa ~~ma~~ i dlaczego
gdzie się zwracają - ja takiej nie
Dlaczego nie pokazała Kantor Lotaringes
klaw Ile dni 8 stóp długie 12 cali grube
się dostawcze.

Len i kamienie stanowią podstawę naszego
przedsiębiorstwa handlowego. Gdzie ich największej
potrzebujemy i gdzie te punkta oznaczamy na
nie



KRASICZYN

295 22

2903 3/4
100
2903 3/4 / 58 952
4

à Monsieur Gustave Hartart président de la Direction des Chemins de fer de Dresde à Leipzig

Monsieur

L'encouragé par l'obligeance que Vous avez bien voulu me témoigner lors de mon séjour à Leipzig lorsque j'y fis un séjour de quelques semaines pour examiner en détails la constitution et la régie des chemins dont Vous dirigez l'administration, j'ose m'abuser encore de Votre complaisance et Vous demander de ne pas me refuser des détails qui peuvent puisqu'ement contribuer à l'exécution du chemin projetté depuis quelque tems en Galicie Austro-Hongroise

Notre première idée était de faire exécuter un chemin de fer qui allant de Cracovie à Brodnia ou doit aboutir la Vistule offrirait un débouché pour les produits de notre pays. Des nivellements faits plus loin nous ont prouvé la possibilité de pousser nos travaux par la vallée du Dniester et celle du Bug jusqu'à la frontière de Moldavie et d'arriver par là une communication directe entre la Mer Noire et Hambourg le nord de l'Allemagne jusqu'à Hambourg. La possibilité de cette

communication nous est promise. Mais serait elle réellement d'une haute importance pour le commerce ici où il faut encore ~~encore~~ encommoder Pour pouvoir éclairer cette question il serait important de savoir. 1° quelles sont les voies que suit aujourd'hui le commerce du Nord de l'Allemagne avec l'Orient est-ce par Trieste ou par Hambourg 2. Quels sont les frais de transport par quintal de Leipzig a Trieste et combien de tems dure le voyage 3 Y a-t-il des années qui supportassent volontier les plus hauts frais de transport pour éviter un long voyage sur mer 4 et combien paraît s'élever le transport par quintal supposant le chemin sur le chemin de fer propriété en y ajoutant les frais de transit

J'ai l'honneur de Vous soumettre ces questions convaincu que ou l'interet que Vous portez au développement des entreprises de chemins de fer vous me pardonnerez mon importunité et voudrez bien me donner les renseignemens que je Vous demande Vous savez probablement la haute protection que Notre Gouvernement accorde aux chemins de fer. Notre désir serait de bien pouvoir l'importance de notre ville de le faire decou

naître comme chemin de l'Etat.

Je joins ici une note pour que Vous sera mieux connaître l'état de la question et sera peut être de quelque intérêt pour Vous.

Si Vous jugiez me donner quelques nouveaux détails sur l'entreprise comptée à Vos soins éclairés je serais que sur celle de Leipzig à Magdeburg je Vous en serais fort obligé

Agréez etc. etc.



Do Wielmożnego Józefa Pietrusińskiego

Wielmożny Pan Dobrodziej!

Wiadome być muszą Panu Dobrodziejowi, uchwały naszego ostatniego Sejmu i wybór Pańskiej na członka Komisyi zajęcia się mającej zrobieniem projektu do kolei żelaznej w Galicyi. Jako projektowany przez tej Komisyi mam sobie za obowiązek złożyć Panu Dobrodziejowi napierw z mych czynności w tym względzie, i zasięgnąć nad Jego w niektórych przedmiotach. — Gdy dotąd za zawiadomienia naszej Komisyi z Wiednia nie przyszło, mniemałem aby wypadało ja formalnie konstytuować, tym bardziej że dotąd żadnych nie mamy materyałów, które by za podstawę jakiej bodź dyskusyi służyć mogły. Czynności nasze będą dwojakiego rodzaju

1° Zebranie wiadomości statystycznych, jakie służyć mogących do wyrachowania ruchu na projektowanej kolei tak co do towarów jak i przejeżdżających oznaczenie tego spodziewanych, kwoty dla kraju i entrepreneurów

2° Oznaczenie kierunku głównej kolei i jej odnóg przy względzie na potrzeby handlu, i taksy w wykonaniu

3 ~~niemniej wybór najwłaściwszej bodź~~ Wdecydowanie czy ~~kolej~~ na tej kolei wzięte być mają wozy prawie czy konie, i jaka będzie budowa szyn, mniemaj zrobienie obliczonego wyrachowania potrzebnych funduszów na powołany zakład.

4° Nakoniec zapoczątkowanie dostania potrzebnych funduszów i negocyacya w tym względzie z Rządu listami. —

Celo pierwszego.-

Niemogąc jeszcze wystąpować w Imieniu mianowanej Komisyi postanowiłem prywatnie JW. Prezydentowi kroki moje względowości którychś-bym od rządu potrzebował, dla uznania w zbliżeniu spodziewanego ruchu osób i towarów na przyszłej kolei; te względności mam nadzieję otrzymać lecz że jest od rozmaitych władz sciągnąć potrzeba przeto zabierze to kilka miesięcy czasu. Co do ruchu wewnętrznego nie mniemam rząd, niejest w stanie dać nam opim dostatecznych względności prosiłem. mię opnie co do dworca i Budynków Panowo Edera, Kriegshabera, i Singera, co do podwala JW Barona Korzybskiego, co do Stryjskiego i Stanisławowskiego na Rata Dabrowskiego światła i pomoc nadchnąć. Ostatnie o kolei sam starać się będę zebrać potrzebne dane.-

Celo drugiego:

Do zapoznania kierunku drogi pod względem technicznym otrzymałem od rządu pozwolenie użycia Inżyniera Bretschneider Inżyniera Cywilnego który przed dyrekcyą kolei północnej za granicę do Anglii i Belgii wysłany a później do budowy drogi od Wiednia do Lundenburga użyty, dużo posiada w tym względzie praktycznych wiadomości. Dozwolono mi z nim przejrzeć i przekopiować mapy w głównym Stabie dotyczące niem obiecało mi dać potrzebnych rysowników. - W wyżerzeniu kierunku

Kolej nasunęły nam się rozmaite myśli
~~[illegible]~~ późniéj ela decyzyi komisyi
przedstawić; mianę mianowicie zgłodzie budzić
kwestyą do rozstrzygania czy powtóg pier-
wotnego projektu poprowadzić kolej prosto
do Brodów z odnogą jedną do Lwowa
drugą na Podole, czyli też trzymając się
kierunku dawniéj projektowanego kanału
łączyć mającego San z Dniestrem za po-
mocą Wisznicki, i ~~gorn~~ dolinę Dniestru
prowadzić kolej aż do miejsca gdzie
rzeka zupełnie jest żeglowna = roli-
ko ku Lwowowi odnogę; - ~~[illegible]~~ tym rozbiorem
wypadało-by zawsze Lwów uważać jako
środkowy punkt naszego handlu tak
przez wzgląd na znaczną ludność tego
miasta jak i dlatego że są już w nim
znaczniejsze domy handlowe które mo-
gą za pośredników między producentami
a zagranicznymi kupcami. Gdy-by-śmy
nie nadawali i potwierdzili tą projekto-
wanie pozwolili drogę do Lwowa odprowa-
dzić zachodziła-by tylko kwestya czy
pod względem handlowym było ważniej-
szem, czy ze Lwowa udać się ku Brodom
i Podolowi czyli też zgnuć się na południe
do (~~[illegible]~~) Dniestru.

Linia Dniestrzańska miała by wielką
wyżu potrzebna Lwowa z ogromnemi
Lasami Stryjskiego Cyrkułu zbliżyła-
by nas do głównych warzonek Solnych
i pasz nad-rzecznych skąd tak ogromne
Stada Wołów przychodzą. - Linia Brody
zbliżyła by Lwów do Podolska zbliżyła - by do Lwowa
Lasy z Złotkowskiego i Stanowskiego
Cyrkułu i otworzyła by do Krayu najbo-
gatszego w Zboże, nadecydowanie bło-
gosławieństwa złych obwodów linii jest naxniejszy
który nie ma jest wielką i wiele nadawnego miejsc
bo może być wyżej wymagających interesów, które Pan
mają, Dobrodziej przedstawiam. -
Zechciej Pan nadsłać gruntowniej się zasta-
nowić i zebrać wszystkie fakta służące
mogące komunikacyi do decydowania się za
jednym lub drugim kierunkiem. -
Między innemi wiadomość o stanowisku
Dniestru w przeznaczonych jego punktach
i o nagotowanych tamże drzewach
budulcowych, jakich by się z niej
jej pogranicz spodziewać można, byłoby
by rzeczą wielkiej wagi. -



Co do trzeciego:

O sposobach otrzymania potrzebnych na
tak wielką entreprizę fundusów trud-
no co powiedzieć, niewidząc ani spo-
dziewanego ruchu, a przeto wpływu

ani

anii potrebnego tłuszczu. — Bedaż za granicą rozmowię się z gdańskimi Bankierami i zobaczę czego się jednich spodziewać można i jakich by od Nasz zaszczeń żądali aby się do naszego dzieła przyczynili. — Do zmniejszenia kosztów znacznie by się przyczynić mogły ofiary obywateli gmin których Dobra [illegible] przechodzić będzie; zgłaszaniem się do Biór znajomych i adnymatem odnich zaszczenie że nietylko darmo, dadzą grunt pod drogę Dobra, ale nadto zobowiązali się w razie gdyby stacya na ich gruncie wygodna wszystkiej do niej potrzebne kondycyi w Czynszu kosztem wystawić. — Do podobnych ofiar może by się i Nadzwyczajni Obywatele, aby wodele skłonili, aby [illegible] Kwestye ofiarowali które zwykle kolej żelazna na obszarach jak obecnie [illegible]. — Wkrótce wybieram się w podróż do Paryża, zwiedzę wtedy główniejsze Kolleje Europejskie aby się choć trochę nazwisolić do ważnej czynności nam przez Stany przyszłej zgromadzenia Wiosny chciał-bym bydź z pewnością wiadomy zapewne Komisyja już zatwierdzona będzie i na zasadzie przygotowanych materyałów czynności swe rozpocznie. —

W razie nieobecności mojej proszę Obywatela Aleksandra Freda jako czynnego we Komisyi niechcijącego aby dopilnował rozpoczętych tam czynności i skorrespondował wiadomości ze wszystkich punktów co by kolizyi przychodzić mogących. — Zostaję z uszanowaniem będąc w całej korespondencyi

oraz
z dobrodziu o mojem tu pobycie — —

№ ..... Faso ..... №

Kaiser-Ferdinands-Nordbahn.

Gegenstand.

36 Kr Pf

Zum Expedit

den 18

expedirt am 18

mundirt .....

Beylagen .....

Directionsbeschluss am 18

Euer Excellenz.

Ich gehorsamst gefertigter
habe mir Ehre
gehorsamst zu
berichten, dass
die allerhöchste
Entschliessung
zur Anlegung einer Eisen-
bahn von Lemberg
über Brody
Brücken
ausgesprochen,
die Motive
waren die Herstellung direkter
Verbindung
Lemberg, Galiziens
mit
Wien, für den Han-
del, für die Bevölkerung
und Fruchtbarkeit
Agricultur und Commerzial
Interessen
Lemberg, nothwendig und wün-
schenswerth
sei.
Diese Nothwendigkeit wurde da-
durch
von den hohen Behörden
wirklich
anerkannt,

KRASICZYN

WIEN den **18**

51

Euer Excellenz, D. 5. May
Rath und Diener Christian Ernst
Ihrer Hochfürstlichen Durchlaucht
Hochfürstlichen Hauses
in die Hände Euer Excellenz zu
legen gemessen, und sonsten
Ihrer Hochfürstlichen Durchlaucht
Hochfürstlichen Hauses
Dero beymessenen Meriten
Venetianer Treue die sonst
Hochfürstlichen Dienste, den Rath
mannichfaltig zuzuwenden
suchen, so wenig sie zu
sonderbaren Hochfürstlichen
Ihro in den Hochfürstlichen
dass sie zu allen gnädigen
Hochfürstlichen Gefallen
gern thun wird, die geschwinde Expedition
Euer Excellenz
meiner in der geheimen
Canzley zu Dero gnädigsten
Gefallen gnädigst zu
befördern, verbleibe
Euer Excellenz

Dienst Ergebenster



[illegible] Unterschrift

[illegible] Ehre [illegible] Herrn [illegible] Schwager
[illegible] Excellenz
Wohlgeb. und Hochgeb. [illegible]
[illegible] Hochachtung [illegible]
[illegible] Gnade [illegible]
[illegible] Monarchie
[illegible] Ehren, [illegible]
[illegible] den galizischen Ehren
[illegible] nicht [illegible]
[illegible] [illegible] [illegible]
[illegible] nützen.

Wien am 5ten July 1844

L. [illegible]

A. [illegible]

An

Seine

Excellenz den Herrn Präsidenten

des k. k. obl. Landgerichtes

Herrn Ritter v. Kubeck.

in

Lemberg.

Euer Excellenz

beehre ich mich

Gefertigter

Alle Comité Herrn Mitglieder

Euer Excellenz

hiermit zu benachrichtigen,

dass in der ordentlichen

Comité Sitzung,

welche Montag den 5ten

dieses Monates

um 10 Uhr Vormittags

im Saale des

Landrechtes

stattfinden wird,

Vortrag über

Bahnen

gehalten werden wird.

Lemberg.

45.
999

186



KRASICZYN

Seine k.k. Majestät haben zufolge Entschließung der k.k. vereinigten Hofkanzley vom 4ten v. M. mit Allerhöchster Entschließung vom 18ten v. M. nach reifer Erwägung ihrer Wien übereinstimmenden Votter vom 20ten März l. J. in Genehmigung einer Aktien-Gesellschaft zur Errichtung einer Eisenbahn von Bochnia nach Lemberg und einer Seitenbahn nach den reichsten Salzbergen, dann der Genehmigung zur Bildung einer Privat-Gesellschaft für diesen Zweck zwar nicht zu ertheilen gefunden, jedoch in der Anerkennung der Nützlichkeit dieser Unternehmung und der Zulässigkeit der übereinstimmenden Ansicht sich unbedenklich beizupflichten, in gnädigster Erledigung einer Hauptbriefsbahn anzuordnen geruhet.

Um dem Verlangen Sr. Allerhöchst Ihrer Königreiche Galizien und den Wünschen Allerhöchst deren getreuen Stände zu

1.

52

entgegennehmen, haben Seine k.k. Majestät
geruhig ihren Allerhöchsten Willen zu
nennen zu geben geruhet, und die Verfügung
getroffen, daß mit den Vorbereitungen für
diesen Empfang sobald als möglich begon-
nen, und der Empfang selbst mit allen Ver-
fassungsmäßigen zur Ausführung und Voll-
ziehung gebracht werde. —
Von diesem Allerhöchsten Entschließungen
setze ich Euer unter Anwendung Ihres
bey diesem Anlaßgenheit an den Tag gelegten
besonderen Eifers und Ihrer löbli-
chen Absichten für das Wohl des Landes
mit dem Beifügen in die Kenntniß, daß
ich in Folge dieses Allerhöchsten Befehles
diese dem Empfang Seiner k.k. Majestät
zugedachte Wichtigkeit derselben ehemög-
lichst zuzuwenden, wo den bereits
Verfügungen die nöthigen Verfeinerungen
bereits veranlasset worden. —

Laibach am 12ten Jänner 1816.

Graf Auersperg

An Seine des Herrn Fürsten Leo Sapieha
" " " Herrn Kasimir Dzieduszycki
" " " Herrn Ignaz Alexander Fredro
" " " Herrn Ritter Stanislaus Wasilewski
zu Handen des Herrn Fürsten Leo Sapieha

Zgromadzone na przestrzeni sejmiki stany przyjęte potrzebą nadania krajowi nowego życia handlowego i przemysłowego założeniem kolei żelaznej, któraby kraj cały przecinając otworzyła odpływ nadmiarowi jego produkcyi, naznaczyły kommissyą, który następujące zadania do rozwiązania podały:

a. W których punktach ma się kolej żelazna zaczynać i którędy ma być prowadzona
b. czy ma się urządzić dla wozów parowych lub konnych, lub też na oba sposoby
c. Jakiego sposobu budowania trzymać się potrzeba
d. Jakich kosztów to przedsięwzięcie wymagać będzie
e. Obliczyć w zbliżeniu ilość towarów i osób, których przewóz na kolei żelaznej obiecywać sobie można i według tejże ilości
f. Obliczyć w zbliżeniu dochód, który kolej żelazna przynieść może, nakoniec
g. Wskazać najstosowniejsze środki do wykonania przedsięwzięcia.

Dla osiągnienia celu uchwały sejmowej upoważniły stany kommissyą do wejścia w układy z bezpośrednemi domami handlowemi i przeznaczyły na koszta czynności wyżej wyrażone 10000 złRen M. Kom.

O najwyższem zatwierdzeniu uchwały sejmowej zawiadomiona kommissya Wydziału Stanowego dekretem z d. 18/3 r. b. Nr 176, aby zadosyć uczynić woli Stanów natychmiast czynności swe rozpoczęła. Rezultata tych czynności, o ile krótki, bo tylko wcześniejszy przeciąg czasu swe do skutku przywieść dozwalał, kommissya przedkłada na domowości niżej Ps.

Wielu umknienia popełnionego w wielu krajach błędu, pochodzącego z wykonania szeregu torów kolei bez względu na ogólne potrzeby kraju, rada się kommissyo przedewszystkiem zebrać potrzebne materyały do zaprojektowania ogólnego systematu kolei, któryby dotykając wszystkie główniejsze punkta produkcyi, mógł im zapewnić odbyt, dla tego w wykonaniu rozporządzenia Stanowego litt. a.

I. Nie przystano na rozpoznaniu i z niwellowaniu głównej linii z Bochni do Lwowa, lecz podobne prace poczęto od Sanu po nad Dniester aż do Bruku nad granicą Bessarabii z Dniestru do Prutu i wzdłuż tej rzeki po pod Berniowce i dalej górę aż do Zuryna nad granicą mołdawską, nie mniej z Lwowa do Brodów z rozgałęzieniem od Glinian do Brzezian. Polecono oraz rozpoznać jeszcze linią ze Złoczowa na Tarnopol ku Dniestrowi, co w tej jesieni wykonano być ma. Celem tak obszernych rozpoznań było, nie tylko potrzebie kraju zadosyć uczynić, lecz jeszcze przekonać się o możności założenia głównej europejskiej drogi handlowej od czarnego do północnego morza. Wyznaczony przez wys: C. K. Rządy kraiowe, przedsiębierstwa do ogólnego dobra zmierzające wspierać zawsze gotowe dla dyrygowania tą czynnością, W. Nadinżynier Bretschneider nieznużonego czynnością i gruntowną znajomością rzeczy dokazał tego, że w tak krótkim czasie wykonano plany niwelacyjne na przestrzeni przeszło 200 milowej. —— Z tych prac i planów, które kommissya Prześwietnym Stanom składa okazało się, iż najstosowniej byłoby kolej prowadzić od Bochni północą karpackiego podnóża pracami i projektem kierunku na Parkyn przez Dunajec, z pod przez Żyrogurę, Dembicę, Rudy wielkie Łańcut blisko Przeworska aż do Jarosławia. Z Jarosławia są dwie linie prowadzące do Lwowa jedna po pod Krakowiec i Jaworów, po nad gościńcem Janowskim, druga na sadowa Wiśnie szczerzec Nawarye przez Nowy Świat do Lwowa. Druga ta linia acz kolwiek dłuższa o 4 mile zdaje się korzystniejszą z powodu mniejszych robót ziemnych, mniejszych pochyłości, a szczególniej, że by taby początkiem na dal projektowanej głównej kolei nadmiestrzańskiej

II. Co do litt. b. Czy ma się urządzić kolej dla wozów parowych lub konnych, lub też na oba sposoby.

Najgłówniejszym przedmiotem transportu na kolei byłyby woły. Z raportów kilku letnich komory w Bukowinie okazuje się, iż średnia eksportacya wołów z Galicyi wynosi rocznie około 80000 sztuk, z których około 75000 na projektowanej kolei by się przewiozło. JPW Baron Konopka złożył kommissyi o tej gałęzi handlu rapport na długoletniem doświadczeniu oparty i bardzo ciekawy, z którego okazuje się, iż wół w tak długiej podróży jak jest

KRASICZYN

z tąd do Wiednia lub Olomuńca traci na wadze mięsa i tłuszczu od 1 do 2 cetnarów to jest ilość taka, iż jej wartość wystarczyłaby na pokrycie kosztów transportu tegoż towaru koleją żelazną, całkowity więc koszt dzisiejszy transportu owoców byłby czystym zyskiem dla kraju, który tylko po 8 fl W.W. na sztuce liczony zapewniłby krajowi roczny zysk 600000 fl. CM. nadto dwa dni podróży zarówno z przemysłowniejszych chwil handlowych, jeszcze odpadałyby straty rozmaitych przypadków w ciągu dotychczasowego transportu n.p. przez obciążenie, rozbijanie wozów w drodze, lub inne tym podobne konieczne wynikające. Nadto jedynie gałęzi handlowej tych krajowców do 600000 fl CM, a kolej żelazna 4444663 fl CM. — Podobne korzyści osiągnąć tylko można koleją parową, wszystkie doświadczenie zagranicą robione przekonały, że para nie tylko prędzej ale i oszczędniejszą jest siłą od koni. Nadto kolej parna, zwłaszcza gdy ze średnią prędkością jest używana, mniej zepsuciu ulega niżeli konna. To samo by się szczególniej sprawdziło, gdzie drzewo jako materyał palny w niskiej jest cenie. — Na tych więc zasadach oparta komissya jednomyślnie się zgodziła, że tylko kolej na parowozy pożądanemu celowi odpowiedzieć może.

III. — Stąd okazała się potrzeba ad litt. C. przyjęcia za zasadę budowy dosyć mocnej, aby wytrzymała ciężar powozów a Kommissya z tego względu zgadza się na systemacie Stephensohna, jak jest zaprowadzony przy kolei północnej z tą modyfikacyą, iż z powodu wysokiej ceny żelaza zaprojektowała szyny 8 ℔ wied. na stopę nadając im dostateczną siłę przez zbliżenie ligarów poprzecznych na 24 cale podstawki z lanego żelaza, w które szyny by były osadzone, ważyłyby od 9–12 ℔ wiedeń. — Budowa ta ani kolwiek ta ma wytrzymać by mogła mniejszej wagi parowozy poruszane mierną prędkością trzech mil na godzinę. Na taką to budowę stosowano uprzednie kosztorysy wszakże co dzień robione doświadczenia wskazują może przy wykonaniu potrzebę zmodyfikowania tego systematu bez powiększenia ogólnych kosztów.

Wypracowane przez W.m Nadinżyniera Bretschneidera anszlagi na drogę ze Lwowa do Bochni wskazują następujące koszta wybudowania tejże kolei:

Kupno gruntu morgów 1288 po 200 fl.	257 600 fl
Roboty ziemne	1,991 486 " 20 xr
Mosty przepusty i tunel pod Bentkową Wisznią	719.900 " 40
Budynki na stacyach i dla dozorców	318 000 — "
Wierzchnia budowa	
Ligary poprzeczne, podstawki kliny ustawienie kolei i.t.p.	1,159 524 — "
Szyn cetnarów 155119/8 po 16 fl CM	2,482 076 — 40
Koszta administracyi i przy budowie	240 000 — "
Razem koszta	7,168 587 — 40
Parowozów 20 z tenderami	400 000 — "
Wozy dla podróżnych i towarów	235 200 — "
Na wydatki nieprzewidziane i fundusz zapasowy	196 212 — 20
Ogół wyd:	8,000,000 — "

Z powyższej summy wydatków się 3,000000 fl na przedmioty za granicą kupić się mające. reszta 5,000000 fl w kraju byłaby wyekspedyowana. Zważywszy wszakże iż do wykonania tak ogromnego dzieła przeciąg lat 6. byłby potrzebny i że w przeciągu tego czasu użyte kapitał jeszcze procentu przynosić nie może, na pokrycie więc procentów od użytych kapitałów, potrzeba by jeszcze około 1. miliona, tym sposobem całkowity kapitał do wykonania kolei z Bochni do Lwowa musiałby wynosić 9,000.000 fl

IV. ad c. i f. Aby dostatecznie odpowiedzieć zadaniom, jakie być może ruch towarów i osób na kolei żelaznej, a następnie jaki ona dochód przynosić może, wezwała Kommissya do swego grona W.m Doktora obojga praw i Profesora nauk politycznych przy tutejszym Uniwersytecie Edwarda Tomaszek, który z zakomunikowanych przez Wysokie Rządy wiadomości statystycznych wypracował obraz dzisiejszego ruchu handlowego w kierunku projektowanej kolei. Kommissya składa jako prawdziwym Panom zgromadzonym pracę tego uczonego męża, czuje się obowiązaną do wynurzenia mu prawdziwej wdzięczności za gorliwość i gotowość, które on jedynie tylko dobro publiczne mając na względzie, trudnego zadania się podjął, i przyznać skuteczny udział w wymierzeniu tak ważnej, na niższe dzieło tak przeważnie wpływającej kategoryi.

Z gruntownych podań uczonego męża na takowych żadnej wątpliwości nie ulegających opartych okazują się następujące rezultaty: Przy transporcie na kolei żelaznej rozróżnić potrzeba 1ᵐᵉ towary 2ᵒ bydło 3ᵉ osoby

1. Policzywszy tylko te towary, które na kolej żelazną przyjść muszą, pomijając wszystkie te przedmioty, o których tylko wątpić się daje, czyli będą na kolei żelaznej przewożone lub nie więc wynosi:

a Przywóz z prowincyj zachodnich cukru fabryk kolorów barwetniarnych z Austryi, wełny towarów galanteryjnych sukien materyj jedwabnych, żelaza, tytoniu i innych do konsumpcyi i wyrobu przeznaczonych przedmiotów ——— 803 66 Ctr.

b. Przywóz z Prus, Krakowa, Rossyi i Mołdawii miodu ryb juchtów, wełny chmiel i tym podobnych surowych produktów, ile takowe ku stronie zachodniej, a zatém przez kolej żelazną przechodzą 22.037 Ctr.

c Wywóz z Galicyi do Prowincyj zachodnich, wódki, soli i wełny wynosi — — 31833 Ctr.

d Wywóz do Prus, Polski, Krakowa zboża nasienia lnianego polaru płótna i. t. d. o ile te artykuły na kolej żelaznej transportowane będą ——— 21.334 Ctr
Wywóz do Brodów Rossyi i Mołdawii wynosi — — — — — — 25 322 Ctr
z których na same kopy około 2000 Ctr się liczy —

e Summa handlu tranzitowego z Rossyi i Mołdawii do Prus, Saxonii Bawaryi, Tryestu i. t. d wynosi 62 538 Ctr

f. Do wyhazarnia handlu wewnętrznego brakują prawie wszystkie data, jeżeli zaś weźmiemy handel solą i tytoniem, ludzież konsumcyą miasta Lwowa, więc okazuje się frekwencya towarów na 115.570 Ctr
A zatém cała frekwencya towarów wynosi — — — — — — — — — 357.820 Ctr.
które gdy policzymy od Ctnara na mile po 1½ Xr dają brutto dochodu — 230347 fl 36 Xr
Zaś po 1 Xr na milę — — — — — — — — — — — — — — 153 565 fl 40 Xr

2. Transport bydła na który z pewnością liczyć można wynosi około 75.000 sztuk wołów, a 120.000 sztuk nieroga cżny. Z pierwszych spodziewać się można brutto dochodu najmniej 416.000 fl. z ostatnich zaś 28000 fl.

3. Transport osób wzięło 110 na 1. dzień, a zatém na cały rok 40.000 osób, a skąd brutto dochodu 260.000 fl

Dochód zatém brutto z kolei żelaznej byłby za transport towarów Ctr. a 1½ liczący 230347 fl 36 Xr
a w razie najniekorzystniejszym, gdyby zniżenie ceny transportu na 1 Xr
od Ctn. frekwencyi nie zwiększyło — — — — — 153565 fl 40 Xr
Transport bydła przynosi — — — — — — — — — — — — 414.603 fl 4 Xr
osób — — — — — — — — — — — — — —

zamiar dla dobra całego kraju do skutku i dla tego starać na czele przedsięwzięcia nie wahpliwie z obydwóch względów uchyla się od wzięcia pożyczki.

Pomijając pomniejsze, przytaczamy tylko główne tego twierdzenia dowody a te są następujące:

Jeżeliby towarzystwo akcyonaryuszów budowę kolei żelaznej przedsięwzięło, nie dy choćby najwięcej członków stanowych do Towarzystwa przystąpiło, stany pozostaną w cieniu, a towarzystwo wyjdzie na światło. W naradach i uchwałach tyczących się budowy i używania kolei nie na dobro kraju ale na zysk akcyonaryuszów uważać się będzie. Najgorliwsi obywatele mieć będą głos nie jako obywatele, ale jako właściciele akcyj. Ich najżywsza chęć dobra powszechnego, ich najlepsze zamiary rozszerzenia handlu w kraju muszą ustąpić widokom zysku akcyonaryuszów, których tylko nie zapomną z jakiego stanowiska ich rady i żądania się zaleca. Ten nienaturalny stosunek tak długo trwać będzie, aż się wszystkie akcye umorzą i stany jako stany staną się właścicielami kolei, co dopiero po latach 50ciu nastąpi. Tak długo kraj byłby pozbawionym największych i najważniejszych z kolei żelaznej korzyści.

Tu można tu zarzucić, że przez własny interes przymuszeni będą akcyonaryusze przewozić na kolei jak najtaniej, aby jak najwięcej przewozić im dano. Zasada, że tanio mnoży ilość przewożonych osób jest pewną i widoczną. Ale akcyonaryuszowi na tem o tyle zależy, o ile frekwencya jego dywidendę podnosi, a to dzieje się tylko do pewnego stopnia, powyżej którego przychód w pewnych większy, ale i koszta większe, a czysty zysk często się nie podnosi, owszem spada przy jeszcze większem zniżeniu opłaty od przewozu. Jeżeli zaś stany swoim nakładem l. j. z pożyczki koleje budować będą, wtedy wzgląd na wysoką dywidendę upada a przynajmniej staje się mniej ważnym od względu na dobro powszechne. Wiele ma Galicya produktów, które tanio potrzebują przewozu, aby wielki przynajmniej większy od dotychczasowego pokup znalazły. Żadne towarzystwo akcyonaryuszów nie przewiezie towaru bez opłaty wynagradzającej koszta przewozu i małego przynajmniej zarobku. Gdy więc Towarzystwo akcyonaryuszów zawsze tyle od przewozu płacić sobie każe, ile tylko mu ma że bez uszkodzenia sobie płacić kazać może – stany mogą przeciwnie przy niektórych szczególnie ważnych dla kraju przedmiotów, jak zboże drzewie przestać na najmniejszej opłacie, przestać na najmniejszym zarobku, nawet w pewnych na szczególny wzgląd zasługujących wypadkach wyrzec się wszelkiego zarobku, albo czasem n. p. w razie klęsk elementarnych, które mogą dotknąć pewne okolice, lub z podobnych publicznych względów na samym zwrocie kosztów poprzestać. Oby powody tego rodzaju nigdy się nie zdarzyły! ale jeżeli się zdarzą czy nie pocieszającą jest myśl, mieć pewny skuteczny sposób przewozu, gotowy w każdej potrzebie użyć powszechnemu dobru bez samolubnych widoków, jedynie na głos ludzkości.

Nie trzeba tu wspominać, jak często w naradach towarzystwa na akcye nieprawe, łajenne, nieczyste powody, nieuwiadomość albo nierzetelność przeważa i głos rzetelnych zastępców towarzystwa przytłumia, nie trzeba wspominać, do jak zgubnej gry akcye niekiedy służyć muszą, i jak często tej grze poświęca się prawdziwy interes towarzystwa; nie trzeba wspominać, jak szkodliwe, że w tę grę kolej żelazna i jej powodzenie bywa wciągnione. Czy to już nie dość złego, że dziś jeszcze w towarzystwie na akcye w sprawach, od których zawisł los całego przedsięwzięcia mają głos, a często nawet dla swej przewagi głos stanowczy i rozstrzygający takich akcyonaryuszy, którzy już postanowili sprzedać jeszcze swoją akcyę i przeto z trudem z siebie wszelki udział w towarzystwie, o którego losie dopiero co wyrzekli stanowczo.

Nie chcemy przeto zaprzeczać pożyteczności towarzystw na akcye w ogólności, ani płonnie kwestyi wynikających z zwątpienia kapitałów, nie podawać to stowarzyszenia w podejrzenie, tylko zwrócić chcemy uwagę tego zgromadzenia na liczne nadużycia, którym podlegają, a którym uniknąć mogą stany używając swego kredytu na zaciągnienie pożyczki. Gdy tu jeszcze dodamy, że stany w ogólności przy duchu publicznym, który ich członków i wybranych przez nich dyrektorów ożywia samej, a z tychże na użyte przez nich osoby wpływających pobudek nawet lepiej budować mogą wtedy przytoczone przez nas ogólne powody będą dostatecznemi do rozstrzygnienia, czy mając zostawiony sobie wolny wybór, mamy wybrać towarzystwo na akcye czy pożyczkę.

Jeszcze więcej przekonywającemi zaś będą następujące powody szczegółowe:

Jeżeli stany same kolej budować będą, wtedy:

1= Po gorliwości obywatelskiej wielu właścicieli dóbr obiecywać sobie można że wiedząc cel chwalebny, nietylko gruntów swoich bezpłatnie na prowadzenia kolei odstąpią, ale też według możności bezpłatnie albo przynajmniej nie drożej jak ich samych kosztuje dostarczą kamienia drzewa i t. d. Już się z tem niektórzy oświadczyli, a nadsyłanie ze strony Stanów uczynione, może ich do szlachetnego ubiegania się zachęcić któreby dla Towarzystwa akcyonaryuszów, swojego zysku szukających nie powstało. — — —

W taśmie otrzymaną odpowiedź w liście załączonym, Kommissya ma honor złożyć.

Gdy wybór obstalowany kierunku, po którym kolej ma być prowadzoną, układy o fundusze, ukończenie robót przygotowawczych i postanowienie władz najwyższych względem dobrodziejstw budowie udzielić się mających, jeszcze się przez kilka miesięcy przeciągnąć musi, więc odłożenie do przyszłego sessyi nie uchwały względem sposobu otrzymania funduszów nie tylko całemu przedsięwzięciu nie zaszkodzi, ale owszem większą zaręcza pewność, że się tak w całem, jak w całem wykonaniu przedsięwzięcia postępować będzie z dojrzałą rozwagą, zdolną zaspokoić umysły, i ochronić Stany od wszelkich strat i niepowodzeń.

Ze wszystkiego, co się wyżej powiedziało okazuje się, że Kommissya od roku zeszłego w krótkim przeciągu czasu wiele zdziałała, że wszelako praca jej jeszcze jako zupełnie ukończone być niemogą, i że fundusze, które Wysokie Stany na ten cel przeznaczyły, jeszcze nie są wyczerpane i zdaje się dostateczne, że wszelako na nieprzewidziany wypadek wypadłoby uprosić Wybór Stanowy do wyasygnowania pewnej summy najwyżej do 3.000 fl. em na wydatki Kommissyi, z której to summy P. Radcinżynier otrzymałby remuneracyę.

To co dotąd Prześwietnym Stanom czytano formuje zdanie Kommissyi z większości głosów wypływające. Mniejszość, która innego była zdania, dzieliła się między sobą. Z tej W. Singer dał opinię, której treść jak najkrócej zebrana, dąży do tego, iż należy Prześwietnym Stanom radzić, aby tak wyszarzanie się funduszów, jako też i sama budowę pomieszczić oprócz Wysokich Rządów i ograniczyć się na ofiarowaniu do tego celu jakiejś sobotnej summy n. p. 100.000 fl. W.W. w sposobie pożyczki przez lat 20 lub 25. - dostarczać się mającej, aby przez to Rządowi dać pochop prace kontynuacyę kolei Ferdynanda aż do Lwowa, tej prowincyi przedmiemi w tej mierze nadania pierwszeństwa. Na poparcie tego zdania użyty mu szczególnie te uwagi że najprzód należy, aby Prześwietne Stany do tego celu jak znaczny kapitał na taniza procenty jak 5% dostać mogły, nie rachując w to kwoty amortyzacyjnej — potrzebę, gdyby nawet przypuścić że przez pożyczkę pieniędzy dostać się, mniema że przy prowadzeniu całej budowy i całej administracyi pojawiłyby się trudności jak zastraszającej natury, któreby wykonanie kolei żelaznej na tej drodze nie mniejsze jak przez akcye stawiły opory.

Odpis odpowiedzi domów handlowych

Do Prześwietnej Kommissyi Stanowej Galicyjskiej
zajmującej się koleją żelazną

Wiedeń 29. Września 1841

Mielibyśmy honor otrzymać szacowne pismo Prześwietnej Kommissyi z d. 15. b.m. i po naradzeniu się obopólnym odpowiadamy na zapytania w końcu pisma tego umieszczone, jak następuje.

ad a. Zdaniem naszem jest, iż podług stosunków teraźniejszych finansowych niemożna sobie żadnym sposobem obiecywać, aby się mogło zawiązać towarzystwo na akcye do założenia kolei żelaznej od Bochni do Lwowa i dalej ku Brodom lub Bukowinie.

ad b. W razie gdyby Stany Galicyjskie przedsięwzięcie to na własnym koszcie, wydając obligacye czysto-procentowe, na kolei zabezpieczone i Stanowa gwarancyą zaopatrzone, wykonać chciały, bylibyśmy gotowi do postarania się o ulokowanie tych obligacyj w kommissyi nam danych. Lecz czyli i pod jakiemi warunkami okazalibyśmy się skłonnemi do przyjęcia tych obligacyj na siebie dopiero wtedy moglibyśmy wyrzec, gdy obligacye te już do wpuszczenia w kurs przygotowane będą, bowiem czas aż dotąd upłynąć może, nie dozwala żadnych oznaczeń naprzód, zwłaszcza zważywszy zmianę wypadków, jakim podlegają pieniądze i kredyt.

ad c. W tym momencie nie jesteśmy w stanie podać innego jakiego sposobu do osiągnienia potrzebnych kapitałów dla powyższego przedsięwzięcia i mamy to sobie każdy za obowiązek oświadczyć na dodanie naszem

zdanie, że oznaczone preliminare do wybudowania kolei żelaznej o wiele nie jest dostatecznem.

Z wysokiem poważaniem i uniżonością mamy honor zostawać

Przeswietney Kommissyi

najniżsi słudzy

Amstein & Eskeles

M. Werthaimstein

Sina & Comp.

J. H. Slametz & Comp.

Woyna & Comp.

KRASICZYN

Dalej Zasięgnęła Komisya zdania tych poważnych do-
wodów handlowych, czy przy teraźniejszych stosunkach pie-
niężnych i niskim kursie industryjnych akcyi, można so-
bie obiecywać zamierzanie się towarzystwa na akcye do zakłada-
nia kolei żelaznej, pod jakiemiby to warunkami i na
jaką gwarancyę stać się mogło, i jakiby inne
środki dostarczenia potrzebnego do tej budowy kapi-
tału zdawały się stosowniejszemi?

Na tę ogólną jasne Komissya odpowiedzi nie ode-
brała, a jednak od tej odpowiedzi zależy przyszłość, któ-
rą Komissya Prześw. Stanom uczynić może.

~~Przez brak tej odpowiedzi jasnej nie robót przygo-~~
~~towawczych jakich~~ Nadto rozpoczęcia budowy nie czas przysz-
pować, bo jasne wiele mamy przygotowawczych ro-
bót niekończonych, i poprzedzić budowę musi posta-
nowienie kilku najważniejszych względem dobrodziejstw
budowie udzielić się mających, o których wyżej była mo-
wa, a szczególnie pozwolenie dla Stanów zaciągnienia
pożyczki.

Gdy zaciągnienie tych zadań, aby ostatecznym ku-
rsem w którym kolei ma być prowadzona, układy
~~względem pożyczki~~ i ukończenie wobec przygotowawczych
jeszcze się przez kilka miesięcy ~~przeciągnąć może~~ i
przeciągnąć musi, więc odłożenie ~~pytania~~ uchwały względem
sposobu zaciągnienia pożyczki do przyszłego Sejmu
nie tylko całemu przedsięwzięciu nie zaszkodzi, ale ow-
szem większą zaręczą pewność że się tak w tem jak
w całem wykonaniu przedsięwzięcia, postępować bę-
dzie z dojrzałą rozwagą, zdolną zaspokoić umysły
i ochronić Stany od wszelkich strat i nieporozumień,
gdy cała usilność Stanów i komissyi do tego będzie
zwróconą, aby gwarancyą jakąby przyjąć na siebie
Stany musiały, była w prawdzie ugruntowaną praw-
nie, ale aby przy odpowiednich na kapitale w budo-
wę włożonym zyskach, nigdy się de facto nie stała
ciężarem.

Komissya więc ad G. mości:

1. aby Prześw. Stany ostatecznie wyrzekły, czy ma się
zakładać kolej żelazna między Bochnią a Lwowem,
za pomocą zaciągnionej przez Stany pożyczki lub
też towarzystwa na akcye, któremuby Stany pewny
procent gwarantowały.

2. Po zapadłej takiej uchwale, prosiłby Stany Najj. Pa-
na o następujące dobrodziejstwa:

a aby kolei żelaznej nie dla prywatnych korzyści ale
dla podniesienia dobra powszechnego prowadzonej, dozwo-
lić raczyli wyjątkiem od prawa o kolejach żelaznych
z r. 1839. Sq. mocą którego podobne koleje po latach 80 na

Właśnie akty mową odpowiedzi w liście załączonym Komisya ma honor złożyć ...

i postanowienie względem dobrodziejstw budowie udzielić się mających

KRASICZYN

skarb przypadają, i gdyby uznał kolej galicyjską za własność kraju tego, przeznaczoną aby czyśty z niej dochód szedł bezpośrednio na pożytki tej prowincyi, a przez to samo i całej monarchyi.

b. aby wolno było Stanom ceny do kolei żelaznej bez opłaty ekt sprowadzić z Anglii albo zkądgindziem.

c. Zresztą Prześw. Stany wezwał właścicieli dóbr przez które grunta kolei żelazna ma przechodzić, aby się z własnej chęci i bez wszelkiego przymusu oświadczyli jak daleko chcą ze swojej strony wesprzeć to pożyteczne przedsięwzięcie, bądź bezpłatnem odstąpieniem gruntów dworskich, bądź wynagrodzeniem przedanych za ~~przy~~ odstąpieniu gruntów nastykalnych, bądź nakoniec taniźą dostawą materyałów budowlanych. Zresztą takie wezwał miasta do kolei żelaznej.

4. Nakoniec Władze Najwyższe wykonania budowy i gwarancyi za nią, na skarb w prawdzie nie przyjęły; lecz gdy z jednej strony wygotowane dotąd przygotowawcze roboty okazały, że przedsięwzięcie kolei żelaznej nie będzie wymagało ofiar, ale owszem zysk czysty przyniesie, z drugiej strony zaszły okoliczności, które jak słychać dały powód do naradzania się Władzom najwyższym nad udzieleniem kolejom żelaznym w ogólności wsparcia i pomocy, i może widoki Władz najw. w tej mierze zmieniły, więc ~~może~~ odnowiona prośba Stanów czyniłaby ~~może~~ przynajmniej częściowy kredyt najw. Skarbu z Gwarantowaniem pożyczki lub ~~wzięcia Akcyi na kolej galicyjską~~. Gdyby jednak i tym razem prośba za bytu daremna, należy przynajmniej na przypadek gdyby pożyczki potrzeba się okazała, ~~zaciągnienia pożyczki~~ wyprosić Najj. Pana o najwyższe pozwolenie dla Stanów do jej zaciągnienia. Zresztą nie ma jak pewniejszego środku i nawet jéy użycie C. K. zadrgo na siebie nie wkładającego okazicielu i innego zawsze poruszenie ułatwienia dowodu kładą na nadchodzącym zgromadzeniu dzy naszym, C. K. będą miały do wejrzenia.

* przyczynić się do ułatwienia obrotu inaczej jakim sposobem,

* gdyby kolej galicyjska

Plan der Untersuchung

und Entwurf der wesentlichen Bestimmungen der Schiffahrts-Abgaben-Ordnung.

a) die Bildstellen herbeizuführen, die von der galiz. Nordbahn zu wünschen, von der schon und schiffbaren k. k. Pferdbahn und allerh. der k. k. Majestät als nützlich zu bezeichnenden Eisenbahn, welche Lemberg und die wichtigsten Hauptstädte Galiziens mit der Kaiser-Ferdinand-Nordbahn verbindet, möglichst zu begünstigen, und insbesondere den großen Getreide-reichen und volksreichen Landstrecken, welche dadurch auf den besonders kommunikationswegen mehr zugänglich sind. Der nächste Objekt ist somit eine Eisenbahn von Bochnia nach Lemberg zu richten.

b) Da aber der Bau einer Eisenbahn in gebirgiger Richtung in der Nähe der höchsten Berge, Terrainschwierigkeiten unterliegt, welche nur mit namhaften pekuniären Aufwande zu überwinden wären, dasselbe ein Umweg vollkommen rechtfertigt - die Richtung dieses Umwegs aber eben auf die Linie fällt, auf welcher die schiffbare Verbindung der Weichsel mittelst des San mit dem Dniester gegenwärtig in Anspruch steht, so müssen die Bildstellen sich vor, eine Parallelbahn bis von dem Dniester zu verfolgen. Hiedurch wird nicht nur den Produzenten, das überaus fruchtbare östliche Terrain, der Zugang zur Eisenbahn auf dem Dniester möglich, und die Märkte und Häfen des westlichen und mehren diesen Vorzug, sondern auch jenen des westlichen Terrains, dessen zugänglich gemacht, der zweckmäßige Verschleiß einiger benachbarten Ortschaften, auf der Weichsel und dem Dniester Hemmschuhe zu ersparen, befördert, und dem allerh. Privatbesitz die Kosten der projektirten Regulirung der beiden Hauptströme ersetzt.

Die Kosten der Untersuchung dürften sich auf 10 – 12 Millionen Gulden belaufen, da der allerh. Privatbesitz, von welchen Eisenbahnen, wahrscheinlich noch auf lange Zeit die Benützung genommen wird die Aufsuchung der galiz. Erze auf Privatmittel, deren eine unabsehbare Zukunft aufzuweisen hat, die Aufsuchung und Darstellung von Seite der Krone zu diesem Behufe, schwierig zu überwindenden Hindernissen unterliegt, für die Krone mittels einer Abgabegesellschaft aber sich gegenwärtig günstige Konjunkturen verbinden, wie solche nur zu selten, oder die Preise bei der Landkultur nachgerade nicht Raum finden, und wenn man sie für diese Land nicht benützt, vielleicht nie wieder bestehen würden, so haben die Bildstellen sich um so mehr bewogen gefunden, die allerh. Bewilligung zur Eröffnung einer Abgabegesellschaft anzusuchen, als sie bereits jetzt von vorgekommenen Banken und Bankiers Anerbietungen

unterstützt

54

aufgefordert worden sind. Einige Unternehmen gewährt man Zeiten, die zum Lauf der Eisenbahn erforderlich sind, Mittel aufzutreiben, den Vortheil, daß die bedeutende fremde Arbeitskraft ins Land zieht.

d) Sobald also die allerh. Ermächtigung zur Vornahme der Vorarbeitungs-Maßregeln erfolgt, wollen die Bittsteller mittels öffentlicher Einladung, und Vorbehaltung die vorgeschriebenen Kundschaften des Inn- und Auslandes aufforderen, um der Bildung einer Aktiengesellschaft Theil zu nehmen.

e) Der Beitritt zur Gesellschaft geschieht mittels Subscription auf Aktien, deren 10-12.000 zu 1000 fl oder 20-24.000 zu 500 fl ausgestellt werden sollen.

f) Die Aktien werden auf bestimmte Namen ausgestellt. Die Theilnehmer an der Gesellschaft werden über eine Einforderung nach Erfolg der Allerh. Genehmigung der Statuten des Betrages ihrer Aktien bauen zahlen, welche in den Amtsblättern, oder auf einem anderen, hierzu geeigneten und den k. k. Behörden, namhaft zu machenden Orte im Inlande erlegt werden. Die Strafen der weiteren Einzahlungen, werden nach Maßgabe des Subscriptionsbetrages in den Statuten bestimmt werden.

g) Sobald die Gesellschaft durch zu Stande gebrachte Unterzeichnung der Aktien gebildet ist, wird sie den Entwurf ihrer Statuten der Allerh. Genehmigung unterbreiten. —

h) Die Gesellschaft wird von einer Direktion geleitet, diese von einem Aufsichtsrathe der Vereinsglieder kontrollirt, und wenigstens einmahl im Jahre eine General-Versammlung der Aktien-Inhaber, welche die Direktion über den Stand des Unternehmens und die Gebahrung Rechnung legt; die Ergebnisse der Gebahrung, werden auf allgemeine eröffentlicht. Sowohl die Direktion, als der Aufsicht, werden und der Generalverwaltung die Einsicht in die Gebahrung zu verschaffen ihren Sitz in Lambach haben, und auch die General-Versammlungen wechselsweise daselbst, doch immer im Inlande abgehalten werden. Einem gewählten auch inländischen Aktien-Inhaber einen Grundsatz- und Fluß- auch die Vereins-Gebäude, und Erdanstalten unter denselben die Möglichkeit in allen Verfügungen des Vereins nicht sowohl den größtmöglichsten Gewinn der Aktien als den Vortheil des Landes und des die Eisenbahn benützenden Publikums zu berücksichtigen. —

i) Der Lauf der Eisenbahn soll längstens binnen 3 Jahren nach Ertheilung der Allerh. Genehmigung der Vorstudien beginnen, und binnen längstens 10 Jahren auf diesen Allerh. Genehmigung beendigt werden. —

k) Zur Benutzung dieser Bahn wollen die Landstallen der Hauptstadt, ein Allerh. Privilegium auf 50 Jahre u. u. sich erbitten.

l) Die Befugniß zum Verkaufe der Verbindlichkeiten, wird von selbst erlöschen, wann die Landstallen den Verbindlichkeiten welche durch Schreiben v. 19 December 843 ihnen übertragen nicht nachkommen können. Die Hauptstadt selbst durch den Erlöschen des Privilegiums ihre Auflösung finden. —



Punkte

hinsichtlich der vollständigen Einführung der Bahn und Eisenbahnbau in Galizien.



Wenn der Bau der Eisenbahn in Galizien dann mit Vortheil zu Stande gebracht werden soll, so muß der größere Theil der Bahn mit der größten Genauigkeit, und dennoch ganz schnell, vollständig ausgeführt werden, wie jeder und jeder Abweichung, wird es nicht gelingen, dass die Locomotive so schnell rollen, auf weil damit, eine Zugkraft verloren ist, deren unser Nutzeffekt abhängt, und besonders weil der schnelle Bahnbau bei der Lieferung unser Bahn, sich gibt.

Ein anderer Punkt der öko. wichtigen Lage ist nicht weder der überwiegt oder gering, oder dass der schnellen Bau, darauf sich Vielen mehr

durch die Verwendung der Locomotive hervorgebracht wird, zur Vergleichung dienen, daß die Zollsumme, welche Einfuhr der Rails von gegossenem Roheisen durch Kohks oder Anthrakolt oder in der österr. Revision werden, verhältnißmäßig wegen der noch geringeren Ergiebigkeit derselben, viel größer ist, als diejenige, welche zu der bearbeiteten schmiedeisernen Bahnschienen könnte, die der jetzige Zollsatz von 10 fr. Ctn. von Zentner beträgt, und die Zufuhr bis auf den Verbrauch gleich, wegen der zu machenden Verwendung dieser Zollsumme von der jetzigen Verbrauchslinie, in Anschlag nicht weiter 4 fr. Ctn. zu Zentner zu berechnen, welches einen Kohks von 14 fr. Ctn. macht.

Sind nun zu diesem Verbrauch 320.000 Zentner Rails erforderlich zu betrügt allein die Anschaffungssumme derselben 4,480.000 fr. Ctn: —

In England kostet nun Verbrauch an Rails 7 Pfund Sterling, so kommt ein Zentner auf 4 fr. 30 c.

KRASICZYN

4) zu welchem Behufe die Arrivée in Böhmen und den Moldau-Ufaberischen Maßregeln, insbesondere der großen Anzahl der Pferdetransporte, welche im August d. J. in das Land eingeführt wurden, die, wieder zurückbefördert werden, weil die auf Lemberg gesendeten Bestellungen an diesen Orte nicht zurück, gekommen sind, welche Gegenstände, welche für unsere Fabriken wohl günstig scheinen würden, wodurch diese für das Land so wichtige, diese Industriezweige, wenigstens der Rückschritt vermieden wird, nicht ganz aufgelöst, das diese merkantilisch werden. —

5) Daß es zwar nicht wichtig für unsere Regierung zur Beschleunigung auf den eingelaufenen Berichten zu warten, wo in anderen Provinzen geschieht, indem sie wohl selbst weiß was ihm allgemeinen nützt und schadet; aber dessen muß man versichert, daß Ihro Majestät von

wor dem andern Theile,
selbst Russland mit seinem
strengen Prohibitsystem,
bei dem Verbot der Fabrik-
bürgen und Manufakturen
Lodz war der so genannte
Schutzzollsystem Grundsatz
gewesen, und für alle Ei-
genartwerk welche diese
Lehren beweisen, die
zollfreien Einfuhr gestattete.

	fr	cts
Um Zentrum Rails-	4	— 30
Um Transport und um Fabrik zum Hofen und auf um Werften bis Danzig	1	— 18
Von Danzig bis in den Hafen	"	— 27
für um Zentrum Trans- pito dann Kronschen	"	— 54
für um Zentrum Schiff- gebühr in Russen	"	— ½
Um Transport von Hafen bis zur Eisenbahn — von Zentrum	"	— 30
Kosten weiß zusammen	7 fr	39½

Je kostet dasselbe Quantum Rails 2,450.666 fr. an. Im- fort um 2,029.334 fr. an. weg- nigen als im Zentrum — und wo in England die Einfuhr- zoll wegen um Ausfuhr zu Ver- mehrung zu erwarten wä- ren, so könnte auf um Rheinberg mit um wohl- feileren Preisen schon be- deutend wachsen, wo- durch um große Vorteile um so schneller seine Bezahlung erlangen, wenn man auf jährlich um 2te Ökonomie schon Rücksicht nehmen könnte. Die Regierung könnte eben- die zollfreien Einfuhr eines mäßigen Artikels, der al- les andern wesentlichen

Metallwerk im Inlande zu verbringen ist, für diesen Verbrauchsfall gestattet, mit

1. dieses Quantum von Rails in der vorerwähnten Zeit, wenn auch der Lieferungstermin nicht ganz, doch größtenteils der Ankunft der nöthigen Rails in England wirklich Abkommen getroffen worden wird, dessen auch dafür kein baares Geld abfließt.
2. der inländischen Produkte, über die eine Einigung gefunden, soweit Selbe nur Verwendung gewonnen kann, indem der Lieferungstermin der Eisenbahn auf so mäßige andere Gegenstände in Menge verwendet, die ohne Beeinträchtigung nicht vermieden werden.
3. Kann nun die Hoffnung nähren, daß wenn nicht ganz, doch größtentheils der Ankauf der nöthigen Rails in England wirklich Abkommen getroffen worden wird, dessen auch dafür kein baares Geld abfließt.
4. Durch Verfügung des Ingenieurs in Verbindung mit der Verschiffung des Getreides und dem Zahlungsgeschäfte auch Vorsorge zu treffen, daß die baaren

Summa summarum ist die Länge der Strecke von Bochnia und Turawno mit den Orten und Lemberg 184000 Klf. also 46 Meilen. Hiezu 11 Rutenschläge die einzeln zusammen Differenz Ergänzung 4400 Klf die ganze Länge 47 M. 400 Kl die Meile angerechnet von dem beschriebenen Nails 6918 Stück 72 Kr. Rinder zusammen 307031 Stück 71 Kr. – Rinder aber die Pferde von Bochnia und Podgorze dazu kommen, die zusammen mit 5 Meilen anzunehmen kommen. so anfordert diese abzumessen 22590 St 60 Kr. zusammen zieht 329625 Stück 31 Kr betragt.



Der obere der jetzige Fabrikpreis 10 fr Ctr
von Lautern betragt, so kommt ein Zentner
franco der Fischer, welche 4 fr Ctr betragt,
auf 14 fr Ctr. Kosten
Sind nun für diesen Lauf 320.000 Zentner
neue Rails erforderlich, so betragt die
Anschaffungssumme derselben 4,480.000 fr
Ctr.
In England kostet nun neue Rails
7 Pfund Sterling, und so kommt ein
Zentner auf 4 fr 30 cr Ctr. fr
der Zentner Rails mit — — 4 — 30
der Transport von der Fabrik
zum Meere und auf
dem Meere bis Danzig — — 1 — 18
Fracht von Danzig bis in den
San oder die Mündung nächstens
bis gegen Sierostawice — " — 27
für den Zentner Versicherung durch
Provision — — " — 54
Für den Zentner Assekuranz
in Berlin — — " — ½
Fracht die Weichsel von San oder
Mündung für Lemberg im
Durchschnitt für den Zentner " — 30
Dieses macht zusammen 7 — 39½

7 fr 39½ fr

une somme mere XX fr, le kopeck drobalbe

Quantum Rails 2,450.666 dessus une

2,029.334 fr sommigne rele une Jules

ch ——



KRASICZYN

(Für Königliche Hofrat. Gutachten.)

Allah, was die Wasserfrage des Landes [illegible] anbelangt, findet bei Euer Königlichen Hoheit [illegible] Besitz und Ausgestaltung. Auf diese [illegible] Gesetzlichkeit und so [illegible] Wasserfrage bei einem Naturereignisse, welches [illegible] in den Absicht [illegible] zu nützen [illegible] zu [illegible].

Die Nützlichkeit und Notwendigkeit einer Eisenbahn, welche die [illegible] Gebirge [illegible] verbindet, ist sowohl von der [illegible] Bevölkerung, welche die Vorarbeiten auf [illegible] begleiten und [illegible] auch von Allerhöchst Ihr k.k. Majestät [illegible].

Da jedoch der Allerhöchste Entschluß, [illegible] Vorarbeiten dieser Bahn [illegible] in Ausführung genommen wird, so glaubte [illegible], von der Königlichkeit überzeugt, im [illegible] Landes weiteren Mitteln zu [illegible] von allen Hochbaubeamten [illegible] zu [illegible] – über [illegible] Allerhöchst Ihr k.k. Majestät und [illegible] zu [illegible], indem sie zur [illegible] dienlich [illegible] die Initiative ergreifen, und [illegible] Eingabe, welche [illegible] Königlichkeit [illegible] Vorarbeiten [illegible], von dieser Art auf allen [illegible] und vorzüglich in Nordamerika, [illegible], benützen, [illegible] Mittel zu verschaffen [illegible], [illegible] bedeutend [illegible] von [illegible] Gelder [illegible] Land zu [illegible], endlich [illegible] Hofe [illegible] zu [illegible], [illegible] Einwendungen [illegible] Verfassung [illegible] Antrag [illegible] Kapital [illegible] Million [illegible] Gulden [illegible].

Dieselbe [illegible] Euer Königliche Hoheit [illegible] 1843 Z. 7632 über das Ansuchen [illegible] Verbindung [illegible] zu [illegible], [illegible] Einverleibung zu einer [illegible] Majestät zu [illegible], welche [illegible] selbst [illegible], falls [illegible] zu einem [illegible], welche [illegible] [illegible].

Über die Vorarbeiten

a. [illegible] Allerhöchst Ihr k.k. Majestät als [illegible].

1. Über den Eisenbahn soll längstens binnen 3 Jahren vom Tage der Allerh. Genehmigung der Bahn begonnen, und binnen längstens 10 Jahren vom Tage der Allerh. Genehmigung beendigt werden.

2. Zur Anlegung einer Bahn wollende die Eisenbahn oder Theilstrecke eine Allerh. Genehmigung vom 50 Jahren zu suchen.

3. Wenn Anlegung einer Bahn oder Theilstrecke Eingriffe in Privatrechte nöthig machen, so ist darüber das Landesgesetz vom 19. December 843 [illegible] Anwendung zu bringen.

KRASICZYN

1 Esla

à Monsieur

Monsieur le Prince Léon Sapieha

12

à Vienne

abzugeben bei P.T. hrn. h. Grafen Za-
moyski auf dem Josephsplatz im
Fürstl. Palffy'schen Hause

WIEN

FÜR MINISTERIUM DES HANDELS

1857

N. 26/90 fam. I. 155

97/Hell.



KRASICZYN

Es gereicht mir zum Vergnügen, dem gefertigten zur Vornahme Ihrer Wahl die Mittheilung machen zu können, daß Seine K.K. apost. Majestät mit Allerhöchster Entschließung ddto Padua, 3. d. M. dem Herrn Leo Fürsten Sapieha als ersten Succassionscandidaten und den sich ihm nächstfolgenden Herrn Ladislaus Grafen Badeni, Josef Grafen Baworowski, Wladimir Ritter von Barkowski, Josef Breuer, Wladimir Grafen Dzieduszycki, Stanislaus Grafen Gołuchowski, Moritz von Haber, Carl Fürsten Jabłonowski, Ignaz Kirchmayr, Casimir Grafen Krasicki, Cyprian Grafen Lanckoroński, Cajetan Grafen Lewicki, Georg Heinrich Fürsten Lubomirski, M. Rachmiel Moses, Calixt Fürsten Paniński, Adam Grafen Potocki, Alfred Grafen Potocki, Ladislaus Fürsten Sanguszko, Adam Fürsten Sapieha, Conrad Grafen Stadnicki, Heinrich Grafen Wodzicki, Carl Grafen Zeleński, — dann nächstfolgenden Fall zum Herrn und Landboten der Landgemeinden

1. von Lemberg und Przemysl zum Ausschusse in der gutsherrlichen Bauern Ferdinandeischen Grundentlastungs-Regulirung.—
2. von Lemberg über Brody in die russische Grenze;
3. von Lemberg in südlicher Richtung auf der nächsten Poststation über Halicz und Kalusz auf dieser Straße

:

57

über Czernowitz an die Grenze der Moldau;

4. von Przemysl auf der nächsten Eisenbahn-Linie in Verbindung mit der ad 3. erwähnten Linie

für militärische und für gewöhnliche Transporte, durch die Concessions-Urkunde Fürsorge für die Herstellung vorgelegt werde.

Auf Seiner Majestät des Kaisers und Apostol. Majestät dem Ersuchen, bis zu dem Zeitpunkte, in welchem für die Linie Kaschau-Oderberg die Einlösung eintritt, die Befreiung von der Einkommensteuer, und ferner während der Dauer der festgesetzten Baujahre die Befreiung von der Hälfte der jeweiligen Gebühren bezüglich der mit dem Baue, der zur Betriebseröffnung und Eisenbahnfahrten für die oben genannten Linien allerunterthänigst bewilligt.

Diese Begünstigung beschränkt sich aber nur auf jene Gegenstände des Materials, welche während der Dauer der festgesetzten Baujahre und höchstens drei Monate über diese Dauer hinaus zum Behufe des gehörigen Eisenbahnbaues als unbedingt nöthig dann die jene Behörden, welche mit der Ausführung betraut sind, und von dem Handels-Ministerium zu prüfen haben werden, die Unbedenklichkeit nicht ausgesprochen werden kann. –

Rücksichtlich des Pfannenbadesalz wird diese Bestimmung von den Erlaubnißscheinen auf die Hälfte des Salzdeputates jedes Kopfes und jedes Familienhauptes, und im Übrigen auf eine Quantität von 350.000 Centner beschränkt.

Von dieser A.H. Entschließung wird dem gefertigten Verwaltungsrathe mit dem Beisatze in die Kenntniß gesetzt, daß gleichzeitig der Salzpreis eingeschränkt wurde, um die Concessions-Urkunde Seiner K.K. apost. Majestät zur A.H. Vollziehung vorzulegen.—

Wien, am 11. Juni 1857

Kuppelwieser

An den gefertigten provis. Verwaltungs-Rath der österreichischen Lloydgesellschaft.—

pmes. 12/1

Nº 26

J. S.

of

Objaśnienie rysu projektu do założenia kolei żelaznej, zrobionego z polecenia Stanów galicijskich w r. 1841.

Na obradach sejmowych w r. 1840 uchwalono założyć kolej żelazną z Bochnii na Lwów do Brodów. Przeciw temu zarzucono, że w tym razie wypadłoby dwa razy przechodzić europejski grzbiet, dzielący wody wpadające do morza północnego i baltyckiego od wód uchodzących do morza czarnego; że Brody, z powodu zamknięcia granicy rossyjskiej, straciwszy dawniejszą ważność i świetność swego handlu, niezasługują już na to, aby mogły być zważane za główny punkt w tym względzie. Korzystniej byłoby zatém, z powodu sprzyjającego poziomu, poprowadzić kolej do Szczerca, leżącego cztery mile na południe ode Lwowa, a to ostatnie miasto połączyć oddzielnem ramieniem, które potém podług okoliczności mogłoby łatwo być przedłużone do Brodów; główną zaś kolej ze Szczerca poprowadzić doliną Dniestru aż do Halicza, potém opuściwszy ją, ile że znowu prowadzi do rossyjskiej granicy, dostać się na Stanisławów do doliny Prutu i nią dalej ciągnąć aż do Żuryna na granicy multańskiej. Będzieli kolej dalej prowadzona przez niespełna 50 mil na Jassy do Galacza albo Brahilowa, do czego xiąże multański zdaje się być bardzo skłonnym, więc ta linia nietylko przerznie Galicię wcałej jej długości, tak korzystnej dla handlu wewnętrznego, ale nabędzie europejskiej ważności, połączywszy wschód z zachodem Europy gdzie koleje: hamursko-berlińska, berlińsko-wrocławska, i wrocławsko-oświecimska, jako też kolej północna Ferdynandowska z Bochnii do Ołomuńca, a ołomuniecka na pragę z koleją drezdeńską schodzące się, łączą morze czarne z północném, a za pomocą berlińsko-szczecińskiej kolei i z morzem baltyckiem. Handel lewancki, porzuciwszy niebezpieczną, droższą i dłuższą komunikacię morską obierze tę bezpieczniejszą, krótszą i tańszą drogę.-

RASICZYN

Na to zolanie zgodzili się prawie wszyscy członkowie komissyi stanowej: że kolej żelazną tylko wtedy założyć można, gdy do niej obróci się cały wewnętrzny handel, któryby pokrył kapitał zakładowy.- Wskutek tego przedsięwzięto ogólne poziomowanie na tej linii wzdłuż jej rozciągłości w kilku różnych kierunkach, jak to widać na mapie.

Szczegółowe obrachowanie nakładu oparte na technicznych pomiarach daje tę najpomyślniejszą wyniklość, że budowa jednej mili w przecięciu nie będzie więcej kosztować nad 193.394. złot. reń. 52 gr. a zatem nie-spełna 200,000 zł. reń. m. k; że summa ta niepowiększy się, albowiem niskie ceny nabycia gruntu, materyałów budowniczych i robocizny, jeżeli niezniżą to pewnie się nie podniosą przy budowaniu kolei. Cała więc kolej z Bochnii aż do Żuryna, mil 73. 182 sążni i czteromilowe ramie ze Szczerca do Lwowa wymagałaby 16 milionów zł. reń. m. k. kapitału zakładowego wraz z fundu. szem zapasowym.- Z tych zaś względów linia ta bardzo korzystną jest, 1.) że nasypy wynoszą 264.927. a przekopy tylko 47,975 sążni długości; co w północnym klimacie ważną jest rzeczą, ponieważ przekopy dla wielkich śniegów są nader szkodliwe; 2.) że żaden łuk nie jest opisany mniejszym promieniem nad 1000 sążni, i nie leży nigdzie w przekopie, albo na pochyłości, ale zawsze poziomo, po 3cie wreszcie że $\frac{1}{300}$ jest największą pochyłością na kolei, wyjąwszy na dziale wód Dunajca pod Partyniem i między Dniestrem i Prutem pod Chocimierzem, gdzie zaproponowane są pochyłe płaszczyzny, które za pomocą oddzielnych parowozów posiłkowych umyślnie na to przeznaczonych, mają być przebywane. Nareszcie spady kolei tak są korzystne, że podług ścisłego obliczenia potrzeba jest więcej siły poruszającej, niż jadąc po kolei poziomej: z Bochnii do Szczerca 20·3%; ze Szczerca do Żuryna 15%; z Żuryna do Szczerca 21·9%; ze Szczerca do Bochnii 13·4%; ze

Szczerca do dworu kolejowego na Gródeckiem we Lwowie 50.2%; a ze Lwowa do Szczerca 0% ponieważ tutaj kolej ma ciagły spadek.-

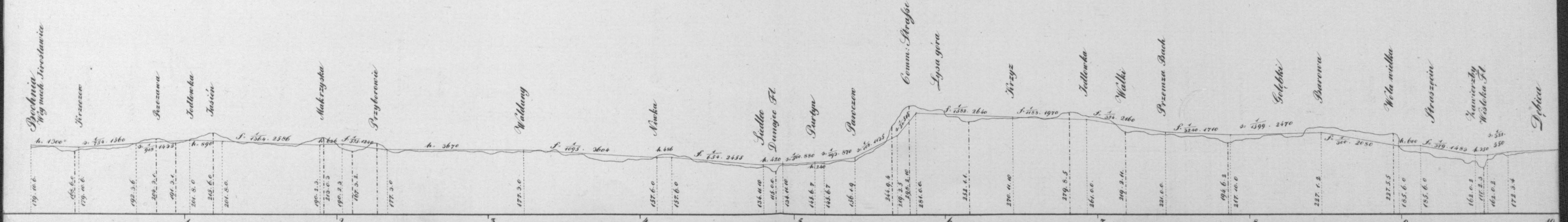


KRASICZYN

159

Uibersichts Plan
des
Längenprofils der projectirten Eisenbahn
in
GALIZIEN

KRASICZYN



Nagawszczyzna
Pustynia

11

170. 2. 5
Zawada
Sępnia
Lubczyna
188. 2. 6.
188. 2. 6
Skrzeszów
203. 11. 9
193. 1. 9
198. 1. 11.
Pietrzejowa
230. 9. 6
230. 9. 6

12

269. 5. 2.
Borek wielki
„ mały
277. 4. 6
260. 3. 4
Sedziszów
Wolica piaskowa
243. 8. 1.

13

Kuwęczyn
Kirzywa
Kłęczany
Dąbrowa

14

217. 0. 7
Trzciana
Kamionka
217. 0. 7
204. 3. 0
Mrowla
Prudno wielkie
„ małe

15

193. 3. 0.
Mieloczyn
193. 3. 0
Górki

Trzebowisko
163. 2. 1.
Wistok Fl.

Łąki

16

180. 0. 0.
180. 0. 0.
Straszow
Palikowka
Krzemieniec

158. 3. 11.
Łańcut

17

170. 4. 0
Wola mała
170. 4. 0
Dębina
Głuchowa
174. 5. 3
Białobrzegi
158. 2. 1
Koszyna
Korniakow

18

152. 6. 0
Progusznа
Brudy
Nowosielce
Swiętanowa

19

138. 1. 10
Studzian
Dębow
122. 7. 11.
Mokrastrona
Gorliczne

20

152. 6. 0
Przeworsk
163. 10. 9
Kimiczyna
156. 7. 6.
Chałupka
Miczka
Rozboz
Uwierzna

KRASICZYN

Wola pelkinska
Pelkinie
1373.
2194
145.3.6
Kiruhel
21
h. 2805
121.2.0
San Fl.
145.3.6
3. 360
326.
128.7.3
San Fl
154.6.10
h. 635
154.6.10
Jaroslaw
126.4.6
San Fl.
3. 358. 1231.
22
168.6.3.
Surohow
3. 1371.
300.
170.5.2
Krakowiecka Fl.
h. 1440
Wiklin
170.5.2.
23.
3. 2598. 4359
Moszczany
180.8.11
Krakowiecka Fl.
Wiszna Fl.
Lazy
24.
3. 3630. 5103
Dunkowice
190.10.0
Gaj
25
h. 1000
190.10.0
3. 932.
930
Kalnikow
195.6.0
h. 490.
195.6.0
3. 925.
Koszary
26
199.4.4.
3695.
Malnow
Mileszki
219.6.10
h. 3020
Czarniawa
27.
219.6.10
Sokolu
3. 702. 3930
Hodynie
28.
221.1.3
Wisznia Fl.
253.1.10
Artamowska wola
h. 1200
Twierdza
253.1.10
Prosznica
3. 426. 2930
29.
294.5.0
Yarzece
h. 600 3. 1217. 1370
294.5.0.
268.2.2.
Yakonty
h. 995
301.2.0
301.2.0
3. 560. 1070
Sądowa Wisznia
Comm: Hauptstrasse
30
322.6.9
3. 355. 4787
Dmytrowice
Niklowice

KRASICZYN

KRASICZYN

6.

163

348. 4. 6

Milozyce

Jadzwięgi

31

379. 1. 4

Jarembkow

495. 10. 6

Bienkowa wisznia

419. 0. 0

Wisienka Fl.

403. 10. 4

32

537. 10. 10

488. 4. 6

539. 11. 8

482. 0. 5

Koropusz

33

458. 7. 6

Herman

Buczaly

34

Litewka

430. 11. 2

Katarzyniec

515. 6. 9

Falkenstein

482. 7. 2

35

458. 5. 11

Nikónkowice

469. 9. 4

Szczerzec

452. 7. 6

441. 33

Siemianowka

36

440. 11. 8

487. 5. 10

Wieniawa

Podsadki

467. 3. 3

Porszna

37

487. 10. 0

489. 1. 4

521. 10. 11

Nawaria

38

501. 9. 5

Sokolniki

Sknilow

622. 2. 7

39

607. 4. 2

620. 1. 11.

620. 4. 11

590. 0. 0

40

550. 0. 9

564. 0. 10

584. 10. 3

Kleparow

397. 9. 4

Lemberg

397. 9. 4

41

165

364. 4. 3

344. 1. 5

334. 0. 0

42

319. 4. 2

319. 4. 2

43

291. 7. 3

291. 7. 3

44

286. 6. 2

311. 3. 9

45

311. 3. 9

303. 4. 2

285. 2. 4

303. 4. 2

46

326. 6. 0

384. 8. 11

326. 6. 0

290. 0. 0

315. 0. 0

47

315. 0. 0

338. 6. 0

363. 11. 1

322. 10. 7

48

322. 10. 7

319. 6. 10

358. 4. 0

49

339. 10. 0

332. 8. 8

360. 10. 6

306. 6. 4

306. 6. 4

50

321. 2. 10

51

347. 1. 6

333. 0. 0

333. 0. 0

299. 8. 7

52

321. 6. 0

308. 9. 2

342. 11. 9

354. 2. 11

53. 126°

293. 4. 6

304. 0. 7

Kamienopol

Pikolowice

Borszczowice

Laszki

Gliniany

Skwarzawa

Bug Fl.

Bug Fl.

Rozmaz

Podlisce

Tuskowice

Oleszko

Czyzki

Czehy

Wysoko

Holoskowice

Brody

KRASICZYN

KRASICZYN

KRASICZYN

36

452. 7. 6

Szczerzec.

F. 2 Kl. 494. 4960

Lany

Dmytrze

426. 3. 8

37

F. 2 Kl. 1361. 3429

Czerkasy

Krahujow

Huniatycze

Werbisz

410. 6. 10

38

Uscie Dniester Fl

A. 5740

KRASICZYN

Nadytycze

410. 6. 10

Piaseczna

A. 4160

397. 1. 7

39

Kyowiec

416. 10. 0

1968

424. 2. 6.

Demenkalesna

402. 11.

Turady

40

A. 6176

403. 11. 3

Stryi Fl.

421. 2. 6

A. 3782. 730

424. 7. 6.

41

Hnizdyczow

A. 1390

Zabłotowce

424. 7. 6.

F. 1/3770. 1350

421. 8. 6

Lubsza

395. 10. 1.

A. 1540

Mazurowka

Podberoze

42

421. 2. 6

385. 11. 0

Zurawno

F. 2/3. 3130

Lutemka

321. 11. 7

Manastyrzec

A. 640 F. 1/2. 896 F. 1/2. 930. A. 610 F. 1/2. 1305 A. 660. F. 1/2. 916 A. 633 F. 1/2. 3363

43

321. 11. 7

370. 10. 11

366. 5. 4

KRASICZYN

366. 5. 4

335. 1. 9

Dniester Fl.

44

359. 1. 9

359. 1. 9

326. 1. 5

Dniester Fl.

354. 5. 5.

321. 3. 5.

die todter Arm

354. 5. 5.

Cwitowa

45

Luka

Siwka

46 333. 1. 3 Swica Fl.

h. 1070

343. 8. 2 Sobotow

333. 1. 3 Perlowce

F. 1/4536. 3836

47 306. 4. 7 Ostrów

327. 5. 4 F. 1/3337 Korypow

349. 3. 7.

320. 2. 11 403

Bukaczowce

h. 3287

300. 2. 9 Lomnica Fl.

498. 5. 4 St. Stanislaw

600

441. 2. 5 Yzulukiew

320. 2. 11

48 F. 1/422. 1301

308. 1. 10 h. 1230 Halicz

302. 1. 10 Dniester Fl.

271. 6. 9 F. 1/1109. 1961

dto todter Arm

297. 6. 1

269. 5. 0 Dniester Fl.

F. 1/421. 1220. h. 1113

49 293. 11. 5 Pietrycze

293. 11. 5 Kozina

339. 1. 6

277. 5. 3 F. 1/1344

326. 6. 4

2253

303. 4. 11

279. 4. 10 h. 1125 Jezupol

50 303. 1. 11

S. 1/695

2420

326. 7. 0

h. 1375 Jomnica

326. 7. 0

51 S. 1/348. 2069

Uhrynow

Bystrzyca Fl.

Kniehyniá

377. 9. 2

376. 8. 5 h. 1123

377. 9. 2 Stanislawów

52 393. 10. 0 S. 1/312. 1370

Bystrzyca Fl.

329. 2. 8 Uhorniki

h. 3753

Tyśmienica

53 329. 2. 8 Werona Fl.

Przeniozniki

S. 1/650. 1482

394. 7. 4 Werona Fl.

h. 1810 Czarnolosce

54 394. 7. 4

S. 1/420. 1220 h. 780

407. 4. 11

407. 4. 11 S. 1/420. 1130

424. 7. 11 Krzesiowka

h. 230 S. 1/320. 800 300

55 424. 7. 11 Krzywotuty

434. 3. 1.

S. 1/420.

KRASICZYN

KRASICZYN

68

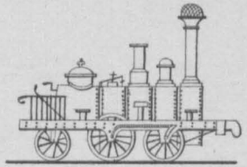
450. 3. 1
Otynia
Teich
450. 3. 1.
439. 6. 11.
Grabicz
56
439. 6. 11.
Zakrzewce
481. 6. 11.
481. 6. 11
57
528. 9. 4
Targowica polna
528. 9. 4
610. 0. 5
632. 11. 1.
632. 11. 1.
731. 10. 10.
745. 8. 1
688. 4. 11
58
739. 9. 2
745. 8. 1
Puzniki
550. 3. 2.
550. 2. 4
561. 4. 9
492. 6. 3
Chocimierz
534. 0. 0
595. 10. 11
476. 0. 0.
Czerniawa Bach
59
392. 0. 0
Zukow
550. 2. 4
Jakubowka
527. 6. 0
60
482. 1. 8
Obertyn
Hanczarow
Prozohacz
464. 5. 6
Winogrod
Ostopkowce
Czepowa
61
Gwozdiec
425. 0. 8
Gwozdziec mały
Chomiankowa
Balince
Tryfanowka
63
346. 11. 6
Kielikow
64
291. 11. 5
Pruth Fl.
257. 6. 0
Wołoszkowce
291. 11. 5
Orlec
65
269. 11. 5
Tulowa
Uście
Budglow

KRASICZYN

170

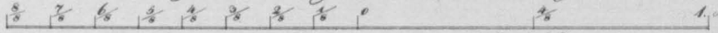


KRASICZYN

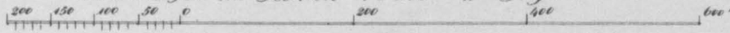


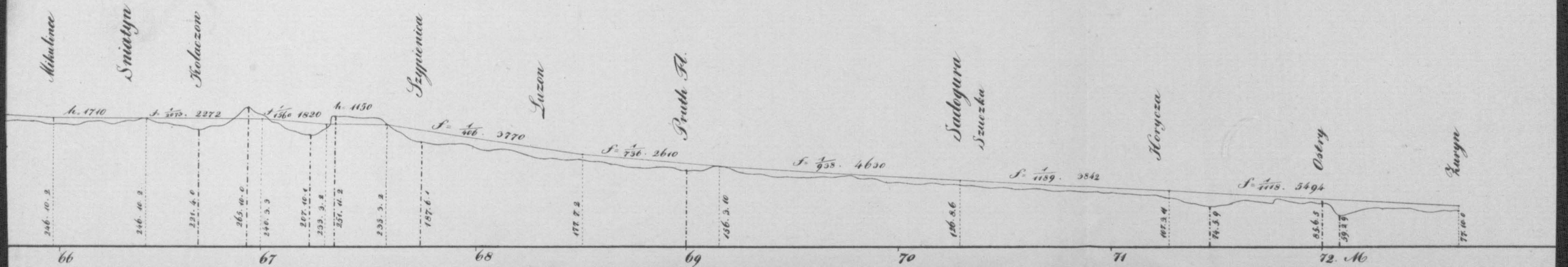
Bearbeitet von Bretschneider: 1841.

Maßstab für die Längen 1" = 2000. W: Fuß:



Maßstab für die Höhen 1" = 200 W: Fuß:





I Schluss-Präliminar

über den Bau der galiz. Carl Ludwig-Bahn Krakau-Lemberg bis zur gänzlichen Vollendung der ganzen Linie.

A. bereits verausgabte Bautosten bis zu Ende des Jahres 861. auf die ganze Linie Krakau-Lemberg.

A. für die Strecke Krakau-Rzeszów

zusammen . 4.369.700 fl

B. für die Strecke Rzeszów-Lemberg zusammen . 15.202.000 fl-

Summa 19.571.700 fl-

B. Noch zu verausgabende Bautosten in den Jahren 862-863 auf die ganze Linie Krakau-Lemberg.

A. für die Strecke Krakau-Rzeszów:

a. bereits im Jahre 1861 pro 862.

präliminirt . . 866.400 fl

b. Erforderniss über das Jahr 1862

zusammen . . 1.666.000 fl-

zusammen . 2.532.400 fl-

B. für die Strecke Rzeszów-Lemberg:

a. bereits im Jahre 1861 pro 1862 präliminirt . . 2.948.400 fl

davon ist jedoch abzuschlagen alles dasjenige was schon bereits im Jahre 1861 ausgeschieden, und in obigen 15.202.000 fl summirt worden ist mit . . . 765.900 fl

verbleibt 2.182.500 fl.

b. Erforderniss über das Jahr 1862 zusammen mit . 660.000 fl

zusammen 2.842.500 fl

Summa . 5,374.900 fl

KRASICZYN

/.

Recapitulation.

A. Bericht bis Ende 861. rückgr.	
geben zusammen . . .	19,571.700 ℔ –
B. Hoffen zurückzugeben	
pro 1862 und 1863 zusammen	5,374.900 ℔ –
Gesammt Bautkosten	24,946.600 ℔ –

II. Vergleich

des diesjährigen Schluss-Präliminars mit dem gelegten Schluss-Präliminar des Jahres 1861, vorgelegt in der ausserordentlichen General Versammlung des Jahres 1861 gelegt wurde.

Schluss Präliminar v 1861.		Schluss-Präliminar v: 1862.	
A. für Krakau-Rzeszów zusm:	5,946800.	Krakau-Rzeszów —	6,902.100—
B. für Rzeszów-Lemberg	16,968.600	Rzeszow-Lemberg —	18,044.500—
Summa	fl. 22,915.400.	Summa	fl. 24,946.600

Also die Uiberschreitung des vorjährigen (1861:) Präliminars um . . . fl. 2,031.200.

Hievon entfällt an Uiberschreitung:

A. für die Bahn: Krakau-Rzeszów — fl. 955.300. 16%
B. für die Bahn: Rzeszów-Lemberg — „ 1.075.900 — 6⅔%

Das ist für die alte Bahn A um 16%
und die neue Bahn B um 6⅔%

KRASICZYN

III Noch fehlende Bau- und Vervollständigungs-Summe

a. Die erste Emission von 75000 Stück
Actien wurde voll einbezahlt mit . . . . 15,750.000 fl.

b. Die zweite Emission von 25000 Stück
Actien wurde ebenfalls voll einbezahlt mit . . 5,250.000 fl.

c. Laut der 4ten General Versammlung vom
16ten Mai 1861 falte dieselbe auf Grund
des entgegengenommenen Emissionsberichtes
beschlossen gefasst, den fehlenden Rest
später zu betreiben mit . . . . 2,500.000 fl.

Zusammen 23,500.000 fl.

Das in diesen Jahren 1862 verfasste
Schlussprämienmaß weist dagegen zur
gänzlichen Vervollständigung der alten
Bahn Krakau-Rzeszów und der
Vollendung der neuen Bahn Rzeszów-
Lemberg ein Gesammterfordernis
wie von . . . . . 24,946.600 fl.

Mithin wurde verfehlen 1,446.600 fl.

Die noch zu bedeckende Summe für die Ver-
vollständigung der alten und gänzliche Voll-
endung der neuen Bahn beträgt daher:

a. die bereits genehmigte Summe von 2,500.000 fl.
b. der noch nachträglich erforderliche Betrag von 1,446.600 fl
Zusammen . . 3,946.600 fl.



KRASICZYN

In Uibereinstimmung mit dem, von Sr. kk. Apostol. Majestaet im Jahre 1857 sanctionirten Eisenbahnnetze des Kaiserstaates, umfasste die mit Allerh. Concessions-Urkunde vom 3. Maerz 1857 der galizischen Carl Ludwig-Bahn gestellte Aufgabe die Linien

a. von Lemberg- Przemyśl mit einem garantirten Anlagscapitale von 10,500.000 fl Cmze.-

b. von Lemberg- Brody bis an die russische Grenze mit einem Anlagscapitale von 10,500,000 fl Cmz.

c. von Lemberg- Czernowitz bis an die moldauische Grenze mit einem Anlagscapital von 34,500,000 fl. cm. und war hiebei in der Festsetzung der Vollendungs-termine das Augenmerk der hohen Regierung darauf gerichtet, dass durch die damals gebi-chert scheinende, gleichzeitige Vollendung der Bahn bis Przemyśl, das grösse Werk des Aus-baues des allerh. sanctionirten Eisenbahnnetzes mit seinen segenreichen Folgen für das Reich,

im Königreiche Galizien mit Ende Dezember 1865 verwirklichet werde.

Durch unvermeidliche in keiner Voraussicht gelegene Ereignisse, wurde der Carl Ludwigbahn mit Allerh. Concessions Urkunde vom 7. April 1858, die geänderte Aufgabe gestellt: vorerst die ursprünglich einer anderen Gesellschaft zugemuthete Vollendung der Bahn bis Przemysl durchzuführen, und bis zum Jahre 1864 die Verbindung mit Lemberg herzustellen. - Die I.te Emission des ursprünglichen auf 54 Millionen bemessenen Capitals wurde von 40 Millionen auf 15 Millionen Gulden Conv. Mze. reducirt und die Zahlung des Kaufschillings für die vom Staate erworbene Betriebsstrecke Krakau - Dembica bis zum Jahre 1863 aufgeschoben. Bezüglich der Linie nach Czernowitz bis an die moldauische, und nach Brody bis an die russische Grenze, für welche hiedurch die Bedeckung des erforderlichen Baucapitals entfiel, wurde

der Carl Ludwigbahn das Vorzugsrecht vor anderen Concessionswerbern zugesichert, und gewiss kann darüber kein Zweifel aufkommen, dass der Ausbau des galizischen Eisenbahnnetzes vor wie jetzt eine Aufgabe von hoher Bedeutung bliebe, auf deren Lösung bedacht zu sein der gehorsamst gefertigte Verwaltungs-Rath sich verpflichtet hält.

Von welch' entscheidender Wichtigkeit die Verbindung des oesterreichischen Kaiserstaates mit den Donaufürstenthümern mittelst einer Schienenstrasse sei, – glaub der Verwaltungsrath dem hochweisen Ermessen anheimstellen zu müssen, darf jedoch die Ueberzeugung aussprechen, dass Niemand dem für das Gedeihen der Carl Ludwigbahn und der Hebung des Wohlstandes im Lande unentbehrlichen Weiterbaue über Czernowitz an die moldauische Grenze, – die hohe Bedeutung einer europäischen Frage versagen wird, sobald die Continuität dieser Eisenstrasse bis an das schwarze Meer ins Auge

KRASNOCZYN

gefaßt wird.

Bei so mächtigen Zusammenwirken der wichtigsten Interessen des Kronlandes, des Gesammtstaates, und des Continentalverkehrs, würde der gehorst gefertigte Verwaltungs-Rath seine Aufgabe und pflichtmässige Voraussicht verkennen, wenn er nicht in dem Augenblicke, wo es seltener Anstrengung und eifriger Thätigkeit gelang die Hauptstadt des Landes mit dem europäischen Eisenbahnnetze 2 Jahre vor dem Concessionstermine zu verbinden, bedacht wäre, den kostbaren Gewinn an Zeit zu nützen, um sich klar zu machen ob und welche Mittel zur Ausführbarkeit der Eisenbahnlinie nach Czernowitz zu Gebothe stehen.

Die wenig ermuthigenden Erfolge der meisen Eisenbahn-Actien-Unternehmungen, die Verhältnisse des für längere Zeit hart bedrängten Geldmarktes, uberheben den

gehorsamst gefertigten Verwaltungs-Rath des Beweises, dass sich keine neue Actien-gesellschaft um den Bau einer wenngleich unstreitig hochwichtigen nahezu 50 Meilen langen Eisenbahn bewerben wird.

Auch der ehrfurchtsvollst gefertigte Verwaltungs-Rath muss, um nicht die kostbare Zeit durch eitle Hoffnungen zu verlieren, sich selbst bescheiden, dass es geradezu unmöglich wäre den Actionären der Carl Ludwigbahn anzumuthen, einem mit 21 Millionen Actien eben vollendeten Unternehmen, neue Actien im Betrage von 35 Millionen wenngleich in kleineren Emissionen, aufzubürden, zumal die bereits dem Betriebe übergebene Eisenbahn-Linie von Krakau bis Lemberg noch weitere Geldopfer auf der vom Staate erworbenen Strecke fordert, und die Abtragung des Kaufschillings an die hohe Staatsverwaltung einen Kapitalsaufwand von nahezu 15 Millionen in zehn auf einander folgenden Jahren bedingt. Es kann daher wohl nicht

RASIGZYN

leicht der Gedanke aufkommen, daß vor der gänzlichen Tilgung der Schuld an den Staat, der Weiterbau nach Czernowitz von der Carl Ludwigbahn-Gesellschaft in Angriff genommen werde, und es ist dies gleichbedeutend mit der betrübenden Uiberzeugung, daß der Ausbau des galizischen Eisenbahnnetzes bis zum Jahre 1872 eine offene Frage bleiben müsse.

Vergleicht man diese geänderte, für das Kronland und die Gesammtmonarchie so ernstlich betrübende Sachlage mit der, durch die Allerh. Concessions-Urkunde vom 3. März 1857 dem Lande verheißenen, und mit beglückender Zuversicht aufgenommenen Aussicht: das ganze Eisenbahnnetz schon mit Ende 1865 vollständig ausgeführt zu sehen; so wird die hohe Staatsverwaltung dem eifrigen Streben, diesen für den Volksreichthum und den Wohlstand des Kronlandes durch jahrelangen Aufschub drohenden Verlust zu bannen, gewiß volle

1-89

Anerkennung schenken.

Denn es ist die erwähnte, zum Nachtheile des Landes und der Unternehmung herbeigeführte gänzliche Umgestaltung der Carl Ludwigbahn, nicht im Verschulden der Bahngesellschaft, sondern in maßgebenden höheren Entscheidungen gelegen, welche zur Schonung des Geldmarktes und zur Begleichung von, außerhalb der Karl Ludwigbahn-Gesellschaft gelegenen Schwierigkeiten, sowohl die ursprünglich auf 40 Millionen Gulden Conv. Mze. festgesetzte I Emission des für das galizische Eisenbahnnetz bestimmten Bankapitals auf 15 Millionen beschränkten, die Linien und deren Vollendungs-Termine wesentlich änderten, und sonach alle zur zeitgerechten Vollbringung der ursprünglichen Concessions-Urkunde bereits sicher gestellten Grundlagen — aus höheren Finanzrücksichten gänzlich unhaltbar machten.

Der gehorsamst gefertigte Verwaltungsrath hat keine Mühe und Sorgfalt gescheut, um die geänderte, ihm mit der Allerhöchsten Con-

BIBLIOTEKA JAGIELLOŃSKA

cessions-Urkunde vom 7. April 1858 gestellte Aufgabe zwei ~~Jahre~~ Jahre vor dem Concessions-Termine zu vollführen, und hat sowohl bei der Banausführung als den Betriebseinrichtungen eine so strenge Wirthschaftlichkeit beobachtet, dass die Ergebnisse schon jetzt der hohen Staatsverwaltung volle Sicherheit für den schuldigen Kaufpreis von 14,000,000 fr bieten, und die Beruhigung liefern, dass der Staatsschatz selbst nach Aufbringung und Abtragung der schuldigen Kaufsumme an den Staat, zu keinem Opfer aus Anlass der Garantie herangezogen werde.

Hiernach sollte es scheinen, falls der gehorsamst gefertigte Verwaltungsrath nicht die Wichtigkeit einer schleunigst möglichen Schienenverbindung mit den Donaufürstenthümern überschätzt, es müsse der hohen Regierung viel mehr am Herzen liegen, dass der Weiterbau nach Czernowitz in Angriff genommen werde, als dass dem Staatsschatze ein Betrag von 14,000,000 fr innerhalb 10 Jahren zufliesse, weil abgesehen

von den weitgreifenden politischen Vortheilen, deren Beurtheilung dem Verwaltungsrathe nicht zusteht, doch unzweifelhaft dem Staatsschatze durch den Ausbau der in Rede stehenden Eisenbahn, durch die erhöhte Steuerkraft eines weiten sehr fruchtbaren Ländergebietes Zuflüsse geschaffen werden, welche dem Betrage der jährlichen Rate der ganzen Schuld nicht nachstehen, ohne daß der Staat an dem, durch die Vergrößerung des Objectes noch mehr gesicherten Schuldkapitale einen Abbruch erleide.

Der gehorsamst gefertigte Verwaltungsrath glaubt nicht zu irren, wenn er annimmt, daß, so wie einerseits der hohen Regierung vielmehr daran gelegen sein muß, innerhalb einiger Jahre die Eisenbahn bis an die moldauische Grenze vollendet zu sehen, als im selben Zeitraume alljährlich 1,300,000 fl Mehreinnahme** im Staatsbudget zu haben; — so müsse anderseits auch den Actionären, wenn nicht günstiger, doch annehmbar erscheinen, lieber ein Capital von 14,000,000 fl in Prioritäten zum Bau einer Linie, also zur Schaffung

eines neuen ertragsfähigen Objectes zu votiren, als den gleichen Betrag an Priori„ täten zur Abtragung der Schuld an den Staat zu beschaffen, vorausgesetzt, dass die hohe Staatsverwaltung erklärt, bis zur Voll„ endung des Baues und Eröffnung des Be„ triebes mit Zahlung der Raten und der Zinsen zuwarten zu wollen.

Der gehorsamst gefertigte Verwaltungsrath würde seine pflichtmäßige Aufgabe, rechts„ zeitig die Zukunft der Unternehmung sorg„ fältig zu erwägen, schlecht auffassen, wenn er nicht versuchen würde, die einzig mög„ liche Art der Beschaffung des erforderli„ chen Baucapitals anzubahnen. Von dieser Anschauung geleitet, hat derselbe stimmeneinhellig beschlossen, das hohe Finanz-Ministerium zu bitten, der Zahlungs„ ratin an den Staat zinsfrei, bis zur Vollendung des Baues zu gestatten, um hienach den Actionären den Vorschlag machen zu können, die zum Baue nöthi„ gen Gelder sogleich zu bewilligen.

Selbstverständlich würde die Beschaffung des unmittelbar benöthigten Bancapitals nicht durch Emittirung von Actien, sondern durch Ausgabe von Prioritäten bewerkstelliget werden, weil bei dem jetzigen Curse der Actien, und den hochorts bekannten Geldverhältnissen nur dieser Weg Aussicht auf Erfolg gewährt, und weil ferner die Carl Ludwig-Bahn nach vollführter Volleinzahlung der emittirten 21 Millionen Actien, auch für die Bedeckung der Schuld an den Staat nur Prioritäten ausgeben könnte.

Die Strecke von Lemberg nach Czernowitz, und von da bis an die moldauische Grenze beträgt 48½ Meilen; das hiefür bereits in der ersten Concessions Urkunde festgesetzte garantirte Bancapital beträgt 34,500.000 Silber oder in Öst. W. 36,225.000 fl.

Der Verwaltungsrath, welcher der Ansicht ist, diese ganze Linie innerhalb sechs Jahren vollenden zu können, würde mit dem erbetenen Zugeständnisse der hohen Regierung

angerätet, keinen Anstand nehmen, der General Versammlung den Antrag zu stel-
len, vorerst beiläufig die Hälfte des er-
forderlichen Capitals mit 15 Millionen
Gulden durch Hinausgabe von Prioritälen
zu bewilligen, und die weitere II Emission
dem ~~Erachte~~ Zeitpunkte vorzubehalten,
wo der Betrieb auf einer bedeutenden
Strecke der neuen Linie eröffnet sein wird.

Der gehorsamst gefertigte Verwaltungs-
Rath hatte bereits im Jahre 1857 an die
Ausführung der damals concessionirten
Linien ernstlich Hand legend, die Vor-
arbeiten der Linie Czernowitz-Lemberg
/: in einer Ausdehnung von 20¼ Meilen :/ bis
nach Stanislau derart vollendet, daß
das Bauproject sogleich angefertiget, und
der Bau in Angriff genommen werden
könnte, - und glaubt dergestalt alles
gethan zu haben, was an ihm liegt, um
die Verbindung Galiziens mit den Do-
naufürstenthümern baldmöglich herzu-
stellen.

Nach dieser Darstellung der einzigen Mög-
lichkeit der unverweilten Weiterführung der
Carl Ludwigbahn nach Czernowitz erlaubt
sich der gehorsamst gefertigte Verwaltungsrath
die Bitte zu stellen:

1. die hohe Finanzverwaltung gerube für
den Fall der wirklichen Inangriffnah-
me des Baues nach Czernowitz zu gestat-
ten, dass der Termin der dem Staate zu
leistenden Zahlungsraten zinsenfrei bis
zum Zeitpunkte der Vollendung des Baues
hinausgeschoben bleiben, und dass

2. von dem für die Linie Lemberg-Czernowitz
Allerhöchst bestimmten Bancapitale
von 34,500,000 fl. Mze. oder in Öst. 36,225,000 fl.
fünfzehn Millionen Gulden als I Emission
in Silber-Prioritäten beschaffen werden,
welchen bezüglich der für Capital und
Verzinsung zu leistenden Staatsgarantie,
dieselben Modalitaeten zugestanden wür-
den, welche die Silber-Prioritäten der
Kaiserin Elisabethbahn und der böhmi-
schen Westbahn genießen.

Amortisationsplan

für die

Actien der I. und II. Emission der k. k. priv. galiz. Carl Ludwig Bahn



KRASICZYN

I.	Actien-Capital	fl. 20.000,000 Cöln.
II.	Anzahl der Actien	Stücke 100,000
III.	Dauer der Amortisation	90 Jahre
IV.	Anfang der Amortisation	Im Jahre 1862
V.	Ende derselben	„ „ 1951
VI.	Verzinsung des Actien Capitales	5 %

In 90 Jahren:

Gesammte Zinsen für die nicht amortisirten Actien	fl 71,129.110
Entfallende Zinsen für die amortisirten Actien	„ 18.870.890
	fl 90.000.000
Für Ergänzung der Amortisation	„ 1,129.110
Totale für Zinsen und Amortisation	fl 91,129.110

Durchschnittlich
von 20 Millionen Capital pr Jahr

Zinsen Quote	fl 1.000,000
Amortisations Quote	„ 12,545 2/3
Zusammen	fl 1.012,545 2/3

Lith. Anst. v. J. Jost. Wien.

Post Nr.	Jahr	Stand des zu verzinsenden Actien-Capitales in Gld.	5% Verzinsung desselben	Hiezu Betrag der Amortisations Quote	Gesammtbetrag für Zinsen und Amortisation	Anzahl der jährlich zu amortisirenden Actien à f 200 Obl.	Summe der bereits amortisirten Actien	Stand des amortisirten Capitales	Von den amortisirten Actien erparte und zur weiteren Amortisation verwendete Zinsen
1	1862	20.000.000	1.000.000	12.400	1.012.400	62	62	12.400	
2	1863	19.987.600	999.380	13.200	1.012.580	66	128	25.600	620
3	1864	19.974.400	998.720	13.800	1.012.520	69	197	39.400	1280
4	1865	19.960.600	998.030	14.600	1.012.630	73	270	54.000	1.970
5	1866	19.946.000	997.300	15.200	1.012.500	76	346	69.200	2.700
6	1867	19.930.800	996.540	16.000	1.012.540	80	426	85.200	3.460
7	1868	19.914.800	995.740	16.800	1.012.540	84	510	102.000	4.260
8	1869	19.898.000	994.900	17.600	1.012.500	88	598	119.600	5.100
9	1870	19.880.400	994.020	18.600	1.012.620	93	691	138.200	5.980
10	1871	19.861.800	993.090	19.400	1.012.490	97	788	157.600	6.910
11	1872	19.842.400	992.120	20.400	1.012.520	102	890	178.000	7.880
12	1873	19.822.000	991.100	21.600	1.012.700	108	998	199.600	8.900
13	1874	19.800.400	990.020	22.400	1.012.420	112	1110	222.000	9.980
14	1875	19.778.000	988.900	23.800	1.012.700	119	1229	245.800	11.100
15	1876	19.754.200	987.710	24.800	1.012.510	124	1353	270.600	12.290
16	1877	19.729.400	986.470	26.000	1.012.470	130	1483	296.600	13.530
17	1878	19.703.400	985.170	27.400	1.012.570	137	1620	324.000	14.830
18	1879	19.676.000	983.800	28.800	1.012.600	144	1764	352.800	16.200
19	1880	19.647.200	982.360	30.200	1.012.560	151	1915	383.000	17.640
20	1881	19.617.000	980.850	31.600	1.012.450	158	2073	414.600	19.150
21	1882	19.585.400	979.270	33.400	1.012.670	167	2240	448.000	20.730
22	1883	19.552.000	977.600	34.800	1.012.400	174	2414	482.800	22.400
23	1884	19.517.200	975.860	36.800	1.012.660	184	2598	519.600	24.140
24	1885	19.480.400	974.020	38.400	1.012.420	192	2790	558.000	25.980
25	1886	19.442.000	972.100	40.600	1.012.700	203	2993	598.600	27.900
26	1887	19.401.400	970.070	42.400	1.012.470	212	3205	641.000	29.930
27	1888	19.359.000	967.950	44.600	1.012.550	223	3428	685.600	32.050
28	1889	19.314.400	965.720	46.800	1.012.520	234	3662	732.400	34.280
29	1890	19.267.600	963.380	49.200	1.012.580	246	3908	781.600	36.620
30	1891	19.218.400	960.920	51.600	1.012.520	258	4166	833.200	39.080
		Transp.	29.543.110	833.200	30.376.310	4166			456.890

Post N.	Jahr	Stand des zu verzinsenden Aktien-Kapitals in C.M.	5% Verzinsung desselben	Hiezu Betrag der Amortisations Quote	Gesammt-betrag für Zinsen und Amortisation	Anzahl der jährlich zu amortisirenden Aktien à f 200 C.M.	Summe der bereits amortisirten Aktien	Stand des amortisirten Kapitales	Von den amortisirten Aktien ersparte und zur weiteren Amortisation verwendete Zinsen
		Transp.	29.573.110	833.200	30.376.310	4.166			456.890
31	1892	19.166.800	958.340	54.200	1.012.540	271	4.437	887.400	41.660
32	1893	19.112.600	955.630	57.000	1.012.630	285	4.722	944.400	44.370
33	1894	19.055.600	952.780	59.600	1.012.380	298	5.020	1.004.000	47.220
34	1895	18.996.000	949.800	62.800	1.012.600	314	5.334	1.066.800	50.200
35	1896	18.933.200	946.660	66.000	1.012.660	330	5.664	1.132.800	53.340
36	1897	18.867.200	943.360	69.200	1.012.560	346	6.010	1.202.000	56.640
37	1898	18.798.000	939.900	72.600	1.012.500	363	6.373	1.274.600	60.100
38	1899	18.725.400	936.270	76.200	1.012.470	381	6.754	1.350.800	63.730
39	1900	18.649.200	932.460	80.200	1.012.660	401	7.156	1.431.000	67.540
40	1901	18.569.000	928.450	84.000	1.012.450	420	7.575	1.515.000	71.550
41	1902	18.485.000	924.250	88.400	1.012.650	442	8.017	1.603.400	75.750
42	1903	18.396.600	919.830	92.600	1.012.430	463	8.480	1.696.000	80.170
43	1904	18.304.000	915.200	97.400	1.012.600	487	8.967	1.793.400	84.800
44	1905	18.206.600	910.330	102.200	1.012.530	511	9.478	1.895.600	89.670
45	1906	18.104.400	905.220	107.400	1.012.620	537	10.015	2.003.000	94.780
46	1907	17.997.000	899.850	112.600	1.012.450	563	10.578	2.115.600	100.150
47	1908	17.884.400	894.220	118.400	1.012.620	592	11.170	2.234.000	105.780
48	1909	17.766.000	888.300	124.200	1.012.500	621	11.791	2.358.200	111.700
49	1910	17.641.800	882.090	130.400	1.012.490	652	12.443	2.488.600	117.910
50	1911	17.511.400	875.570	137.000	1.012.570	685	13.128	2.625.600	124.430
51	1912	17.374.400	868.720	143.800	1.012.520	719	13.847	2.769.400	131.280
52	1913	17.230.600	861.530	151.000	1.012.530	755	14.602	2.920.400	138.470
53	1914	17.079.600	853.980	158.600	1.012.580	793	15.395	3.079.000	146.020
54	1915	16.921.000	846.050	166.600	1.012.650	833	16.228	3.245.600	153.950
55	1916	16.754.400	837.720	174.800	1.012.520	874	17.102	3.420.400	162.280
56	1917	16.579.600	828.980	183.600	1.012.580	918	18.020	3.604.000	171.020
57	1918	16.396.000	819.800	192.600	1.012.400	963	18.983	3.796.600	180.200
58	1919	16.203.400	810.170	202.400	1.012.570	1.012	19.995	3.999.000	189.830
59	1920	16.001.000	800.050	212.600	1.012.650	1.063	21.058	4.211.600	199.950
60	1921	15.788.400	789.420	223.000	1.012.420	1.115	22.173	4.434.600	210.580
		Transp.	56.318.040	4.434.600	60.752.640	22.173			3.681.960

Post Nr	Jahr	Stand des zu verzinsenden Actien Capitales in C. Mze.	5% Verzinsung desselben	Hiezu Betrag der Amortisations Quote	Gesammtbetrag für Zinsen und Amortisation	Anzahl der jährlich zu amortisirenden Actien à fl. 200 Cm.	Summe der bereits amortisirten Actien	Stand des amortisirten Capitales	Von den amortisirten Actien ersparte und zur weiteren Amortisation verwendete Zinsen
		Transp.	56.318.040	4.434.600	60.752.640	22.173			3.681.960
61	1922	15.505.400	778.270	234.400	1.012.670	1.172	23.345	4.669.000	221.730
62	1923	15.331.000	766.550	246.000	1.012.550	1.230	24.575	4.915.000	233.450
63	1924	15.085.000	754.250	258.200	1.012.450	1.291	25.866	5.173.200	245.750
64	1925	14.826.800	741.340	271.200	1.012.540	1.356	27.222	5.444.400	258.660
65	1926	14.555.600	727.780	284.800	1.012.580	1.424	28.646	5.729.200	272.220
66	1927	14.270.800	713.540	299.000	1.012.540	1.495	30.141	6.028.200	286.460
67	1928	13.971.800	698.590	314.000	1.012.590	1.570	31.711	6.342.200	301.410
68	1929	13.657.800	682.890	329.600	1.012.490	1.648	33.359	6.671.800	317.110
69	1930	13.328.200	666.410	346.200	1.012.610	1.731	35.090	7.018.000	333.590
70	1931	12.982.000	649.100	363.400	1.012.500	1.817	36.907	7.381.400	350.900
71	1932	12.618.600	630.930	381.600	1.012.530	1.908	38.815	7763.000	369.070
72	1933	12237.000	611.850	400.800	1.012.650	2.004	40.819	8.163.800	388.150
73	1934	11836.200	591.810	420.600	1.012.410	2.103	42.922	8.584.400	408.190
74	1935	11.415.600	570.780	441.800	1.012.580	2.209	45.131	9.026.200	429.220
75	1936	10.973.800	548.690	464.000	1.012.690	2320	47.451	9.490.200	451.310
76	1937	10.509.800	525.490	487.000	1.012.490	2.435	49.886	9.977.200	474.510
77	1938	10.022.800	501.140	511.400	1.012.540	2.557	52.443	10.488.600	498.860
78	1939	9.511.400	475.570	537.000	1.012.570	2.685	55.128	11.025.600	524.430
79	1940	8.974.400	448.720	563.800	1.012.520	2.819	57.947	11.589.400	551.280
80	1941	8.410.600	420.530	592.000	1.012.530	2.960	60.907	12.181.400	579.470
81	1942	7.818.600	390.930	621.600	1.012.530	3.108	64.015	12.803.000	609.070
82	1943	7.197.000	359.850	652.800	1.012.650	3.264	67.279	13.455.800	640.150
83	1944	6.544.200	327.210	685.200	1.012.410	3.426	70.705	14.141.000	672.790
84	1945	5.859.000	292.950	719.600	1.012.550	3.598	74.303	14.860.600	707.050
85	1946	5.139.400	256.970	756.600	1.012.570	3.778	78.081	15.616.200	743.030
86	1947	4383.800	219.190	793.400	1.012.590	3.967	82.048	16.409.600	780.810
87	1948	3.590.400	179.520	833.000	1.012.520	4.165	86.213	17.242.600	820.480
88	1949	2.757.400	137.870	874.600	1.012.470	4.373	90.586	18.117.200	862.130
89	1950	1882.800	94.140	918.600	1.012.740	4.593	95.179	19.035.800	905.860
90	1961	964.200	48.210	964.200	1.012.410	4.821	100.000	20.000.000	951.790
		Summa	71.129.110	20.000.000	91.129.110	100.000			18.870.890

2.

K. K. pr. galiz. Carl Ludwig-Bahn.

Präliminare

BETRIEBS-RECHNUNG

Für das Jahr 1863

KRASICZYN

Monat .....

Einnahmen	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
I. Ertrag aus dem Transport-Betriebe.						
Personenverkehr.						
a) für Personenbeförderung						
b) „ Militärtransporte						
c) „ Reisegepäck, Equipagen, Pferde, Hunde						
d) „ Nebenerträgnisse des Personenverkehrs						
			3.500.000			
Frachtenverkehr.						
e) „ Eilgüter						
f) „ Frachten						
g) „ Nebengebühren des Frachtenverkehrs						
II. Ertrag aus verschiedenen Quellen.						
a) für Wagenmiethe von anderen Gesellschaften	24.000					
b) „ Mieth- und Pachtzinse von Localitäten und Grundparzellen	4.000					
c) „ verkaufte Drucksorten	600					
d) „ telegraphische Privat-Depeschen	4.500					
e) „ verschiedene Erträgnisse	1.000		34.100			
III. Zinsen und Coursdifferenzen.						
a) Zinsen (aus Capitalien, Disconti, Effecten, Conti-Correnti, verspäteten Einzahlungen etc.)						
b) Coursdifferenzen			15.000			
			3,549.100			
oder rund			3,600.000			

Ausgaben	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
A. Allgemeine Verwaltung.						
I. Verwaltungsrath.						
1. Anwesenheitsbezüge und Honorare	50.000	.	50.000	.		
2. Reiseauslagen						
II. Central-Verwaltung.						
1. Gehalte und sonstige Bezüge:						
a) des administrativen Personales	56.000	.				
b) des technischen Personales	49.000	.				
2. Löhnung des niederen Dienstpersonales sammt Equipirung desselben	6.000	.				
3. Diäten, Reisekosten, Fahrgelegenheiten (incl. Pauschalien)	7.000	.				
4. Kanzleikosten, als:						
a) Miethzins, Heizung, Beleuchtung und Erhaltung der Einrichtungen	15.000	.				
b) Schreib- und Zeichenmaterialien, Drucksorten, Bücher und Buchbinderarbeiten etc.	2.000	.				
c) Journale, Kundmachungen, Insertionskosten	4.000	.				
5. Stempel, Taxen, Expensen, Gerichtskosten, Postporti etc.	2.000	.				
6. Verschiedene Auslagen /. 5000 fl für Ökonomat + Remunneration – 7000 fl diverse	12.000	.	153.000	.		
B. Bahnverwaltung.						
III. Technischer Betrieb und Bahnaufsichtsdienst.						
1. Gehalte und sonstige Bezüge des Stationspersonales:						
a) des Betriebsleitungspersonales, der Verkehrsbeamten, Telegraphisten und Bureaudiener	55.200	.				
b) der Stationsaufseher, Weichensteller, Nachtwächter, Portiere und Löhnung der Stationsarbeiter	35.600	.				
2. Gehalte und sonstige Bezüge des Streckenpersonales:						
a) des Oberingenieurs, der Ingenieure, Assistenten, Eleven und Bureaudiener	22.500	.				
b) der Bahnaufseher, Bahnwächter und Löhnung der Aushilfswächter	96.500	.				
3. Diäten, Reisekosten, Fahrgelegenheiten (incl. Pauschalien)	15.500	.				
4. Kanzleikosten, als: Schreib- und Zeichenmaterialien, Drucksorten, Porti, Stempel etc.	3.500	.				
5. Equipirung des Bahnverwaltungspersonales	8.000	.				
6. Heizung, Beleuchtung, Reinigung der Stationsplätze und Wächterhäuser (Lichtsignale)	28.000	.				
7. Krankenpflege und Unterstützungen	1.000	.				
8. Verschiedene Auslagen	1.000	.	266.800	.		
IV. Erhaltung der Bahn und der Gebäude.						
1. Erhaltung der Planie, Dämme, Böschungen, Seitengräben und Banquets	11.000	.				
2. „ „ Zufahrtsstrassen und Nebenwege	5.500	.				
3. „ „ Brücken, Viaducte, Durchlässe etc.	45.000	.				
4. „ „ Einfriedungen, Barrieren, Schranken, Gefäll- und Warnungstafeln, Bahnbepflanzungen	5.000	.				
5. Löhnungen für Erhaltung der Geleise	80.000	.				
6. Beschotterung der Bahn	99.000	.				
7. Schwellen	40.000	.				
8. Schienen und Befestigungsmittel	66.000	.				
9. Lohn und Materiale für Erhaltung der Drehscheiben, Schiebbühnen und Wechsel	27.000	.				
10. Erhaltung der Stations- und Manipulationsgebäude	10.000	.				
11. „ „ Wächterhäuser und Signalhütten samt Leitung	5.400	.				
12. „ „ Mobilien, Werkzeuge, Requisiten, Telegraphenapparate etc. Inventar-Ersätze	15.000	.				
13. „ „ Verschiedene Auslagen	500	.	409.400	.		
V. Ausserordentliche Auslagen.						
1. Für Schneeräumungen	6.000	.				
2. „ Beseitigung von Verkehrshindernissen in Folge von Unfällen und Elementarereignissen	3.000	.				
3. Verschiedene unvorhergesehene Auslagen	300	.	9.300	.		

Ausgaben	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
C. Transportverwaltung.						
VI. Expeditionsdienst.						
1. Gehalte und sonstige Bezüge der Expedits- und Magazinsbeamten und Diener	40.000	.				
2. Löhnungen:						
a) der Gepäcksträger, Aviseure, Auspasser, Aufseher	14.000	.				
b) der Magazinsarbeiter bei der Güterverladung	22.000	.				
3. Diäten, Reisekosten, Fahrgelegenheiten	2.000	.				
4. Kanzleikosten, als: Schreibmateriale, Drucksorten, Bücher, Porti, Stempel, Heizung, Beleuchtung der Expedits- und Magazinskanzleien etc.	4.600	.				
5. Kosten des Fahrkartenmateriales	600	.				
6. Tarife, Affichen, Kundmachungen	400	.				
7. Equipirung des Expedits- und Magazinspersonales	4.200	.				
8. Provisionen und Rückersätze an Portogebühren	20.000	.				
9. Ersätze für Verluste, Abgänge, Beschädigungen	600	.				
10. Wagenmiethe an fremde Gesellschaften	24.000	.				
11. Verschiedene Expedits- und Magazinsauslagen	1.000	.	133.400	.		
VII. Fahrdienst.						
1. Gehalte und sonstige Bezüge des Personales der Heizhausleitungen	6.500	.				
2. Gehalte und sonstige Bezüge der Locomotivführer und deren Lehrlinge	22.800	.				
3. Löhnungen der Locomotivheizer und Locomotivputzer	22.000	.				
4. Gehalte und sonstige Bezüge der Wagenmeister, Wagenaufseher und Schmierer	6.500	.				
5. Löhnungen der Wagenputzer und Wagenschieber	20.000	.				
6. Gehalte und sonstige Bezüge der Oberconducteure, Conducteure und Packer	30.000	.				
7. Löhnungen der Dampfmaschinenwärter, Wasserpumper und Handlanger in den Wasserstationen	22.000	.				
8. Diäten und Meilengelder des Zugpersonales	45.000	.				
9. Kanzleikosten und Impressen etc. für den Zugförderungsdienst	10.000	.				
10. Equipirung des Zugpersonales	8.400	.				
11. Heizmaterial-Verwendung:						
a) für die Wasserstationen und Heizhäuser	10.000	.				
b) „ „ Locomotivfeuerung	184.000	.				
12. Beleuchtungs-, Schmier- und Putzmateriale:						
a) für die Wasserstationen und Heizhäuser	5.000	.				
b) „ „ Locomotive und Tender	30.000	.				
c) „ „ Personen- und Lastwagen	40.000	.				
13. Erhaltung der Wasserstationsapparate, Pumpwerke, Kraniche, Reservoirs etc.	2.000	.				
14. Verschiedene Auslagen	1.000	.	465.200	.		
VIII. Erhaltung der Fahrbetriebsmittel.						
1. Reparaturskosten der Locomotive	90.000	.				
2. „ „ Tender	14.000	.				
3. „ „ Personenwagen	24.800	.				
4. „ „ Lastwagen	100.000	.				
5. „ „ Schneepflüge	800	.				
6. „ „ Ausrüstungsgegenstände zu den Zügen	2.000	.	231.600	.		
IX. Material-Verwaltung.						
1. Gehalte und sonstige Bezüge der Beamten und Diener	10.500	.				
2. Löhnungen der Arbeiter in den Materialmagazinen	16.300	.				
3. Diäten, Reisekosten, Fahrgelegenheiten	300	.				
4. Kanzleikosten und Impressen etc.	1.200	.				
5. Verladungskosten, Transports- und Magazinsspesen	10.000	.	38.300	.		

Ausgaben	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
X. Werkstätten-Betrieb.						
Regiespesen.						
1. Gehalte und sonstige Bezüge des Vorstehers, der Werkführer, Rechnungsführer, Magazinsaufseher, Kanzlisten und Diener						
2. Diäten, Reisespesen						
3. Kanzleispesen der Werkstätten-Departements						
4. Erhaltung und Ersätze an Hilfsmaschinen, Werkzeugen, Requisiten etc.						
5. Beheizung, Beleuchtung und Reinigung der Werkstätten-Localitäten						
Für die Erzeugnisse.						
6. Löhnungen der Professionisten sammt Gehilfen						
7. Materialien und Bestandtheile für den Werkstätten-Betrieb						
D. Generelle Ausgaben.						
XI. Zinsen, Coursdifferenzen und Provisionen.						
1. Zinsen (für Obligationen, Disconti, Conti-Correnti etc.)						
2. Coursdifferenzen						
3. Provisionen (Bankprovisionen und Sensarien)						
XII. Steuern und Abgaben.						
1. Häuser- und Grundsteuer						
2. Erwerbsteuer						
3. Einkommensteuer						
4. Landeserfordernissbeiträge						
5. Kommunalbeiträge						
6. Verschiedene Steuern (incl. grössere Stempelauslagen)						
XIII. Assekuranzen.						
1. Versicherung der Bahnobjecte und des Fundus instructus	5.300	.				
2. „ „ Transportgüter	14.300	.	19.600	.		
XIV. Beitrag zum Pensionsfonde.						
Für das Jahr 1863	10.800	.	10.800	.		
XV. Zins für die Benützung des Krakauer Stationsplatzes	45.000	.	45.000	.		
Summa			1,832.400	.		
Von der Einnahme pr			3,600.000 fl			
Ab die jenseitige Ausgabe pr			1,832.400 „			
Verbleiben noch			1,767.600 „			
Hievon sind zu bestreiten:						
Die 5% tige Verzinsung von 21 Mil. pr			1,050.000 fl			
„ 3% „ Zinsen des Kaufschillinges „			373.900 fl			
„ 5% „ Zinsen der schwebenden Schuld von 5 Million „			250.000 „			
2% Provision und Stempel hiefür „			80.000 „			
Die Steuern und Abgaben pro 1863 „			200.000 „		1,953.900 fl	
Es fehlen sohin					186.300 fl	

Druck und Papier von Leopold Sommer in Wien.

O założeniu żelaznej kolei w Galicyi.

Założenie kolei żelaznej w ogólności, mieć ma na celu oszczędność czasu i oszczędność siły. Tam gdzie najbardziej zależy na oszczędności czasu czyli na prędkim przewozie, zakładają się koleje pod silnie ruchome parowe, gdzie zaś osiągnąć chcemy tylko oszczędność siły, dostatecznemi są koleje dla zwierzęcej działalności urządzone.—

Koleje do parowych silni zastosowane, muszą być z poziomo zakładane, dla tego budowa takowych jest bardzo kosztowna jeżeli prowadzą przez kraj górzysty, którego wzniosłości przecinać muszą lub dalekiemi okrętami omijać. Przeciwnie koleje tak zwane końskie (Pferdbahnen) z poziomu trzymać się niepotrzebują, dla tego założenie jest daleko tańsze.—

Mając na celu potrzeby i zasoby teraźniejsze Galicyi, bez względu na kształt topograficzny zdawałoby się dostatecznem założenie końskiej kolej, ponieważ dotąd więcej korzyści obiecuje tani, aniżeli prędki przewóz Galicyjskich płodów.—

Jednak któż jest w stanie przewidzieć zmiany, i postępy przemysłu i handlu? Któż niepowymieje że w skutek tych zmian i postępów, kolej końska w położeniu dzisiejszym dostateczna, i niemym kosztem przez wzgórza i doliny prowadzona, nagle może nieodpowiadać nowym potrzebom czasu, a wtenczas nakazane przez okoliczności założenie parowej kolei, tyleż co dziś musiałoby kosztować, zaś cały nakład łożony na kolej końską, byłby zupełnie stracony.—

Z tego więc względu mniemam że każdą kolej, jeżeli koszta założenie nie są ogromne, należy stosować się do sił parowych, które w miarę stosunków chwilowych, siłą końską zastępować można.—

Nastrzoża się zporządzki pytomi czyli założenie kolei prowincyej w Galicyi byłoby owiele kosztowniejsze od kolei końskiej.—

Rzuć oka na mappę Galicyi pytomie to rozważe.—

Przestrzeń zdatna dla żelaznej kolei oznaczoną jest od północy granicą Polską, od południa gościńcem Wiedeńskiem. Na tej przestrzeni, znajdują się rzeki i wzgórza, przecinające wpoprzek, wszelki kierunek mogący dadzą się kolej.—

Co do rzek, trudności stawiania mostów są jednakie dla parowych jak dla końskich kolej.—Może nawet mniejszej siły potrzebują mosty na których ciężar szybko przesuwa się.—

Co do nierówności ziemi, mogących nasypy i odsypy — nakazywać, te nie znacznie wypadną, jeżeli kolei nada się.—

Kierunek którego z mniejakiem przybliżeniem naznacze punktowi Krępitowniu, Brzozowa, Lubaczowa, między Rawą a Żółkwią dalej Kamionki ku Brodom.—

Na całej tej linii ziemia jest dosyć równą; grunt do założenia kolej zdatny, drzewa

do budowy

do budowy do paliwa dostatek; i wody obficie. – Omija się grzbiet dzielny Wodozbiory, Bałtyckiego, i czarnego morza, który wznosząc się między źródłami Dniestrem, i Sanem, okrąża zblizka Lwów ciągnie się ku Bóżeowu, wokolicy Podhorce daje początek Bugowi i rzekom Podola, i zwracając się blisko Podkamienia ku Poczajowu, granice Galicyi przechodzi. – Linia ta ma jeszcze te dogodności że przecina wielkie lasy w Rzurzwotkim, i żyzne Bełzkiego pola, których płody przeto znacznie zatowiły daty by się zpieniężać. –

W tem wiec przypuszczeniu, zdaje się że zatoczenie powinnej kolei niezaprzeczone korzyści przedstawia. –

Przeciw zaczęciu by można że omijając Lwów i całą południową część Galicyi, kierunek ten niewątpliwie wszelkim względom. –

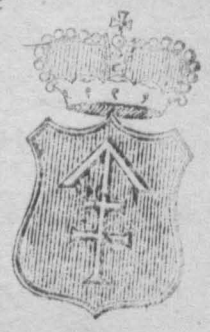
Do uzupełnienia systemu żelaznych dróg, należy te główną długo ciągnącą kolej połączyć z kolejami pomocniczemi dążącemi do Lwowa do cyrkułów Zadniestrzańskich i do Podola. –

Te koleje pomocnicze wytkniete dla siły końskiej urządzić nadzwyczajnemi gdyż koniecznie one grzbiet dzielący wodozbiory przebędą, a pomimo Lwów i wytknięta kolejąc niekorzystnym gruntem iść by musiały. –

Tem bardziej zdanie nasze zda się nam uzasadnione ze przedmiot przewozu, tu mniej coraz potrzebną staje się, a co raz więcej zatrzymuje przewozu. Nakoniec że zwłaszcza na Podolu rzadkie stają się źródła siły parowej: to jest, woda i paliwo, obfitsze zaś źródła zwierzęcej siły t.j. koni i paszy. –

Przewidzieć by można utworzenie wielkiego targu krajowego w punkcie zbiegu. – Koleji końskich z kolejąc parową, dokąd płody sprowadzone by zostały z oszczędnością siły i skąd podróży i przedmioty handlowe zewsząd zbiegowe ku Wiedeńskiej kolej szybki przewóz znajdowali by. —

Te uwagi nasze, zakończonej zawiadczeniem, że według naszego przekonania, przed wytknięciem kierunku, wszystkie koleje żelazne rozciągać się będą, i że to tylko zachodzi pytanie czyli nam czyli następującemu pokoleniu jest zostawiono dobrodziejstwa tego uczynić.



KRASICZYN

KRASICZYN

Uwagi

O Transportie Wołow Koleja żelazna parna.

W roku 1840.ym była pierwsza proba zrobiona, z Lundenburga, mia„sta o 11. mil od Wiednia odległego, że 183. wołow jednym Lokomoti„wem parnym transportowano. Wyjechano z Lundenburga rano o godzinie 10.tey a przyjechano do Wiednia o godzinie 1.szey w Południe, Zatem jazda o mil 11. z zatrzymaniami się na Stacyach, trwała go„dzin 9.

W roku 1841. prowadzono wołow 203. jednym Lokomotiwem, z Stra„dyszu o mil 19. od Wiednia odległego. Wyjechano o godzinie 1.szey w nocy z Stradyszu, dla wielkich upałow, a do Wiednia przyjechano o godzinie 6.szey rano. Zatem zrobiono mil 19 z zatrzymaniem się na Stacyach, w przeciągu godzin 5.ciu

Iuż tedy dowod iest doskonały że koleja żelazna parna można wo„ły transportować.

Że zaś te woły obydwu transportow, bez żadnego uszkodzenia, w naylepszym stanie zdrowia, przytransportowano, to zaświadcza ko„missya, od Magistratu Wiedenskiego, do tego na umyślne wyznaczo„na; ogłoszeniem swojem w Gazecie Wiedenskiey pod Nro. 167 z dnia 19 Juni 841 —. Jakoteż dla tego, by przeciwnicy kolei żelaznej, a osobliwie Przekupnicy Olomunieccy, nieroszerzewali wieś„ci bayecznych, o transportowaniu wołow; wydała Kompania Wiedenska zaświadczenie złożone z kilkunastu Rzeźnikow, którzy te woły kupili, ze zni„zupełnie kontenci byli, i że z zadowolnieniem wszelkim te trans„porta odebrali, i mięso z tych wołow, naylepsze i nayładnieyszc, mieli. Takowe zaświadczenie złożyłem już w Komissyi przeznaczonej, do przedsięwzięcia kolei żelaznej Galicyiskiey.

Przy obydwuch transportach okazało się że woły na wadze nie ni„traciły. — Osobliwie przy drugim transporcie w roku 841.ym prze„ważono wołow 8. w Stradyszu przy ładowaniu na wozy; i te sa„me woły, przy wyładowaniu, z wozow w Wiedniu, były ważone i okazały się że te same wagę miały, co w Stradyszu.

Za Zasadach

Na Zasadach

A. Że Dyrekcya Kolei żelaznej rachuie Wola iednego /: czyli wol wiel. ki lub mały bez rozniey /: w wadze, za Centnarow 6.

Że zada na mile od Centnara po kr. 1½ C. M.

Za tem od Wola jednego na Mille a kr. 9. C. M.

B. Że woły podług praktyki pięcioletney, i tabel z Lat 841. 840. 839. 838. i 837. przytąszonych, trzy w drodze pędzone o mil 130. z okolic Lwowa do Wiednia po Centnarow 2. wł: /: II: III: IIII: /////.

Wypada wyrachowanie, i porownanie, pomiędzy pędzeniem Wołow, a transportowaniem ich koleja parowa żelazna:

Z Bochni do Wiednia

Ze Lwowa do Wiednia

Z Bochni do Wiednia

Rachuie się mil 60. chociaż linia Kolei żelaznej krotsza będzie

Za mil 60. po kr. 9. będzie transport wola koleją żelazną kosztowałby fl. 9. - C. M.

Z Bochni do Wiednia, będzie można z Wołami w 15. godzin zaie„ chać, lecz dla pewności rachuie się godzin 24. w przeciągu którego „ czasu, potrzeba w drodze, raz wyładowac Woły, i napaść, do którego „ napasienia wola jednego, na raz trzeba siena 25. kr. rachuiąc Cent„ ner a fl. 2. W. W. czyni kr. 45. W. W. czyli C. M. . . . „ 25. 18.

Cały transport koleją żelazną z Bochni do Wiednia kosztowałby C. M. fl. 9. kr. 18.

Podług praktyki wieloletney, i dokładnych Rachunkow wynosi - „

Expens na jednego wola pędzonego, z Bochni do Wiednia „ „

na paszę, Parobkow czyli Naydajow, Bogatki, i inne Expensa fl. 5. kr. 42

Kosztowałby transport koleją żelazną od pędzenia Wołow więcey fl. 2. 36.

Lecz ponieważ podług kilkoletney praktyki Woł pędzony z „ kolei Lwowa do Wiednia, traci na Wadze Centnarow 2. z tego racho„ „ie się na jadło, które w niem się znayduie Cent. 1. i za tem ak„ „tualnie traciłby, na mięsie, i Sporu tylko Cent 1.; a gdy się supponuie, że pędzony z okolic Lwowa do Bochni, już połowę wagi traci — Za tem rachuie się z Bochni, do Wiednia tylko że traci z Centnara.

A gdy na kolei żelaznej transportowany, nie traci, za„ „tem słusznie te pół Centnara, rachować na korzyść trans„

„portuiącego

"portniącego woły koleją żelazną. To iest, gdy centnar mięsa zwykle w Wiedniu przedać się, po fr. 40. W.W. to pollicznara czyni fr. 20. czyli C.M. fr. 8. - fr. 8. " "

Odtrąciwszy z tego koszt większy, transportuiąc woły koleią żelazną - od pędzenia wołow . . . . . fr. 3. kr. 36.

Okazuie się że koleją żelazną transportowany wol, mniey ko. " "
szłuie od pędzenia - - - - - - - - - - - - - - - - - - -

Wołow, które za Czerń, muszą się w drodze zbywać.

2. Będąc Woły, będzie się na Prysiece, gdyż wypędzaiąc woły z Domu, mogą naylepsze ceny bydz w Zbrzeżu. Przez przeciąg zas pędzenia, 5. lub 6. tygodni, czasem cena wołow w Wiedniu spada, tak że ich ze strata przedać wypada, przeciwnie zas transportuiąc koleią żelazną parową, dostawszy wiadomości listowną, o korzystney cenie w Wiedniu w parę dni moza ich dostawić, i to same korzystna cenę wziąć

O Dochodzie

Jakiby Koley Galicyiska żelazna parowa, mogła mieć z transportowania Wołow do Wiednia.

Gdy okazano iest Tabelami celney Administracyi, że przez Bilsk przechodzi rocznie, wołow do Szlązka, Morawy, i Czech, i Austryi, przeszło 80,000. Gdy rachuiąc z Lwowa do Brochni, za mil 40. od wola, iednego na milę a kr 9. co czyni fr. 6. C. M. uzyniłoby od wołow 80,000. Dochodu dla administracyi, koleii żelaznej Galicyiskiey 480000 fr C:M Gdyby zteyo odrachował na Expensa utrzymywania koleii, na opał lokomotiw reparacye wozow, i administracya, nayniżey iuż 60. procentu, zos. tawałoby czystego dochodu fr 240000. C. M.; co daie Dywidendy od 5. milionow fl. bo więcey by koley żelazna, ze Lwowa do Broch. ni nie kosztowała; fl blisko po 5. procentu od sta. Tym sposobem sam transport wołow, zabezpieczyłby średni procent, od Kapitału wyłożonego, na koley żelazną parową.

Nota.

W prawdzie do tych 80000. wołow przez Bilsk przechodzących iest porachowane woły, z tyrkułow za Brochnią leżących, iakoto Brochenski, i Radowicki, za tem które koleią Galicyiską niebędą transportowane, lecz za to pozdzie większa Ilość takowych wołow, które w środku kraiu są, z innego miejsca, na drugie transportowane, iakoto woły na iarmarkach, w Sadogorze w Czer. niowcach, w Mszkowcach kupowane, i dopiero na wypas, do Sta. nia Galicyiskich prowadzone, a które w większey części, by, iby koleią żelazną transportowane.

Uwagi

KRASICZYN

Uwagi

Że woły z przychodem, tylko na kolei żelaznej parnej mogą być transportowane, co kolei żelazna konna, na żaden sposób nie, da się uskutecznić

z powodów

1. Dla tego zależy na szybkości, i prędkości, gdyż woły transportowane kolei żelazną, w tym czasie tylko Expens transportu nadgradza się, gdy na wadze nie niespada, co tylko w tem razie może bydź, ieżeli woły kołtka, a właściwie tylko w parę dni, w miejscu przeznaczonym staną. Praktyka zaś na kolei konskiej Cyrkumawskiej nauczą że trzeba do transportowania, ciężkich towarów na mile iedną godzinę, co na taki towar iak Bydło, osobliwie na mile iedną godzinę, co na taki towar iak Bydło, osobliwie woły, i półtory godziny rachować. Gdy na 100. mil trzebaby do 150. godzin, czyli dni 6. - - - - - - - - - - 6. dni

Ładowanie, i wyładowanie wołów trwa do godzin 3. "

A napasienie ich na iedną dobę trzebaby godzin 4. "

Na dobę trzebaby godzin - - - - - - 7. "

Do na dni 6. przynaymniey dni - - - - - - 2

Gdy kolei żelazna konna, musiały by się naymniey "

transportować woły dni - - - - - - - - - 8. lub

nawet dni 10.; przez który czas, nietylko by Expens wołów na paszę, koszlowała iedne czwarta części pędzących się wołów a, le i woły transportowane, dni 8. lub 10. i ładowane i wyładowane, że, z osiem razy, straciłby na wadze, prawie tyle, co i pędzone woły.

2. Zasada iest że kon ieden ciągnie kolei żelazną nayuiężey 100. do 120. centnarow.

Gdy Dyrekcya kolei żelaznej parnej, rachuie woła za 6. centnarow tylko, to iest za tyle, ile wół zabity daie, w Wiedniu Mięsa, i Łoju, a z Tabel kilkoletnich tutay przytaczonych, okazuie się, że wół taki żywy, waży w przeciętnie do 12. centnarow tedy dwoie tyle koni potrzebaby, do transportowania wołow.

Na przykład

Gdy 200. Wołow — a po 6. wołow na wozie rachowanych, za, tem wozow 33. do 34. ciągnie ieden Lokomotiw. Tak do tych,

że. samych wozow

Gdy Wołow 6. po centnarow. 12. wazy Centnarow 72.
Sam woz wazy 60. do 48.
Cen. 120. trzeba
Do takiego wozu ważnego
iednego konia, Zatem do transportowania 200. wołow które
iden Lokomotiw ciągnie, trzebaby koni 33. do 34.
ile na woz jeden wielkich Wołow, podług praktyki
dwoch powyższych transportow, niemożna więcey iak
wołow 6. ładować:

Zważaiąc co kosztuie sam Lokomotiw; pare ludzi do Niego,
nami tamże, i palenia pod niem; ludzkiej materyał żywy,
a zważywszy co by kosztowało koni 33. Furmanow 34: do
do iednego wozu musi bydź iden Furman:; Administracya
Niemiecklina koni; ile że konie muszą bydź co stawa Do.
mienione, do iednemi końmi, takie ciężary tylko dwie mil
mogą bydź transportowane; tedy na odległość że Lwowa do
Wiednì mil 40. czyli na stacyach 20. po koni 34. trzeba
koni 680.; i to tylko do iednego transportu, co przecinie
takowych transportow wołowych, supponuie się że byłoby na
tydzień, od 8mi do 14ty. ——

Takowa Expens na konie porownywana, z iednym Lokomo.
tiwem ciągnącym 200. wołow, przekonywa że niepodobna, z po.
żytkiem dla dochodu kolei żelaznej maiącym przynosić — Wo.
ły transportować.

2. Podczas zimy są inne tak w Austryi, iako za granicą, o.
sobliwie w Anglyi, wynalezione sposoby: co się z czytania opi.
sow o tey kategoryi, można przekonać: że parowe Lokomo.
tiwy, wiąż mogą podroż odbywać: a to przez dwoią wiel.
ką siłą, w iednym miyscu koncentrowane; i przez dwoi szyb.
kie działania. Przeciwnie, zas na kolei żelaznej konskiey te.
go uskutecznić niemożna, i przez kilka miesięcy zimowych,
niemożna by wołow, kolei żelazna konska transportować.

Dzień 10 września 841 Jan Baron Kronopska

Rok 841



KRASIOZYN

Waga Kosu z 39ci Sztuk 20. rzniętych, na Rogie, w Wiedniu, dnia 25go Maja 841. z przypędzonych Sztuk 200. Wołow Mikulinieckich.

Numer na rogu	Nazwiska zabieranych żywych Woły z Rogu	Wół wagi żywej w Mikulinicach		Wypay Wół wagi w Wiedniu		Strata Wół wagi w Drodze		Wagi zabitey, na Rogie w Wiedniu. Mięso. Tył		Przód		Razem		Loj		Mięso Razem z Lojem		Roznica do żywych do zabitych w Wiedniu		Wypay w Domu do zabitych, w Wiedniu	
		Centnary	Funty	Centnary	Funty	Centnary	Funty	Centnary	Funty	Centnary	Funty	Centnary	Funty	Centnary	Funty	Centnary	Funty	Centnary	Funty	Centnary	Funty
153.	Waglerschmide	12.	75.	11.	34.	2	41.	3.	17.	3.	14.	6.	31.	1.	11.	7.	42.	0.	92.	6.	50.
169.	Haas	12.	80.	10.	28.	2	52.	3.	26.	2.	91.	6.	17.	.	75.	6.	92.	2.	36.	5.	88.
155.	Thomas	12.	90.	10.	40.	2	30.	3.	18.	2.	95.	6.	13.	.	77.	6.	90.	3.	50.	5.	50.
187.	Hage	12.	42.	10.	8.	2	34.	3.	4.	2.	76.	6.	80.	.	99.	6.	79.	3.	29.	5.	93.
365.	Ernst	12.	17.	10.	10.	2	7.	2.	80.	2.	32.	5.	12.	.	82.	5.	94.	4.	16.	6.	23.
164.	Fischer	12.	10.	10.	5.	2.	5.	2.	75.	2.	90.	5.	65.	.	87.	6.	55.	3.	50.	5.	55.
17.	Bart	11.	87.	9.	50.	2.	37.	2.	69.	2.	51.	5.	20.	.	78.	5.	98.	3.	52.	5.	89.
78.	Bürgos	11.	84.	9.	40.	2.	44.	2.	75.	2.	69.	5.	44.	.	90.	6.	34.	3.	6.	5.	50.
35.	Bürgos	11.	67.	9.	54.	2.	13.	2.	74.	2.	65.	5.	39.	.	67.	6.	6.	3.	48.	5.	61.
160.	Bast	11.	62.	9.	26.	2.	37.	2.	77.	2.	59.	5.	36.	1.	1.	6.	37.	2.	88.	5.	25.
247.	Baymayer	11.	48.	9.	38.	2.	10.	2.	66.	2.	57.	5.	23.	.	70.	5.	93.	3.	45.	5.	55.
103.	Fischer	11.	35.	9.	43.	1.	92.	2.	68.	2.	54.	5.	12.	1.	4.	6.	16.	3.	27.	5.	19.
107.	Hage	11.	30.	9.	49.	1.	81.	2.	77.	2.	57.	5.	34.	.	86.	6.	20.	3.	29.	5.	16.
219.	Ernst	11.	24.	8.	29.	2.	85.	2.	69.	2.	74.	5.	13.	.	83.	5.	96.	2.	48.	5.	28.
190.	Thomas	11.	17.	9.	5.	2.	12.	2.	51.	2.	61.	5.	12.	.	65.	5.	77.	3.	28.	5.	40.
188.	Ernst	11.	5.	8.	85.	2.	20.	2.	36.	2.	20.	4.	66.	.	90.	5.	62.	3.	22.	5.	43.
92.	Förstel	11.	.	8.	80.	2.	50.	2.	40.	2.	44.	4.	84.	.	71.	5.	59.	2.	91.	5.	41.
336.	Ernst	10.	90.	8.	22.	2.	65.	2.	42.	2.	46.	4.	87.	.	92.	5.	79.	2.	43.	6.	11.
340.	Kaym	10.	84.	8.	72.	2.	12.	2.	62.	2.	49.	5.	11.	.	93.	6.	4.	2.	68.	5.	80.
210.	Kaym	10.	45.	8.	70.	1.	72.	2.	07.	2.	48.	4.	85.	.	72.	5.	57.	3.	16.	4.	88.
		233.	77.	185.	90.	45.	7.					106.	87.	16.	99.	123.	86.	64.	84.	111.	82.

Uwagi

I. Wiele Woły stracili, w drodze na Wadze?

W Domu wazyli Woły żywe Centn. 233. fl. 77
W Wiedniu wazyli żywe „ 185. „ 90
20. Sztuk Wołow, stracili pr. drogę na wadze „ 45. „ 7.
To wol ieden stracił na wadze, przez drogę Ct. 2. fl. 25

II. Roznica: Wiele woły stracili od żywych, w Wiedniu do zabitych w Wiedniu?

20. Sztuk Wołow, wazyło w Wiedniu żywych Cent. 185. fl. 70.
To same Woły, zabite wazone na Rogie dali „ „ „
Mięsa, i Loja „ 120. „ 86.
Ubyło na Wolach 20. „ 64. „ 84.
To jest, ubyło na jednem Wole, po Centnarow 3. Funtow 24. czyli po Jedney trzeciey części, i Funtow dziewięć.

III. Wiele ubyło, na Wolach 20. żywych z Domu, w do zabitych w Wiedniu?

20. Sztuk Wołow, wazyło w Domu żywem Cent 233. fl. 77.
To same zabite na Rogie w Wiedniu wazyli „ 123. „ 86.
Ubyło „ 109. „ 91.

Blisko połowy ubywa: To iest na Transporcie, na Korze Stowie, Języku, Nogach do kolan, i na wnętrznościach; które części wszystkie, na korzyść Panow Rzeźnikow zostaią.

Nota. Że takowy Rachunek jest niemylny i nadwyrakowanie tego gatunku, nie niemoże bydź pewniejszego, on kazuie się z Tabeli tutay dołączoney pod X. To iest ważenie wszystkich Wołow 200. żywych, w Domu, przed wyiściem ich do Miednia — Z którego wyważenia Wołow żywych po potrąceniu od tych, podług praktyki kilkoletney, wiele w Drodze stracą, Woły, na wadze, tudzież wiele ubywa w wadze od żywego do zabitego, tyta na tym Rachunku Funtow, nie zrobiona, że wol jeden da na Rogie zabity, Mięsa i Loju Centnarow 6. Funtow 19. i tak takmalnie chuzało się i Schlusszettel wydany od Komissarza na Rogie ul 3/4 po wiadcza że Wol jeden miał Mięsa Cent. 5. fl. 34.
Loju „ „ 85.
Razem „ 6. „ 19.

Zatem ani jeden Funt, na 200. Wołach nieuchibiono. Co można za Cudki Experimen uważać — i wszyscy obcy, ni na Rogie byli zadziwieni, gdy przy złączeniu Cifra poroby, Schlusszettel, zupełnie się zgadzał, z wyrażeniem Właściciela Wołow, iesze w Domu o mil Siedmdziesiąt zrobionym.

I/II

Tabella wosow wsrosnych w Mikulincach przy
wyhodzie z Domu do Kridnia
i podług wagi – na piąc a bardzieg na Dricnie
Klas rownych w wadze utorona,
sKtory Tabelli iest w Domu bydo wiadomo
wiele co kridnia wnid Zabiky Da Migse i Loje
est intus –



Klassyfikacya Wołow karmnych, z Dóbr Mikuleńieckich Dyr. Barona Konopki odprawionych Do Wiednia 18. Apr.

I. Klasa.			II. Klasa.				III. Klas.			II. Klas.				IV. Klas.			II. Klas.				V. Klas.			II. Klas.				Zapas.		Summa	
Sz.	Waga		A.		B.		Sz.	Waga		A.		B.		Sz.	Waga		A.		B.		Sz.	Waga		A.		B.		Sz.	Waga	Speis.	Summa.
Sa rogu	Cent	℔	Cent	℔	Cent	℔	Sa rogu	Cent	℔	Cent	℔	Cent	℔	Sa rogu	Cent	℔	Cent	℔	Cent	℔	Sa rogu	Cent	℔	Cent	℔	Cent	℔	Sa rogu	Cent ℔	Cent ℔	Cent ℔
296	14	4	14	4	.	.	346	13	80	13	80	.	.	153	13	75	13	75	.	.	216	13	65	13	65	.	.	263	13	42	13	42	.	.	4	10	42	.	.	.	.
330	13	4	.	.	13	4	331	13	32	.	.	13	32	374	13	12	.	.	13	12	394	13	10	.	.	13	10	392	13	5	.	.	13	5	329	10	35	.	.	.	.
173	12	85	.	.	12	85	298	12	83	.	.	12	83	172	13	.	.	.	13	.	299	13	.	.	.	13	.	224	12	95	.	.	12	95	244	10	39	31	6	.	.
126	12	81	12	81	.	.	110	12	80	12	80	.	.	169	12	80	12	80	.	.	222	12	82	12	82	.	.	264	12	82	12	82	.	.	Kl. II	467	43	.	.	.	.
210	12	79	12	79	.	.	167	12	77	12	77	.	.	155	12	70	12	70	.	.	273	12	70	12	70	.	.	176	12	79	12	79	.	.	" III	467	48	.	.	.	.
79	12	70	.	.	12	70	366	12	65	.	.	12	65	395	12	66	.	.	12	65	159	12	60	.	.	12	60	363	12	60	.	.	12	60	" VIII	467	53	.	.	.	.
327	12	47	.	.	12	47	197	12	58	.	.	12	58	185	12	55	.	.	12	55	33	12	54	.	.	12	54	195	12	60	.	.	12	50	" IV	467	31	.	.	.	.
181	12	30	12	30	.	.	186	12	30	12	30	.	.	157	12	42	12	42	.	.	8	12	40	12	40	.	.	214	12	37	12	37	.	.	" V.	467	1	233	76	233	82
226	12	25	12	25	.	.	225	12	25	12	25	.	.	297	12	25	.	.	12	25	219	12	30	12	30	.	.	85	12	27	12	27	.	.							
372	12	22	.	.	12	22	320	12	22	.	.	12	22	137	12	22	.	.	12	22	256	12	19	.	.	12	19	393	12	22	.	.	12	22							
182	12	15	.	.	12	15	113	12	15	.	.	12	15	355	12	17	12	17	.	.	262	12	15	.	.	12	15	196	12	16	.	.	12	15							
49	12	9	12	9	.	.	215	12	12	12	12	.	.	164	12	10	12	10	.	.	58	12	10	12	10	.	.	5	12	10	12	10	.	.							
147	12	.	12	.	.	.	160	12	.	12	.	.	.	194	12	9	.	.	12	9	95	12	8	12	8	.	.	163	12	2	12	2	.	.							
378	11	97	.	.	11	97	6	11	95	.	.	11	95	80	11	95	.	.	11	95	276	12	.	.	.	12	.	189	11	97	.	.	11	97							
334	11	92	.	.	11	92	140	11	90	.	.	11	90	17	11	87	11	87	.	.	60	11	85	.	.	11	85	36	11	92	.	.	11	92							
342	11	85	11	85	.	.	279	11	85	11	85	.	.	78	11	84	11	84	.	.	174	11	82	11	82	.	.	148	11	82	11	82	.	.							
96	11	80	11	80	.	.	220	11	82	11	82	.	.	251	11	80	.	.	11	80	336	11	80	11	80	.	.	151	11	80	11	80	.	.							
175	11	70	.	.	11	70	217	11	72	.	.	11	72	332	11	80	.	.	11	80	94	11	77	.	.	11	77	325	11	75	.	.	11	75							
347	11	70	.	.	11	70	211	11	70	.	.	11	70	35	11	67	11	67	.	.	177	11	72	.	.	11	72	166	11	72	.	.	11	72							
339	11	65	11	65	.	.	123	11	65	11	65	.	.	160	11	62	11	62	.	.	156	11	60	11	60	.	.	165	11	67	11	67	.	.							
265	11	60	11	60	.	.	258	11	60	11	60	.	.	293	11	60	.	.	11	60	338	11	60	11	60	.	.	46	11	55	11	55	.	.							
306	11	49	.	.	11	49	335	11	55	.	.	11	55	358	11	55	.	.	11	55	261	11	50	.	.	11	50	218	11	50	.	.	11	50							
271	11	42	.	.	11	42	308	11	42	.	.	11	42	247	11	48	11	48	.	.	0	11	47	.	.	11	47	221	11	45	.	.	11	45							
354	11	40	11	40	.	.	257	11	35	11	35	.	.	103	11	35	11	35	.	.	52	11	40	.	.	11	40	321	11	40	11	40	.	.							
268	11	32	11	32	.	.	112	11	32	11	32	.	.	107	11	30	11	30	.	.	192	11	30	11	30	.	.	301	11	32	11	32	.	.							
314	11	26	.	.	11	25	208	11	25	.	.	11	26	289	11	25	.	.	11	25	238	11	25	11	25	.	.	77	11	25	.	.	11	25							
277	11	17	.	.	11	17	250	11	25	.	.	11	25	209	11	24	11	24	.	.	170	11	22	.	.	11	22	106	11	18	.	.	11	18							
65	11	15	11	15	.	.	250	11	15	11	15	.	.	190	11	17	11	17	.	.	124	11	15	11	15	.	.	232	11	15	11	15	.	.							
12	11	12	11	12	.	.	291	11	10	.	.	11	10	108	11	10	.	.	11	10	27	11	14	11	14	.	.	348	11	14	.	.	11	14							
306	11	10	.	.	11	10	288	11	10	.	.	11	10	339	11	10	.	.	11	10	48	11	9	.	.	11	9	304	11	10	.	.	11	10							
16	11	7	.	.	11	7	63	11	5	11	5	.	.	158	11	5	11	5	.	.	333	11	5	.	.	11	5	81	11	2	11	2	.	.							
86	11	.	.	.	11	.	122	11	2	.	.	11	2	92	11	.	11	.	.	.	350	11	.	11	.	.	.	352	11	.	11	.	.	.							
198	10	95	10	95			358	10	95	10	95	.	.	285	11	.	.	.	11	.	142	11	.	11	.	.	.	322	10	99	10	99	.	.							
240	10	92	.	.	10	92	879	10	92	.	.	10	92	336	10	90	10	90	.	.	61	10	95	.	.	10	95	141	11	95	.	.	11	95							
339	10	87	.	.	10	87	205	10	85	10	85	.	.	377	10	85	.	.	10	85	180	10	85	.	.	10	85	283	10	90	.	.	10	90							
375	10	85	10	85	.	.	400	10	85	10	85	.	.	340	10	84	10	84	.	.	47	10	80	10	80	.	.	25	10	80	10	80	.	.							
97	10	70	10	70	.	.	367	10	74	10	74	.	.	108	10	74	.	.	10	74	253	10	70	10	70	.	.	401	10	70	10	70	.	.							
386	10	62	.	.	10	62	119	10	60	.	.	10	60	374	10	67	.	.	10	67	157	10	65	.	.	10	65	89	10	65	.	.	10	65							
337	10	55	10	55	.	.	154	10	52	10	52	.	.	40	10	52	.	.	10	52	82	10	65	.	.	10	55	93	10	55	.	.	10	65							
145	10	50	10	50	.	.	90	10	48	.	.	10	48	313	10	45	10	45	.	.	269	10	45	10	45	.	.	60	10	50	10	50	.	.							
	467	43	233	72	233	71		467	48	233	74	233	74		467	62	233	72	233	76		467	31	233	66	233	65		467	1	233	51	233	50.							

Verlohen

Wołów sztuk 20. t.j. pot 5ty Klassy waza, z Miejsca Ogołem) Cent. 233. U. 50.

1. Wół wypada	Cent.	11. U. 65.
1 Wół traci przez drogę	„	2 „ 25.
1 Wół doniesie do Wiednia	„	9. „ 40.
1 Wół zabity w Wiedniu, traci 3. i U. g. przyniesiony (wa	„	„ „ „
„ „ gi do Wiednia, to czyni	„	3 „ 24.
1 Wół zabity w Wiedniu, Da Mięsa, i Łoju	„	6. „ 19.

Mikulinie dnia 18ty Aprila 841.

Albert Dębski
Rachmistrz

Probeschlachtung 2/2

Den 25ten May 1841. für Herrn Thomas Franz

Namen.	Stück	Einsatz Centner	Einsatz Pfund	Ausschlit Centner	Ausschlit Pfund
H. Thomas Franz	2.	5.	46	.	77.
" dto.	.	5.	79	.	65.
" Haase	1.	6.	17	.	75.
" Perel	1.	4.	84	.	71.
" Heim	2	5.	11	.	92.
" dto.	.	4.	85	.	72
" Neumann	1.	5.	23	.	70
" Hearth	2	5.	36	.	78.
" dto.	.	5	20	1.	1.
" Ernst	1.	5.	12	.	83
" dto.	.	4.	66	.	96
" dto.	.	4.	87	.	92
" dto.	.	5.	10.	.	83.
" Saglschmie	1.	6.	31.	1	11.
" Mayer	1	5.	61.	.	86
" Bürger	2	5.	44	.	90.
" dto.	.	5.	39	.	67
" Fischer	2	5	12	1.	1.
" dto.	.	5.	68.	.	87
" Mayer	1	5.	33.	.	99.
Summa	20.	106	87	16	99

	Stück	Einsatz Centner	Einsatz Pfund
Transport Einsatz		106	87
" Ausschlit		16	99
Total.		123	86
Für dto. Einsatz		5.	34.
Ausschlit		.	85
Hüfsmann		6	19
Für Franz		12	28.
Fischer			
Für H. H. Einsatz Theyic			
Comissar			

KRASICZYN

Rok 840

Dodatek nadzwyczajny do Nru. 91. Gazety Lwowskiéj.



cin 80 fl łoju. — Jakości wołów pana Romaszkana trzeciego oddziału, równała się także i pana Bogdanowicza z Rossowa, jakoteż pana Mysłowskiego.

Na mocy wezwania pana Kułakowskiego z Sokołowa, wysłaliśmy ofertę od kompanii Fischer i Ernst cetnar po 41 z odtrąceniem drugiego procentu, którą przyjął, i właśnie jutro woły przybędą.

Widoki są, iż jeżeli targi olomunieckie nie będą przepełnione, to ta cena z odmianą 30 kr. niżéj utrzyma się; zaś przy mniejszéj ilości wołów podskoczy.

Handel wódką. Jest ruch w téj gałęzi handlu, ale ceny zawsze niskie; płacą bowiem przed rogatkami za stopień po 24 do 26½ kr.

Kolej żelazna. Niespracowany w zbiéraniu doświadczeń tak gospodarczych, jakoteż przemysłowych, pan baron Konopka, przełamał ogólny przesąd, jakoby wołów nie można koleją żelazną transportować, z przyczyny, iżby woły z przelęknienia żuć przestały.

Dnia 15 czerwca przybył z Lundenburga cały transport koleją żelazną i to szczęśliwie; lecz tak wozy, jako i transporty wymagają niejakich polepszeń. O ile woły w drodze tracą, załączona tabela pana barona Konopki okaże, a tém samém udowodni korzyści kolei żelaznéj.

Barona Konopki próba,

o ile woły stajenne na wadze tracą w drodze z Galicyi, mianowicie z Mikuliniec, w cyrkule tarnopolskim, do Wiédnia, to jest: w przestrzeni 130 mil pędzone, na zasadzie wagi wołu żywego w stajni w Galicyi, żywego i zabitego w Wiédniu, i ztąd wynikającéj różnicy, — w Wiédniu dnia 20go maja 1840 na *regie* bitych — uczyniona.

Numer wołu na *regie*	Imię i nazwisko zabierających na *regie* woły	ważył żywy w domu		ważył żywy w Wiédniu		stracił w drodze na wadze		ważył zabity na *regie* w Wiedniu								Różnica żywych do zabitych w Wiédniu		Różnica żywego w domu do zabitego w Wiédniu	
								tył		przód		łój		razem					
		cetn.	fn.	cetn.	fn.	cc.	fn.	cc.	fn.	cc.	fn.	cc.	fn.	cetn.	fn.	cc.	fn.	cc.	fn.
238	T. Thomas	13	68	11	—	2	68	3	8	3	15	—	99	7	22	3	78	6	46
222	P. Forster	12	20	9	85	2	35	2	78	2	90	—	99	6	67	3	18	5	53
213	W. Wirz	12	1	9	60	2	41	2	77	2	61	—	77	6	15	3	45	5	86
275	B. Wirger	11	50	8	75	2	75	2	53	2	67	—	84	6	1	2	74	5	49
201	Jérzy Ernst	11	15	9	10	2	35	2	54	2	51	—	74	5	79	3	31	5	66
269	Ferdynand Stein	11	20	9	10	2	10	2	74	2	20	—	08	5	71	3	39	5	49
373	P. Bart	11	1	9	25	1	87	2	64	2	47	—	65	5	70	3	55	5	42
178	P. Bart	11	2	8	35	2	67	2	41	2	49	—	44	5	34	3	1	5	68
136	Jérzy Ernst	10	97	8	35	2	62	2	47	2	41	—	77	5	65	2	70	5	32
51	Franciszek Fischer	10	77	9	—	1	77	2	46	2	51	—	87	5	84	3	16	4	93
258	F. Haubner	10	75	8	65	2	10	2	40	2	35	—	84	5	59	3	6	5	16
374	B. Würzburger	10	62	8	85	1	77	2	59	2	54	—	50	5	63	3	22	4	99
182	F. Hammer	10	54	8	35	1	69	2	32	2	42	—	60	5	34	3	51	5	20
99	W. Hass	10	37	8	—	2	37	2	27	2	10	—	61	4	98	3	2	5	39
116	F. Haim	10	30	8	50	1	80	2	50	2	21	—	78	5	49	3	1	4	81
169	F. Haim	10	15	8	60	1	55	2	55	2	45	—	60	5	60	3	—	4	55
186	T. Thomas	10	7	8	—	2	7	2	20	2	29	—	70	5	19	2	81	4	88
103	F. Stein	9	81	8	—	1	81	2	41	2	32	—	60	5	33	2	67	4	48
	Summa	193	53	159	80	38	73	45	66	44	60	12	97	103	23	56	57	95	30

Uwaga.

1. Wiele ubyło w drodze na wadze każdéj sztuki.

Ważyły w domu wołów sztuk 18 cet. 198 ℔, 53
w Wiédniu ważyły żywe . . » 159 » 80

straciły w drodze . . . . » 38 » 73

w przecięciu zatém stracił wół jeden przez drogę z domu do Wiédnia po cetn. 2 ℔ 15.

2. Różnica wagi wołów żywych od bitych.

W Wiédniu ważono wołów sztuk 18; ważyły żywe . . . . cet. 159 ℔ 80
na *regie* bite ważyły . . . » 103 » 23

ubyło na 18 wołach . . . . » 56 » 57

to jest na wołu jednym $\frac{1}{3}$ część i ℔ $18\frac{3}{4}$; straciły bowiem cetn. 56 ℔ 57, a $\frac{1}{3}$ z cetn. 159 ℔ 80 czyni tylko 53 cetn. 27 ℔; to straciły nad $\frac{1}{3}$ cetn. ℔ 30, czyli wół jeden o ℔ $18\frac{3}{4}$ nad $\frac{1}{3}$ cetn.

3. Różnica między wagą wołów żywych w domu, a bitych w Wiédniu.

W domu ważyło wołów sztuk 18, cet. 198 ℔ 53
w Wiedniu zabite wydały na *regie* » 103 » 23
ubyło . . . » 95 » 30

a zatém blisko połowa.

Chociaż z rachunku wypadło, że wół z domu to jest: z Mikuliniec, obwodu tarnopolskiego, 130 mil pędzony do Wiédnia, stracił 2 cetn. i 12 ℔ wagi — jednak tę stratę trzeba uważać za jeden cetnar — gdyż w domu wypędzony prosto ze stajni, gdzie 6 miesięcy stał — był najedzony, które jadło blizko 2 cetn. w nim ważyło — a w Wiédniu ważony był wypróżniony, ileże drogą opuszcza, a przed biciem przez 48 godzin zwykle woły prócz picia żadnego jadła nie dostają. *)

Ołomuniec. Targ na woły d. 29. lipca 1840.

Przypędzili: 1) Schaul Wiesel, z Żurawna, 81 wołów; 2) Dawid Lichtenbach, z Halestowa, 60; 3) Salamon Hert, ze Stryja, 83; 4) Selig Spiller, z Żydaczowa, 71; 5) Dawid Nowak, z Podhorzec, 91; 6) Hersch Bleicher, z Hryzdyczowa, 239; 7) Abraham Kriss, z Żurawna, 93; 8) Jakób Allerhand, z Żurawna, 69; 9) Wolf Brater, z Miniszcza, 79; 10) Jonas Habermann, z Podniestrzan, 150; 11) Nochem Bril, z Żydaczowa, 118; 12) Sprissmann, z Brzeznicy, 125. — Małémi partyjami 625. — Ogółem 1889.

Kupili:	sztuk	Cena jednéj pary w w. w. zr.	kr.	redasz	Z tych para ważyć mogła cetnar.
Niesprzedano st. Nr. 1.					
Do Berna stado Nro. 2.	55	340	—	—	9 1/2
— Pragi stado Nro. 3.	52	330	—	—	9 1/4
Niesprzedano st. Nro. 4.					
Małémi partyj. st. N. 5.					
Do Wiédnia pognano ze stada Nro. 6.	180				
— Berna i Pragi st. N. 7.	98	323	—	—	9 1/2
dtto. dtto. st. N. 8.	69	310	—	—	9 1/4
Po części sprzedano st. 9.					
Do Wiédnia pognano ze stada Nro. 10.	148				
— Berna i Pragi st. N. 11.	116	370	—	—	10 1/4
— Wiédnia i Pragi st. 12.	110	335	—	—	9 1/2
Małémi partyjami . .	625				

W tym tygodniu stanęło daleko więcéj wołów na targowicy niż w przeszłém doniesieniu zapowiedziano, bo mała część wołów, przeznaczonych na przeszło-tygodniowy targ, dopiéro w tym tygodniu nadeszła. Zbyt wysokie ceny były i teraz powodem, że wiele wołów nie sprzedano i po części do Wiédnia pognano.

Przed targiem nikt nie kupował, a nawet i wiédeńskich komisantów odstręczono wysokiemi cenami.

Cetnar wołowiny w Wiédniu płacą po 41 zr. w. w.

Na przyszły tydzień więcéj spodziéwanych jest wołów, niż w tym tygodniu.

Nowe udoskonalenie dagerotypii.

(*Wiener-Zeitung* Nro. 190.)

Według doniesienia z Paryża z ostatnich dni miesiąca czerwca r. b., Daguerre sądzi się już bliskim nowego udoskonalenia swojego wynalazku, a to w ten sposób: że do schwytania obrazów nie będzie potrzeba tak jak dotąd kilku lub więcéj minut, lecz w jednem oka mgnieniu da się to uskutecznić. — A tak, nie tylko nieruchome, ale nawet i ruchome przedmioty oddane będą na rysunku z wszelką dokładnością. — Jeżeli oczekiwanie Daguerra sprawdzi się, to wynalazek jego przybierze nowéj wartości, — chociaż i to pewna, że najwierniejsze w tym rodzaju dagerotypy, nie będą sprawiały takiego samego wrażenia, jakie oko nasze odbiéra wprost od przedmiotów ruchomych.

*) Redakcyja umieszczając powyższy dla gospodarzy z wielu względów ważny artykuł, zostawia sądowi znawców, ażali wyszczególnienie dwóch cetnarów na jadło w wołu oparte jest w istocie na słusznéj zasadzie, czy tylko jest pomyłką w piśmie szanownego korespondenta.

(*Przyp. Red.*)

GAZETA LWOWSKA.

Wtorek **Ner. 91.** **4. sierpnia 1840.**

LZ ZEITUNG 1.K. 1840

Przegląd artykułów.

Wiadomości krajowe: Czechy. — *Zagraniczne*: Ameryka. — Hiszpanija: Esparteo bierze dymisyję. — Tegoż poróżnienie się z Rejentką. — Anglija: Bil ograniczający karę śmierci. — Francyja: Zaciąg karlistów do legii afrykańskiéj. — Przejście ostatniéj bandy karlistowskiéj. — P. Laffarge niebezpiecznie słaba. — Z Afryki. — Prussy. — Danija: Zagajenie Sejmu. — Turcyja: Plan Mehmeda Alego do podbicia mieszkańców gór syryjskich. — *Nowiny Lwowskie.* — *Wiadomości handlowe i przemysłowe*: Lwów. — Wiédeń. — Ołomuniec. — (*Dodatek nadzwyczajny.*) Wydoskonalenie w dagerotypii.

Wiadomości krajowe.

Czechy.

— Z *Pilzna dnia 21. lipca.* —

Książę Metternich, Kanclérz Państwa, przejeżdżał tędy z małżonką swoją w najlepszém zdrowiu dnia dzisiejszego o godzinie 11téj przed południem, z kąd udał się w dalszą drogę do swego książęcego zamku Plassy (w obwodzie pilzneńskim).

Wiadomości zagraniczne.

Ameryka.

Z Texas donoszą, że prezydent wydał odezwę, nakazującą, ażeby wszyscy kolorowi ludzie do d. 1go stycznia r. 1842 wynieśli się z obwodów Rzeczypospolitéj.

Hiszpanija.

Constitutionnel z d. 20go lipca zawiéra następujące ważne wiadomości z Hiszpanii, które, jak twierdzi, miały nadejść do Paryża d. 18go i 19go t. m.: »Jenerał Espartero, dający w Barcelonie długo na siebie czekać, przybył nareszcie. Przy piérwszém widzeniu się z Królową starał się nakłonić ją, by odmówiła sankcyi swojéj ustawie o *Ayuntamientach* (organizacyi władz municypalnych), przyjętéj przez obie izby hiszpańskie. Kilka rozmów zaszło między Królową-Rejentką a jenerałem. — Rejentka mimo powtórnych nalégań Espartera uparła się przy swojém postanowieniu i sankcyjonowała ustawę. Wysłano gońca do Madrytu z doniesieniem téj urzędowéj wiadomości. Espartero wziął na to dymisyję. Wypadek ten sprawił wielkie wrażenie. Zapewniają, że Królowę bynajmniéj to nie obeszło, a ministrowie zdają się być spokojni.«

Do wyjaśnienia powyższych wypadków posłuży następujący dawniejszy artykuł, umieszczony w *Revue de Paris* o piérwszém widzeniu się Rejentki z Esparterem: »Piérwsze widzenie się Rejentki z Esparterem zaszło w Lerydzie. Szczegóły o tém nie są jeszcze dokładnie wiadome. Po tém, co w Saragossie zaszło, sądzić jednak należy, iż wzajemne poróżnienie nastąpiło. Rejentka znała Espartera z listów tylko; raz piérwszy widziała go w Lerydzie (?) — Espartero odjechał Królowe, dla zupełnego zniszczenia Cabrery i powstańców katalońskich (co się mu późniéj powiodło), a Królowe przybyły bez niego do Katalonii. Wiadomo jakiego tamże doznały przyjęcia. Ze strony ludu był nadzwyczajny zapał, atoli niemniéj wielką była oziębłość że strony *Ayuntamientu*, obranego pod panowaniem konstytucyi z r. 1812 i złożonego z exaltowanych radykalistów. Jak na szczęście ogromna większość ludności przemogła członków władzy municypalnéj i wyjąwszy kilka nie bardzo przyzwoitych demonstracyj, przyjęcie w ogóle było tamże daleko lepsze niż w Saragossie. Dawane festyny były w istocie piękne i sprowadziły 50,000 obcych osób z nadbrzeży i z wysp. — Teraz spodziéwamy się wypadków i to niezwłocznie nastąpią. Skoro Espartero uspokoi się zupełnie z powstańcami, przybędzie tutaj, a wtedy obaczymy jaką postawę zajmie. P. Perez de Castro (prezydent rady), jest w najwyższym stopniu w obawie. Zapewniają, że Rejentka niedawno rzekła do niego: »Bądź spokojnym i mnie daj działać.« Rzecz pewna, że na roztropność i stałość Królowéj Krystyny spuścić się można. W trudnych przypadkach dowiodła ona prawdziwego talentu, któ-

)(

ry zapewne nie opuści jéj i w obecnéj sprawie. Z drugiéj strony znowu Espartero jest bardzo potężnym, tak jak ci, którzy go otaczają, są bardzo skompromitowani. — Jeźli do walki przyjdzie, takowa powstanie bezwątpienia z powodu nowéj ustawy pod względem *ajuntamientów* czyli municypalności. Królowa nie sankcyjonowała jeszcze (co dopiéro późniéj nastąpiło) téj ustawy, przyjętéj przez Kortezy, a zadającéj cios śmiertelny wpływowi exaltystów przy wyborach municypalnych. Exaltyści żądają tonem nakazującym, by Królowa odmówiła swéj sankcyi; pokaże się teraz ażali Espartero do tyla się ośmieli, że także tego żądać będzie. P. Perez de Castro zrobił z tego sprawę gabinetową i ma zupełnie słuszność. Gdy sankcyja daną nie będzie, wtedy exaltyści za jednym razem znowu przewagę wezmą, którą już byli utracili w ostatnich powszechnych wyborach, i znowu o całą sprawę pytanie zajdzie.«

Według dziennika *Siecle* rząd francuzki otrzymać miał wiadomości z Barcelony pod dniem 18. lipca, donoszące, że bezskutecznemi były wszelkie usiłowania przywiedzenia do skutku pojednania Królowéj-Rejentki z Esparterem. Barcelona miała być przy odchodzie powyższych wiadomości w największém wzburzeniu. — Dziennik *Constitutionnel*, chcący chętnie obu stronom przyznać słuszność, ażeby z żadną nie zerwać, martwi się widocznie najnowszemi wypadkami w Barcelonie.

Wielka Brytanija i Irlandyja.

Teraźniejszy bil rejencyjny o tyle różni się od owego z r. 1830, iż wtedy w pewnych przypadkach powagę tak zwanych lordów-sędziów postawiono obok Rejentki, pod czas gdy tą razą sam Rejent wykonywać ma władzę królewską. Według dziennika *Globe* książęta Sussex i Cambridge mieli okazać z bilu tego najszczérszą radość.

Na posiedzeniu izby niższéj d. 15go lipca, zmiany poczynione przez izbę wyższą w bilu kanadyjskim bez głosowania przyjęto. Z porządku dziennego przypadły następnie rozprawy wydziałowe o bilu pana Kelly pod względem ograniczenia kary śmierci. Prokurator jeneralny upraszał wprawdzie wnioskodawcę, by bilu swojego na-teraz zaniechał, a to tém bardziéj dla tego, ponieważ takowy tylko się Anglii dotyczé, w Szkocyi i Irlandyi zaś nie zmienia bynajmniéj ustawy; atoli p. Kelly odpowiedział: że uważałby to za zaniedbanie swéj powinności, gdyby zezwolił na odłożenie bilu aż do następnych posiedzeń. Izba po-tém w wydział się zamieniła. Klauzuli znoszącéj karę śmierci za wszczęcie pożaru na okrętach królewskich, zniszczenie tychże i należącéj do nich własności, sprzeciwił się lord J. Russell i takowę 40 głosami przeciw 30 odrzucono. Przeciwnie klauzulę, podług któréj zbrodnia zgwałcenia niewiasty nié ma być więcéj śmiercią karaną, a któréj lord J. Russell także się sprzeciwiał, chcąc mieć karę śmierci zatrzymaną w niektórych przynajmniéj najcięższych przypadkach téj zbrodni, 50 głosami przeciw 25 przyjęto. Inne klauzule bez głosowania przeszły, a sprawozdanie o bilu złożone ma być d. 22go lipca. Zaś p. Fox Maule, podsekretarz stanu spraw zewnętrznych oświadczył, że o całéj sprawie téj skłoni jeszcze izbę do jednego głosowania. Kilku członków wzywało pana Kelly, by poczynił niektóre jeszcze odmiany w swym projekcie; lecz ten nie chcąc na to przystać, oświadczył i owszém, że spodziéwa się, iż bil jego nie dozna w izbie wyższéj żadnego znacznego oporu. —

Książę Wellington jest znowu od d. 15go lipca cokolwiek słabym. Ma podobny napad słabości jak ostatnią razą i wezwano do niego kilku najznakomitszych lékarzy, którzy stanu jego zdrowia nie uważają wszakże za niebezpieczny. Książę z tego powodu miał się nabawić téj apoplexyjnéj słabości, że w czasie wielkich upałów był za długo pod gołém niebem.

Oxford siedzi dotąd w więzieniu Newgate, ponieważ nie nadszedł jeszcze rozkaz przeniesienia go do domu obłąkanych w Bethlam. Zdaje się że Oxford, teraz lat 18 mający, w tym szpitalu resztę życia przepędzi. Hatfield, który r. 1800 strzelił w teatrze z pistoletu do Jérzego III., przebywa dotąd w tym domu obłąkanych.

Francyja.

Moniteur z d. 21. lipca zawiéra doniesienie, że rząd otrzymał długo oczekiwane szczegółowe raporty marszałka Valée, o donoszonych częściowo drogą telegraficzną wypadkach i przyrzeka udzielić ich w dniu następnym.

Daléj pisze *Moniteur* z dnia powyższego: »Listy z nad-granicy hiszpańskiéj i gazety bajońskie donoszą, że ostatnie szczątki band karlistowskich na ziemię francuzką przeszły.« — Według *Emancipation de Toulouse* Tristany był ostatnim z dowódzców karlistowskich, który d. 17. lipca w 1500 piechoty i 40 koni przeszedł w Palau na ziemię francuzką.

Moniteur z d. 19. lipca mieści następujący artykuł, pod względem karlistów, przeszłych z Hiszpanii na ziemię francuzką: »Liczba kar-

listów hiszpańskich, obecnie jako wychodzcy we Francyi przebywających, jest bardzo znaczną. Dnia wczorajszego (18. lipca) wynosiła takowa 27,700 ludzi i jeszcze powiększeniem zagraża. Następujące są bliższe szczegóły: 4500 karlistów pozostało w kraju francuzkim w skutek emigracyi, zaszłéj w ostatnim miesiącu wrześniu po konwencyi w Bergarze. — 2500 z Balmasedą lub w skutek przejścia onegoż weszło w końcu upłynionego miesiąca czerwca przez departament Dólnych Pyrenejów; 1200 przeszło przez dolinę Aran i przez górną Garumnę, przez neutralną dolinę Andorry i departament *Arriége*. — Nakoniec departament Wschodnich Pyrenejów przyjął tychże blizko 17,500; 8000 weszło z Cabrerą; 6000 innych pochodzi z tegoż armii. 2500 dopiéro onegdaj (d. 17.) przeszło przez Osseję; ci należeli do obozu z pod Tarragony. Piérwszą czynnością władz francuzkich było postarać się o żywność i odzienie dla tych nieszczęśliwych, którzy z wszystkiego ogołoceni byli. Zaraz po przejściu wojska Cabrery kazał prefekt Wschodnich Pyrenejów na polu marsowém w Perpignan między dwoma rzékami obóz założyć. Obóz ten mógł 10 do 12,000 ludzi pomieścić. Wybrał pułkownika hiszpańskiego, by nim dowodził. Formowano oddziały po 1000 ludzi pod komendą kapitana i sierżanta, którym jeszcze chirurga i kapelana przydano. Po między tych wychodzców rozdano porcyje chleba i wina. Rząd następnie przedłożył wychodzcom, by się do legii cudzoziemców w Afryce zaciągnęli. Warunki, jakie podano im z tego względu, są następujące: Zaciąg do Afryki jest na lat trzy. Każdy oficer hiszpański od stopnia kapitańskiego w górę, stawający w 130 ludzi, może w stopniu swoim być tymczasowie uznanym. Oficerowie ci mogą objąć dowództwo nad utworzonemi przez nich oddziałami i takowe pod dyrekcyją oficerów francuzkich prowadzić w miejsce wylądowania. Zezwolono na połączenie Aragończyków, Nawaryjczyków i Katalończyków w kompanije i batalijony prowincyjonalne, dla sprawienia ulgi w zaciągu. Wychodzcy aż do chwili wejścia na okręty otrzymać mają zapomogę. Oficer ze sztabu jeneralnego ministra wojny udał się do Perpignan, dla przyspieszenia formowania batalijonów hiszpańskich. — Minister wojny wydał równocześnie rozkaz, by wszelką starą odzież, bez któréj pułki francuzkie obejść się mogą, rozdać po między wychodzców, najbardziéj tego potrzebujących, a mianowicie między tych, którzy okazują życzenie wejść w legii cudzoziemców w służbę Francyi. Władze cywilne postarały się znowu ze swojéj strony o rozdanie obuwia po między wychodzców. — Tak długo, dopokąd ci ludzie do służby polowéj się nie zaciągną, nie mógł rząd pozostawić tak licznéj massy zebranéj w jednym punkcie. — Nakazano przeto najstaranniéj śledzić, ażali po między wychodzcami nie są także tacy ludzie, którzy dla tego tylko do Francyi przeszli, by wsparcie pobiérać, a tym sposobem z gościnności narodowéj uczynić spekulacyję. Tak tych, równie jak owych, którzy nie są tak dalece skompromitowani, iżby bez wystawienia się na srogość ustaw do ojczyzny wrócić nie mogli, musiano wezwać, by do Hiszpanii powrócili. Wydano rozkazy, by resztę w głąb kraju odesłać. Wychodzców weszłych przez departament Dólnych Pyreneów, odesłano już w głąb kraju. Owych, którzy przez górną Garumnę i departament *Arriége* przeszli, posłano do departamentów drugiéj i trzeciéj linii. Nareszcie z liczby weszłych przez Wschodnie Pyreneje, wysłano w głąb kraju 2500 oficerów. Żołniérze pozostali w Perpignan w liczbie 15,000, wyruszą kolumnami po 500 ludzi, dla udania się w różne miejsca departamentów Wschodnich Pyrenejów, *de l'Aude* i *de l'Hérault*. — Pieniądze na drogę, przez rząd wychodzcom zezwolone, wynoszą 30 *centymów* na *myriametr* (10,000 sążni) dla podoficerów i szeregowych, a 50 *centymów* dla oficerów. Dyjety po franku dziennie, dawane przez władze departamentowe, zostały im także zezwolone, by sami zajmowali się swém utrzymaniem. — Te są urządzenia, jakie poczyniono, dla pogodzenia w zakładach (*Depots*) głębi kraju środków przezorności, porządku i względów, jakich tak publiczne bezpieczeństwo, jakoteż troskliwość o byt wychodzców wymaga. Dla ludzi do zakładów przybywających, ścisły spis zaprowadzono; takowy zawiéra numer, imię i przezwisko, wiek i stopień wychodzcy. Odpis rejestru tego posłany będzie ministrowi spraw wewnętrznych, mającemu polecenie usunięcia wszelkich trudności i niebezpieczeństw. Pomieszkaniem i dostawą chleba dla wychodzców zatrudnią się władze, które z ich dziennéj dyjety wydatki na to opędzą. Nareszcie żandarmeryja straż czynną wykonywać będzie, dla przeszkodzenia, by ci cudzoziemcy publicznéj spokojności nie zaburzali. — Słowem rząd francuzki przyjąwszy karlistowskich wychodzców, dał im tymczasowie sposób dziennego utrzymania, zezwolił na koszta przeprawy do Afryki, zaopatrzył w odzież, a nawet nadarzył środki ustalenia swojego losu, jeźli w legii cudzoziemców służbę przyjmą. Tym sposobem wypełnia on obowiązek ludzkości, niesie pomoc w ustaleniu pokoju w Hiszpanii, jak dalece jest to w jego mocy, a zarazem stara

się wszelkiemi jakie być mogą środkami, ulżyć ofiarom, jakie kraj sobie nałożył.«

Jenerał Bertrand darował swemu rodzinnemu miastu Chateauroux pałasz, który Cesarz w bitwie pod Abukirem nosił, i który tenże jenerał otrzymał w darze w chwili, gdy Napoleon opuszczał Fontainebleau, udając się na Elbę. Równocześnie przesłał on radzie municypalnéj miasta wielki i mały krzyż legii honorowéj, i ozdobę orderu korony żelaznéj, które Cesarz nosił. Przyobiecał on także miastu rękopism wyprawy do Egiptu, skoro tylko druk się ukończy.

Książę Kapuy wraz z małżonką ma przedsięwziąć podróż na przyszły miesiąc do Paryża. Domyślają się że pracują nad pogodzeniem księcia z Królem Neapolitańskim.

Czytamy w *Moniteur Parisien* pod dniem 20. lipca: »W sądzie kasacyjnym rozeszła się dnia dzisiejszego wieść, że listy w ciągu przedpołudnia z Brives nadeszłe, doniosły, iż pani Laffarge zażyła w więzieniu truciznę i że wszelka pomoc do uratowania jéj była nadaremną. Gazety z Limoges, dnia tegoż do Paryża przybyłe, wspominają tylko o bardzo cierpiącym jéj stanie. Tak między innemi pisze dziennik *Progressif* pod dniem 18. lipca: »Ponieważ dnia wczorajszego wieść rozeszła się w mieście, że pani Laffarge została apoplexyją tknięta, zasięgaliśmy więc o tém wiadomości. Nie miała wprawdzie apoplexyi, atoli stan jéj zdrowia jest wzniecającym obawę. *Gazette du Centre* donosi, że oskarżona usłyszawszy wyrok swój zemdlała i że odtąd w bardzo niebezpiecznym znajduje się stanie.«

Statek parowy *Fulton*, przybyły z Algiéru do Tulonu d. 17. lipca, zawiéra wiadomości z d. 11. t. m. Oddział wyprawczy wszedł znowu d. 4. do Algiéru i do okolicznych obozów. Marszałek Valée w towarzystwie zięcia swojego przybył d. 5. w powozie sześciokonnym. Rozkaz dzienny, wydany przezeń w Blidah, kończy się temi wyrazy: »Żołnierze! Za kilka miesięcy »oczekują was: nowa praca, nowe zwycięztwa. »Francyja znajdzie w was znowu to samo po»święcenie się i odwagę, jakie już tylokrotnie »udowodniliście. Wam dostanie się sława ukoń»czenia wojny już lat dziesięć trwającéj. Obda»rzycie Francyję wielką i piękną kolonija.« Arabowie nie niepokoją teraz przednich straży francuzkich. Położenie jest daleko pomyślniejszém. Po między osadników rozdano summę 22,000 fr., którą otrzymano za wzięte nieprzyjacielowi bydło. Także w okolicy Oranu jest teraz spokojnie. Kalif Ben-Tamy leży chorym w Oranie, a Arabowie uważają to jako karę nieba, za okrucieństwa, jakich tenże dopuszczał się na mieszkańcach Metydszy. — Bryg *Dragon* odpłynął z Oranu do Tangieru, mając na pokładzie kapitana od sztabu jeneralnego. Tenże ma polecone posłannictwo do Cesarza Marokańskiego.

Constitutionnel pisze z Algiéru pod dniem 4. lipca: »Medeah i Miliana służyć mają za podstawę obrotów wojennych, w następnéj jesieni odbywać się mających. Z miejsc tych, w których znaczne zasoby żywności nagromadzone będą, wojsko nasze będzie mogło ciągnąć wzdłuż Szelifu aż do jego źródeł. Tu leży wznoszące się miasto Tekedempt, które dla Abd-el-Kadera jest bardzo ważném. Zarazem znaczna kolumna pod walecznym jenerałem Lamoriciére, działać będzie między Maskarą a Tlemsenem. Wszystko zapowiada, że następna wyprawa uroszczeniom Abd-el-Kadera tamę położy i zniszczy świetność, którą otaczać się umiał.«

Prussy.

Przed kilką tygodniami przybyło kilku oficerów do Gdańska dla rozpoznania, ażali przy nowém korycie, które sobie Wisła pod Neufähr utworzyła, warownię założyć trzeba. Pytanie to rozstrzygnięto w sposób potwierdzający, poczém zaraz do dzieła się zabrano. Kopią tam obecnie kanał, który z staréj Wisły do teraźniejszego nowego koryta prowadzić będzie. W tym kanale wystawią taką śluzę, która na spław wszelkich statków parowych, szkut i t. d. dostateczną będzie. Porucznik Falk otrzymał rozkaz odrysowania warowni, która do obrony kanału i śluzy jest przeznaczona. Wiele osób udaje się teraz z Gdańska do Neufähr, dla oglądania tamże rozpoczętéj budowy. Mnóstwo strumieni mamy tu przed oczyma; najprzód po prawéj stronie Wisłę, która od miasta Gdańska nurty swe toczy; potém zaś nowe, ogromne ujście idące teraz wprost przez rozdzieloną mierzeję; za témi morze; następnie po lewéj stronie dwa, obecnie prawie bez widocznego prądu ku Gdańsku idące ramiona Wisły, gdyż w tém miejscu naprzeciw nowo utworzonego koryta — co jest ważną okolicznością — bardzo wielka kępa śród Wisły się znajduje. Piérwszą pracą, którą się już od kilku miesięcy przeszło 500 robotników zajmuje, jest przecięcie jednego pomiędzy żuławami a kępą znajdującego się ramienia, z tego powodu wysypano w poprzek przez rzékę aż do obudwóch brzegów przypierającą groblę, a prócz tego w pobliskim stawie rozpoczęto kopać széroki, na przyszłą żeglugę przeznaczony kanał, nad którym mnóstwo robotników czerpiąc z pod spodu ustawicznie podciekającą wodę i zlewając

jąc w umieszczone w górze rynsztoki, dniem i nocą nieprzerwanie pracuje. Obliczono uprzednio, iż cała ta robota, zanim się ukończy, przeszło pięć lat trwać będzie. Budowle wojskowe, jak słychać, składać się mają z warowni na żuławach, tudzież z gmachów i koszar na 300 ludzi, równie jak i z szańców na mierzei; następnie wbijać będą palę w ziemię i pomiędzy nie wpuszczać skrzynie kamienne dla zabezpieczenia szańców, aby woda nie podmulała gruntu, na którym takowe wysypanémi będą.

Danija.

Zagajenie zgromadzenia Stanów odbyło się w Roeskilde dnia 15. lipca.

JCMość Wielki Książę Następca Rossyjski, dnia 17go odpłynął z Kiel do Petersburga na okręcie *Bogatyr*.

Turcyja.

Dostrzegacz Austryjacki z dnia 28. lipca zawiéra następujące wiadomości, wprost z Alexandryi pod dniem 6. t. m. otrzymane: »Statek parowy *Cyclope*, przypłynąwszy z Bajrutu w 30. godzinach, zawinął dziś z-rana do naszego portu i przywiózł Wice-Królowi wiadomość, że dwa angielskie okręty linijowe, fregata i okręt parowy, opuściły zatokę Wurli, dla udania się na wody syryjskie ku obronie angielskich poddanych i majątków angielskich w Bajrucie. Basza na wiadomość o tém posłał natychmiast okręt parowy *Generoso* z tym rozkazem do Syryi, by wszystkie okręty tureckie, należące do syryjskiéj wyprawy, niezwłocznie do Alexandryi odprowadzić. Nie nastąpi także nakazane przez Wice-Króla wysłanie ku wybrzeżom syryjskim czterech egipskich a dwóch tureckich okrętów wojennych.«

»Ostatnie wiadomości z Syryi o powstaniu Górali, brzmią nader niepokojąco. Sądzą powszechnie, że co raz więcéj wzmagający się bunt ten, rozszérzy się wkrótce także po drugiéj stronie pasma gór Libanu i Anty-Libanu. Mieszkańcy miast morskich są Egipcyjanom nieprzyjaźni, a w Halebie i Damaszku oczekują tylko na hasło, by powstać w massie przeciw uciemiężycielom.«

»Abbas Basza wszedł dnia 28go z. m. z swymi Albańczykami do Bajrutu; zaraz dnia tegoż wyruszył do Saidy, gdzie się powstańcy pokazali, i rozbroili mały oddział wojska egipskiego. Na Albańczyków bardzo się uskarzają. Mord i rabunek jest u nich w porządku dziennym. Sam Soliman Basza nie jest w stanie utrzymać ich w karności i nalega na to, by tak ich, jakotéż *Baszy-Buzuków* (nieregularne wojsko) wzięto na okręty i do Egiptu odesłano.«

»Konzulowie europejscy protestowali w Bajrucie przeciw zakwatérowaniu żołniérzy albańskich w mieście, jako przeciw nowości. — Dwaj podróżni francuzcy, którzy z Konstantynopola do Syryi przybyli, dla nauczenia się tamże języka arabskiego, stanęli na czele jednéj bandy powstańców. Otrzymano listy od nich, w których podają na 20,000 wzrastającą codzień liczbę powstańców. Twierdzą oni, że potrzeba tylko pokazania się Turków lub ich sprzymierzeńców, by plemiona syryjskie do powszechnego pobudzić powstania. Dwie piérwsze potyczki, przez wojsko egipskie z powstańcami pod Zahle i Bahár-el-Kelb stoczone, nie zdawały się wszakże mieć żadnych znacznych skutków; przynajmniéj obie strony zwycięztwo sobie przypisują.«

»Mehmed Ali celem podbicia mieszkańców gór ułożył plan następujący: Osman Basza ma przez Dibdyn wyruszyć ku Der-el-Kamer, głównéj siedzibie powstańców, a Soliman Basza ma do tego samego miasta udać się w pochód przez Giun i Bes-el-Dyn. W tém ostatniém miejscu broni się Emir Beszyr z garstką wiernych i 300 żołniérzy egipskich. — Abas Basza zasłaniać ma trzy miasta portowe: Saidę, Bajrut i Trypolis; nie będzie mu wolno przejść przez Zugdę, o trzy godzin północno-wschodnio od Trypolis, wedle rzéki Czebes-Ajnate. Osman Basza dowodzi cztérma pułkami piechoty i dziewięciu szwadronami jazdy; przytém ma 2000 *Baszy-Buzuków* i prowadzi z sobą 6 dział polowych. — Soliman Basza ma pod swojemi rozkazami trzy pułki piechoty i pułk konnicy. Abas Basza stoi na czele wszystkiego wojska, które z-tąd wziął z sobą. Liczbę jego podają na 13,000 ludzi, licząc w to wojsko regularne i Retyfów. Osadzi wybrzeża dla przeszkodzenia wszelkim napadom nieprzyjaciela. Prowincyja Skuf poddała się, mieszkańcom broń zostawiono. Przeciwnie trzy inne prowincyje: Matem, Kassradan i Trypolis, są jeszcze w zupełném powstaniu. Gubernatorowie Musemu i Dannisu koło Trypolis, zabici zostali przez zbuntowanych Metualów. Ze stu wielbłądów złożony konwój, wiozący Osmanowi Baszy żywność i zasoby wojenne, zrabowanym został przez Meturlów w drodze do Zahle. Przypadek ten jest bardzo nie na rękę, ponieważ w obozie Solimana panuje właśnie brak najpiérwszych potrzeb. Nędza umorzyła już kilkaset ludzi z jego wojska.«

»Tymczasem mieszkańcy Libanu rozwijają największą czynność. Wydali odezwę, powołującą przyjaciół ojczyzny do oręża. W równym czasie w liście do Emira Emina objawili postanowienie swoje, zrzucenia jarzma egipskiego, jeźli Mehmed Ali nie skłoni się do słusznych, przez

Francyję lub Angliję zaręczonych układów. Ibrahim Basza zaś wydał ze swojéj strony *firman* do mieszkańców Libanu, wzywając ich do poddania się. *Firman* ten jest o tyle ważnym, o ile zawiéra przyrzeczenie, że rząd ani w Syryi ani w obwodach goralskich, rekrutów zaciągać nie będzie.»

Dnia 13go lipca przybył z Egiptu do Konstantynopola Paweł książę Wirtemberski i wysiadł w kwarantannie *Kuleli*.

Według doniesień z Belgradu pod dniem 22. lipca, książę Michał przybył do Topsydery, w skutek zaprosiu komisarza tureckiego, Masy Effendego. Basza odwidził go tamże. Spodziéwają się go codzień w Belgradzie, gdzie Masa Effendy wywiąże się z swych poleceń.

NOWINY LWOWSKIE.

W nocy z piątku na sobotę, to jest z dnia 31. lipca na 1. sierpnia r. b. obudziły nas ze snu straszne grzmoty. Nieustanne łyskawice rozdziéraly ciemność nocy i nieprzerwanie grzmiało. Kilkakrotnie raz po raz straszliwie uderzył piorun; w pewnym domu na Łyczakowskiém przedmieściu wpadł kominem do kuchni i pracującą tamże niewiastę skaléczył tak dalece, iż z początku o wyzdrowieniu jéj zwątpiono. — Dnia 31. z. m. zakończył się w Tarnopolu jarmark na konie; był on z powodu dészczów, które 26go, 28go, 30go i 31go mocno lały, nierównie pośledniejszy, niż w latach poprzedniczych. Z tegoż samego powodu i wyścigi konne, które dnia 28go o godzinie piątéj po południu wyprawiono, nie były tak liczne ani tak ożywione, jak zwykle. Na placu gonitwy nie stanęło jak tylko około 60 jeźdźców i dwieście powozów. Zaledwie że piérwszy wyścig do mety się ukończył, natychmiast wielka ulewa rozpędziła wszystkich obecnych. Zawodnicy dobijali się o nagrodę 600 zr. m. k., które pp. Juliusz hr. Dzieduszycki, Alexander Jaźwiński i Edward Raciborowski razem złożyli. Sędziowie wyścigów konnych, jakoto: podpułkownik baron Stipsitz, hrabia Adam Baworowski, i pan Antoni Mysłowski, przyznali jednomyślnie Juliuszowi hr. Dzieduszyckiemu nagrodę.

Y***

(*Nadesłane.*) — W pięknym ogrodzie we wsi Ostałowicach, przy cesarskim gościńcu do Brzeżan idącym, 6 mil ode Lwowa, a pół ćwierci mili od dogodnéj austeryi »zielonéj« odległym, kwitnąć będzie w tych dniach siedmdziesięcio-letni aloes, który już od tygodnia przeszło 3 łokcie wysoką, grubości dyszla strzałę wypuścił, na któréj koronę i różne z boku konary, mnóstwem pączków do kwiatu napełnione, już teraz widzieć można. (17.)

Wiadomości handlowe i przemysłowe.

Lwów d. 3. *sierpnia* 1840. W »Dodatku« do *Gazety Wiédeńskiéj* z d. 29. lipca czytamy obwieszczenie piérwszéj austryjackiéj kasy oszczędności: że działalność jéj komandytów po prowincyjach, co się dotyczé przyjmowania wkładek, z dniem ostatnim grudnia 1841 kończy się, zaś co do wypłaty wkładek, jakoteż należnych procentów, czas od 1. stycznia do ostatniego grudnia 1842 wyznacza, po upływie któregoto czasu obręb swéj działalności zakreśliła tylko na Wiédeń, dokąd każdy wkładkę swoję zostawić chcący, względem podniesienia prowizyj lub kapitału, po ostatnim grudnia 1842 ma się zgłosić.

Wiédeń dnia 26. *lipca* 1840. Handel wołmi. Od dwóch miesięcy milczeliśmy, a to z przyczyny, iż powszechne było mniemanie, jakoby dokładne doniesienia o całym ruchu tego handlu tak dla spekulantów, jako i dla sprzedających miały być mniéj korzystnémi.

Nie myśląc poprzestać być użytecznymi, wstrzymaliśmy się przez czas niejaki chcąc własnego poradzić się przekonania. W skutek tego śmiało możemy przeciwnie twierdzić, iż nie zawiadamianie o stanie tego handlu może spekulantom przynieść o tyle korzyści, o ile ci niezawiadomionych przebywających obywateli i właścicieli wołów mogą bałamucić. I dla tego choć częściowo życzeniom powtórnie oświadczonym zadość czynimy. — Ceny od maja chwiały się między 39 a 42½ już z odtrąceniem, już bez odtrącenia drugiego procentu.

W ostatni piątek stanęło zakontraktowanie za cetnar wołu galicyjskiego po 39—41½. Waga częścią odpowiedziała, a częścią zawiodła oczekiwania. Najlepszéj jakości były woły piérwszego oddziału pana barona Konopki; w przecięciu bowiem sztuka wydała łoju 74 ℔; potém pana Żurakowskiego z Turylcza, który oszacowawszy na nogach nie bił sam na *regle*, lecz rzeźnicy robili próbę, i sztuka wydała w przecię-

Redaktor J. N. Kamiński. — Nakładem Spadkobierców Franciszka Krattera.
(Drukiem Piotra Pillera we Lwowie.) (*Dod. Nad.*)

Rok 839 & 837



KRASICZYN

Waga Losu Wołow większych. 80 Sz.

Nr. Liczba na rogu	Nazwiska Zabieraiących Woły.	Na 1. Szlukę w Domu		Na 1. Szlukę w Miedniu		Razem zabite na Rogie Tył.		Przód		Łoy		Razem		Szlaki i Wołyń drodze na wadze		Diffe renca ważonych w Miedniu zabitych w Miedniu		Diffe renca ważonych w Domu, od zabitych w Miedniu		Adnotacye.
		Cent.	℔	Cent.	℔	Cent	℔	Cent.	℔	Cent.	℔	Cent.	℔	Cent.	℔	Cent	℔	Cent.	℔	
103.	Magen	14	20.	11.	50.	3.	26	3.	17.	1.	3.	7.	46	2.	70.	4.	4	6.	74	i. Wiele Straciło Woły, na wadze w drodze do Miednia?
131.	Weißapfel	10.	92	11.	60.	3.	03.	3.	19.	1.	7.	7.	59.	2.	32.	4.	1	6.	33.	Br. 9. Wołow, ważyło w Mikulińcach, na mie „ sie żywiem Cent. 116. 15.
112	Heim Franz	13.	48	10.	68.	2.	88.	2.	79.	.	94.	6.	61	2.	80.	4.	7.	6.	87.	Te same w Miedniu żywcem „ 96.56.
																				Straciło po drodze „ 19.59.
198	Wimmer	13.	11.	10.	90.	2.	98.	2.	83.	1.	3.	6.	84.	1.	82.	4.	23	6.	5.	Wypada, utraconey w drodze wagi na 1. Szluke 2. 17/20
160	Appel	12	47.	10.	50.	2.	89.	2.	72.	.	86.	6.	47	1.	97.	4.	3.	6.	.	iii. Wiele odpadu wagi, na wołach żywcem ważonych w Miedniu, po zabiciu onych w Miedniu?
147.	Wimmer	12	41.	10.	18.	2.	87.	2.	82.	1.	0.	6.	72.	2.	23.	3.	46.	5.	69.	Br. 9. Wołow, ważyło żywcem, w Miedniu, 96.56.
286	Bürger	12	40	10.	50.	2.	97.	2.	85.	.	86.	6.	68.	1.	90.	3.	82	5.	72.	Te same, zdbite w Miedniu na Ro. „ gie Daty Mięsa, i Loja 60.66.
																				Odpadło 35.90.
290	Schmiedt Leopold	12.	19.	10.	55.	2.	81.	2.	73.	.	83.	6.	37	1.	64	4.	18.	5.	82	Wypada odpadku na 1. Szlukę 3. 70/100 3. 932
139.	Stiegler	11.	97	10.	15.	2.	49.	2.	48.	.	95	5.	92	2.	21.	4.	6.	6.	27	iii. Wiele Odpadku, a wiele zostaie wagi, na wołach żywcem ważonych w Mikuliń „ cach, po zważeniu tychże zabitych w Mie „ dniu?
	Summa	116	15.	96	56	26	48	27	55.	8.	60	60.	66.	19.	59	35.	90.	55	49	Br. 9. Sztuk wołow, ważyło w Mikulińcach
																				żywcem Cent. 116.15.
																				Utraciło pr. drogę 19.59. . .
																				Odpadło w Zabiciu 35.90. 55.49.
																				Zostało 60.66.

Nota. W całkowity ubytek wagi Centna. 55.49. liczy się prócz utraconey wagi, w drodze, 60. funtek w zabiciu, który sprawuie Skora, Głowa, Ozor, i Nogi do kolan, co wszystko na awantaż Panow Rzeźnikow, idzie!

Nr. 80.

Waga Losu Wołow mniejszych. –

197.	Höllebrand Franz	11	86	9.	25.	2.	48.	2.	41.	.	67.	5.	56.	2.	61	3.	69.	6.	30.	i. Wiele Straciło woły, z partyi mniejszych, na wadze, w drodze do Miednia?
208.	Nagelschmiedt	11	50.	10.	10.	2.	55.	2.	40.	.	65.	5.	63.	1.	40.	4.	47	5.	87.	Br. 10. Wołow, ważyło, w Mikulińcach żywc. 109. 19.
129.	dto	11.	28.	9.	40.	2.	68.	2.	57.	.	65.	5.	90.	1.	98.	3.	50.	5.	48.	Te same ważyły w Miedniu żywcem 92.24
																				Straciło przez drogę 16.95.
																				Strata w drodze wypada na 1. Szlukę 1. 69/100
171.	Bürger	11	27	9.	60.	2.	16.	2.	17.	.	59.	4.	86.	1.	67	4.	74.	6.	41	ii. Wiele odpadło wagi, po zabiciu 10. Wołow, ważonych żywcem, w Miedniu?
240.	Bicgler	11.	17.	9.	68.	2.	67.	2.	58.	.	74.	5.	99.	1.	49.	3.	69.	5.	18.	Br. 10. Wołow ważyło, w Miedniu żywc. 92.24.
																				Te same, ważyły pobite na Rogie . .
																				„ w Miedniu 55.76
																				Odpadło Cent. 36.48.
231.	Weißapfel	10.	37	9.	2	2.	62	2.	52	.	70.	5.	84	1.	85.	3.	15.	4.	53.	Odpadku w zabiciu wypada na 1/100 3. 64/100
534	Appel	10.	95	8.	92	2.	45.	2.	36	.	52	5.	93.	1.	43.	3.	59	5.	2.	iii. Wiele odpadku, a wiele zostaie wagi, na 10. Wołach, ważonych w Mikulińcach, po zważeniu tychże zabitych, w Miedniu?
353.	Schmiedgruber	10.	22	8.	42	2.	67	2.	61	.	81	6.	9.	1.	90.	2.	33.	4.	23.	Br. 10. Sztuk Wołow ważyło w Mikulińcach
																				żywcem Cent. 109. 19.
																				Utraciło pr. drogę 16.95 . .
																				Odpadło w Zabiciu 36.48. 53.43.
542	Appel	10.	20.	8.	68.	2.	09.	2.	36	.	52	5.	27.	1.	52	3.	41.	4.	00.	Zostaie 55.76
	Summa	109	19	92	24	25	6	24	37.	6.	00.	55.	76.	16.	95.	36	48	55.	43.	

Nota. Całkowity odpadek, zbiera się: a. z odpadku wagi w drodze — b. z odpadku przy zabiciu, który stanowi krew, i wnętrzności — c. z odpadku, na Skorze, głowie, Ozorze, i Nogach do kolan, które to artykuły, dostaią się P.P. Rzeźnikom w Zysku. ———

KRASICZYN

838 ~~1 [illegible]~~



Waga ż. 8ᵉ Losu, z przypędzonych 181 sztuk, 18. rzniętych na Regic, w Wiedniu 16. Czerwca 838ᵉ roku. —

Nr. Wóz. na rogu.	Nazwiska zabierających woły z Regic.	Wot wagi żywy w Domu Centnary	℔	w Wiedniu Centnary	℔	Strata Ctr. w Drodze w Wiedniu Centnary	℔	Wagi zabitego na Regic w Wiedniu Tył Centnary	℔	Przód Centnary	℔	Łoy Centnary	℔	Razem Centnary	℔	Różnica za żywych do zabitych w Wiedniu Centnary	℔	Procentu zysku z Domu do Wiedniu Centnary	℔
148.	Nagelschmidt	11.	45.	9.	40.	2.	5.	2.	62.	2.	56.	.	90.	6.	8.	3.	32.	5.	37.
243.	Wedon	10.	60.	8.	35.	2.	25.	2.	32.	2.	18.	.	41.	4.	91.	3.	44.	5.	69.
267.	Tomas	10.	50.	8.	80.	1.	70.	2.	33.	2.	14.	.	89.	5.	36.	3.	44.	5.	14.
24.	Fischer Franz	10.	32.	7.	80.	2.	52.	2.	27.	2.	15.	.	57.	4.	99.	2.	81.	5.	33.
48.	Tomas	10.	24.	7.	80.	2.	44.	2.	13.	2.	31.	.	48.	4.	92.	2.	88.	5.	32.
7.	Bardo	10.	12.	8.	5.	2.	7.	2.	23.	2.	13.	.	79.	5.	15.	2.	90.	4.	97.
60.	Fischer	10.	10.	8.	69.	1.	41.	2.	18.	2.	22.	.	83.	5.	23.	2.	46.	4.	87.
8.	Würzburger	9.	95.	8.	22.	1.	73.	2.	17.	2.	30.	.	89.	5.	36.	2.	86.	4.	59.
451.	Berger	9.	90.	8.	19.	1.	71.	2.	35.	2.	17.	.	73.	5.	25.	2.	94.	4.	65.
81.	Nagelschmidt	9.	70.	8.	40.	1.	30.	2.	26.	2.	13.	.	57.	4.	96.	3.	44.	4.	74.
291.	Schmidmayer	9.	70.	7.	97.	1.	70.	2.	19.	2.	14.	.	53.	4.	86.	3.	11.	4.	84.
20.	Stein Andreas	9.	55.	6.	80.	2.	75.	1.	90.	2.	27.	.	67.	4.	84.	2.	46.	5.	21.
315.	Gersel	9.	54.	7.	72.	1.	82.	1.	98.	2.	8.	.	66.	4.	72.	3.	.	4.	82.
91.	Roben	9.	44.	7.	39.	2.	5.	2.	14.	1.	94.	.	83.	4.	91.	2.	48.	4.	53.
86.	Ernst	9.	07.	7.	69.	1.	68.	2.	17.	2.	13.	.	56.	4.	85.	2.	84.	4.	52.
40.	Federl	9.	27.	7.	40.	1.	87.	2.	1.	2.	2.	.	78.	4.	81.	2.	59.	4.	46.
86.	Ernst	9.	20.	6.	90.	2.	30.	2.	5.	2.	12.	.	56.	4.	73.	2.	17.	4.	47.
5.	Riegler	8.	58.	6.	86.	1.	72.	1.	88.	1.	82.	.	52.	4.	22.	2.	63.	4.	36.
	Summa	177.	53.	142.	42.	35.	11.	99.	18.	98.	31.	12.	16.	89.	66.	52.	77.	87.	88.

Uwagi.

	Cent.	℔.
I. Wiele straciło woły, na wadze, w drodze do Wiednia?		
R. 18. wołow, ważyły w Mikulińcach żywcem	177.	53.
Te same ważyły żywcem w Wiedniu	142.	42.
Strata przez drogę	35.	11.
Strata w drodze wypada na 1. sztukę	1.	95.
II. Wiele odpadło wagi po zabiciu, na wołach żywcem ważonych, w Wiedniu?		
R. 18. Sztuk wołow, ważyły, w Wiedniu żywcem	142.	42.
Te same ważyły pobite, na Regic, w Wiedniu, a to Mięso, i Łoy	89.	65.
Odpadku po zabiciu z wagi żywych	52.	77.
Na 1ᵐ sztuc ż. z wagi całkowitey, i ℔. 29⅞ t. j.	2.	93.
III. Wiele odpadku, a wiele zostaie wagi, na 18. wołach ważonych w Mikulińcach, po zważeniu tychże zabitych w Wiedniu?		
R. 18. Sztuk Wołow ważyło żywcem, w Mikulińcach	177.	53.
Utraciło w drodze Cnt. 35. 11.		
Odpadło w zabiciu „ 52. 77.	88.	88 wer.
Mata nie polowa — a Zostało	89.	65.

Kota Całkowity odpadek wagi, na wołach z mięsem, aż do zabicia, w Wiedniu, zbiera się a. Z odpadku, w drodze, b. z odpadku przy zabiciu, który stanowi krew, i wnętrzności, c. z odpadku na skórze, głowie, ozorze, i rogach do kolan: które to artykuły, dostaią się Panom Rzeźnikom w Tyglsku. —

KRASICZYN

Einges: 13ᵗ Dezember 1841.

Zusl 53.

Notta 1. Expens Podrenia wozow z Mikulinicz odległego Miesca o Mil 4 od Brzezan do Bochni —

Podług oryginalnego Regestru Drogowego z Roku 837 =

Ładunku wozow 200.

Expens na wozow 200 tyska

Na Stacyi 1mo w Ladyczynie —— f 2 x 24

2 Bohatkowce —— 7 x 44

3 Białokiernica —— 12 x 58

4 Radniki —— 19 x 6

Siano dla wozow Koszta
wozo przez te 4 Dni po
6 oo Groszy na Dzien, czyli
po ½ Sążnia, zatym za
6 Sążni wielkich po R 16 — 96

5. Swistelniki —— 52 x 50

6. Koniuszkow —— 66 x 8

7. Hodowow —— 59 x 52

8. wygoda —— 54 x 46

9 w Werynie —— 65 x 16

10 w Rumnie —— 63 x 46

11 w Michałowicach — 70 x 58

12 w Lipnikach —— 77 x 24

13 Łacka Wola —— 93 x 14

14 w Baryczce na Sanie 112 x 15

15 w Wirzbnie —— 72 x 54

16 w Nowosielcach —— 89 x 30

Stacyi — 16 czyli Dni 16 — R 1017 x 5 w:w

KRAS

Transport ——— R 1017x5

Stacyja 17. w Krakowie ——— 137x33

18 na Budach ——— 69x16

19 w Kolbuszowie ——— 81x34

20 w Przestawie na Przewozie ——— 118

21 w Dolce ——— 94x9

22 w Zabnie na Dunajcu ——— 140x16

23 w Biskupicach ——— 68x42

24 na wygodzie w Piaskach ——— 98x56

25. za Rabo Koło Bochni ——— 95x6

Stacyi czyli Dni 25. Kosztowało ——— 1920x37

Ludzie do pędzenia wołów Kosztowały z domu
do Wołomnca przez Tygodni Sześć czyli Dni

45. Liczman 1. Stołowe —— / 55 } 87
Strawne —— 32 }

12 Parobków
Stołowe a/20 — 240 } 503
Strawne a/3x30 — 263 }

590 — ~~410~~

na Tydzień
to wypada przez Dni 25. tylko ——— 328

Kosztowało Pędzenie wołów 200 z Brzezan 2218x37
Do Bochni przez Dni 25 ——— w. w R

co czyni na jednego woła R 11x16 w. w

czyli C. M: R 4x30

Rachuje z Brzezan do Lwowa Mil — 12 } Mil 50 — do
z Lwowa do Bochni — 38 }

wynosi od woła na jedne Mille frachtu na Kolei
Żelaznej po 5½ C. M: — Lecz można rzadać śmiało

za Mille po xl 6— to iest od 50 Mil /R 5: C:k:
/: Kociasz Nordban widenska pobira nawet od wora na Mille
po xl 9 czyli za Mil 50 /R 7 x 30. — gdysz

2dr w Transporcie podług doswiadczenia waga wody
na wadze po Dwa i wiecey Cetnarow, to gdyby
tylko rahowac Cetnar po /R 37 x 30 w:w — Jusz
sama waga nadgradza Cały Transport —

3cio Tabella /// okazuie ze wod Zyrky
od 10 do 17 Cetnarow wazy

Oliwy przeniczy do palenia prostey Cetnarów	90 z Wiednia 60 z Tryestu 30 Lister	90.	ze handlu miey sawego
Owoiu y szrotu	75 z Wiednia 35 z Bragi 40	75	detto detto
Papieru do pisania 61 300 po 150 w przeniazce	450 z Morawy y Szlezka		do do
Porteru y piwa zagranicznego	80. z Prus y Bawaryi		do do
Kocien grubszych krajowych fort. y dzikich ów	z Simborskiego y Janowskiego cyrk		do Wiednia y Tryestu i Gdańska 300.
83800 Sztuk à 30 Tokai 2514000 Tokai czyli	10800. tudzież z Zitkiew. y Tasielskiego i t p		do ostawy ararjalny Komissyi 10388.
po 10. 12 y 15 16 na Sztuk.	88. z Szlezka y Austryi		do sprzedaży z miejscu 200.
detto cienkich y bielizny stołowey	4000. z Sedrla y zgórnych cyrkułów	4000	do Gdańska do Wrocławia 4000.
Pottaszu Zdrzewa Cetnarów	300. z Wiednia z Biały z Wrocławia	300.	3800 200. wspotrzeb miejscowey rum do Polski
Rumu Araku y spirytusów ostadzanych	50. 60. 190		do Węgier y na Bukowinie 200.
Ryby solone y marynaty 270 beczek à 275	742. z Gniezna y Szczecina 150.	beczek	handel z miejscu 70. beczek
	z Wrocławia 70 z Krakowa 50. 120		do Prus
Sieci y robot powrózniczych	100. z Radymna		na handel z miejscu
Sera krajowego y szwajcarskiego	50 z Tryestu Wiednia Opawy i t d		do do
Szkła	30 z Czech.		
Soli warzonki	6000. z żup rządowych	6000	do Szlezka y Morawy
w Kommissyi	50 z Bochni	50	na potrzeby miejscowe
Szynki wędzone	160 z Sawrowa y tutayszey fabryki	160	do Wiednia
Szczeciny	20 z Sawrowa i okolicy	20	detto
Skór y skórek surowych	300 z Kolicy		do
w wyprawie wszelkie	25 z Wiednia		na potrzeby miejscowe
Sukna	50 z Bielska 40 z Brna 10	50.	do do
Tytuniu Tabaki z fab. rządowey	1300 ze Lwowa		do do
Win austryackich	300 z Austryi		do do
Wełny owczey	600 z Owczarń pobliższych		do Biały i Wrocławia
Włosia końskiego	20. skupna po miasteczkach		do Wiednia
Wód mineralnych	150. z Brna y Wiednia, z Szczawnicy 50	150.	na handel miejscowy
Woskiu żółtego w kragach	100. 200. z Zołkiewskiego y z okolicy		do Wiednia
Zboża, Grochmienia 3000 korcy	z cyrk Przemyślskiego Żółkiew.		do Gdańska 88000 korcy
Owsa 2000 do	skiego Lwowskiego y od Par.		w miejscu Konsumu 7000 korcy
Pszenicy 60000 do	nopola		
Żyta 30000 do			
Żelaza y towarów żelaznych y stalowych	1200 z Biały z Wiednia y z Styryi		do sprzedaży miejscowey
c. k. Kommissya ekonom. według 3 letniego	4818 z Stokerawy Wiednia Verony i t p		
wyżywienia, wyprawienia; dostała	8018. do Węgier y iak wyżey do		
wyprawiła	4740 do garnizonów w Galicyi ulokowanych		
do			

KRAJOWY

Wyciąg.

jednoroczny od 1° Listopada 1840 do 31 Października 1841. dwóch wagi Towarów do Jarosławia nadeszłych, y dalej wysyłanych

Wyszczególnienie Towarów	Cetnary	z Kąd przyszły	Cetnary	Dokąd poszły	Cetnary	Uwagi
Alunu	40	z Węgier na Stryju y Sambor	40	Wsprzedaż miejscowe	40.	
Anyszu, Kminu, y Kaprowatego	450.	z Brodów	80.	do Sporzelni we Kolicy	100.	paka
		z Podola galic.	200.	do Bramy Wiednia	160.	6 f. po 6 f. kwa
		z Kolicy	170	do Pragi	90.	6 f. po
Bawełny, wyrobów z tąkowey i inne tkawatne				do Wrocławia	100.	1 z 20
Towary na tokcie	800.	z Trjestu bawełny w bellach	30.	do miasteczek w Kolicy, do	paki	z Trjestu 6 f. kwa
		z Wiednia dello	60.	Polski y w potrzebie miejscowe	z Wiednia	3
		Wyroby bawełniane tokowe	710.			
Bakalji z wszelkich frunktów południowych	400.	z Wiednia 200 z Trjestu 200	400.	w sprzedaż dla Kramarzy		frakt do Lwowa po
Bibuły y dykturey Bel 600. z 130	780	z Papierń pobliższych	—	do Lwowa bel 400 czyli	520.	780. 36 z 4 m 3
Blachy rozmaitey y złączne towarów	50.	z Pragi	40.	do Stanisławowey w miejscu	260	
		z Wiednia	10	50. do sprzedaży na miejscu		
Bursztynu Kuczunego	10.	z Gdańska		do Lwowey Brodów		
Cukru y Kandisu	1060	z Austryi 960 z Prus 100.	1060	do handlu miejscowego 960. do Polski 100		1060
Cykoryi	240.	z Brna 170 z Pragi 70	240	na konsumcyę y handel miejscowy		
Cyny y Towarów cynowych	25	z Wiednia y Pragi	25	" "		
Drzewa farbierskiego w bryzkach	100	z Białej		" "		
Farb mineralnych y ziemek	120	z Wiednia		" "		
Fayanców y garncarskiey roboty	80.	z Czech y z składów Krajowych		" "		
Galanteryinych Towarów	10	z Wiednia		" "		
Kawy	425	z Wrocławia y Hamburga 400.		do Polski	100	
		z Trjestu 25	425	na sprzedaż miejscowe 325	425.	
Kaszy y Kompek drobnych	150	z produkcyi tutayszey	150	do Tarnowey Bochni		fort 40 z
Kleju stolarskiego	70	ze Lwowa 50 z Kolicy 20	70	do Białej 40. w miejscu 30.	70. f. 1 fl	
Koperwasu	50	z Czech	50	do sprzedaży miejscowej		
Korzeni wszelkich	160.	z Wiednia, z Trjestu z Wrocławia 90 45. 25.	160.	" "		
Kredy	300	z Polski	300	do Tarnowey do Lwowa		
Lnu Konopi y Przędziwa	450	z cyrkułów Sąsiednich	450	do Białej Wiednia y Pragi		
Łoju topionego y świec łojowych	500.	z Tarnopola z Brodów z Buko-		do Białej " " 300		
		winy y z miejscowey produkcyi	500.	do Konsumpcyi w miejscu 200	500.	
Masła przetapianego	400	z kupna po obwodach Sąsiedzkich	400.	do Cieszyna ½ do Wiednia ½	400.	
Materyałów aptekarskich	60	z Wiednia	60.	do aptek w miejscu y uboższych w okolicy		
Miedzi w płytach i nosidzie	100	z Białej i z Wiednia	100	w potrzebie tutayszey Kotlarzy		
Miód prosty	240	z Żołkiewskiego y Przemyśl. Cyrk.	240	do Cieszyna 100 do Pragi 100.	200.	
				w użytek miejscowy	40.	
Nasienia Koniczyny 1000 Korcy z 175	1750.	z cyrkułów Sąsiedzkich y		do Krakowa y Wrocławia	1750.	paka z Krakowa 1 f. m.
Lnianego	1000.	z okolicy		do Gdańska	1000.	
rzepaku	800.	" "		dello "	800.	
Norymberszczyzny wszelkiey	208	z Wiednia		w sprzedaż miejscowe		
Oliwy 15000 Wiader z 120	18000	z okolicy y z cyrk. Żołkiewskiego i d		do węgier 12000 Wiader		
Olejów niesfinowanych	200.	z okolicy y z Samborskiego	150.	w miejscu 3000 Wiader		
		z Rzeszowskiego y okolicy	50	do Wiednia		
Olju terpentynowego, mazi y smoły	500	z Rzeszowskiego y Żołkiewskiego cyrk		do Lwowa y Czerniowiec		
Oleum vitrioli	50.	z Pragi		do handlu miejscowego		

	Rzeczywista ilość w Hamerniach wyrobionego żelaza jednego roku	O tyle może być ta ilość w ciągu jednego roku powiększona
	Cetnary.	Cetnary.
W Lisnie	1500	2000
" Smolnie	1500	2000
" Maydanie	1500	2000
" Branie	1000	1500
" Podhorodach	1000	1500
" Dębinie	1000	1500
" Skole	1500	2000
" Mysań	1500	2000
" Ludwikowce	1000	15000
" Maksimowce	1000	1500
" Olchówce	1500	2000
" Pasieczce	1500	2000
" Bukowca	1500	2000
" Jakobeni	1500	6000
" Perehomet	1500	2000
Razem	23500	31500

NB. Znayduje się jeszcze koło Mistropolitalnego Państwa Perehinisko zaniedbana żelazna hamernia c.k. Ugulard. Go państwo graniczy z Państwem Dolinąa Śo z Nowoma na posesie wyszawionemi wsiami Sachodnim i Liporóg na których terenach dosyć duże lasy, takie też i żelazne kamienie znayduią się. —

KRASICZYN

KRASICZYN

Postby wiadomości w Nowodworu
gminnych przedaktia zdara w Gabi
cyi ma zaczniè wynosić Cent 40, ano.

Wykaz przywożących Towarów do Przemysla i jej okolicy w ciągu roku:

Do 400 Ctr. Do Przemysla w Materyałach.-
„ 500 „ Do Dobromila Sambora i Drohobyczy z Tatrii. miż towarami.—
Do 400 „ Cukru białego.—
„ 100 „ Kawy.—
„ 600 „ Gatali Stayermarskich.—
„ 400 „ Bretnali Czeskich.—
„ 300 „ Kos.—
„ 200 „ Rzerzakow
„ 100 „ Korzeni różnych



Razem 3500 Ctnarów = gdzie wiekszé oznaczenie niebywa.—

przeciwnie

Do 1000 Ctnarow Soli gotowanej z Drohobyczy Staresoli i Lacka
„ 100 „ Bydlęcego gatunku surowych Skur bydlęcych
„ 100 „ Piorzen z okolic, Wodki Okowity, Zboza rozwiezenie Tytoniu z Głownych Magazynow do Tarnowa i do innych Cyrkułow kraju

P. S: Powyżej oznaczona Summa złtr 3,500.— ma zewnątrz do zaciągnienia, przez dowiezienie do Wiednia, ztąd do Berna potem z Pragi. dopiero do Przemyśla do płacenia oznaczone

Wiadomości o ruchu handlowym Miasta Sieniawy
w latach 1840 na 841 i 841 na 842.

W roku 1840 na 841 handel do Gdańska był nader małym
zwróciono do Sieniawy i do pobliższych Spichlerzy
nad San — Pszenicy Korcy 9000. z których było z

Wołynia korcy 6000. — } razem kor. 9000
z okolic Sieniawy 3000. — }

Lnu nasiennego z okolic Lwowa korcy 3000.
dtto z Samborskiego korcy 1500. 8000 —
Rzepaku z Podola — — — korcy 3000. —
Przędziwa z Podola Ctr n: 5000.
Potazu z Węgier Ctr: 1500 }
z podola Ctr 6000 } 6000.
Słonia z Podola ratow 4500
3000 czyli Ctr: 6000.
Anyżu z Tadogury Ctr: — 1000.

Ogół handlu w r. 1840 na 841 wynosił Ctr. 18,000 kor. 16,500.
8500

NB. Wołyniem nazywamy część cyrkułów Zytomierskiego i Kijowskiego
położonych na północ Lwowa i Brodów. —
Podolem nazywa się cyrkuł Brzezańskiego i Tarnopolskiego —

W roku 184½ handel do Gdańska nadzwyczaj wielki ilości tu
oznaczone do nie skupione. Kupna się dalej kontynuują
także do widoczny rezultat handlu Sieniawskiego będzie
znacznie większy niż tu wyliczano —

Pszenicy korcy z Wołynia kor. 50,000
z Podola kor. 20,000
z okolic kor. 25,000 razem kor. 95,000. —
Żyta z okolic kor 10,000 kor. 10,000. —
NB. z skupowaniem żyta dopiero się teraz zaczyna. —
Lnu nasiennego z okolic Lwowa kor. 3,000.
dtto z Samborskiego kor. 1500.
dtto z Wołynia kor. 1500
dtto z okolic Sieniawy kor. 2000. razem kor 8,000
Rzepaku z podola kor. — — — — kor. 2000
NB. Rzepak powrócił do Wrocławia.
Przędziwa z Podola Ctr 2000
dtto z Wołynia Ctr 500 razem 2500 — kor.
Potazu z Węgier — Ctr 3000.
z Samborskiego Ctr 1000
z Podola Ctr 6000 razem Ctr 10,000

69

Rolna z Podola wartan. 1000 czyli Złr 2000.
Arzyzn z Sadégory ——— Złr 1000.

Ogół handlu wwohn 1841/2 — Złr ——— kr.

Wszystkie te produkta wyżwrzy wzpath przyznawane są do Galicyi.

Odstawa towarów płaci się z Wotyzina po 6 do 10 x waluty od korca, Spirrad korzec idzie z Podola do Siemiany towarzysz się

Fragen an die politischen Obrikeiten und vorzüglicheren Handelsorte von Tarnow Rzeszow, Jarostau, Kochnia, Lancut und Przemysl?

1) Welche u wie vielen Märkten werden jährlich in diesen Städten abgehalten?

2) Welche Gattungen von Waaren werden auf denselben?

3) Welche Quantitäten von jeder derselben?

4) Wohin kommen dieselben, wie lange ist derer ihre Weg dahin für von Welchen Orten her?

5) Wann beginnt vorzüglich, und welchen Weg nimt ein Mann nach dem Banke? Last läßt sich von derselben eine Abnahme dem Eingange für die von Lemberg nach Kochnia führenden Eisenbahn hoffen?

6) Was empfiehlt mit den neuen Märkten nicht zu Wenn gebrauchen Waaren?

7) Wie groß ist der Kreis der Markt, jährlich gesuchten Zusammenfluß von Menschen? Wohin kommen sie, woher sie sind auf gemeldeten Märkten?

8) Welche und wie viel Waaren braucht der Bauer zu seiner nöthigen Consumtion und den verschiedenen Gütern Landen, welche u wie viel aus den östlichen Provinzen Galiziens?

9) Wie viel Handelsleute sind in den Städten ansässig? womit treiben sie Handel? wo gelegen sind in der Regel einzukaufen u wohin sie handeln?

10) Wie viel Lastwagen mögen jährlich ungefähr mit galizischen Produkten die Nord Grenzen gen Westen nach Westen zu gehen?

11) Czy są jakie wskazówki co do sposobu
wniesienia prośby o zezwolenie
na budowę kościoła katolickiego
dla Polaków, dla Żydów, i dla innowierców?

12) Jest dla Krasocina wyznaczone miejsce na
cmentarz katolicki, i wiadomo
jakie jest obecnie położenie tego miejsca
pod względem? i czy nie potrzeba
jakiego zezwolenia na powiększenie
tego cmentarza? i czy nie jest konieczne
ogrodzenie tego cmentarza?

13) Jakie są warunki dla sprowadzenia Sió-
str zakonnych do miasta? i jakie
budynki potrzebne? Ile ich potrzeba?
Jakie potrzeba jest pomieszczenie dla
nich?



Fragen an Getreidehändler.

1) Wie viel galizisches Getreide wird heuer hier erwartet, als über der österreichischen Grenze gerechnet

2) Welche Zeit dauert dasselbe, in welchen Weg kommt es? Welche Fuhrkosten es in mein Speicher ist der Frachtsatz?

3) Wo wird dieses Getreide zuerst gewogen und gemessen? Wenn welches Getreidegewicht ist dieses Gewicht der Fuhrleute beobachtet?

4) Wenn zufolge in Galizien zu diesem Ende nicht eingetroffen werden, in mein Wagen Getreide hier ankommt? Ist das Getreide noch an Jemand Verpfändung oder verkommt dann die Frachtkosten wieder an dem selben Geschäfts-Abschlussmachers Frachtbriefe?

5) Gibt es gewisse Perioden in welchen viel Getreide aus Galizien über der österreichischen Grenze nach Polen eingeführt wird, in welche sind diese Perioden?

6) Welche Rückfrachten werden hier gesucht?

7) Welche Frachtsätze kommt das Getreide von Galizien

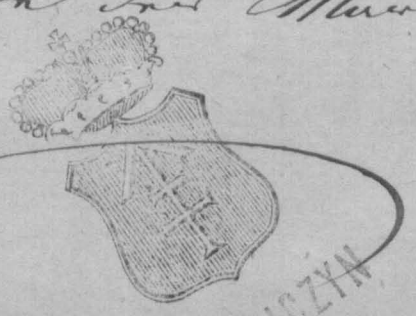
8) Wenn wenn es mein wieder zu Frachtzwecke getrieben?

9) Wie Spesen ist der Getreidefracht bis zu einem Hauptplatz?

10) Wie viel wird in nächsten Jahren voraussichtlich jeder Getreide gepflanzt?

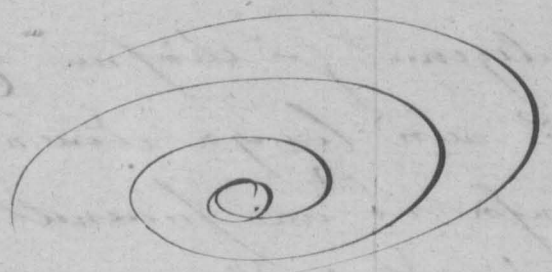
11) Welche Preise Galizien Bedürfnisse in der Regel die meisten Gefälle? Wenn bezahlen sie dieselben und welche Weg kommt sie?

12) Bis welchen Monate der Marktpreise [illegible]



71

13) Bei so dürftiger Lage der Gebäude mangelt
es größtentheils an einer schicklichen Lokalität für
Lehrbehelfe zum Unterrichte in Lemberg in Bezug
auf die in Verbindung damit gepflogene
Praxis bei Lehrbehelfen ohne welche ein gründlicher
Unterricht, als dort bei Vorträgen
Lehrbehelfe ?



KRASIŃSKI

Handel und Industrie Verbindung des Wohlstandes der Völker

In diesen wenigen Worten liegt eine Wahrheit, die selbst im Munde der Fürsten nicht unbeachtet bleiben sollte, die erfahren das Wohlstand eines Volkes ihrem Fürstenhause unterordnen oder über der Liebe ihrer Wohlthäter vergessen würden. Und fragen wir nach den sichersten Quellen Ursprung zunächst dieser Quellen des Wohlstandes neuer, dichten oder wohlwollendsten, so erkennen wir immer alle solche die guten und besseren Kommunikationsmittel.

Um den Wohlstand zu bewerkstelligen Landstrassen so wie der Fleiß, davon Flüsse und Bäche vollkommen zu benützen zu können, ist es nöthig einen Blick auf die Geschichte der Völker, vornehmlich auf ihre Kultur geschichte zu werfen, und dieß wird uns sie überzeugen, daß der Wohlstand der Kultur eines Volkes grossentheils von der Leichtigkeit ihrer Verkehrsmittel, sowohl zu Wasser als zu Land, bedingt war und daß nun jetzt wie in früheren Zeit die meisten und besten Produkte in denjenigen Ländern findet, welche sich am schnellsten in der Kultur gefördert haben. Auf diesen Grunde waren insbesondere die Fürsten in neueren Zeit vorzüglich besorgt, den Wohlstand ihrer Unterthanen durch Anlegung neuer Straßen zu fördern und ihr Augenmerk ihre Einrichtungen mit dem besten Erfolg gekrönt, denn auch in seinem Fortschritte stehen wir Wohlstand und Kultur so schnell unter Einfluß, auch wir fühlen sie so mächtig eine Grundlinie die Wohlfahrt Völker und ihre Fürsten, als es in diesem der Fall ist.

Wie nun zu geistigem Leben vorzüglich Nationen kommen durch ihren regen Verkehr mit besten wir eigen als das sie kennen, woran, kurz zu schreiten auf der Erde der Entdeckungen in die Geheimnisse der Natur, um sich dieselben dienstbar zu machen. Der Mensch belauscht sie jetzt in ihren verborgensten Winkeln, verfolgt mit den Flammen in Berg und Thal so die

Allmacht des Schöpfers immer mehr und mehr preisen
Ehre und Ruhm gewinnt; und die Zeit will es in ihrem
Laufe fördern, indem es allen seinen Empfindungen einen weiten
Gang gebietet und als gälte es das Leben zusammt
zu halten sind es immer nur einen Mittel, wie es die schon
Vorhaben zu gemeinsamen Besten nützbar machen kann.
Ehrfurcht und gänzliche Ergebung zu der Einsamkeit bewerkstelligen
dass man dem Geschmacke so vieler Mahlereigenheit, so vieler
wichtige Entdeckungen nachzuweisen hat, als das gegenwärtige
so müssen wir unsere Betrachtungen die Bedeutung der Kunst
nachher dieses Zweiges Absicht als die einfachsten annehmen
wenn. Durch sie allein ist uns eine Kraft absonderbar zu
wenden, durch die wir in Stand sind die unbewegensten
Gefühle aus der Tiefe der Seele zu holen, durch die wir
uns mehrjährig neue Mittel und Wasser-Kraft gewinnt
haben, mit deren Hilfe wir Flüsse und Meere durch-
schneiden, die uns endlich in den Stand setzt die Länder
zu durchfliegen und so in kurzer Zeit die grössten Distanzen
zum zu überlegen oder mit geringen Kosten unsere
Waaren auf die entferntesten Märkte zu bringen.
Das letztere ist lediglich durch Anlegung neuer Strassen,
besser — nichts anderes als Schienen, als eine ver-
besserte Landstrasse — bedingt. So ist dasselbe nicht zu
verwundern, wenn wir die Kräfte aller Nationen
aufbieten sehen, neue Hilfe ins Leben zu rufen. Wir
können die Folgen nicht absehen, welche dieses neue
Communicationsmittel auf das Völkerleben haben
wird; aber jetzt schon sehen wir den unaufhaltsamen
Einfluss derselben mächtig hervor treten. Ehemahls
konnte man durch Schnelligkeit, wenn es tausende von
Meilen aufzuweisen hat, so schnell als seinem Nebenmenschen
zu sein und verschwinden, in kurzer Zeit man sich bewirkt
als ein unerklärliches Erstaunen zu und der weise
Leiter Mittheilen den verschiedenen Charakter, sich gegen-
seitig bei dessen Anlegung zuvorzukommen und einander

die darauf nothwendigen Verhältnisse gleichsam abzu-
zeigen, verdienen und nun besonders, daß mir bald ein Netz
um Deutschland über die alte Welt, sich ausbreiten sehen
werden, das die Länder durchstrickt, wie die Fabrikorten
das Korn. Die großen Städte in den deutschen Provin-
zen realisirten gegenseitig verbinden sich vorzüglich mit
Berlin und Leipzig, Hamburg mit München, Hamburg mit
Frankf., südlich mit Basel, westlich mit Köln, Dresden,
Leipzig, Magdeburg und Hamburg; München westlich mit
Augsburg, Nürnberg, Leipzig und Hamburg; Dresden westlich
mit Leipzig, Frankfurt und Köln, Köln mit Hannover,
Braunschweig, Kassel, südlich mit Mainz, westlich mit Hamburg,
~~westlich~~ und Berlin; Berlin westlich mit Potsdam, Mag-
deburg, Celle u. s. w. Ebenso stehen Provinzen in den
deutschen Ländern sind zwischen Ludwigsh., Linz, Ingolstadt,
zwischen Mainz, Bonn und Koblenz, zwischen Berlin
und Potsdam, zwischen Nürnberg und Fürth, zwischen
~~Leipzig~~ Dresden, Leipzig und Magdeburg, ~~und~~ zwischen
München und Augsburg und einige kleinere Strecken.

In Belgien und England sind wir bereits ein ganzes
Netz vollendet und Frankreich und Russland beschäftigen
sich emsig damit zu vollenden.

Kommen wir nun auf das eigene Vaterland zurück, so
sehen wir uns für den Geschäftsmann schon weniger
und bei jedem guten Patrioten wird es gewiß ein
freudiger Wunsch sein, daß sich ein Projekt dieser Art
recht schnell realisire. Galizien, ein Land reich, ja zum
Überfluß von der Natur mit allen Erfordernissen, was
menschliche Existenz zunächst und notwendigen kennen,
wird vermuthlich dasselbe, wenn es sich mehr durch Eisenbahn
von den einwohnenden Mängeln emancipirt und durch
die Verbindungen mit Westeuropa kennt; es wird
mit seinem Überfluß endlich darbend müssen, wenn der
Eisenbahnen sind im Verhältniß nicht zu anderen Ländern nicht

gleichmäßig gefördert wird, so wird selbst unbefangenen, sich damit befassenden Weinbauern und Nachbarn bemerken können, wenn ob seinen Nutzgewächsen nicht mehr vorschriftsmäßig verfahren kann.

Welchen nachtheiligen Einfluß wird dagegen ein Strauch, dessen auf Galizien stehen würden? Unsere Weinstöcke werden im Winter gedeckt, weil durch wechselnden Frostwetter die Edelreben auch möglich wird, was jetzt das Holz leider im Überfluß vorhanden ist, in den folgenden Jahren wird man dagegen ein wechselndes Erwärmungsmittel verfallen. Durch wenigen nützlichen wird der wechselnde Traubenwurf auf dem Gesetz der Freiheit sein. Letzterer schadet nicht, weil Traubenwürfen und Zeitpunkten vermindert werden, aber weil durch gewissen und weisen Gesetz die Fruchtbarkeit des Landes selbst erhöht werden kann. Für die Edelreben des Weines ist der Nutzen des schnellen Traubenwurfes ein vorzüglicher Gewinnst nach gewisser Entwicklung; es wird viel zu früher verwandt, es geht kein Most zu Grunde, es wird nicht abgetrieben, wodurch z. B. ein Rind bei normalem Traubenwurf 1 bis 1½ Eimer verliert, es kann endlich bei kalter Herbstzeit vorsichtiger Traubenwurf vorhanden. Wie wichtig die Eisenbahnen für Landwirthschaft wohl nur wenige der Unbemittelten wissen. Man denke sich nur z. B. daß man auf der Eisenbahn von Lemberg bis Krakau in 7 bis 8 Stunden für 6–7 Gulden reisen kann, wozu man jetzt selbst mit den Schnellwagen 40 Stunden, mit den Postwagen 3–4 Tage braucht; welche Ersparniß an Zeit und Geld! Der letztere Einfluß für den [illegible] nachtheiligen Einfluß auf den Getreidebau finden wir aber nur darin, daß sich derselbe überall, wo Eisenbahnen angelegt wurden, ins Unglaubliche gesteigert hat.

so entsteht nun für Galizien die sehr wichtige Frage: in welcher Richtung [illegible] die Eisenbahn geführt werden, um den allen Anforderungen möglichst entsprechen soll. Können wir voraussetzen, daß die vorhandene Eisenbahnverbindung mit Deutschland, die nicht von Handelsinteressen gelenkt werden, sondern nur den Zweck, militärische Truppenzüge zu befördern haben, daß sowohl der Hauptstadt der Sitz der Militär-Verwaltung dann Hauptquartier selbst bestimmt wird, so entsteht es doch sehr nothwendig, wenn sich die Mittel, eigen über einen so wichtigen Gegenstand öffentlich und von mannigfaltigen Seiten aussprechen.

Die erste Bedingung für Galizien ist einerseits die Verbindung des Landes mit den übrigen österreichischen Provinzen, sowie mit Deutschland, andererseits mit Russland und mit den schwarzen Meere. Für die erste Verbindung sind bereits Krakau und Krotoschin gegeben, für die zweite nothwendig Lemberg und Czernowitz von wichtig, dann müssen sich die Linien von der Hauptstadt aus in die Provinzen verbreiten. Bei diesen Linien soll auf den Charakter des Landes als Kriegsschauplatz gedacht, und alle Schwierigkeiten, die dabei in den Weg treten können, müssen bei Zeiten gehoben. Anschließlich, so weit dem Schreiber dieses das Terrain bekannt genug, dürfte, voraussetzen, daß bei einem gesicherten Niveau, nämlich der Trakt schematisch folgendermaßen geführt werden könnte:

Von Krakau über Tilsen, Tarnow, Dembica nach Lemberg und von da einerseits über Zloczow nach Brody, andererseits über Kamienka, Kolomea nach Czernowitz.

Von wesentlichem wegfällt folgender Trakt, der aus Schlesien und Polen in der Richtung:

Von Krakau über Tilsen der beiden Hauptstraßen bei

Erzebirge verbei nach Przemysl; nun Przemysl
einerseits über Lemberg nach Lemberg und andererseits
über Tarnow, Krzy Tarnow nach Czernowitz.
Bei dem letzteren Trakt verfehlt Przemysl als Knot-
punkt in jeder Hinsicht günstig, als diese Route an
dem südlichen Rande liegt, durch welchen gleichzeitig
eine Verbindung mit der Residenz hergestellt wird. Bei
dem ersten Trakt hingegen ist der Knotenpunkt Lem-
berg, welches gerade als Hauptstadt des Landes.
Wenn nun nun den einen oder dem andern Trakt
den zweckentsprechenden selben, so ist das gewiss, dass sich
jenes derselben durch einzelnen Gegenden zieht, wo
die Bevölkerung am grössten und der Absatz der Lan-
desprodukte am meisten Bedürfnisse ist, wie in die-
sem späteren Artikel speziell gezeigt werden soll.
Mit einer Linie nun Krakau über Przemysl Lemberg
Tarnow, Krakau nach Brody kann Galizien nicht
gedient sein, somit ist also keine Verbindung zwischen
Russland und Deutschland vorhanden. Wenn es immer
noch sein, dass eine solche Linie sehr wünschenswerth wäre,
so kann wäre sie nicht so nöthig besser
keine Linie als eine solche den den Zweck für
einen Land verfehlt.

KRASICZYN

Geognostische Bemerkung, nebst der Charte von Galizien.

Der Fluß zwischen Ungvar und Gali-
zien hat NW. und SO. sandsteinartige
Karpathische Gebirge, diesen höchste
Kuppen, die sogenannten Bieszczada.
Dy. die Grenze zwischen diesen zwei
Ländern verfolgen, wird zuerst
auf der NWlich Abdachung in Un-
garn als auf der NOlich in
Galizien vorherrschend der glimmer
Schiefer, und in verschiedenen
Abstufungen, auf gleichen Horizonte,
Dünnschiefer gemengt mit einer Linie
ungestossen, welche bey dem Wie-
liczkaer Steinsalz Lagerbaue in Ga-
lizien, zu dem bei Sigeth in Ungarn,
bis zu jenem bei Okna in der Mol-
dau vorgegangen werden.*

Der Glimmerschiefer bei Sianoker
Komitat mächtig mit Glimmerlagen,
dann oben Balligrod bei Bystra,
wechselnd sich gemengt mit dem oben
zwischen Wieliczka und Okna vorgezo-
gen Linie, über Ustrzyki górne, bis
Iwaszkowce im Stryer Komitat, wo sich
beide dann zu Klimiec vereinigten Gli-
merschiefer erbreitet weiter.
Die Glimmerschiefer zu Smolna - Mayda-
sopol - Debyna - Skole - Mizun - Web-
dziz - Demnia - bei Rozniatow bei Dere-
liniska - Pasieczna und Perhomet in
der Bukowina fallen zwischen die

* Selbst die Hauptschichten des
Dniester und San folgen, wo
sie des steigen Lauf verlassen
diesen Richtung.

Vide die Linie vorher auf der
Route von Wieliczka über
Sigeth nach Okna vorgezogen
ist.

† Angelow

zwei Parallelen AB und CD, und be-
trachten alle jene Eisenbahn Linien,
deren zur Berührung, die sie mit
dem Kreise des ersten Quadrats,
wo nun eben die andere Berührung
zunächst entfernt vorhanden ist beginnt,
und sie schließt die zu Magdeburg zunächst
entfernte Berührung auf allen Bah-
nen von Magdeburg.

Diese Eisenbahnberührungen kommen
zweifach vor, entweder auf Berg,
holz und Brandberg Wasserscheiden
entfallen, wo dann sie wechseln
dann Frauenzimmer und Holzverbrauch,
Holzhaus durch Erdfall von unterirdischen
Flüssen und Höhlen. Allein gewöhnlich
sie von jenen verschieden in Fruchtbar-
keit, und sind oft auf einander
vorige Bauten wenig fruchtbar, auf
ganz unfruchtbar und bloßen Thonschie-
fern.

Die umgebirgten sind die Holzberg-
ungen zwischen den Parallelen
CD und E.F. auf welchen sich jetzt
die Anlagen zu Rosow- Utoropo- Mlo-
dialyn- Łączyn- Rosulna- Dolina,
Bolechow- Stebnik- Solec, Droho-
bycz- Staraſol- und Locko befin-
den; und in denen Kreisbergstrecken
auf die braunbraunen Rotten v. d.
Cannyßo- Cannygow f: Asphalt: und
Steinkohlen von verschiedenen Ar-
ten trifft.

Wenn nun die Absteckungen des Parall-

zischen Gebirge, wie sich die beiden
gegenüber zu entsprechen sind, in ge-
ringen Abstande ein ansehnliches Thal
fen bemerken, wenn sie das Gebirge
nächstliegenden von NO, gegen SW
im Sanoker Bezirke durchschneiden
werden, wie in seinem ganzen Sanoker
Streifen. Stanislauer und Kolomyer
Bezirke vorgestellen wird, so bleibt
sich, wie selbst bei einer kleinlichen
reise ihre östlichen Absätze, mit hin-
ihre Wechselmäßigkeit unverändert,
wenn in Kolomyer Bezirke in der
Karpathenkette der übrige Ustrop und
Jablonicer Sandsteine Berglage-
rung bey Mszczyn Steinkohlen
vorkommen, sinkt sich in dem
selben Gebirgsbezirke ungemein
in den westlichen Theil hinein.

Aus Schilderung der Vorkommen der
Steinkohlen in Galizien wird schon
aus angeführten Punkten entnommen
haben, wenn gegenwärtig dem
Vorkommen Zusammenhang wenn
weil die Erscheinungen schon
an dem Fusse der Gebirge sich
die steyer Lage vorkommen, wo
sie sonst die in der Nähe von
Flüssen und den höheren Gebirg-
Thälern sonnenbeschienenen Ent-

und

Brimmerstone überwinden vermöge
sein Können.

Die symmetrischen Punkte zur Verschiebung sind die von SW. nach NO. verlaufende Linie, die verschiedene Verbindungen, indem sie durch die Mittelpunkte.

Pociąg kolji żelazny bez następujące miejsca:

Bochnia
Krzeczów
Krzeszowa
Jodłownika
Jasień
Morzyska
Przyborowic
Nijska
Siedlec
Partyń
Pałczów
Łysia-Gora
Żukowice
Krzyż
Jedlowska
Wałki
Katary
Czarna
Golębki
Barowa
Wola-wielka
Góra-motyczna
Starzęczyn
Zawieziby
Dembica
Nawgaczyna
Pustynia
Zawada
Sępnica
Paszczyna
Lubczyna
Szkłoszów
Czekaj
Pietrzejowa

Boreck-mały
Borek-wielki
Wolica-piaskowa
Wolica-lugowa
Czesenia
Czarna
Kawęczyn
Krzywa
Kłęczany
Dombrowa
Bratkowice
Trzciana
Kamienka
Mrowla
Rudno-wielkie
Rudno-małe
Rayterada
Zdzierniu
Milotyn
Górki
Trzemborowisko
Łąki
Strzeszów
Palikówka
Krzemieniec
Lancut
Mała-wola
Dembina
Głuchowa
Mała-wola
Białobrzegi
Kozyna
Kozmiatów
Krogózina

Brudy
Nowosiołka
Świętanowa
Studzian
Grzęstia
Dembów
Mokrastrona
Gorliczena
Przewoźki
Siemianyna
Miastia
Proszowy
Uwiezna
Pstrynia
Firuhel
Jarosław
Mystałe
Setna
Koniaczów
Suchorów
Wiślin
Mościany
Lazy
Puniskowice
Gay

Sialnikow
Sioszary
Malnów
Czarniawa
Sokoli
Hodynia
Podgaiz
Wiszenia
Arlamowskawola
Twierdza
Prozenica
Zarzyca
Zagrody
Sędowa-wisnia
Mitrowice
Nikiłowice
Milczyce
Jadwigel
Sarzyńskow
Bienkowawisnia
Koropiec
Hermann
Buczały
Litewka
Katharzyniec
Faltenstein
Nikonkowice
Szczerzec
Siemianowka
Winiawa
Podsadki
Pozna
Nawarya
Sokolniki
Kulparkow
Wulka

Lwów

I

222

Pytania

1. Na jakich zasadach rozpoczęta budowa kolei żelaznej z Warszawy do Krakowa? czyli to jest Entreprysa na Akcyi? czy Rząd Akcyonaryuszom Kapitał prawny procent w razie gdyby intrada odpowiednią nie była. -

Odpowiedzi

KRASIŃSKI

Myśl pierwszej budowy drogi żelaznej w Polsce powziął Tomasz Hr. Lubieński, i zawiązał nawet stosunki z Bankierami Berlińskimi; a -mianowicie z Magnusem, w przedmiocie zapewnienia sobie potrzebnych funduszów. - Dwukrotnie przybyła tutaż Amerykańska Spółka do tego przystąpienia zamierzenia i czyniła projekta, z których następnie do Dyrektora Głównego, P. Zuhrman wystąpił P. Steinkeller, przedstawiając

a ze kosztu budowy drogi żelaznej od Warszawy do granicy Obszaru Krakowa w kierunku ku granicy Austryackiej. Do obliczenia wypadnie około Zł. 80,000,000

b Że dochód na wybudowanej drodze od transportów soli, węgla, produktów krajowych, i towarów zagranicznych, pokryje niezbędne koszta utrzymania drogi, i procenta od wyłożonego kapitału

c Że z rzeczą potrzebne fundusze niezbędnie z Anglyi będą do pozyskania, żeby Rząd Kapitanowi Akcyonaryuszom 4% procenta minimum, od kapitałów, przez Akcyę na budowę drogi żelaznej zabezpieczył. -

Najłaskawszy Pan zgodził się na przedstawiony sobie przez JO. Księcia Namiestnika Projekt potwierdzić, i upoważnił Rząd do zawarcia Kontraktu z Panem Steinkeller. -

W tym stanie rzeczy P. Steinkeller z Hr. Tomaszem Lubieńskim, zawiązali Spółkę do

Autorów

A/

nia Towarzystwa Drogi Żelaznej przez Alkierz. — Dla Towarzystwa zamierzonego linii, projektowana została. Ustawa, w której ustawy zawarty został przez P. Steinkeller działającego w imieniu Spółki Imienia Kontrakt z Bankiem Polskim, działającym w Upoważnieniu i w Imieniu Rządu, — w których to Ustawie i Kontrakcie, obiata za wielkie przywileje, prawa przywileje, tak Towarzystwo jako Rząd obowiązuje. —

B/

Wspomnionym Kontraktem zapewnił Rząd 4% minimum od kapitałów przez Akcye na budowę Drogi Żelaznej Żebranych i Kontrakt stałowy, z Ustawą zatwierdzenia Najw. Pana. — —

Vide 1ª stronnica Ustawy. —

II Kto stanął na czele tej Entreprysy, czy Banku czy prywatne osoby. —

Założycielami Towarzystwa są P. Steinkeller i Roman Hr. Zubrzycki, — przy nich rachuje Akcye Towarzystwa w Ustawie zawarte. Do Ustawy i Kontraktu. Banku zastępuje Rząd przy Towarzystwie, i przy nim ma Kontrolla. —

III Jakie zapewnienia ma od Rządu Dobrodziejstwa.

Kontrakt Ustawy Towarzystwa przedstawia. —

IV Po czem stoją Akcye oraz ich Dobrego Kursu nie mają. —

Akcye Towarzystwa stały w widmie 105%, — Zawsze zawsze Polskie Kursu stałowy Kontrakty do 96%. — Zawsze jednak Akcye Drogi żelazny

stoią wyżej od Akcyi Austryackich Nord-bahn ze względu zapisanego przez Rząd minimum 4% dochodu

VI Na fakt wielkiej Summy iest Kosztorys zrobiony, i ky zrobiony Kawałek, Kosztorysu nie przechodzi by nie można mieć choć ogólney o Kosztorysie wiadomości —

Stosownie do wyżekazu C. sprawa Kosztorysy przedstawiaią ogólny nakład nadmiary

Zł. 19,937,575,4.

Kosztorysy takowe tą dokładnie zrobione, gdy iuż wszelkie wykonywanych robót ustalenie prawdziwe przyięte Kontrakty.

Jedynie tu uważyć należy uwagę że Brunelowy fundusz na Tabor Drogowy iest dostateczny — Uważano atoli, że pierwszy Zakład będzie to dostateczne z powiększeniem tego transportów, powszechnie można z funduszu dochodów Tabor drogowy fundamenta się ze Summy wyżej wyznaczonej, do do robót ziemnych — i mostów na kolay podwoyney, Szyny zaś dane będą tylko maią na nadzór kolay z potrzebnemi tymmaterii. —

W wspomnionym kontrakcie C obliczono na 1 Wiorstę budowy, z szynami żelaznemi — ieżeli by zaś Szyny dane będą miały podług systemu Stephensona, przybywa Wiorsta na szerokości — Zł. 31156

b. Z szynami podług systemu Brunela przybywa na wiorstę kosztu Zł. 23877,12

c. Z szynami podług systemu Vignoli — 23591 —

Kosztowała by zatem droga z szynami Stephensona Zł. 28,817,035.

" Brunela — " 26,742634.

" Vignoli — 26,661010.

Zwłaszcza atoli należy że w tych Kosztach budowy, fundusz na

Tabor nie ulega wątpliwości, który
przed tak ich pomyślny obiatnio
no nie jest potrzebny. —
Jakie będą mieć szyny nie jest
jeszcze zdecydowane, Towarzystwo
nie ma wiary Spodnich jak
najlepszy Amerykańskich, jeśli
zaś Rząd będzie chciał trwal-
szych szyn musi dopłacić do-
chód od wielkiej sumy na
21,000,000 — i ten w takim
przedmiocie do szyn nie-
wątpliwy natenczas odmienny
kontrakt. — Pewnie od szyn
najwyższy cła, by droga
miała obstawiona koleją
bez lokomotywami, — Jeśli
koleją kompletny tabor
kosztowałby 2,500,000
Jeśli lokomotywami — 12,000,000.
Na początek złoty dopatki
bezpośrednie wpłacić się nie
będą, wpłacenie tych summ
potrzebny nakład przyjąć
można. — Do obliczenia
przeto ogólnych kosztów dro-
gi żelaznej, do kosztów
kolei dołożyć należy. —

VI Skąd szyny żelazne wypadałoby
z Anglji, czy wlepić w kraju
robione i co kosztują. —

Szyny ~~zakontraktowane~~ są w Anglji
kosztują z transportem aż
Paulkin do warszawy Centner
Polski 100 R. — Łp 26.
wolna jest Towarzystwo za-
dać szyn takich robić kazały
czy Brunela czy Stephensona
czy wynalazku. — Podobno szyny
zdaniem ich lokomotywa nie
tak prędko w kraju mogą
będą zrobione. — Wnosić
przeto należy że jakiby który
z powyższych systemów wtrzy
many kontrakt, szyny z Anglji
sprowadzone będą bez musiał
by i tak by kaz szyny systemu
Amerykańskiego dano będą
musiały, takowe w kraju
wyrobione będą bez mogły —

A.

Obraz eventualnéj manipulacyi Dyrekcyi Banku i Koleji żelaznéj.

Dochód.									Rozchód.				5.	6.	Bank.		
Raty pożyczki 7,000.000. Złt. Réń. m.k.		Wypłaty na akcye.		5. Zysk czysty z własnych kapitałów czynnych w Banku 5/50.	6. Zysk z kasy oszczędności Banku zastawnego.	7. Zysk z obcych kapitałów złożonych w Banku.	8. Dochód z kolei żelaznéj.	9. Ogół dochodu.	1. koszta budowy kolei żelaznéj.	2. procent 4/50 od pożyczki, i 1/2 % na tejże umorzenie razem 4½ %.	3. procent 4/50 od 4.000. Akcyi.	4. Ogół Rozchodu.	Przewyżka dochodu.	Dywidenda.	1. Wzrost Banku.	2. Umniejszenie Banku.	3. Stan Banku.
1. nominalny	2. realny	3. 500. kupionych przez Stany.	4. 3.500. przedanych prywatnym.														
Kapitał.																	
150.000	142.500	50.000	700.000	.....	.....	.....	.....	892.500.	800.000	.....	.....	800.000.	92.500.	.....	92.500	.....	92.500.
1,050.000.	997.500.	50.000.	700.000	46.25.	.....	.....	.....	1,752.125.	1,700.000.	6.750.	30.000.	1,736.750.	15.375.	.....	15.375	.....	107.875.
1,500.000.	1,425.000	50.000.	700.000.	5394.	.....	.....	.....	2,180.394.	2,000.000.	54.000.	60.000.	2,114.000.	66.394.	.....	66.394.	.....	174.269.
1,600.000.	1,520.000.	50.000	700.000.	8.713.	.....	.....	.....	2,278.713.	2,000.000.	121.500.	90.000.	2,211.500.	67.213	.....	67.213.	.....	241.482.
2,000.000.	1,900.000.	50.000.	700.000.	12.074.	20.000.	.....	112.500.	2,794.574.	2,500.000.	193.500.	120.000.	2,813.500.	.....	.....	.....	18.926.	222.556.
200.000	190.000	50.000	.....	11.128.	20.000.	.....	202.500.	473.628.	.....	283.500.	150.000.	433.500.	40.128.		40.128.	.....	262.684.
200.000.	190.000	50.000	.....	13.134.	20.000.	.....	292.500.	565.634.	.....	292.500.	152.000.	444.500.	121.134.		121.134.	.....	383.818.
300.000.	285.000.	50.000.	.....	19.191.	20.000.	.....	405.000.	779.191.	.....	301.500.	154.000.	455.500.	323.691.		323.691.	.....	707.509.
.....	.....	50.000.	.....	35.375.	20.000.	.....	436.900.	542.275.	.....	315.000.	156.000.	471.000.	71.275.		71.275.	.....	778.784.
.....	.....	50.000	.....	38.939.	20.000.	.....	436.900.	545.839.	.....	315.000.	158.000.	473.000.	72.839.		72.839.	.....	851.623.
.....	.....	.....	.....	42.581.	20.000.	.....	436.900.	499.481.	.....	315.000.	160.000.	475.000.	24.481.	12.240.	12.241.	.....	863.864.

Cods.

CONTRACT

BETWEEN THE

BANK OF POLAND

AND

MR. PETER STEINKELLER.

Done at Warsaw, this $^{14}/_{26}$ *day of the month of Nov.* 1838.

Between the Bank of Poland, acting in virtue of an Order received from His Excellency the Director-General and President of the Commission of Finances and of the Treasury, in conformity with an official letter of $^{3}/_{15}$ July last, No. 1689, on the one part, and Mr. Peter Steinkeller in his own name, and in the name of his Partners in this matter, on the other part, the following has been agreed upon:—

PRELIMINARY.

Mr. Peter Steinkeller having presented, on the $^{1}/_{13}$ of June, to His Excellency the Director-General and President of the Commission of Finances and of the Treasury, a plan for a Railway from Warsaw to the frontier of Austria, taking the Direction of Oswiecim, His Excellency the Director-General laid it before the Prince-Viceroy, who notified to him, on the 9th July, that His Majesty the Emperor of all the Russias had deigned to give thereto his high approbation.

In execution of the Order of His Highness the Prince-Viceroy, His Excellency the Director-General has instructed the Bank of Poland to arrange, with Mr. Peter Steinkeller, the plan of a Contract to be submitted for the approbation of the Government of the Kingdom. Before proceeding to this work, Mr. Peter Steinkeller has deposited the annexed Statutes of the Railway Company, which are to serve as a basis to the development of the future operations of the Company; and he has declared, that being convinced he would notbe able to fulfil, by himself, all the numerous and important duties prescribed by those Statutes, he has found it indispensable to admit Partners who, by their efficacious co-operation, will guarantee the success of the undertaking. It is, therefore, in his own name, and in those of his Partners, that the present Deed is made.

1. Mr. Steinkeller having represented that the foreign Shareholders, unaccustomed to the forms of Government of the Kingdom of Poland, would be better satisfied with the Commercial Arrangements of a Bank, and that it would be agreeable to them were all the affairs of this undertaking treated directly with the Bank of Poland, stipulates by these presents, that in all that concerns the mutual obligations arising out of the present Contract, he and his Partners shall treat with the Bank of Poland only, or through its medium, with the Authorities.

2. Mr. Steinkeller agrees to establish a Railway, the terminus of which shall be a point fixed upon in the centre of Warsaw; which shall pass by Skierniewice and finish at the hamlet of Niwka, but may be continued in the direction of Oswiecim, as far as the Railway from Vienna to Bochnia, passing either through the territory of Cracow or that of Prussia.

CONTRAT

ENTRE LA

BANQUE DE POLOGNE

ET LE

SIEUR PIERRE STEINKELLER.

Fait à Varsovie, ce $^{14}/_{26}$ *du mois de Novembre,* 1838.

Entre la Banque de Pologne, agissant en vertu du mandat qu'elle a recu de Son Excellence Monsieur le Directeur Général Président de la Commission des finances et du Trésor, suivant office du $^{3}/_{15}$ Juillet a. c. No. 1689 d'une part; et le sieur Pierre Steinkeller, agissant en son propre nom et au nom de ses associés à cet effet, d'autre part; il a été convenu et arrêté ce qui suit:—

PRÉLIMINAIRE.

Le Sieur Pierre Steinkeller a présenté, le $^{1}/_{13}$ Juin, à Son Excellence monsieur le Directeur Général, Président de la Commission des finances et du trésor, un projet de chemin de fer de Varsovie à la frontière d'Autriche, direction d'Oswiecim. Son Excellence Monsieur le Directeur Général a porté ce projet à la connaissance de Son Altesse le Prince Namiestnik, qui lui a notifié, le $^{27\ \text{Juin}}/_{9\ \text{Juillet}}$ que Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies avait daigné accorder sa haute approbation au dit projet. En exécution des ordres de Son Altesse Monseigneur le Prince Namiestnik, Son Excellence monsieur le Directeur Général a invité la Banque de Pologne à convenir avec le sieur Pierre Steinkeller d'un projet de contrat, qui serait soumis à l'approbation du Gouvernement du Royaume. Avant de procéder à ce travail, le sieur Pierre Steinkeller a déposé les statuts de la société du chemin de fer, qui doivent servir de base au développement et aux futures opérations de la dite société; il a déclaré qu'ayant reconnu qu'il ne lui serait pas possible de remplir seul les nombreuses et importantes obligations imposées par les dits statuts, il a jugé indispensable de s'adjoindre des associés, qui par leur efficace coopération garantiront la réussite de l'entreprise. C'est en conséquence en son nom et au nom des dits associés qu' il passe le présent acte.

1. Le sieur Steinkeller, ayant exposé que les actionnaires étrangers, peu familiarisés avec les formes du Gouvernement du Royaume de Pologne, trouveraient plus de garanties dans les rapports commerciaux d'une banque, et verraient avec plaisir que toutes les affaires de l'entreprise dûssent être traitées directement avec la Banque de Pologne, stipule par les présentes que, pour tout ce qui concerne les obligations mutuelles dérivant du présent acte, lui et ses associés n'auront de rapports qu'avec la Banque de Pologne ou par son intermédiaire avec les autorités.

2. Le sieur Steinkeller s'oblige à établir un chemin de fer qui partira d'un point convenu au centre de Varsovie, passera par Skierniervice, aboutira au bourg de Niwka, et pourra se prolonger, en suivant la direction d'Oswiecim, jusqu'au chemin de fer de Vienne à Bochnia, en passant, soit par le territoire de Cracovie, soit par le territoire Prussien.

3. The intended Railway shall be called the Warsaw-Vienna Railway: the special plans, as they are prepared, shall be presented for the approval of the Bank of Poland.

4. The Capital destined to establish the Railway is fixed at the sum of 21,000,000 of Polish florins, or 500,000*l.* sterling. This Capital shall be divided into 5000 Shares of 4200 florins, or 100*l.* sterling, each Share.

5. Conformably to the Statutes of the Company, Mr. Peter Steinkeller is authorized to issue 200 additional Shares, which shall become the property of himself and his Partners in this undertaking, as an indemnity for the costs and charges not provided for in the Statutes of the Company.

6. The Railway Company shall be definitively constituted when one half of the Shares shall have been subscribed. Mr. Steinkeller engages to furnish to the Bank of Poland the proof that this condition has been complied with, within three months, at the most, from the time when this Contract shall have received the approbation of the Government.

7. All the Funds accruing from the Sale of Shares, shall be paid into the Treasury of the Bank of Poland, or into the hands of Messrs. Harman & Co., of London.

8. The 21,000,000 florins forming the Capital of the Company, shall bear Interest at the rate of 4 per cent. per annum, dating from the days of payment. In virtue of the authority of His Majesty the Emperor of all the Russias, this Interest is guaranteed by the Government of the Kingdom, until the Railway shall be entirely opened; and by virtue of the same authority, the Government of the Kingdom guarantees, that from the opening of the Railway, the annual Dividends on the Capital of the Company shall, in no case, be less than 4 per cent. The 200 additional Shares, not being entitled to this guarantee, bear no Interest, and will have no claim to Dividends until after the opening of the Railway, in the mode prescribed in the Statutes of the Company.

9. When the Government shall be called upon to pay or complete the 4 per cent. guaranteed, the Treasury shall furnish the necessary Funds to the Bank of Poland, which will have to make the payments. Mention shall be made of this guarantee on the backs of the 5000 original Shares, and it shall be signed by the Bank of Poland.

10. Whenever the Railway shall pass over the domains of the State, or of its feudatories, no indemnity shall be due either for the lands occupied by the Railway and the levels, or for the sites reserved for the courts and buildings which the Society will have occasion to make for the use of the Railway. Moreover, the Government grants to the Company, out of the domains of the State through which the Railway may pass, all the wood necessary for the sleepers of the rails and for the construction of the bridges; the earth for dykes, and embankments, the turf, gravel, and stones, free of all cost. The Company shall be allowed also, without charge, to establish brickyards, dig the clay, and lay it upon the sites fit for brick-making; to turn off the waters which may do injury to the Railway or the adjacent buildings. If, however, anterior contracts have in any case given to the tenants or feudatories of the Government a right to an indemnity for concessions of this class, the Company will have to arrange with the parties interested, according to the estimated value.

11. If any Proprietor shall refuse to make an amicable arrangement, or if his pretensions are unreasonable, he shall be proceeded against according to the laws which regulate the appropriation of lands to the public service. In order that the works of the Railway may not be retarded by these differences, a provisional estimate of the property in dispute shall be given by the Commissary of the district, according to the valuation of the Engineer of the district and of the Engineer of the Company, charged with the works of this part of the road; thereupon the Company may continue their works, having previously deposited at the Treasury of the Bank of Poland the amount of the valuation, and given notice thereof to the proprietor.

12. If the Company shall not be able to agree amicably with any

3. Le chemin de fer projeté portera le nom de Chemin de fer de Varsovie à Vienne. Les plans spéciaux, à mesure qu'ils auront été préparés, seront présentés à l'approbation de la Banque de Pologne.

4. Le capital destiné à l'établissement du chemin de fer est fixé à la somme de vingt et un millions de florins de Pologne, ou cinq cent mille livres sterlings. Ce capital sera divisé en cinq mille actions de 4,200 fl. ou 100*l.* chacune.

5. Conformément aux statuts de la société, le Sieur Pierre Steinkeller est autorisé à émettre deux cents actions additionnelles, qui sont dévolues en toute propriété à lui et à ses associés cogérans pour les couvrir des frais et des dépenses non prévus par les statuts de la société.

6. La société du chemin de fer sera définitivement constituée, lorsque la moitié des actions aura été souscrite. Le sieur Steinkeller s'engage à fournir à la Banque de Pologne, trois mois au plus après que le présent contrat aura reçu l'approbation du gouvernement, la preuve que cette condition a été remplie.

7. Tous les fonds, provenant de l'émission des actions, seront versés soit à la caisse de la Banque de Pologne, soit entre les mains de messrs. Harman et Co., à Londres.

8. Les vingt et un millions, formant le capital de la société, porteront intérêts à raison de quatre pour cent par an, à dater du jour des versements. En vertu de l'autorisation de Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies, cet intérêt est garanti par le Gouvernement du Royaume, jusqu'à l'ouverture de la totalité du chemin de fer; et par suite de la même autorisation, le Gouvernement du Royaume garantit qu'à dater de l'ouverture du chemin de fer les dividendes annuels du capital de la société ne pourront, en aucun cas, être moindres de quatre pour cent. Les deux cents actions additionnelles, ne jouissant pas de cette garantie, ne portent pas d'intérêts. Elles n'auront droit aux dividendes qu' après l'ouverture du chemin de fer, selon le mode prescrit par les statuts de la société.

9. Lorsqu'il y aura lieu à payer ou à compléter les 4 pour cent garantis par le Gouvernement du Royaume, le trésor versera les fonds nécessaires à la caisse de la Banque de Pologne qui est appelée à faire de service des payemens. Mention de cette garantie sera faite sur les revers des 5000 actions primitives, et signée par la Banque de Pologne.

10. Dans les endroits où le chemin de fer traversera les domaines de l'état ou des donataires, il ne sera dû aucune indemnité; ni pour les terrains occupés par la ligne du chemin et les déblais, ni pour les emplacemens réservés aux cours et bâtimens que la société aura pour le service du chemin de fer. Le Gouvernement accorde de plus à la société: (dans les domaines de l'Etat traversés par le chemin de fer:) sans aucune rétribution, tous les bois nécessaires aux soubassemens des rails et à la construction des ponts, la terre pour les digues et les terrassemens, le gazon, le cailloutage et les pierres. La Société pourra, également sans retribution, y établir des briqueteries; tirer la terre glaise et la déposer sur les terrains propres à la fabrication des briques; détourner les eaux qui pourraient nuire au chemin de fer, ou aux bâtimens adjacens. Si, cependant des contrats antérieurs donnaient aux fermiers du Gouvernement ou aux donataires droit à quelqu' indemnité pour des concessions de ce genre, la société devra les régler avec qui de droit d'après les prix des devis.

11. Si quelque propriétaire se refuse à un arrangement de gré à gré, ou si ses prétentions sont exagerées, il sera procedé contre lui d'après les lois d'expropriation pour cause d'utilité publique. Afin que les travaux du chemin de fer ne soient pas rétardés par cette contestation, une estimation provisoire de l'immeuble, objet de la contestation, sera donnée par le commissaire du district, d'après les évaluations de l'ingénieur du district et de l'ingénieur de la société chargé des travaux dans cette partie du chemin. Aussitôt après, la société pourra poursuivre ses travaux, si elle a préalablement déposé à la caisse de la Banque de Pologne une somme correspondant à la dite estimation, et si elle l'á fait notifier au propriétaire.

12. Si la société ne pouvait s'arranger à l'amiable avec quelques

proprietor or tenant, in respect of indemnities for the occupation of lands by the levels and by the temporary roads necessarily required for the transport of materials, and other similar exigences; for the damages resulting from embankments of the Railway; from the turning off of water-courses, and for all other works necessary for the construction and preservation of the Railway, the Regency of each respective province shall name valuers to estimate the damages; but that there may be no interruption in the works, the Direction of the Company shall make a deposit at the Bank of Poland, in the mode pointed out in Art. 11, with regard to other disputed points.

13. Mr. Steinkeller engages to present to the Bank of Poland, one year at most after the ratification of the present Contract, the detailed plans of the whole of the Railway, with a plan of the distances and levels; he engages also then, to begin the works at six different points at once, and to follow them up with all the activity which the Government of the Kingdom can require.

14. The Bank of Poland will have the right to watch over the execution of the plans, and, in case of need, to take such steps as may compel the Company to fulfil its engagements.

15. The Company shall use in its works the iron produced in the country, to the exclusion of all others; it shall also cause the locomotives and waggons to be constructed in the country, if these objects can be furnished by the home manufacturers at the periods required, and at as low, if not at lower prices, than these objects would cost if brought from Russia or England, adding the cost of carriage and transit duty. If the Railway Company derive no advantage from using the products of the country, it shall furnish proof thereof to the Bank of Poland; a licence shall then be given, to bring its rails, machines, and waggons, from Russia or England, and these objects shall be free from all Import Duties, present and to come.

16. If in the course of the works, or according to the Contracts made, it shall appear that the establishment of the Railway from Warsaw to the frontier will not absorb the Capital accruing from the issuing of Shares, the Company may employ the surplus in lengthening the Railway passing through the territory of Cracow or Prussia, so as to form a junction with the Railway from Vienna to Bochnia, and afterwards in the formation of a new line from Warsaw to Zegrze.

17. The Railway Company shall itself take steps to obtain the authority and necessary privilege to lengthen its line across the Cracow, Austrian, or Prussian territory; but the Government of the Kingdom will not refuse its intercession. In every case, the arrangements made by the Company with the Governments of Cracow, Austria, or Prussia, shall only be obligatory after they have been approved by the Government of the Kingdom of Poland.

18. The Railway may be enclosed, in order to prevent the passing across it, in any other places than where it shall be indispensably necessary; and these shall be restricted to the smallest number possible. Whenever the Railway shall cross rivers or canals, the Company shall establish bridges at its cost, and shall be bound to have Keepers there.

19. The Railway is, without any exception, the exclusive property of the Company, until all the Shares shall have been paid off; the mode of paying off being laid down in the Statutes of the Company. Thus no one will have the right to use this road, to cross it, to drive anything upon it, to join branch Railways to it, without permission of the Company; which, consequently, has the exclusive right of carriage, upon its own road, either by horses, steam, or any other mode, of passengers, carriages, animals, merchandise products, and property of every description whatever; all without impediment and without any duties being levied.

20. The Direction of the Railway shall be responsible for all accidents which may result from the defective construction or bad repair either of the Railway, the machines, or the waggons, and for

propriétaires ou fermiers, pour indemnités d'occupation de terrain par les déblais et par les routes provisoires nécessaires aux transports des matériaux et autres besoins de cette nature, des dommages résultant du terrassement du chemin de fer, du détournement des eaux, et de tous autres travaux nécessaires à la construction et à la conservation du chemin de fer, la Régence du Gouvernement respectif nommera des experts qui évalueront les dommages. Toute fois, à fin qu'il n'y ait pas d'interruption dans les travaux, la direction de la société fera un dépôt à la Banque de Pologne d'après le mode indiqué en l'article 11 pour autres contestations.

13. Le sieur Steinkeller s'engage à présenter à la Banque de Pologne, une année au plus après la ratification du présent contrat, les plans détaillés de tout le chemin de fer, avec un tracé des distances et des nivellemens. Il s'engage également à commencer, à la même époque, les travaux sur six points à la fois, et à les poursuivre avec toute l'activité que le Gouvernement du Royaume pourra désirer.

14. La Banque de Pologne aura le droit de veiller à l'exécution des plans, et de prendre, au besoin, les mesures nécessaires pour forcer la société à remplir ses engagemens.

15. La Société devra, à l'exclusion de tous autres, employer pour ses travaux les fers produits dans lepays. Elle devra également y faire confectionner les locomotives et les wagons, si ces objets peuvent lui être fournis, dans le tems voulu, par les usines du pays à des prix égaux, si non inférieurs, à ceux aux quels ces objets lui reviendraient de Russie ou d'Angleterre, en y comprenant les frais du transport et le droit du transit. Si la société du chemin de fer ne trouve pas d'avantages dans les fabriques du pays, elle en fournira la preuve à la Banque de Pologne; alors il lui sera accordé une licence pour tirer ses rails, ses machines, et ses wagons de la Russie ou de l'Angleterre, et ces objets seront, pour elle, libres de tous droits d'entrée existants ou à venir.

16. Si dans le courant des travaux, ou d'après les contrats passés, il était reconnu que l'établissement du chemin de fer, de Varsovie à la frontière, ne doit point absorber le capital provenant de l'émission des actions, la société pourra employer l'excédant au prolongement du chemin de fer, (par le territoire de Cracovie ou par le territoire Prussien,) jusqu'a celui de Vienne à Bochnia; puis en suite à l'établissement d'une nouvelle ligne de Varsovie à Zegrze.

17. La société du chemin de fer fera elle même les démarches afin d'obtenir l'autorisation et le privilège nécessaire pour le prolongement de sa ligne à travers le territoire de Cracovie, de Prusse, et d'Autriche. Néanmoins le Gouvernement du Royaume ne lui refusera pas son intercession. En tous cas, les arrangemens pris par la société avec le Gouvernement de Cracovie, de Prusse et d'Autriche, ne seront obligatoires qu' autant qu'ils auront reçu l'approbation du Gouvernement du Royaume de Pologne.

18. Le chemin de fer pourra être entouré de barrières, afin d'en défendre le passage dans d'autres endroits que ceux qui seront indispensablement nécessaires, et qui seront restreints au plus petit nombre possible. Partout où la ligne du chemin de fer traversera des rivières ou des canaux, la société établira des ponts à ses frais et sera tenue d'y entretenir des gardiens.

19. Le chemin de fer est, sans aucune restriction, la propriété exclusive de la société, jusqu' au complet amortissement des actions; amortissement dont le mode est établi dans les statuts de la société. Ainsi personne n'aura le droit de se servir de ce chemin, de le traverser, d'y conduire des transports, d'y embrancher d'autres chemins de fer, sans l'autorisation de la société, qui a par conséquent le privilège exclusif de transporter, sur son propre chemin, à l'aide des chevaux et de la vapeur, ou par tout autre moyen, les personnes, les voitures, les animaux, les marchandises, les produits, les valeurs et objets de toute espèce que ce soit: le tout sans qu'il y soit fait obstacle, ni qu'elle soit assujetie à aucuns droits.

20. La direction de la société du chemin de fer sera responsable de tous les accidens qui résulteraient du défaut de construction, soit du chemin de fer, soit des machines et des wagons, ainsi que de

the negligence of the inspectors. The Direction shall make good all damages done on the Railway, or its appurtenances, whenever human prudence could prevent the accident; consequently, the Direction shall be bound to establish the most severe inspection in all the branches of its service, as well during the construction of the Railway as when it shall be open to the public; it shall organize the Police on the Railway, according to the rules established on other Railways, and the instructions which it may receive as to this matter from the Bank of Poland.

21. Every year, a month before the end of the year, the Direction of the Company shall present to the Bank of Poland, and make public a Tariff to be in force for the following year; there shall be no modification made in this Tariff during the year, without the authority of the Bank of Poland.

22. The Direction of the Company shall have the right to refuse to take any thing unless the carriage be paid in advance.

23. The Persons and the Baggage belonging to the Government or to military authorities, without any restriction, are liable to pay what is prescribed in the Tariff; nevertheless, the Military Transports, and those of the Government, shall have the priority over private individuals, except when there shall be engagements or anterior contracts in favour of these latter. If the Government of the Kingdom have occasion to employ all the force of the Railway, it may do so, leaving only at the disposal of the Company the waggons necessary for the conveyance of Passengers; but if, in consequence of the preference given to the Transports of Government and of the military authorities, a loss shall accrue to the Company, the Government of the Kingdom shall be bound to make it good.

24. The Direction of the Railway may refuse to convey such objects as Gunpowder, Acids, and others of a similar kind, which may expose the other loads to any danger.

25. The Railway Company shall be responsible for the objects confided to it to be forwarded.

26. All complaints and claims relative to the administration of the Railway, which may be addressed to the Direction of the Company, either against itself or its Officers, in case they be not duly attended to by the Direction, may be brought before the administrative authorities of the country, who shall decide provisionally, until the judicial authorities shall have determined. This does not apply to the complaints of Shareholders, in respect of whom a mode is pointed out in the Statutes of the Company.

27. All other claims than those of the Shareholders, which, according to the Statutes of the Company, are to be judged of by an arbitration, are referrible to the Tribunal of Commerce.

28. To compensate the Administration of the Post-office for the difference which must arise in its revenue, from the carriage by the Railway of travellers, goods, and various products, the Railway Company engages, during the whole of its existence, to carry upon all the line, free of expense, the letters and packages of the Post-office. The Company shall only be compelled to carry in this way once a day, if the locomotives proceed daily, and shall not be bound to receive gratuitously more than 100lbs. per day; if the loads are heavier, the Administration of the Post shall pay for the excess, at prices to be agreed upon, and of which the maximum shall be 3 gros. per mile. The Direction and the servants of the Company are expressly forbidden from taking charge of any packages under 10lb. weight, such packages belonging exclusively to the Post. In case of infringement, the offenders shall become liable to the regulations of the Post.

29. The Direction of the Company stipulates expressly, that it will not take upon itself the distribution of the letters and packages confided to it by the Post, and will not be responsible for their contents; its obligation is confined to the appointing of one or more waggons for the packages of the Post, and for the passage once a day, going and returning, of the Agent whom the Direction of the

leur mauvais entretien et de la négligence des surveillans. Elle devra des indemnités pour tous dommages occasionnés sur le chemin de fer ou ce qui en dépendra, lors que la prudence humaine eût pu prévenir l'événement. La direction de la société devra par conséquent établir la plus sévère surveillance dans toutes les branches de son service, tant pendant la construction du chemin de fer, que lorsqu'il sera livré à la circulation. Elle organisera le service pour la police du chemin de fer d'après les règlemens de tous les autres chemins de fer et les instructions qu'elle pourrait recevoir à cet effet de la Banque de Pologne.

21. Tous les ans, un mois avant la fin de l'année, la direction de la société présentera à la Banque de Pologne, et livrera à la publicité, un tarif obligatoire pour l'année qui suivra. Il ne pourra être fait, dans le courant de l'année, aucune modification à ce tarif, sans l'autorisation de la Banque de Pologne.

22. La direction de la société aura le droit de refuser tous transports dont le prix ne lui serait pas payé d'avance.

23. Les personnes et les transports, appartenant au Gouvernement ou aux autorités militaires, sont soumis, sans aucune distinction, aux payements prescrits par le tarif. Néanmoins les transports militaires et les transports du Gouvernement auront la priorité sur ceux des particuliers, à moins qu'il n'y ait en faveur de ces derniers, engagements ou contrats antérieurs. Sil arrivait que le Gouvernement du Royaume eût besoin, pour ses transports, de toutes les forces du chemin de fer, il pourrait en disposer, ne laissant à la disposition de la société que les wagons nécessaires au transport des voyageurs. Toutefois s'il devait résulter un préjudice pour la société de la préférence donnée aux transports du Gouvernement et des autorités militaires, le Gouvernement du Royaume sera tenu de l'indemniser.

24. La direction du chemin de fer pourra refuser le transport des objets qui, comme la poudre à canon, les acides et autres de ce genre, pourraient exposer les transports à un danger quelconque.

25. La société du chemin de fer répond des objets dont le transport lui aura été confié.

26. Toutes les plaintes et réclamations, relatives à l'administration du chemin de fer, adressées a la direction de la société, contre elle même ou contre ses employés, pourront, s'il n'y est point fait droit par la direction, être portées devant les autorités administratives du pays, qui décideront provisoirement jusqu'à ce que les autorités judiciaires aient prononcé. Ceci ne concerne point les réclamations des actionnaires pour lesquels une voie est indiquée dans les statuts de la société.

27. Toutes autres réclamations que celles des actionnaires, qui, d'après les statuts de la société, doivent être soumises à un jugement arbitral, sont du ressort des Tribunaux de commerce.

28. Pour offrir à l'administration des postes une compensation pour la différence qui résultera nécessairement dans ses revenus du transport, par le chemin de fer, des voyageurs, des marchandises et produits divers, la société du chemin de fer s'oblige, pendant toute la durée de son existence, à transporter, sur toute la ligne et sans aucune rétribution, les lettres et paquets de la Poste. La société ne peut être obligée à faire ces transports qu'une fois par jour, si le service des locomotives se fait journellement, et á recevoir gratuitément plus d'un quintal par jour, sur toute la ligne. Si ses transports sont plus considérables, l'administration des Postes devra payer l'excédant à des prix qui seront convenus et dont les limites sont trois gros par mille et par quintal. Il est expressément interdit à la direction, ainsi qu' aux employés de la société du chemin de fer de se charger de paquets dont le poids serait au dessous de dix livres; Ces transports appartiennent exclusivement à la Poste. En cas de contravention, les delinquants seront atteints par les réglemens de la poste.

29. La direction de la société du chemin de fer stipule expressément qu'elle ne se charge aucunement de la distribution des lettres et paquets qui lui sont confiés par la Poste; elle n'est pas non plus responsable de leur contenu. Son obligation se borne à destiner aux transports de la poste un ou plusieurs wagons et le passage une fois par jour: aller et retour: à l'agent que la direction des Postes

Post may have commissioned to receive, inspect, and distribute its letters and packages.

30. Mr. Steinkeller stipulates that the business of the Railway shall never be delayed by the conveyance of the Post; which will, therefore, have to make its arrangements, so that they may agree as well at the extremities as at the Stations on the Railway, with the hours of arrival and departure of the waggons.

31. The Administration of the Post shall conform to the Tariff, if it add an escort, or other person, to the Agent by whom its packages shall be accompanied.

32. The Railway Company shall not be responsible for the delays, or for the injuries which may result from them, if the packages be detained in consequence of defects in the Railway or in the Machines, or in consequence of any other event not attributable to negligence or a want of inspection. The Company will engage to take the most prompt and efficacious measures to convey to their destination, passengers and packages which shall have been confided to it; if, however, the passengers or the proprietors of merchandise, shall prefer providing themselves with the means of continuing their journey, the Railway Company shall, at their requisition, reimburse the sums received for that part of the journey remaining to be completed.

33. Whenever the Railway loads shall be thus stopped, the Direction of the Railway shall in the first place provide the means of sending on the Packets of the Post.

34. Whenever, in consequence of accidents occurring to the Railway or to the Machines, the communications shall have been interrupted for more than a week, the Direction of the Railway shall credit the Post for the amount of charges incurred by the latter in continuing to forward its packages.

35. If the suspension of the traffic on the Railway give rise to just claims in respect of unfulfilled contracts, the Direction of the Company shall be bound to make satisfaction in an amicable manner.

36. The accounts of the general Direction of the Post, and of the Direction of the Railway, shall be made out and balanced every three months.

37. The Direction of the Company shall adopt all necessary measures, as well as those which shall be prescribed to it by the Government of the Kingdom, in order that the traffic on the Railway shall cause no prejudice to the Treasury, in regard to Duties; if, however, any offence be committed, the offender shall be made amenable to the Penalties of the Revenue laws.

38. To prevent these offences as much as possible, the Direction of the Railway shall organize Special Waggons for the Merchandise to be imported or exported; which, independently of the Seals of transit, may be entirely sealed by the Custom-house Officers. If the proprietors of goods shall be desirous of avoiding the delay of examining their merchandise at the frontier, the Direction of the Railway shall, at such Proprietors' cost, convey the person whom, at their request, the Custom-house shall direct to accompany the said merchandise.

39. There shall be attached to the Company a Commissary of the Government, appointed by the administration of the Kingdom, whose duty it shall be to watch over the interests of the Treasury and of the Shareholders. This Commissary shall be under the immediate orders of the Bank of Poland; he shall act in conformity with the bases of the present Contract and of the Statutes of the Company, and according to the instructions of the Bank of Poland; which instructions shall have been previously communicated to the Direction of the Railway. His duty will be to protect the Interests of the Treasury, of the Shareholders, and of the Revenue; to hinder all abuses in the Administration of the Railway. He will, moreover, facilitate to the Direction of the Company the means for taking provisional or definitive possession of such property as may be necessary for the Railway and its appurtenances; and finally, the Commissary of the Government shall aid the Direction of the Company

aura commissionné pour reçevoir, surveiller et distribuer ses lettres et ses paquets.

30. Le sieur Steinkeller stipule que: le service du chemin de fer ne sera jamais retardé par suite des expéditions de la Poste, qui devra organiser son service de manière à ce qu'il concorde, soit aux extrémités, soit aux stations du chemin, avec les heures de départ et d'arrivée des wagons.

31. L'administration de la Poste sera soumise aux tarifs, si elle adjoint une escorte ou une autre personne à l'agent par qui elle fait accompagner ses transports.

32. La société du chemin de fer ne sera responsable, ni des retards, ni des préjudices qui en résulteraient, si les transports étaient arrêtés par suite de détérioration du chemin de fer, des machines, ou par suite de tout autre évènement qu'on ne pourrait attribuer à la négligence ou ou défaut de surveillance. Elle devra toute fois, et à ses frais, prendre les mesures les plus promptes et les plus efficaces pour conduire à leur destination les personnes et les transports dont elle serait chargée. Si cependant les voyageurs ou les propriétaires des marchandises préféraient aviser eux mêmes aux moyens de transport, la société du chemin de fer devra, sur leur demande, leur rembourser ce qu'elle aura reçu d'eux pour les transports qui restent à effectuer.

33. Lorsque les transports se trouveront ainsi arrêtés, la direction du chemin de fer devra s'occuper avant tout, de l'expédition des paquets de la Poste.

34. Lorsque, par suite d'accidens au chemin ou aux machines, la circulation aura éte interrompue au delà d'une semaine, la direction du chemin de fer devra créditer la Poste du montant des frais que cette dernière aura faits pour continuer elle même ses transports.

35. Si la suspension des transports sur le chemin de fer provoque de justes réclamations pour des marchés à forfait, la direction de la société sera tenue d'y satisfaire à l'amiable.

36. Les comptes de la direction générale des postes et de la direction du chemin de fer seront établis et balancés tous les trois mois.

37. La direction de la société prendra toutes les mesures nécessaires et celles qui lui seront prescrites par le Gouvernement du Royaume, pour que ses transports ne soient cause d'aucuns préjudices pour le trésor, en ce qui concerne les douanes. Si, cependant il était commis quelque délit, le délinquant serait passible des peines établies par les règlements du fisc.

38. Pour prévenir ces délits, autant que faire se pourra, la direction du chemin de fer organisera, pour les marchandises importées ou à exporter, des wagons spéciaux, qui, indépendamment des plombs de transit, pourront être entièrement plombés par les employés de la douane. Si les propriétaires des transports désiraient ne point éprouver de retard par suite de l'examen des marchandises à la frontière, la direction, du chemin de fer devra, à leurs frais bien entendu, se charger de transporter la personne que, sur leur demande, la douane aura commise pour accompagner les wagons contenant les dites marchandises.

39. Il y aura auprès de la société un commissaire du Gouvernement nommé par le Conseil d'Administration du Royaume, et dont les attributions seront de veiller aux intérêts du trésor et des actionnaires. Ce Commissaire sera sous les ordres immédiates de la Banque de Pologne; il devra agir conformément aux bases du présent contrat et de l'acte d'association, et d'après les instructions de la Banque de Pologne, instructions qui auront été préalablement communiquées à la direction du chemin de fer. Son devoir est de défendre les intérêts du trésor, des actionnaires et du fisc; de prévenir les abus qui pourraient s'introduire dans l'administration du chemin de fer. Il devra, en outre, faciliter à la direction de la société les moyens d'occuper provisoirement ou définitivement les immeubles qui seront nécessaires pour le chemin de fer et ses attenances. En un mot, le commissaire du Gouvernement aidera la direction du chemin de fer dans toute son action, lorsque cette

in its transactions, whenever they shall tend to the interests of the Company, and shall be in accordance with its Statutes, and with the present Contract.

40. All the works of the Railway shall be executed under the inspection of the chief Engineer of the Bank of Poland, and all the technical part shall be carried on under his orders.

41. The Bank of Poland shall, on the recommendation of the Direction of the Company, appoint the Engineer for the construction and preservation of the Railway, as well as the persons employed in the administration of this undertaking, the choice of whom may interest the Government; all such persons shall receive their appointments from the Treasury of the Bank of Poland, shall be considered as being in the service of the Government, and shall contribute to the Superannuation Fund.

42. If the Direction of the Railway Company shall not be satisfied with any one of the persons so appointed, it may suspend him temporarily in his functions relative to the Railway undertaking, and require him to be immediately replaced by the Bank of Poland: from this rule are excepted the Commissary of the Government and the chief Engineer of the Bank of Poland; in respect of whom the Direction shall be only allowed to complain to the Bank of Poland.

43. All the other persons employed in the administration and preservation of the Railway, and the nomination of whom the Bank of Poland shall not judge it necessary to retain, shall be appointed by the Direction of the Company.

44. The Direction of the Railway Company shall be debited by the Bank of Poland, at the end of each year, with the amount of the salary and travelling expenses which it may have paid for account of the Company, to the Commissary of the Government, the Engineer in chief of the Bank, and to the other engineers and persons employed by the Company.

45. All the sums received by the Railway Company, after the entire or partial opening of the line, shall be immediately paid into the Treasury of the Bank of Poland, in conformity with the Statutes of the Company.

46. The Net Revenue of the Railway, after the entire or partial opening of the line, shall be employed in the first instance in the payment of the 4 per cent. guarantee, as is stated above in Art. 8.

47. On closing its annual accounts, the Direction of the Railway shall, in conformity with the Statutes of the Company, deliver them in to the Bank of Poland, which shall examine them. If it is apparent that the Net Revenue will not suffice to complete the 4 per cent. guaranteed to the Shareholders, conformably with Art 8, the Bank of Poland shall apply for the difference, to the Commission of Finances and of the Treasury. All this shall be completed before the end of the month of February, as the Funds claimed of the Commission of Finances, and of the Treasury, must be paid to the Bank of Poland by the 10th of March at the latest. In no case shall the interest guaranteed be delayed beyond the 1st of April.

48. The Government of the Kingdom ensures to the Shareholders, (whatever political events may take place, and as well in time of peace as in time of war,) that the Interest guaranteed, and the Dividends, shall be punctually paid, as well to the inhabitants of the Country as to Foreigners, of whatever nation they may be. In no case shall those payments be delayed or subjected to taxes. No attachment or opposition to the payment of the Interest guaranteed, or of the Dividends, shall be allowed to be made, either by private individuals or public Authorities. This applies equally to the Shares destined to be paid off.

49. The Net Revenue being ascertained, and the reimbursement of the 4 per cent. guaranteed being made, one-tenth of the excess shall be set apart to form a Reserve Fund; this Fund shall never exceed the limits fixed by the Statutes of the Company; according to which Statutes it will be employed.

50. The Bank of Poland shall open a separate account for the Reserve Fund, and shall make good the interest according to its regulations.

51. The Sinking Fund destined to pay off the 5200 Shares, shall be composed in the following manner:—

action tendra aux intérêts de la société, et sera en harmonie avec les statuts de la société et le présent contrat.

40. Tous les travaux du chemin de fer seront exécutés sous la surveillance de l'ingénieur en chef de la Banque de Pologne, sous les ordres du quel sera tout le service de la partie technique.

41. La Banque de Pologne nommera, sur la présentation de la direction de la société, les ingénieurs pour la construction et la conservation du chemin de fer, ainsi que les employés pour l'administration de cette entreprise, dont le choix pourrait importer au Gouvernement. Les employés ci dessus designés toucheront leurs appointements à la caisse de la Banque de Pologne; ils seront considérés comme étant au service du Gouvernement, et subiront une retenue pour la caisse d'émériture (caisse de vétérance.)

42. Si la direction dn chemin de fer avait lieu de n'être point satisfaite d'un des susdits employés, elle pourra le suspendre momentanément dans ses attributions relatives à l'entreprise du chemin de fer, en demandant immédiatement son remplacement à la Banque de Pologne. Sont exceptés: le commissaire du Gouvernement et l'ingénieur en chef de la Banque de Pologne, contre les quels la direction peut seulement porter plainte à la Banque de Pologne.

43. Tous les autres employés, que la Banque de Pologne ne jugera pas nécessaire d'avoir à sa nomination, pour l'administration ou la conservation du chemin de fer, sont nommés par la direction de la société.

44. La direction de la société du chemin de fer sera débitée par la Banque de Pologne, à la fin de chaque année, du montant des appointements et des frais de route que la Banque aura payés, pour compte de la société, au commissaire du Gouvernement, à l'ingénieur en chef de la Banque, et aux autres ingénieurs et employés de la société.

45. Toutes les recettes faites par la société du chemin de fer, après l'ouverture totale ou partielle de la ligne, seront immédiatement versées à la caisse de la Banque de Pologne, conformément aux statuts de la société.

46. Les revenus nets du chemin de fer, après l'ouverture totale ou partielle de la ligne, seront affectés d'abord au payement des intérêts de 4 pour cent garantis, comme il est dit, Art. 8.

47. Lorsque ses comptes annuels seront clos, la direction du chemin de fer devra, conformément aux statuts, les présenter à la Banque de Pologne qui en prendra connaissance. S'il est reconnu que le revenu net ne suffit point pour compléter les 4 pour cent garantis aux actionnaires, d'après l'article 8, la Banque de Pologne s'adressera, pour obtenir la différence, à la Commission des finances et du trésor. Ce travail devra être terminé avant la fin du mois de Février; les fonds reclamés à la Commission des finances et du trésor devant être versés le 10 Mars, au plus tard, à la caisse de la Banque de Pologne. Dans aucun cas le payement des intérêts garantis ne pourra être ajourné audelà du 1er Avril.

48. Le Gouvernement du Royaume garantit aux actionnaires que, quels que soient les évènemens politiques qui arrivent, en tems de paix comme en tems de guerre, les intérêts garantis et les dividendes seront payés avec exactitude, tant aux habitans du pays qu'aux étrangers, de quelque nation qu'ils soient, sans que jamais ces payemens puissent éprouver de délais ou quils puissent être assujétis à aucuns droits. Il ne pourra être fait ni arrêt ni opposition, soit par les particuliers, soit par les autorités, sur le payement des intérêts garantis ou des dividendes. Ceci s'applique également aux actions designées pour l'amortissement.

49. Le revenu net établi, et le remboursement des 4 pour cent garantis effectué, il sera prélevé un $^1/_{10}$ de l'excédant pour former un fonds de réserve. Ce fonds ne pourra dépasser les limites qui sont fixées dans les statuts de la société qui en déterminent l'emploi.

50. La Banque de Pologne ouvrira un compte séparé pour le fonds de réserve, et en bonifiera les intérêts d'après ses règlemens.

51. Le fonds d'amortissement, destiné à l'extinction des 5200 actions, se formera de la manière suivante:—

(*a*) When the Dividend shall exceed 10 per cent., the excess, as far as 3 per cent., shall be paid over to the Sinking Fund.

(*b*) All above 13 per cent. shall be divided between the Shareholder and the Sinking Fund.

(*c*) The Net Annual Revenue of the Company being always divided among the 5200 Shares, the dividend applicable to the paid-off Shares shall be added to the Sinking Fund.

52. The sums proceeding from these different sources shall be employed in gradually paying off the Shares, either by purchases made on the Exchange, or by lot, as the Direction shall consider best for the Company's interest; the Shares which may be drawn, shall be paid off with 10 per cent. premium, according to the Statutes of the Company. All these arrangements shall be made by the Bank of Poland; and in case there shall be any drawing, the Direction and the Committee of the Company shall be requested to be present.

53. Every arrangement relative to the paying off Shares, shall be terminated by the end of the month of February, in order that, the legal announcements being made, the payment of the Redeemed Shares may be effected at the same time as that of the Dividends, on the 1st of April, by the Bank of Poland in Warsaw, or by Messrs. Harman and Co. in London.

54. The Railway Company ceases to exist as soon as the whole of the Shares shall have been paid off; the Railway and all its appurtenances shall then become the property of the State. The Direction of the Company shall immediately deliver it up, and make a legal transfer of it into the name of the Government of the Kingdom. The Direction shall also pay over the sums received subsequently to the 1st of January, and which will not belong to the Company.

55. If any complaints be made against the Direction of the Railway, they shall be examined by the Bank of Poland. The Direction shall furnish all such explanations as the Bank of Poland may require. The opinion of the Bank of Poland shall be inserted in the public journals, if required.

56. The Bank of Poland shall give to the Shareholders who produce their Shares, tickets of admission to the General Assembly, upon which shall be written the number and the numbers of the bearers' Shares. In order to facilitate to the Shareholders their being represented in the General Assemblies, the Bank of Poland shall make known through the journals, the names of its correspondents at Berlin, Vienna, Hamburg, and London. The Shareholders may deposit their Shares with those correspondents, and notify to them a proxy, to whom the Bank of Poland shall give the ticket of admission, whereon shall be written the names of the proxy and of his principal.

57. The Shareholders who may fear injury to or loss of their Shares, which shall be all to bearer, will be allowed to deposit them either with the Bank of Poland or with Messrs. Harman and Co., London: there shall be given in exchange for them, a personal certificate indicating the number of their Shares, with coupons for the dividends; which shall be payable according to the manner indicated in the Statutes of the Company, and in the present Contract.

58. The Bank of Poland shall not charge the Company with any commission whatever, either on the payments made to it, or on those it may have to make, nor any in respect of the additional occupation which will necessarily devolve upon the Bank, in consequence of its relations with the Company.

59. The Government of the Kingdom of Poland reserves to itself the right to cause an inspection to be made, through the medium of the Bank of Poland, of the works of the Direction of the Railway Company, either by the Officers named in virtue of the present Contract, or by special Agents whom the Bank of Poland shall appoint for the purpose, to the end that the Capital accruing from the Shares issued may be applied with prudence and economy to the formation of the Railway, and that it may be constructed in an exact, durable, and prompt manner: finally, that the Railway Company shall fulfil the engagements it has contracted, according

(*a*) Lorsque le dividende s'elèvera au dessus de 10 pour cent, l'excédant, jusqu' à la concurrence de 3 pour cent, sera mis au fonds d'amortissement.

(*b*) Tout ce qui dépassera 13 pour cent sera partagé entre les actionnaires et le fonds d'amortissement.

(*c*) Le revenu net annuel de la société étant toujours réparti entre les 5200 actions, le dividende, qui revient aux actions amorties, sera reuni au fonds d'amortissement.

52. Les sommes, provenant de ces diverses sources, seront employées à l'amortissement successif des actions, par rachàt à la bourse ou par tirage au sort, suivant que la direction du chemin de fer en aura décidé, au plus grand avantage de la société. Les actions appelées par le tirage seront payées avec une prime de 10 pour cent, aux termes des statuts de la société. Ces divers services seront faits par la Banque de Pologne. S'il y a lieu à tirage, la direction et le comité de la société seront invités à y assister.

53. Tout le travail concernant l'amortissement des actions devra être terminé à la fin du mois de Février, afin que, les annonces légales faites, le payement des actions amorties puisse être fait en même tems que celui des dividendes, au 1er Avril, à la Banque de Pologne à Varsovie, et chez Messrs. Harman et Co., à Londres.

54. La société du chemin de fer cesse d'exister du moment que la totalité des actions aura été amortie; le chemin de fer et tout son avoir deviendront propriété de l'Etat. La direction de la société en effectuera immédiatement la remise et fera transporter ses titres de propriétés au nom du Gouvernement du Roymaune. Elle remettra, en outre, les recettes qu'elle aura faites depuis le 1er Janvier et qui n'appartiendraient pas à la société.

55. S'il y à lieu à des plaintes contre la direction du chemin de fer, elles seront examinées par la Banque de Pologne, à qui la direction devra fournir toutes les explications qu'elle pourra lui demander. L'opinion de la Banque de Pologne sera inserée dans les journaux, si la demande lui en est faite.

56. La Banque de Pologne donnera aux actionnaires qui produiront leurs titres, des billets d'admission à l'assemblée générale, sur lesquels seront inscrits le nombre et les numéros des actions du porteur. Pour faciliter aux actionnaires le moyen de se faire représenter aux assemblées générales, la Banque de Pologne fera savoir, par la voie des journaux, les noms de ses correspondants de Berlin, de Vienne, de Hambourg, et de Londres. Les actionnaires pourront déposer leurs titres chez ces correspondants, et leur indiquer un fondé de pouvoir à qui la Banque de Pologne donnera le billet d'admission, sur lequel seront mentionnés les noms du porteur et de son mandataire.

57. Les actionnaires qui craindraient la détérioration ou la perte de leurs actions, qui seront toutes au porteur, auront la faculté de les déposer, soit à la Banque de Pologne, soit chez Messrs. Harman et Co. à Londres: il leur sera donné, en échange, un certificat personnel indiquant le nombre de leurs actions, et muni de coupons pour les dividendes qui seront payables d'après le mode indiqué dans les statuts de la société et le présent contrat.

58. La Banque de Pologne ne chargera le compte de la société d'aucune commission, ni pour les versements qui lui seront faits, ni pour les payements qu'elle aura effectués, nonplus que pour le surcroît d'occupations qui résultera nécessairement pour elle de ses rapports avec la société.

59. Le Gouvernement du Royaume de Pologne se réserve le droit de faire, par l'intermédiaire de la Banque de Pologne, surveiller les travaux de la direction de la société du chemin de fer, soit par les employés nommés d'après les indications du présent contrat, soit par des agens spéciaux que la Banque de Pologne commissionnerait à cet effet; le tout afin que le capital, provenant des actions émises, soit appliqué avec prudence et économie à la construction du chemin de fer, et afin que cette construction soit faite d'une manière exacte, durable et prompte; en un mot, afin que la société du chemin de fer remplisse les engagements qu'elle a contractés, par les statuts

to the Statutes of the Company, and to the present Contract, towards the Government, the Shareholders, and the public.

60. In every thing relating to the construction and administration of the Railway, the Bank of Poland shall be the substitute for any vacant Authorities of the Company, whenever the General Assembly, or the Committee of the Company shall not have met for the purpose, according to the terms and Statutes of the Company.

61. As, after the entire redemption of the Shares, the Railway will be the property of the State, and as it is specially destined for the carriage of the Salt and Coal of the Government of the Kingdom of Poland, the Administrative Authorities shall attend to, and protect it, as they do the other properties of the Government of the Kingdom.

62. The present contract being passed with the Bank of Poland, is not subject to a stamp: that which relates to the Statutes of the Company shall be equally exempt. The Shares shall have a stamp of 10 Polish groschen, each in conformity with the existing regulations. The Direction of the Railway shall pay no stamp in respect of any of its contracts relative to the Railway, or of its correspondence with the Administrative Authorities; nor shall the Direction pay any postage of letters on that line of road on which it shall carry the mail.

63. The Statutes of the Company annexed to the present Contract, in virtue of which the issuing of Shares shall be made, and which set forth the rights and obligations of the Shareholders, are looked upon as an integral part of the said Contract passed with the Bank of Poland, and serve as a basis for the development and future operations of the Railway Company. The present Contract, done in duplicate, shall not be binding until it shall have received, together with the Statutes of the Company, the approbation of the Government of the Kingdom of Poland.

Done at Warsaw, the $^{14}/_{26}$ *of November*, 1838.

The Counsellor of State,
President of the Bank of Poland,
LUBOWIDZKI.

PETER STEINKELLER.

The Secretary General,
LUBKOWSKI.

de la société et le présent contrat, envers le Gouvernement, les actionnaires, et le public.

60. La Banque de Pologne devra remplacer, dans leur action, les autorités de la société non constituées, pour tout ce qui sera relatif à la construction et à l'administration du chemin de fer, toutes les fois que l'assemblée générale ou le comité de la société ne se seront pas réunis à cet effet aux termes des statuts de la société.

61. Comme après l'entier amortissement des actions, le chemin de fer sera propriété de l'Etat, et qu'il est spécialement destiné aux transports des sels et houilles du Gouvernement du Royaume, les autorités administratives lui doivent la même aide et la même protection qu' aux autres propriétés du Gouvernement du Royaume.

62. Le présent contrat, étant passé avec la Banque de Pologne, n'est pas sujet au timbre. Il en est de même pour celui qui contient les statuts de la société. Les actions porteront un timbre de 10 gros de Pologne, chacune, d'après les règlemens existans. La direction du chemin de fer n'aura point de timbre à payer pour tous ses contrats relatifs au chemin de fer, et ses correspondances avec les autorités administratives. Elle ne payera non plus aucun port de lettres sur toute la ligne du chemin de fer qu'elle desservira.

63. Les statuts de la société, annexés au présent contrat, et en vertu des quels l'émission des actions se fera, stipulant les droits et obligations des actionnaires, sont envisagés comme partie intégrante du dit contrat passé avec la Banque de Pologne, et servent de bases au développement et aux futures opérations de la société du chemin de fer.

Le présent contrat fait double n'est obligatoire que lorsqu' il aura reçu, conjointement avec les statuts de la société, l'approbation du Gouvernement du Royaume de Pologne.

Fait à Varsovie, le $^{14}/_{26}$ *du mois de Novembre*, 1838.

Le conseiller d'Etat,
Président de la Banque de Pologne,
LUBOWIDZKI.

PIERRE STEINKELLER.

Le secrétaire Général,
LUBKOWSKI.

C

Ogólne Zebranie Kosztów

Budowy drogi żelaznéy Warszawsko-Wiedeńskiéy 285 wiorst długiéy systemem Amerykańskim na trakcie sporta końmi uprzątnięcie mającéj

Wyszczególnienie przedmiotu	w szczególe		w ogóle	
1. Budowa Dolna				
a) Według sporządzonych szczegółowych kosztorysów szterech Oddziałów budowa dolna na długość 280 wiorst kosztować ma " " " " "	8250634	"		
b) Na długość wiorst 5 od punktu № 16 na prostach koło Woli do nieokreślonego jeszcze punktu, gdzie droga żelazna do miasta Warszawy wprowadzana będzie, przyjmuje się koszt budowy dolnéy na jedną wiorstę, średnia kosztu tejże w Oddziale I czyli zkp. 24205 czyni	121025			
Razem	8371659	"	8371659	
2. Budowa wierzchnia				
Budowa wierzchnia systemem amerykańskim z rynnami 2½ cala szerokiemi a ¾ cala grubemi według szczegółowego wyrachowania zamieszczonego przy wyżéy kosztować ma na jedną wiorstę zkp. 21371 a więc 285 wiorst kosztować ma " "	6090735	"	6090735	"
3 Stacye				
a) Stacyja centralna w Warszawie " " "	300,000			
b) 3 Stacyje główne jedna a/ 132213 gr 22 "	396,641	6		
c) 12 Stacyj pomniejszych " a/ 74887 gr. 4.	898572	18		
Razem	1795213	24	1795213	24
Przeniesienie			16,257,707	24

KRASICZYN

Wyszczególnienie przedmiotów	w szczególe złp.	gro.	w ogóle złp.	gro.
4 Ustępy				
Do wyminiania pomiędzy stacyami				
a/ 3 Ustępy znaczniejsze a/ 19767 gr 10	59302	„		
b/ 20 Ustępów pomniejszych a/ 11278 gr 8	225565	10		
Razem	284867	10	284867	10
5 Domki Drozników				
a/ 45 Domków między Warszawą a Skierniewicami jeden a/ 3000 „ „ „ „	135,000			
b/ 152 Domków od Skierniewic do granicy Krakowskiey a/ 2000 „ „ „ „	304,000			
Razem	439000	„	439000	
6 Poprzeczne przekopy				
a/ 200 przejazdów poprzecznych dla przeprowadzenia dróg rozerwanych a/ 750 „ „ „ „	150,000	„	150,000	
7 Plany Gruntów				
Nabycie gruntów na drogę zielarnia rzędzych wynagrodzenie za wycięte lasy i budowle znaiduiące się mające „ „ „	250000	„	250,000	
8 Administracya				
Koszta dozoru technicznego i Administracyi przez lat 4 trwania budowli, wraz z kosztami projektów „ „ „	1300,000	„	1300,000	„
9 Tabor Drogowy				
Tabor drogowy na pierwsze potrzeby otwarcia drogi „ „ „ „ „ „ „ „	1256000	„	1256000	
ogółem	„	„	19937575	4.

Warszawa D. 16/28 Listopada 1840 r.

D

231

No 16

Koszt Budowy Górnego Systemem Amerykańskim szyna-mi 3/4 cala grubości 2 1/2 cala szerokimi obliczony na długość 1 wersty

	Złp. pols.	gro.
1. Wybranie ziemi pod fundament		164 gr 15
2. Fundament ze żwiru i piasku	27 98	„ 12.
3. Kanały kryte odściekowe	108	
4. Poprzeczne drewniane szt. 926 à gr. 2	1852.	
5. Belki podłużne słup kub. 2776,5. à gr. 27.	2498.	„ 25.
6 Szyny wagi 36 Ft. na sążeń, sążni Cent. 444,24 à gr. 24	10,661.	„ 22.
7. Próby i przyrządzenie do przymocowania szyn na podłużnych belkach.	1402	„ 15.
8. Blachy przy położeniu szyn funtów 236. à gr. 20	157.	„ 10
9. Kliny dębowe do umocowania belek podłużnych w poprzecznych.	185.	„ 6.
10. Ułożenie całego systemu po Złp 2 1/2. za sążeń podłużny drogi	1342	„ 15.
Razem Złp. pol.	21371.	

No 17

Koszt Budowy Górnego Systemem Stephensona

raylsami wagi 50 Funtów na Yard obliczony na długość iednej wersty

	Złp. polskich	gro.
1. Wybranie ziemi pod fundament	„ 164.	„ 16
2. Żwiru i piasku na fundament	2183.	
3. Kanały kryte odściekowe	108.	
4. Poprzeczne drewniane	2798.	
5. Siodełka z lanego żelaza.	8652.	
6. Raylsy 50 funtów na Yard	33898	„ 24.
7. Gwoździe do przytwierdzenia Siodełek.	1943	„ 10.
8. Kliny dębowe do umocowania raylsów w siodełkach.	310	„ 28.
9 Ułożenie całego systemu	2468.	
Razem Złp. Polskich	52,527.	

№ 6 do 5

Koszt Budowy Górnej Systemem Bruncla
raylsami wagi 45 funtów na Yard obliczony na długość 1ey Werstty

		Złotych	Polskie	grosze
1.	Wybranie ziemi pod Fundament		164.	16
2.	Lewr i piasek na Fundament		2183	—
3.	Kanały kryte odeskowe		108	—
4.	Belki podłużne		3446	—
5.	Bale deskowe do związania belek podłużnych		741.	20
6.	Raylse 45 Ft na Yard		30310	6
7.	Próby do przymocowania Raylsów na belkach podłużnych		4936	
8	Kliny żelazne do ujęcia belek podłużnych		660	
9.	Śruby deskowe wewnętrzne przy ujęciu Raylsów		31.	
10.	Ułożenie całego Systemu.		2468	
	Razem Złtych Pols		45,248	gr. 12.

№ 6 do 4 7

Koszt Budowy Górney Raylsami Viniole 3 ft wagi na yard
osadzonemi na poprzecznicach obliczony na długość 1 Werstty.

		Złoty	Polskie	grosze
1.	Wybranie ziemi pod Fundament		164.	gr. 16
2.	Lewr i piasek na Fundament.		2183.	
3.	Kanały kryte		108.	
4.	Poprzecznice drzewiane		2793.	„ 12
5.	Raylse		33898	„ 24
6.	Gwoździe do przytwierdzenia raylsów		1943.	„ 10
7.	Śrubelthasz żelaza Kutego przy zetknięciu 2 raylsów		1398.	
8.	Ułożenie całego Systemu.		2468	„
	Razem.		44962	

203

W obiaśnieniu interesu dodaie się, iż z powodu zakontraktowania dwóch wolnych; zabrakło mu czasu celem reklamacyi P. Cyprian jako Dziérzawca górnictwa Krzeszowego. — Mimo tho prawo iest w Saxonii takiego systemu gdzie wszystkie dwory mieszkają, ale gdzie wszystkie dwory mieszkają, i chyli nieuprzedzin się ze strony zakontraktowanie wolności dwory tamże sprzedaż. —

VII Czy maią być wozy parowe czy konne — ieśli parowe gdzie obstalowane i czyim kosztem kamiennym, czy drzewem maią być opalane. — Dwojaka w dogodności transportowania zalety od nieuprzedzonych widzę, a daie się jednak ze względu krzesowego kosztu lokomotyw, i uznanej zasady że gdzie na pasażerow zatrzymać nie można, transporta produktów lokomotywami nie opłaca się pokrycia kosztów, z tych przeto powodów wozów natury ze stałemi do transportu użyte zostanie — Ze względu atoli Skierniewic, przygotowanej dla tabor: locomotiv do tegoż miejsca dla uchylenia wrażeń potrzeby — W tych okolicach zamówione są trzy lokomotywy w Belgii od Stevarts Longuerola, z których jedna dyrekcyi i wagon dla nich w Warszawie. — Do podobnych transportów nie będzie niezbędnie wzgl. uchyty będzie

VIII Tak przydrożne koleje mają być utrzymywane — Lata droga podzielona jest na 4 Oddziały, tych dwa Strażnik prawie są utrzymywane do robot Ziemnych — Przy podobnym podziale iednakie nadzwyczajne nie zachodzą przeszkody Droga za dwa lata może być utrzymywana.

IX Zapewniony przez Bank procent od iakiey Summy ma bydź rachowany, czy od Summy Assignacyi czy od Ceny wieczystych Kontraktow, i na iak długi czas —

Bank zapewnia procent 4 % od Summy Rs 21,000,000. ta Summa iest dostatecznie na drogę z Assignacyi ustanowiona — Jeżeli tedy trwałego Banku mieć będzie chciał od powszechnych Kontraktow zaraz[illegible] procenta, i w tym razie musiałby ieden Assignacyi postawiony zostawić. — Czas do którego zaraz[illegible] Banku nie iest ograniczony.

X Jaka kontrolla Banku ma będzie aby dokładnie wiadomi czyiey dochod z kolei, aby wiadomi czyiey dopłacać potrzeba —

Bank ma w Radzie nadzor. oraz z kontrollerem — komissarza Banku. zastępuie Bank przy Ewarsztanie i odnosi się do Banku — Bank otrzymuie Rachunki Miesięczne i Tabele —

An Seine des Herrn Banquiers, Commissarii von Eskeles Hochwohlgeboren.

Auf Ihro Hochlöbl. Ihr Excellenz des Herrn Hofkammer-Präsidenten gibt sich der Unterzeichnete die Ehre, Euer Hochwohlgeboren in der Anlage die A. H. Verfügung, wie sie Ihr kaiserl. Hoheit, der durchlauchtigsten Frau Erzherzog Rainer, Vicekönig des lomb: venez: Königreichs, also für die lomb: venez: kaiserl. Ferdinands-Eisenbahn wünschen wird, zur Gefälligkeit mitzutheilen.

Wien den 22. Decbr 1842.

Leopold Danis
Hofkammer-Präsident
Expedits. Direkt. Adjunct.

Begünstigungen, welche in Gemäßheit der Allerhöchsten Entschließung vom 22. Decbr 1842, der lomb. Vener. kaiserl. Ferdinands Eisenbahn-Gesellschaft gewährt, und Leistungen, welche von ihr gefordert werden.

Begünstigungen.

1. Von der Errichtungsurkunde wird auf die in der Privilegien vom 29 November 1840. §. 9. vorbehaltene Kraft des Verfalles des Privilegiums, wenn wesentlich die Linie in der dort bestimmten Frist nicht vollendet ist, Umgang gepflogen.
2. Es wird der Gesellschaft hiemit die Zusicherung ertheilt, dass wenn ihr Mittel, die sie in Anwendung besitzt, oder sich in der Folge verschafft, Anwendung verschafft zu stellen, und sie genöthigt wären, die Linie zu vollenden, die Errichtungsurkunde die Vollendung derselben auf eigenen Kosten auf allen Punkten des Eigenthumes der auf diese Weise von der Regierung gebrauchten Strecken übernimmt.

KRASICZYN

3. Der Gesellschaft wird das Recht ausgeschlossen, auf Ablauf des Privilegiums von zwei Jahren, aber auf nicht später, anheim zu stellen, entweder das Privilegium zu erneuern, oder aber die Gesellschaft aufgelöst und die Verwaltung der ganzen Linie von Venedig auf Mailand, d. h. die Linie durch die Gebietstheile der Gesellschaft [illegible] Linien durch Verkauf oder von der Gesellschaft aufgelösten Linien, d. h. die Verwaltung auf die Gesellschaftsmitglieder nicht möglich sein, und die Verkaufsverhandlung erkennen sollen, dass der in vorhergehenden Punkten vorgesehene Fall eintreten, und der Privilegiumsinhaber zu vollenden sei d. h. um gerechnet wird; — für den Fall also die nicht Eigenthümer der Linie oder der von ihr aufgelösten Strecken auf die Summe d. h. durch das Privilegium festgesetzte d. h. zu bleiben genommen ist, — die Linie oder die von der Gesellschaft aufgelösten Linienstrecken auf allen Kosten zu übernehmen, dass die Verkaufsverhandlung für die pünktlichen Akzione, auf welche die vollen Einzahlungen vollständig geleistet worden sind, 4 % Verkaufsstempel-Verschreibungen, deren Zinsen vom Tage der Übernahme der Linie von Seite der Verkaufsverhandlung zu leisten sind, in den gleichen und vollen Kapitalbeträgen der Aktien belegt werden, die Verkaufsverhandlung sämmtliche aus solchen und aufgelösten Eigenthümer der Linie, oder der von der Gesellschaft aufgelösten Linienstrecken sowie allen

dazu oder zur Ausführung der Leistungen gehörigen Lagerbücher und Baubücher, denen allen der Gesellschaft die immerwährenden, Grundstücke, Vorrichtungen, und Grundgerechtigkeiten, denen Allen vorstehenden, der Gesellschaft nöthigenfalls Lokomotiven, Wagen, Materialien, Pläne und Zeichnungen, kurz alles Gegenstände und Rechte jeder Art zu übertragen, wobei, da es der Gesellschaft-Verwaltung oder ihren Vorgesetzten über in der Zwischenzeit in Betrieb gesetzten Strecken obliegen soll, die Aufgabe der Abtretung an die Staatsregierung möglichst zu übergehen; — die Rechte der Gesellschaft sowohl und jede mögliche Aktivmasse an die Casse, oder an die aus Betrieb entspringenden Einnahmen jeder Einzahlung und für immer ganz bis zu schließen.

Bedingungen.

a.) Jede der beiden Aktionäre der Aktien für die Dauer des Baues, und für die Zeit von zwei Jahren nach Vollendung desselben, die Verpflichtung übernehmen, der Gesellschaft diejenigen Vorschüsse zu übermachen, und sie an ganze Ueberschuß fordern Einzahlungen, und verzinslich zu leisten hat, das die Einberufung und Rückgabe der Gesellschaft und die Erfüllung aller Verbindlichkeiten gegen und der Aktionäre, Verwaltung und den in Folge der A. H. Cabinetsordre vom 22 December 1842 festgesetzten Bestimmungen Platz finden.

b) Eben so sind jeder der beiden Aktionäre für die Dauer des Baues und für die Zeit von zwei Jahren nach Vollendung

desselben, wie bisher gebräuchlich, der Regierung beizugeben, der unmittelbaren der General-Direktion für die Vieh-Einfuhrsorge unterworfen ist, und zu wachen hat, dass die Anordnungen in der Art, wie sie für die Viehbeschau vorgeschrieben sind, eben werden, und auch über vorläufig von der General-Direktion gegebene und genehmigte Detail-Klauseln, und überhaupt die in den Privilegien vorgezeichneten Linien eingehalten werden.

c) Sollten zwischen den Inspizienten der Direktion, und den administrativen oder sanitätischen Commissären Meinungs-Verschiedenheiten sich ergeben, so entscheidet für die Hauptstadt der Ausspruch des k. k. Präsidiums der allgemeinen Hofkammer

d) die Inspizienten der politischen Landesfürstlichen Commissäre bleiben für die Beobachtung der Pest-Verordnungen verbindlich und in ihrer bisherigen Wirksamkeit.

e) Die Hauptstadt ist zwar berechtigt, den Lazaretten in der Insel gegenüber einige Vorkehrungen zu treffen, aber denselben darf in der Richtung von Murano und zu beginnen; in der Stadt jedoch darf die Hauptstadt ihre Lazarette in der Richtung von Murano gegen Venedig nicht so weit und mit solchen Mitteln zu führen anfangen, dass sie mit jenen in der Richtung von Venedig auf Murano nie genau beikommen, die Regierung also genöthigt wäre in die vorgeschobenen ihren Eigenbau zu führen, wie der Beobachtung der Pest verdächtig, wenn schon so lange Observa, als sie gedauert hat, von einem

c) wer einen Rückzahlungspunkte, so ist es in der Richtung von Brünn nach Mailand, wenn überhaupt, gegen eine von der Gesellschaft neben Banken oder irgend bevorzugten Verzinsung von der Gesellschaft einzulösen, weil der einzigen Interessen der neuen Besitzer, wenn neuen Besitzer, der, selbst in der von Banken neben einen Besitzungs- wenn zu einzelnen, — wäre aber von der von den Banken neben einen, — weil in der Besitz oder Eisenbahn einzahlen ist. Wollte aber die Gesellschaft in der Lage kommen, und der- zu genügt sein, die von der Regierung neben Banken von sich zu bringen, so könne diese der Gesellschaft gegen Vergütung der von der Übertragung durch ihre Einlösung neben und verfügbaren Kapitalien weil den neben 4% Zinsen übernehmen werden.

d) die gesellschaftlichen Leute sind in der- einzelnen, und in den einzelnen Besitzungen zu vollziehen.

e) die Einzahlungen der Aktionäre sind vor- einen fest zu bestimmen, und in der Art zu- gewähren, dass nebenher alle Jahre neben alle halbe Jahre, neun sichere Einzahlung bis zur Einlösung jeder Aktie vorgesehen neben werden.

f) diejenigen Aktionäre, welche ihre Einzahlungen bisher nicht vollständig geleistet haben, und deren Aktien-Raten auf den Besitzen neben sind waren, sind unter der Leitung der verfügbaren vollständigen Zahlung

der mündlichen Rede und auf mehrfache gütliche Zuschrift derselben, in ihren Kassen minder mündig halten.

i) Über die Betreibung über die Jahresbeiträge, wie weit die gesetzlichen Berufungen mündlich sind, /: Punkt f :/ über die Fristen und Rechte für die berufenen Eingestandene, /: Punkt g :/ und wenn über die Fristen, in welchen die mündlichen Rechte zu widerrufen sind, /: Punkt h :/ bleiben zwar die Direktion der Gesellschaft überlassen, sie sind jedoch der Entscheidung der k. k. Präsidium der allgemeinen Hofkammer zu unterziehen, und werden nur in so fern wirksame Kraft, als sie genehmigt werden.

k) Die Lösung auf den achten §. der Gesellschaft mündlichen Lösungseid, binnen der Berufung von zwei Jahren auf Vollendung der Berufe die Lose oder die von ihr verbrannte Prämie an die Versammlung abzuführen, ist die zwar Ansicht, mit welcher der Gesellschaft das Recht der Option zusteht, wenn jemand Zweifelnden an zu nehmen, und derjenige als der Zweifelnde der Vollendung zu betrachten, mit welchem der Rücker- und Abnehmer, und die zum Eintreiben nöthigen Lose-Objekten, folglich auf die Lose- und Archivsgefälle, die Rückstandsprüfung, ec. f. w. für die ganze Lose von Anfang auf Mailand, oder für die von der Gesellschaft verbrannten Losesprämien vollendet sind.

Hiermit ob die Lose, oder die von der Gesellschaft verbrannten Losesprämien an die Versammlung mündlich abzuführen sei, ist bei dem Umstande, als es sich um die Auflösung der Gesellschaft als selber handelt,

auf die Verbindung von der General-Versamm-
lung die Entscheidung zu stellen, und so ist
zu diesem Beschlusse auf §. 33. der Verbindung
die mehrheitige Meinung von drei Vierthei-
len der Stimmenden maßgebend.

Der Übergeber soll frei von allen Lasten
zu gehören, dieser die Verbindung mehr
nun auf den Lauf der Jahre oder neuen
zum Entrichten verpflichtenden Objekten sich
beziehende neue rückständige Beiträge auf
die neuen Akzionäre mässend der Zeit des
Laufes verhältnißmäßig zu übernehmen, neuer
rückständigen Zinsen, auf übernommene irgend
neuen Beiträgen, die von der Gesellschaft zu
bezahlen gewesen wären, sindes nicht ge-
schehen wollen ist, — /: wenn sie nicht in
den verschiedenen, von der Verbindung
übergenommenen Gebäuden, und Kapitalien,
neu
gründenden der Gesellschaft ihre Endschaft
findet :/ auf den Übernehmer der Lasten zur
Zahlung übergehet. ———

Przewilej dany
kolei Lombardsko
Weneckiej

384

C. k. uprzyw. Szkoły Karola Ludwika

1858 - 1877

35. lat.

KRASIOZYN

241

Do Jaśnie Oświeconego Księcia Adama Sapiehy!

Listem z dnia 20. Lipca 1856 r. donosiliśmy Jaśnie Oświeconemu Księciu, że przy podziale akcyi między założycieli naszego przedsiębiorstwa przyznano Jaśnie Oświeconemu Księciu akcyi w summie, około 340.000 Zł. Reń: Mon: Kon:

/. Odnośnie do załączonego tu obwieszczenia z dnia 22. b. m. względem pierwszéj 30 procentowéj wpłaty, pospieszamy z uwiadomieniem, że wskutek przedsięwziętéj redukcyi kapitału akcyjnego z 40 na 15 milionów, równie też i pierwotny udział Jaśnie Oświeconego Księcia w przedsiębiorstwie c.k. uprzyw. Kolei galicyjskiéj Karola Ludwika ostatecznie na 638 sztuk akcyi w wartości nominalnéj 127.600 Zł. Reń: Mon: kon: zredukowany został.

Wskutek ugody w Kwietniu 1856. r. między założycielami kolei żelaznéj galicyjskiéj zawartéj, złożona przez Jaśnie Oświeconego Księcia kwota 500 Zł. Reń: na opędzenie pierwszych wydatków do uzyskania koncessyi, całkowicie zwrócona zostanie po ukonstytuowaniu Towarzystwa, lub też wtedy policzoną, być może do dalszego uzupełnienia 30 procentowéj wpłaty.

Wiedeń dnia 30. Kwietnia 1858 r.

L Sapieha

1

Rada administracyjna
kolei Galicyjskiej Wiedeń

Dn. 25/5. Deklaracye posłano –

242

Kundmachung.

KRASICZYN

Se. k. k. apostolische Majestät haben laut der, in der Wiener Zeitung vom 21. April 1858 veröffentlichten Allerhöchsten Conzessions-Urkunde der k. k. pr. galizischen Carl Ludwig Bahn zu bestimmen geruht:

§. 18. a) Die erste Emission des festgesetzten Aktien-Kapitals per Vierzig Millionen Gulden hat bloß Fünfzehn Millionen Gulden zu betragen und werden daher die Beträge der Gründer und ursprünglichen Subscribenten auf Drei Achtel des gezeichneten Aktien-Kapitals herabgesetzt.

b) Auf die mit Fünfzehn Millionen Gulden reduzirte Aktien-Summe ist von den Gründern und ursprünglichen Subscribenten binnen Zwei Monaten nach Ausfertigung dieser Konzessions-Urkunde eine zehnprozentige Bareinzahlung zu leisten, dagegen soll vor dem 1. Jänner 1859 eine weitere Einzahlung nicht gefordert werden.

c) Jeder Gründer und ursprüngliche Subscribent hat der Staats-Verwaltung eine rechtsverbindliche Erklärung zu übergeben, daß er nebst der geleisteten Einzahlung von zehn Prozent noch weitere zwanzig Prozent des auf ihn entfallenden Aktien-Antheils sogleich und pünktlich einzahlen werde, wenn diese Einzahlung (jedoch in keinem Falle vor dem 1. Jänner 1859) eingefordert wird.

Es werden demnach die Herren Gründer und ursprünglichen Subscribenten der ostgalizischen Aktien hiermit eingeladen, die Sicherstellung der 30 prozentigen Einzahlung auf Drei Achtel des ursprünglich gezeichneten Aktien-Kapitals innerhalb des festgesetzten Termines vom 15. bis 31. Mai 1858 in der Art zu leisten, daß sie nach ihrer Wahl entweder nur 10 Perzent der reduzirten Aktien-Summe bar einzahlen und zugleich die Erklärung der Verbindlichkeit zur weiteren Einzahlung von 20 Prozent nach §. 18. c. übergeben, oder 30 Prozent bar einzahlen und dagegen keine weitere Erklärung ausstellen.

Die Einzahlung kann bei der k. k. pr. österr. Kreditanstalt für Handel und Gewerbe in Wien, bei dem k. k. pr. Großhandlungshause F. J. Kirchmayer & Sohn in Krakau, oder bei dem k. k. pr. Großhandlungshause M. Nachmiel Mises in Lemberg geschehen, wo auch die Formulare der vorerwähnten Erklärung behoben werden können.

Bei nicht rechtzeitig geleisteter Einzahlung werden statutengemäß 6 Prozent Verzugszinsen vom 1. Juni 1858 an gerechnet.

Ueber die geleisteten Einzahlungen werden auf bestimmte Namen lautende 10prozentige oder 30prozentige Interimsscheine ausgefertigt.

Die Herren Subscribenten von Ein oder zwei Aktien erhalten Interimsscheine auf eine ganze Aktie. — Die sonst durch die Reduktion sich ergebenden Bruchtheile einer Aktie werden als ganze Aktie berechnet, sobald diese Bruchtheile eine halbe Aktie betragen.

Die Zinsen der Interimsscheine laufen vom 1. Juni 1858.

Mit denjenigen Herren Subscribenten, welche bei der ursprünglichen Zeichnung auf ostgalizische Aktien Kaution gelegt haben, wird gleich bei der Einzahlung die Abrechnung gepflogen.

Wien den 22. April 1858.

Die k. k. pr. galizische Carl Ludwig Bahn.

(Separat-Abdruck aus der Wiener Zeitung Nr. 94.)

Nro 270.

Hochgeborner Graf!

Obgleich die Entscheidung über den Weiterbau der galizischen Bahnen nun der General Versammlung allein zusteht, so hält sich der Verwaltungsrath gleichwohl in Beantwortung der verehrlichen Zuschrift d. dto. Lemberg 16. December 1861. schon jetzt verpflichtet, zu erklären, daß er nicht auf den Bau der Bahn Lemberg-Brody gerichteten Antrag an die General Versammlung zu stellen nicht beabsichtigt.

Sollte dagegen auf der Andeutung Euer Hochgeboren eine andere Gesellschaft für die schleunige Unternehmung zu Bande kommen, so würde die galizische Carl Ludwig Bahn sich mit Vergnügen bereit finden, derselben alle nur immer möglichen Erleichterungen und Unterstützungen zuzuwenden, welche eine bereits in Betrieb stehende große Bahn einer unmittelbaren Anschlußbahn zu bieten in der Lage ist.

Der ergebenst gefertigte Verwaltungsrath wird sich ehrlich sowohl in eigenen Wirkungskreise als auch durch geltend zu machende Anträge an die General-Versammlung,

das unsere Ueberzeugung auf jede mögliche Weise zu fördern bemüht sein.

Wien, den 30. Dezember 1861.

Verwaltungsrath
der k.k. priv: galiz:
Carl-Ludwig-Bahn

K. Jablonowski m/p.

Herz m/p.



KRASICZYN

Eure Durchlaucht.

Bezüglich des mir gnädigst gewordenen Auftrages Eure Durchlaucht mündlich entfalten Notizen der Relation über die Brauchbarkeit im Dienste und privaten Verhältnisse des Fiaweny in Verwendung stehenden Offiziales Hanno Kozuszek, erlaube ich mir gehorsamst zur hohen Kenntniss zu bringen, dass der Genannte, während seiner siebenjährigen Dienstleistung, in allen Beziehungen tadellos in und außer dem Dienste, ein bescheidenes Betragen an den Tag gelegt hat, besonders hervorgehoben sei, dass der Genannte Fiaweny auf mir wegen Schulden amtlich auf den Privaten geklagt worden ist.

Da jedoch der Genannte erst seit 4. Monath unter der Leitung des gehorsamst Gefertigten steht, kann sich diese seine ausführliche Relation, auf nur auf diese Provinz beziehen, erstrecken

/.

über die fernere Aufführung und Verwendung Korzuszek's, Euer Durchlaucht die löbliche Ver-
waltung oder Central-Leitung, die gewünsch-
te nähere Aufklärung geben dürfte.

Mit aller Hochachtung
ganz ergebenster



Franz Liszt
Expeditor

KRASICZYN

Jaśnie Oświecony Książe
Dobrodzieju!

Przy przedstawieniu osobistym u Jaśnie Oświeconego Księcia nie miałem przy sobie świadectw, które by wykazali moje studia, i moje zasługi przy budowie.

Ośmielam się, je teraz w odpisie przesłać, z prośbą, Jaśnie Oświecony Książe by był tak łaskaw, te przeglądnąć, i jeżeli by w czasie przy nadchodzących budowach, albo wytykaniach, bądź to przy Galicyjskiej, bądź przy Wołoskiej kolej Jaśnie Oświecony Książe potrzebywał ludzi – to prosze łaskawie przypomnieć na tego, co się pisze

Jaśnie Oświeconego Księcia

najniższym sługą

J. Rachlewicz
Inżynier Cywilny
przy kolei Oławicza-Steyrdorf
w Banacie.

Oławicza d. 8 go Kwietnia 1862.

Abschrift.

1. Zahl. 4. Semestral-Zeugniss.

Herr Rachlewicz Emil, Religionslehrer aus Przeworsk in Galizien hat die Vorlesungen über die Lehrgegenstände des zweiten Jahrganges der philosophischen Studien im Studien-Jahre 1844 an der k.k. Lehrerbildungsanstalt zu Przemyśl beigewohnt und bei der öffentlichen Prüfung des ersten Semesters folgende Klassen erhalten:

Lehrgegenstand	Fleiss in Rücksicht der Vorlesungen	Fortgang.
Religionswissenschaft:	sehr fleissig	erste Classe mit Vorzug
Philosophie	sehr fleissig	erste Classe m. Vorzug
Physik	sehr fleissig	erste Classe m. Vorzug
Lateinische Philologie	sehr fleissig	erste Classe m. Vorzug
Weltgeschichte	sehr fleissig	erste Classe m. Vorzug

Sein sittliches Betragen war den erlassenen Disciplinar-Vorschriften vollkommen gemäß.

Zur Urkund dessen haben wir gegenwärtiges Zeugniss mit unserer Unterschrift und mit dem Siegel des philosophischen Studien-Directorates bekräftiget.

Przemyśl am 21 März 1844.

Thomas Tolański m.p.
k.k. V. Director der philosoph. Studien
(A.S.)

Professoren:
Kunzek m.p. der Philologie & Weltgesch.
Kubaiewicz m.p. der Rel.
Kreyczi m.p. der Philosophie
Zawadzki m.p. der Physik.

2. Zeugniss des k.k polytechnischen Institutes
Technische Abtheilung.

Herr Rachlewicz Emil, aus Przeworsk in Galizien, hat an dem k.k polytechnischen Institute zu Wien im Studienjahre 184 6/7 die Vorlesungen über Landbauwissenschaft und Baubuchhaltung sehr fleissig besucht, und bei der hierüber abgehaltenen öffentlichen Prüfung folgende Klassen erhalten:

Landbauwissenschaft	Erste Klasse mit Vorzug
Baucönomie und Baubuchhaltung	Erste Klasse mit Vorzug
Zeichnen arch. Pläne	Erste Klasse.

KRASICZYN

Sein sittliches Betragen war untadelhaften Inhaltes vollkommen genügend. Welches durch die ganz anwendigen Unterschriften und des beigedruckten Siegel des Institutes bestätigt wird.

Gegeben: Wien am 21ten Juli 1847.

Vid: Prechtl m/p.
Director des K. K. polytechnischen Institutes (A.S.)

Jos. Stummer m/p.
öffentl. ordentl. Professor der Erdwissenschaften und Landwirthschaftung am K. K. polytechnischen Institute.

K. K. Central Direction für Eisenbahnbau

1787. An den definitiven Ingenieur-Assistenten II Klasse der K. K. Central-Direction für Eisenbahnbauten Herrn Emil Rachlewicz.

Unter Ihr Einschreiten vom 28 April l. J. wurden Sie mit Genehmigung des hohen Handels Ministeriums vom Verwendungsorte enthoben und es wird Ihnen bei diesem Anlasse die Zufriedenheit über Ihre mehrjährige Verwendung beim Staats-Eisenbahnbau hiemit ausgedrückt.

Zugleich werden Sie verständigt, dass Ihnen das hohe Handels Ministerium für Ihre besonders thätige Mitwirkung bei der Vollendung der Reconstructions-Arbeiten im Semmering-Haupt-Tunnel eine Remuneration von f 40. bewilligt hat, und dass Ihnen diese Belohnung unter Einem bei der K. K. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft Direction gegen Quittirung ausbezahlt und von der ordentlichen Rechnungs-Abtheilung für Einnahmen vorschriftsmässig gebucht wird.

Wien am 13ten Juni 1856

Ghega m/p.

Zeugnisz.

[15a] Womit wir bestättigen, dass Herr Emil Rachlewicz, Civil-Ingenieur, von Anfang Mai 1856 bis Ende Jänner 1858 als bauleitender Ingenieur unserem Unter-Szaboleser Theiss-Regulirungs-Bauabtheilung vorgestanden, und sich hierbei als tüchtiger Techniker und Bauleiter bewährt hat. Nachdem die unter dessen Leitung gestandene Bauconstruction bis Tisza-Fured nunmehr ganz vollendet ist, wünscht Herr E. Rachlewicz seine Thätigkeit anderen Unternehmungen zu widmen, und erfüllen wir eine ungemessene Pflicht, indem wir ihm dieses Zeugniss ausstellen.

Pest am 6t Febr. 1858.

(L.) B. Gottesmann & Sohn m/p.

Zeugniss.

[30a] Gefertigter bestättigt hiemit, dass Herr Emil Rachlewicz beim Baue der k. k. priv. Theiss-Eisenbahn-Section von Rákamáz bis Miskolcz vom 1t April 1858 bis heutigen Tage als Ingenieur und zwar in der Section bei Lucz in Verwendung war, und bei der Ausführung der Unter- Ober und Civil-Bauten praktische Fachkenntniss und Erfahrung, verbunden mit einer besonderen Fleissigkeit, Thätigkeit und Treue in an den Tag gelegt hat. Da der Bau nun beendet ist, und Herr Rachlewicz anderen Unternehmungen seine Thätigkeit widmen will, so gewährt es dem Gefertigten zum Vergnügen, selben dieses Zeugniss auszustellen und bei allen Eisenbahnbeamten bestens anzuempfehlen.

Miskolcz am 20t Mai 1859.

(Segl) Johann Seppner

m/p.

K. K. Statthalterei
in Lemberg.

N. 32292.

Wohlgeborner Herr!

Aus der Anzeige des Przemysler lat. Consistoriums vom 13 Mai 1861. Z. 287 habe ich mit Vergnügen entnommen, dass Ihr Wohlgeboren der Ruthen Realschule in Jaroslau eine aus 108 Stück bestehende Mineraliensammlung, dann ein Herbarium in 5 Bänden und 8 Werken über Botanik zu widmen geruhen.

Ich finde mich angenehm verpflichtet, Ihrem Wohlgeboren für diese namhafte, die Hebung des Unterrichtes bezweckende Gesinnung den verbindlichsten Dank auszudrücken.

Lemberg am 27 Mai 1861.

In Abwesenheit Sr. Excellenz des Herrn Statthalters

Nagy m/p.

Vienne ce 30 decbr 1867

Mon Prince,

Je suis très heureux de pouvoir prouver par le compte joint-ci-près, que j'ai réussi de soigner bien les intérêts de Votre Altesse, un moment plutôt. Votre Altesse disposera du reste des Priorités, et j'envoie aujourd'hui l'argent et les coupons detachés à M. de Klein.

Je m'occupe maintenant de la somme de Trente déposée pour moi - et je dois subir les avis différents de mes compagnons - dont quelques uns me demandent leur part <u>en nature</u>. C'est pour quoi - que je prie Votre Altesse - de me faire parvenir Ses ordres pour le reste de Son dépôt, dont la vente est facile et ne presse pas - vu que

que j'ai remis les coupons
détachés à l'Anglo Banque.
Mon Prince, heureusement
pour l'humanité, de
rares mais d'éclatants
exemples prouvent, qu'il
est des âmes d'élites,
douées, presque à leur
insu d'une telle
puissance d'attraction,
qu'elles forcent même
les êtres réfractaires
d'entrer dans leur
sphère et à tendre de
leur rendre des services

Permettez moi donc
Mon Prince de Vous
prier de vouloir gracieuse
ment agréer l'assurance,
à la fin de l'année — ;
" que je connaîtrai jamais
un plus grand plaisir
que celui - de pouvoir
prouver mon devouement
respectueux à Votre Altesse,
Madame la Princesse et
le Prince Adam — en
réitérant l'hommage de
ma considération respectueuse

1/ a/

Schluss-Abrechnung

Antheils von Nom. f 500000
an dem Consortium der Galiz. Carl Ludw. Bahn Prior.
de f 6.000.000

1te Einzahlung von Nom. f 2100000 pro rata f 232610.63

Für Effecten Zinsen v. Nom. f 280,000 vom 1. Juli
bis 18. Novbr 137 Tg. a 12½ " 6473.25

Einzahlung vom 19. Novbr. f 53333.—
ab Antheil an dem baaren
Gutschein aus dem Consortium " 13154.68 " 40178.32
Saldo für unseren Gewinn f 279262.20

gegen Nom. f 331.200.— 6 Perc. mit Coupons pr 4. 86

Zu dem unsern ausgewiesenen Gewinn
von f 53734.48

Kommen noch für Gewinn aus den
pr Saldo verkauft Nom. f 9280 saml. Zinsen f 1021.76
Rückzinsen aus Subscription " 154.11 " 1175.87

Zinsen in Ct. " 8.6
f 54918.41

Hiervon ab
Rückzinsen von Nom. f 280000 vom 7 Juli
bis 18. Novemb. 137 Tage f 6473.25
ab bereits verrechnete " 5789.65 " 983.60
Gewinn pr. Saldo f 53934.81

782

dernier
résultat

Ihrer Verfügung

vom 5. Oct. 1881.

worüber auf beiliegender Rechnung zu bescheinigen, daß Sie mit heutigem Tage aus Ihrer Verkäufe Ihrer belasteten Prioritäten einen Betrag in Baar von 12.070 fl. 83 kr. und 667 M. Silbercoupons und 354 M. Münz in Natura realisirt haben.—

Ich füge heute die baarschaft- und zinsfreie Coupons für Ihre Rechnung /: thlr. M. Blem. :/ an die Anglo-Bank.

Ihre Verfügung besitzen somit nun mehr 354 M. Prioritäten in Ihrem depôt und Belastung, wovon /: des beiliegenden depôt Scheine, mit der Bitte folgt, daß sie Ihnen bescheinigen

6

älteren deponirten Pfandbriefen gütigst
günstigst zu

Athen am 30ten Decbr
1867

Herz

P. S.

Obligationen der Anglo Bank
1207 fl 83 kr
und 1021 Rthlr
Albcoupons —

D. 30/12 1867

Hertz

O 3/1 1868

Deposit Nr. 313

Exhibit Nr. 669

Erlagschein

über die von Dr. Durchl. Herrn Fürsten Leo Sapieha
bei der Central Cassa der k. k. privil. galizischen Carl Ludwig-
Bahn aus Anlass Verlosung mit 84 32/100 % d. i.
89,546 fl 14 kr als Deckung
der zu leistenden Caution pr fl. erlegte.

Stück		Effecten		Baar	
354	d. i. Dreihundert vierundfünfzig Stück Prioritäts Obligationen der Kk. pr. galiz. Carl Ludwig Bahn à fl 300 Silber II. Emission Nr. 61751 bis mit 62104 mit Coupons von Nr. 10 pr 1. Juli 1868 anzufangen				

Sage Gulden Hundert sechs Tausend zweihundert
Nominal

Wien, am 30. December 1867

Dieser Schein ist bei Rückstellung der Caution beizubringen.

CASSA DER K.K.P.G. CARL LUDWIG BAHN WIEN

Cassier

Sap

6

Wien am 30. December 1867

256

Depôt Sr. Durchl. des Herrn Fürsten Leo Sapieha
in Prioritäts-Obligationen II. E.

1104 Stücke = fl 331,200 Nominal belassen mit $84\frac{32}{100}$ % = fl 279,262 „ 52 kr.

Hievon begeben:

83 Stücke = fl 24,900 Nominal à $89\frac{14}{100}$ % an Schnapper mit Zinsen vom 1. Juli
laut untenstehender Rechnung pr fl 22,761.71

667 Stücke = fl 200,100 Nominal à 90 % . . . . . „ 180,090.—
(667 Coupons pr 1. Jänner 1868 liegen bei)

zusammen 750 Stücke = fl 225,000 Nominal mit dem Erlöse von fl 202,851.71

Hievon ab:

An die Gesellschaft die Belassung von 225,000 fl Nominal
à $84.\frac{31839}{}$ % fl 189,716.38

an dieselben 5% Zinsen vom 18. November de fl 20995.28 laut Rechnung „ 80,29
Debylansen Debylansen „ 168,721.10 „ 984.21

fl 190,780.88

verbleibt beiliegender baarer Ueberschuss fl 12,070.83
und beiliegende 667 Coupons

In Depôt bleiben:

354 Stücke = fl 106,200 Nominal mit $84\frac{32}{100}$ % = fl 89546.14

Detail-Nota über den Schnapper verkäuften fl 24,900

Begebung

Datum	Stücke	Nominal fl	nach Abzug der Provision à %	Erlös fl	kr	Zinsen vom 1. Juli
Decemb	10	10 - 3000 —	89 1/2	2685	—	65 —
„	„	10 3000 —	89	2670	—	65 85
„	13	13 3900 —	89	3471	—	87 20
„	17	15 4500 —	89	4005	—	103 13
„	19	28 8400 —	89 1/4	7497	—	194 83
„	„	7 2100 —	89	1869	—	48 70
		83 24900		22197	—	564 71

zusammen 22761 fl 71

Rückzahlung an die Gesellschaft

Belehnung à 84. 31839 %		5% Zinsen vom 18. Novbr	
2529	55	15	47
2529	55		
3288	42	11	42
3794	33	15	28
7082	74	38	12
1770	69		
20995	26	80	29

225000
84
18000
9000
189000

331200
225
106200

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

Wien am 31. Dezember 1867

In Folge der vom Finanz-Comité in der Sitzung vom 21. Dezember l. J. genehmigten Rechnung entfallen von der vom V. R. à Conto der Betriebscontinua pro 1867 an genommenen Summe von fl 100.000 für jedes P. T. V. R. Mitglied . . . . . fl 5000.-

Hievon kommen:

Für Vollanzahlung auf beiliegende 16 Stück Actien 3. Emission à 210 fl . . . . . 3360.—

verbleiben als Rest beiliegende . . . fl 1640.—

auf 16 Actien der k.k. pr. gal. Carl Ludwig Bahn III. E.

ad. 7/888

Herz

An Sr. Durchlaucht
den Herrn Fürsten Leo Sapieha
Wien

D. 31/12 1867

Kolej Karola Ludwika

O 31/12 1867

CASSA
der k.k. priv. galizischen
Carl Ludwig Bahn.

259

Die sechzehn Stück Actien Nr. k.k. priv. galiz. Carl Ludwig Bahn à fl 200.– voll eingezahlt in Verwahrung genommen.

CASSA
DER K.K.P.G. CARL LUDWIG B.
WIEN

Wien, 3/4. Jänner 1868

Von der Tantieme für den Bau Lemberg-Brody-Tarnopol

die Quote pro 7 Jänner 1868	f 100.–
Betriebstantième pro Jänner	" f 100.–
	f 200

Wien, am 3 Jänner 1868

Cassa der k.k. pr. galiz. Carl Ludwig Bahn.

Vienne le 7 janvier 1868

Mon Prince,

Je ne manquerai pas de me conformer aux ordres contenus dans la lettre laquelle Votre Altesse m'a fait l'honneur de m'adresser en date du 4 Dr.

Mais à l'égard de la part de Mr Klein, je m'empresse de prévenir Votre Altesse que Mr de Klein

auquel j'ai remis la somme
de 12070f 83c et
667 composés en nature,
m'a informé, qu'il
avait distrait à sa part
savoir 1/8 de l'un et de
l'autre
Je crois donc de mon
devoir d'envoyer à Votre
Altesse le compte joint,
calculation faite par
notre caissier - du mon-
tant pour Mr de Klein -
pour éclaircir le compte
Lequel

Jera probablement en-
voyé à Votre Altesse
par la Anglo-banque.
Ca va sans dire que
je me conformerai du
reste exactement aux
ordres de Votre Altesse,
Agréez Mon Prince
les assurances de ma
considération très
respectueuse

Herz

D 7/1 868

Hertz

O 10/1 1868

CASSA
der k. k. priv. galizischen
Carl Ludwig Bahn.

Wien, 30/12 84

120% à 83 mit 667 Pr. Coupons

in 8 Theilen gestempelt
auszufolgen sind jeden Theil

1508 fl 85 kr in Noten und
625 fl 31 kr in Silber

= 80 3/8 St.

Dienstl. gehorsamst Lapicka

7

Vienne ce 21 janvier

Mon Prince,

J'ai vendu par l'entremise de la maison Schnapper & banque d'escompte & le dépôt de Wohlleben — me conformant à Ses ordres.

P. Le compte joint — représente le résultat de l'opération, et la somme de 3460f 11 c est

placée en billet d'échange
et transmis aujourd'hui
à M. de Klein
pour votre compte.
L'affaire des Pacotilles
est donc définitivement
réglée.
Je n'ai pas manqué
de faire les démarches
nécessaires, pour
apurer le point de
jonctions à Wolczynsk,
dans le sens, qui
est

favorable pour notre
société — et sur la base
convenue lors de
la commission sur le
lieu.

Je finis enfin en pro-
fession de la sanction
de deux Gouvernements
par écrit —

Agrez chers Princes
les assurances de ma
considération la plus
respectueuse

Chers

21/1 868

Hertz

O 24/1. 1868

Begebung von 354 Stück
fl 106,200.-
Prioritäts-Obligationen II. Emission

Begeben am		fl Nominal		nach Abzug von 1/2 % à	Erlös sammt Zinsen vom 1. Jänner 1868		Belehnung à 84. 31839 %		Zinsen dd: 18. November 1867		Zusammen		Bleibt Ueberschuss	
				%										
9/10.	Jänner	5,100	"	88 1/2	4519	17	4300	24	31	06	4331	30	187	87
10/11.	"	6,000	"	88 1/4	5,302	50	5,059	10	37	24	5096	34	206	16
11/13.	"	15,000	"	88	13,220	84	12,647	76	96	61	12744	37	476	47
14/15.	"	24,000	"	88	21,163	34	20,236	41	160	20	20396	61	766	73
15/16.	"	15,000	"	88	13,229	16	12,647	76	101	89	12,749	65	479	51
16/17.	"	35,100	"	88	30,961	13	29,595	75	242	52	29,838	27	1122	86
18/20.	"	6,000	"	88 1/4	5309	17	5,059	10	43	56	5,102	66	206	51
		106,200	"		93,705	31	89,546	12	713	08	90,259	20	3446	11

Kleinovi z tego należało 1/8 = 430. 76.

powinien był oddać do banku 3015. 35

Oddał 3016. 79

Za dużo 1.44

430. 76
430 76
861 . 52
1723 04
3446 08

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

Abrechnung

Nr. 822/90

mit Beilagen

1.	Antheil an der 10% Tantieme vom Reinerträgnisse d. J. 1869	f 2,927.25
2.	Präsidial-Zulage	„ 1,000.–
3.	Tetons im Jahre 1869 ...	„ 130.–
4.	Bautantieme vom 1. Juni 1869 bis 31. Mai 1870	„ 1,560.–
	Gesammt-Bezüge	f 5,617.25

art. 166/870

Hierauf bereits empfangen:

A conto	Betriebstantieme	f 1200.–	
„	Tetons ...	„ 130.–	
„	Bautantieme	„ 1560.–	„ 2,890.–
	Rest-Ausgleich baar		f 2,727.25

Wien, am 8 Mai 1870

Hery

An Se. Durchlaucht
des Herrn Fürsten
Leo Sapieha
Wien

k.k.pr.galiz. Carl Ludwig-Bahn.

Für den Monat Februar 1870.

an Betriebs-Tantieme . . . . fl. 100. —

an Bau-Tantieme . . . . . „ 100. —

Zusammen fl. 200. —

Wien, am 1. Februar 1870

Lith. Anst. v. J. Jost, Wien.

k.k.pr.galiz. Carl Ludwig-Bahn.

280

Für den Monat März 1870.

an Betriebs-Tantieme . . . . . fl. 100. —

an Bau-Tantieme . . . . . „ 100. —

Zusammen fl. 200. —

Wien, am 1. März 1870

Lith. Anst. v. J. Jost, Wien.

12

k.k.pr. galiz. Carl Ludwig-Bahn.

Für den Monat Mai 1870.

an Betriebs-Tantieme . . . . . fl. 100. —

an Bau-Tantieme . . . . . „ 100. —

Zusammen fl. 200. —

Wien, am 1. Mai 1870

Lith. Anst. v. J. Jost, Wien.

I

CASSA
der k.k. priv. galizischen
Carl Ludwig Bahn.

Wien, 30. September 1870

Conto art. 334/870

Tantieme für 5 Monate:
Juni, Juli August Septbr
und October à f 100 — f 500.—

80 Coupons per 1. Juli
9 f 45 — f 756.—

f 1256

Hievon bezahlt:

30 % Einzahlung auf
13 ⅓ Actien f 840.—
An Sacher p. Rota. 38.90

878.90

Baar fl 377.10

272

k.k.pr.galiz. Carl Ludwig-Bahn.

Für den Monat November 1870.

an Betriebs-Tantieme ..... fl. 100.—

Wien, am 1. November 1870

Lith. Anst. v. J. Jest, Wien.

k.k.pr. galiz. Carl Ludwig-Bahn.

Für den Monat December 1870.

an Betriebs-Tantieme ..... fl. 100.—

Wien, am 19. Dezember 1870

Lith. Anst. v. J. Jost, Wien.

k.k.pr. galiz. Carl Ludwig-Bahn.

Für den Monat ——————— 1870.

an Betriebs-Tantieme ..... fl. 1,000.—

Wien, am 19. Dezember 1870

Lith. Anst. v. J. Jost, Wien.

17

CASSA DER K.K.P.G. CARL LUDWIG BAHN WIEN

Soll Fr. Durchlaucht Fürst Leo Sapieha mit der Haben

1867					1867					
Septemb	7	Laut Nota für Cigarren Bff 146		135 10	Septemb	1	Bau&Betriebs Tantième pro September		100	—
„	26	An Autographien		105 25	October	„	für 6000 Unterschriften auf Obligationen		120	—
1868					Dezemb	31	A Conto der Betriebs-Tantième 1867		5000	—
Jänner	4	Mil Post zusammt		1840 „	1868					
„	2	Volzahlung auf 16 C.L.B. Actien III. Cl.		3360 „	Jänner	2	Coupons von 80 Actien		420	—
Februar	25	Erlag an die Anglobank hier		600 „	„	„	Bau&Betriebs Tantième Quote Jänner		200	—
„	29	detto		280 „	Februar	1	detto Februar		200	—
April	1	An Miller für Lagerlieferung		3 „	März	1	detto März		200	—
„	12	„ Miller „ Cigarren		65 „	„	„	für 4000 Actien Unterschriften		80	—
Mai	1	„ Miller gegen Baar		42 „	April	1	„ Bau&Betriebstantième April		200	
„	„	„ Mehrzins Mai-November		397 50	Mai	„	detto Mai		200	
„	4	Laut Post zusammt		3679 02	„	4	„ Abschrift d. Tantième pro 1867		3679	02
		Baar-Saldo		92 15	Juni	1	Bau&Betriebstantième Juni		200	
			£	10599 02				£	10599	02
					Juni	1	Baar Gegenbon		92	15
							mit 16 Actien der L.L.B. III. Cl.			

240.35 / 787.50 / 1027.85

240.35 / 110 / 350.35 / 397.50 / 280 / 1027 85

220 / 420 / 480 / 1120 / 1027.85 / 92.15

B.

277

Antheil an der Tantieme für das
Betriebsjahr 1870 ..... ℔ 4,945 . 22
Functions-Zulage ..... „ 1000 . —
Präsenzgebühren ..... „ 230 . —

℔ 6,175 . 22

Hierauf bezogen:
In 12 monatlichen Quoten ℔ 1200 —
Im December 1870 .... „ 1000 — „ 2,200 . —

Rest-Anweisung ℔ 3,975 . 22

Wien, 8. Mai 1871

CASSA
DES L. K. P. CARL LUDWIG BAHN
WIEN

An Se. Durchlaucht
des Herrn Leo Fürsten Sapieha
Präsident des Verwaltungrathes
etc etc.

19

C.

258

Bezug der Obligationen
III. Emission.

Auf 80 Actien entfallen
11 3/7 Obligationen à 300 fl im Nominalwerthe
von fl 3,428.58 ö.W.

	à 90%	fl	3,085.72
ab. 80 Coupons à 11 fl 55 kr		"	924.—
		fl	2,161.72
ab: 5% Zinsen v. fl 2161.72 1 Monat		"	9.01
Ausgelegte Summe		fl	2,152.71

Wien, am 1. Juni 1871

CASSA
DER K.K.P.G. CARL LUDWIG B.&N.
WIEN

20

A.

289

Für Se. Durchlaucht
Herrn Leo Fürsten Sapieha:

Einnahmen:

Tantiemen-Ausgleich pro 1870 laut Nota B.	fl	3,975.22
Zinsen auf Cassascheine vom 10. Mai bis 1. Juni	"	7.86
Tantieme pro Juni 1871	"	100.—
	fl	4,083.08

Ausgaben:

Bezug von 11 3/7 Obligationen III. Emission laut Nota C.	fl	2152.71
Laut Rechnung des Convip. Miller [D.] für 1000 St. Cigarren	"	95.20
Rigorosen-Gelder an Bielinski E	"	140.—
	fl	2,387.91

Hier verfügbarer Rest in Baarem fl 1,695.17

Wien, 8. Juni 1871

CASSA
K.K.P.G. CARL LUDWIG BAHN
WIEN

21

k.k.pr. galiz. Carl Ludwig-Bahn.

Für den Monat Jänner 1871

an Betriebs-Tantieme	fl. 100.—
80 Coupons pr. 1. Jänner 1871 à 5 f 25	„ 420.—
	fl. 520

Wien am 31. Dezember 1870

Typ. Anst. v. J. Jost. Wien

k.k.pr.galiz. Carl Ludwig-Bahn.

281

Für den Monat Februar 1871

an Betriebs-Tantieme fl. 100.— ,

Wien am 1 Februar 1871

Bln. Anst. v. J. Jost. Wien.

2

k.k.pr.galiz. Carl Ludwig-Bahn.

Für den Monat März 1871

an Betriebs-Tantieme fl. 100.—

Monat April „ 100.—

fl. 200

Wien am 13. April 1871

fl 200

ab „ 21.—

fl 179

Lith. Anst. v. J. Jost. Wien.

k.k.pr. galiz. Carl Ludwig-Bahn.

Für den Monat Mai 1871

an Betriebs-Tantieme fl. 100.—

Wien am 1. Mai 1871

Baar f 48.50
Miller „ 1.50
Bielinski „ 50.—
f 100.—

Typ. Anst. v. J. Jost. Wien.

k.k.pr. galiz. Carl Ludwig-Bahn.

Für den Monat August 1871

an Betriebs-Tantieme ____ fl. 100.—
" September .... " 100.—
" October .... " 100.—
" November .... " 100.—

fl. 400.—

Wien am 30 October 1871

k.k.pr.galiz. Carl Ludwig-Bahn.

285

Für den Monat Dezember 1871

an Betriebs-Tantieme fl. 100.—

Wien, am 5. Dezember 1871

Lith. Anst. v. J. Jost, Wien

78

D

Rachunek.

Jaśnie O. Księżi Lapiche.

Z polecenia Rady dworu
P. Herz Rodenau kupione
4. rozkaty dn. 15. Grudnia 1870.
1000 sztuk millarów z 95 % o/w
stuzieniem 20

zł. 95 20 c

która kwotę na dniu dzisiejszym
odebrałem.

Wiedeń 12. Maja 871

Schiller

29

2982

Nota

Za kupno dwóch map
kolei amerykańskich po 75 c.
razem ——— 1 f 50 c.
otrzymałem
21/4 871. Schiller

J. C.
Księżnie Leon Sapiehowe

289

Tadeusz Bieliński

doktorand medycyny.

27

H. Bunzl. —

Empfehle dem Adressaten
Sprungfedermatratzen
und Kinderbettstellen
billigst empfehlend
Briden J. 50

Cassa
der k. k. priv. galizischen
Carl Ludwig-Bahn.

Wien, 26. Juni 1871

Duplicat-Rechnung

Einnahmen

1. Tantiemen-Ausgleich pro 1870	fl	3,975.22
2. Tantieme pro Juni	„	100.–
3. Zinsen auf Cassascheine	„	7.86
	fl	4083.08

Ausgaben

Bezug von 11 3/7 Obligationen	fl	2152.71
Cigarren	„	95.20
Rigorosengelder	„	140.–
	fl	2387.91

Einnahmen	fl	4083.08
Ausgaben	„	2387.91
Baarrest	fl	1695.17

Zu Litera fl 100.

JR

K. K. priv. galiz. Carl Ludwig-Bahn.

Station: .....

Expeditszweig: .....

Münzliste (Empfangschein)

über die geleistete Geld-Abfuhr zur Tages-Rechnung von Maj & August 1870

Stücke	Barschaft.	Oesterr. Währ. fl.	kr.
	Banknoten à 1000 fl.		
	„ „ 100 „		
	„ „ 10 „		
	„ „ 5 „		
	„ „ 1 „		
	Zwei Vereinsthaler-Stücke		
	Ein „ „		
	Zwei Gulden- „		
	Ein „ „		
	Viertel- „ „		
	Zehn Kreuzer- „		
	Fünf „ „		
	Münzscheine à 10 kr.		
	Kupfer-Scheidemünze		
	Zusammen.....	130	67

Werthpapiere.

Die Kassa wurde für Dr. Leinwand Sam. für den Lagiecha in Monate Maj mit Postschein N. 407 im Monate August auf Zahl. Schein N 759 in Lobenzo von 230 fl 67 kr. anstatt Lahl Münzbogen N. 38 vom 5 Febr 1871 worüber für das heute 100 fl bezahlt und der Restbetrag von 130 fl. 67 kr. von Sanitätsamt Krym an die Einlösungskasse abgeschickt

Sage: Ein Hundert Dreißig Gulden und 67 kr ö. W.

Zusammen.....

Im Ganzen.....

Sammlungs-Cassa in Krakau, am 24ten Febr 1871

Commerz. Dienst-Form. Nr. 97.

Druck und Papier von Leopold Sommer in Wien.

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

Wien, am 27. November 1875

№ 8837

mit ... Beilagen

An das geehrte Bau-Consortium der
Strecke Lemberg-Brody-Zloczow zu
Handen Seiner Durchlaucht des
Fürsten A. Sapieha
in
Lemberg.

In höflicher Erwiderung Ihres Schreiben vom 4. d. M. beehren wir uns Ihnen Kenntniss zu der darin angeregten Tüchtificirungsmodalität Ihres bei uns, resp. auf unserem Namen bei der Filiale der k.k. priv. österr. Creditanstalt für Handel und Gewerbe in Lemberg erlegenden Depots, - in so weit diese Tüchtigungs-Anordnung auf die deponirten Cassascheine zur 58.500 f und einen Baarbetrag von circa 8000 f ö.W. Bezug hat, - unsere Einwilligung dahin zu ertheilen, dass die oben bezeichneten 2 Depotbeträge zur 58.500 f und c.a 8000 f (in Lemberg) nunmehr in Cassascheinen der galiz. Creditbank (Galicyjski bank kredytowy we Lwowie) angelegt werden. -

Rücksichtlich würde in Folge der Anordnung in der Tüchtificirung auf die Form der mit h.o. Zahl 4447 III vom 8. October d. J. vorgezeichneten Quittung bezüglich der darin vorkommenden Spezificirung des Depotstandes

/.

rechtzeitig abgeändert werden, wenn Sie auf die Lastschreibung der angewiesenen Summe per 28.000 ℳ erst nach der hierseitigen Abrechnung der Cassascheine erfolgen sollen.

Indem wir die hinauf bezügliche Anzeige an die Filiale der k. k. priv. österr. Creditanstalt für Handel und Gewerbe in Lemberg unter einem abgehen lassen, zeichnen wir

mit Hochachtung

DER GENERAL-DIRECTOR

Wolf

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

Wien, am 27. Jänner 1877.

Nr. 878.

mit Beilagen

Ad. 46/877

Durchlauchtigster Fürst!

Die gefertigte General-Direction hat die Ehre Euer Durchlaucht in Folge des gefälligen Schreibens vom 24. ct. in der Anlage den Betrag der vom 1. Februar fälligen Coupons für Deponirten 40 Stück Carl-Ludwig-Bahn Actien mit österr. 210.— zu überweisen, und beehrt sich mit dem Ausdrucke der vorzüglichsten Hochachtung

Euer Durchlaucht

ergebenster:

DER GENERAL-DIRECTOR

3/2 1877.

Seiner Durchlaucht

dem Fürsten Leo Sapieha

in Krasiczyn.

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

296

Wien, am 9. Juli 1877

№ 6368

mit Beilagen

Euer Durchlaucht!

Ihrem hochgeehrten Schreiben vom 5. d. zufolge beehre ich mich in der Anlage den Rest des Juli-Coupon der für Se. Excellenz den Fürsten Carl Jablonowski für erlegten 40 Stück Carl Ludwig-Bahn-Actien mit fl. 378 zu überreichen.

Genehmen Euer Durchlaucht die Versicherung meiner hohen Verehrung genehmigen zu wollen, mit der ich zu zeichnen die Ehre habe

Euer Durchlaucht

13/7 1877.

ganz ergebener

Adler

Seiner Durchlaucht
den Fürsten Leo Sapieha
in
Lemberg.

35

Skanowanie i opracowanie graficzne na CD-ROM :



ul. Krzemowa 1
62-002 Suchy Las
www.digital-center.pl
biuro@digital-center.pl
tel./fax (0-61) 665 82 72
tel./fax (0-61) 665 82 82

Wszelkie prawa producenta i właściciela zastrzeżone.
Kopiowanie, wypożyczenie, oraz publiczne odtwarzanie w całości lub we fragmentach zabronione.

All rights reserved. Unauthorized copying, reproduction, lending, public performance and broadcasting of the whole or fragments prohibited.