

do wysokości zaś 5⁰/₀, dywidenda przypadająca na akcye umorzone dołącza się do funduszu amortyzacyjnego.

Ustawa z r. 1872 tę repartycję zysków utrzymała w swojej mocy, znosząc tylko 10⁰/₀ dla założycieli Towarzystwa, gdyż ich renta została splaconą i podniosła kapitał rezerwowy Towarzystwa do 500,000 rubli, którego pierwotna wysokość ustawą z r. 1857 oznaczoną była do 250,000 rubli.

Po przyłączeniu drogi Warszawsko-Bydgoskiej podział zysków uległ pewnej zmianie, o czem już szczegółowo wspomiano, przy zacytowaniu Uchwały Rady Państwa z d. 7 czerwca 1890 r., na mocy której pomieniona droga stanowi obecnie jedną całość i jedno Towarzystwo drogi żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej.

X.

Wewnętrzne reformy rachunkowe i administracyjne oraz rozszerzenie zakresu czynności kolejowych na drodze żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej.

a) Buchalterya podwójna.

Jak każdy gmach po pewnym przeciągu czasu wymaga wewnętrznej restauracyi, tak i każda instytucya nie może istnieć bez peryodycznych reform i przekształceń, odpowiednich do potrzeb czasu i rozwoju jej interesów.

Wiadomo powszechnie, że jasność i ścisłość rachunków oraz kontrola takowych, jest podstawą, a jednocześnie i wiernym obrazem dobrej administracji każdego zakładu przemysłowego lub handlowego; o ileż więcej musi być dokładniejszą drobiazgową rachunkowość dróg żelaznych, w której zbiega się tyle różnorodnych interesów i stosunków pieniężnych, gdzie codziennie pobierają się lub wypłacają nie tylko małe kwoty, ale i znaczne sumy, wynoszące na rok setki milionów.

To też po ustapieniu gospodarki niemieckiej, Rada Zarządzająca przedewszystkiem uważała za niezbędne zaprowadzić w tym kierunku reformę już praktykowaną na drogach zagranicznych, to jest zaprowadzić buchalterję podwójną, bez której niema rzeczywistej ścisłości i dokładności rachunkowej.

W roku więc 1875 wprowadzoną została ta ważna reforma w Wydziale Rachunkowości, podług projektu opracowanego przez Rafała Hagmajera, b. Naczelnika tegoż wydziału, obecnie emeryta.

b) Węglowe.

Dawniej każdy urzędnik i oficyalista drogi żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej miał przywilej kupna pewnej ilości węgla na własny użytek od drogi Wiedeńskiej po cenie eksploatacyi, bez opłaty za przewóz, czyli otrzymywał bezpłatny fracht. Liczba korcy węgla była ustosunkowaną do pensyi, wynosiła bowiem 10⁰/₀, to jest pobierający 500 rubli mógł kupić u drogi żelaznej 50 korcy; pobierający 1000 rubli płacy etatowej, miał prawo kupić sobie 100 korcy i t. d.

Był to więc rodzaj służebności nabytej przez długoletni usus.

Otóż utrzymywanie urzędników do sprzedaży tego węgla, do jego dozoru i kontrolowania w składach, wreszcie wynikające ztąd różne niedogodności i nieprawidłowości, skłoniły Zarząd drogi do zamiany tego przywileju na gotowiznę, i ta reforma stanowi dziś ważną rubrykę w dochodach każdego pracownika na drodze Wiedeńskiej, równa się bowiem podwyżce etatowej.

Od roku też 1883 cała służba otrzymuje kwartalnie dodatek do pensyi, jako fundusz na opał, czyli tak zwane węglowe, w miejsce praktykowanego dawniej węgla w naturze nabywanego.

Norma tego dodatku dla etatowych jest następująca:

- do 500 rubli włącznie przeszło 8%;
- od 500 do 1,500 włącznie blisko 6%;
- od 1,500 do 3,000 włącznie po 85 rubli rocznie.

Dla nieetatowych:

- do 500 rubli przeszło 3%, a od 500 do 1,200 przeszło 2%.

Urzednicy, pobierający więcej nad 3,000 rubli pensyi, tego dodatku nie otrzymują.

c) Ustawa ogólna.

W roku 1884 zatwierdzoną została i dotąd obowiązująca Ustawa Ogólna dla wszystkich dróg żelaznych, znajdujących się na terytoryum Cesarstwa Rosyjskiego, która zastąpiła dawne przepisy porządkowe i instrukcyę dla ekspedytorów, wydane przez Dyrekcyę drogi żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej w d. 1 marca 1865 r. w dwóch językach: polskim i niemieckim, oraz urządzenia dla dróg żelaznych w Królestwie Polskiem, dotyczące eksploatacyi,

zatwierdzone przez b. Radę Administracyjną Królestwa Polskiego w d. $\frac{2}{14}$ października 1859 roku.

Ustawa rzeczona, której całkowity tekst zamieszczony w dodatku do tego wydania, jest nader ważnym aktem prawodawczym w sprawach kolejowych, zawiera bowiem przepisy dotyczące przewozu pasażerów i towarów; określa stosunki osób prywatnych do drogi żelaznej, oraz samych dróg żelaznych, ich wzajemną odpowiedzialność względem siebie, a nadto udeterminowaną jest jurysdykcya, przedawnienie skarg, oraz postępowanie egzekucyjne.

Na zasadzie tej ustawy, drogi żelazne Cesarstwa połączywszy się w grupy, uchwaliły pewne pravidła dla przewozu towarów i pasażerów, dla wzajemnych obrachunków i korespondencyi w sprawach reklamacyjnych, oraz warunki użytkowania telegrafu w sprawach służbowych.

Te pravidła, obowiązujące dziś na wszystkich drogach żelaznych w Cesarstwie pod nazwą umowy (sogłaszenija), są pewnego rodzaju uzupełnieniem Ustawy, a zarazem ściśłem określeniem manipulacyi biurowej i czynności ekspedycyjnej. Oprócz tego ujednolaiły one dowody kolejowe, jakimi są: list fractowy, ceduła zdawczo-odbiorcza i zwyczajny list wagonowy, awizacye zaliczeniowe it. p., które towarzyszą transportom. Nadto oznaczono termin prekluzyjny dla zdania towarów i wysyłania rachunków, protokółów oraz reklamacyi. Uchwaloną jest także procedura dla służby kolejowej w razie zasłania lub zatrzymania transportów lub w razie zmiany zaliczeń, obciążających towary; wreszcie ściśle określono odpowiedzialność dróg za niezachowanie ustanowionych formalności i tych przepisów.

Tu dodać należy, że we wszystkich tego rodzaju sprawach kolejowych, w razie istniejącego sporu między drogami żelaznymi, instytucją decydującą, rodzajem sądu polubownego, jest Ogólny Zjazd przedstawicieli dróg żelaznych, który nie tylko wydaje uchwały i określa wzajemne stosunki dróg żelaznych, lecz zaprowadza reformy w manipulacji biurowej lub ekspedycyjnej i orzeka w kwestiach spornych, jeżeli drogi żelazne interesowane nie chcą się uciekać do sądów Państwowych.

d) Debet dzienny i obrachunki z drogami żelaznymi.

Wprowadzenie Ustawy Ogólnej i umów między drogami żelaznymi, wywołały potrzebę śpiesznego regulowania rachunków i obliczania wzajemnych należności.

W tym celu w roku 1884 na podstawie instrukcyi, wypracowanej ad hoc przez Wojciecha Wachulskiego, Naczelnika Kontroli II, zaprowadzono w ekspedycjach towarowych i w kasach biletowych, tak zwany debet dzienny, to jest obrachunek codzienny ze sprzedanych biletów pasażerskich i z dochodu ekspedycyi bagaży, następnie z towarów przybyłych i wysłanych, oraz z wypłaconych zaliczeń, słowem ze wszystkich sum pobranych lub wypłaconych.

Przedtem raporty o ruchu towarów, oraz pasażerów i bagaży składane były co miesiąc i rachunki z ekspedycjami zamykały się w takich terminach.

Obecnie ekspedycye i kasy stacyjne składają codzienne raporty o stanie gotowizny jaka wpłynęła i wniesioną została do Kasy Głównej, a nadto o należnościach przypadających do odbioru za towary przybyłe i mające być wy-

dane, co wszystko znacznie ułatwia sposób i możliwość skontrolowania czynności ekspedycyjnych i stacyjnych.

Na podstawie tych raportów dziennych, kontrole: towarowa i pasażerska obliczają dochód, a następnie formują miesięczne rachunki dla dróg żelaznych rosyjskich z należności przypadających drodze żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej lub odwrotnie, przypadających tymże drogom.

Realizowanie tych należności w stosunkach z drogami ruskimi przed rokiem 1893 odbywało się albo bezpośrednio, albo za pośrednictwem prywatnych banków, obecnie uskutecznia to Bank Państwa i jego filie.

W stosunkach z drogami zagranicznymi środkowej Europy, wzajemne należności przypadające już to za przewóz towarów i pasażerów, już to za najem lub reperację wagonów lub z tytułu przyznanych sum z reklamacyi i t. p. obliczane są przez biura obrachunkowe dla pewnych grup kolei żelaznych, czyli dla tak zwanych związków ustanowione, w których udział przyjmuje droga żelazna Warszawsko-Wiedeńska.

Takich biur jest pięć, a mianowicie:

1) w Bydgoszczy, dla Związku Rusko-Niemieckiego, oraz Niemiecko-Lódzkiego,

2) w Hanowerze, dla Związku Francusko-Niemiecko-Belgijsko-Rosyjskiego, do którego należy i Hiszpania,

3) w Wrocławiu, dla Związku Niemiecko-Sosnowickiego, do którego należy Szwajcarya,

4) w Wiedniu, dla Związku Rumuńsko-Galicysko-Gdańskiego i Rusko-Austryacko-Węgierskiego, do którego należą Włochy.

5) Wypłatę należności przypadających drogom żelaznym i przez nie sprawdzonych, czyli wszystkie pieniężne

rachunki, załatwia piąte biuro, to jest Biuro obrachunkowe w Berlinie, które co dwa tygodnie wysyła szczegółowy rachunek każdej drodze żelaznej, biorącej udział w przewozie w odnośnym związku kolejowym.

Obok takiego regulowania wzajemnych należności, stacya Sosnowice w Związku Niemiecko-Sosnowickim za przewóz towarów po drogach zagranicznych, pobraną walutę zagraniczną codziennie wnosi do Kasy stacyi Katowice, stacya zaś Aleksandrów z tego samego tytułu, prowadzi oddzielny rachunek, zwany rachunkiem forfrachtów.

e) Ajentury handlowe.

W tymże roku 1884 skutkiem zatwierdzenia Ustawy Ogólnej dla dróg żelaznych w Cesarstwie Rosyjskiem, ustanowione zostały Ajentury handlowe na stacjach pogranicznych drogi żelaznej Wiedeńskiej, t. j. w Sosnowcu, Granicy, Aleksandrowie oraz w Warszawie, które mają za zadanie załatwiać formalności celne, od transportów przychodzących z zagranicy transito, lub tam wysyłanych.

Ajentury handlowe w r. 1895 przyniosły czystego dochodu 12,160 rubli.

Organizatorem i pierwszym ich naczelnikiem był Wojciech Grabowski, obecny Naczelnik Biura Reklamacyjnego.

Instrukcyja dla Ajentur handlowych ułożona pod przewodnictwem Dyrektora Strasburgera i od roku 1892 obowiązująca, wzamian poprzednich przepisów i postanowień, znajduje się w dodatku do niniejszego wydania w przekładzie na język polski.

f) Budżet i sprawozdanie.

Od roku 1889 z polecenia Ministeryum Komunikacyi budżet i sprawozdanie roczne układają się podług wzoru, ustanowionego dla wszystkich dróg żelaznych w Cesarstwie Rosyjskiem.

Według tego wzoru, wydatki w budżecie ugrupowane są stosownie do ich natury i do rodzaju służb czyli wydziałów i rozpadają się na 9 następujących tytułów:

I. Tytuł obejmuje Radę Zarządzającą i Kontrolę dochodów,

II. Tytuł obejmuje Zarząd drogi, służbę zdrowia i Magazyny,

III. Tytuł obejmuje Dozór i konserwacyą drogi,

IV. Tytuł obejmuje Wydział Ruchu i Telegraf,

V. Tytuł obejmuje Wydział Mechaniczny i konserwacyą taboru,

VI. Tytuł obejmuje podatki, szkoły, utrzymanie zarządu żandarmeryi, dom inwalidów i t. p.

VII. Tytuł obejmuje Wydatki nadzwyczajne nieprzewidziane,

VIII. Tytuł obejmuje Wydatki na obroty finansowe i na inne pomocnicze przedsięwzięcia,

IX. Tytuł obejmuje Wydatki z rachunku taksacyi transportów służbowych.

Dochody zaś podzielono na 4 Tytuły.

I. Tytuł obejmuje dochód z pasażerów, towarów i opłat dodatkowych od tychże,

II. Tytuł obejmuje z innych źródeł, mianowicie z dzierżawy placów, bufetów, z najmu taboru, z telegrafu i t. p.

III. Tytuł obejmuje z pomocniczych przedsiębiorstw (ajentur).

IV. Tytuł obejmuje z przewozu materyałów na użytek służbowy.

g) Język ruski.

W roku 1890 na mocy Ustawy Towarzystwa, zatwierdzonej w roku 1872, wprowadzony został język ruski na drodze żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej do wszelkiej korespondencyi wewnętrznej i zewnętrznej, tak z władzami rządowymi, jak i z osobami prywatnymi i w tym języku prowadzą się wszystkie księgi rachunkowe, dowody i referaty, słowem czynności biurowe.

Co się zaś tyczy stosunków z drogami zagranicznymi, korespondencya z niemi prowadzi się nadal w języku niemieckim lub francuskim, stosownie do tego w jakim języku odezwa była wystosowana.

h) Buchalterya i kontrola rozchodów,

W roku 1893 wskutek zamianowania Dyrektora Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej z ramienia Rządu, Wydział Rachunkowości rozdzielony został na dwa specjalne Wydziały, to jest na Kontrolę rozchodów, podlegającą Dyrekcji i na Buchalterya, podległą Radzie Zarządzającej.

Odtąd zadanie Kontroli Rozchodów polega na skontrolowaniu i sprawdzeniu czynionych wydatków przez Wydziały Dyrekcji w wysokości budżetem oznaczonej, oraz na czuwaniu, ażeby sumy oznaczone nie były przekraczane bez należytego upoważnienia.

Oprócz tego Kontrola formuje budżet Zarządu drogi

i wydaje polecenie do wypłat, wystawiając na nie tak zwane ordery (z francuskiego ordres).

Buchalterya zaś kontroluje wydatki wydziałów Rady, układa ich budżet, zarządza wszelkie wypłaty, czy to na mocy orderów, czy na zasadzie dyspozycji wydziałów Rady, kontroluje Kasę Główną i zestawia całkowity budżet i sprawozdanie roczne, reguluje rachunki dostawców, banków i dróg żelaznych, słowem jest organem wykonawczym Zarządu finansowego.

W roku 1895 jubileuszowym, droga żelazna Warszawsko-Wiedeńska zostawała w bezpośrednich finansowych stosunkach z następującymi bankami prywatnymi, z którymi prowadzone są rachunki konto-kurentowe.

- 1) z Bankiem handlowym w Warszawie,
- 2) z Petersburskim Oddziałem Banku Handlowego,
- 3) z Petersburskim Międzynarodowym,
- 4) z Ruskim dla zewnętrznego handlu w Petersburgu;
- 5) z Galicyjskim dla handlu i przemysłu w Krakowie,
- 6) z Dyskontowym w Berlinie,
- 7) z Crédit Lyonnais w Paryżu,
- 8) z Niemieckim w Londynie,
- 9) z Rotszyldem w Wiedniu,
- 10) z Rotszyldem w Frankfurcie,
- 11) z Weilerem w Frankfurcie,
- 12) z Mendelsonem w Berlinie,
- 13) z Bleichroderem w Berlinie,
- 14) z Balserem w Brukseli — i
- 15) z Lipmanem, Rosentahlem w Amsterdamie.

Banki powyższe uskuteczniają wypłatę należności, przypadających od drogi żelaznej Wiedeńskiej różnym

dostawcom albo drogom zagranicznym za przewóz towarów w komunikacji bezpośredniej, podług cyfr udeterminowanych przez biuro Obrachunkowe w Berlinie, wreszcie realizują wylosowane akcje i obligacje drogi żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej, oraz kupony.

Zrealizowane kupony i walory składane przez powyższe banki, sprawdza Kontrola Kuponów drogi Wiedeńskiej.

i) Dodatek na mieszkanie.

W roku 1894 cały personel Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej nieposiadający mieszkania w naturze, otrzymał dodatek do pensyi, jako fundusz stały na opłatę komornego, który to dodatek wynosi 20% pobieranej pensyi

XI.

Droga Żelazna Warszawsko-Wiedeńska pod względem opieki i troski o dobro swego personelu.

Podane cyfry statystyczne z ruchu osób i towarów przewożonych koleją Wiedeńską, a przedewszystkiem liczba bocznych linii, poprowadzonych do fabryk przy niej powstałych, są oczywistym dowodem wpływu Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej na rozwój przemysłu i handlu w Królestwie Polskiem.

Jeżeli teraz zwrócimy uwagę na wydatek, wynoszący blisko 3 miliony rubli na personel, który zatrudnia kolej