

- 28) Przepisy o utrzymaniu i ochronie dróg żelaznych;
- 29) Przepisy ogólne, dotyczące bezpieczeństwa jazdy na drodze żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej;
- 30) Przepisy dotyczące premii maszynistów za oszczędność paliwa i smarów;
- 31) Przepisy co do używania, kontroli i konserwacji opon;
- 32) Przepisy utworzenia straży ogniowej;
- 33) Przepisy o żetonie;
- 34) Regulamin wzajemnego użycia wagonów w związku Niemieckim;
- 35) Regulamin dla całej służby;
- 36) Pierwsze taryfy.

---

### XIII.

#### Stowarzyszenie spożywcze urzędników i oficyalistów drogi żel. Warsz.-Wiedeńskiej.

---

Podstawą dobrobytu każdego ucywilizowanego narodu, a tem samem i każdej jednostki jest praca, oszczędność i moralność. Z pracy powstaje produkcyja, oszczędność wytwarza kapitał, a z moralności wypływa poczucie sumiennego wypełniania swych obowiązków, umiarkowanie w potrzebach i rozumne używanie dochodów.

Wiadomo jak dalece jest nieodzownem posiadanie choć najmniejszego zasobu, ażeby w razie niepowodzenia lub nieszczęść, które nas spotykają, mieć deskę ocalenia od zupełnej ruiny lub chwilowej nędzy.

W istocie urzędnikowi średnio uposażonemu, a takich jest najwięcej, z trudnością przychodzi zebrać nawet mały kapitalik. Lecz jeżeli artykuły codziennych potrzeb nabywać będzie taniej, bez pośrednictwa i wyzysku handlujących, to oczywiście wyda mniej na utrzymanie, a wtedy będzie miał możność zaoszczędzić tę różnicę ceny, która wpływa na zmniejszenie jego zwykłych wydatków.

Ponieważ do kupna tańszego, czyli z pierwszej ręki, można dojść tylko drogą posiadania znacznego kapitału, przeto ówcześni dwaj urzędnicy Kontroli II, Piotr Pawlicki i Edmund Trzaska, w roku 1887 podjęli myśl założyć Stowarzyszenie Spożywcze dla całej służby drogi żelaznej W.-Wiedeńskiej, któreby miało za zadanie ułatwiać kupno artykułów pierwszej potrzeby po cenie kosztu, z dodaniem małego procentu na administrację, ażeby tym sposobem przez doraźny rabat, dać możność całemu personelowi kolejowemu zmniejszyć wydatki na codzienne utrzymanie.

Jakoż po wypracowaniu odpowiedniej Ustawy, która uzyskała zatwierdzenie Ministeryum Spraw Wewnętrznych, istniejące dziś Stowarzyszenie Spożywcze w roku następnym 1888 pod patronatem ówczesnej Dyrekcyi zorganizowanem i założonem zostało.

Pierwszy Zarząd składał się z trzech członków, którymi byli:

Piotr Pawlicki, inicjator, Roman Schram, inżynier warsztatów i Józef Plebiński, urzędnik Kontroli II, a ucze-

stników stowarzyszenie liczyło 153 członków, których kapitał zbiorowy wynosił 2,415 rubli.

Przy tak licznym personelu i z uwagi na pożyteczny cel, Stowarzyszenie zaczęło się stopniowo rozwijać i po 7-ju latach istnienia w r. 1895, liczba uczestników wzrosła do 653, posiadających 34,666 rubli kapitału, obrót zaś roczny osiągnął poważnej sumy 234,029 rubli.

Dziś więc po niedługiej stosunkowo egzystencji Stowarzyszenie Spożywcze Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej zajęło pierwsze miejsce w rzędzie Stowarzyszeń tego rodzaju w Królestwie Polskiem.

Obecnie Zarząd składa się z 5-ciu członków i Stowarzyszenie posiada dwa sklepy, jeden centralny w Warszawie, a drugi jako filię w Sosnowcu, a oprócz tego specjalnemi wagonami zaopatruje w artykuły spożywcze służbę stacyonowaną na linii, który to projekt powzięty przez pierwszy Zarząd, za staraniem obecnego przewodniczącego w Zarządzie Stowarzyszenia Eugenjusza Peela Pomocnika Naczelnika Kontroli Rozchodów w życie został wprowadzony.

Tu dodać wypada, że niezależnie od wzrostu uczestników i kapitału, Stowarzyszenie Spożywcze zawdzięcza swój rozwój i Zarządowi Drogi Wiedeńskiej, którego kosztem wybudowane zostały sklepy dla Stowarzyszenia oraz wagony służące do zaopatrywania służby stacyjnej.

Wydatek na urządzenie sklepów i wagonów przenosi 8,000 rubli, a obok tego Stowarzyszenie otrzymuje bezpłatny opał sklepów i ich oświetlenie oraz bezpłatny przewóz towarów.

Wszystkie należności przypadające Stowarzyszeniu z udzielonych uczestnikom kredytów, są potrącane z urzę-



du w miesięcznych listach płacy, a w razie śmierci lub wyjścia ze służby, wierzytelności należne Stowarzyszeniu gwarantowane są funduszami, które uczestnikom zwraca droga żelazna Warszawsko-Wiedeńska.

## Z A K O Ń C Z E N I E.

Reasumując to co powiedziano przy wykazaniu ponoszonych kosztów na utrzymanie personelu, opieka drogi Wiedeńskiej da się streścić w 4-ch głównych dążeniach:

1) ażeby służba kolejowa względnie do miejscowych warunków ekonomicznych i społecznych, odpowiednio mogła być uposażoną;

2) ażeby każdy podczas służby, wrazie choroby lub nieszczęść domowych, miał zapewnioną pomoc lekarską i pieniężną, a na starość zabezpieczony byt;

3) ażeby potomstwo służby odebrawszy staranne wychowanie i dosyć wysokie techniczne wykształcenie, miało również zapewniony dostatni kawałek chleba, wreszcie:

4) ażeby każdy, o ile mu obowiązki rodzinne na to pozwolą, mógł ułatwionym sobie sposobem dojść do choć skromnego kapitaliku.

Bez wątpienia, że jest wielką zasługą Zarządu ta troska o los podwładnego mu personelu, lecz należy się również uznanie ogółowi służby, że oceniając tą opiekę, coraz skrupulatniej wykonywa powierzone sobie obowiązki,

z dbałością o dobro drogi połączone, i że od czasu trzeciego okresu, to jest od przejścia Rady Zarządzającej w ręce tutejszych przedstawicieli, znacznie podniósł się poziom moralny i materalny całego personelu kolei drogi żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej, czego najlepszym dowodem służy dobra opinia i zaufanie, jakich używa w społeczeństwie.



## PIERWSZE TARYFY.

W roku 1845 opłata od jednej osoby wynosiła:

na odległość 1 mili	na odległość 20 mil.	na odległość 40 mil.
w kl. I kop. 18	kop. 15	kop. 12
„ II „ 13 $\frac{1}{2}$	„ 11 $\frac{1}{2}$	„ 9
„ III „ 9	„ 7 $\frac{1}{2}$	„ 6
„ IV „ 6	„ 5	„ 4

Dzieci do lat 10 płaciły w pierwszych trzech klasach o jedną klasę niżej a w IV klasie połowę ceny. Tłomoki lub pakunki do 50 funtów włącznie były wolne od opłaty.

Towary dzieliły się na 3 klasy:

do I należały karety,

do II koczki obciążone lub poczwórne,

do III lekkie koczki lub bryczki z ładunkiem.

Od zwierząt opłacano:

Za 1 konia od 35 do 50 kop. na milę w miarę powyższej odległości; a za 1 wołu lub krowę od 40 do 60 kop. za milę, również w miarę odległości.

Towary dzieliły się na 4 klasy:

do I klasy należały przedmioty wymagające miejsca i ostrożnego ułożenia, jakoto: instrumenty muzyczne, lustro, zegary i t. p.;

do II klasy towary kolonialne, łokciowe i t. p.;

do III klasy — przedmioty wszelkiego rodzaju;

do IV klasy — cegła, drzewo opałowe, kamienie, kartofle, otręby, smoła, wapno, węgle i żelazo surowe.



1845. Uzupełniono w r. 1849. Trwała do r. 1859.	Odległość w milach	Od jednej osoby				Bagaże	
		klasy				od 50 do 70	za każde 20 nad 70
		I	II	III	IV		
Do Pruszkowa . . . . .	2	36	27	18	12	5	1
" Grodziska . . . . .	4	70	52½	35	23½	10	2
" Rudy . . . . .	6	102	76½	51	34	15	3
" Radziwiłłowa . . . . .	7½	126	95	63	42	20	4
" Skierniewic . . . . .	9	150	112½	75	25	25	5
" Łowicza . . . . .	12	200	150	100	66	30	6
" Pływi . . . . .	11	180	135	90	60	30	6
" Rogowa . . . . .	13	208	156	104	70	35	7
" Rokicin . . . . .	15½	236	177½	118	80	40	8
" Bab . . . . .	17½	254	200	135	90	45	9
" Piotrkowa . . . . .	19½	300	225	150	100	50	10
" Gorzkowic . . . . .	22½	332	249	166	110	55	11
" Radomska . . . . .	25½	370	277½	185	122½	60	12
" Kłomnic . . . . .	28	398	298½	190	132	65	13
" Częstochowy . . . . .	31	435	326	217½	145	70	14
" Poraja . . . . .	33	495	371	247½	165	40	15
Na odległość 1 mili . . .	—	18	13½	9	6	—	—
" " do 20 mil . .	—	15	11½	7½	5	—	—
" " " 40 " . .	—	12	9	6	4	—	—

Od powozów			Od zwierząt: koni, wo- łów, cieląt, owiec			Od towarów od 10 centnarów czyli 25 pu- dów			
I	II	III	3	6	10	1	2	3	4
k o p i e j e k									
178	148	118	240	200	60	90	40	20	12
350	290	230	465	385	118	175	78	39	24
520	430	345	690	580	172	258	116	57	35
645	535	430	850	715	214	319	144	70	43
780	630	500	1010	840	252	378	171	83	50
980	820	660	1310	1000	330	490	223	107	65
910	700	610	1210	1010	304	453	206	99	60
1060	880	705	1405	1170	350	526	240	114	70
1200	1000	800	1590	1320	397	596	273	129	80
1330	1165	885	1770	1470	442	663	306	143	88
1455	1210	970	1940	1600	485	726	337	156	97
1635	1360	1090	2180	1785	541	816	382	174	109
1800	1500	1200	2400	1990	600	900	425	190	120
1930	1605	1285	2570	2130	642	964	459	202	129
2070	1725	1380	2760	2285	690	1035	497	215	138
2475	1980	1485	—	—	—	—	—	—	—
90	75	60	120	100	30	45	20	10	6
75	62½	50	100	83	25	37½	17½	8	5
60	50	40	80	66	20	30	15	6	4

1849.  Z Warszawy	Odległość w milach	Od jednej osoby				Od pakun- ków		Od po	
		I	II	III	IV	od 20 do 30	od 20 wię- cej nad 30		
								I	II
Do Pruszkowa . . . .	2	30	22½	15	10	3	1	150	120
„ Grodziska . . . .	4	60	45	30	20	6	2	300	240
„ Rudy Guzowskiej .	6	90	67½	45	30	9	3	450	360
„ Radziwiłłowa . . .	7½	112½	84½	56	37½	12	4	562½	450
„ Skierniewic . . . .	9	135	101½	67½	45	15	5	675	540
„ Łowicza . . . . .	12	180	135	90	60	18	6	900	720
„ Płyewi . . . . .	11	165	124	82½	55	18	6	825	660
„ Rogowa . . . . .	13	195	146½	97½	65	21	7	975	780
„ Rokicin . . . . .	15½	232½	175	116	77½	24	8	1162½	930
„ Bab . . . . .	17½	22½	197½	131	87½	27	9	1312½	1050
„ Piotrkowa . . . .	19½	300	225	150	100	30	10	1462½	1170
„ Gorzkowic . . . .	22½	337½	254	169	112½	33	11	1687½	1350
„ Radomska . . . .	25½	382½	288	191	127½	36	12	1912½	1530
„ Kłomnic . . . . .	28	420	316	210	140	39	13	2100	1680
„ Częstochowy . . .	31	465	350	232½	155	42	14	2325	1860
„ Poraja . . . . .	33	495	371½	247½	165	45	15	2475	1980
„ Myszkowa . . . .	35	525	394	262½	175	48	16	2625	2100
„ Łaz . . . . .	37½	562½	422	281½	187½	51	17	2812½	2250
„ Żąbkowic . . . .	39	585	431	292½	195	54	18	2925	2340
„ Granicy . . . . .	41	615	461½	307½	205	57	19	3075	2460
Na milę . . . . .	—	15	11½	7½	5	—	—	75	60

wozów		Od zwierząt: koni, wołów, cie- łat, owiec				O d t o w a r ó w							
						Od 1 stycznia				Od 1 października			
										I	II	III	IV
III	IV	3	6	8	10	I	II	III	IV	I	II	III	IV
k o p i e j e k													
90	60	150	100	30	55	25	15	10	87½	50	35	22½	
180	120	300	200	60	100	50	30	20	137½	75	50	32½	
270	180	450	300	90	150	75	45	30	187½	100	65	42½	
337½	225	562½	375	112½	188	94	57	38	225	120	77½	50	
405	270	675	450	135	225	113	68	45	262½	137½	87½	57½	
540	360	900	600	180	300	150	90	60	337½	175	110	72½	
495	330	825	550	165	275	138	83	55	312½	162½	102½	67½	
585	390	975	650	195	325	163	98	65	362½	187½	117½	77½	
697½	465	1162½	775	232½	388	194	116	78	425	220	137½	90	
787½	525	1312½	875	262	438	219	132	88	475	245	152½	100	
877½	585	1462½	975	300	488	244	147	98	525	270	167½	110	
1012½	675	1687½	1125	337½	563	282	169	113	600	307½	190	125	
1147½	765	1912½	1275	385½	638	319	192	128	675	345	212½	140	
1260	840	2100	1400	420	700	350	210	140	737½	375	230	152½	
1395	930	2325	1550	465	775	388	233	115	812½	412½	252½	167½	
1485	990	2475	1650	495	825	413	248	165	862½	437½	267½	179½	
1575	1050	2625	1750	525	875	438	263	175	912	462½	282½	187½	
1687½	1125	2812½	1875	562½	938	469	282	188	975	495	302½	200	
1755	1170	2925	1950	585	975	488	293	195	1012½	512	312½	207½	
1845	1230	3075	2050	615	1025	513	308	205	1062½	537	327½	217½	
45	30	75	50	15	25	12½	7½	5	—	—	—	—	





## SPIS RZECZY.

	Str.
Wstęp . . . . .	3
I. O kolejach żelaznych w ogólności . . . . .	5
II. Początek i rozwój dróg żelaznych . . . . .	10
III. Kilka słów o taryfach . . . . .	22
IV. O telegrafie . . . . .	26
V Droga żelazna Warszawsko-Wiedeńska . . . . .	30
VI. Rozwój drogi żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej i koszt jej budowy . . . . .	42
a) Koszt budowy . . . . .	47
b) Tabor . . . . .	50
c) Ilość wyprawionych pociągów osobowych i towaro- wych . . . . .	51
d) Ilość przewiezionych osób i towarów . . . . .	51
e) Ilość przewiezionego węgla kamiennego . . . . .	52
f) Dochód z przewozu osób i towarów . . . . .	53
g) Ogólny dochód z eksploatacyi . . . . .	54
h) Wydatki ogólne eksploatacyi . . . . .	55
i) Płaca służby etatowej . . . . .	55
VII. Organizacya Władz Towarzystwa drogi żelaznej War- szawsko-Wiedeńskiej . . . . .	56
a) Ogólne Zebrania Akcyonaryuszów . . . . .	56
b) Rada Zarządzająca . . . . .	58
c) Dyrekeya . . . . .	59
VIII. Personel etatowy drogi żelaznej Warsz.-Wiedeńskiej . . . . .	65
IX. Zmiany w Ustawach Towarzystwa drogi żelaznej War- szawsko-Wiedeńskiej . . . . .	67
X. Wewnętrzne reformy rachunkowe i administracyjne, oraz rozszerzenie zakresu czynności kolejowych na drodze żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej . . . . .	70

	Str.
a) Buchalterya podwojna . . . . .	70
b) Węglowe . . . . .	71
c) Ustawa ogólna . . . . .	72
d) Debet dzienny i obrachunki z drogami żelaznemi . . . . .	74
e) Ajentury handlowe . . . . .	76
f) Budżet i sprawozdanie . . . . .	77
g) Język ruski . . . . .	78
h) Buchalterya i kontrola rozchodów . . . . .	78
i) Dodatek na mieszkanie . . . . .	80
XI. Droga żelazna Warszawsko-Wiedeńska pod względem opieki i troski o dobro swego personelu . . . . .	80
a) Kasa Emerytalna . . . . .	83
b) Kasa wsparć dla rzemieślników i robotników war- sztatowych . . . . .	85
c) Kasa oszczędności dla służby drogi żelaznej War- szawsko-Wiedeńskiej . . . . .	89
d) Kasa przezorności dla rzemieślników i robotników warsztatowych . . . . .	90
e) Szkoła techniczna . . . . .	90
f) Przytułek dla inwalidów kolejowych . . . . .	96
g) Służba zdrowia . . . . .	98
XII. Instrukcje i przepisy służbowe, wydane przez drogę żelazną Warszawsko-Wiedeńską . . . . .	100
XIII. Stowarzyszenie spożywcze . . . . .	102
Zakończenie . . . . .	105
Pierwsze taryfy . . . . .	107



ND 357