

IX.

Zmiany w ustawach Towarzystwa drogi żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej.

W przeciągu 38-letniego swego istnienia, to jest od roku 1857 do roku 1895, Towarzystwo drogi żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej rządziło się trzema ustawami, a mianowicie:

Od roku 1857 do 1866 ustawą zatwierdzoną jednocześnie z Umową Nadawczą przez Cesarza Aleksandra II-go.

W roku 1866 zatwierdzoną została nowa ustawa przez Cesarsko-Królewskiego Namiestnika w Królestwie Polskiem hr. Berga, na mocy udzielonej mu władzy przez Najwyższy Rozkaz i ta ustawa obowiązywała do roku 1872.

W tym że zaś roku nastąpiło Najwyższe zatwierdzenie trzeciej ustawy Towarzystwa drogi żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej, która dotąd ma moc obowiązującą.

Dwie ostatnie ustawy, nie naruszając zasadniczych praw i zobowiązań, zastrzeżonej w Umowie Nadawczej, miały na celu zmianę niektórych tylko paragrafów, dotyczących organizacyi Rady Zarządzającej, oraz prawomocności ogólnych zebrań akcyonaryuszów i podziału zysków.

Wprowadzone zmiany pochodziły z pobudek politycznej natury, a także i ze względów ekonomicznych, mających dobro ogólne na uwadze.

Co do organizacyi, Rada Zarządzająca drogi żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej według ustawy z r. 1857 § 18,

składała się z jedenastu członków, wybieranych na 3 lata, z których czterej założyciele Towarzystwa mieli być dożywotnimi jej członkami i ci tylko mieli prawo wyboru prezesa. Dopiero gdy z założycieli dwóch przestałoby należeć do Rady, wtedy Rada mogła wybrać prezesa ze swego grona i dwóch wice-prezesów, z których prezes i jeden wice-prezes powinni byli być poddanymi Cesarstwa Rosyjskiego i zamieszkałymi w Królestwie Polskiem. Po upływie zaś pięciu lat sześciu członków Rady, licząc w to założycieli, obowiązkowo musiało być poddanymi Królestwa Polskiego lub Cesarstwa Rosyjskiego.

Wysokość wynagrodzenia za pracę członków Rady, taż Rada ustanawiała przez lat pięć, a po upływie tego czasu, ogólne zebranie akcyonaryuszów. Członkowie zaś założyciele oprócz tego honorarium, otrzymywali 10% od czystego zysku, za inicjatywę założenia Towarzystwa.

Obowiązkowych posiedzeń Rady zarządzającej oznaczono do 6-ia na rok, a protokoły uchwał Rady prowadzone były w języku polskim i niemieckim.

Ustawa z r. 1866 ograniczając liczbę członków Rady do dziewięciu, zastrzegła, ażeby $\frac{2}{3}$ członków było poddanymi rosyjskimi lub niemieckimi i corocznie miał miejsce wybór dwóch nowych członków Rady. Ustanowiła przytem komisję rewizyjną, co rok wybieraną przez Zgromadzenie ogólne, do sprawdzenia rachunków i sprawozdań, a Prezesowi Rady niezależnie od honorarium należnego mu jako Członkowi Rady, udzieliła odpowiedni fundusz na reprezentację. Ustawa zaś z roku 1872, mając na celu wzmocnienie miejscowego żywiołu w gospodarce kolejowej, położyła za warunek, ażeby prezes i dwaj wice-prezesi wybierani przez Radę z jej grona, byli poddanymi ro-

syjskimi i uzyskali zatwierdzenie Rządu. Takie muż zatwierdzeniu poddała i dyrektorów.

Następnie włożyła na Towarzystwo obowiązek, ażeby corok Zebranie ogólne wybierało trzech członków Rady i liczbę cudzoziemców członków Rady ograniczyła do $\frac{1}{3}$ części. Jednocześnie liczbę obowiązkowych zwyczajnych posiedzeń Rady zwiększyła do 12-tu rocznie, nie licząc nadzwyczajnych, zastrzegając, ażeby redakcyja protokółów posiedzeń Rady, rachunkowość i ogłoszenia prowadzone były po rusku, z możliwością przekładu takowych na inny język; jak nie mniej, ażeby korespondencya z Władzami i osobami rządowemi również była prowadzona w ruskim języku, zobowiązawszy Radę stopniowo wprowadzać ten język i w wewnętrznym zarządzie drogi.

Tu dodać należy, że podług Umowy Nadawczej personel drogi żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej był wolny od poboru wojskowego i od wszelkich osobistych podatków.

Otóż ustawa z roku 1872 zniosła przywilej dotyczący tylko służby wojskowej, zdaje się więc nie ulegać najmniejszej wątpliwości, że co do osobistych podatków też Umowa Nadawcza dotąd jeszcze ma moc obowiązującą. Co się tyczy zysków, to ustawa z r. 1857 po potrąceniu wszystkich wydatków na eksploatacyę i opłatę renty rządowej, rozdzielała takowe w sposób następujący:

$\frac{1}{2}\%$ od kapitału akcyjnego 10,000,000 rubli na coroczną amortyzacyę; 3% na fundusz rezerwowy; z pozostałej zaś sumy 90% dla właścicieli nieumorzonych i pożytkowych akcyj; 10% dla założycieli Towarzystwa.

Posiadacze pożytkowych akcyi biorą udział jednak o tyle w zyskach, o ile dywidenda roczna przewyższa 5% ;

do wysokości zaś 5⁰/₀, dywidenda przypadająca na akcje 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 spłaconą 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.