

pomocą ciśnienia powietrza, puszka ta z szybkością jednego kilometra na minutę, przebiega rurę do miejsca przeznaczenia.

Do korespondencyi miejskiej telegraf ten zaczyna się upowszechniać, przedstawia bowiem tą korzyść i wygodę, że jednocześnie można wysyłać wielką ilość depesz dla wręczenia adresatom, gdy tymczasem w telegrafie elektrycznym mogą być one podawane pojedynczo i jeżeli ich jest wiele, wówczas następuje znaczna zwłoka w ich wysłaniu i odbiorze.

V.

Droga Żelazna Warszawsko-Wiedeńska.

Po upadku Napoleona I, Europa zrujnowana jego wojnami, szczególnie kraje zachodnie, mając zapewniony pokój na dłuższe lata, z całą energią zabrały się do pracy na polu ekonomicznem, ażeby powetować poniesione klęski materialne. Wynalazek dróg żelaznych i lokomotywy przyszedł im z wielką pomocą, gdyż w krótkim czasie nie tylko odzyskały swój dobrobyt, ale nawet zwiększyły swe bogactwa narodowe. Skutkiem kolei żelaznych, rozwinął się zaraz przemysł i handel, powstały nowe źródła pracy i zarobku.

Królestwo Polskie po wielkich wstrząśnieniach politycznych od roku 1794 do 1831, również wycieńczone materialnie, uczuło potrzebę poświęcenia swych sił dla rozwoju ekonomicznego, a idąc za przykładem zachodu, sta-

rało się skorzystać z nowych tak ważnych wynalazków, ażeby eksploatować bogactwa mineralne i stworzyć przemysł tkacki i metalurgiczny, dla którego Cesarstwo przedstawiało obszerne rynki zbytu produkcji.

Pierwszym, który powziął myśl wybudowania kolei żelaznej w Królestwie Polskiem, był hr. Henryk Lubieński, wice-prezes Banku Polskiego i zarządzający górnictwem krajowem.

Ponieważ południowo-zachodnia część Królestwa obfituje w bogate pokłady węgla, a materiał ten jest podstawą przemysłu, możność więc eksploatowania kopalni tego minerału na szerszą skalę, przedstawiała się tylko przy łatwej i taniej komunikacyi. W tym celu zaprojektował budowę drogi żelaznej łączącej Warszawę z Dąbrową, t. j. z kopalniami węgla, mając na względzie, że na tej przestrzeni już zaczęły powstawać zakłady przemysłowe w okolicach Łodzi i Rudy Guzowskiej i że Warszawa również potrzebowała tego minerału, nie tylko dla istniejących już wówczas w niej fabryk, lecz zarazem i dla opału, bo z gorączkowym pośpiechem wycinano lasy, ażeby ziemię pod nimi będącą zamienić na orne grunta, dla powiększenia dochodów z majątków ziemskich.

Kiedy sąsiednie państwa zbliżały się ze swemi kolejami ku granicy Rosyi, mianowicie Austria, uznano za konieczne jednocześnie przedłużyć tę kolej z Dąbrowy aż do dzisiejszej stacyi Granica, ażeby tym sposobem połączyć Warszawę z Wiedniem.

Tak przygotowany projekt uzyskał zatwierdzenie rządu pod nazwą kolei żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej.

Jakoż w r. 1838 Bank Polski zawarł umowę z Piotrem Steinkellerem, znanym podówczas z zasług położonych na polu przemysłu miejscowego, wskutek czego on zawiązał

beziemienne Towarzystwo budowy tej drogi, której koszt obliczono na 21 milionów złotych polskich. Plany i kosztorysy przygotowane były przez Stanisława Wysockiego inżyniera, który następnie objął zwierzchni dozór nad wykonaniem robót.

Pomimo dogodnych warunków, jakie Steinkeller otrzymał od Banku Polskiego, kapitaliści miejscowi nie mając zaufania w powodzenie tego przedsięwzięcia, nie przyszli mu z pomocą. Z tego też powodu Towarzystwo po wykonaniu $\frac{3}{4}$ robót na całej linii, musiało dla braku kapitałów, dalszych robót zaniechać i w r. 1842 rozwiązało się.

Wskutek tak nieprzewidzianego obrotu sprawy, ówczesny rząd postanowił rozpocząć budowę dokończyć administracyjnie kosztem skarbu.

W tym celu w r. 1843 ustanowiono Zarząd budowy drogi Wiedeńskiej pod prezydencją generała inżynierii Dehna, a konstruktorem mianowano Edwarda Gerstfelda, również generała inżynierii.

Koszt budowy całej drogi, z zastosowaniem parowej siły pociągowej, obliczono na 6 milionów rubli, następnie podzielono linie na 4 oddziały:

- I. od Warszawy do Skierniewic,
- II. od Skierniewic do Piotrkowa,
- III. od Piotrkowa do Częstochowy i
- IV. od Częstochowy do Granicy.

Kierunek robotami powierzono czterem inżynierom, a mianowicie:

- | | |
|-----------------|--------------------------------|
| w I-ym oddziale | Konstantemu Kamińskiemu, |
| „ II-im | „ Jakóbowi Szeffer, |
| „ III-im | „ Adamowi Kranz, |
| „ IV-ym | „ Franciszkowi Leszczyńskiemu, |
- byłemu pułkownikowi topografów.

W r. 1844 w d. 14 lipca położony został kamień węgielny pod budowę dzisiejszego dworca, plan którego skreślił budowniczy Henryk Marconi. Ceremonii poświęcenia dopełnił Kotowski, biskup sufragan łowicki, a cała uroczystość odbyła się w obecności ówczesnego Namiestnika w Królestwie Polskiem księcia Paszkiewicza i przy asystencji komitetu budowy, którego członkami byli: książę Gorczaków generał artylerji, hrabia Ożarowski generał jazdy senator, generał Abramowicz oberpolicmajster miasta Warszawy, radca tajny senator Wiorogórski, generalny kontroler Królestwa Polskiego, rzeczywisty radca stanu Lewiński, dyrektor komunikacji lądowych i wodnych i radca stanu Kozłowski.

Grunta zajęte pod budowę dworca i stacyi wynosiły 17 mórg 300-to prętowych i należały niegdyś do książąt Sułkowskich i Ogińskich, za które zapłacono 22,702 złotych polskich, co czyni blisko 3 grosze za łokieć kwadratowy.

W następnym zaś roku, to jest 1845 d. 15 czerwca, otworzoną została droga żelazna Warszawsko-Wiedeńska do użytku publicznego, na przestrzeni czterech mil, to jest od Warszawy do Grodziska.

Rok więc 1845 w dziejach gub. Królestwa Polskiego stanowi ważną epokę, dokonany bowiem został fakt wielkiej doniosłości pod względem ekonomicznym. Od tej bowiem chwili datuje się rozwój naszego przemysłu i wzrost bogactwa krajowego, a kolej Warszawsko-Wiedeńska, alma mater wszystkich kolei w Królestwie Polskiem, stała się źródłem egzystencji dla wielu tysięcy rodzin.

W tymże jeszcze roku otwarto w październiku drogę do Skierniewic, a z początkiem listopada do Łowicza i Ro-

gowa, tak, że długość kolei Wiedeńskiej w r. 1845 wynosiła już 16 mil. Przez następne trzy lata, w miarę wykonczenia robót, posuwały się coraz dalej pociągi kolejowe.

W r. 1846 w październiku dochodziły do Piotrkowa, a w grudniu do Częstochowy.

W r. 1847 w grudniu do Ząbkowic, a w r. 1848 1-go kwietnia do Granicy, to jest cała linia wykończona, tak że w tym roku zaprowadzoną została bezpośrednia komunikacja Warszawy z Krakowem i Wiedniem przez Szczątkowę, a z Wrocławiem przez Mysłowice.

Długość drogi z Warszawy do Granicy wyniosła 41 mil, czyli 287 wiorst, a od Skierniewic do Łowicza 3 mile, czyli 21 wiorst, razem przeto 44 mile, czyli 308 wiorst.

Na tej przestrzeni znajdowało się w roku 1848 — 21 stacy i 9 przystanków, które to stacye otwierano w miarę posuwania się robót w następującym porządku:

W r. 1845 otwarto stacyę Warszawa

„	„	„	„	Pruszków
„	„	„	„	Grodzisk
W r. 1846	„	„	„	Ruda
„	„	„	„	Radziwiłłów
„	„	„	„	Skierniewice
„	„	„	„	Łowicz
„	„	„	„	Płyćwia
„	„	„	„	Rogów
„	„	„	„	Rokiciny
„	„	„	„	Baby
„	„	„	„	Piotrków
„	„	„	„	Gorzkowice
„	„	„	„	Radomsk

W r. 1846	otwarto	stację	Kłomnice
" "	" "	" "	Częstochowa
W r. 1847	" "	" "	Poraj
" "	" "	" "	Myszków
" "	" "	" "	Łazy
W r. 1848	" "	" "	Ząbkowice
" "	" "	" "	Granica.

Przystanki zaś były następujące:

Włochy, Brwinów, Jaktorów, Rozprza, Kamińsk, Włodów, Rudniki, Zawiercie, Strzemieszyce.

Tak wykończoną drogą rząd administrował tylko lat 9, to jest do roku 1857.

W istocie były wszelkie dane, po których należało się spodziewać świetnych rezultatów z eksploatacji, tymczasem droga Warszawsko-Wiedeńska nie zupełnie ziszcila pokładanych choć uzasadnionych nadziei.

W tym to bowiem okresie, prawie cała Europa przechodziła kryzys wskutek wypadków politycznych, które wywołać musiały nienormalny stan sąsiednich krajów. Gdy wszelkie wówczas stosunki na zewnątrz zostały zatamowane i rozwinięcie się ruchu kolejowego wstrzymane, to oczywiście musiał ucierpieć na tem miejscowy przemysł i handel, a tem samem i dochody kolei Wiedeńskiej.

Główne przyczyny, które złożyły się na niepomyślny bieg interesów ogólnych w latach 1848, 1852, 1853 i 1854 była rewolucja w Węgrzech, następnie wojna Krymska, a wreszcie i klęska głodowa, która dotknęła gub. Królestwa w r. 1853. Pomimo tak nieprzyjaznych warunków, wydatki jednak na eksploatację ustawicznie wzrastały.

Dla samego bowiem bezpieczeństwa publicznego należało zaprowadzić nowe ulepszenia, już to w budowie samej drogi, już to w taborze kolejowym. W roku też 1853

zbudowany został telegraf elektryczny, którego znaczny koszt spowodował deficyt w budżecie kolei, a czy można było nie zaprowadzić go dla bezpieczeństwa pociągów, a tem samem dla życia ludzkiego?

W takich okolicznościach, ówczesny rząd Królestwa Polskiego widział się poniekąd zniewolonym odstąpić administrację drogi prywatnemu Towarzystwu i w dniu 1 (13) października 1857 r., na zasadzie przedugodnej z rządem umowy, nastąpiło Najwyższe zatwierdzenie Umowy Nadawczej i Ustawy Towarzystwa drogi żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej.

Oto tekst Najwyższego Ukazu.

(Wypis z protokołu Sekretaryatu Stanu Królestwa Polskiego).

Z BOZEJ ŁASKI

My ALEKSANDER II Cesarz i Samowładca Wszech Rosyi,
Król Polski etc. etc. etc.

Rozpoznawszy przedstawione Nam przez Namiestnika Naszego w Królestwie Polskiem projekta umów o odstąpienie kompanii prywatnej drogi żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej, tudzież o zbudowanie przez tą kompanię dwóch nowych dróg żelaznych do granicy pruskiej,

postanowiliśmy i stanowimy

1) zawartą przez Dyrektora Głównego Prezydującego w Komisji Rządowej Przychodów i Skarbu z kompanią, składającą się z bankiera Warszawskiego Hermana Epsteina, Karola Augusta Milde, Andrzeja hrabiego Renard i Hermana barona Muschwitz, pod dniem 10 (22) sierpnia i 23 września (5 października) r. b., umowę przedugodną o ustąpienie im drogi żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej

z należącą do niej drogą boczną ze Skierniewic do Łowicza, tudzież o zbudowanie przez nich nowych dróg żelaznych z Łowicza ku Bydgoszczy i z Żąbkowic do Katowic, niniejszem zatwierdzić.

2) Dozwolić pomienionej kompanii ustanowić na zasadzie zatwierdzonych przez Nas niniejszem ustaw, dwa stowarzyszenia na akcyach pod nazwiskiem

a) Towarzystwo Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej, i

b) Towarzystwo Drogi Żelaznej Warszawsko-Bydgoskiej.

Wykonanie niniejszego Ukazu Naszego, który w dzienniku praw Królestwa umieszczony być ma, Namiestnikowi Naszemu w Królestwie Polskiem polecamy.

Dan w Warszawie dnia 28 września (10 października) 1857 r.

(podpisano) „ALEXANDER“
przez Cesarza i Króla.

Minister Sekretarz Stanu (podpisano)

Tymowski

Zgodno z oryginałem

Minister Sekretarz Stanu (podpisano)

Tymowski

Zgodno z oryginałem

Sekretarz Stanu (podpisano)

Karnicki

Ostateczna zaś umowa z rządem jest następującej
osnowy:

Działo się w Warszawie d. 1 (13) października 1857 r.

Dyrektor Główny Prezydujący w Komisji Rządowej Przychodów i Skarbu, działający w imieniu i na rzecz Rządu Królestwa Polskiego, na mocy rozkazu Jaśnie Oświeconego Księcia Namiestnika Królewskiego w Królestwie z dnia 1 (13) października roku 1856 Nr. 23,305 z jednej strony i Radca handlowy Herman Epstein, działający tak w swoim, jak i w imieniu i na rzecz swoich współników: Karola Augusta Milde, ministra stanu królestwa pruskiego w służbie nieczynnej, Andrzeja hrabiego Renard, rzeczywistego radcy tajnego Królestwa Pruskiego, Hermana barona Muschwitz, dyrektora jeneralnego towarzystwa zwanego Minerwą, na zasadzie pełnomocnictwa udzielonego aktem spisany dnia 10 (22) sierpnia 1857 roku przed Rejentem Marcelim Zielińskim, z drugiej strony

oświadczają:

że pod dniem 10 (22) sierpnia 1857 r. i 23 września (5 października) 1857 r., dwie umowy przedugodne zawarte zostały między Dyrektorem Głównym Prezydującym w Komisji Rządowej Przychodów i Skarbu a Radcą handlowym Hermanem Epsteinem i jego współnikami, w przedmiocie nadania dróg żelaznych w Królestwie Polskiem i z wolnością założenia dwóch Towarzystw bezimiennych pod tytułem:

- 1) Towarzystwa Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej;
- 2) Towarzystwa Drogi Żelaznej Warszawsko-Bydgoskiej.

Ustawy dla tych dwóch Towarzystw, założonych przez dwa akty zeznane 10 (22) sierpnia 1857 r. przed Marcelim Zielińskim rejentem, objęte zostały w tychże aktach, ze

sprostowaniem w akcie 23 września (5 października) 1857 roku, przed tymże samym rejentem spisany.

Gdy Jego Cesarsko-Królewska Mość Ukazem Najwyższym z dnia 28 września (10 października) 1857 roku raczył zatwierdzić te umowy przedugodne, jak również założenie i ustawy sprostowane, jak wyżej rzeczonych dwóch Towarzystw, przeto obiedwie strony, w wykonaniu końcowego i wyraźnego zastrzeżenia umowy przedugodnej z dnia 23 września (5 października) 1857 roku zawarły pod dniem dzisiejszym umowę stanowczą, w jedną jednolitą i nierozdzielłą całość umowy przedugodnej z dnia 10 (22) sierpnia 1857 roku i 23 września (5 października) 1857 roku podług ich dosłownej osnowy, bez żadnego dodatku, opuszczenia lub jakiej bądź zmiany.

Spisano na dwa oryginały.

(Podpisy na tekście francuskim)

Dyrektor Główny Prezydujący w Komisji Rządowej
Przychodów i Skarbu

Radca Tajny *Łęski*.

Radca Handlowy *Herman Epstein*.

Podług więc Umowy Nadawczej, Towarzystwo weszło w posiadanie drogi żelaznej w ruchu będącej, między Warszawa a Granicą i między Skierniewicami a Lowiczem (ogólnej długości 44 mile czyli 308 wiorst), przedstawiającej kapitał rządowy w sumie czterech milionów rubli. Nadto rząd ustąpił kopalnię węgla kamiennego „Feliks“, położoną w Okręgu Zachodnim górnictwa krajowego, na potrzeby ekonomiczne Zarządu i eksploatacyę nadanych dróg żelaznych, a oprócz tego Towarzystwo otrzymało cały inwentarz ruchomy i nieruchomy, wraz z wszelkiemi

zapasami, oraz tabor składający się z 62 lokomotyw, 116 wagonów osobowych i 795 wagonów towarowych.

W zamian za to, zobowiązało się Towarzystwo wybudować drogę żelazną z Ząbkowic do granicy pruskiej, w kierunku ku Katowicom i od Łowicza do tej granicy, w kierunku do Bydgoszczy, w celu połączenia linii drogi żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej z koleją żelazną Prus Wschodnich. Oprócz tego Towarzystwo obowiązało się płacić rządowi dochód roczny, wyobrażający wniosek rządowy, w kapitale oceniony na cztery miliony rubli, a mianowicie:

Przez pierwsze 5 lat po 200,000 rubli rocznie, to jest po 5 $\frac{1}{2}$ % od powyższego kapitału.

Przez następne 5 lat po 5 $\frac{1}{8}$, czyli 225,000 rub., a poczynając od jedenastego roku nadania, aż do upływu koncesyi po 6 $\frac{1}{4}$, czyli po 250,000 rubli rocznie i tą summę płaci obecnie droga Wiedeńska już od r. 1868.

W roku 1890 droga Wiedeńska z dniem 1-go stycznia, objęła w posiadanie kolej żelazną Warszawsko-Bydgoską, pod zmienioną nazwą drogi Aleksandrowskiej, Towarzystwo rzeczzonej kolei przestało istnieć i ta przyłączona droga stanowi dziś jedną całość Drogi Wiedeńskiej.

Na mocy uchwały Rady Państwa z dnia 14 maja r. 1890 całkowity tabor i wogóle majątek, który wraz z drogą Warszawsko-Bydgoską przeszedł na rzecz Towarzystwa drogi Warszawsko-Wiedeńskiej, uważany być ma jako należący do tej ostatniej drogi i przejść winien na własność rządu, bez żadnego wynagrodzenia wrazie skupu drogi lub po upływie terminu koncesyi, która się kończy w r. 1932.

Za to przyłączenie drogi Bydgoskiej, niezależnie od rocznej renty 250,000 rubli, Towarzystwo drogi Żelaznej

Warszawsko-Wiedeńskiej zobowiązało się jeszcze płacić połowę czystego zysku, osiągniętego z eksploatacji.

Zysk ten oblicza się w sposób następujący:

Z ogólnego dochodu brutto potrącają się przede-wszystkiem wydatki na eksploatację, następnie renta 250,000 rubli; dalej suma na opłacenie procentu od obligacji i ich amortyzację, wreszcie $2\frac{0}{10}$ na fundusz renowacyjny, stanowiący własność drogi, lecz którego nie można wydatkować bez zgody Ministra Komunikacji.

Po dokonaniu tych potrąceń, pozostała suma ma być użytą przedewszystkiem na zwrot skarbowi dopłat, z tytułu gwarancji dochodu z obligacji 7-ej seryi, poczem reszta dzieli się:

- a) na umorzenie akcji według zatwierdzonego planu.
- b) na utworzenie funduszu zapasowego, który powstaje z potrącenia $3\frac{0}{10}$ od całego zysku.
- c) na dywidendę od nieumorzonych akcji, nie większą nad 6 rubli i na dywidendę od akcji pożytkowych, nie wyższą od 3 rubli; oraz
- d) na tantiemę dla Dyrektorów, która nie może przekraczać $1\frac{3}{4}\frac{0}{10}$ dochodu brutto.

Otrzymana po tych wszystkich potrąceniach superata czystego zysku, dzieli się między Rząd i Towarzystwo.

W roku jubileuszowym 1895 połowa czystego zysku wniesiona do Skarbu Cesarstwa wyniosła pokaźną sumę 652,921 rubli.
