

Aleg. 34.

S p r a w o z d a n i e

Wydziału krajowego w przedmiocie gwarancji kraju dla Towarzystwa żeglugi parowej na Dniestrze.

Wysoki Sejmie!

Uchwałą z dnia 22. Stycznia b. r. polecił Wysoki Sejm Wydziałowi krajowemu, ażeby na najbliższej sesji sejmowej przedłożył projekt układu określającego stosunek, zawiązać się mającego Towarzystwa akcyjnego żeglugi parowej na Dniestrze, do Reprezentacji kraju, którym to układem Sejm zagwarantuje Towarzystwu temu roczny dochód 5% od kwoty 125.000 zł. w. a. na lat dwadzieścia.

O tej uchwale uwiadomił Wydział krajowy przedewszystkiem inicjatorów projektowanego Towarzystwa akcyjnego żeglugi parowej na Dniestrze pp. Nawarskiego i Słoneckiego, oświadczając im przytem, że w swoim czasie wypadnie im zgłosić się do Wydziału krajowego, dla poinformowania się o warunkach kontroli, które Wydział krajowy zamierza zastrzedz w projekcie układu Wysokiemu Sejmowi przedłożyć się mającym.

Pismem z dnia 12. Czerwca b. r uwiadomił p. Nawarski Wydział krajowy, że dnia 22. Czerwca b. r. odbyć się ma walne zgromadzenie akcyonaryuszów Towarzystwa żeglugi parowej na Dniestrze celem ukonstytuowania się w myśl swych statutów.

O ile sięgają informacje Wydziału krajowego, odbyło się istotnie walne zgromadzenie akcyonaryuszów wspomnianego Towarzystwa w terminie oznaczonym, jakie jednak zapadły na tem zgromadzeniu uchwały i czyli Towarzystwo to ukonstytuowało się prawnie w myśl §. 12. statutów, o tem nie otrzymał Wydział krajowy dotychczas żadnej wiadomości urzędowej.

Wydział krajowy świadomy włożonego nań obowiązku, pragnąc jak najdokładniej wywiązać się z polecenia danego mu przez Wysoki Sejm, uznając przytem całą doniosłość sprawy i wielkie korzyści ekonomiczne, jakie pomyślnie jej rozwiązanie mogłoby przynieść krajowi, postanowił to nie łatwe a dla nas zupełnie nowe zadanie oprzeć na informacjach fachowych i jak najbardziej wiarogodnych. W tym celu udał się Wydział krajowy do istniejących w Austrii i Węgrzech Towarzystw żeglugi parowej, a mianowicie do Towarzystwa austro-węg. Lloyd'a w Tryeście, do Towarzystwa żeglugi parowej na Dunaju w Wiedniu, do austriackiego Towarzystwa północno-zachodniej żeglugi parowej w Wiedniu i Dreźnie, do Towarzystwa żeglugi parowej na Wełtawie w Pradze, i nareszcie do Towarzystwa żeglugi parowej na rzece Raab w Węgrzech.

Wszystkie wymienione wyżej Towarzystwa, z wyjątkiem ostatniego, pospieszyły z udzieleniem Wydziałowi krajowemu żądanych wskazówek, przesyłając zarazem swoje statuty, regulaminy, etaty służby, sprawozdania z czynności i t. p. i oświadczając się z gotowością do udzielenia dalszych informacji. Towarzystwo północno-zachodniej żeglugi parowej zwróciło przytem uwagę Wydziału krajowego, że w Heilbronn w królestwie Wirtemberskiem istnieje akcyjne Towarzystwo żeglugi parowej na Nekarze na przestrzeni Mannheim-Heilbronn, które zawarło układ z rządem królestwa Wirtemberskiego podobny temu, jaki podług zamieszczonego projektu miałby być zawarty pomiędzy zawiązać się mającem Towarzystwem żeglugi parowej na Dniestrze a Reprezentacją kraju naszego.

Wydział krajowy, korzystając z tej wskazówki, udał się do wspomnionego wyżej Towarzystwa z prośbą o informacje. Dyrekcya rzeczzonego Towarzystwa również z uprzejmością, godną wszelkiego uznania, pospieszyła z odpowiedzią załączając autentyczne dane, z których się okazuje, że akcyjne Towarzystwo żeglugi parowej na Nekarze na mocy ustawy królestwa Wirtemberskiego z dnia 1. Lipca 1876 r. zawarło z rządem królestwa układ, zapewniający Towarzystwu pod warunkami ściśle określonymi na lat dwadzieścia roczne dopłaty z funduszów królestwa, aż do wysokości 5% każdorazem wpłaconego, a w ogóle na 1,800.000 marek ustanowionego kapitału akcyjnego, o ileby roczne dochody Towarzystwa nie wystarczały na pokrycie kosztów prowadzenia ruchu i wypłacenia akcyonariuszom 5% dywidendy. Nadto przesłała nam Dyrekcya Towarzystwa wspomnionego nader cenne materyały, odnoszące się do urządzenia i prowadzenia żeglugi parowej na Nekarze, którą to właśnie żeglugę jeden z mowców oświadczających się za gwarancją kraju dla Towarzystwa Dniestrzańskiego na posiedzeniu Wysokiego Sejmu z dnia 22. Stycznia b. r. przytoczył jako dowód, że rzeka Dniestr podobnie jak Nekar znajdować się może w stanie na pół dzikim, a jednak, przy zachowaniu pewnych ostrożności, użytą być może do żeglugi parowej. Materyały otrzymane od austriackich Towarzystw żeglugi parowej, a przede wszystkim te, których dostarczyło nam Towarzystwo Wirtemberskie pozwoliły Wydziałowi krajowemu wniknąć w całą sprawę i korzystać nie tylko z zawartych tam wskazówek przy wypracowaniu projektu układu na wstępie określonego, ale przytem rozpatrzyć się dokładnie w tych trudnościach urządzenia żeglugi parowej na Dniestrze, które imieniem i z upoważnienia Wydziału krajowego wskazał na posiedzeniu Wysokiego Sejmu z dnia 22. Stycznia b. r. szef departamentu komunikacji, twierdząc, że tkwią one w stanie rzeki i jej łóżysku nieuregulowaniem a powinny być usunięte przed urządzeniem żeglugi parowej, jeżeli żegluga ta ma istnieć jako regularnie i systematycznie funkcyjonyjący środek przewozowy, zdolny do transportu w danym czasie i na dany termin, a przytem jako przedsiębiorstwo zapewniające chociażby najskromniejsze dochody od kapitału włożonego.

Z pomiędzy mnogich trudności, tkwiących w stanie rzeki Dniestru i jego łóżyska pomiędzy Niżniowem a Okopami jak n. p. podwodne skały i ławice szutrowe, tudzież nagłe zakręty rzeki, któreby należało jeszcze bliżej zbadać, wypada podnieść dwie, już skonstatowane trudności kardynalne, a mianowicie:

nader niski stan wody i zbyt wąski spławny pas rzeki.

Co do stanu wody, niewystarczającego dla potrzeb żeglugi parowej, jest faktem stwierdzonym doświadczeniem byleż spółki p. Nawarskiego i Słoneckiego, że statki kursujące po Dniestrze na przestrzeni Halicz-Okopy nie mogą się zagłębiać więcej niż 40 centymetrów, co do drugiej zaś trudności, wiadomo również z doświadczenia zrobionego przez rzeczoną spółkę, że szerokość bark przez nas używanych, wynosząca pierwotnie 4 metry, głównie z powodu zbyt wąskiego spławowego pasu rzeki, musiała być zredukowaną do 2½ metrów.

Wobec tych faktów niewątpliwych, nasuwa się przede wszystkim pytanie, który z trzech znanych systemów statków parowych t. j. kołowego, śrubowego i łańcuchowego dałby się użyć do żeglugi parowej na Dniestrze z korzyścią odpowiadającą racjonalnemu celowi i kapitałowi niezbędnemu do urządzenia tej żeglugi?

Zdaniem p. Bogdana Maryniaka, profesora budowy machin w c. k. lwowskiej szkole politechnicznej, do której udawaliśmy się również o opinię w tym przedmiocie, użycie kół łopatkowych do uruchomienia parowca mogłoby być w danym razie zastosowane ze względów oszczędności. Atoli jest faktem stwierdzonym doświadczeniem austro-północno-zachodniego Towarzystwa żeglugi parowej, jak świadczy pismo jeneralnej Dyrekcyi tegoż Towarzystwa z dnia 23. Marca b. r. do Wydziału krajowego wystosowane, że małe parowe statki systemu kołowego, obliczone na 40 a nawet 45 centymetrów zanurzenia, nie mają siły do potrzebnej pracy holowniczej (nothwendige Schleppleistung) i że statki tego systemu, dające rękojmię odpowiedniego rezultatu ekonomicznego, musiałyby mieć następujące wymiary :

Długość w linii wodnej około . . . 31 metrów.
 Szerokość 3 metry i 60 centymetrów.
 Głębokość zanurzenia 50 centymetrów.

Ponieważ zaś statki, kursujące po Dniestrze, na przestrzeni powyż oznaczonej, z powodu hydrotechnicznych warunków tej rzeki nie mogą mieć większej szerokości niż $2\frac{1}{2}$ metrów, a głębokości zanurzenia większej niż 40 centymetrów, przeto statki systemu kołowego, zastosowane do tych warunków, nie mogłyby mieć potrzebnej siły pociągowej.

Opinia objawiona przez północno-zachodnie Towarzystwo żeglugi parowej zgadza się zresztą z doświadczeniem zrobionem przez spółkę pp. Nawarskiego i Słoneckiego, oraz z opinią wydaną w 1885 r. przez rzeczoznawców, a mianowicie przez pp. Ludwika Wierzbickiego, nadinspektora kolei Lwowsko-Czerniowieckiej i Alfreda Elsnera, inspektora kolei Karola-Ludwika, którzy na prośbę Wydziału krajowego, wspólnie z inżynierem Wydziału krajowego śp. Janem Łuniewskim, zbadali stan inwentarza i czynności spółki żeglugi parowej na Dniestrze, prowadzonej przez pp. Nawarskiego i Słoneckiego, a następnie o rezultacie tych badań zdali sprawę Wydziałowi krajowemu.

Ze sprawozdania tego okazuje się, że statek parowy „Flis“ o sile 8 koni, poruszany za pomocą kół łopatkowych, 13 metrów długi, $2\frac{1}{2}$ szeroki, zanurzający się około 40 centymetrów po paroletniej zaledwie lekkiej żegludze w ciągu jakich 80 dni rocznie, uległ prawie zupełnemu zniszczeniu a to pod wpływem podwodnych skał i ławic szutrowych.

Głównego powodu wczesnego zużycia tego statku, zdaniem pp. Wierzbickiego i Elsnera, szukać należy w niestósownym wyborze konstrukcyi i jej wymiarów, albowiem parowiec, poruszany za pomocą kół łopatkowych, jest jako taki ze względu na stosunki koryta Dniestru za szeroki, gdyż użyteczne do żeglugi pasmo wody zwęża się tam często tak, że w obec kursujących równocześnie spławów innego rodzaju, przejazd swobodny parowcem tej konstrukcyi i tej szerokości staje się bardzo utrudnionym, a często niemożliwym. W czasie zaś wysokiego stanu wody statek za mało ma mocy, by stawić prądowi należyty opór podczas jazdy w górę rzeki.

Wynika też ze sprawozdania pp. Wierzbickiego i Elsnera, że w tych warunkach hydrotechnicznych statek systemu kołowego musiałby mieć w każdym razie mniejszą jeszcze szerokość, aniżeli „Flis“, a nie wiadomo, czy mógłby być dłuższy z powodu zakrętów Dniestru.

Dlatego też oświadczyli się wspomnieni panowie rzeczoznawcy za statkiem silniej zbudowanym podług innego systemu, który dałby się, ich zdaniem, użyć z lepszym skutkiem aniżeli parowiec tej konstrukcyi, co „Flis“.

Jeżeli przeto parowiec kołowy tak małych rozmiarów jak „Flis“ już przy zagłębieniu około 40 centymetrów i szerokości $2\frac{1}{2}$ metrów uległ w krótkim czasie, przy lekkiej zaledwie kilkadziesiąt dni w roku trwającej żegludze, prawie zupełnemu zniszczeniu z powodu przytoczonych powyżej hydrotechnicznych stosunków Dniestru, to statek tegoż systemu o wymiarach więk-

szych nie mógłby być wcale użyty, użycie zaś parowców o wymiarach mniejszych byłoby raczej bezcelowem przedsięwzięciem, aniżeli przedsiębiorstwem skutecznem.

Jeżeli przy konieczności zastosowania statku do możliwego zagłębiania na 40 centymetrów parowiec kołowy nie może być skutecznym, to parowiec śrubowy jest poprostu niemożliwym do zastosowania. bo ten system konstrukcyi przy zagłębieniu na 40 centymetrów nie da się wcale wykonać. Zdanie to wyraził inżynier Łuniewski a potwierdził je w zupełności profesor budowy machin p. Maryniak, którego opinia odnośna tak opiewa:

„Śruba nie nadaje się wcale w tym wypadku, gdyż nie można jej wykonać dla tak niskiego stanu wody. Znawca przyznać musi, że śruba bez skrzydeł jest niemożliwą, potrafiwszy bowiem na wymiar wału i piasty co najmniej 30 centymetrów, pozostaje na skrzydła po jednej i drugiej stronie tylko 10 ctm., które to skrzydła powinny być co najmniej 20 centm. pod wodą“.

Pozostawałyby jeszcze do ewentualnego użycia dla żeglugi parowej na Dniestrze statki systemu łańcuchowego t. j. holowane za pomocą łańcucha na dnie rzeki ułożonego

O zaletach tego systemu przy żegludze parowej na rzekach o niskim stanie wody w porównaniu z kołowcami i śrubowcami wyraża się Dyrekcya żeglugi parowej na Nekarze w piśmie z dnia 4. Maja b. r. w sposób następujący. W czasie po 1860 r. istniało Towarzystwo żeglugi parowej na Nekarze, mające na celu przewożenie osób i towarów kołowcami (Raddampfer). Przedsiębiorstwo to miało powodzenie małe, gdyż okręty przy niskim stanie wody zwalczając musiały mnogie trudności, wskutek czego też rzecz po czasie zupełnie upadła. Jeszcze gorszy skutek miała próba zrobiona przed kilku laty, kiedy do żeglugi parowej użyto śrubowca (Schraubendampfer). Przedsiębiorstwo to nawet przez rok jeden nie mogło się utrzymać. Natomiast nazwać należy **bardzo korzystnymi** rezultaty osiągnięte przez Towarzystwo, które używa obecnie do żeglugi na Nekarze statków łańcuchowych (Kettenschiffahrt)“.

Również profesorowie lwowskiej szkoły politechnicznej, a mianowicie wspomniony już wyżej p. B. Maryniak i p. Józef Rychter profesor robót wodnych oświadczyli w opinii udzielonej Wydziałowi krajowemu, „że pod względem wydajności pracy są parowce uruchomione za pomocą łańcucha najkorzystniejsze“ oraz że „w takich warunkach, jakie przedstawia Dniestr, a mianowicie i przy małych głębokościach, dosyć znacznych spadkach i pożądanym głównym kierunku przewozu pod wodę, najlepsze rezultaty ekonomiczne wydają holowniki przy łańcuchu“.

Zdawałoby się przeto, że usunięta jest trudność zachodząca co do urządzenia żeglugi parowej na Dniestrze z powodu hydrotechnicznych stosunków tej rzeki. Nie wdając się jednak w rozwiązanie tej kwestyi, które dla stanowczego orzeczenia wymagałoby dokładniejszych studyów technicznych i zebrania potrzebnych danych, czniemy się w obowiązku zwrócenia uwagi Wysokiego Sejmu na finansowe trudności, które mogłyby stać na przeszkodzie zaprowadzeniu łańcuchowej żeglugi na Dniestrze.

W razie urządzenia żeglugi parowej na Dniestrze podług systemu łańcuchowego, zachodziłaby przede wszystkim potrzeba sprawienia łańcucha dla całej długości rzeki na przestrzeni Nizniów-Okopy, wynoszącej 235 kilometrów. A że koszt 1. klm. łańcucha holowniczego grubości 22 $\frac{m}{m}$ z dostawą wyniosłby podług informacyi, udzielonej nam przez Towarzystwo północno-zachodniej żeglugi parowej, około 3.000 zł., przeto wydatek na zakupienie całego łańcucha potrzebnego uczyniłby około 700.000 zł. w. a., nie licząc kosztów sprawienia statków, gabarów, urządzenia przystani i t. d.

Gdy jednak cały na urządzenie żeglugi przeznaczony kapitał, od którego dochód miałby być poręczony przez kraj, wynosi tylko 125.000 złr., przeto o zaprowadzeniu łańcuchowej żeglugi na Dniestrze na podstawie tych środków finansowych myśleć nie można, pomijając już kwestyę

ekonomiczną, czy przeznaczenie kapitału tak znacznego, jak tego wymagałoby urządzenie żeglugi łańcuchowej, opłaciłoby się przyniesieniem korzyści stosownych.

Z powyższego stanu rzeczy raczy Wysoki Sejm powziąć przekonanie, czy jest możliwem zaprowadzenie regularnej i systematycznej żeglugi parowej na Dniestrze, w dzisiejszym stanie tej rzeki bez wykonania jej regulacyi lub skanalizowania.

Wydział krajowy, który przez usta swego członka wyraził zapatrywanie swoje w tej mierze na posiedzeniu Wysokiego Sejmu z dnia 22. Stycznia b. r., trwa w niem, utwierdzony jeszcze bardziej przytoczonymi wyżej opiniami fachowemi.

Spełniając polecenie na wstępie przytoczone, przedkłada Wydział krajowy w załączeniu 1. projekt układu. określającego stosunek zawiązać się mającego towarzystwa żeglugi parowej na Dniestrze do Reprezentacyi kraju i gwarantującego temuż roczny dochód pięcioprocentowy od częściowego kapitału zakładowego w kwocie 125.000 zł. w. a. na lat dwadzieścia.

Projekt ten wypracowany został stósownie do polecenia Wysokiego Sejmu z dnia 22. Stycznia b. r. w myśl ogólnych zasad przez c. k. Rząd przy udzieleniu gwarancyi podobnym przedsiębiorstwom stosowanych, oraz w myśl uwag zawartych w sprawozdaniu sejmowej komisji gospodarstwa krajowego z dnia 19. Stycznia 1887 LS. 421, przyczem Wydział krajowy, trzymając się ogólnych warunków, podanych już w tym przedmiocie do wiadomości Wysokiego Sejmu na posiedzeniu z dnia 22. Stycznia b. r., korzystał nadto z postanowień wspomnianej wyżej ugody, zawartej między rządem Wirtemberskim a akcyjnem Towarzystwem żeglugi parowej na Nekarze, nie mniej też ze wskazówek zawartych w statutach tego Towarzystwa tudzież statutach Towarzystwa austr. północno-zachodniej żeglugi parowej.

Wydział krajowy, który z powodów wyżej wyluszczonych nie przedstawia Wysokiemu Sejmowi formalnego wniosku w tej sprawie, uprasza, ażeby Wysoki Sejm raczył przyjąć do wiadomości niniejsze sprawozdanie i wydać dalszą uchwałę w przedmiocie projektowanej gwarancyi kraju dla żeglugi parowej na Dniestrze.

*Z Rady Wydziału krajowego Królestwa Galicyi i Lodomerji z Wielkiem
Księstwem Krakowskiem.*

Lwów dnia 15. Listopada 1887.

Marszałek krajowy
T a r n o w s k i w. r.

Sprawozdawca:
Władysław hr. Badeni w. r.
Członek Wydziału krajowego.

P r o j e k t

układu określającego stosunek Towarzystwa żeglugi parowej na Dniestrze do Reprezentacyi kraju i gwarantującego temuż roczny dochód pięcioprocentowy od częściowego kapitału zakładowego w kwocie 125.000 zł. w. a. na lat dwadzieścia.

1) Wydział krajowy Królestwa Galicyi i Lodomeryi z Wielkiem Księstwem Krakowskiem w zastępstwie Reprezentacyi krajowej poręcza na lat dwadzieścia Towarzystwu żeglugi parowej na Dniestrze, ukonstytuowanemu w myśl statutów zatwierdzonych przez c. k. Rząd na mocy Najwyższego upoważnienia z dnia 5. Października 1885 r., pięcioprocentową dywidendę od 1.250 wyraźnie: Tysiąc dwieście pięćdziesiąt sztuk akcyj po sto (100) zł. w. a. pierwszej emisyi, wypuszczonych w myśl §. 7. statutów wspomnianych, a to w miarę ich wpłaty i użycia uzyskanego ztąd kapitału na urządzenie żeglugi parowej na Dniestrze i w tym celu obowiązuje się uiszczać stosowne dopłaty, o ileby własne dochody roczne Towarzystwa pomienionego nie wystarczały na pokrycie zwyczajnych kosztów prowadzenia ruchu i na zapłacenie dywidendy powyższej.

2) Do wspomnianych wyżej kosztów prowadzenia ruchu należą także wydatki na fundusz asekuracyjny, tworzyć się mający w myśl §. 44. statutów Towarzystwa, tudzież roczne odpisy z wartości majątku Towarzystwa, wszakże te ostatnie obliczane być mają przy oznaczaniu rocznych dopłat krajowych nie w stosunku określonym w §. 43. statutów Towarzystwa, ale podług skali następującej:

od wartości parostatków	5 ⁰ / ₁₀
„ „ żelaznych gabarów . . .	3 ⁰ / ₁₀
„ „ drewnianych gabarów . .	6 ⁰ / ₁₀
„ „ inwentarza parostatków	
i gabarów	4 ⁰ / ₁₀
„ „ inwentarza warstatów i	
stacyj	2 ⁰ / ₁₀
„ „ budynków	4 ⁰ / ₁₀

3) Fundusz, powstały z odpisów z wartości majątku Towarzystwa żeglugi parowej na Dniestrze, jest funduszem samoistnym, który podobnie jak fundusz asekuracyjny ma być odrębnie administrowany i fruktyfikowany, a jako fundusz odnowienia służyć winien tylko na uzupełnienie braków, powstałych w przedmiotach nabytych funduszami uzyskanymi z wypuszczenia akcyj Towarzystwa.

Skoro wysokość tego funduszu osiągnie kwoty użytej w pierwszym a względnie drugim roku administracyjnym na nabycie powyższych przedmiotów, natenczas należy zaprzestać dalszych odpisów z wartości majątku Towarzystwa.

4) Procenta od zaciągniętych przez Towarzystwo pożyczek, również tantiemy wszelkie, remuneracye dla urzędników i sług, datki na rzecz ich funduszu pensyjnego oraz straty poniesione z powodu sprzeniewierzenia lub niedbalstwa funkcyonaryuszów Towarzystwa, nie mogą być zaliczone do zwyczajnych kosztów prowadzenia ruchu wspomnianych w punkcie 1-ym a mających pierwszeństwo przed wydatkami na 5% dywidendę od 1250 sztuk akcji po 100 zł w. a. emisji pierwszej.

5) Wrazie dalszej emisji akcji Towarzystwa w myśl §. 7. statutow po nad kwotę 125.000 zł. w. a., nastąpi rozkład zwyczajny w punkcie 1. i 2. określonych kosztów prowadzenia ruchu, w stosunku 1250 sztuk akcji emisji pierwszej do ilości takichże akcji emisji następnych.

6) Uiszczone przez Wydział krajowy w myśl punktu 1-go dopłaty roczne mają być uważane jako udzielone Towarzystwu oprocentowane na 4% zaliczki, które zwracane być winny z procentami funduszowi krajowemu z ewentualnych nadwyżek dochodów Towarzystwa w latach następnych, po pokryciu wydatków wymienionych w punktach 1-ym i 2-im.

Przy użyciu własnych dochodów Towarzystwa żeglugi parowej na Dniestrze winien być przeto przestrzegany następujący porządek wydatków, z zachowaniem pierwszeństwa dla poprzednich pozycji przed następnymi:

- a) zwyczajne koszty prowadzenia ruchu,
- b) wydatki na fundusz asekuracyjny,
- c) odpisy z wartości majątku Towarzystwa podług skali oznaczonej w punkcie 2-im,
- d) 5% dywidenda od kapitału akcyjnego w kwocie 125.000 zł. w. a.
- e) zwroty 4% zaliczek otrzymanych z funduszu krajowego,
- f) nadzwyczajne koszty prowadzenia ruchu,
- g) $\frac{1}{3}$ część kosztów założenia i urządzenia, (§. 41 statutow Tow.)
- h) inne wydatki wskazane w §. 41. statutow.

7) Określona w poprzednich punktach gwarancja kraju zaczyna się w dniu, w którym w zupełności wejdzie w ruch żegluga parowa na Dniestrze, urządzona funduszami uzyskanymi z pierwszej emisji akcji w kwocie 125.000 zł. w. a.

8) Do każdej nowej emisji akcji Towarzystwa po nad kwotę 125.000 zł. w. a., przewidzianej w §. 7. statutow, niemniej też do zaciągania pożyczek z terminem dłuższym niż półrocznym lub przenoszących łącznie z długami poprzednio zaciągniętymi $\frac{1}{3}$ część wartości majątku Towarzystwa, potrzebne jest przyzwolenie Wydziału krajowego.

9) Zmiana statutow Towarzystwa żeglugi parowej na Dniestrze lub złączenie się tegoż z innym Towarzystwem nastąpić może tylko za zgodą Wydziału krajowego.

10) Towarzystwo jest obowiązane urządzić żeglugę na Dniestrze w ten sposób, iż kursować mają na przestrzeni Niżniów—Okopy najmniej dwa parowce o stosownej sile koni, każdy wraz z kompletem gabarów, a trzeci

takiż statek wraz z gabarami ma być w odwodzie od wypadku dla pełnienia służby nadzwyczajnej, w razie obficiej ofiarowanej ładugi.

Wszystkie statki i gabary winny być nowe i wcale nieużywane.

11) Towarzystwo obowiązuje się tak przy założeniu i urządzeniu żeglugi parowej na Dniestrze, jako też przy prowadzeniu ruchu i załatwianiu spraw poszczególnionych w §. 5. statutów, postępować z jak największą oględnością, dbałością i oszczędnością oraz prowadzić dokładne i sumienne rachunki.

12) Wydział krajowy wykonywa nadzór nad całą administracją Towarzystwa i w tym celu może żądać od tegoż lub od poszczególnych organów jego zarządu wszelkich wyjaśnień, może wysyłać delegatów swoich, którzy mają prawo brania udziału we wszystkich zebraniach organów zarządu, poszczególnionych w §. 16. statutów, wglądać w księgi i akta Towarzystwa; niemniej też badać i sprawdzać wszystkie przedmioty stanowiące ruchomy i nieruchomy majątek Towarzystwa.

Zarazem służy Wydziałowi krajowemu prawo zatwierdzania wszelkich kontraktów, zawieranych przez Towarzystwo powyżej sumy 20.000 zł., niemniej też prawo zatwierdzania etatu urzędników i służb Towarzystwa, oraz sprawdzenia wszelkich rachunków, odnoszących się do założenia, urządzenia i prowadzenia spraw jego.

Rachunki te winny być należycie udokumentowane t. j. oparte na dowodach i sprawdzone być mogą w każdym czasie a w szczególności sprawdzane być muszą przez Wydział krajowy przy zatwierdzaniu bilansów rocznych, które przedkładane być mają niezwłocznie po zbadaniu ich przez komisję rewizyjną w myśl §. 36. statutów Towarzystwa.

13) Taryfy przewozowe i wszelkie opłaty pobierane przez Towarzystwo winny być ustanowione za zgodą Wydziału krajowego, który zatwierdza również wszelkie niżenia oraz refakeye taryf i opłat ustanowionych.

14) Na każde żądanie Wydziału krajowego odbyć się winno nadzwyczajne Walne Zgromadzenie akcyonaryuszów Towarzystwa żeglugi parowej na Dniestrze.

Protokół każdego Walnego Zgromadzenia ma być podany niezwłocznie do wiadomości Wydziału krajowego.

15) Towarzystwo żeglugi parowej na Dniestrze obowiązuje się przedkładać Wydziałowi krajowemu w należyтым czasie wszystkie dane i akta, potrzebne do wykonywania praw przysługujących Wydziałowi krajowemu, a względnie Reprezentacyi krajowej, w myśl układu niniejszego.

16) Jeżeliby Towarzystwo nie wykonywało swych obowiązków w sposób wskazany w punktach 10-tym i 11-tym, Wydział krajowy wezwie je do tego, a względnie do przedsięwzięcia stosownych środków zaradczych.

Gdyby trzykrotne upomnienie Wydziału krajowego okazało się bezskutecznem, natenczas obowiązane będzie Towarzystwo na żądanie Wydziału krajowego rozwiązać się w sposób wskazany w §. 46. swych statutów, a to najpóźniej w sześć miesięcy od dnia otrzymania odnośnego żądania Wydziału krajowego.

Taki sam obowiązek ciąży na Towarzystwie, jeżeli po upływie dwóch pierwszych lat administracyjnych w ciągu któregośkolwiek następnego trzylecia okaże się, że zwyczajne dochody Towarzystwa w temże trzech-

leciu nie pokrywają nawet zwyczajnych kosztów prowadzenia ruchu wymienionych w 1-ym i 2-im punkcie.

Jeżeliby Towarzystwo nie rozwiązało się na wezwanie Wydziału krajowego, natenczas wolno będzie Wydziałowi krajowemu w obu powyższych wypadkach ustanowić drogą administracyjną na koszt i rachunek Towarzystwa sekwestratora dla administrowania majątku Towarzystwa, aż do ostatecznego rozstrzygnięcia sporu.

17) Gwarancya kraju określona w punkcie 1-ym ustaje już przed upływem dwudziestoletniego okresu gwarancyjnego, jeżeli żegluga parowa na Dniestrze w całości lub części zaniechana będzie, również jeżeli Towarzystwo tej żeglugi rozwiąże się w sposób przewidziany w §. 46. swych statutów lub nastąpi jego rozwiązanie w myśl §. 48. tychże statutów albo wreszcie, jeżeli Towarzystwo rzeczzone nie dopełni któregokolwiek warunku niniejszym układem zawarowanego.

18) Jeżeli po upływie dwudziestoletniego okresu gwarancyjnego Towarzystwo żeglugi parowej na Dniestrze będzie zalegało ze zwrotem 4% zaliczek otrzymanych z funduszu krajowego w myśl punktu 6-go, natenczas nadzór Wydziału krajowego nad administracją Towarzystwa trwać będzie dalej i tak długo, dopóki zwrot powyższych zaliczek nie nastąpi w całości.

Wrazie likwidacyi Towarzystwa w myśl §. 46. statutów tylko Sejm krajowy może rzec się w całości lub części zwrotu zalegających 4% zaliczek na rzecz akcyonaryuszów, o ileby cały majątek Towarzystwa w czasie likwidacyi nie osiągał sumy wpłaconego kapitału akcyjnego pierwszej emisyi.

19) Wszelkie spory pomiędzy Wydziałem krajowym a Towarzystwem z powodu niniejszego układu wyniknąć mogące rozstrzygać będzie sąd polubowny *), składać się mający z trzech członków, z których jednego wybiera Wydział krajowy, jednego Towarzystwo żeglugi parowej na Dniestrze a jednego jako superarbitra wyznacza Sejm krajowy. Wrazie, gdyby na wezwanie Wydziału krajowego Towarzystwo żeglugi parowej na Dniestrze w przeciągu dni trzydziestu od otrzymania tegoż wezwania z przysługującego mu prawa wyboru jednego członka sądu polubownego nie zrobiło użytku, albo o wyborze tym w powyższym terminie Wydziału krajowego nie uwiadomiło, Sejm krajowy Królestwa Galicyi i Lodomerji z Wielkiem

U w a g a *)

Wrazie nieprzyjęcia zasady, iż spory wyniknąć mogące rozstrzygane być mają przez sąd polubowny, punkt 19. projektowanego układu opiewałby jak następuje:

Wrazie jakiegokolwiek sporu, z niniejszego układu wyniknąć mogącego, Towarzystwo żeglugi parowej na Dniestrze, zawierające układ z Wydziałem krajowym, czy jako pozywające czy jako pozwane poddaje się jurysdykcji tego sądu we Lwowie, który byłby właściwy do rozstrzygania tej sprawy, gdyby Towarzystwo wspomniane miało swą siedzibę we Lwowie, a przedmiot sporu położony był w okręgu sądu lwowskiego.

Księstwem Krakowskiem, wyznaczy także i tego członka sądu polubownego, którego Towarzystwo żeglugi parowej miało wybrać.

W ten sposób złożony sąd polubowny ma prawo oznaczyć porządek, w którym strony mają być przesłuchane i cały spór przeprowadzony, a odnośne postanowienia procedury cywilnej ani dla niego ani dla stron nie mają mocy obowiązującej.

Wyrok przez sąd polubowny wydany jest stanowczy, gdyż obydwie strony układ niniejszy zawierające obowiązują się temuż wyrokowi poddać i zrzekają się prawa wnoszenia przeciw temuż jakiegokolwiek odwołania.

20) Postanowienia statutów Towarzystwa zatwierdzonych dnia 5. Października 1885, o ile nie są zgodne z warunkami niniejszego układu, lub z powodu tychże wymagają uzupełnienia, winny być stosownie zmienione w porozumieniu z Wydziałem krajowym w ciągu pierwszego roku administracyjnego, a to pod rygorem nieważności układu niniejszego.
