





7. *Akcie*; 6. *Kupno i sprzedaż*, komedia w 5 aktach; 7. *Nieznani*, dramat w 3 aktach; 8. *Haman*, dramat w 5 aktach; 9. *Chorzy*, obrazek dramatyczny w 3 aktach; 10. *Dramat bez nazwy*, w 5 aktach; 11. *Pasien*, dramat w 5 aktach; 12. *Marta Borecka*, dramat w 6 aktach; 13. *Gabryela i Laura*, dramat w 5 aktach; 14. *Mieczysław I*, dramat w 3 częściach; 15. *Kajko Grakus, trybun*, tragedia w 5 aktach wierszem; 16. *Alina*, melodram w 3 aktach; 17. *Małkary*, obrazek ludowy w 2 aktach; 18. *Oryl*, obrazek ludowy w 1 akcie; 19. *Córka Piekarska*, tragedia obywatelska w 3 odsłonach.

Członkowie komisji dla przyspieszenia jej prac, czytali poprzednio niektóre sztuki wczesniej nadesłane, w skutku tego zalecono już do czytania wspólnego komedję *Kupno i sprzedaż* oraz tragedję *Alina*. Pozostałe sztuki rozbrały między siebie do czytania cztery sekcje, już dawniej ukonytowane. Jak wiadomo, ostatni termin nadesłania utworów na konkurs przypada 15go stycznia r. b. Z uwagi na to okoliczność, komisja zbiera się 17go stycznia w niedzielę.

Nowa rezerwa miejska liczy obecnie już przeszło 200 członków. Dowiadujemy się, że zmierzają ona dać pierwszy popęd tegorocznym zabawom karnewalowym, urządzając d. 16 stycznia w sali rezerwowej wieczerz tańcu. Sala ma być na ten wieczór przybrana ozdobnie. Wstęp zaś oprócz członków rezerwy i ich rodzin mogą otrzymać także osoby do rezerwy nie należące.

Na wystawę Sztuk pięknych nadeszły „Sala królowska” i „Budoar królowy Maryi Kazimiry” w pałacu Wileńskim przez Aleks. Grygłewskiego i portret męczyzny Andrzeja Grabowskiego.

Wczoraj wieczorem znaleziono w sieni domu pod L. 21 na Stradomiu podrzucone dziecię płci męskiej, mogące liczyć około trzech miesięcy.

Mimo odwilży chłodni w mieście nie wszędzie są oczyszczone, a obwieszczenie magistratu nakazujące utrzymywać w szczególnej czystości chodniki asfaltowe, zupełnie jest ignorowane przez właścicieli domów przy ulicy Szpitalnej i przez samą służbę miejską od kościoła maryackiego do ulicy Sienniej. Wywóz śniegu wprawdzie zajmował od wielu dni całą niemal służbę miejską i wszystkie powozki miejskie, ale i na chodnik wypadła śniegowa waga.

We wtorek wieczorem Mateusz Stasiecki parobek z młyna w Pradniku Czerwonym, dopomógł się otwarciem zapory na gościniec za rogatką warszawską, który był zamknięty z powodu przesuwania wagonów, a w kłótni stąd powstałej, uderzył w twarz jednego ze służby kolejowej, za co został aresztowany.

Kowal Ludwik Bepala w Żgławicy w Tarnowskim sprostował gościa na chłirczy w drugie święto Bożego Narodzenia, pobit kłosa, a gdy kumowie bronili jej, strzelił do odhodzących i dwóch zranił.

Z d. 1 stycznia wszedł w życie ponownie urząd pocztowy w Olpinach, powiecie Jasielskim. Do okręgu doręczania wcielono gminy: Olszyny z Czernowcem i Lipiem, Żurawa i Olpiny.

Policya w Podwołoczyskach ściga kupczyka Zaleśa Kellera, który uciekł stamtąd d. 3 stycznia przebiegłszy 500 złr. u spedytora Rosenberga.

Tygodnik *Ilustrowany* N. 366 zawiera: „Nowy król” drzeworyt; — „Kronika tygodniowa”; — „Korespondencja z Petersburga”; — „Przegląd polityki zagranicznej”; — „Po ciężkiej chorobie” (drzeworyt); — „Przy grobowcu (drzeworyt)”; — „Przypadki panów Marka i Agapita podczas wystawy rolniczej w Warszawie”; — „Lutnia” (drzeworyt); — „Politycy” (drzeworyt); — „Wspomnienia z podróży po Mołdawii i Wołoszczyźnie”; — „Ze świata muzycznego”; — „Szachy f. p. Heleny Skirmuntowej (z 18 drzeworytami)”; — „Marta Antonina”; — „Najnowszy zwrot filozofii niemieckiej”; — „Księżniczka wrośowa”; — powieść E. Marlita.

Licytacja *Gazette de France*, której wartość podano na 24,000 franków, odbyła się d. 30 grudnia. Dziennik ten przyszedł być p. Gustawowi Janicot za 200,000 fr. Jedynie dla uczynienia zadasy statutu spółki właścicieli odbyła się ta licytacja, dziennik bowiem stoi bardzo dobrze, a wielu wolenników jego mniemając, że upada, przesłało p. Janicot pieniądze na jej nabycie. Powiada on, że doszły go oferty przeszło na milion franków.

Nowa opera w Paryżu otwartą została, jak donosi telegram, d. 5 stycznia przy wspaniałym oświetleniu sali i całego budynku. Obecnie mają wszystkie znakomite, reprezentanci władz państwa i ciąż politycznych oraz dyplomaci, tudzież król Alfons Hiszpański i lord major Londynu. Przedstawienie przebiegło bez żadnego szczególnego zdarzenia. Budowniczy opery Garnier otrzymał krzyż oficerski legii honoru.

Teatr. Dziś we czwartek dnia 7 stycznia, komedja w 5 aktach, przerobiona z niemieckiego, przez J. Chęcińskiego: *Rossmüller i Finke*.

Wystawa niestająca Towarzystwa Przyjaciół sztuk pięknych w biskupim pałacu przy ulicy Franciszkańskiej, otwarta codziennie od godziny 11ej do 4ej prócz poniedziałku. Wstęp w niedzielę 15 centów, w dni powszednie 30 centów.

Dnia 5 stycznia pochmurzyło; termometr od — 1.1 doszedł do — 0.4 R. Dnia 6 deszcz drobny, wieczorem w nocy śnieg; termometr od — 0.2 doszedł do — 0.8 R. Barometru idzie do góry; dnia 7 stycznia o godzinie 6ej rano stan jego był 330.85, termometru — 1.8 R. Wiat zachodni.

W piątek dnia 6 stycznia: Sgo Maksyma biskupa i Sgo Seweryna opata.

## Sprawy sądowe.

### Proces Offenheima.

(Ciąg dalszy).

Podaliśmy ongiż akt oskarżenia w streszczeniu, bo punkta poszczególne dostatecznie jeszcze wyjaśnione zostają przebiegiem procesu. Przytoczymy teraz uzasadnienia dołączane do aktu oskarżenia, wyrażające się w tym względzie tłumaczeniem *Gazety lwowskiej*:

#### Powody.

Wiktor Offenheim, wyniesiony później do stanu szlacheckiego, wstąpił w r. 1843 jako praktykant ówczesnej kameralnej, nadwornej Izby obrachunkowej do służby państwowej. W r. 1854 został on mianowany nadwornym konceptistą przy ministerstwie handlu, i zwrócił szczególną uwagę na powstającą wówczas koleją Karola Ludwika; po dłuższym urlopie wystąpił on w r. 1856 z służby państwowej i przyjął służbę u tego Towarzystwa w charakterze zastępcy generalnego sekretarza; a rozpoczął swą czynność pod swym wujem, generalnym sekretarzem Herzem (zmarłym przed rokiem).

Towarzystwo kolei Karola Ludwika miało prawo pierwszeństwa do budowy linii z Lwowa w wschodnim kierunku. Rozpoczęło ono przedwstępne roboty około budowy kolei z Lwowa do Czerniowic, a mianowicie wypracował inżynier Władysław Zapalowiec projekt trasy. Wówczas połączyli się dwóch członków Rady

zawiadowczej kolei Karola Ludwika a mianowicie ks. Leon Sapieha i Włodzimierz hr. Borkowski z zastępcą generalnego sekretarza Offenheima, i starali się usilnie o to, aby projektowaną koleją z Lwowa do Czerniowic budować samodzielną przedsiębiorstwo.

Za 120,000 złr. odstąpiła koleją Karola Ludwika swe prawo pierwszeństwa, tudzież wypracowane przez Zapalowiec projekta trasy nowo powstającemu konsorcyum. List Herza do Offenheima z d. 13 maja 1864 r. i ta okoliczność, że powyższa kwota 120,000 złr. przeszła na prywatną własność Herza, wskazują dostatecznie, że w tych sprawach grały interesa prywatne główną rolę.

Celem przeprowadzenia zamierzonego przedsiębiorstwa udał się Offenheim do Anglii, aby tam w imieniu ks. Sapiehy i hr. Borkowskiego traktować z angielskimi przedsiębiorcami o kapitały. Równocześnie raczył Npau najwyższemu postanowieniem z d. 11 stycznia 1864 r. udzielić ks. Leonowi Sapieżu, hr. W. Borkowskiemu następnie pp. W. Drake, L. M. Rate i późniejszemu przedsiębiorcy budowy Tomaszowi Brasseyowi koncesję naj budowę i puszczanie w ruch kolei lwowsko-czerniowieckiej. W § 15 gwarantowano Towarzystwu roczny dochód czysty w wysokości 1,500,000 złr. w srebrze; gdyby czysty dochód nie wynosił tyle, miało państwo dopłacić brakującą kwotę.

Rokowania w Anglii postępowali szybko. Utworzyło się Towarzystwo akcyjne p. n. *Lemberg-Czernowit-Railway Company, Limited* a należeli do niego pp.: Daleyevle, R. Ward, T. Bruce, L. Grenelle, G. C. Seyner, S. Beaumont i J. Alexander — i zawarto z konsorcyum Tomaszem Brasseyem kontrakt, mocą którego obowiązali się Brassey wykupić grunta, wykonać budowy ziemne, wystawić potrzebne budynki, dostarczyć wozów i lokomotyw i przez trzy pierwsze miesiące po puszczaniu kolei w ruch dostarczać wszelkich potrzeb do ruchu. Natomiast obowiązało się Towarzystwo wypłacić Brasseyowi 24,500,000 złr. za budowę, tudzież wypłacić mu w chwili podpisania kontraktu kwotę 1,900,000 złr. Z kwót należących się Brasseyowi za wykonanie partyi miały być odcinane 10%, na kauce, a ta miała mu być oddana dopiero w rok po wykończeniu budowy. Na sprawienie parku wozów i lokomotyw wyznaczono w kontrakcie kwotę 3,630,000 złr., Towarzystwo zastrzegło sobie jednak prawo dostarczania tych przedmiotów na własny rachunek, w tym atoli wypadku miały Brasseyowi zapłacić 10% od sumy prelimitowanej tj. 363,000 złr.

Kontrakt powyższy zawarto w Anglii; rozchodziło się więc o pozyskanie austriackich koncesjonaryszów dla tych planów. Dnia 18 kwietnia 1864 r. zwołano pierwsze generalne Zgromadzenie. Offenheim mianowany generalnym dyrektorem Towarzystwa z placą roczną 15,000 złr. (w krótko podwyższoną mu placę na 34,000 złr.) Na tem posiedzeniu przedstawił Offenheim, że angielskie Towarzystwo *Company Limited* ma się przekształcić w Towarzystwo austriackie, i że należy zatwierdzić kontrakt sporządzony pomiędzy tem Towarzystwem a Brasseyem w Anglii. Na posiedzeniu w d. 29 maja 1864 r. urugował on tę sprawę i dodał, że należy ten kontrakt zatwierdzić tylko dla tego, aby przez sporządzenie nowego kontraktu nie przysparzać Brasseyowi kosztów na stemple. Na posiedzeniu w d. 3 czerwca 1864 r. oznajmił Offenheim, że firma Towarzystwa została w sądzie zaprotokółowana, że przeto uważał należy Towarzystwo za ukonytowane; wniośił po raz trzeci, aby Zgromadzenie zatwierdziło kontrakt z Brasseyem, jako bardzo korzystny. Rada zawiadowcza zatwierdziła kontrakt i upoważniła Offenheimu do wszelkich dalszych czynności w rozporządzeniu budowy.

Na pierwszym generalnem Zgromadzeniu akcjonaryszów w d. 30 maja 1865 r. nie wspomnieli Offenheim o szczegółach powyższego kontraktu. Dnia 25 maja 1864 r. zatwierdziło państwowe ministerstwo statutu; fundusz Towarzystwa miał wynosić 12,500,000 złr. w akcyach po 200 złr. wa., i Towarzystwo miało prawo pociąć w obieg obligacje pierwszeństwa w wysokości 12,000,000 złr. w srebrze. Według statutu byli pierwszymi anstryackimi członkami Rady zawiadowczej pp. ks. Leon Sapieha, ks. Karol Jabłonowski, hr. Borkowski, Karol Klein, Dr Giskra, bar. Petrino, Tchórzniński i Piętruski.

Rada zawiadowcza poleciła Offenheimowi ścisły nadzór nad wykonaniem budowy. Tymczasem, zamiast nadzorować przedsiębiorcę, wykonywał Offenheim osobiście wszystkie czynności, należące do Brassey'a. I tak zajęł się przedewszystkiem wykupem gruntów pod budowę w ten sposób, iż polecił swemu podwładnemu urzędnikowi, pod osobistym kierownictwem, zakupywać grunta, pobierał na rachunek Brassey'a wyznaczone na ten cel kwoty i wypłacał właścicielom umówione sumy. Zeznali do świadków: J. Starzewski, Jan Leontowicz, Rudolf Himmel, Otto Franck, Dr Giskra, bar. Petrino, ks. Sapieha, Tchórzniński, Liskowetz i przyznał to sam Offenheim. W jaki sposób się to działo wyjaśnimy później. Następnie objął Offenheim obowiązek ciążący na Brasseyu, co do dostawy parku wozów i lokomotyw dla linii Lwów-Czerniowice.

Na posiedzeniu Rady zawiadowczej w d. 25 kwietnia 1865 r. uchwaliła Rada zawiadowcza na wniosek Offenheima objąć wykonanie wszystkich budynków w własny Zarząd, a Brassey'a wynagrodzić 10% zyskiem należącym mu się jako przedsiębiorcy.

Na posiedzeniu w d. 1 czerwca 1865 r. postawił Offenheim wniosek, aby Towarzystwo objęło we własny Zarząd także i dostawę parku wozów i lokomotyw, a Brasseyowi dało odstępnego 363,000 złr. Wniosek ten przyjęto.

Na posiedzeniach w d. 29 sierpnia 1865 i 23 września 1865 r. omawiano dalej tę kwestję i upoważniono Offenheimu do zakupu parku wozów i lokomotyw za 1,806,760 zł. D. 23 października 1865 oznajmił Offenheim, że zawarł już umowy z oferentami i że na korzyść Towarzystwa wytarował z kwoty prelimitowanej 15,386 zł. Następnie, zamiast kontrolować Brassey'a, objął Offenheim bez wiedzy i upoważnienia Rady zawiadowczej dostawę progów dla kolei Lwowsko-Czerniowieckiej. Zeznają do świadków: Dr Giskra, ks. Jabłonowski, ks. Sapieha, Tchórzniński i Borkowski.

Offenheim nie przeczy temu. W liście z d. 8 października 1864 pisze Brassey do Offenheima, że byłoby daleko lepiej, gdyby Offenheim sam dostarczał progów: w skutek tego listu wystosował Offenheim do swych podwładnych Herza i Ziffra pod datą: Odessa d. 12 października 1864, nakaz, aby natychmiast zamówili po takich cenach 360,000 sztuk progów i umowy na dostawę przedłożyli mu do zatwierdzenia. Do tego ostatniego ustępu przywiązywał Offenheim szczególną wagę, kilkakrotnie bowiem ponawiał swój nakaz aż w końcu wywołał nieporozumienia. Ostatecznie stanęło na tem, że przedłożono mu do zatwierdzenia ofertę Wolfolda i Mizesa na dostawę 185,000 sztuk progów po 85 ct. i ofertę Chanowitza na dostawę 147,000 sztuk progów po 95 ct. Zeznali także urzędnicy Starzewski, Ginzel, Königsschmied, że progi dostawiali Offenheim. Karygodność tego czynu wyjaśnimy później.

Według kontraktu obowiązali się Brassey przez trzy miesiące po puszczaniu w ruch kolei z Lwowa do Czerniowic dostarczać Towarzystwu potrzebnych do ruchu materiałów. Dyrektor ruchu, Ziffer, ocenił wydatki na te cele na 60,000 zł. Brassey upraszał o zwolnienie z tego obowiązku i oświadczył, że zapłaci za to 50,000 zł. Offenheim przystał na to propozycję. Dnia 1 września 1866 r. nastąpiło otwarcie kolei z Lwowa do Czerniowic. Z bardzo licznych aktów okazuje się, że stan budowy tej kolei w chwili otwarcia był poniżej wszelkiej krytyki. Nie przytaczamy już na tem miejscu szczegółów, bo chodziliśmy nam na razie o historyczne przedstawienie faktów. Wystarczy, jeżeli powiemy, że Ziffer, wielki przyjaciel Offenheima, w swej relacji z d. 26go października 1866 r. oświadcza, że Brassey oddał Towarzystwu kolej w najgorszym stanie, niezupełnie wykończoną, że brak rzeczy najniezbędniejszych, że w zapasie nie ma nawet jednego goździa, ani jednej szyny, ani jednego proga itd., że Towarzystwo nie powinno przyjmować tej prestrzeżeni w takim stanie, a jeżeli przyjmie, naówczas nie bierze on (Ziffer) na siebie żadnej odpowiedzialności. Offenheim nie uwzględnił tych przedstawię Ziffra; przeciwnie, zarządził mu, że przed wszystkim w czarnych barwach a już d. 18 maja 1867 nakazał wyrażnie Ziffrowi, aby wszystkie braki w budowie kazał wykonać na koszt Towarzystwa i odrzucić za to Brasseyowi 63,582 zł. 55 c. a d. 16 lipca 1867 roku kazał Brasseyowi wydać całą kaucję w kwocie 500,000 zł. a więc przed upływem roku od czasu otwarcia kolei. Zastanawia przeto, żądł Brassey, już po objawieniu się, wystąpił następnie z dalszą pretensją 890,752 zł. 66 c. a Offenheim potwierdził, że pretensja ta jest słuszna? Zagadkę tę wyjaśnimy następujące fakta:

Najwyższemu postanowieniem z d. 1 maja 1867 roku udzielił Napi. Pan Towarzystwu kolei Lwowsko-Czerniowieckiej nowej koncesji na budowę kolei z Czerniowic do Suczawy. Państwo zagwarantowało tej linii roczny dochód czysty w wysokości 700,000 zł. w srebrze. Wykonanie budowy poruczone Brasseyowi za kwotę 7,295,000 zł. W kontrakcie obowiązali się Brassey, że za dobre wykończenie budowy tej linii, konstrukcji szluczych itd. gwarantować będzie Towarzystwu przez 12cie miesięcy od chwili otwarcia tej linii, a jako gwarancję, że dotrzyma tego warunku, złożył kaucję w wysokości 300,000 zł. W tymże samym kontrakcie znajduje się warunek, że Towarzystwo wypłaci Brasseyowi za „wydatki przedwstępne” bliżej nieokreślone, 945,000 zł., a mianowicie kwotę 890,752 zł. 66 c. natychmiast po podpisaniu kontraktu. W tymże samym kontrakcie zawarty jest jednak dziwnego rodzaju ustęp, a mianowicie, że Brassey na wypadek, jeżeli oddaną mu będzie budowa linii z Czerniowic do Suczawy, i jeżeli będzie mu udzielono natychmiast zaliczka w kwocie 850,000 zł. opuścił z kwoty 890,752 zł. 66 c., która mu się należy tytułem wynagrodzenia za straty poniesione przy budowie kolei z Lwowa do Czerniowic (a nie należała mu się ani jeden cent, ponieważ wszelkie straty wynikły z przekroczenia kwoty prelimitowanej na budowę, miał on sam ponieść bez regressu do Towarzystwa) kwotę 550,000 zł. Wszystkie powyższe warunki zatwierdziła Rada zawiadowcza w skutek usilnych zabiegów Offenheima i kwota 850,000 zł. przeszła w posiadanie Brassey'a, a kwota 550,000 zł. znikła gdzieś bez śladu.

Przystąpiono tedy do budowy kolei z Czerniowic do Suczawy. Według zeznań urzędników: Leontowicza, Himmla, Francka tudzież członków rady zawiadowczej Giskry, Petriny itd., narazicie według zeznań Liskowetza i samego Offenheima, on to był, co budował tę linię; on to bowiem wykupował grunta, dostarczał progów i wszystko sam wypłacał, podobnie jak przy budowie kolei z Lwowa do Czerniowic.

Kolej z Czerniowic do Suczawy puszczono w ruch d. 1 listopada 1869 r. Już w ciągu budowy relacyonował urzędnik Karol Oesterreicher pod d. 26 kwietnia 1864 r., że nasypy na tej kolei, tudzież obiekty są bardzo niedobrze wykonane. Zamiast tedy zmusić Brassey'a do lepszego wykonania zobowiązań, rozpoczął Offenheim rokowania z niejakim Strappem, pełnomocnikiem Brassey'a, w jaki sposób mogłaby wyłudzić od Towarzystwa nowe sumy na wykończenie tej zbudowanej drogi. Rokowania te znalazły wyraz w protokole z d. 25 kwietnia 1870 r. Dnia 4 maja 1870 r. oświadczyła generalna dyrekcyja po odczytaniu tego protokółu, że Brassey'a będzie można uwolnić od wszelkich dalszych zobowiązań dopiero wówczas, jeżeli należycie wykończy tak zwany groblę Mihuzeńską, która ciągle unosiwała się i komunikacyja czyniła niemożliwą. Strapp nie chciał przystać na ten warunek, lecz domagał się zapłaty i zupełnego zwolnienia od wszelkiej dalszej odpowiedzialności. Jest faktem dowiedzonym, że Offenheim miał jakąś słabość do tych przedsiębiorców, nie też dziwnego, że w 14 dni po wydaniu powyższego rozporządzenia z d. 4 maja 1870 r. wydał on nowe rozporządzenie tej treści: „Uwalnia się Towarzystwo budowy od wszelkiej dalszej odpowiedzialności i od rekonstrukcyi grobli Mihuzeńskiej pod warunkiem, jeżeli Towarzystwo to z kwoty ogólnej, należące mu się za budowę linii z Czerniowic do Suczawy, pozwoli odrzucić kwotę 59,349 złr. 80 c., za wykończenie rozmaitych robót około tej kolei, a głównie na rekonstrukcyi grobli Mihuzeńskiej, której Towarzystwo akcyjne kolei Lwowsko-Czerniowiecko-Jasskiej dokona w własnym zarządzie”.

W kwotę 59,349 złr. 80 c. wliczono koszt rekonstrukcyi grobli Mihuzeńskiej w wysokości 11,679 złr. 50 c. Przeciwko temu podniósł głos pp. Karol Oesterreicher i inżynier Ludwik Wierzbicki. Przytaczali oni niezbite argumenty, że jest istnem nieporozumieniem być to kwotę zrekonstruować grobli Mihuzeńskiej; pomimo to zrobił Offenheim wspólnie z Ziffrem wszystko to, co żądał pełnomocnik Brassey'a, Strapp. Karol Oesterreicher podaje, że wskutek nakazu jeneralnej dyrekcyi wszystkie późniejsze koszty rekonstrukcyi linii z Czerniowic do Suczawy zapisywał na rachunek Towarzystwa kolei Lwowsko-Czerniowiecko-Suczawskiej, i że koszt ta wynosiła rocznie na milę 12,000 zł. Księgi Towarzystwa wykazują, że w ciągu pierwszych trzech lat wydano na samą rekonstrukcyę grobli Mihuzeńskiej 200,000 złr. Jasnę jest tedy rzecz, jaką szkoda wyrządził Offenheim Towarzystwu protegowanemu Brassey'a. Mimo to na sosem posiedzeniu rady zawiadowczej w d. 28 czerwca 1870 r. zatwierdzono wszelkie zarządzenia Offenheima.

Już w ciągu budowy kolei z Czerniowic do Suczawy starał się Offenheim o uzyskanie koncesji na budowę kolei po za granicami państwa austriackiego; przedewszystkiem chodziło mu o to, aby koleją Lwowsko-Czerniowiecko-Suczawską w przedłużeniu kończyła się w jednym z miast portowych morza Czarnego. Celem urzeczywistnienia tych planów nastrożać się w pierwszej linii projekt budowania kolei z Suczawy do Jass. Na posiedzeniu jeneralnego Zgromadzenia w dniu 30 maja 1865 r. przyszła sprawa ta pod obrady. Udzielił Offenheimowi pełnomocnictwo podpisane przez Dr. Giskrę i Kleina, aby w imieniu Towarzystwa starał się o uzyskanie koncesji dla Towarzystwa kolei Lwów-Czerniowiecko-Suczawa na budowę kolei z Suczawy do Jass. Na kilku posiedzeniach następnych powtarzano to ustnie Offenheimowi, że ma wyrobić koncesję dla

Towarzystwa kolei Lwowsko-Czerniowiecko-Suczawskiej i że przed stanowieniem załatwieniem tej sprawy ma zasięgać opinii i żądać zatwierdzenia Rady zawiadowczej i jeneralnego Zgromadzenia. Mimo tego wyraźnego nakazu postąpił sobie Offenheim zupełnie inaczej. Oto, wyrobił on koncesję na budowę kolei z Suczawy do Jass, nie dla Towarzystwa kolei żelaznej Lwów-Czerniowiecko-Suczawy — jako Towarzystwa, lecz dla konsorcyum reprezentowanego przez Offenheimu, a składającego się z członków Rady zawiadowczej tej kolei pp. ks. L. Sapiehy, hr. Borkowskiego, Dra Giskrę, tudzież z pp. Brassey'a, Drakego i L. M. Rate w Londynie. Na piątym nadzwyczajnem Zgromadzeniu jeneralnem w d. 15 października 1868 r. zdał Offenheim sprawę z uzyskania tej nowej koncesji dla wspomnianego konsorcyum i postawił następujący wniosek: „Towarzystwo kolei żelaznej Lwowsko-Czerniowieckiej objęło na siebie koncesję z wszystkimi prawami i obowiązkami; zatwierdzi wszystkie umowy zawarte między konsorcyum naszymi a J. Brasseyem co do budowy tej linii i wszystkie umowy zawarte między Brasseyem a bankiem anglo-austriackim co do strony finansowej; pomógł kapitał Towarzystwa o kwotę 15,600,000 złr.” Dowiedziona jest rzecz, że powyższa ilość akcyonaryszów sprzeciwiała się temu wnioskowi — mimo to przeszedł on nieznaczną większością głosów i tym sposobem przyszło Towarzystwo w posiadanie nowej koncesji z wszelkimi jej prawami i obowiązkami, a nadto wnieśli zgrynie w to nową koncesyę kontrakt, zawarty już dawniej, bo d. 31 lipca 1868 r. pomiędzy pierwotnymi konsorcyum naszymi a J. Brasseyem co do budowy linii z Suczawy do Jass. O warunkach tego kontraktu nie miała większość akcyonaryszów najmniejszego wyobrażenia.

Kolej żelazną z Suczawy do Jass puszczano w ruch partiami od d. 15 kwietnia 1869 r., do 1 listopada 1871 r. W głównych zarysach przedstawiliśmy powyżej sposób uzyskania koncesji na poszczególne linie kolei żelaznej Lwowsko-Czerniowiecko-Jasskiej. Czas już przystąpić do opisanja stanu, w jakim znajdowały się te linie w pierwszych czasach po wykończeniu. W tej mierze są akty Towarzystwa nieprzebieżnym źródłem. Nie potrzeba szukać daleko. Już z zeznań urzędników tej kolei, chociaż bardzo ogólnie podanych, wypływa, że stan wszystkich trzech linii, w chwili wykończenia, był poniżej wszelkiej krytyki. Brak wozów, lokomotyw i innych potrzeb był nadzwyczajny.

W trzecim roku po otwarciu kolei z Lwowa do Czerniowic, donosił p. Gintl generalny inspektor we Lwowie, że z powodu złej budowy, musiano rekonstruować nasypy w bardzo wielu miejscach a w r. 1873 donosił p. Gintl, że z ogólnej liczby dawnych obiektów zrekonstruowano 37%. Fryderyk Schmidt, urzędnik tej kolei donosił znowu, że obiekty mruwane, są tylko na pozór, zewnątrz mruwane wewnątrz zaś są wypielniane rumowiskiem. W ten sam sposób relacyonowali urzędnicy: Henryk Buruch, Ferdynand Somereker, Juliusz Gall, Karol Oesterreicher, Albert Guitzkow.

Ernest Krümmner, sekretarz dyrekcyi ruchu we Lwowie, donosił, że stan budowy jest już i potwierdził fakt, także przez innych stwierdzony, że bardzo wiele przedmiotów mruwanych popodpierano belkami, aby się nie zwały, Mieczysław Ziembicki skonstruował, że powodem ruiny finansowej tej kolei są ustawiczne rekonstrukcje. To samo pisał Władysław Kłosowski, który był czynny przy ustawianiu mostów na Prucie, z których jeden pod Czerniowcami, z powodu wadliwej konstrukcyi, zalażał się d. 4 marca 1868 r. Zupełnie to samo stwierdził Wiktor Wolski. Fabrykant mostu pod Czerniowcami, Rudolf Schiffkorn, zeznał, że z powodów oszczędności, wbrew jego woli, kazaano tak lichu zbudować ten most, bo kosztowało to o 7000 złr. mniej. Sąd kryminalny w Czerniowcach, który wytoczył śledztwo karne z powodu załamania się mostu na Prucie, skonstruował także, że most ten był źle zbudowany a to dla zaoszczędzenia kosztów.

Co do jakości wagonów, dość przytoczyć, że według podania Towarzystwa tej kolei z d. 13 lipca 1870 r. do ministerstwa handlu, nie chce koleją Karola Ludwika tudzież kolei północną puszczając na swe szyny wagonów zwykłych i cięższych kolei Czerniowieckiej, ponieważ zarządy tych dróg żelaznych obawiają się, iż w razie przejścia tych wagonów na obce szyny, porozlatują się kola. Sprawdzono, że doniesienie to było prawdziwem, sprawdzono zarazem, że koleją Czerniowiecką, która w Stanisławowie miała mieć warsztaty, nie posiada ich zupełnie, pomimo, że wówczas istniała już od 4 lat. Musiano więc upraszać koleją Karola-Ludwika, aby w swych warsztatach we Lwowie ponasprawiła kola od wagonów kolei Czerniowieckiej.

Pomijamy papierami Offenheimu znalezione mnóstwo dowodów, że nie był mu obcy opłakany stan kolei Czerniowieckiej; znalezione dalej dowody, że starał on się wszelkimi siłami zatrzymać ten stan. W tej mierze są bardzo ważne listy wyższego inżyniera Karola Herza, pisane do Offenheima pod d. 27 grudnia 1864, d. 6go lutego 1865 i 20go lutego 1865 r. Zapytuje on Offenheimu, „czy organom kontrolującym budowę ma on wykręć prawdę (*reinen Wein einschenken*), czy też zdawać sprawozdania niejasne?” Z dalszych listów wypływa, że Offenheim kazał mu spisywać sprawozdania niejasne.

Dyrektor ruchu Ziffer donosił Offenheimowi d. 10go października 1864 r., że przez przesadną oszczędność w budowie wyrządza Towarzystwu nieobliczoną szkodę i wyczał wszystkie wadliwości w budowie, które „po wieczne czasy trwać będą”.

Nie zadawo to nikogo: że przy takich stosunkach od chwili przejazdu pierwszego pociągu, nie było prawie dnia wolnego od jakiegos wypadku nieszczęsnego, od wykoślenia się pociągów, od usunięcia nasypów, zawalenia mostu i t. d.

Z lat 1868—1869 leżą w aktach stosey telegramów z poszczególnych stacyi kolejowych do jeneralnej dyrekcyi, odnoszących o wykośleniach, o załamaniu się szyn, o zawieszaniu się pociągów, o uszkodzeniach szyn, o braku plugów, o polamaniu się kola w wozu i t. p. Mnóstwo takich telegramów przesłał także urzędnik Buresch Offenheimowi.

W sierpniu 1869 r. donosił Gintl o uszkodzeniach w 9 miejscach; szkoda ztąd powstała wynosiła 8000 zł, pousuwały się nasypy w długości 18<sup>o</sup> 50<sup>o</sup> a w wysokości 15<sup>o</sup>; poprzerywały się tamy w długości 30 i 56 sznów; pewną część nasypu splukała woda, a w niektórych miejscach szyny wisiały w powietrzu. Dnia 25 września 1870 stało się to samo na przestrzeni Czerniowiecko-Suczaw. Gintl donosił wówczas, że w 19ta miejscach uszkodzenia drogi kolejowej są „okropne” (*entsetzlich*), że pousuwały się nasypy w długości 80 do 200<sup>o</sup>, że grobla Mihuzeńska znikła z powierzchni i że miejscami szyna szyna w powietrzu w długości 15 a nawet 80 sznów, a wysokości 25 stóp.

Jeneralna dyrekcyja pomijała milczeniem wszystkie takie doniesienia i nie wspominała o nich ani przed zarządem państwowym, ani przed Zgromadzeniami akcyonaryszów i tylko niekiedy zawiadamiała o tych wypadkach Radę zawiadowczą, ale tylko w formie ogólnikowej, ogólnej, a winę tych wypadków składała na... „niebiosa”.

Mimo to prawdziwy stan rzeczy nie mógł długo pozostać w tajemnicy.

W r. 1870 przygotował poseł Grocholski interpelacyę do sejmiku galicyjskiego o wyjaśnienie, dla czego ogłaszane sprawozdania kolei Czerniowieckiej nie zgadzają się z faktycznym stanem rzeczy? Izba handlowa we Lwowie na wniosek kupca Schellenberga uchwalila wyśtosować podobną interpelacyę do ministerstwa handlu, a korporacya kupiecka w Czerniowcach wystosowała do p. ministra handlu zażalenie na zły stan drogi żelaznej ze Lwowa do Suczawy.

Nareszcie rozpoczęły także dzienniki krajowe i zagraniczne zajmować się złym stanem tej kolei, lecz u nichy wkrótce z powodów — jak wykryło śledztwo — bardzo zrozumiałych. W tej mierze dostarczyły dochodzenia śledczego bardzo zajmujących dat, o których pomówimy na innem miejscu.

Ale też i zarząd państwowy nie mógł obojętnie okiem spoglądać na to gospodarstwo, zwłaszcza że w rachunkach rocznych z obrotu przebiegały rozmaite niejasności, które wiele dawały do myślenia.

I tak już d. 11 listopada 1869 musiano rozporządzić ministerstwo handlu, „aby w niektórych miejscach przed każdym pociągiem szedł dozorca piechotą” i aby przedsiębiorstwo budowy własnym kosztem ponasprawiło uszkodzone i popsute przestrzeżenie. Podobnej treści rozporządzenia wydało ministerstwo handlu d. 12 i 26 grudnia 1869 r.

Dnia 10 maja 1870 wytknęło ministerstwo wszystkie wadliwości w budowie, w ruchu i zarządzie, skarciło surowo zarząd, że nie spełnia nakazów poprzednio mu udzielonych i zagroziło, że w razie niewykonania nakazów, zrobi użytek z prawa w myśl przepisów o ruchu kolejowym. Podobnej treści wydało rozporządzenia ministerstwo d. 25 czerwca 1870, generalna inspekcya d. 25 lipca 1870 i znowu ministerstwo handlu d. 2 lipca 1870.

D. 28 listopada 1870 musiano ministerstwo celem wykonania swych poleceń i nakazów co do naprawy u-stawicznie usuwających się tam i grobli, delegować z generalnej inspekcji urzędnika i poleciło mu w razie oporu ze strony Towarzystwa kolejowego, wystąpić z całą energią.

Przeciw temu zarządzeniu ministerstwa handlu, zalażyła Rada zawiadowcza solenny protest; wykazywała, że musi się zastrzeżć przeciw podobnym zarządzeniom ze strony władz państwowych, i oświadczyła, że nie myśli wcale poddać się podobnym, nieuprawnionym naciskom. Tego pisma był tak szorstki, że ministerstwo musiano sobie wyprosić podobny sposób pisanja. Nie skutkowało to jednak. W r. 1871 objął ster ministerstwa handlu inny minister, ale i ten, jak dowodzą liczne nakazy nie mógł dojść do końca z Towarzystwem; był on ostatecznie zmuszony, wysłać z generalnej inspekcji urzędników celem zbadania całej linii i skonstruowania, co jest powodem częstych przerw w ruchu.

W dalszym ciągu swych badań, wykrył p. minister i odkrycie to zakomunikował Towarzystwu, że od roku 1866 aż do r. 1871 wznosiły się wprawdzie ustawicznie dochody kolei Czerniowieckiej, a mimo to subwencya gwarantowana przez rząd nie tylko nie zmniejszała się, lecz przeciwnie wzrastała z roku na rok; p. minister padał także powody, dla których subwencya nie mogła się zmniejszać: były niemi niewykie obciążenie wydatków ruchu, bardzo wysoka placą generalnego dyrektora







