

(Ciąg dalszy nastąpi).

Tymczasem ani zawodów zbyt wielkich, ani rozczarowań, a tem mniej klęsk nie mamy żadnych do zapisania. Obecny charakterystyczny kierunek rozwoju naszych instytucji autonomicznych przyszedł powoli, stopniowo, bez wstrząsów i zawad, normalnie. Przeobrażenie się Wydziału krajowego i wydziałów powiatowych w machiny i dyktasterie biurowe przebiegało powoli, stopniowo z roku na rok, niezapewniając, ale nieubliżając. Dziś ruchem przyspieszonym instytucje nasze w tym kierunku dążą, w toku ich czynności i funkcji coraz więcej przeważa element biurowy nad obywatelskim.

Rozstrzygającym momentem, który zadecydował o obecnym charakterze rozwoju instytucji autonomicznych, była ta chwila, kiedy w Sejmie sprawa reformy gminnej po stoczonych zwycięstwach politycznej po raz ostatni upadła. Wielka myśl reformy gminnej, to jest podstawy wszelkiej autonomii, upadła wówczas, ponieważ kwestya ta bez dokladnego przygotowania i opracowania przeniesiona została na grunt walki politycznej. Ci, którym zawsze za chwałę i zasługę poczytanem będzie, że hasło najważniejszej w kraju reformy wypisali na swym sztandarze i przez szereg lat za nią toczyli walkę, w rozstrzygającej chwili niedosć może opatrnie pozwolili, że sprawa porwana została na rozbujałe flukta dyskusji czysto politycznej, a przez to samo i namietnej walki stronnicej, w której zwyciężyli ci, co mieli uciechę i tryumf, że pogrzebali najdonioślejszą sprawę krajową, byle pokonać raz na zawsze nienawistnego im przeciwnika i zadać mu cios najdotkliwszy. Od tego czasu stanęła na porządku dziennym i zapanowała wszechwładnie teoria, którą zwycięzcy z owej walki politycznej postawili — gdyż coś przecież koniecznie postawili musieli — że w dziedzinie urządzeń gminnych, przez wszystkich jednomyślnie i przez zwycięzców także niejednokrotnie, jako zupełnie właściwe uznanych, nie należy szukać naprawy drogą większych reform prawodawczych, to jest zmiany w samej konstrukcji tych urządzeń, lecz drogą drobnych ulepszeń wewnętrznych, czyli — administracyjnych. Ta teoria musi z natury rzeczy zastosowana w praktyce życia, wskazywać środki i sposoby działania biurowe — bo innych sposobów działania niema i być nie może.

W konsekwencji swojej prowadzi zatem do biurokracji w autonomii, czego twórcy jej z pewnością nie przewidzieli, ani wprowadzać nie chcieli. Teoria ta, zastosowana w praktyce życia instytucji autonomicznych w Galicyi głównie od r. 1881, t. j. od chwili, kiedy odstąpiono od zamiaru reform prawodawczych, nie mogła czego innego stworzyć, jak tylko potęgować żywioły i czynności biurowe na każdym kroku. Kiedy się uznaje, że w urządzeniach autonomii lokalnej nie należy nie ruszać, tylko że instancje autonomiczne występują mając swoją siłę i umiejtnością działania zastąpić albo wesprzeć niedołężność i bezwładność organizmów niższych, że mają pomagać w załatwianiu czynności, pomać w urzędowaniu i niejako na każdym kroku prowadzić za rękę organa lokalne — natenczas dla osiągnięcia tego celu nie ma absolutnie innych środków, jak tylko te, którymi oddawna posługuje się biurokracja. Nie było innego środka, jak tylko wydawanie okólników i drobniagowych przepisów, układanie formularzy, wysyłanie urzędników na miejsce, sprawdzanie szczegółowe rachunków i ksiąg, mieszanie się przy każdej sposobności we wszystkie wewnętrzne sprawy organów lokalnych, wspieranie i kontrolowanie wszystkich ich czynności — słowem przyjęcie roli władzy „przełożonej” nad „podwładną” i zbliżenie stosunku pomiędzy korporacją autonomiczną wyższą, t. j. szerszego okręgu, a korporacją autonomiczną niższą, t. j. szerszego okręgu, lokalnego okręgu i związku na wzór i podobieństwo stosunku, jaki zachodzi pomiędzy państwowym urzędem administracyjnym wyższym i niższym, n. p. namiestnictwem a starostwem. Od lat kilkunastu czyni Wydział krajowy, co tylko może, aby w drodze ulepszeń administracyjnych osiągnąć naprawę stosunków gminnych. Nieprawidłowym byłby ten, kto by tego nie uznał. Wszystko, co się tylko dało, podjęciem i przeprowadzaniem zostało. Ponieważ zaś Wydział krajowy bezpośrednio z gminą się nie styka, tylko za pośrednictwem wydziałów powiatowych, przeto Wydział krajowy wywierał ciągle silny nacisk na wydziały powiatowe i węgły wzajemnych z nimi stosunków bardzo zacieśniał w tym celu, aby skoncentrować w swych biurach kierownictwo spraw gminnych (oczywiście tylko w autonomicznym zakresie działania) i przynieść ostatecznie wszystkie wydziały powiatowe do dokładnego zajmowania się gminą, ukroćenia zachodzących wadliwości i uporządkowania stosunków w myśl poleceń i wskazówek, wydawanych z centralnego swego biura. Dlatego też Wydział krajowy nalegał ciągle na wydziały powiatowe, aby pomnożyły swój personal biurowy, w szczególności zaś, aby zaprowadziły osobnych urzędników do lustracji gmin, czyli t. z. lustratorów; dlatego też zarzucał Wydział krajowy biura powiatowe swymi poczynieniami, wskazówkami, formularzami i „reskryptami”, w których niczego nie brakło, co się gminy dotyczy, począwszy od rzeczy, zawartych w starych gubernialnych cyrkularach, aż do „najnowszych myśli i uwag” lub „pomysłowych projektów”, które przynosiły ostatecznie dzienniki. Wydział krajowy nie ustawał w swej działalności, nie zaniedbał niczego. Prędzejby można o tej działalności powiedzieć, że za wiele w tym kierunku robił. Nie trzeba o tem także zapominać, że na tej drodze spotykały Wydział krajowy tysiączne i nieprzezwyciężone trudności. Stojąc na stanowisku kierowniczem uporządkowania stosunków gminnych za pomocą autonomicznych reprezentacji powiatowych i ich biur, musiał Wydział krajowy spotykać stokrój większe trudności, niż te, które mają do zwalczania w takich wypadkach państwowe władze administracyjne, zorganizowane hierarchicznie, w jedno-osobowych urzędach egzekutyw i urzędach tylko na to, aby pełnić zadania wykonawcze służby.

Piotr Górski.

Akcyja kraju na polu poparcia budowy kolei lokalnych.

Lwów 23 stycznia.

(X) Zapowiedziane przez Wydział krajowy w ogólnym sprawozdaniu z czynności kraj. biura kolejowego, sprawozdanie w przedmiocie poparcia poszczególnych kolei lokalnych weszło już na porządek dzienny Sejmu. Sprawozdanie to obejmuje program Wydziału krajowego co do poparcia kolei lokalnych w pierwszym okresie akcyi kraju,

przyczem Wydział krajowy zaznacza, że usiłowaniami jego było ów program tak ułożyć, aby przy wszelkiej przerzeczności osiągnąć przecież możliwość jak najdalej idącego zużytkowania środków finansowych w tym pierwszym okresie rozporządzalnych. Na podstawie ustawy kraj. z 17 lipca 1893 r. Wydział krajowy przedstawia Sejmowi te linie kolejowe, które ze względu na interes kraju za użytkowne i potrzebne uważa należy i którym udzieli należy gwarancję oprocentowania pożyczki kolejowej. Wnioskami Wydziału krajowego objęte są następujące linie:

Trzebinia-Skawce. Wydział krajowy żąda upoważnienia do udzielenia imieniem kraju na rzecz tej linii i na czas niedłuższy niż do końca r. 1968, gwarancji oprocentowania po 4% rocznie oraz planem wskazanego umorzenia kolejowej pożyczki pierwszeństwa, zaciągniętej się mającej przez koncesjonaryuszów w wysokości nieprzekraczającej 1,660.000 złr. Gwarancja ma być udzielona pod warunkiem, iż pożyczka zrealizowana będzie po kursie nie niższym od tego, jaki Wydział krajowy ustanowi; iż kapitał imienny tej kolei ustanowiony będzie na sumę nie wyższą niż 2,500.000 złr. i że z tego kapitału imiennego suma potrzebna ponad wspomnianą pożyczkę, a to co najmniej 840.000 złr. dostarczoną będzie przez emisję akcyi zakładowych, wpłaconych w pełnej ich imiennej wartości, z których co najmniej 420.000 złr. obejmie państwo, a co najmniej 420.000 złr. interesanci miejscowi.

Chabówka-Zakopane. Gwarancja kraju daną ma być dla oprocentowania pożyczki do wysokości 930.000 złr. Cały kapitał imienny, ustanowiony dla tej linii, ma wynosić, co najwyżej, 1,400.000 złr. Suma 470.000 złr. ma być dostarczoną przez emisję akcyi zakładowych, z których połowę obejmie państwo, połowę interesanci miejscowi.

Borki Wielkie-Grzymałów. Gwarancja kraju dla sumy 600.000 złr. Cały kapitał linii tej wynosi 900.000 złr.; 300.000 złr. dostarczonych być ma przez emisję akcyi zakładowych, z których 210.000 złr. objąć ma państwo, zaś 90.000 złr. strony interesowane.

Delatyn-Kolomyja-Horodenska-Stefanówka. Gwarancja kraju daną ma być dla sumy 2,270.000 złr. Kapitał imienny rzeczony linii ustanowiony będzie w taki sposób, iż dla linii Kolomyja-Horodenska-Stefanówka nie może być wyższy, niż 2,550.000 złr.; zaś dla linii Delatyn-Kolomyja 1,300.000 złr. Reszta kapitału dostarczoną być ma na podstawie zagwarantowania przez interesantów miejscowych czystego dochodu w kwocie 35,835 złr. rocznie przez 75 lat ponad kwotę roczną, potrzebną do oprocentowania i umorzenia pożyczki pierwszeństwa 2,270.000 złr.; dalej przez wpłatę 425.000 złr. przez państwo w zamian za akcyje zakładowe; przez zapewnienie przez koncesjonaryuszów wpłaty całej reszty potrzebnego kapitału w zamian za akcyje zakładowe, objęte w pełnej ich imiennej wartości, a to także w tym wypadku, jeżeliby potrzebny na budowę linii Delatyn-Kolomyja kapitał imienny wynosił więcej, niż 1,300.000 złr.

Łupków-Cisna. Dla tej linii żąda Wydział krajowy upoważnienia do objęcia na kraj po kursie 95%, akcyi pierwszeństwa w sumie nie niższej, niż 465.000 złr. Kapitał imienny tej kolei ustanowiony być ma na 700.000 złr., z którego reszta 235.000 złr. dostarczoną będzie przez interesantów miejscowych w zamian za akcyje zakładowe. Po otwarciu kolei posiadacze akcyi zakładowych w takim dopiero razie pobierać będą dywidendę w stosunku 4% rocznie, jeżeli czysty dochód przynosić będzie kwotę potrzebną na oprocentowanie akcyi pierwszeństwa po 4% rocznie i umorzenie ich w ciągu lat 30 od czasu otwarcia kolei, w razie zaś dalszej jeszcze nadwyżki czystego dochodu, nadwyżka ta w całości używana będzie na oprocentowanie akcyi pierwszeństwa.

Zarazem żąda Wydział krajowy, aby Sejm polecił mu czuwać nad gospodarstwem lasowem w obrębie obszaru ciężenia kolei Łupków-Cisna, aby Wydział krajowy udawał się w tym celu w razie potrzeby do rządu i o wynikach tego nadzoru zdawał sprawę Sejmowi.

Jaworzno-Chrzanów-Piła. Linia ta łączy się ma z projektowaną koleją Trzebinia-Skawce. Wydział krajowy żąda upoważnienia, aby po przedłożeniu przez strony kompletnych operatów projektu i w razie, gdyby spodziewany czysty dochód tej kolei wystarczył na oprocentowanie po 4% rocznie oraz umorzenie do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyznał imieniem kraju na rzecz tej kolei i na czas nie dłuższy niż do końca r. 1968, gwarancję oprocentowania po 4% rocznie oraz umorzenia do końca roku 1968 co najmniej 5% części kapitału imiennego, potrzebnego na jej budowę, a wydana została na budowę tej linii koncesya państwowa, przyzna

, wełną, pluszem i futerkiem podszyte. — Cena rękawiczek 4 zkr., skórzanych od zkr. 2'50 do 6 zkr. (2810-7-)