

V.2202 5

KOLEJ KONNA WILANOWSKA.



WARSZAWA.
W Drukarni M. Kupfersteina Podwale 22.

1893.

Дозволено Цензурою.

Варшава, 29 Іюня 1893 г.

V.22026

Kolej konna Wilanowska.



Młoda i sympatyczna Instytucja — Kolój konna Wilanowska, z powodu nieporozumień Zarządu, była przedmiotem powszechnego zajęcia, tak ogółu publiczności jakoteż i prasy — a ztąd i różne były sądy o tem, więc i mnie robiono pewne zarzuty. Dopóki chodziło tylko o osobę mą, nie czyniłem żadnych odpowiedzi; sądziłem bowiem że spełniając od lat przeszło 20 obowiązki społeczne w różnych Instytucjach z wyborów — dostatecznie znany jestem Ogółowi. Dziś jednakże, kiedy sprawa wchodzi na drogę niebezpieczną, tak dla Instytucji, jakoteż dla posiadaczy udziałów, czuję się w obowiązku rzecz całą wyjaśnić.

Iniejatorem kolei Wilanowskiej jest p. Koller, obecnie właściciel Zakładu pod firmą „Nowa Gwiazda“, a wtedy dzierżawca „Promenady“. Chcąc ułatwić publiczności warszawskiej wycieczkę do „Promenady“, wpadł na myśl przeprowadzenia od rogatek do siebie kolei konnej i zapłacił Inżynierowi Hussowi za wyrobienie koncesji.

Kiedy koncesja do „Promenady“ była już uzyskaną. p. Huss zgłosił się do właścicieli gruntów za rogatką Belwederską, do których i ja należę, tłumacząc nam, że przedłużwszy linię do Czerniakowa i Wilanowa, grunta miejscowe w skutku ułatwionej komunikacji, zyskają na cenie

bo okolica ożywi się. Wystąpił więc z projektem starania się o koncesję do Wilanowa i prosił aby Mu na ten cel złożyć fundusz.

Pieniądze na kosztą koncesji złożyliśmy i koncesja została uzyskana.

Wykonanie pierwszej części drogi do Czerniakowa, było bardzo trudnem.

Rozsprzedaż wypuszczonej udziałów szła bardzo opornie i zaledwie została uskutecznią. W drugim roku, kiedy szło o przeprowadzenie linii do Wilanowa, położenie było jeszcze trudniejsze. Zachmurzony horyzont polityczny odstraszył kapitalistów, tak że pomimo pomocy ze strony prasy, literalnie sprzedaży udziałów wcale nie było. Wtedy zaforuszowałem swoich funduszów przeszło Rs. 6000, co pozwoliło Inżynierowi Hussowi uskutecznić roboty ziemne i ułożyć relsy — a kiedy nareszcie przekonano się że kolój doszła już do Wilanowa, znaleźli się nabywcy, w końcu już i spekulacja bankierska ocknęła się, lecz udziały były już rozsprzedane.

Dodać jeszcze muszę, że prowadząc budowę drogi do Wilanowa bez odpowiednich środków, udawałem się o pomoc do różnych zamożnych ludzi w Warszawie, wszędzie jednak spotkałem się z niewiarą i odmową.

Kiedy więc kolój Wilanowska przeprowadzoną została pracą i poświęceniem dwóch firmowych, cała prasa oddała też pracownikom wyrazy uznania. To poruszyło ambicji żarogatkowe, rozpoczęły się więc w pismach codziennych zażalenia Prezesów i Radców że Oni też radzili, a historia o nich milczy. Małostki te pozostawiono bez odpowiedzi.

Zdawałoby się że po tak ciężko wypracowanej sprawie, przeprowadzenia prawie bez środków kolei do Wilano-

wa, eksploatacja interesu pójdzie już łatwo, a kłopoty Zarządu skończą się. Stało się jednak przeciwnie.

Zarząd składał się z dwóch osób — mnie i Inżyniera Husa, — ten ostatni był zarazem entrepreneurem budowy.

Skończywszy budowę linji do Wilanowa, jako człowiek niezamożny i potrzebujący zapracować na utrzymanie rodziny, chciał budować drogę dalej, do Jeziorny, Czerska, Piasieczna i Grójca. Na konferencyi w tym przedmiocie z dwoma Adwokatami odbytej, kiedy p. Huss stanowczo żądał, aby drogę prowadzić dalej, oświadczyliśmy Mu, że niech zbierze inną Spółkę, a będzie kolój Wilanowska, a druga Grójecka — każda z oddzielnym rachunkiem.

P. Huss żądał połączenia obudwóch kolei jedną rachunkowością, na co nie zgodziliśmy się, mając te przekonanie, że prowadzona dalej droga przyniosłaby straty i doprowadziła Instytucję do bankructwa.

Oprócz tego p. Huss jako Członek firmowy. wznosił potrzebne dla Przedsiębiorstwa budowie — źle i za kosztownie — ztąd nieporozumienia. P. Huss widząc że sam nie zmusi mnie do przyjęcia swych projektów, połączył się z Inżynierem Witoldem Prejsem i oni razem starali się o usunięcie mnie z Zarządu kolei Wilanowskiej, abym nie był przeszkodą do przeprowadzenia Im szerokich planów.

Inżynier Prejs wybrany na Superarbitra, wprosił się do Zarządu, a w napisanej przez siebie Instrukcyi § 1 mówi: Zarząd kolei Wilanowskiej składają Wiktor Magnus, Henryk Huss i Witold Prejs. Pierwsi dwaj odpowiadają solidarnie majątkiem swym w obec komandytowych, zaś Witold Prejs tylko moralnie. Wkrótce też widząc że p. Prejs jest nieodpowiednim w Zarządzie, udzieloną chwilowo plenipotentję przez Rejenta odwołałem.

Zwołują oni zebranie, a przedstawivszy rzecz całą w innym świetle czynią mi zarzuty kryminalnej natury.

Nie mając przy sobie żadnych dowodów do odparcia czynionych mi fałszywie zarzutów, opuściłem zebranie, pragnąc wkrótce zwołać komandytowych, przedstawić Im dowody i objaśnić jaki jest cel postępowania p. Hussa i Spółki.

Po wyjściu mem krzykliwie to Zebranie chciało uchwalić votum nieufności dla mnie. Znaleźli się jednak rozsądni i znający rzecz dobrze, którzy powstrzymali podburzonych.

Zwołane przezemnie wkrótce Zebranie, dla objaśnienia komandytowych o zamiarach pp. Hussa i Prejsa i dla odparcia niesłusznie poczynionych mi zarzutów, nie przyniosło żadnego skutku bo niedopuszczono mnie do głosu.

Celem takowej działalności pp. Hussa i Prejsa było zmuszenie mnie do zrzeczenia się kontraktu Spółki Komandytowej, a zawarcia kontraktu Spółki Udziałowej, w której Zarząd byłby wybierany corocznie. A ponieważ p. Huss za budowę drogi, zamiast gotowizny otrzymał 200 sztuk udziałów, które zachował dla przeprowadzenia przychylnych sobie kandydatów do Zarządu, kontrakt taki zapewniał by Mu zupełną swobodę działania, bo p. Huss kierowałby wyborami.

Walka moja miała na celu dobro Instytucji, kontrakt bowiem Spółki Komandytowej jest odpowiedniejszy dla kolei Wilanowskiej. Wszelkie opłaty Skarbowe wynosiły w 1891|2 roku rs. 219, według zaś opłat Spółki Udziałowej, za rok 1892|3 przypadłoby Skarbowi rs. 3000.

Kolej Wilanowska jest Instytucją, której dochody są bardzo niepewne, a wydatki stosunkowo cały rok duże. Jest to kolej spacerowa, przy pogodnym lecie, a szczególnie przy pogodnych świętach dochód będzie, ale przy słotnej wiosnie lub lecie. dochody nie pokrywa wydatków. Zresztą

na powodzenie drogi mogą wpływać wypadki nieprzewidziane, dla tego też przezorny Zarząd, nie powinien proponować tak kosztownego kontraktu, któryby przy niepowodzeniu doprowadził kolęj do upadku.

Kardynalną wadą obecnego kontraktu jest to, że Członek Zarządu jest zarazem entrepreneurem budowy. To jest przyczyną wszelkiego złego.

Nie mogąc więc objaśnić Członków Komandytowych o przyczynie nieporozumień w Zarządzie, gdyż przyjaciele p. Husa niedopuszcili mnie do głosu, a ogół komandytowych, na zebraniu z powodu nieprzyjemnych zajęć nieprzychodził, widząc tedy że wszelkie przedsiębrane przezemnie środki są daremne, postanowiłem usunąć się z Zarządu i napisałem deklarację że z dniem 1 Marca 1893 r., t. j. z dniem kończącego się roku operacyjnego, po zrobieniu Bilansu, zgódzę się na zmianę kontraktu Spółki Komandytowej na Udziałową.

Deklaracja moja uspokoiła malkontentów. Jakoż uformowany za 1892|3 r. Bilans wykazał czystego zysku przeszło 13000 rs, a sprawdzone rachunki wraz z dowodami przez sąd honorowy przekonały, że zarzuty czynione mi były fałszywie i tendencyjnie, a to dla przeprowadzenia swoich planów.

W dniu 22 Marca 1893 odbyło się Zebranie roczne, na którym p. Huss przedstawił zmieniony Bilans wykazujący rs. 8400 co jest fałszem. Na Zebraniu tem uchwalono: podniesienie kapitału zakładowego z rs. 60000 na 120000, bez usprawiedliwienia przyczyny, gdyż budowa drogi jest już ukończoną i wypuszczenie zaraz udziałów za rs. 30000. Oznaczono dywidendę 10% i wybrano nowy Zarząd z 5-ciu osób.

Ponieważ kontrakt Spółki Komandytowej dotąd trwa, a za wszelkie czynności jestem odpowiedzialny majątkiem —

oświadczam więc że wszelkie uchwały nie mają żadnego znaczenia — dla tego też przeciwko temu notarialnie zaprotestowałem. Uchwały te są nieprawne, a dla Instytucji szkodliwe.

Wyznaczona dywidenda 16% jest dla tego, że p. Huss chce podwyżki kursu papierów, bez względu na to, że pociąg jest budowana i bez odpowiednich środków materialnych droga, potrzebuje poważnej poprawy — nadto kolój Wilanowska, zależna od różnych nieprzewidzianych okoliczności, jak wylewu Wisły i t. p., powinna posiadać znaczny fundusz zarezerwowany, który także jest potrzebny, na wydatki od dnia 1 Marca do 1 Maja — w którym to czasie, przy niepogodzie przychód nie pokryje wydatków. Z tych powodów dywidenda nie powinna być wyznaczoną wyższą jak 6%, reszta powinna stanowić kapitał zarezerwowany.

Doszło do wiadomości mej że Ci Panowie sprzedają nową serję udziałów, wydając kwity tymczasowe i otrzymaniami pieniędzmi płacą dywidendę.

Dla tego też ostrzegam, niniejszem nabywców że jest to pod każdym względem nieprawne i nie mające żadnego znaczenia.

Od czasu urządzonój agitacji przez pp. Hussa i Prejsa, celem zmiany kontraktu upłynęło już miesięcy 8, a dotąd takowy nie jest przygotowany. Tymczasem nieprawnie wybrani Członkowie zarządzają Instytucją, nie zastanawiając się nad tem że w obecném położeniu, sprawa ta, tylko przed kratkami sądowemi może być zakończoną.

Taka jest historia kolei Wilanowskiej, przedsiębiorstwa siłami krajowemi zawiązanego, a które prowadzone uczciwie i energicznie, nietylko mogło się rozwinąć, ale zarazem służyć za przykład, że drobnym nawet kapitalik może stworzyć Przedsiębiorstwo i zapewnić sobie odpowiedni zysk — potrzeba

jednak, aby na czele stanęli ludzie miłujący sprawę publiczną uczciwi, i energiczni.

Historja kolei Wilanowskiej jest smutnym dowodem, że nawet mała garstka ludzi, przeprowadzić może rzecz szkodliwą, zwłaszcza że znajduje pomoc w Reporterach pism codziennych, którzy często piszą o przedmiocie którego nie znają, nie starają się go poznać i zbadać a jednostronnym sądem wprowadzają w błąd publiczność.

Wiktor Magnus

Członek Firmowy Kolei Wilanowskiej

Pisałem w Reinerz w Czerwcu 1893 r.

Дозволено Цензурою.
Варшава, 29 Июня 1898 г.

.D 77/71



11968



