

# Dziennik ustaw Państwa

dla

królestw i krajów reprezentowanych w Radzie Państwa.

Zeszyt IX. — Wydany i rozesłany dnia 22. Marca 1870.

25.

## Dokument koncesyi z dnia 2. Lutego 1870,

na budowę i utrzymanie w ruchu lokomotywowej kolei żelaznej z Gradca do styryjsko-węgierskiej granicy krajowej około św. Gottharda.

## My Franciszek Józef Pierwszy, z Bożej Łaski Cesarz Austryacki,

Apostolski Król Węgierski, Król Czech, Dalmacyi, Kroaeyi, Sławonii, Galicyi, Lodomeryi i Illiryi; Areyksiążę Austryacki; Wielki Książę Krakowa, Książę Lotaryngii, Saleburga, Styryi, Karyntyi, Krainy, Bukowiny, Górnego i Dolnego Szląska; Wielki Książę Siedmiogrodu; Margrabia Morawy; uksiążęcony Hrabia Habsburga i Tyrolu; itd., itd., itd.

Ponieważ węgierski powszechny bank kredytowy i dom hurtowny M. H. Weikersheim i spółka, podali prośbę o udzielenie koncesyi na budowę i utrzymanie w ruchu lokomotywowej kolei żelaznej z Gradca do styryjsko-węgierskiej granicy krajowej koło St. Gotthardt, przeto uznając pożyteczność tego przedsięwzięcia dla ogółu, widzimy się spowodowanymi nadać rzeczonym petentom tę koncesyę na podstawie ustawy z dnia 20. Maja 1869 (Dz. ust. P. nr. 84 z r. 1869) względem nadanych temuż przedsięwzięciu szczególnych uwzględnień, jak następuje:

Art. 1. Nadajemy koncesyonaryuszom prawo do budowy i utrzymywania w ruchu lokomotywowej kolei żelaznej wychodzącej z kolei południowej koło Gradca na Gleisdorf przez dolinę Raaby do styryjsko-węgierskiej granicy krajowej w celu połączenia się z siecią węgierskich dróg żelaznych.

Art. 2. Wykonanie budowy i urządzeń do ruchu na kolei potrzebnych ma nastąpić podług szczegółowego projektu budowy, zatwierdzonego przez ministerstwo handlu.

W szczególności należy przy budowie zastosować się także do żądań ministerstwa handlu tudzież do istniejących ogólnych przepisów budowniczych i policyjnych.

Administraacya państwa zastrzega sobie zatwierdzenie zmian w projektach budowy, o ile takowe w miarę wyniku rewizyi technicznej i politycznego obejścia trasy, które ma być przedsięwzięciem podług przepisu §. 6. ustawy o koncesyach na koleje żelazne \*), w interesie publicznych stosunków i dla zapewnienia trwałości kolei, tudzież w celu wykonania prawnych przepisów, potrzebnymi się okażą.

Gdyby się przy wykonaniu budowy ze względów budowniczo-ekonomicznych lub ze względu na ruch, zmiana tras kolejowych albo planów szczegółowych potrzebną lub pożądaną okazać miała, przez co jednak oznaczony w Art. 1. kierunek kolei się nie zmieni, ani też w porównaniu z uchwaloną trasą w ogólności stosunki poziomu i kierunku pogorszyć się nie mogą, natenczas do takiej zmiany potrzebną będzie uchwała ze strony administraeyi państwa.

Roboty ziemne kolei ograniczyć się mogą na założeniu jednego toru szynowego. Zarząd państwa jest uprawniony zażądać wykonania robót ziemnych dla drugiego toru szynowego, tudzież położenia tegoż toru na owych przestrzeniach, gdzie to uzna za potrzebne, a to w tym razie, jeśli czysty dochód roczny podczas dwu po sobie następujących lat, przewyższa na milę sumę 120.000 zł. w srebrze.

Koncesyonaryusze obowiązują się zawrzeć ugodę z zarządem c. k. uprz. kolei południowej względem użytkowania dworca kolejowego w Graczu, tudzież względem urządzenia służby ruchu w obrocie przechodowym. Koszta rozszerzenia budowli potrzebnych na rzezonym dworcu kolejowym mają ponosić koncesyonaryusze.

Gdyby względem współużytkowania dworca kolejowego w Graczu przyszła do skutku ugoda, to rentę za to płacić się mającą zaciągnąć będzie można w rachunku ruchu do wydatków na utrzymanie ruchu. Dotyczącą ugodę przedłożyć należy Administraeyi Państwa do zatwierdzenia.

W braku porozumienia pozostawia się administraeyi państwa prawo oznaczać warunki co do wzajemnego użytkowania wagonów kolei sąsiednich krajowych i co do wejścia kolei górniczych i innych kolei na własną potrzebę.

Wartość obstalunkowa potrzebnych na każdą milę kolei środków ruchu, reprezentować ma kwotę w gotowiznie 50.000 zł. waluty austr.

Art. 3. Koncesyonaryusze obowiązują się budowę ukoncesyonowanej kolei żelaznej w przeciągu trzech miesięcy rachując od dnia wydania koncesyjnego dokumentu rozpocząć, a w przeciągu dalszych dwu lat i sześciu miesięcy ukończyć i gotową kolej oddać na użytek publiczny, równocześnie ze stykającymi się liniami węgierskimi.

Koncesyonaryusze winni Administraeyi Państwa dać odpowiednią porękę na dotrzymanie rzeczonych zobowiązań, a to w sposób, jaki Administraacya Państwa ustanowi.

Wynikającym z tego powodu aktom i dokumentom przysłużyza uwolnienie od należytości stempla.

Art. 4. W celu wykonania budowy kolei ukoncesyonowanej udziela się koncesyonaryuszom prawo wyłączenia według postanowień odnośnych prawnych przepisów.

Toż samo prawo przyznaném być ma koncesyonaryuszom także względem owych kolei bocznych, któreby w przyszłości do poszczególnych zakładów przemysłowych wybudować miano, a których wybudowanie Administraacya Państwa uzna za służące dobru publicznemu.

Art. 5. Przy budowie i utrzymywaniu ruchu na ukoncesyonowanych kolejach winni koncesyonaryusze zastosować się do osnowy niniejszego dokumentu koncesyi, tudzież do istniejących w tym względzie ustaw i rozporządzeń [mianowicie do ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14. Września 1854 i do regulaminu ruchu na kolejach żelaznych z dnia 16. Listopada 1851 \*\*)], tudzież do ustaw i rozporządzeń w przyszłości wydać się mających.

\*) Dziennik ustaw Państwa z roku 1854., nr. 238.

\*\*) Dziennik ustaw Państwa z roku 1852., nr. 1.



Art. 6. Koncesyonaryusze mają zatém téż w szczególności pocztę i służbę pocztową, wedle osnowy §. 68. wspomnionego regulaminu dla ruchu na kolejach żelaznych, bezpłatnie przewozić, przyczém administracya poczt ma prawo oznaczyć tak godzinę odjazdu jak i szybkość jazdy w każdym kierunku dla jednego z każdój końcówój stacyi codziennie odchodzącego pociągu.

Helekróć służba pocztowa wymaga więcéj niż jednego wozu ósmiokołowego lub więcéj niż dwu czétero-kołowych, koncesyonaryusze za każdy wóz nadto dostawiony otrzymają, stósonownie do późniejszej umowy, odpowiednie wynagrodzenie od mili.

Gdyby administracya poczt zechciała na ukoncesyonowanój kolei zaprowadzić pocztę ruchomą, jaka już na innych kolejach austryackich istnieje, to zamiast ósmio- lub czétero-kołowych wagonów zwykłych, mają być potrzebne do tego ósmio- lub czétero-kołowe, według wymagań zarządu pocztowego dla poczty ruchomój przysposobione wagony, od koncesyonaryuszów bezpłatnie dostarczane i utrzymywane.

Dla pełnienia służby pocztowój na stacyach oddawania i wydawania listów ma być stósonowne biuro pocztowe w budynku kolei żelaznój bezpłatnie odstąpione, względem zaspokojenia zaś jakich dalszych potrzeb na ten cel ma się zawrzeć osobna ugoda.

Koncesyonaryusze oprócz tego są obowiązani, przesyłki pocztowe, odchodzące bez konwoju pocztowych urzędników lub sług — z wykluczeniem przesyłek wartościowych — na dotyczące stacye, bez osobnej za to zapłaty przewozić i oddawać.

Korespondencye, prowadzone w sprawach zawiadowstwa kolei żelaznój między dyrekcją kolei żelaznój (Radą zawiadowczą) a podwładnemi jój organami lub między temiż organami, mogą na dotyczących przestrzeniach kolejowych być przesyłane przez służbę zakładu kolejowego.

Art. 7. Koncesyonaryusze mają obowiązek, dozwolić zarządowi telegrafów Państwa przeprowadzenia ciągów telegraficznych wzdłuż kolei na swoim gruncie i ziemi bez szczególnego za to wynagrodzenia.

Zarząd telegrafów ma się atoli porozumieć z koncesyonaryuszami względem miejsca do ustawiania takowych. Nadto mają koncesyonaryusze podjąć się pilnowania przeprowadzonego ciągu telegraficznego przez swoję służbę kolejową bez wynagrodzenia osobnego.

Natomiast służy koncesyonaryuszom prawo przymocowywania swoich drutów dla telegrafu kolejowego do słupów telegrafów rządowych.

Jeśli Administracya Państwa względem depesz rządowych nie wyda osobnego rozporządzenia, tudzież jeśli względem depesz prywatnych nie zostanie zawartą ugoda, ograniczy się użytkowanie telegrafu dla ruchu kolejowego wyłącznie tylko do doniesień ruchu dotyczących, i zostawać będzie zatém to użytkowanie pod wpływem i nadzorem Administracyi Państwa.

Art. 8. Wysokość cen jazdy osób i przewozu frachtów podlega następującym ograniczeniom:

Taryfa maksymalna od mili austryackiej, mianowicie dla podróżnych, a to od osoby	
w klasie I. . . . .	36 ct. wal. austr.
„ „ II. . . . .	27 „ „ „
„ „ III. . . . .	18 „ „ „
„ „ IV. (w wagonie do stania) . . . . .	9 „ „ „

Przy pociągach pospiesznych mających się składać przynajmniej z wagonów I. i II. klasy, taryfy te mogą być podwyższone o 20ty procent, pod warunkiem, ażeby szybkość jazdy w tych pociągach pospiesznych zachować się mająca nie była mniejszą od przeciętnej szybkości jazdy pociągów pospiesznych reszty kolei austryackich.

Taryfa maksymalna dla towarów przy zwykłej szybkości jazdy od cetnara cłowego i mili:

I. klasa . . . . .	2	ct. wal. austr.
II. „ . . . . .	2·25	„ „ „
III. „ . . . . .	3·50	„ „ „

Wyjątkowo dla następujących przedmiotów w ładunkach całowozowych istnieć mają następujące pozycje frachtowe:

dla zboża i soli . . . . .	1·5	ct. wal. austr.
„ drzewa opałowego i rżniętego . . . . .	1·2	„ „ „
„ węgla mineralnego, koksu, prasowanego torfu, rud, brył żelaza, kamieni wapiennych i budulcowych, cementu, cegieł, żwiru drogowego, materiału pastewnego i nawozowego (w stanie prasowanym) tudzież gwana . . . . .	1·0	„ „ „

Jako należność ekspedycyjną pobierać się będzie od jednego cetnara cłowego wszelkich przesyłek, 2 centy, do których są policzone należności za naładowanie i wyładowanie, oraz ogólna assekuracja.

Jeżeli naładowanie i wyładowanie załatwia się przez stronę, natenczas należność ekspedycyjna wynosi tylko 1·5 centa od każdego cetnara cłowego.

Względem cen frachtowych innych przedmiotów, wyznaczenia opłaty od składu, klasyfikowania towarów i reszty przepisów komunikacyjnych w ten sposób zachować się należy, aby dotyczące ceny i przepisy w żadnym razie nie były wyższe ani uciążliwsze, jak na kolei południowej.

Koncesyonaryuszom wolno uregulować ceny jazdy i frachtów w obrębie powyżej oznaczonych granic.

Przytém osobiste odszczególnienie miejsca mieć nie może. Jeżeli zatem jakiemu spedytorowi albo przedsiębiorcy frachtowemu pod pewnemi warunkami przyznaném zostanie zniżenie cen frachtowych lub inne jakie ulżenie, natenczas zniżenie takie lub uwzględnienie musi być przyznane wszystkim spedytorom lub przedsiębiorcom frachtowym, którzy na te same warunki przystają.

Wszystkie taryfy specjalne winny być publicznie ogłoszone.

Zresztą uregulowanie postanowień w taryfie jazdy i frachtów zastrzega się każdego czasu ustawodawstwu; takiej regulacyi poddać się mają koncesyonaryusze.

Administracyi Państwa służy w każdym razie prawo zarządzenia odpowiedniego zniżenia cen jazdy osób i przewozu frachtów z należnościami pobocznymi, skoro tylko czysty dochód z dwu lat ostatnich summę gwarantowaną o pięćdziesiąt procentów przewyższa.

Art. 9. Dozwala się, ażeby ceny jazdy i frachtów w krajowej monecie srebrnej wymierzane i pobierane były, jednakowoż tak, że z uwzględnieniem wartości kursowej przypadająca należność także i w walucie krajowej przyjmowaną być musi.

Redukowanie taryfy na walutę krajową ma nastąpić od miesiąca do miesiąca na żądanie koncesyonaryuszów, jakoteż za rozporządzeniem Administracyi Państwa, wedle przeciętnego kursu srebra w ostatnim miesiącu upłynionym.

Art. 10. Transporta wojskowe załatwiane być muszą podług zniżonych cen taryfowych mianowicie podług ugody, w tym względzie między Ministerstwem wojny a Dyrekcją północnej kolei Cesarza Ferdynanda na dniu 18. Czerwca 1868 \*) zawartej, której postanowienia integralną część dokumentu koncesyjnego stanowią.

\*) Normalne rozporządzenia c. k. dziennika rozporządzeń wojskowych z roku 1868, część 21. nr. 97.



Jednakowoż w razie, gdyby ze wszystkimi temi kolejami lub z większością tychże, co do transportów wojskowych korzystniejsze dla Państwa postanowienia umówione być miały natenczas takowe i ukoncesyonowaną kolej obowiązywać mają.

Postanowienia te także i do wojskowo-uorganizowanej straży finansowój i straży bezpieczeństwa zastosowane będą.

Koncesyonaryusze obowiązują się przystąpić do ugody zawartej między austryackimi towarzystwami kolei żelaznych względem wzajemnego dopomagania sobie środkami ruchu w przeprowadzeniu większych transportów wojskowych, tudzież do prawideł zasadniczych przyjętych w drodze ugody przez Państwowe Ministerstwo wojny i przez istniejące towarzystwa kolei żelaznych względem ewentualnego ustawienia oddziałów połowo-kolejowych.

Art. 11. Rządowi urzędnicy, ustanowieni i sędzy, którzy z polecenia władzy sprawującej nadzór nad zawiadownstwem i ruchem kolei żelaznych, lub dla pilnowania interesów Państwa wypływających z tej koncesyi albo ze względów na dochody niestałe, koleją żelazną podróżują i poleceniem téjże władzy się wykażą, muszą być wraz z pakunkiem swoim przewożeni bezpłatnie.

Art. 12. Administracya Państwa ma prawo w przypadkach nadwyzyczajnej drożyzny wiktuałów w Cesarstwie austryackim ceny frachtowe takowych zniżyć aż na pół ceny maksymalnej.

Art. 13. Koncesyonaryuszom przyznaje się także prawo utworzenia Towarzystwa akcyjnego i prawo wydawania — celem zebrania potrzebnych środków pieniężnych — akcji, opiekujących na okaziciela lub osobę i obligów pierwszeństwa, które na giełdach austryackich w obieg puszczone i urzędownie notowane być mogą.

Wolno emitować tylko taką kwotę w obligach pierwszeństwa, którejby oprocentowanie najwięcej trzy piątych części gwarantowanego dochodu czystego wymagało.

Jeżeli obligi pierwszeństwa wydane będą w walucie zagranicznej, to kwota musi być wyszczególnioną także w monecie austryackiej.

Umorzenie obligów pierwszeństwa ma nastąpić przed umorzeniem akcji.

Na żądanie koncesyonaryuszów przyznane być może zagwarantowanie procentów ze strony Administracyi Państwa dla obligów pierwszorzędnych już z dniem ich wydania pod warunkiem, że dane będzie stósowne zabezpieczenie co do uiszczenia procentów.

O stosowności zabezpieczenia orzekać ma jedynie Administracya Państwa, w którym to względzie koncesyonaryuszom żadne kwestyonowanie nie przysłuża; towarzystwo obejmuje wszystkie prawa i obowiązki koncesyonaryuszów; statuta Towarzystwa muszą być potwierdzone przez Administracyę Państwa.

Przypadające pensye rady zawiadowczej do wydatków ruchu zaciągać nie wolno.

Art. 14. Koncesyonaryusze są upoważnieni do utworzenia agencyj w kraju i za granicą, tudzież do urządzania środków transportowych na wodach i na lądzie, z zachowywaniem istniejących przepisów.

Art. 15. Dla kolei ukoncesyonowanej zapewnia Państwo gwarancję rocznego 5 procentowego dochodu czystego w srebrze od kapitału nominalnego 719.800 złr. wal. austr. na milę, oraz kwoty na umorzenie potrzebnej.

Gwarancya wejść ma w życie z dniem utworzenia ruchu na całej przestrzeni kolejowej.

Art. 16. Z zagwarantowanego rocznego dochodu czystego ową kwotę na umorzenie obrócić należy, którą Administracya Państwa ustanowi według zatwierdzonego przez nią planu amortyzacyi, mocą którego emitowany kapitał podczas trwania koncesyi umorzyć się ma.

Art. 17. Dodatek w danym razie płacić się mający ze strony Administracyi Państwa z powodu przyjętej na się gwarancyi, likwidowany będzie za uprzedniem zbadaniem przedłożonego, instruowanego rachunku rocznego w trzy miesiące po przedłożeniu onegoż.

Skarb Państwa atoliż, celem wykupna zapadłych kuponów od akeyj i obligacyj i w miarę potrzeby należycie sprawdzonej ma podstawie preliminarza dochodowego, uiszczać będzie częściowe spłaty z zastrzeżeniem rozrachowania opierającego się na rachunku rocznym, skoroby koncesyonaryusze sześć tygodni przed terminem zapadłości dotyczące podanie wniosli.

Gdyby po ostatecznem ustanowieniu rachunku rocznego, który najdalej w ciągu trzech miesięcy po upływie roku eksploatacyi przedłożyć się ma, wynikło, że zaliczki były za wysoko wymierzone, natenczas koncesyonaryusze winni bezzwłocznie zwrócić otrzymaną przewyżkę z doliczeniem sześcioprocentowej prowizyi.

Żądanie uiszczenia dodatku ze strony Państwa, postawić atoliż należy najdalej w przeciągu roku jednego, inaczej traci się doń prawo.

Art. 18. Kwotę, którą Administracya Państwa z powodu przyjętej na się gwarancyi płaci, uważać należy jedynie jako zaliczkę na prowizycę po cztery od sta rocznie.

Skoro dochód czysty kolei zagwarantowaną sumę roczną przewyższa, należy połowę wypadającej nadwyżki odstawić natychmiast na rzecz Administracyi Państwa celem zwrotu udzielonej zaliczki, aż do zupełnego umorzenia tejże.

Z pozostającej drugiej połowy część przez Administracyę Państwa ustanowić się mającą złożyć należy do funduszu rezerwowego.

Wypłata zapadłych procentów stać się ma przed zwrotem zaliczek.

Pretensye Państwa do takich zaliczek lub procentów, któreby aż do chwili ustania koncesyi albo odkupna kolei zapłacone nie były, z pozostającego jeszcze majątku przedsiębiorstwa zaspokoić należy.

Art. 19. Konto budowy zamknięte zostanie po otwarciu ruchu na kolei i po całkowitem wybudowaniu tejże wedle planów zatwierdzonych przez Administracyę Państwa.

W stan bierny rachunków budowy zapiszą się :

- a) koszta robót przedwstępnych i ułożenia projektu;
- b) koszta ostatecznego wybudowania i urządzenia kolei, procenta interkalarne od kapitału budowy, tudzież inne wydatki, które z powodu wystawienia i wprowadzenia w ruch tej kolei koniecznie opędzić potrzeba;
- c) koszta dostarczenia pieniędzy, a względnie kwota przeciętnej utraty kursowej przy zebraniu potrzebnej gotowizny za pomocą wydania akeyj i obligów pierwszeństwa.

Art. 20. Dla przestrzegania interesu wynikającego z przyjętej na się gwarancyi Państwa Administracyi służy prawo przekonywania się, ażali budowa kolei, jakoteż urządzenie ruchu we wszystkich częściach odpowiada celowi i czy takowe trwale bywają wykonywane, tudzież prawo zarządzania, ażeby zachodzące w tej mierze wady były powstrzymane, a względnie usunięte.

Administracya państwa ma prawo wglądania w cały tok czynności przez organ ze swego ramienia delegowany.

Komisarz przez Administracyę Państwa ustanowiony ma także prawo znajdowania się na posiedzeniach Wydziału zawiadowczego, jakoteż na zgromadzeniach walnych, ile razy uzna to za stosowne; tożsamo ma on prawo zawieszania rozporządzeń szkodliwych interesowi państwa.

Administracya państwa dołoży starania, ażeby dozоровanie toku czynności pod względem ekonomicznym tak się odbywało, żeby przy przedłożeniu rocznego rachunku tylko ostatecznego zbadania co do cyfry jeszcze potrzeba było.

Art. 21. Koncesyonaryusze obowiązują się, za przepisane ustawą dozоровanie przedsiębiorstwa kolejowego, ze względu na połączony z niem nawał czynności płacić skarbowi Państwa roczne wynagrodzenie ryczałtowe w kwocie, jaką Administracya Państwa w stosunku do prestacyj innych kolei austriackich w tym względzie ustanowi.



Tozsamo obejmują koncesyonaryusze obowiązek uwzględniać przed wszystkimi innymi ubiegających się o służbę przy przedsiębiorstwie kolejowém zdolnych w tym względzie wysłużonych wojskowych, szczególnie zaś podoficerów z dobrą konduita, a co się tyczy nadawania posad służbowych podoficerom, bezwarunkowo przystąpić do postanowień ustawy oczekiwanej w tym względzie dla kolei subwencyonowanych.

Nadto obowiązują się koncesyonaryusze dołożyć starania, ażeby niniejsze zobowiązanie swego czasu w statutach, które Ministerstwu spraw wewnętrznych przedłożyć się mają, umieszczone było.

Art. 22. Dla kolei w art. 1. wzmiankowanej, przyznaje się uwolnienie od podatku dochodowego i od opłaty należności stęplowych od kuponów, jakoteż uwolnienie od każdego nowego podatku, któryby mocą późniejszych ustaw miał być zaprowadzonym, a to podczas budowy i na lat dziewięć, rachując od dnia otwarcia ruchu na linii w art. 1. przytoczonej.

Przypadające koszta za notowanie efektów na giełdach krajowych i zagranicznych, tudzież podatki po upływie lat dziewięciu ze strony przedsiębiorstwa płacić się mające, mogą w rachunku ruchu jako pozycya wydatkowa być zaciągnięte; pod względem zaś stęplowych należności od kuponów tego się nie dozwala.

Od dodatków państwowych przedsiębiorstwo nie ma płacić żadnego podatku dochodowego.

Nadto się dozwala, ażeby pierwsze wydanie akcyj i obligacyj pierwszorzędnych włącznie okazów interymalnych, odbyło się wolne od stępla i należności.

Tozsamo przyznaje się uwolnienie od należności przenośnych wynikających z zakupna gruntów.

Dla uiszczenia stęplów i opłat od wszystkich kontraktów, podań i innych dokumentów wystosowanych w celu dostarczania kapitału, jakoteż budowy i urządzenia kolei koncesyonowanej, dozwala się termin aż do chwili otwarcia ruchu na dotyczącej przestrzeni kolejowej.

Zarazem dozwala się powzięcie połowy rzeczonych należności do najbliższego rachunku ruchu.

Art. 23. Czas trwania koncesyi z ochroną przeciw założeniu nowych kolei, wypowiedzianą w §. 9. lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne, ustanawia się na lat dziewięćdziesiąt od dnia otwarcia ruchu na całej ukoncesyonowanej kolei, a ustaje takowa po upływie tego terminu.

Koncesya przestaje być ważną i wtedy, jeżeli ustanowiony w artykule trzecim termin na ukończenie budowy i otwarcie ruchu nie będzie dotrzymanym, a przekroczenie terminu ani w myśl §. 11. lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne, ani też przez polityczne lub finansowe przesilenia usprawiedliwić się nie da.

Art. 24. Administracya Państwa zastrzega sobie prawo odkupna koncesyonowanej kolei w każddej chwili po upływie lat trzydziestu od dnia wydania dokumentu koncesyi.

Na oznaczenie ceny odkupna oblicza się czyste dochody roczne przedsiębiorstwa z siedmiu lat ostatnich, upłynionych przed rzeczywistém odkupnem, od tego odciągnie się dochód czysty z dwóch lat najniekorzystniejszych i obliczy się przeciętny dochód czysty z pozostających lat pięciu na rzecz przedsiębiorstwa.

Kwota ta przeciętna, która atoliż nie może być niższą od zagwarantowanego czystego dochodu, wypłacać się ma koncesyonaryuszom jako renta roczna w ratach półrocznych aż do upływu trwania koncesyi.

Art. 25. Przy ustaniu koncesyi i z dniem ustania nabywa Państwo bezpłatnie prawo wolnej od wszelkich ciężarów własności i wchodzi w używanie koncesyonowanej kolei, mianowicie gruntu i ziemi, robót ziemnych i sztucznych, całej spodniej i wierzchniej budowy kolei i całkowitego nieruchomego inwentarza, jakoto: dworców kolejowych, miejsce łado-

wania i wyładowania, wszystkich do ruchu na kolei potrzebnych budynków na placach odjazdu i przyjazdu, domów strażniczych i budek wraz z całym urządzeniem składającym się z maszyn stojących i wszystkich rzeczy nieruchomych.

Co się tyczy rzeczy ruchomych, jakoto: lokomotyw, wagonów, maszyn ruchomych, narzędzi i innych urządzeń i materiałów, o ile takowe są potrzebne i sposobne do dalszego utrzymywania ruchu, to z tych przedmiotów ma na Państwo przejść taka ilość, a względnie kwota wartości bezpłatnie, jaka odpowiada pierwszemu urządzeniu ruchu zawartemu w kapitale zakładowym.

Przez odkupno kolei i z dniem tegoż odkupna nabywa Państwo prawo własności za roczną wypłatą renty obliczonej, bez dalszego wynagrodzenia i wchodzi w używanie koncesyonowanej obecnie przestrzeni kolejowej ze wszystkimi wyżej wspomnianymi, do niej należąciami ruchomościami i nieruchomościami.

Tak przy ustaniu tej koncesyi, jakoteż przy odkupnie kolei pozostają koncesyonarysze właścicielami funduszu rezerwowego, który z własnych przychodów przedsiębiorstwa utworzony zostanie i zaległych pretensyj czynnych, tudzież także owych z własnego majątku wystawionych, a względnie nabytych, osobnych budowli i zakładów, jakoto: pieców kokosowych i wapiennych, gisierń, fabryk maszyn lub innych sprzętów, spichrzów, doków, magazynów węgla i innych składów, do których postawienia lub nabycia upoważniła ich Administracya Państwa z tym wyraźnym dodatkiem, ażeby w skład inwentarza kolei nie wchodziły.

Art. 26. W razie jeśli by mimo poprzedniego ostrzeżenia zdarzać się miały kilkakrotne naruszenia lub zaniechania zobowiązań, przez dokument koncesyjny lub przez ustawy nałożonych, zastrzega sobie Administracya Państwa prawo przedsiębrania środków ustawom odpowiednich, a według okoliczności orzeczenia jeszcze przed upływem terminu trwania koncesyi, iż takowa ustaje.

Ostrzegając każdego, aby nie naruszył przepisów niniejszej koncesyi i nadając koncesyonaryszom prawo domagania się wynagrodzenia wobec Naszych sądów w razie udowodnionej szkody, dajemy wszystkim władzom, których dotyczy, wyraźny rozkaz, ażeby surowo i starannie czuwały nad koncesyą i nad wszystkimi w niej zawartymi postanowieniami.

W dowód czego wydajemy niniejszy dokument, zaopatrzony w Naszą większą pieczęć, w Naszej stolicy i rezydencyi Wiedniu dnia drugiego miesiąca Lutego w roku zbawienia tysiąc ośmset siedmdziesiątym, Naszego panowania dwudziestym drugim.

**Franciszek Józef w. r.**



**Hasner w. r.**

**Plener w. r.**

**Brestel w. r.**