

Dziennik ustaw Państwa

dla

królestw i krajów reprezentowanych w Radzie państwa.

Zeszyt XI. — Wydany i rozesłany dnia 31 marca 1870.

31.

Dokument koncesyi z dnia 7 września 1869,

na budowę i ruch parowej kolei żelaznej z Salzburga do Hallein, łączącej się z koleją Cesarzowej Elżbiety.

My Franciszek Józef Pierwszy, z Bożej łaski Cesarz Austrii,

Apostolski król Węgier, król Czech, Dalmaeyi, Kroacyi, Sławonii, Galicyi, Lodomeryi i Illiryi; Arcyksiążę Austrii; Wielki książę Krakowa, książę Lotaryngii, Saleburga, Styryi, Karyntyi, Krainy Bukowiny, Górnego i Dolnego Szląska; Wielki książę Siedmiogrodu; Margrabia Morawii; uksiążęcony Hrabia Habsburga i Tyrolu; itd., itd., itd.

Gdy Karol Sch warz podał prośbę o udzielenie mu koncesyi na budowę i ruch parowej kolei żelaznej z Salzburga do Hallein, łączącej się z koleją Cesarzowej Elżbiety, widzimy się spowodowani ze względu na pożyteczność tego przedsięwzięcia, udzielić wspomnianemu petentowi niniejszą koncesyę, na zasadzie ustawy z dnia 20 maja 1869 (Dz. u p. Nr. 82 z r. 1869) o uwolnieniu nowych linii kolejowych od podatków, jak następuje:

§. 1. Nadajemy koncesyonaryuszowi prawo budowy i ruchu parowej kolei żelaznej z Salzburga do Hallein łączącej się z koleją Cesarzowej Elżbiety.

§. 2. Budowa i urządzenia ruchu tej kolei mają być wykonane według szczegółowych planów zatwierdzonych przez ministerjum handlu.

W szczególności należy także przy budowie stósować się do wymagań jakie postawi ministerjum handlu, jakoteż do istniejących ogólnych przepisów budowniczych i policyjnych.

Pozwolenie na zmiany w planach budowy zastrzega się na rzecz administracyi państwa, jeżeli takowe w skutek rezultatu rewizyi technicznej, tudzież obejścia śladu przez komisję

polityczną w myśl przepisu §. 6 ustawy o koncesjach na koleje żelazne *) okażą się potrzebnymi w interesie publicznego obrotu, i dla zabezpieczenia trwałości kolei, tudzież dla założeńczynienia postanowieniom prawnym.

Gdyby przy wykonaniu budowy okazało się, że ze względów ekonomicznych lub ze względu na ruch, potrzebną lub pożądaną jest zmiana śladu kolei lub planów szczegółowych, która jednak nie zmienia kierunku kolei oznaczonego w §. 1. i w ogólności w obec śladu zatwierdzonego, nie może istotnie pogorszyć stosunków poziomu i kierunku, do zmiany takiej potrzeby pozyskać pozwolenie administracji państwa.

Budowa podziemna całej linii może być ograniczona na pokład tylko pod jedną kolej.

Administracja państwa ma prawo domagać się wzniesienia budowy podziemnej pod drugą kolej, tudzież położenia tejże w miejscach, w których uzna tego potrzebę, jeżeli w ciągu dwóch po sobie następujących lat roczny dochód surowy z jednej mili przewyższy sumę 140.000 złr. srebrem.

Co do użytkowania dworców kolei już istniejących, lub koncesyonowanych w miejscach zetknięcia się kolei, jakoteż co do urządzenia służby ruchu w miejscach komunikacji przejściowej, koncesyonaryusz zobowiązuje się zawrzeć ugodę z interesowanymi administracjami kolei. Koszta budowy w razie potrzeby rozszerzenia dworców obcych kolei ponosi koncesyonaryusz.

W braku umowy zastrzega się na rzecz administracji państwa prawo ustanowienia warunków co do wzajemnego używania wagonów sąsiednich kolei krajowych i co do punktów połączenia kolei prowadzących z kopalni i innych na własną potrzebę.

§. 3. Koncesyonaryusz zobowiązuje się rozpocząć budowę koncesyonowanej kolei w przeciągu trzech miesięcy, licząc od dnia dzisiejszego a ukończyć w przeciągu dalszych ośmiu miesięcy i gotową kolej oddać na użytek publiczny.

Dopełnienie tego zobowiązania koncesyonaryusz winien zabezpieczyć na żądanie administracji państwa złożeniem kaucyi w sumie 100.000 złr. w. a.

Ta kwota kaucyjna winna być złożona w gotowiznie albo w papierach giełdowych według wartości obiegowej lub w wexlach wypłacalnych przez bank.

Akta i dokumenta z tego powodu spisać się mające, wolne są od opłat i stempli.

§. 4. W celu doprowadzenia do skutku kolei koncesyonowanej nadaje się koncesyonaryuszowi prawo wywłaszczenia według postanowień odnośnych przepisów prawnych.

Ma być także przyznane koncesyonaryuszowi podobne prawo co do budowy kolei bocznych prowadzonych do poszczególnych zakładów przemysłowych, jeżeliby administracja państwa ze względu na interes publiczny uznała potrzebę budowy takich kolei.

§. 5. Przy budowie i ruchu kolei koncesyonowanej, winien koncesyonaryusz trzymać się osnowy niniejszego dokumentu koncesyi, jakoteż istniejących w tym względzie ustaw i rozporządzeń (mianowicie ustawy o koncesjach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 i regulaminu ruchu kolei żelaznych z dnia 16 listopada 1851 **), tudzież ustaw i rozporządzeń jakie w przyszłości mogą być wydane.

§. 6. W szczególności zaś, według przepisu §. 68 rzezonego regulaminu ruchu kolei żelaznych, koncesyonaryusz winien przewozić bezpłatnie pocztę i służbę pocztową, przyczem administracja pocztowa ma prawo oznaczać dla pociągów odchodzących codziennie ze stacyi końcowych godzinę odjazdu i szybkość w każdym kierunku.

Jeżeli do służby pocztowej potrzeba więcej jak jednego ośmiokołowego, lub dwóch czterokołowych wagonów, koncesyonaryusz otrzyma za każdy następny wagon wynagrodzenie od mili według słusności ułożyć się mające.

*) Dziennik ustaw państwa z roku 1854, Nr. 238.

**) Dziennik ustaw państwa z roku 1852, Nr. 1.

Jeżeli administracya pocztowa uzna potrzebę zaprowadzenia na kolei koncesyonowanej poczty przenośnej, jaka istnieje już na innych kolejach austryackich, natenczas koncesyonaryusz winien bezpłatnie dostarczyć i utrzymywać zamiast zwykłych ośmio- lub czterokołowych wagonów, potrzebne do tego celu wagony ośmio- lub czterokołowe, urządzone dla poczty przenośnej według wymagania administracyi pocztowej.

Do pełnienia służby pocztowej w stacyach odbioru i wydawania listów ma być wyznaczone bezpłatnie stosowne biuro w gmachu kolei żelaznej, a co się tyczy zaspokojenia innych potrzeb, jakieby się w tym celu okazały, będzie zawarta osobna umowa.

Koncesyonaryusz jest nadto obowiązany przewozić i oddawać we właściwych stacyach, bez osobnego wynagrodzenia, przesyłki pocztowe, odebodzące bez asystencyi urzędników pocztowych lub sług, z wyjątkiem przesyłek wartościowych.

Korespondencye odnoszące się do zarządu kolei, prowadzone między dyrekeyą kolei (radą zawiadowczą) a jej podrządnemi organami, lub korespondencye tych ostatnich między sobą, mają być przewożone na właściwej linii kolei przez sług kolejowych.

§. 7. Koncesyonaryusz zobowiązuje się pozwolić administracyi telegrafów państwowych prowadzić linie telegraficzne wzdłuż kolei na jego gruncie bez osobnego wynagrodzenia.

Administracya telegrafów winna jednak porozumieć się z koncesyonaryuszem co do miejsca na prowadzenie linii.

Nadto koncesyonaryusz winien wziąć na siebie bez osobnego wynagrodzenia czuwanie nad zbudowaną linią telegraficzną i polecić to służbie kolejowej.

Natomiast koncesyonaryusz ma prawo przymocować do pali telegrafów państwa, druty telegrafów ruchu.

Używanie telegrafów ruchu ogranicza się wyłącznie na korespondencye odnoszące się do ruchu kolei, jeżeli administracya państwa nie wyda osobnego rozporządzenia, dotyczącego depeszy państwowych, tudzież jeżeli nie zostanie zawarta umowa odnosząca się do depeszy prywatnych; używanie telegrafów ruchu, zostaje przeto pod wpływem i nadzorem administracyi państwa.

§. 8. Wysokość cen jazdy i przewozu towarów poddaje się następującym ograniczeniom:

Taryfa maksymalna od mili austryackiej a mianowicie dla podróżnych, od osoby:

w pierwszej klasie	33 ct. wal. austr.
„ drugiej „	27 „ „ „
„ trzeciej „	18 „ „ „
„ czwartej „ (miejsca stojące) 12	„ „ „

Dla pociągów pospiesznych które składać się winny przynajmniej z wagonów I i II klasy mogą być taryfy te podwyższone o 20 proc. pod warunkiem, że szybkość zachowywać się mająca przy tych pociągach pospiesznych, nie będzie mniejszą niż przeciętna szybkość jazdy pociągów pospiesznych na innych kolejach austryackich.

Taryfa maksymalna dla towarów przy zwykłej szybkości od cetnara celnego i mili 3 ct. wal. austr.

Wyjątkowo wyznaczają się następujące ceny frachtu dla przedmiotów poniżej wymienionych, jeżeli wagony będą niemi zupełnie napełnione:

- Od zboża, soli, drzewa budowniczego i do rznięcia, żelaza i wyrobów żelaznych w ogólności 2¹/₂ ct. wal. austr.
- Od węgla kamiennego, koksu, torfu prasowanego, żywicy i spławów żelaznych, kamieci wapiennych i budulecowych 2 ct. wal. austr., od cetnara i mili.

Jako opłata za ekspedycję pobierane będą przy wszelkich towarach 2 ct. od cetnara celnego, w którą to kwotę jest już wliczona należytość za naładowanie i wyładowanie, tudzież asekuracya powszechna.

Jeżeli strona załatwia naładowanie i wyładowanie natenczas tytułem opłaty na ekspedycję pobierane będzie tylko 1·5 ct. od cetnara celnego.

Co się tyczy cen frachtu od innych przedmiotów, ustanowienia opłaty od składu, i innych postanowień względem ruchu, tak postąpić należy, aby odnośne ceny i postanowienia w żadnym razie nie były wyższe i uciążliwsze niż na kolei Cesarzowej Elżbiety.

Uregulowanie cen jazdy i frachtu w granicach powyżej ustanowionych, zostawia się koncesyonaryuszowi.

Osobiste przekładanie jednych nad drugich nie może tu jednak mieć miejsca. Jeżeli zatem któremu z odsyłających lub przedsiębiorców przewozu przyzwala się pod pewnemi warunkami zniżenie cen przewozu lub inne ulgi, natenczas zniżenie to lub ulga winno być przyzwolone wszystkim odsyłającym lub przedsiębiorcom przewozu, którzy zgodzą się na te same warunki.

Wszelkie taryfy specjalne muszą być obwieszczane publicznie.

Zresztą zastrzega się prawodawstwu moc uregulowania w każdym czasie postanowień taryfy jazdy i przewozu towarów; koncesyonaryusz winien się poddać temu uregulowaniu.

Administracyi państwa, zawsze wolno będzie zarządzić odpowiednie zniżenie cen jazdy i przewozu towarów, gdy czysty dochód ostatnich dwóch lat wynosić będzie więcej niż dziesięty procent.

§. 9. Pozwala się aby ceny jazdy i przewozu towarów, były obliczone i pobierane w krajowej monecie srebrnej, jednak w ten sposób, że należytość przypadająca ze względu na wartość obiegową, winna być przyjmowaną także w walucie krajowej.

Redukcyja taryfy na walutę krajową ma się odbywać co miesiąc, na żądanie koncesyonaryusza jakoteż z rozporządzenia administracyi państwa, przyczem jednak bez zezwolenia koncesyonaryusza nie może nastąpić zniżenie poniżej 5 pre. kursu przeciętnego.

§. 10. Transporta wojskowe winny być przewożone według taryfy zniżonej, a mianowicie według ugody zawartej w tym względzie, jakoteż co do ulg przy przewozie wojska, między ministerstwem wojny a dyrekcją kolei północnej Cesarza Ferdynanda pod dniem 18 czerwca 1868 *), której postanowienia mają stanowić integralną część składową niniejszego dokumentu koncesyi.

Gdyby jednak ze wszystkimi lub z większą częścią kolei austriackich ułożone zostały, co do transportów wojskowych korzystniejsze dla państwa postanowienia, takowe mają obowiązywać także na kolei koncesyonowanej.

Postanowienia te winny być zastosowane także do straży skarbowej i straży bezpieczeństwa uorganizowanej na sposób wojskowy.

Koncesyonaryusz zobowiązuje się przystąpić do zawartej przez spółki austriackich kolei żelaznych, ugody względem niesienia wzajemnej pomocy, dostarczeniem środków przewozowych, przy przewozie większych transportów wojskowych, jakoteż do zasad umówionych między ministerstwem wojny dla całego państwa, a istniejącymi administracyami kolei względem zakładania oddziałów kolei polowych.

§. 11. Urzędnicy państwa, oficjaliści i słudzy, którzy z polecenia władzy mającej nadzór nad administracją i ruchem kolei żelaznych, lub dla zabezpieczenia interesów państwa na zasadzie tej koncesyi w sprawach dochodów, używają kolei żelaznej i wykażą się poleceniem tej władzy, winni być przewożeni bezpłatnie wraz z pakunkiem podróznym.

*) Rozporządzenia normalne c. k. dziennika rozporządzeń dla armii z roku 1868, zeszyt 21, Nr. 97.

§. 12. W wypadkach nadzwyczajnej drożyzny żywności w cesarstwie austryackiem, administracya państwa ma prawo zniżyć ceny przewozu tychże do połowy ceny maksymalnej.

§. 13. Koncesyonaryuszowi nadaje się prawo zawiązania spółki akcyjnej i celem pozyskania potrzebnych funduszków, pozwala się mu wydawać akcyje i obligacye z prawem pierwszeństwa, opiewające na okaziciela lub na imię, które na giełdach austryackich mogą być przedawane i urzędownie notowane.

Jeżeli obligacye z prawem pierwszeństwa będą wydawane w walucie zagranicznej, natenczas należy także uwidocznnić kwotę w walucie austryackiej.

Umorzenie obligacyi z prawem pierwszeństwa, winno nastąpić przed umorzeniem akcyi.

Spółka wchodzi we wszystkie prawa i obowiązki koncesyonaryusza; statuta spółki wymagają zatwierdzenia ze strony administracyi państwa.

§. 14. Koncesyonaryusz ma prawo ustanawiać ajencye w kraju i za granicą, tudzież urządzić środki przewozowe dla osób i towarów wodą i lądem z zachowaniem istniejących przepisów.

§. 15. Państwo przyzwala kolei koncesyonowanej następujące ulgi:

- a) Uwolnienie od podatku dochodowego i uiszczenie opłat stempłowych od kuponów, tudzież od wszelkiego podatku, jaki mocą przyszłych ustaw może być zaprowadzony, na przeciąg lat piętnastu;
- b) uwolnienie od stempli i opłat przy wszystkich kontraktach, podaniach i innych dokumentach w celu pozyskania kapitału, tudzież budowy i urządzenia kolei, aż do chwili otwarcia ruchu;
- c) uwolnienie od stempli i opłat pierwszej emisji akcyi i obligacyi z prawem pierwszeństwa, jakoteż kwitów tymczasowych, tudzież od opłat za przeniesienie własności przy zakupnie gruntów.

§. 16. Administracya państwa ma prawo przekonywać się, czy budowa kolei, tudzież urządzenie ruchu są wykonane we wszystkich częściach odpowiednio celowi i trwale, i zarządzić, aby błędy w tym względzie były powstrzymane, a względnie usunięte.

Administracya państwa, ma także prawo wglądać w działanie za pośrednictwem wydelegowanego przez siebie organu.

Komisarz przez administracyę państwa ustanowiony ma także prawo znajdować się na posiedzeniach wydziału zawiadowczego, tudzież na walnych zgromadzeniach ile razy uzna to za stosowne i zawieszać wszelkie rozporządzenia szkodliwe interesowi państwa.

Za ustanowione niniejszem nadzorowanie przedsiębiorstwa budowy, koncesyonaryusz winien ze względu na połączony z temże ciężar czynności uiszczać do skarbu państwa, roczne wynagrodzenie pauszalne, którego wysokość oznaczy administracya państwa.

§. 17. Czas trwania koncesyi, z wyrzeczoną w §. 9 lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne, ochroną przeciwko zakładaniu nowych kolei, ustanawia się na lat dziewięćdziesiąt, licząc od dnia otwarcia ruchu na całej koncesyonowanej kolei i gaśnie po upływie tego czasu.

Koncesya gaśnie także, jeżeli ustanowiony w §. 3 termin ukończenia budowy i otwarcia ruchu nie będzie dotrzymany, a przekroczenie terminu nie może być usprawiedliwione w myśl §. 11 lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne, mianowicie przesileniami politycznymi, lub finansowemi.

§. 18. Administracya państwa zastrzega sobie prawo, że po upływie trzydziestu lat od dnia otwarcia ruchu na całej koncesyonowanej kolei, może w każdym czasie odkupić niniejszą koncesyę, a względnie kolej koncesyonowaną za wynagrodzeniem w gotowiznie koncesyonaryuszowi złożyć się mającem.

Dla oznaczenia ceny odkupu, obliczony będzie roczny dochód czysty przedsiębiorstwa w ciągu siedmiu lat rzeczywiście odkup poprzedzających, z tego strącony będzie dochód

czysty dwóch lat najniepomyślniejszych, i policzony będzie przeciętny czysty dochód pozostałych lat pięciu.

Gdyby jednak obliczony w ten sposób przeciętny czysty dochód nie wynosił przynajmniej $5\frac{2}{10}$ pre. srebrem nominalnego kapitału zakładowego przez administrację państwa przyzwolonego, natenczas ta kwota minimalna uważana będzie, jako czysty dochód, służący mający z podstawę do wymierzenia ceny odkupu.

Kwota czystego dochodu według tych zasad oznaczyć się mająca, dwadzieścia razy wzięta, stanowi cenę odkupu.

Cyfra nominalnego kapitału zakładowego podlega przyzwoleniu ze strony administracji państwa, do niej należą :

- a) koszta robót przygotowawczych i sporządzenia planów;
- b) koszta budowy i pierwszego urządzenia ruchu (t. j. aż do końca pierwszego roku ruchu po otwarciu ruchu na całej koncesyonowanej kolei), jakoteż wszelkie inne wydatki, jakie trzeba będzie ponieść koniecznie z powodu urządzenia i wprowadzenia w ruch kolei koncesyonowanej, oprócz kwoty wspomnianej już w punkcie a);
- c) pięćprocentowe odsetki od kwot kapitału w ciągu czasu budowy aż do otwarcia ruchu na całej koncesyonowanej kolei wpłacanych w miarę postępu budowy i urządzenia ruchu, po straceniu czystego dochodu osiągniętego z częściowych przestrzeni kolei, jeżeliby ruch na tychże rozpoczął się pierwiej, i odsetków od pieniędzy wpłaconych a nie zaraz użytych;
- d) koszta pozyskania funduszów, a względnie kwota przyzwolonej przez administrację państwa, przeciętnej straty na kursie, przy ściąganiu funduszów w gotowiznie przy wydawaniu akcyj i obligacyj z prawem pierwszeństwa.

Jeżeli po upływie pierwszego roku ruchu, będą wzniesione nowe budowle, lub urządzenia ruchu będą pomnożone, natenczas koszta ztąd powstałe mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli administracja państwa dała pozwolenie na wzniesienie tych nowych budowli, lub pomnożenie urządzeń ruchu, i jeżeli koszta będą należycie wykazane.

§. 19. Koncesyonaryusz jest nadto obowiązany, kolej niniejszem koncesyonowaną, po ukończeniu tejże, w razie gdyby później miała być udzielona koncesya na inną kolej żelazną ze Styryi lub Tyrolu przez Hallein do Salzburga prowadzącą, odstąpić na żądanie państwa, koncesyonaryuszowi tej ostatniej, za wynagrodzeniem przez tegoż złożyć się mającym.

Rodzaj i wysokość tego wynagrodzenia zostawia się wprost umowie obu stron.

Gdyby jednak umowa taka nie mogła przyjść do skutku, natenczas jako wynagrodzenie ma być zapłacony kapitał w gotowiznie, którego wysokość oznaczona będzie według zasad ustanowionych powyżej w §. 18 dla odkupu kolei przez administrację państwa.

Tylko w razie gdyby kolej nie była jeszcze w ruchu lat 7, lecz zaledwie 5, za podstawę do wymierzenia ceny odkupu służyć będzie czysty dochód przeciętny najpomyślniejszych 3 lat, a jeżeliby kolej nie była jeszcze w ruchu lat 5, czysty dochód roku najpomyślniejszego.

Gdyby odstąpienia zażądano przed upływem pierwszego roku ruchu, natenczas, jak w ogóle we wszystkich wypadkach, cena odkupu winna być ustanowiona nie niżej tej kwoty minimalnej, jaką według §. 18 administracja państwa powinna za odkup tej kolei zapłacić.

§. 20. Przy wygaśnięciu koncesyi i z dniem wygaśnięcia, państwo wchodzi bez wynagrodzenia w wolne od ciężarów posiadanie i w używanie kolei koncesyonowanej mianowicie gruntu, robót ziemnych i sztucznych, całej nadziemnej i podziemnej budowy kolei i wszystkich nieruchomych przynależytości, jakoto: dworców, miejsc do ładowania i wyładowania, wszystkich budynków do ruchu kolei potrzebnych w miejscach odjazdu i przyjazdu,

domów strażniczych wraz ze wszystkimi urządzeniami przy maszynach stałych, i wszystkimi nieruchomościami.

Co się tyczy ruchomości, jako to: lokomotyw, wagonów, maszyn ruchomych, narzędzi i innych urządzeń i materyałów o ile są potrzebne do utrzymania ruchu i do tego stósownie, z przedmiotów tych taka ilość, a względnie wartość ma przejść bezpłatnie na rzecz państwa, jaka odpowiada pierwszemu urządzeniu ruchu zawartemu w kapitale zakładowym.

Na mocy odkupu kolei i z dniem tego odkupu, wchodzi państwo za wypłatą ceny odkupu ustanowionej w §. 18 bez dalszego wynagrodzenia w posiadanie i używanie kolei obecnie koncesyonowanej ze wszystkimi powyżej wymienionemi, a tu należącemi przedmiotami, tak ruchomemi jak i nieruchomemi.

Tak przy wygaśnięciu tej koncesyi, jakoteż przy odkupieniu kolei koncesyonaryusz zatrzymuje własność utworzonego z własnych dochodów przedsiębiorstwa funduszu rezerwowego, należących się mu aktywów, tudzież tych osobnych zakładów i budynków z własnego majątku wzniesionych lub nabytych, jakoto pieców do koksu i wapna, odlewni, fabryk maszyn i innych narzędzi, spichlerzy, doków, składów węgla i innych, do zbudowania lub nabycia których administracya państwa upoważniła go z tym wyraźnym dodatkiem, lub nie stanowią części składowej kolei żelaznej.

§. 21. Gdyby pomimo poprzedniczego ostrzeżenia, miało się powtarzać naruszanie lub niedopełnianie zobowiązań wskazanych dokumentem koncesyi lub ustawami, administracyi państwa przysługiwać będzie prawo, zarządzić odpowiednie ustawom środki zaradcze, a według okoliczności uznać koncesyę, nawet przed upływem trwania koncesyi, jako nieobowiązującą.

§. 22. Koncesyonaryusz przyjmuje na siebie zobowiązanie, że przy obsadzeniu opróżnionych posad służbowych, będzie szczególnie uwzględniał podoficerów c. k. armii którzy dobrze służyli.

Ostrzegając surowo aby nikt nie ważył się działać przeciwko postanowieniom tej koncesyi i nadając koncesyonaryuszowi prawo domagania się u Naszych sądów wynagrodzenia udowodnionej szkody, udzielamy wszystkim władzom, do których to należy, wyraźny rozkaz, aby ściśle i troskliwie czuwały nad koncesyą i wszystkimi w niej zawartymi postanowieniami.

W dowód czego wydajemy niniejszy list, opatrzony Naszą większą pieczęcią, w Naszem stołecznem i rezydencyonalnem mieście Wiedniu, dnia siódmego miesiąca września w roku zbawienia tysięcznym ósmsetnym sześćdziesiątym dziewiątym, Naszego panowania dwudziestym pierwszym.

Franciszek Józef w. r.



Taaffe w. r.

Plener w. r.

Brestel w. r.

32.**Rozporządzenie ministra wyznań i oświecenia z dnia
14 marca 1870,**

względem egzaminów przy przyjmowaniu do najniższej klasy szkół średnich.

§. 1. Od początku roku szkolnego 1870/71 uczniowie którzy chcą być przyjęci do pierwszej klasy, jednej ze szkół średnich (gimnazjum, gimnazjum realnego, lub szkoły realnej) nie będą obowiązani przedkładać świadectwo szkoły ludowej, lecz natomiast winni się poddać egzaminowi.

§. 2. Egzamin ten będzie się odbywał pod nadzorem dyrektora, tudzież nauczycieli, których tenże do tego celu wyznaczy.

§. 3. Przy egzaminie ma być wymagane co następuje: Tyle wiadomości z religii ile można ich nabyć w pierwszych czterech kursach rocznych szkoły ludowej, biegłość w czytaniu i pisaniu językiem wykładowym a w razie potrzeby pisma łacińskiego, znajomość pierwszych zasad nauki o formach języka wykładowego, biegłość w rozbiórce zdań pojedynczych, rozszerzonych, znajomość prawideł ortografii i interpunkcyj i właściwe zastosowanie tychże, przy pisaniu dyktando, wprawa w czterech głównych działaniach arytmetycznych liczbami całkowitemi.

Stremayr w. r.