

Dziennik ustaw Państwa

dla

królestw i krajów reprezentowanych w Radzie państwa.

Zeszyt XXXIX. — Wydany i rozesłany dnia 9 sierpnia 1870.

97.

Dokument koncesyi z dnia 25 czerwca 1870,

dla kolei żelaznej z Pragi do Duchcowa (Dux) z linią boczną do Mostu (Brüx).

**My Franciszek Józef Pierwszy,
z Bożej łaski Cesarz Austriacki;**

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

Gdy Fryderyk Hrabia Thun Hohenstein, Rudolf Hrabia Chotek, Maurycy książę Lobkowitz, Ferdynand książę Kinsky, Henryk Jarosław Hrabia Clam Martinitz, Antoni Emanuel Komers, Juliusz Przhorsky, Józef Neswadba, Henryk Mikolecky, i Jan Paek podali prośbę o udzielenie im koncesyi na budowę i ruch parowej kolei żelaznej z Pragi do Duchcowa z linią boczną do Mostu, widzimy się spowodowani ze względu na pożyteczność tego przedsięwzięcia dla ogółu, udzielić wspomnianym petentom niniejszą koncesyą na zasadzie ustawy o koncesyach na koleje żelazne 14 września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) i ustawy z dnia 13 kwietnia 1870 (Dz. u. p. Nr. 56) jak następuje:

§. 1. Nadajemy koncesyonaryuszom prawo budowy i ruchu parowej kolei żelaznej z Pragi (Smichowa) do Duchcowa dla połączenia z koleją Uście nad Łabą (Aussig)-Cieplice i koleją Łosice-Duchców-Mikołów (Niklasberg) pod Duchcowem z linią boczną od pewnego punktu tej kolei do Mostu.

§. 2. Koncesyonaryusze zobowiązują się rozpocząć budowę kolei żelaznych w §. 1 wymienionych w przeciągu trzech miesięcy licząc od dnia dzisiejszego, a ukończyć ją w przeciągu następnych trzech lat i gotową kolej oddać na użytek publiczny.

Dopełnienie tego zobowiązania koncesyonaryusze winni zabezpieczyć złożeniem kaucyi w kwocie 300.000 złr. w walucie austryackiej.

Ta kwota kaucyjna winna być złożona w gotowiźnie albo w papierach giełdowych według wartości obiegowej która będzie zwrócona gdy zostanie udowodnionem że na budowę kolei niniejszem koncesyonowanej użyto odpowiednio najmniej cztery razy większej kwoty.

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

§. 3. Budowa i urządzenia ruchu tych kolei mają być wykonane według planów szczegółowych, przez ministerjum handlu zatwierdzonych.

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 administracyi państwa.

Budowa ziemna kolei może być ograniczona na pokład pod jedną kolej.

Do wzniesienia budowy ziemnej pod drugą kolej, tudzież do położenia tejsze w miejscach, w których administracya państwa uzna tego potrzebę, koncesyonaryusze będą obowiązani dopiero wtedy, gdy w ciągu dwóch po sobie następujących lat, roczny przychód bruto z jednej mili przewyższy sumę 140.000 złr. srebrem.

Co do połączenia z innymi kolejami koncesyonaryusze winni zawrzeć ugodę z odnośnymi administracyami i przedłożyć takową ministerstwu do zatwierdzenia.

W braku porozumienia zastrzega się administracyi państwa prawo ustanowienia warunków co do wzajemnego używania wagonów sąsiednich kolei krajowych i co do łączenia linii z kolejami prowadzącemi z kopalni i innymi na własną potrzebę.

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

Ma być także przyznane koncesyonaryuszom podobne prawo w razie budowy kolei bocznych prowadzących do poszczególnych zakładów przemysłowych, jeżeli administracya państwa ze względu na interes publiczny uzna potrzebę budowy takich kolei.

§. 5. Przy budowie i ruchu kolei koncesyonowanej, winni koncesyonaryusze trzymać się osnowy niniejszego dokumentu koncesyi, jakoteż istniejących w tym względzie ustaw i rozporządzeń (mianowicie ustawy o koncesyach 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 rzonego regulaminu ruchu kolei żelaznych, koncesyonaryusze winni przewozić bezpłatnie pocztę i służbę pocztową, przyczem administracya pocztowa ma prawo oznaczać dla pociągów odchodzących codziennie ze stacyi końcowych godzinę odjazdu i szybkość w każdym kierunku.

Ile razy do służby pocztowej potrzeba będzie więcej jak jednego ośmiokołowego, lub dwóch czterokołowych wagonów, koncesyonaryusze otrzymają za każdy następny wagon wynagrodzenie od mili według słusności ułożyć się mające.

Jeżeli administracya pocztowa uzna potrzebę zaprowadzenia na kolei koncesyonowanej, poczty ruchomej, jaka istnieje już na innych kolejach austryackich, natenczas kon-

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

cesyonaryusze winni dostarczyć bezpłatnie i utrzymywać zamiast zwykłych ośmio- lub czterokołowych wagonów, potrzebne do tego celu wagony ośmio- lub czterokołowe, urządzone dla poczty ruchomej według wymagania administracji pocztowej.

Do pełnienia służby pocztowej ma być na żądanie administracji pocztowej wyznaczone bezpłatnie stósowne biuro w gmachu stacyi kolei żelaznej, a co się tyczy zaspokojenia innych potrzeb, jakieby się w tym celu okazały, będzie zawarta osobna umowa.

Koncesyonaryusze są nadto obowiązani przewozić i oddawać we właściwych stacyach, bez osobnego wynagrodzenia, przesyłki pocztowe, odchodzące bez asystencyi urzędników pocztowych lub sług, z wyjątkiem przesyłek wartościowych.

Korespondencye odnoszące się do zarządu kolei, prowadzone między dyrekeją kolei (radą zawiadowczą) a jej podrzędnymi organami, lub korespondencye tych ostatnich między sobą, mają być przewożone na odnośnych liniach kolei przez sług kolejowych.

§. 7. Koncesyonaryusze zobowiązują się pozwolić administracji telegrafów państwowych prowadzić linie telegraficzne wzdłuż kolei na swoim gruncie bez osobnego wynagrodzenia.

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

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

Natomiast koncesyonaryusze mają 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 austriackiej a mianowicie dla podróżnych, od osoby:

w pierwszej klasie	30	ct.	wal.	austr.
„ drugiej „	25	„	„	„
„ trzeciej „	15	„	„	„
„ czwartej „ (dla stojących)	9	„	„	„

Przy pociągach pospiesznych, które muszą się składać przynajmniej z wagonów I i II klasy, taryfy te mogą być podwyższone o 20 proc. pod warunkiem że chyżość tych pociągów pospiesznych nie będzie mniejsza niż chyżość przeciętna pociągów pospiesznych innych kolei austriackich.

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

I klasa	2	ct.	wal.	austr.
II „	2 ¹ / ₄	„	„	„
III „	3	„	„	„

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

Od zboża i soli	1·5	centa
„ drzewa opałowego i do rżnięcia	1·2	„
„ koks, torfu prasowanego, żywie, brył żelaznych, kamieni wapiennych i budulcowych	1·0	„

Oprócz tego ustanawiają się następujące ceny frachtu dla węgla kamiennego jeżeli wagony będą nim całkiem napełnione:

Na odległości 1—5 mil	1	cent
„ „ 5—10 „	0·8	„
„ dalsze odległości	0·7	„

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

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

Co się tyczy cen frachtu od innych przedmiotów, ustanowienia opłaty od składu, klasyfikacji towarów i innych postanowień względem ruchu, tak postępować należy, aby odnośne ceny i postanowienia w żadnym względzie nie były wyższe i uciążliwsze niż na północnej kolei państwa.

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

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

Wszelkie taryfy specjalne muszą być obwieszane publicznie.

Zresztą zastrzega się prawodawstwu moc uregulowania w każdym czasie postanowień taryfy jazdy i przewozu towarów; koncesyonaryusze winni poddać się takiemu uregulowaniu.

§. 9. Pozwala się aby ceny jazdy i przewozu towarów były obliczane i pobierane w krajowej monecie srebrnej, jednak w ten sposób, że należytość przypadająca z uwzględnieniem wartości obiegowej, winna być przyjmowaną także w walucie krajowej.

Redukcja taryfy na walutę krajową ma się odbywać co miesiąc, na żądanie koncesyonaryuszów, jakoteż z rozporządzenia administracji państwa według przeciętnego kursu srebra w ostatnim miesiącu, przyczem jednak bez zezwolenia koncesyonaryuszów nie może nastąpić zniżenie poniżej 5 proc. kursu przeciętnego.

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

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

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 uorganizowanych na sposób wojskowy.

Koncesyonaryusze zobowiązują się zastosować na kolei koncesyonowanej ulgi dla podróżujących wojskowych przyzwolone ze strony wszystkich austriackich administracyi kolei a w szczególności ze strony rady zawiadowczej c. k. uprzyw. południowo-północno-niemieckiej kolei łączącej, stosownie do prawomocnego oświadczenia z dnia 17 grudnia 1866 (tudzież ze strony spółki kolei państwa stosownie do jej oświadczenia z d. 28 lipca 1867).

Koncesyonaryusze zobowiązują się przystąpić do zawartej przez spółki austriackich kolei żelaznych ugody względem niesienia wzajemnej pomocy dostarczeniem środków przewozowych, przy przewozie większych transportów wojskowych, tudzież do przepisów organicznych i instrukcyi dla oddziałów kolei polowej.

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

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

§. 13. Koncesyonaryuszom nadaje się prawo zawiązania spółki akcyjnej i celem pozyskania potrzebnych fundusów, pozwala się im wydawać akcye i obligacye z prawem pierwszeństwa w kwocie najmniej 150 złr. srebrem, opiewające na okaziciela lub na imię, które na giełdach austriackich mogą być przedawane i urzędownie notowane.

Suma uzyskana za pomocą obligacyi z prawem pierwszeństwa nie może przewyższać trzech piątych części kapitału zakładowego.

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

Umorzenie obligacyi z prawem pierwszeństwa winno nastąpić przed umorzeniem akcyi.

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

§. 15. Koncesyonaryusze zobowiązują się popierać jak najusilniej przyjsię do skutku kolei bocznych prowadzących do kopalni węgla wzdłuż kolei głównej, a to w celu podniesienia wywozu węgla; względnie zaś zbudować takie koleje w drodze ugody zawartej z interesowanymi pod warunkiem oznaczenia ilości przewozu i dodatku do taryfy, podczas gdy ministerstwu handlu zastrzega się zatwierdzenie kierunku tych kolei i terminu budowy. Gdyby ugoda nie mogła przyjsię do skutku, wówczas rozstrzygnie ministerstwo handlu, mając wzgląd na to, aby kwota na oprocentowanie i umorzenie kapitału zakładowego, wyłożonego na odnośną kolej boczna była zabezpieczona i dostateczna.

§. 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 administracyą za pośrednictwem wydelegowanego przez siebie organu.

Komisarz przez administracyą 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, koncesyonaryusze winni ze względu na połączony z temże ciężar czynności niszczać do skarbu państwa, roczne wynagrodzenie pauszalne, którego wysokość oznaczy administracya państwa, w stosunku odnośnych kwot opłacanych przez inne koleje krajowe.

Podobnie zobowiązują się koncesyonaryusze uwzględniać przy obieganiu się o posady służbowe szczególnie urzędników państwa którzy z powodu zmian w organizmie administracyjnym przejdą w stan rozporządzalności, jeżeli posiadają potrzebne uzdolnienie i odpowiedzą wymaganiom regulaminu służbowego przez koncesyonaryuszów ustanowić się mającego.

Koncesyonaryusze biorą także na siebie zobowiązanie, stosownie do rozporządzenia cesarskiego z dnia 19 grudnia 1853 uwzględniać szczególnie zgłaszających się o posady przy przedsiębiorstwie wysłużonych a uzdatnionych wojskowych, mianowicie zaś podoficerów którzy dobrze służyli, jakoteż co do nadawania posad służbowych podoficerom, przystąpić nieodwłocznie do postanowienia zapowiedzianej w tym względzie ustawy dla kolei subwencyonowanych.

Nadto zobowiązują się koncesyonaryusze dołożyć starania aby obowiązek ten był wyrażony w projekcie statutów spółki, ministerstwu spraw wewnętrznych przedłożyć się mającym.

§. 17. Państwo przyzwala kolei w §. 1 wspomnianej następujące ulgi:

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

§. 18. 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 linii i gaśnię po upływie tego czasu.

Koncesya gaśnię także, jeżeli ustanowiony w §. 2 termin rozpoczęcia, tudzież 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.

§. 19. Administracya państwa zastrzega sobie prawo, że po upływie trzydziestu lat od dnia wystawienia dokumentu koncesyi, może w każdym czasie odkupić koleją koncesyonowaną.

Dla oznaczenia ceny odkupu, obliczone będą roczne dochody czyste przedsiębiorstwa w ciągu siedmiu lat rzeczywiście odkup poprzedzających, z tego stracony będzie dochód czysty dwóch lat najniepomyślniejszych, i policzony będzie przeciętny czysty dochód pozostałych lat pięciu.

Ta kwota przeciętna która jednak nie może wynosić mniej niż piąty procent kapitału zakładowego wraz z ustanowioną kwotą amortyzacyjną, będzie wypłacana koncesyonaryuszom jako renta roczna w ratach półrocznych aż do upływu trwania koncesyi.

§. 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 ziemnej i nadziemnej budowy kolei i wszystkich nieruchomości przynależności, 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 materiałów o ile są potrzebne do utrzymania ruchu i do tego stosowne, przedmioty te przechodzą na rzecz państwa tylko za wypłatą wartości obopólnie przyjętej, lub na żądanie jednej z obu stron za wypłatą wartości szacunkowej, którą znawcy według przepisów sądowych obliczyć mają.

Na mocy odkupu kolei i z dniem tego odkupu, wchodzi państwo za wypłatą roczną obliczonej renty bez dalszego wynagrodzenia w posiadanie i używanie kolei obecnie koncesyonowanej ze wszystkimi powyżej wymienionemi, a do niej należącemi przedmiotami, tak ruchomemi jak i nieruchomemi.

Tak przy wygaśnięciu tej koncesyi, jakoteż przy odkupieniu kolei koncesyonaryusze zatrzymują własność utworzonego z własnych dochodów przedsiębiorstwa funduszu rezerwowego, ściągając się jeszcze mających 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 ich z tym wyraźnym dodatkiem, że 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 nieistniejącą.

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

W dowód czego wydajemy niniejszy list, opatrzony Naszą większą pieczęcią, w Naszem stołecznem i rezydencyonalnem mieście Wiedniu, dnia dwudziestego piątego czerwca w roku zbawienia tysiąc ośmset siedmdziesiątym, Naszego panowania dwudziestym drugim.

Franciszek Józef r. w.



Potocki r. w.

Holzgethan r. w.

Pretis r. w.

Dokument koncesyi z dnia 25 czerwca 1870,

na budowę i ruch parowej kolei żelaznej z Bielina przez dolinę Bielską do Uścia nad Łabą (Aussig).

My Franciszek Józef Pierwszy, z Bożej łaski Cesarz Austryacki;

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

Gdy Jan Liebig i sp. podali prośbę o udzielenie im koncesyi na budowę i ruch kolei żelaznej z Bielina przez dolinę Bielską do Uścia na Łabą, widzimy się spowodowani ze względu na pożyteczność tego przedsięwzięcia dla ogółu, udzielić wspomnianym petentom niniejszą koncesyą na zasadzie ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) i ustawy z dnia 13 kwietnia 1870 (Dz. u. p. Nr. 56) jak następuje:

§. 1. Nadajemy koncesyonaryuszom prawo budowy i ruchu parowej kolei żelaznej z Bielina łączącej się z projektowaną koleją Praga-Duchców przez dolinę Bielską do Uścia nad Łabą dla połączenia z północną koleją państwa, tudzież łączącej się z Łabą za pomocą kolei pociągowej a w danym razie dla połączenia z projektowaną koleją żelazną na prawym brzegu Łaby.

Rozstrzygnięcie w jaki sposób ta komunikacya a względnie połączenie ma być urządzone zastrzega się ministerstwu handlu.

§. 2. Koncesyonaryusze zobowiązują się rozpocząć budowę kolei żelaznej w §. 1 wymienionej w przeciągu trzech miesięcy licząc od dnia w którym pozwolenie na budowę całej linii wydane będzie, a ukończyć ją w ciągu następnych dwóch lat i gotową koleją oddać na użytek publiczny.

Dopełnienie tego zobowiązania koncesyonaryusze winni zabezpieczyć złożeniem kaucyi w kwocie pięćdziesiąt tysięcy złotych reńskich w walucie austryackiej.

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

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

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

Pozwolenie na zmiany w planach budowy zastrzega się administracyi państwa.

Budowa ziemna kolei może być ograniczona na pokład pod jedną koleją.

Do wzniesienia budowy ziemnej pod drugą koleją, tudzież położenia tejże w miejscach, w których administracya państwa uzna tego potrzebę, koncesyonaryusze będą obowiązani dopiero wtedy, gdy w ciągu dwóch po sobie następujących lat, roczny przychód brutto z jednej mili przewyższy sumę 140.000 złr. srebrem.

Co do połączenia linii z innymi kolejami, koncesyonaryusze winni zawrzeć ugodę z odnośnemi administracyami i przedłożyć takową ministerstwu do zatwierdzenia.

W braku porozumienia zastrzega się administracyi państwa prawo ustanowienia warunków co do wzajemnego używania wagonów sąsiednich kolei krajowych i co do łączenia linii z kolejami prowadzącemi z kopalni i innymi na własną potrzebę.

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

Ma być także przyznane koncesyonaryuszom podobne prawo w razie budowy kolei bocznych prowadzących do poszczególnych zakładów przemysłowych, jeżeli administracya państwa ze względu na interes publiczny uzna potrzebę budowy takich kolei.

§. 5. Przy budowie i ruchu kolei koncesyonowanej, winni koncesyonaryusze trzymać się osnowy niniejszego dokumentu koncesyi, jakoteż istniejących w tym względzie ustaw i rozporządzeń (mianowicie ustawy o koncesyach 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 rzeczonego regulaminu ruchu żelaznych, koncesyonaryusze winni przewozić bezpłatnie pocztę i służbę pocztową.

Jeżeli administracya pocztowa uzna potrzebę zaprowadzenia na kolei koncesyonowanej kolei poczty ruchomej, jaka istnieje już na innych kolejach austriackich, natenczas koncesyonaryusze winni urządzać bezpłatnie i utrzymywać w wagonach pakunkowych miejsce odpowiednie potrzebie manipulacyi pocztowej.

Do pełnienia służby pocztowej ma być na żądanie administracyi pocztowej wyznaczony bezpłatnie stósowny pokój i izba na rekwizyta w gmachu stacyi kolei żelaznej, a co się tyczy zaspokojenia innych potrzeb, jakieby się w tym celu okazały, będzie zawarta osobna umowa.

Koncesyonaryusze są nadto obowiązani przewozić i oddawać we właściwych stacyach, bez osobnego wynagrodzenia, przesyłki pocztowe, odchodzące bez asystencyi urzędników pocztowych lub sług, z wyjątkiem przesyłek wartościowych.

Korespondencye odnoszące się do zarządu kolei, prowadzone między dyrekcją kolei (radą zawiadowczą) a jej podrzędnymi organami, lub korespondencye tych ostatnich między sobą, mają być przewożone na odnośnych liniach kolei przez sług kolejowych.

§. 7. Koncesyonaryusze zobowiązują się pozwolić administracyi telegrafów państwowych prowadzić linie telegraficzne wzdłuż kolei na swoim gruncie bez osobnego wynagrodzenia.

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

Nadto koncesyonaryusze winni wziąć na siebie bez wynagrodzenia czuwanie nad zbudowaną linią telegraficzną i polecić to służbie kolejowej.

Nadtomiast koncesyonaryusze mają 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.

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

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

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

I w pierwszej klasie	30	ct.	val.	austr.
II „drugiej „	25	„	„	„
III „ „	15	„	„	„
IV „ „ (dla stojących)	8	„	„	„

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

I klasa	2	ct.	val.	austr.
II „	2 ¹ / ₂	„	„	„
III „	3	„	„	„

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

Od zboża i soli	1·5	ct.	val.	austr.
„ drzewa opałowego i do rżnięcia	1·2	„	„	„
„ węgla kamiennych, koksu, torfu prasowanego, żywicy, brył żelaznych, kamieni wapiennych i budulcowych	1·0	„	„	„

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

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

Co się tyczy cen frachtu od innych przedmiotów, ustanowienia opłaty od składu, klasyfikacji towarów i innych postanowień względem ruchu, tak postępować należy, aby odnośne ceny i postanowienia w żadnym względzie nie były wyższe i uciążliwsze niż na północnej kolei państwa.

Uregulowanie cen jazdy i frachtu w granicach powyżej ustanowionych, zostawia się koncesyonaryuszom. Nie może tu jednak mieć miejsca osobiste przekładanie jednych nad drugich.

Jeżeli zatem któremu z odsyłających lub przedsiębiorców przewozu przyzwala się pod pewnymi warunkami zniżenie cen przewozu lub inne ulgi, natenczas zniżenie to lub ulga winny być przyzwolone wszystkim odsyłającym lub przedsiębiorcom przewozu, którzy zgodzą się na te same warunki.

Wszelkie taryfy specjalne muszą być obwieszane publicznie.

Zręsztą zastrzega się prawodawstwu moc uregulowania w każdym czasie postanowień taryfy jazdy i przewozu towarów; koncesyonaryusze winni poddać się takiemu uregulowaniu.

§ 9. Pozwala się aby ceny jazdy i przewozu towarów były obliczane i pobierane w krajowej monecie srebrnej, jednak w ten sposób, że należność przypadająca z uwzględnieniem wartości obiegowej, winna być przyjmowaną także w walucie krajowej.

Redukcya taryfy na walutę krajową ma się odbywać co miesiąc, na żądanie koncesyonaryuszów, jakoteż z rozporządzenia administracji państwa według przeciętnego kursu srebra w ostatnim miesiącu, przyczem jednak bez zezwolenia koncesyonaryuszów 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 dla podróżujących woj-

skowych, między ministerstwem wojny dla całego państwa 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 austryackich 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 uorganizowanych na sposób wojskowy.

Koncesyonaryusze zobowiązują się przyjąć organiczne postanowienia i instrukcyę dla oddziałów kolei polowej, tudzież normy jakie w tym względzie kiedyś wydane być mogą, o ile takowe wejdą w zastosowanie na innych kolejach austryackich.

Koncesyonaryusze zobowiązują się przystąpić do zawartej przez spółki austryackich kolei żelaznych ugody względem niesienia wzajemnej pomocy dostarczenia środków przewozowych, przy przewozie większych transportów wojskowych.

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

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

§. 13. Koncesyonaryuszom nadaje się prawo zawiązania spółki akcyjnej i celem pozyskania potrzebnych funduszków, pozwala się im wydawać akcje i obligacye z prawem pierwszeństwa, opiekujące na okaziciela lub na imię w kwocie najmniej 150 złr., które na giełdach austryackich mogą być przedawane i urzędownie notowane.

Suma uzyskana za pomocą obligacyi z prawem pierwszeństwa nie może przewyższać trzech piątych części kapitału zakładowego.

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

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

§. 14. Koncesyonaryusze mają prawo ustanawiać ajeneye w kraju i za granicą, tudzież urządzić środki przewozu dla osób i towarów wodą i lądem z zachowaniem istniejących przepisów.

§. 15. Koncesyonaryusze zobowiązują się popierać jak najusilniej przyjscie do skutku kolei bocznych prowadzących do kopalni węgla wzdłuż kolei głównej, a to w celu podniesienia wywozu węgla; względnie zaś zbudować takie koleje w drodze ugody zawartej z interesowanymi pod warunkiem oznaczenia ilości przewozu i dodatku do taryfy, podczas gdy ministerstwu handlu zastrzega się zatwierdzenie kierunku tych kolei i terminu budowy. Gdyby ugoda nie mogła przyjść do skutku, wówczas rozstrzygnie ministerstwo handlu, mając oraz wzgląd na to, aby kwota na oprocentowanie i umorzenie kapitału zakładowego, wyłożonego na odnośną kolej boczna, była zabezpieczona i dostateczna.

§. 16. Za prawne nadzorowanie przedsiębiorstwa budowy, ze względu na połączony z temże ciężar czynności koncesyonaryusze zobowiązują się uiszczać do skarbu państwa roczne wynagrodzenie pauszalne, którego wysokość oznaczy administracja państwa, w stosunku odnośnych kwot, opłacanych przez inne koleje krajowe.

Podobnie zobowiązują się koncesyonaryusze uwzględniać przy ubieganiu się o posady służbowe szczególnie urzędników państwa którzy z powodu zmian w organizmie admini-

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

stracyjnym przejdą w stan rozporządzalności, jeżeli posiadają potrzebne uzdolnienie i odpowiedzą wymaganiom regulaminu służbowego przez koncesyonaryuszów ustanowić się mającego.

Koncesyonaryusze biorą także na siebie zobowiązanie, uwzględniać szczególnie zgłaszających się o posady przy przedsiębiorstwie wysłużonych a uzdatnionych wojskowych, mianowicie zaś podoficerów którzy dobrze służyli, jakoteż co do nadawania posad służbowych podoficerom przystąpić niezwłocznie do postanowień zapowiedzianej w tym względzie ustawy dla kolei subwencjonowanych.

Nadto zobowiązują się koncesyonaryusze dołożyć starania aby obowiązek ten był wyrażony w projekcie statutów spółki, ministerstwu spraw wewnętrznych przedłożyć się mającym.

§. 17. Państwo przyzwała kolei w §. 1 wspomnionej następujące ulgi:

- a) Uwolnienie od podatku dochodowego i uiszczania opłat stemplowych od kuponów, tudzież od wszelkiego podatku, jaki mocą przyszłych ustaw może być zaprowadzony, na przeciąg lat dwudziestu;
- b) uwolnienie od stempli i opłat przy wszystkich kontraktach, podaniach i innych dokumentach w celu pozyskania kapitału, tudzież w przedmiocie 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 zakupie gruntów.

§. 18. 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 linii i gaśnię po upływie tego czasu.

Koncesya gaśnie także, jeżeli ustanowiony w §. 2 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.

§. 19. Administracya państwa zastrzega sobie prawo, że po upływie trzydziestu lat od dnia wystawienia dokumentu koncesyi, może w każdym czasie odkupić kolej koncesyonowaną.

Dla oznaczenia ceny odkupu, obliczone będą roczne dochody czyste 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.

Ta kwota przeciętna która jednak nie może wynosić mniej niż piąty procent kapitału zakładowego wraz z ustanowioną kwotą amortyzacyjną, będzie wypłacana koncesyonaryuszom jako renta roczna w ratach półrocznych aż do upływu trwania koncesyi.

§. 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 ziemnej i nadziemnej budowy kolei i wszystkich nieruchomości przynależności, 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 stósowne,

przedmioty te przechodzą na rzecz państwa tylko za wypłatą wartości szacunkowej, obojnie przyjętej, lub na żądanie jednej ze stron za wypłatą wartości szacunkowej którą znawcy według przepisów sądowych obliczyć mają.

Na mocy odkupu kolei i z dniem tego odkupu, wchodzi państwo za wypłatą roczną obliczonej renty 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 koncesyonaryusze zatrzymują 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, że nie stanowią części składowej kolei żelaznej.

§. 21. Gdyby pomimo poprzedniego 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 nieistniejącą.

Ostrzegając surowo aby nikt nie ważył się działać przeciwko postanowieniom tej koncesyi i nadając koncesyonaryuszom 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 zawartemi postanowieniami.

W dowód czego wydajemy niniejszy list, opatrzony Naszą większą pieczęcią, w Naszem stołecznem i rezydencyonalnem mieście Wiedniu, dnia dwudziestego piątego czerwca w roku zhabwienia tysiąc ośmset siedmdziesiątym, Naszego panowania dwudziestym drugim.

Franciszek Józef r. w.



Potocki r. w.

Holzgethan r. w.

Pretis r. w.

