

# Dziennik ustaw Państwa

dla

królestw i krajów reprezentowanych w Radzie Państwa.

Zeszyt XL. — Wydany i rozesłany dnia 13 sierpnia 1870.

99.

## Uгода z dnia 22 czerwca 1870,

między rządem ces. i król. a rządem związku północno-niemieckiego, względem zniesienia cła na Elbie.

(Zawarta w Wiedniu dnia 22 czerwca 1870 a wymieniona w obustronnych ratyfikacjach także dnia 26 czerwca.)

## My Franciszek Józef Pierwszy, z Bożej łaski Cesarz Austryacki;

Apostolski król Węgier, król Czech, Dalmaeyi, Kroatyi, Sławonii, Galicyi, Lodomeryji i Illiryi; Arcyksiążę Austryi; Wielki Książę Krakowa; Książę Lotaryngi, Salzburga, Styryi, Karyntyi, Krainy, Bukowiny; Górnego i Dolnego Szląska; Wielki Książę Siedmiogrodu; Markgrabia Morawii, uksiążęcony Hrabia Habsburga i Tyrolu, itd. itd. itd.

Gdy pomiędzy Naszym pełnomocnikiem a pełnomocnikiem Najjaśniejszego króla pruskiego w imieniu związku północno-niemieckiego, zawartą i podpisaną została w Wiedniu dnia 22 czerwca 1870 z trzech artykułów złożona, a zniesienia celi na Elbie dotycząca ugoda, która słowo w słowo tak opiewa:

Najjaśniejszy Cesarz austryacki, król Czech itd. i Apostolski król Węgier itd. z jednej strony, a Najjaśniejszy król Pruski w imieniu związku północno-niemieckiego z drugiej strony, ożywieni życzeniem, podniesienia ruchu na Elbie zapomocą zniesienia ciężących na nim celi, rozkazali zagaic układy i do tego celu mianowali pełnomocnikami:

Jego cesarska i królewska apostolska Mość Swego rzeczywistego tajnego radeę, kancelerza państwa i ministra cesarskiego domu i spraw zewnętrznych itd. Fryderyka Ferdynanda Hrabiego Beusta,

Najjaśniejszy król pruski Swego generała majora i generała świty, nadwyczajnego posła i pełnomocnego ministra przy Jego cesarskiej i królewskiej Apostolskiej Mości itd. Hansa Lotara Schweinitza.

którzy po skutecznionem zawiadomieniu i wzajemnem uznaniu swoich pełnomocnictw ułożyli i zawarli ugodę następującą.

### Artykuł I.

Od 1-go lipca 1870 mogą być pobierane na Elbie od okrętów i ich ładunków, tudzież od tratw, tylko opłaty za używanie szczególnych zakładów, przeznaczonych do ułatwienia ruchu.

### Artykuł II.

Ugoda pomiędzy Austryą, Prusami, Saksonią, Hanowerem, Danią, Meklenburg-Schwerinem, Anhalt-Dessau-Cöthen, Anhalt-Bernburg, Lubeką i Hamburgiem z dnia 4 kwietnia 1863 względem nowego uregulowania ceł na Elbie, zawieszona artykułem 14 tej ugody postanowienia istniejących dla żeglugi na Elbie traktatów i uгод, tudzież ugody pomiędzy Austryą, Prusami, Saksonią, Anhalt-Dessau-Cöthen, Anhalt-Bernburg i Hamburgiem z dnia 4 kwietnia 1863 względem zarządu i poboru wspólnego cła na Elbie w Wittenberge, wyjmują się z dniem 1 lipca 1870 z mocy obowiązującej.

### Artykuł III.

Ugoda niniejsza będzie ratyfikowana, a dokumenta ratyfikacyi mają być wymienione w Wiedniu w przeciągu dni 10.

Wiedeń dnia 22 czerwca 1870.



**Beust** r. w.



**Schweinitz** r. w.

Tedy po zbadaniu wszystkich postanowień tej ugody zatwierdziłszy ją i przyzwolili, i przyrzekamy Naszem cesarskiem i królewskiem słowem za Siebie i Naszych następców, że ją w całej osnowie wiernie zachowywać będziemy i zachowywać każemy.

W dowód czego niniejszy dokument własnoręcznie podpisaliśmy i Naszą cesarską i królewską pieczęć na nim wycisnąć rozkazaliśmy.

Działo się w Naszem stołecznem i rezydencyonalnem mieście Wiedniu dnia 25 czerwca tysiąc ośmsetsiedmudziesiątego, Naszego panowania dwudziestego drugiego roku.

**Franciszek Józef** r. w.



Hr. **Beust** r. w.

Z najwyższego Jego ces. i król. Apostolskiej Mości:

**Maxymilian Baron Gagern** r. w.

e. i k. radca dworu i radca ministeryalny.

Powyzszą ugodę ogłasza się niniejszem z tym dodatkiem iż takowa weszła w moc obowiązującą z dniem 1 lipca b. r.

Wiedeń, dnia 2 sierpnia 1870.

**Potocki** r. w.

**Holzgethan** r. w.

**Pretis** r. w.

## 100.

**Dokument koncesyi z dnia 24 czerwca 1870.**

na budowę i ruch parowej kolei żelaznej z Hetzendorfu do brzegu Dunaju pod Albern, łączącej się z koleją Cesarzowej Elżbiety.

## **My Franciszek Józef Pierwszy, z Bożej łaski Cesarz Austriacki:**

Apostolski król Węgier, król Czech, Dalmacyi, Kroatyi, 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, uksiążęcony Hrabia Habsburga i Tyrolu, itd. itd. itd.

Gdy spółka akcyjna e. k. uprzywilejowanej kolei cesarzowej Elżbiety podała prośbę o udzielenie koncesyi na budowę i ruch parowej kolei żelaznej z Hetzendorf do brzegu Dunaju pod Albern, łączącej się z koleją cesarzowej Elżbiety, widzimy się spowodowani ze względu na pożyteczność tego przedsięwzięcia dla ogółu udzielić wspomnianej spółce akcyjnej niniejszą koncesyą na zasadzie ustawy z dnia z dnia 13 kwietnia 1870 (Dz. ju. p. Nr. 56) o uwolnieniu nowych linii kolei żelaznych od podatków, jak następuje:

§. 1. Nadajemy spółce akcyjnej e. k. uprzyw. kolei cesarzowej Elżbiety prawo budowy i ruchu parowej kolei żelaznej z Hetzendorfu do brzegu Dunaju pod Albern przytykającej do kolei łączącej Penzing-Hetzendorf.

§. 2. 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 jeżeli takowe w skutek rezultatu rewizyi technicznej, tudzież w skutek oględzin śladu, przedsięwzięć się mających przez komisję polityczną w myśl przepisu §. 6 ustawy o koncesyach na koleje żelazne okażą się potrzebnymi tak w interesie obrotu publicznego, jak dla zabezpieczenia trwałości kolei, tudzież dla zadość uczynienia postanowieniom prawnym.

Gdyby przy wykonaniu budowy okazało się że ze względów budowniczo-ekonomicznych lub ze względu na ruch, potrzebną lub pożądaną jest zmiana śladów kolei lub planów szczegółowych, która jednak niezmienna kierunku kolei oznaczonego w §. 1 i w obec śladu zatwierdzonego nie może w ogólności pogorszyć stosunków poziomu i kierunku, do zmiany takiej potrzeba uzyskać pozwolenie administracyi państwa.

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

Administracya państwa ma prawo domagać się wzniesienia budowy ziemnej pod drugą kolej, tudzież położenia tejże w miejscach, w których uzna tego potrzebę, jeżeli w ciągu dwóch po sobie następujących lat, roczny przychód brutto z jednej mili przewyższy sumę 160.000 zfr. srebrem.

Względem użytkowania dworców kolei już istniejących lub koncesyonowanych w punktach zetknięcia kolei w §. 1 wspomnianej, jakoteż względem urządzenia służby ruchu w miejscach przejścia z jednej kolei na drugą, spółka kolei cesarskiej Elżbiety zobowiązuje się zawrzeć ugodę z interesowanymi administracyami kolei. Koszta budowy w razie potrzeby rozszerzenia budowli dworców obcych kolei winna ponieść spółka kolei cesarskiej Elżbiety.

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 prowadzającymi z kopalni i innymi na własną potrzebę.

§. 3. Spółka kolei cesarskiej Elżbiety zobowiązuje się rozpocząć budowę kolei koncesyonowanej w przeciągu dwóch miesięcy licząc od dnia dzisiejszego, ukończyć ją w przeciągu roku i gotową kolej oddać na użytek publiczny.

Pozwala się spółce kolei cesarskiej Elżbiety używać linii wspomnianej w §. 1 z początku tylko do przewozu towarów. Gdyby jednak następnie okazała się potrzeba użycia tej linii także do przewozu podróżnych, spółka kolei cesarskiej Elżbiety będzie obowiązana zaprowadzić na wspomnianej linii, na żądanie administracyi państwa przewóz podróżnych w sposobie i rozmiarach odpowiednich każdoczesnej potrzebie.

§. 4. W celu doprowadzenia do skutku kolei koncesyonowanej nadaje się spółce kolei cesarskiej Elżbiety prawo wyłączenia 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, winna spółka kolei cesarskiej Elżbiety 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 (Dz. u. p. Nr. 238) i regulaminu ruchu kolei żelaznych z dnia 16 listopada 1851 (Dz. u. p. 1852 Nr. 1), tudzież ustaw i rozporządzeń jakie w przyszłości mogą być wydane.

§. 6. W szczególności zaś, według przepisu §. 68 rzezonego regulaminu ruchu kolei żelaznych, spółka kolei cesarskiej Elżbiety winna przewozić bezpłatnie pocztę i służbę pocztową.

W razie zaprowadzenia przewozu podróżnych administracya pocztowa będzie miała prawo oznaczać dla pociągów odjeżdżających 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 słuszności ułożyć się mające.

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

Do pełnienia służby pocztowej w stacyach odbioru i wydawania listów ma być na żądanie administracyi 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.

Spółka kolei cesarskiej jest Elżbiety nadto obowiązana przewozić i oddawać we właściwych stacjach 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, mogą być przewożone na odnośnych liniach kolei przez sług kolejowych.

§. 7. Spółka kolei cesarskiej Elżbiety zobowiązuje 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 administracya kolei winna wziąć na siebie bez osobnego wynagrodzenia czuwanie nad zbudowaną linią telegraficzną i polecić to służbie kolejowej.

Natomiast administracya kolei ma prawo przynocować 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 w razie zaprowadzenia przewozu podróźnych, od osoby:

w pierwszej klasie . . . . .	36	ct.	wal.	austr.
„ drugiej „ . . . . .	27	„	„	„
„ trzeciej „ . . . . .	18	„	„	„
„ czwartej „ (dla stojących)	12	„	„	„

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

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

A. Od zboża i wyrobów młynarskich, soli drzewa budulcowego i do rznięcia, żelaza i wyrobów żelaznych, w ogólności 2½ ct.

B. Od węgla kamiennych, koksu, torfu prasowanego, żywie, brył żelaznych, kamieni wapiennych i budulcowych 2 ct. wal. austr. od cetnara i mili.

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

Jeżeli strona załatwia naładowanie i wyładowanie, natenczas tytułem opłaty za expedyceę pobierane będzie tylko 1½ ct. od cetnara cłowego.

Co się tyczy cen frachtu od innych przedmiotów, ustanowienia opłaty od składu, i innych postanowień względem ruchu, tak postępować należy, aby odnośne ceny i postanowie-

nia w żadnym względzie nie były wyższe i uciążliwsze niż na innych liniach kolei cesarskiej Elżbiety.

Uregulowanie cen jazdy i frachtu w granicach powyżej ustanowionych, zostawia się spółce kolei cesarskiej Elżbiety.

Nie może tu jednak mieć miejsca osobiste przekładanie jednych nad drugich.

Jeżeli zatem któremu z odsyłających lub przedsiębiorców przewozu przyzwała 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; spółka kolejowa winna poddać się takiemu uregulowaniu.

Administracyi państwa w każdym razie wolno będzie zarządzić odpowiednie zniżenie cen jazdy i frachtu wraz z należnościami pobocznymi, jak tylko dochód czysty ostatnich dwóch lat wynosić będzie więcej niż dziesięć procent.

§. 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.

Redukcyja taryfy na walutę krajową ma się odbywać co miesiąc, na żądanie koncesyonaryuszów, jakoteż z rozporządzenia administracyi 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 zniżonej, a mianowicie według ugody zawartej w tym względzie, jakoteż co do ulg dla podrozujących 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.

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.

§. 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 wykażą się poleceniem tej władzy, winni być przewożeni bezpłatnie wraz z pakunkiem podróznym.

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

§. 13. Spółce kolei cesarskiej Elżbiety nadaje się prawo celem pozyskania funduszków potrzebnych do budowy linii wspomnianej w §. 1 wydawać akcye i obligacye z pra-

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

wem pierwszeństwa opiewające na okaziciela lub na imię, które na giełdach austriackich mogą być sprzedawane i urzędownie notowane.

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

Umorzenie obligacyi z prawem pierwszeństwa winno nastąpić przed umorzeniem akcyi.

§. 14. Rachunki ruchu nowej linii wspomnianej §. 1 prowadzone będą oddzielnie od rachunków innych linii kolei cesarskiej Elżbety. Wydatki użyte wyłącznie na nową linią mogą być zapisane bezpośrednio na rachunek ruchu tejże linii.

Wspólne wydatki nowej linii i innych linii kolei cesarskiej Elżbety mają być rozdzielone w następujący sposób :

- a) Wydatki na dyrekcję i zarząd w stosunku liczby mil pociągowych przebytych na odnośnych liniach ;
- b) odpowiednie każdorazowej potrzebie uposażenie kas emerytalnej, prowizyjnej i na wsparcia, w stosunku płac i zasług wypłacanych na odnośnych liniach ;
- c) wydatki na reperacye, utrzymanie i uzupełnienie środków przewozowych w stosunku mil pociągowych przebytych na odnośnych liniach ;
- d) wydatki na dworzec w Penzingu w stosunku pociągów przychodzących i odchodzących z nowej linii a względnie kolei łączącej, mającej zetknięcie w Penzingu i pociągów głównej linii cesarskiej Elżbety.

§. 15. Państwo przyzwala kolei koncesyonowanej 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.

§. 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.

Za ustanowione niniejszem nadzorowanie przedsiębiorstwa budowy, spółka kolei cesarskiej Elżbety winna ze względu na połączony z temże ciężar czynności uiszczac do skarbu państwa, roczne wynagrodzenie pauszalne, którego wysokość oznaczy administracya państwa.

§. 17. Czas trwania koncesyi, na linię wspomnianą w § 1 z wyrzeczoną w §. 9 lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne, ochroną przeciwko zakładaniu nowych kolei, ustanawia się zgodnie z Art. IX. umowy z dnia 30 czerwca 1869 Dz. u. p. Nr. 122 na lat pięćdziesiąt, licząc od dnia otwarcia ruchu na nowych liniach kolei cesarskiej Elżbety stosownie do tej umowy wzniesić się mających.

Po upływie tego czasu koncesya gaśnie.

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 koncesyą a względnie kolej koncesyonowaną, za wynagrodzeniem w gotowiznie, spółce kolei cesarskiej Elżbiety uiszczyć się mającem.

Dla oznaczenia ceny odkupu, obliczone będą roczne dochody czyste linii koncesyonowanej 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 tym sposobem czysty dochód przeciętny nie wynosił przynajmniej  $5\frac{2}{10}$  proc. w srebrze nominalnego kapitału zakładowego, przez administracyę państwa pozwolonego, natenczas ta kwota minimalna przyjęta będzie jako dochód czysty, służyć mający za podstawę do obliczenia ceny odkupu.

Dochód czysty, na tych zasadach oznaczyć się mający, dwadzieścia razy wzięty, stanowi cenę odkupu.

Cyfra nominalnego kapitału zakładowego podlega przyzwoleniu ze strony administracyi 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 strąceniu czystego dochodu osiągniętego z częściowych przestrzeni kolei, jeżeliby ruch na tychże rozpoczął się pierwej, i odsetków od pieniędzy wpłaconych a nie zaraz użytych;
- d) koszta pozyskania funduszków, a względnie kwota przyzwolonej przez administracyę państwa, przeciętnej straty na kursie, przy ściąganiu funduszków w gotowiznie przy wydawaniu akcyi i obligacyi 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 administracya państwa udzieliła pozwolenie na zamierzone nowe budowle lub na pomnożenie urządzeń ruchu a koszta należycie wykazane zostaną.

§. 19. 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 nieruchomych 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 stosownie, 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 ruchomymi jak i nieruchomymi.



Tak przy wygaśnięciu tej koncesyi, jakoteż przy odkupieniu kolei spółka kolei cesarzowej Elżbiety zatrzymuje własność utworzonego z własnych dochodów przedsiębiorstwa funduszu rezerwowego, i ściągnąć 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 ją z tym wyraźnym dodatkiem, że nie stanowią części składowej kolei żelaznej.

§. 20. 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 jej trwania jako wygasłą.

§. 21. Spółka kolei cesarzowej Elżbiety przyjmuje na siebie zobowiązanie, że przy obsadzeniu opróżnionych posad służbowych, będzie szczególnie uwzględniać podoficerów c. k. armii którzy dobrze służyli.

Ostrzegając surowo aby nikt nie ważył się działać przeciwko postanowieniom tej koncesyi i nadając spółce kolei cesarzowej Elżbiety 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 dwudziestego czwartego miesiąca czerwea w roku zbawienia tysiąc osmset siedmdziesiątym, Naszego panowania dwudziestym drugim.

**Franciszek Józef** r. w.



**Potocki** r. w.

**Holzgethan** r. w.

**Pretis** r. w.

**101.**

## **Rozporządzenie ministerstwa sprawiedliwości z dnia 3 sierpnia 1870,**

względem przydzielenia gmin Pittin, Hostetin, Szanów i Petrówka do okręgu sądu powiatowego w Brodzie węgierskim w Morawii.

Na podstawie §. 2 ustawy z dnia 11 czerwea 1868, Dz. u. p. Nr. 59 wyłącza się gminy Pittin, Hostetin, Szanów i Petrówka z okręgu sądu powiatowego w Kloboukach (obwód Hradyski) i przydziela do okręgu sądu powiatowego w Brodzie (węgierskim).

Rozporządzenie to wchodzi w moc obowiązującą z dniem 15 września 1870.

**Tschabusnigg** r. w.

**102.****Rozporządzenie ministerstwa sprawiedliwości z dnia  
3 sierpnia 1870,**

względem przydzielenia gmin Hausdorf i Kunewald do okręgu sądu delegowanego miejskiego w Nowym Jiczynie a gmin miasteczko i wieś Pasków, tudzież Oppersdorf do okręgu sądu powiatowego w Mistku w Morawii.

Na podstawie §. 2 ustawy z dnia 11 czerwca 1868 Dz. u. p. Nr. 59 wyłącza się gminy Hausdorf i Kunewald z okręgu sądu powiatowego w Fulneku, tudzież miasteczko i wieś Pasków jakoteż Oppersdorf z okręgu sądu powiatowego w Ostrawie Morawskiej, i przydziela dwie pierwsze do okręgu sądu delegowanego miejskiego w Nowym Jiczynie, a trzy ostatnie do okręgu sądu powiatowego w Mistku.

Rozporządzenie to wchodzi w moc obowiązującą z dniem 1-go października 1870.

**Tschabuschnigg** r. w.

**103.****Rozporządzenie ministerstwa sprawiedliwości z dnia  
3 sierpnia 1870,**

względem przydzielenia gmin Górny Dubian, Tuleszyce i Czermakowice do okręgu sądu powiatowego w Krumłowie w Morawii.

Na podstawie §. 2 ustawy z dnia 11 czerwca 1868 Dz. u. p. Nr. 59 wyłącza się gminy Górny Dubian, Tuleszyce i Czermakowice z okręgu sądu powiatowego w Hrottowicach i przydziela do okręgu sądu powiatowego w Krumłowie.

Rozporządzenie to wchodzi w moc obowiązującą z dniem 15 września 1870.

**Tschabuschnigg** r. w.