

# Dziennik ustaw Państwa

dla

królestw i krajów reprezentowanych w Radzie Państwa.

Zeszyt XLV. — Wydany i rozesłany dnia 3 września 1870.

## 109.

### Dokument koncesyi z dnia 25 czerwca 1870,

na budowę i ruch parowej kolei żelaznej: a) z Nimburga do granicy państwa pod Deczynem (Tetschen) z linią boczną do Pragi; b) od granicy państwa pod Dolną Lipką (Niederlipka) do stósownego punktu kolei berneńsko-pragskiej pod Uściem nad Orlicą (Wildenschwert); c) z pewnego punktu linii wymienionej pod b) do północno-zachodniej kolei austriackiej pod Chluncem; nakoniec d) z pewnego punktu linii wymienionej pod b) do stósownego punktu ramienia Pardubice Niemiecko Brodzkiego północno-zachodniej kolei austriackiej.

## 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, uksiążęcony Hrabia Habsburga i Tyrolu, itd. itd. itd.

Gdy Hugo książę Thurn i Taxis, Franciszek Altgraf Salm-Reifferscheid, Ludwik Baron Haber, Fryderyk Schwarz i Jan Liebig i spółka podali prośbę o udzielenie im koncesyi na budowę i ruch parowej kolei żelaznej: a) z Nimburga do granicy państwa pod Deczynem z linią boczną do Pragi; b) od granicy państwa pod Dolną Lipką do stósownego punktu kolei berneńsko-pragskiej pod Uściem nad Orlicą, wraz z ramionami i łączącymi tę linię z liniami północno-zachodniej kolei austriackiej, widzimy się spowodowani ze względu na pożyteczność tego przedsięwzięcia dla ogółu, udzielić wspomnianym petentom tę koncesyę na zasadzie ustawy z dnia 13 kwietnia 1870 (Dz. u. p. Nr. 56) o uwolnieniu nowych linii kolei żelaznych od podatków, jak następuje:

§. 1. Nadajemy koncesyonaryuszom prawo budowy i ruchu parowej kolei żelaznej:

- a) z Nimburga do granicy państwa pod Deczynem, z linią boczną do Pragi;
- b) od granicy państwa pod Dolną Lipką do stósownego punktu kolei berneńsko-pragskiej pod Uściem nad Orlicą;

- c) od pewnego punktu linii wymienionej pod b) do północno zachodniej kolei austriackiej pod Chlumcem; nakoniec
- d) z pewnego punktu linii wymienionej pod b) do stósownego punktu ramienia Pardubice-Niemiecko Brodzkiego północno-zachodniej kolei austriackiej.

Gdyby rozpoczęta obecnie budowa ramion łączących linie a) i c) na Wielki Wosiek nie uczyniła zadość wymaganiom obrotu, natenczas koncesyonaryusze będą mieli prawo zbudować pomiędzy linią wosiecko-chlumecką a wosiecko-nimburgską krótsze ramię łączące.

Koncesyonaryusze zobowiązują się nadto połączyć na żądanie administracyi państwa linię pod a) wymienioną, od Mielnika, z koleją turnowsko-kralupsko-pragską pod Neratowicami na prawym brzegu Łaby, jakoteż przywieść do skutku pod Uściem nad Łabą połączenie z kolejami żelaznymi po lewym brzegu.

§. 2. Budowa i urządzenia ruchu tych 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, przedsięwziąć 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 niezmienia 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 sieci 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 bruto z jednej mili przewyższy sumę 180.000 złr. srebrem.

Względem użytkowania dworców kolei już istniejących, jakoteż względem urządzenia służby ruchu w miejscach przejścia z jednej kolei na drugą, koncesyonaryusze zobowiązują się zawrzeć ugodę z interesowanymi administracyami kolei. Koszta budowy w razie potrzeby rozszerzenia dworców obcych kolei winni ponieść koncesyonaryusze.

Co do przedłużenia linii nimburgsko-deczyńskiej od granicy państwa do Saksonii, a względnie co do połączenia obustronnych kolei i służby ruchu, odnośne postanowienia zapadną dopiero przy zawarciu traktatu państwowego z rządem królesko-saskim, a koncesyonaryusze obowiązani są poddać się tym postanowieniom, jakoteż wynikającym ztąd obowiązkom. Zresztą przy zawieraniu i przy wykonaniu tego traktatu państwowego interes koncesyonaryuszów będzie ile możności przestrzegany. Co do połączenia z linią pruską prowadzącą z Średniolesia (Mittelwalde) aż do granicy państwa pod Dolną Lipką i co do służby ruchu w stacyi Średniolesie, odnośne postanowienia ułożone będą stósownie do traktatu państwowego z dnia 5 sierpnia 1867 (Dz. u. p. Nr. 128) przy zawarciu ugody pomiędzy obustronnymi administracyami kolei a koncesyonaryusze obowiązani są poddać się postanowieniom artykułów XIV do XVII włącznie wspomnionego traktatu państwowego, i powinnościom ztąd dla nich wynikającym.

Odnośna uгода ma być przedłożona administracyi państwa 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 prowadzaczemi z kopalni i innymi na własną potrzebę.

§. 3. Co do budowy linii koncesyonowanych koncesyonaryusze zobowiązują się a mianowicie: budowę linii Nimburg-Deczyn, wraz z linią boczną Lisa-Praga ukończyć w przeciągu lat czterech; budowę zaś linii Dolna Lipka-Uście nad Orlicą rozpocząć w przeciągu trzech miesięcy od dnia wystawienia dokumentu koncesyi i w myśl traktatu państwowego z dnia 5 sierpnia 1867 (Dz. u. p. Nr. 128) do czasu w którym ramię łączące pruskie w kierunku Kladzka (Glatz) wybudowane będzie, ukończyć — i gotowe linie kolejowe oddać na użytek publiczny.

Koncesyonaryusze są nadto obowiązani w przeciągu dwóch lat po otwarciu ruchu na linii Dolna Lipka-Uście nad Orlicą ukończyć i oddać na użytek publiczny podług własnego wyboru w każdym razie przynajmniej jedną z wymienionych w §. 1 pod *c)* i *d)* linii łączących kolej z północno zachodnią koleją austryacką, druga zaś linia łącząca ma być ukończona i oddana użytek publiczny w przeciągu lat czterech licząc od tego samego terminu, w przeciwnym razie koncesya na tę linię ma być uważana jako wygasła.

Dopełnienie tych zobowiązań koncesyonaryusze winni zabezpieczyć administracyi państwa złożeniem kaucyi w kwocie 300.000 zł. wal. austr.

Ta kwota kaucyjna winna być złożona w gotowiznie lub w papierach giełdowych według wartości obiegowej albo w wexlach wypłacalnych przez bank, lub też w asygnatach kasowych jednego z wiedeńskich instytutów bankowych i będzie zwrócona, gdy zostanie udowodnionem odpowiednie użycie sumy po 1,200.000 złr. na cele budowy z jednej strony linii Nimburg-Praga-Deczyn, z drugiej strony linii Dolna Lipka-Uście nad Orlicą tudzież jednej z linii łączących, wymienionych w §. 1 pod *c)* i *d)*.

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

§. 4. W celu doprowadzenia do skutku kolei koncesyonowanych 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 koncesyonowanych, 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 rzeczonoego 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 słuszności 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 koncesyjonowanej poczty ruchomej, jaka istnieje już na innych kolejach austriackich, natenczas koncesyonaryusze winni utrzymywać i naprawiać własnym kosztem potrzebne do tego celu wagony.

Do pełnienia służby pocztowej w stacyach odbioru i wydawania listów ma być wyznaczone bezpłatnie stósowny pokój i izba na sprzęty w gmachu 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 osobnego wynagrodzenia czuwanie nad zbudowaną linią telegraficzną i polecić to służbie kolejowej.

Natomiast koncesyonaryusze mają prawo przemocować 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 . . . . .	36 ct. wal. austr.
„ drugiej „ . . . . .	27 „ „ „
„ trzeciej „ . . . . .	18 „ „ „
„ czwartej „ (dla stojących)	10 „ „ „

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 . . . . .	1.95 ct. wal. austr.
II „ . . . . .	2.25 „ „ „
III „ . . . . .	3 „ „ „

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

	Za pierwsze 10 mil	Za dalsze odległości.
Od zboża i soli . . . . .	1·5 centa	1·4 centa
„ drzewa opałowego i do rżnięcia . . . . .	1·2 „	1·0 „
„ koksu, torfu prasowanego, żywic, brył żelaznych, kamieni wapiennych i bu- duleowych . . . . .	1·0 „	0·8 „

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, klasyfikacyi towarów i innych postanowień względem ruchu, tak postępować należy, aby odnośne ceny i postanowienia w żadnym względzie nie były wyższe i uciążliwsze niż na północno-zachodniej kolei austriackiej.

Na przestrzeni Średniolesie-Uście nad Orlicą i na linii łączącej tę kolej z ramieniem Pardubice-Niemiecko Brodzkiem północno-zachodniej kolei austriackiej koncesyonaryusze będą uprawnieni wziąć 1½ razową długość kolei za podstawę do obliczenia cen jazdy i przewozu, w którym to razie jednak należytość za ekspedycję doliczaną być nie może.

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 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 obwieszczane publicznie.

Administracyi państwa przysługuje w każdym razie prawo odpowiedniego zniżenia cen jazdy i przewozu, tudzież opłat pobocznych gdy dochód czysty ostatnich dwóch lat więcej niż dziesiąty procent wynosić będzie.

Dalej postanawia się że we wzajemnym obrocie bezpośrednim z linii północno-zachodniej kolei austriackiej na linie niniejszem koncesyonowane i odwrotnie, odległości do wymiaru taryfy razem wzięte, a linie niniejszem koncesyonowane pod tym względem jako część składowa północno-zachodniej kolei austriackiej uważane będą.

§. 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.

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 pre. kursu przeciętnego.

§. 10. Do transportów wojskowych mają być zastosowane odnośne postanowienia dokumentu koncesyi dla północno-zachodniej kolei austriackiej.

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.

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

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

§. 13. Koncesyonaryuszom nadaje się prawo odstąpienia niniejszej koncesyi północno-zachodniej kolei austriackiej lub zawiązania osobnej spółki akcyjnej i celem pozyskania potrzebnych funduszków pozwala się im wydawać akcyje i obligacye z prawem pierwszeństwa 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 uwidocznic kwotę w walucie austriackiej.

Umorzenie obligacyi z prawem pierwszeństwa winno nastąpić przed umorzeniem akcyi.

Na wypadek połączenia kolei niniejszem koncesyonowanych z północno-zachodnią koleją austriacką wydatki wspólne mają być rozdzielone według następujących postanowień:

- a) Wydatki na dyrekcję i zarząd w stosunku dochodów ryczałtowych osiągniętych na poszczególnych grupach kolei;
- b) uposażenie funduszków pensyi, prowizyi i wsparć w stosunku płac i zasług wypłacanych na poszczególnych przestrzeniach kolei;
- c) wydatki na reperacye i utrzymanie środków ruchu, tudzież koszta transportu pociągów przechodzących bezpośrednio z północno-zachodniej kolei austriackiej na jedną z linii niniejszem koncesyonowanych i odwrotnie, w stosunku mil pociągowych przebytych na wszystkich liniach kolei;
- d) wydatki na dworce w Nimburgu, Chlumecu i na dworzec w zetknięciu linii Pardubice-Niemiecki Bród, w stosunku liczby pociągów utrzymujących ruch w tych dworcach.

Spółka wchodzi we wszystkie prawa i obowiązki koncesyonaryuszów; statuta spółki winny być przedłożone administracyi państwa do zatwierdzenia.

§. 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 przyjscie do skutku kolei bocznych prowadzących do kopalni węgla wzdłuż kolei głównej, i w tym celu wejść w układy z interesowanymi

Za prawne nadzorowanie przedsiębiorstwa budowy, koncesyonaryusze winni ze względu na połączenie z temże ciężar czynności uiszczać do skarbu państwa roczne wynagrodzenie pauszalne, którego wysokość oznaczy administracya państwa, w stosunku odnośnych kwot opłacanych przez inne koleje krajowe.

Podobnie zobowiązują się koncesyonaryusze że zgłaszających się o posady przy przedsiębiorstwie a uzdolnionych do tego wysłużonych wojskowych, zwłaszcza podoficerów którzy dobrze służyli, w myśl rozporządzenia cesarskiego z dnia 19 grudnia 1853 szczególnie uwzględniać będą.

§. 17. Państwo przyzwała kolei koncesyonowanej następujące ulgi :

- a) Uwolnienie od podatku dochodowego i uiszczania opłat stemplowych od kuponów, tudzież od wszelkiego podatku, jaki mocą przyszyłych ustaw może być zaprowadzony, na przeciąg lat trzydziestu ;
- 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. Rachunek budowy będzie zamknięty po otwarciu ruchu i całkowitem jej wybudowaniu według planów zatwierdzonych przez administracyę państwa, jednak z zastrzeżeniem uzupełnień dodatkowych.

W rachunku budowy będą policzone :

- a) koszta robót przygotowawczych i sporządzenia planów ;
- b) koszta ostatecznego wykończenia i urządzenia kolei, odsetki interkalarne od kapitału budowy, tudzież wszelkie inne wydatki, jakie trzeba będzie ponieść koniecznie z powodu urządzenia kolei i wprowadzenia jej w ruch ;
- c) koszta pozyskania funduszków, a względnie kwota przeciętnej straty na kursie przy ściąganiu funduszków w gotowiznie zapomocą akcyi i obligacyi z prawem pierwszeństwa.

§. 19. 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 administracyę 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.

§. 20. Czas trwania koncesyi, z wyrzeczoną w §. 9 lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne, ochroną przeciwko zakładaniu nowych kolei, ustanawia się na lat dziesięćdziesiąt, licząc od dnia otwarcia ruchu na wszystkich niniejszem koncesyonowanych liniach 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.

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

Ta kwota przeciętna będzie wypłacana koncesyonaryuszom jako renta roczna w ratach półrocznych aż do upływu trwania koncesyi.

§. 22. 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 stosowne, 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 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, i 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 ich z tym wyraźnym dodatkiem, że nie stanowią części składowej kolei żelaznej.

§. 23. 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 nieobowiązującą.

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 miesiąca czerwca w roku zbawienia tysiąc ośmset siedmdziesiątym, Naszego panowania dwudziestym drugim.

**Franciszek Józef** r. w.



**Potocki** r. w.

**Holzgethan** r. w.

**Pretis** r. w.