

Dziennik ustaw Państwa

dla

królestw i krajów reprezentowanych w Radzie Państwa.

Zeszyt LVI. — Wydany i rozesłany dnia 3 grudnia 1870.

135.

Dokument koncesyi z dnia 5 września 1870,

na budowę i ruch parowej kolei żelaznej z Chyrowa, w połączeniu z pierwszą węgiersko-galicyjską koleją łączącą, na Drohobycz do Stryja, z linią boczną z Drohobyczy do Borysławia.

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, uksiążęony Hrabia Habsburga i Tyrolu, itd. itd. itd.

Gdy Jan Hrabia Kraiński, Franciszek Hrabia Mycielski, Dr. Adolf Weiss, Jan Hrabia Dunin, Jan Hrabia Stadnicki, Inocenty Kowalski i Wilhelm Glaser podali prośbę o udzielenie im koncesyi na budowę i ruch parowej kolei żelaznej z Chyrowa na Drohobycz do Stryja, z linią boczną z Drohobyczy do Borysławia, 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 ex 1870) o uwolnieniu nowych linii kolei żelaznych od podatków, jak następuje:

Art. 1. Nadajemy koncesyonaryuszem prawo budowy i ruchu parowej kolei żelaznej z Chyrowa, w połączeniu z pierwszą węgiersko-galicyjską koleją łączącą na Drohobycz do Stryja, z linią boczną z Drohobyczy do Borysławia.

Art. 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, przedsięwzięć się mających przez komisję polityczną w myśl przepisu §. 6 ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 *) 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 budowniczego-ekonomicznych lub ze względu na ruch, potrzebną lub pożądaną jest zmiana śladów kolei lub planów szczegółowych, która jednak niezmienia kierunku kolei oznaczonego w Art. 1 i w obec śladu zatwierdzonego nie może w ogólności pogorszyć stosunków poziomemu i kierunkowi, do zmiany takiej potrzeba uzyskać pozwolenie administracyi państwa.

Budowa ziemna sieci kolei może być ograniczona na pokład pod jedną kolej, jednak już przy zakupnie gruntu do tego celu potrzebnego mają być zapewnione warunki nabycia gruntu w przyszłości na pokład pod drugą 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 140.000 złr. srebrem.

Względem użytkowania dworców kolei już istniejących lub koncesyonowanych w miejscach zetknięcia się ze swoją koleją, 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.

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 prowadzącymi z kopalni i innymi na własną potrzebę.

Art. 3. Koncesyonaryusze zobowiązują się rozpocząć budowę linii kolei z Chyrowa do Drohobyczy i linii bocznej z Drohobyczy do Borysławia w przeciągu czterech miesięcy po nadaniu koncesyi, ukończyć budowę najpóźniej w przeciągu roku po otwarciu ruchu na linii Przemyśl-Chyrow pierwszej węgiersko-galicyskiej kolei łączącej (jednak nie przed końcem roku 1873, i gotową kolej oddać na użytek publiczny.

Nadto koncesyonaryusze zobowiązują się ukończyć i oddać na użytek publiczny linię Drohobycz-Stryj w przeciągu roku licząc od tego terminu, w którym punkt połączenia w Stryju, za pomocą jednej z kolei w ruchu będących będzie także połączony z pewnym punktem kolei lwowsko-czerniowieckiej, lub z siecią kolei węgierskich.

Dopełnienie tych zobowiązań koncesyonaryusze winni zabezpieczyć administracyi państwa złożeniem kaucyi w kwocie 100.000 zł. wal. austr.

Ta kwota kaucyjna będzie zwrócona gdy zostanie udowodnionem, że użyto po 200.000 złr. na budowę tak linii Chyrow-Drohobycz, jakoteż linii Drohobycz-Stryj.

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

Art. 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.

*) Dziennik ustaw państwa z roku 1854, Nr. 233.

Art. 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.

Art. 6. W szczególności zaś, według przepisu §. 68 rzeczonego 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 w Chyrowie i Drohobyczy, a względnie w Stryju godzinę odjazdu i szybkość w każdym kierunku.

Ile razy do służby pocztowej potrzeba będzie więcej jak jednego czterokołowego wagonu, 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 koncesyonaryusze winni bezpłatnie dostarczyć i utrzymywać zamiast zwykłych 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 stósowne bióro w gmachu kolei żelaznej składające się najwięcej z jednego pokoju i izby na sprzęty, 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.

Art. 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 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.

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

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

a) pociągami wyłącznie osobowymi:

w pierwszej klasie	36 ct. wal. austr.
„ drugiej „	27 „ „ „
„ trzeciej „	18 „ „ „

b) pociągami mieszanymi:

w pierwszej klasie	30 ct. wal. austr.
„ drugiej „	25 „ „ „
„ trzeciej „	15 „ „ „

Gdyby się okazała potrzeba jeszcze niższych cen przewozu osób, a koncesyonaryusze nie znajdowali się w możności odpowiedniego zniżenia dla podróżujących III klasą, natenczas będą obowiązani zaprowadzić na wezwanie ze strony ministerstwa handlu przy pociągach mieszanych IV klasę (dla stojących) z taryfą 10 centów od mili.

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 ziarna strączkowych, wyrobów młynarskich, soli, drzewa opałowego i do rżnięcia, żelaza i wyrobów żelaznych, oleju ziemnego surowego i czyszczonego, tudzież wosku ziemnego $2\frac{3}{10}$ ct.;

b) Od węgla kamiennych, koksu, torfu prasowanego, kali i innych artykułów nawozowych, brył żelaznych, kamieni wapiennych i budulecowych 2 ct. wal. austr. od cetnara i mili.

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 $\frac{5}{10}$ 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 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.

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.

Art. 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 administracyi państwa według przeciętnego kursu srebra w ostatnim miesiącu, przyczem jednak bez zezwolenia koncesyonaryuszów nie może nastąpić zniżenie poniżej 5 pre. kursu przeciętnego.

Art. 10. Transporta wojskowe winny być przewożone według taryfy zniżonej, a mianowicie według ugody zawartej w tym względzie, 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.

Koncesyonaryusze zobowiązują się przystąpić do zawartej przez spółki austriackich kolei żelaznych ugody względem niesienia wzajemnej pomocy środkami przewozowemi, przy przewozie większych transportów wojskowych, tudzież do postanowień organicznych i przepisu służbowego dla oddziału polowej kolei żelaznej.

Art. 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 podróznym.

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

Art. 13. Koncesyonaryuszom nadaje się prawo zawiązania spółki akcyjnej i celem pozyskania potrzebnych funduszów, pozwala się im wydawać akcye i obligacye z prawem pierwszeństwa, opiekujące na okaziciela lub na imię, które na giełdach austriackich mogą być sprzedawane 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.

Spółka wchodzi we wszystkie prawa i obowiązki koncesyonaryuszów. Statuta spółki podlegają zatwierdzeniu ze strony administracyi państwa.

Art. 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.

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

Art. 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 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 akeyi i obligacyi z prawem pierwszeństwa, jakoteż kwitów tymczasowych, tudzież od opłat za przeniesienie własności przy zakupie gruntów.

Art. 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 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.

Za ustanowione niniejszem nadzorowanie przedsiębiorstwa budowy, koncesyonaryusze winni ze względu na połączony 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.

Art. 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 Art. 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.

Art. 18. 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.

Art. 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 ruchomych przynależności, jakoto: dworców, miejsce 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 stósowne, 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.

Art. 20. 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 jej trwania, jako wygasłą.

Art. 21. Koncesyonaryusze przyjmują na siebie zobowiązanie, że przy obsadzaniu opróżnionych posad słuźbowych będą szczególnie uwzględniać podoficerów c. k. armii którzy dobrze słuźyli.

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 rezyduencyonalnem mieście Wiedniu, dnia piątego miesiąca września w roku zbawienia tysiąc ośmset siedmdziesiątym, Naszego panowania dwudziestym drugim.

Franciszek Józef r. w.



Potocki r. w.

Holzgethan r. w.

Pretis r. w.

136.

Obwieszczenie ministerstwa skarbu z dnia 25 listopada 1870,

względem założenia ekspozytury głównego urzędu cłowego wiedeńskiego w dworcu centralnym
c. k. uprzyw. austr. spółki kolei państwa.

W nowym dworcu centralnym c. k. uprzyw. austr. spółki kolei państwa w Wiedniu będzie założona ekspozytura głównego wiedeńskiego urzędu cłowego I klasy, której nadana będzie władza tegoż głównego urzędu cłowego wraz z upoważnieniem do zaprowadzenia skróconego postępowania cłowego (w drodze meldowania) przepisanego dla ruchu kolejowego rozporządzeniem z dnia 18 września 1857 (Dz. u. p. Nr. 175),

Ekspozytura ta rozpocznie czynności z dniem otwarcia ruchu na nowych liniach spółki kolei państwa.

Holzgethan r. w.



Ministerium des k. u. k. Finanzministeriums

Wiedeń

Holzgethan r. w.

Holzgethan r. w.