

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w radzie państwa reprezentowanych.

Zeszyt V. — Wydany i rozesłany dnia 21 Lutego 1871.

9.

Dokument koncesyi z dnia 4 września 1870,

na budowę i ruch parowej kolei żelaznej z Lundenburga do Grussbach.

My Franciszek Józef Pierwszy,

z Bożej łaski Cesarz Austriacki;

Apostolski król Węgier, król Czech, Dalmaeyi, 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 Dr. Adolf Weis i Dr. Maxymilian Steiner podali prośbę o udzielenie im koncesyi na budowę i ruch parowej kolei żelaznej z Lundenburga do Grussbach, widzimy się spowodowani ze względu na pożyteczność tego przedsięwzięcia dla ogółu, udzielić wspomnianym petentom niniejszą koncesyę na zasadzie ustawy z dnia 13 kwietnia 1870 (Dz. u. p. Nr. 56) jak następuje:

Art. 1. Nadajemy koncesyonaryuszom prawo budowy i ruchu parowej kolei żelaznej z Lundenburga, łączącej się z wyłąc. upr. koleją północną cesarza Ferdynanda, na Nikolsburg do Grussbach, dla połączenia z siecią uzupełniającą uprzyw. austr. spółki kolei państwa.

Art. 2. Gdyby przy wykonaniu budow okazało się, że ze względów ekonomicznych lub ze względu na ruch, potrzebną lub pożądaną jest zmiana śladu kolei lub planów szczegółowych, która jednak niezmienna kierunku kolei oznaczonego w Art. 1 i w obec śladu zatwierdzonego nie może istotnie pogorszyć stosunków poziomu i kierunku, do zmiany takiej potrzeby pozyskać pozwolenie administracyi państwa.

Budowa ziemna całej linii 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 dochód surowy z jednej mili przewyższy sumę 180.000 złr. srebrem.

Co do użytkowania istniejących dworców kolei w Lundenburgu i Grussbachu, jakoteż co do urządzenia służby ruchu w miejscach przejścia z jednej kolei na drugą, koncesyonarysze zobowiązują się zawrzeć ugodę z interesowanymi administracyami kolei. Koszta budowy w razie potrzeby rozszerzenia dworców obcych kolei mają ponieść koncesyonarysze.

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

Art. 3. Koncesyonarysze zobowiązują się rozpocząć budowę koncesyonowanej kolei Lundenburg-Grussbach w przeciągu sześć miesięcy, licząc od dnia nadania koncesyi a ukończyć w przeciągu następujących dwóch lat i gotową kolej oddać na użytek publiczny.

Dopełnienie tego zobowiązania koncesyonarysze winni zabezpieczyć administracyi państwa złożeniem kaucyi w kwocie 50.000 zł. wal. austr. w papierach giełdowych według wartości obiegowej.

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

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

Ma być także przyznane koncesyonaryszom 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.

Art. 5. Przy budowie i ruchu kolei koncesyonowanych, winni koncesyonarysze 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, koncesyonarysze winni przewozić bezpłatnie pocztę i służbę pocztową, w razie potrzeby oddając nawet na ten cel osobny przedział lub wagon, przyczem administracya pocztowa ma prawo oznaczać dla pociągów odchodzących codziennie ze stacyi końcowych godzinę odjazdu i szybkość w każdym kierunku.

Jeżeli do służby pocztowej potrzeba więcej jak jednego ośmiokołowego, lub dwóch czterokołowych wagonów, koncesyonarysze 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 koncesyonarysze 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 administracyi pocztowej.

Do pełnienia służby pocztowej w stacyach odbioru i wydawania listów ma być wyznaczone bezpłatnie stósowne bióro składające się najwięcej z jednego pokoju i izby na sprzęty, w gmachu kolei żelaznej a co się tyczy zaspokojenia innych potrzeb, jakieby się w tym celu okazały, będzie zawarta osobna umowa.

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

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

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

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

Art. 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 „ „ „

Gdyby się okazała potrzeba jeszcze dalszego zniżenia cen przewozu osób, a koncesyonaryusze nie mogli udzielić odpowiednich ulg jadącym III klasą, będą obowiązani zaprowadzić na wezwanie ministerstwa handlu IV klasę (dla stojących) z ceną 10 centów od mili.

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

Wyjątkowo wyznaczają się dla obrotu miejscowego na przestrzeni Lundenburg-Grussbach następujące ceny frachtu dla przedmiotów poniżej wymienionych, jeżeli wagony będą niemi zupełnie napełnione:

Od zboża i ziarn strączkowych, wyrobów mącznych, soli, żelaza i wyrobów żelaznych, drzewa opałowego i do rżnięcia, węgla kamiennych, koksu, torfu prasowanego, żywie, brył żelaznych, kamieni wapiennych i budulcowych 2½ ct. wal. austr.

W obrocie przewozowym pomiędzy stacyami kolei północnej cesarza Ferdynanda a spółki austr. kolei państwa ma nastąpić zniżenie powyższych opłat o 20 pre.

Jako opłata za expedycję 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 expedycję 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 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 pewnemi 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.

Zresztą zastrzega się prawodawstwu moc uregulowania w każdym czasie postanowień taryfy jazdy i przewozu towarów; koncesyonarysze 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 dziesiąty procent kapitału zakładowego.

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 koncesyonaryszów, jakoteż z rozporządzenia administracyi państwa, według przeciętnego kursu srebra w ostatnim miesiącu, przyczem jednak bez zezwolenia koncesyonaryszów 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, jakoteż względem ulg dla podróżujących 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 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.

Koncesyonarysze zobowiązują się zastosować na kolei koncesyonowanej ulgi dla podróżujących wojskowych przyzwolone przez wszystkie zarządy kolei austryackich.

Koncesyonarysze zobowiązują się przystąpić do zawartej przez spółki austryackich kolei żelaznych ugody względem niesienia wzajemnej pomocy środkami przewozowemi, przy przewozie większych transportów wojskowych, tudzież do postanowień organicznych i przepisu służbowego dla oddziałów 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 wykażą się poleceniem tej władzy, winni być przewożeni bezpłatnie wraz z pakunkiem podróznym.

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

Art. 13. Koncesyonaryszom nadaje się prawo zawiązania spółki akcyjnej i celem pozyskania potrzebnych funduszków, pozwala się im wydawać akcye i obligacye z prawem pierwszeństwa, opiekujące na okaziciela lub na imię, które na giełdach austryackich mogą być przedawane i urzędownie notowane.

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

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 uwidocznienie kwotę w walucie austriackiej.

Umorzenie obligacyi z prawem pierwszeństwa winno nastąpić przed umorzeniem akcyi.

Art. 14. Państwo przyzwala kolei w Art. 1 wymienionej i jej ewentualnym liniom bocznym następujące ulgi :

- a) Uwolnienie od podatku dochodowego i uiszczenia opłat stemplowych od kuponów, tudzież od wszelkiego podatku, jaki mocą przyszyłych 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.

Art. 15. 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 ustanowione w Art. 3 terminu ukończenia budowy i otwarcia ruchu nie będą dotrzymane, a przekroczenie terminu nie może być usprawiedliwione w myśl §. 11 lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne, mianowicie przesileniami politycznymi, lub finansowemi.

Art. 16. 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 będzie wypłacana koncesyonaryuszom jako renta roczna w ratach półrocznych aż do upływu trwania koncesyi.

Gdyby obliczona kwota przeciętna nie wynosiła przynajmniej 5·2 pre. kapitału zakładowego na kolej rzeczywiście użytego i należycie udowodnionego, natenczas ta kwota minimalna ustanowioną będzie jako renta roczna.

Do kapitału zakładowego należą tak koszta budowy jakoteż pierwszego urządzenia ruchu (to jest do końca pierwszego roku ruchu po otwarciu ruchu na całej linii koncesyonowanej), dalej urosłe aż do chwili otwarcia ruchu pięćprocentowe odsetki od poniesionych na budowę i urządzenie ruchu wydatków, po strąceniu dochodów z jakowych części kolei jeżeliby ruch rozpoczął się na nich przed otwarciem całej kolei.

Gdyby po upływie pierwszego roku ruchu dalsze nowe budowle wzniesione, lub urządzenia ruchu pomnożone zostały, natenczas koszta ztąd powstałe mogą być zaliczone do kapitału zakładowego, jeżeli administracya państwa udzieliła pozwolenie na zamierzone nowe budowle lub pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta należycie udowodnione zostaną; wydatki, których użycie na roboty przygotowawcze lub wykonanie budowy i urządzenie ruchu nie jest udowodnionem, jakoteż zobowiązania, które z powodu odstąpienia

koncesyi jakowej spółce akcyjnej (Art. 13) ze strony tejże w obec koncesyonaryuszów byłyby przyjęte, są od wliczenia w kapitał zakładowy w każdym razie wyłączone.

Art. 17. 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, 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, 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. 18. 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. 19. Za prawne nadzorowanie przedsiębiorstwa budowy koncesyonaryusze zobowiązują się ze względu na połączony z tem ciężar czynności uiszczać do skarbu państwa roczne wynagrodzenie ryczałtowe, którego wysokość oznaczy administracya państwa w stosunku kwot, opłacanych za to przez inne koleje austriackie z uwzględnieniem mil długości. Podobnie koncesyonaryusze przyjmują na siebie zobowiązanie, że przy obsadzaniu niższych posad służbowych będą szczególnie uwzględniać wysłużonych podoficerów c. k. armii.

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 czwartego miesiąca września w roku zbawienia tysiąc osmset siedmdziesiątym, Naszego panowania dwudziestym drugim.

Franciszek Józef r. w.



Potocki r. w.

Holzgethan r. w.

Pretis r. w.

10.**Obwieszczenie ministerstwa skarbu z dnia
29 stycznia 1871,**

względem upoważnienia głównych urzędów cłowych w Chebie (Eger) i Asch w Czechach do postępowania wywozowego z cukrem, wywożonym za linią cłową z zastrzeżeniem zwrotu opłaty.

Upoważnia się w myśl istniejących przepisów c. k. główne urzędy cłowe w Chebie (Eger) i Asch w Czechach do postępowania wywozowego z cukrem wywożonym za linią cłową z zastrzeżeniem zwrotu opłaty cłowej i podatku konsumcyjnego.

Holzgethan r. w.

11.**Rozporządzenie ministerstwa sprawiedliwości z dnia
11 lutego 1871,**

względem przydzielenia gminy Leobersdorf do okręgu sądu powiatowego Baden w Dolnej Austrii.

Na podstawie §. 2 ustawy z dnia 11 czerwca 1868 Dz. u. p. Nr. 59, wyłącza się gminę Leobersdorf z okręgu sądu powiatowego w Pottenstein i przydziela do okręgu sądu powiatowego w Baden.

Rozporządzenie to wchodzi w moc obowiązującą z dniem 15 marca 1871.

Habietinek r. w.

12.**Obwieszczenie ministerstwa skarbu z dnia
12 lutego 1871,**

względem należności za wybijanie medalów w c. k. głównym urzędzie menniczym.

Za wybijanie medalów złotych, srebrnych i brązowych, w c. k. głównym urzędzie menniczym zamówionych, pobierać się będzie należność aż do dalszego rozporządzenia według następującej taryfy, od dnia 1 marca 1871 obowiązywać mającej, na jedną sztukę obliczonej i wzrastającej z rozmiarami średnicy w milimetrach; a mianowicie:

Od 72 do 80 milimetrów	3 złr. — ct.
„ 60 „ 71 „	1 „ 90 „
„ 46 „ 59 „	1 „ 40 „
„ 33 „ 45 „	1 „ 10 „
mniej niż 33 „	— „ 90 „

Medale złote i srebrne wybijane będą z 987 tysięcznych części czystego metalu, przeto za funt menniczy medali złotych zwracać należy albo 143 sztuk dukatów i 1 złr. 78 ct. w monecie srebrnej, albo $84\frac{1}{2}$ ośmioletówek złotych (po 20 franków) i 3 złr. 98 ct. w monecie srebrnej, a za funt menniczy medali srebrnych, 45 złr. w monecie srebrnej.

Za metal użyty na medale brązowe nie zwracać nie trzeba, ponieważ należytość za takowy, jak równie należytość za robotę mieści się już w powyższej cenie taryfowej.

Medale niezwykłego kształtu będą wybijane po cenach osobno umówionych.

Jeżeli i stemple do wybicia mają być zrobione w głównym urzędzie menniczym, należytość za takowe uścić należy według umowy.

Holzgethan r. w.