

# Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XXVII. — Wydana i rozesłana dnia 29 lipca 1876.

88.

**Dokument koncesyi z dnia 30 maja 1876,**

na kolej żelazną parową z Bielska do Żywca.

**My Franciszek Józef Pierwszy,  
z Bożej łaski Cesarz Austryacki:**

Król Apostolski Węgierski, Król Czeski, Dalmatyński, Kroacki, Sławoński, Galicyjski, Lodomeryjski i Illiryjski; Arcyksiążę Austryacki; Wielki Książę Krakowski; Książę Lotaryński, Salzburski, Styryjski, Karyntyjski, Kraiński, Bukowiński, Górno i Dolno Szląski; Wielki Książę Siedmiogrodzki; Margrabia Morawski; książęcony hrabia na Habsburgu i Tyrolu, itd. itd. itd.

Gdy wyłącznie uprzywilejowana Spółka kolei północnej Cesarza Ferdynanda podała prośbę o koncesyę na budowę i utrzymywanie w ruchu kolei żelaznej parowej z Bielska do Żywca, przeto zważywszy pożyteczność tego przedsięwzięcia dla ogółu, widzimy się spowodowani rzeczonej Spółce kolei koncesyę tę na mocy ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) i ustawy z dnia 12 marca 1876 (Dz. u. p. Nr. 45) nadać jak następuje:

§. 1.

Nadajemy wyłącznie uprzywilejowanej Spółce kolei północnej Cesarza Ferdynanda prawo wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej parowej z Bielska, od stacyi istniejącej kolei Dziedzicko-Bielskiej, do Żywca. Nowa linia, aby uniknąć stacyi bezwycходnej (Kopfstation) przechodzić będzie po podczęść miasta Bielska. w Żywcu zaś będzie miała uście do dworca kolei, tak postawić się mającego, aby leżał na projektowanej kolei z Czaczy do Nowego Sącza.

## §. 2.

Budowa i urządzenie ruchu tej kolei wykonane być powinny podług planów szczegółowych budowy. przez ministerstwo handlu zatwierdzonych.

W sporządzaniu i przekładaniu tego planu, jakoteż w odnośnych czynnościach urzędowych, trzymać się ma Spółka bezwarunkowo rozporządzenia ministerstwa handlu z dnia 4 lutego 1871 (Dz. u. p. Nr. 8).

W budowaniu kolei zastosować się należy w szczególności do wymagań ministerstwa handlu i do istniejących ogólnych przepisów budowniczych i policyjnych.

Budowę dolną wykonać można pod jeden tor, atoli skupując grunta, albo odrazu nabyć należy przestrzeń, do położenia drugiego toru, potrzebną, albo przynajmniej zapewnić sobie jej nabycie na wypadek potrzeby.

Rząd ma prawo polecić Spółce wzniesienie budowy dolnej pod drugi tor i położenie takowego, gdy przez dwa lata, po sobie następujące, dochód ryczałtowy z jednego kilometra wynosić będzie więcej niż 21.500 zł. w. a. rocznie.

W przypadku, gdyby przerzeczona kolej z Czaczy do Nowego Sącza, przez jedno lub więcej przedsiębiorstw budowniczych, wybudowana została, Spółka obowiązana będzie odstąpić dworzec żywiecki za zwrotem kosztów budowy przedsiębiorstwu, które Rząd wskaże.

Wszakże Spółka nie będzie obowiązana dopłacić żadnego dodatku do kosztów budowy na przekształcenia, rozszerzenia i dobudowania w dworcu żywieckim, potrzebne dla obu stron z powodu zetknięcia się kolei.

Następnie, zawarta będzie umowa co do wspólnego używania rzeczzonego dworca, przełożyć się mająca Rządowi do potwierdzenia a jeżeliby się w tej mierze zgodnym sposobem nie ułożono, poddać się należy pod decyzją ministerstwa handlu.

Warunki wzajemnego używania wagonów, należących do przedsiębiorstw kolei żelaznych, które się w Żywcu stykają, w żadnym razie uciążliwszymi być nie mogą od tych, które w danej chwili są obowiązującymi dla kolei północnej Cesarza Ferdynanda i innych stykających się z nią kolei.

Spółka obowiązana jest pozwolić za wynagrodzeniem kosztów, ażeby koleje łączące, gdyby przedsiębiorstwa górnicze i przemysłowe, mające siedziby nad koncesyjonowaną linią kolei, zechciały takowe dla dowozu swoich płodów budować, zostały do kolei doprowadzone i z odpowiednimi dworcami połączone w sposób dla ruchu kolei jak najmniej uciążliwy, i w ogólności popierać usilnie przyjscie do skutku takich odnóg kolejowych a co się tyczy warunków zbiegu takich odnóg kolejowych poddać się pod decyzją ministerstwa handlu.

## §. 3.

Spółka obowiązana jest rozpocząć budowę kolei żelaznej, w §-fie 1-ym wzmiankowanej, w przeciągu sześciu miesięcy, licząc od dnia dzisiejszego a w pół roku, licząc od tego samego terminu, ukończyć budowę, gotową kolej oddać na użytek publiczny i przez cały czas, na który koncesya jest nadana, utrzymywać ruch bez przerwy.

## §. 4.

Do wybudowania kolei koncesyonowanej nadaje się Spółce prawo wyłączenia podług przepisów ustawowych, w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie Spółce do wybudowania wszelkich odnóg, prowadzących do zakładów przemysłowych, gdyby Rząd uznał potrzebę wybudowania takich odnóg ze względu na dobro powszechne.

Spółka obowiązana jest przyspieszyć, o ile to od niej zależy, hipoteczne odpisanie parcel nabytych pod budowę kolei, jakoteż wykonanie środków, które stosownie do ustawy z dnia 19 maja 1874 (Dz. u. p. Nr. 70) są potrzebne do zabezpieczenia w księgach dla kolei żelaznych stosunków prawnych, w związku z tem zostających, i dołożyć starania, ażeby przed sprostowaniem hipotecznem stanowiący pomiar gruntów i zamknięcie rachunków jak najspieszniej były ukończone.

## §. 5.

We względzie budowy kolei koncesyonowanej i ruchu na niej, zastosować się powinna Spółka do osnowy niniejszego dokumentu koncesyi, jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń (mianowicie do ustawy o koncesjach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854, regulaminu ruchu kolei z dnia 16 listopada 1851 i przepisów o sygnałach z dnia 16 czerwca 1872 (Dz. u. p. Nr. 80), tudzież do ustaw i rozporządzeń które w przyszłości mogą być wydane.

## §. 6.

Co się tyczy bezpłatnego przewożenia urzędników rządowych, oficyalistów i sług, podróżujących po służbie, jakoteż, co się tyczy powinności dla zakładu pocztowego i zakładu telegrafów państwa, stosowane być mają na kolei koncesyonowanej odnośne postanowienia dokumentu koncesyi dla kolei północnej morawsko-szląskiej z dnia 6 maja 1867 (Dz. u. p. Nr. 82, §§. 12, 14 i 15).

## §. 7.

Dla kolei w §-fie 1-ym wzmiankowanej ustanawia się następującą taryfę maksymalną opłat za przewóz podróżnych:

	od osoby i kilometra			
I klasa . . .	5·0	cent.	wał.	austr. srebrem.
II „ . . .	3·5	„	„	„
III „ . . .	2·5	„	„	„

Dla pociągów pospiesznych ceny te podwyższone być mogą o 20 od sta, o ile średnia chyżość tych pociągów (razem z przestankami na stacjach), gdzie nie ma wzniesień po 15 na tysiąc i wyżej, wynosi najmniej 36 kilometrów, w miejscach zaś gdzie są wzniesienia po 15 na tysiąc aż do 25 na tysiąc wyłącznie, najmniej 24 kilometry.

Dla miejsc jeszcze wyższe wzniesienia mających ustanowi chyżość minister handlu.

Dla pociągów mieszanych ceny powyższe zniżyć należy o 20 od sta. Minister handlu może wszakże uchylić niżenie na liniach, po których przechodzą tylko pociągi mieszane, gdy wymagają tego stosunki obrotu odnośnego przedsiębiorstwa kolejowego lub jakiegokolwiek inne względy.

Jeżeliby jeszcze większe niżenia okazały się potrzebne, Spółka obowiązana jest zaprowadzić na żądanie ministra handlu dla części kolei które minister wskaże IV klasę (do stania) z ceną taryfową 1·5 centów wal. austr. srebrem od osoby i kilometra.

Zaprowadzone na kolei północnej morawsko-szląskiej opłaty taryfowe od pakunków tudzież od przewozu powozów i zwierząt żywych, w związku z przewozem osób, jakoteż wszystkie przepisy taryfowe kolei północnej morawsko-szląskiej, dotyczące się przewozu osób i pakunków, tudzież powozów i zwierząt żywych pociągami osobowymi, stosowane być mają także na kolei z Bielska do Żywca, dopóty, dopóki minister handlu, po wysłuchaniu przedsiębiorstwa kolejowego, nie zaprowadzi innych opłat i przepisów taryfowych.

### §. 8.

Dla kolei koncesyonowanej ustanawia się następującą taryfę maksymalną opłat od przewozu towarów:

od tonny i kilometra w centach waluty austriackiej srebrem:

#### A. Posyłki pospieszne.

1. Od zwyczajnej posyłki pospiesznej . . . . . 16 ct.
2. Od posyłki pospiesznej ulegającej niżeniu jak: nabiał, jarzyny, świeże mięso, chleb itd. połowa kwoty powyższej.

#### B. Towary frachtowe.

##### 1. Towary całkie.

Klasa I, jakoto: leki i pachnidła, towary kolonialne, książki, wyroby brązowe, galanteryjne i drobiazgi rękodziela, towary jedwabne, kuśnierskie, futra i skóry, wyroby tytoniowe itd. . . . . 6·5 ct.

Klasa II, jakoto: towary bawełniane i lniane pospolite, rośliny farbiarskie, drożdże, towary drewniane pospolite, świece i mydło, papier, owoce świeże, cukier itd. . . . . 5·5 ct.

od towarów wielkiego miejsca potrzebujących, jakoto: pierza, chmielu nie prasowanego, drzew żyjących, towarów sitarskich itd. liczyć się będzie opłatę klasy I 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> raza wziętą.

##### 2. Pełnemi wagonami.

Klasa A, jakoto: zboże, strączywo, nasiona olejne, mlewo, sól, żelazo i stal (w prętach, sztabach, płytach), szyny żelazne, wino, piwo, gorzalka, wyskok i ocet, ryż, cukier surowy, tytoń surowy itd. . . . . 5·0 ct.

Klasa B, jakoto: drzewo budulecowe i do wyrobu (nie dłuższe od wagonu) ziemniaki, nawozy sztuczne, guano, mączka kościana, kości, spodyum, wapno, cement itd. . . . . 4·0 ct.

Klasa C, jakoto: drzewo opałowe, rudy, surowizna i okruchy żelazne, cegły, dachówki, łupek, piasek, kamienie, ziemia (zwyczajna, także glina), lód i śnieg, nawóz naturalny, rogi i kopyta, popiół, buraki cukrowe itd. . . . . 3·5 ct.

Opłaty od węgla kopalnego i koksu wynosić nie mogą więcej nad 2·5 ct. i, jeżeli potrzeba, zaprowadzić należy dla tych artykułów taryfy osobne.

W miarę potrzeby zaprowadzone być mogą za zezwoleniem ministra handlu taryfy osobne ze zniżonemi opłatami także i dla innych artykułów przewożonych ważnych z przyczyny lokalnych stosunków kolei.

Klasyfikacya towarów i wszystkie postanowienia uboczne dotyczące się przewozu towarów podlegają zatwierdzeniu ministra handlu.

Opłaty poboczne powinny być takie same jak na kolei północnej morawsko-szląskiej dopóki minister handlu nie ureguluje inaczej tychże opłat pobocznych.

#### §. 9.

W tych miejscach, gdzie wzniesienie wynosi 15 na tysiąc i więcej, za podstawę do obliczenia cen przewozu osób i towarów wzięść można półtorarazową długość pomienionych silnych wzniesień i spadków.

#### §. 10.

W obrocie tranzytowym pobierać się będzie za linią Żywiec-Bielsko i odwrotnie tylko połowę opłaty manipulacyjnej.

Dla towarów, kolejami leżącymi poza koleją Bielsko-Żywiecką, w kierunku Nowego Sącza do stacyj kolei północnej Cesarza Ferdynanda i kolei z nią stykających się, nadchodzących a przeznaczonych do Bogumina i dalej, tudzież odwrotnie, wydane być nie mogą żadne uciążliwsze postanowienia i pobierane być nie mogą opłaty taryfowe, łączne lub uczestkowe, wyższe od tych, które w danym razie pobiera kolej północna Cesarza Ferdynanda w tych samych stosunkach obrotu na liniach swoich od Krakowa, po strąceniu stałej kwoty 70 centów wal. austr. banknotami od tonny (1000 kilogramów).

#### §. 11.

W razie niedostatku i nadzwyczajnej drożyzny żywności i paszy w królestwach i krajach monarchyi austriacko-węgierskiej w Radzie państwa reprezentowanych, minister handlu ma prawo zniżyć o ile tego potrzeba, ceny przewozu tychże, atoli nie bardziej, jak do kwoty pobieranej od artykułów podlegających najniższej taryfie na tej kolei.

Postanowienie to stosowane będzie także w razie niedostatku w krajach korony węgierskiej o ile będzie zachowywana wzajemność.

#### §. 12.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych zniżonych a to podług postanowień stosowanych w tym względzie jakoteż co się tyczy ulg dla podróżujących wojskowych na innych liniach kolei północnej Cesarza Ferdynanda, w szczególności zaś stosownie do umowy zawartej na dniu 18 czerwca 1868 między ministerstwem wojny państwa a dyrekcją kolei północnej Cesarza Ferdynanda.

Gdyby jednak ze wszystkimi kolejami austriackimi lub większą częścią tychże umówione zostały we względzie transportów wojskowych korzystniejsze dla państwa postanowienia, takowe zaprowadzone będą także na kolei koncesyjonowanej.

Postanowienia te stosowane będą także do Obrony krajowej obu połów monarchyi, do strzelców krajowych tyrolskich, i to nietylko gdy podróżują kosztem skarbu, lecz także gdy jadą po służbie o własnym koszcie na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne, tudzież do korpusu straży wojskowej ces. król. sądów cywilnych wiedeńskich, do ces. krol. żandarmeryi, jakoteż do straży skarbowej i straży bezpieczeństwa po wojskowemu uorganizowanych.

Spółka zobowiązuje się przystąpić do zawartej przez spółki kolei austriackich umowy względem zakupienia i utrzymywania w pogotowiu parku do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem swojemi parkami w razie przewożenia większych transportów wojskowych, tudzież do postanowień organicznych i instrukcyi dla oddziałów kolei państwowej, jakoteż do umowy dodatkowej o przewożeniu na rachunek skarbu wojskowego obłożnie chorych i rannych, która weszła w wykonanie od dnia 1 czerwca 1872.

Ten obowiązek przystąpienia odnosi się także do umowy względem wygadzania sobie nawzajem swoją służbą w razie przewożenia większych transportów wojskowych i do przepisu o transportach wojskowych na kolejach żelaznych.

O ile to odnosić się może do kolei w §-fie 1-tym pomienionej, Spółka poddaje się przepisom ustawy z dnia 19 kwietnia 1872 (Dz. u. p. Nr. 60) wydanej w wykonaniu §-fu 38-go ustawy o służbie wojskowej z dnia 5 grudnia 1868 (Dz. u. p. Nr. 151).

Przepisy dotyczące się taryf wojskowych, w paragrafie niniejszym zawarte, jakoteż wszystkie ulgi, stosowane będą także do transportów przeznaczonych dla zakładów rządowych hodowli koni i do osób tymże towarzyszących.

### §. 13.

Do zebrania potrzebnych funduszków nadaje się Spółce prawo puszczenia w obieg obligacyj z prawem pierwszeństwa na okaziciela lub na imię opiewających, które mogą być sprzedawane i urzędownie notowane na giełdach austriackich.

Przed wypuszczeniem w obieg przelożyć należy Rządowi do zatwierdzenia odnośne formularze jakoteż plan umorzenia.

### §. 14.

Ze strony Rządu czyni się kolei koncesyonowanej następujące ulżenia:

1. Uwalnia się wszelkie kontrakty, podania i wszystkie inne dokumenty, dotyczące zebrania kapitału jakoteż budowy i urządzenia kolei od stępli i opłat, aż do otwarcia ruchu.

2. Uwalnia się od stępli i opłat przypadających od pierwszej emisyi obligacyj z prawem pierwszeństwa jakoteż od opłat za przeniesienie własności zakupionych gruntów.

3. Uwalnia się od podatku zarobkowego i dochodowego, od opłat stęplowych którymby podlegały kupony, jakoteż od wszelkiego podatku, któryby w przyszłości na mocy ustaw został zaprowadzony, a to na lat 25 licząc od dnia nadania koncesyi.

Dla ułatwienia aby rachunki ruchu kolei z Bielska do Żywca i dawniejszych linii kolei północnej Cesarza Ferdynanda były utrzymywane wspólnie, przyjmuje się dochód czysty z linii bielsko-żywieckiej opodatkowaniu podlegający na cały czas uwolnienia od podatków ryczałtowo w sumie osmdziesiąt tysięcy złotych wal. austr.

### §. 15.

Koncesya nadaje się na lat dziewięćdziesiąt licząc od dnia 6 maja 1876 a po upływie tego czasu takowa traci moc swoją.

Rząd może także unieważnić koncesyę, gdyby zobowiązania w §-fie 3-cim określone pod względem rozpoczęcia i dokonania budowy, tudzież otwarcia i utrzymywania ruchu nie były dopełnione. o ile przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl §-fu 11-go lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne.

#### §. 16.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia w którymkolwiek czasie kolei koncesyonowanej pod warunkami ustanowionemi dla kolei północnej morawsko-szląskiej i od terminu dla tejże wyznaczonego.

#### §. 17.

Nadto zastrzega sobie Rząd prawo, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia ponawiało się naruszanie lub zaniedbanie obowiązków, w dokumencie koncesyi lub ustawami, przepisanych, będzie temu zapobiegał środkami odpowiadającemi ustawom a według okoliczności unieważni koncesyę jeszcze przed upływem czasu na który została nadana.

Ostrzegając surowo aby nikt nie czynił nie przeciwnego postanowieniom koncesyi niniejszej, i nadając Spółce prawo uciekania się do Naszych sądów w sprawach o wynagrodzenie udowodnionej szkody. rozkazujemy wyraźnie wszystkim władzom, do których to należy, aby nad koncesyę i wszystkimi postanowieniami, w niej zawartemi. ściśle i troskliwie czuwały.

W dowód czego wydajemy niniejszy list, pod Naszą większą pieczęcią, w Naszem głównem i rezydencyonalnem mieście Wiednia dnia trzydziestego miesiąca maja w roku zbawienia tysiąc ośmset siedmdziesiątym szóstym. Naszego panowania dwudziestym ósmym.

**Franciszek Józef** r. w.



**Auersperg** r. w.

**Chlumecy** r. w.

**Pretis** r. w.

### 89.

## Rozporządzenie ministerstwa sprawiedliwości z dnia 17 lipca 1876,

tyczące się przyłączenia gminy miejscowej Miroszowice do obrębu sądu powiatowego rzyczańskiego w Czechach.

Na zasadzie ustawy z dnia 11 czerwca 1868 (Dz. u. p. Nr. 59) oddziela się gminę miejscową Miroszowice od obrębu sądu powiatowego czarno-kościelieckiego i przyłącza takową do obrębu sądu powiatowego rzyczańskiego.

Rozporządzenie niniejsze nabywa mocy od dnia 1 października 1876.

**Glaser** r. w.

