

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Cześć VII. — Wydana i rozesłana dnia 14 marca 1877.

15.

Dokument koncesyi z dnia 25 stycznia 1877,

na kolej żelazną parową z miasta Lokietu do stacyi Lokiet-Neusattel.

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

król apostolski węgierski, król Czech, Dalmacyi, Kroacyi, Sławonii, Galicyi, Lodomeryi i Illiryi; Arcyksiążę Austryacki; Wielki Książę Krakowski, Książę lotaryński, salzburski, styryjski, karyntyński, kraiński, bukowiński, górno i dolno szląski; wielki książę siedmiogrodzki; margrabia morawski; książę-hercog hrabia na Habsburgu i Tyrolu, itd. itd. itd.

Gdy gmina miasta Lokietu spólnie z Henrykiem Böhmem i Hermanem Schwindem podała prośbę o koncesyę na budowę i utrzymanie w ruchu kolei drugorzędnej z miasta Lokiet do stacyi Lokiet-Neusattel wyl. uprzywilejowanej kolei żelaznej busztiehradzkiej, przeto ze względu na ogólną pożyteczność tego przedsięwzięcia, widzimy się spowodowani nadać rzeczonym petentom tę koncesyę na mocy ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238), jakoteż ustawy z d. 28 marca 1875 (Dz. u. p. Nr. 57), w sposób następujący:

§. 1.

Nadajemy koncesyonaryuszom prawo wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej parowej z miasta Lokiet do stacyi Lokiet-Neusattel wyłącznie uprzyw. kolei żelaznej busztiehradzkiej, z włączeniem, jeśli to będzie możebne, istniejącej już kolei dowozowej od kopalni węgla niegdys pana Haidingera do przerzeczonej stacyi kolei żelaznej.

§. 2.

Kolej ta wybudowana być ma jako drugorzędna, ze szlakiem normalnym.

Sposób budowy jakoteż urządzenia ruchu odpowiadać powinny projektom szczegółowym, przez ministerstwo handlu zatwierdzić się mającym i warunkom technicznym które będą podane.

W tej mierze starać się należy aby koszta budowy były jak najmniejsze, a ponieważ chyżość największa pociągów na tej kolei nie może wynosić więcej nad 12 kilometrów na godzinę, pozwala się na wszelkie ułatwienia, jakie z powodu tej małej chyżości są dopuszczalne.

W dostarczeniu wozów, wagonów, szyn i innych części składowych kolei, jakoteż wszelkich przedmiotów do jej urządzenia potrzebnych, dane będzie pierwszeństwo fabrykom krajowym, jeżeli zgodzą się na te same warunki co zagraniczne.

Projekta techniczne budowy i urządzenia kolei przedstawić należy ministerstwu handlu weześnie, a tyżące się tego jakoteż wszelkie inne rozporządzenia władz nadzorezych rządowych wykonywać jak najściślej.

Podobnież uczynić powinni koncesyonaryusze pod względem budowy wszystko, czego by jeszcze ministerstwo handlu wymagało ze względu na dobro publiczne i trzymać się obowiązujących ogólnych przepisów budowniczych i policyjnych.

Budowę dolną kolei wykonać można tylko pod jeden tor.

Koncesyonaryusze zobowiązują się dążyć do zawarcia umowy ze spółką wyl. uprzyw. kolei busztiehradzkiej w przedmiocie używania dworca w Lokiet-Neusattel jakoteż urządzenia służby ruchu dla obrotu przejściowego i umowę tę przedstawić rządowi do zatwierdzenia.

Gdyby umowa ze spółką kolei busztiehradzkiej, odpowiadająca interesom kolei drugorzędnej nie przysłała do skutku, koncesyonaryusze mają wprawdzie prawo wybudować własny dworzec, są jednak obowiązani urządzić połączenie z tamtą koleją i starać się ułatwić ile możności obrót osobowy pod względem przejścia z własnej kolei na tamtą.

Co się tyczy warunków takiego połączenia, jakoteż urządzenia wspólnej służby dworcowej do obrotu passażerskiego, poddadzą się koncesyonaryusze orzeczeniu ministerstwa handlu, jeżeliby się nie zgodzono w tej mierze z koleją z którą ma nastąpić połączenie.

Rząd zastrzega sobie że gdyby się nie zgodzono, on sam poda warunki wzajemnego używania wagonów kolei krajowych sasiednich i zbiegu kolei idących z kopalni i zakładów przemysłowych.

Koncesyonaryusze są jednak obowiązani pozwolić za wynagrodzeniem kosztów, ażeby koleje łączące, które przedsiębiorstwa przemysłowe mające siedziby nad koleją koncesyonowaną, zechcą zbudować dla dowozu płodów swoich, zostały do kolei doprowadzone w sposób dla ruchu kolei jak najmniej uciążliwy.

§. 3.

Koncesyonaryusze obowiązani są rozpocząć budowę tej kolei żelaznej w przeciągu trzech miesięcy licząc od dnia dzisiejszego, a w półtora roku, licząc od tego samego terminu ukończyć budowę, gotową kolej oddać na użytek pu-

bliczny i przez cały czas, na który koncesya jest nadana, utrzymywać ruch bez przerwy.

§. 4.

Do wybudowania kolei koncesyonowanej nadaje się koncesyonaryuszom prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież same prawo nadane będzie koncesyonaryuszom do wybudowania wszelkich odnóg, prowadzących do zakładów przemysłowych, gdyby Rząd uznał potrzebę wybudowania takowych ze względu na dobro publiczne.

Koncesyonaryusze obowiązani są przyspieszyć, o ile to od nich zależy, hipoteczne odpiśanie 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 stanowczy pomiar gruntów i zamknięcie rachunków jak najspieszniej były ukończone.

§. 5.

We względzie budowy kolei koncesyonowanej i ruchu na niej, zastosować się powinni koncesyonaryusze do osnowy niniejszego dokumentu koncesyi, jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń [mianowicie do ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 Dz. u. p. Nr. 238)] i regulaminu ruchu kolei z dnia 16 listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852) tudzież do ustaw i rozporządzeń które w przyszłości wydane być mogą.

Wszakże pod względem ruchu pozwala się w myśl artykułu III ustawy z dnia 28 marca 1875 (Dz. u. p. Nr. 57) odstąpić od wszystkich środków bezpieczeństwa przepisanych w porządku ruchu kolei żelaznych, o ile ze względu na zmniejszenie chyżości największej, ministerstwo handlu uzna to za możliwe, a natomiast trzymać się należy osobnych przepisów ruchu które wyda ministerstwo handlu.

§. 6.

Co się tyczy obowiązków dla zakładu pocztowego wchodzą w zastosowanie w myśl artykułu III ustawy z dnia 28 marca 1875 (Dz. u. p. Nr. 57) następujące przepisy:

Koncesyonaryusze obowiązani są przewozić pocztę i służbę pocztową pociągami kolei żelaznej, mogą jednak żądać za wykonywanie tego obowiązku i za wszelkie inne ciężary dla zakładu pocztowego ponoszone, odpowiedniego wynagrodzenia, które wyznaczone będzie drogą umowy.

Plany ruchu pociągów, do przewożenia poczty używanych, których jednak nie ma odechodzić więcej niż trzy na 24 godzin w każdym kierunku, ustanawiane będą za zezwoleniem ministerstwa handlu, które też uwiadamiać należy o wszelkiej zamierzonej zmianie planu ruchu najmniej na dwa tygodnie przed zaprowadzeniem takowej.

Gdyby do służby pocztowej w stacyi kresowej w Lokiet potrzebne były osobne lokalności, zawarta będzie osobna umowa w przedmiocie wynagrodzenia za miejsce na ten cel odstąpione, płacić się mającego jako czynsz.

Wewnętrzne urządzenie, utrzymanie w porządku, oświetlenie i opalanie tych lokalności jest rzeczą zarządu pocztowego.

Korespondencye tyczące się zarządu kolei, prowadzone pomiędzy dyrekcją lub radą zawiadowczą kolei a jej podrzędnymi czynnikami lub korespondencye tych ostatnich między sobą, mogą być przewożone na odpowiednich częściach kolei przez sług kolejowych.

§. 7.

Koncesyonaryusze zobowiązują się, że swoich linii telegraficznych gdyby kiedyś okazały się do ruchu kolei i dawania sygnałów potrzebnymi a do których wybudowania zawrzeć mają osobną umowę z zakładem telegrafów rządowych, pozwolą używać także do korespondencyj rządowych i prywatnych.

Rządowi wolno będzie założyć własne oddzielne linie telegraficzne na gruncie przez koncesyonaryuszów nabytym lub w ogóle na potrzeby kolei używanym bez żadnego wynagrodzenia, a gdyby kolej miała własną linię telegraficzną, przymocować druty telegrafu rządowego na słupach telegrafu kolejowego.

Koncesyonaryusze zapewniają bezpłatną pomoc ze strony służby kolejowej w doglądaniu i utrzymywaniu takich linii rządowych.

Koncesyonaryusze są nadto obowiązani przewozić na swoich liniach materiały i rekwizyta zakładu telegrafów rządowych podług taryf przepisanych dla transportów wojskowych, jakoteż zachowywać takowe bezpłatnie w swoich dworcach i na stacyach.

§. 8.

Na kolei wzmiankowanej w §. 1 zaprowadzone będą dla obrotu osobowego tymczasowo wagony jednej tylko klasy.

Wysokość cen przewozu osób i ładunków poddaje się następującym ograniczeniom:

1. Za przewóz podróżnych między miastem Lokiet a stacją Lokiet-Neusattel, dopóki będą zaprowadzone wagony jednej tylko klasy, nie wolno pobierać większej opłaty nad 25 centów od osoby.

W razie zaprowadzenia wagonów jeszcze drugiej klasy, należytość za przewóz wyższą klasą nie ma przewyższać powyższej kwoty o więcej niż o 50 od sta.

2. Co się tyczy przewozu ładunków na rzeczonej kolei, opłata taryfowa od tonny nie ma wynosić więcej na 60 centów.

Dla artykułów: węgiel kamienny, koks, zboże, wyroby młynarskie, ziemniaki, nawóz, kamienie do budowy i wapienne, gdyby takowemi wagony całkiem były napelnione, ustanowić należy opłatę zniżoną w kwocie najwyżej 50 centów.

3. Co się tyczy opłat ubocznych i innych przepisów pod względem przewozu, zastosowane być mają postanowienia obowiązujące na kolei busztiehradzkiej.

Po upływie każdych pięciu lat ruchu ministerstwu handlu służy prawo zrewidowania taryf, przy czem jednak należy mieć na względzie zapewnienie kolei odpowiedniego zysku. Wbrew woli koncesyonaryuszów taryfy zniżone być nie mogą dopóty, dopóki kolej w dwóch po sobie następujących latach ruchu nie przyniesie czystego dochodu najmniej po siedm od sta kapitału zakładowego.

§. 9.

W przypadkach niedostatku i nadzwyczajnej drożyzny żywności i paszy w krajach monarchyi austriackiej w Radzie państwa reprezentowanych, minister handlu ma prawo zniżyć według potrzeby ceny przewozu tych artykułów, wszakże tylko tak, aby te ceny niższe nie były niższe od cen przewozu artykułów transportowanych na rzeczonyj kolei za najmniejszą opłatą.

§. 10.

Ceny przewozu podróźnych i ładunków mogą być wymierzone w monecie krajowej srebrnej, ale należytość przyjmowana być powinna także w walucie krajowej, z dodatkiem odpowiednim wartości obiegowej.

Ceny taryfowe zamieniane będą na walutę krajową w sposób przepisany przez ministerstwo handlu.

§. 11.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych niższych a to stósownie do umowy tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróźujących wojskowych, między ministerstwem wojny państwa a dyrekcją kolei północnej Cesarza Ferdynanda na dniu 18 czerwca 1868 zawartej, której postanowienia będą stanowiły nieodłączną część składową niniejszego dokumentu koncesyi.

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 koncesyonowanej.

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

Koncesyonaryusze zobowiązują 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 polowej, jakoteż do umowy dodatkowej o przewożeniu na rachunek skarbu wojskowego obłożenie chorych i rannych, która weszła w wykonanie od dnia 1 czerwca 1871.

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

Zobowiązania te ciężą na koncesyonaryuszach tylko o tyle, o ile będzie możliwem dopełnienie ich na tych kolejach drugorzędnych a w skutek tego zbudowanych, urządzonych i eksploatowanych z dozwolonemi ułatwieniami.

Koncesyonaryusze zobowiązują się obsadzać posady z uwzględnieniem wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajowej w myśl ustawy z dnia 19 kwietnia 1872 (Dz. u. p. Nr. 60).

§. 12.

Urzednicy państwa, funkcyonaryusze i słudzy, którzy z polecenia władzy mającej nadzór nad zarządem i ruchem kolei żelaznych lub dla zabezpieczenia interesów państwa na zasadzie tej koncesyi lub w sprawach dochodów niestałych jadą koleją i okażą polecenie tej władzy, przewożeni być powinni bezpłatnie również jak ich pakunki podróżne.

§. 13.

Osoby wydane przymusowo i więźniowie, jakoteż ich dozorey, a ei ostatni także wtedy gdy wracają, przewożeni będą za połowę należytości passażerskiej.

Osoby te umieszczane być muszą ile możności w osobnych przedziałach, umówić się więc należy z właściwemi władzami w których dniach i którymi pociągami mają być przewożone.

§. 14.

Posyłki przeznaczone na cele zakładów rządowych hodowli koni, jakoteż osoby które takowe odstawiają, przewożone będą za opłatą zniżoną jak transporty wojskowe, wszakże z powyższem ograniczeniem.

§. 15.

Nadaje się koncesyonaryuszom prawo zawiązania spółki akcyjnej, tudzież w celu zebrania potrzebnych funduszków prawo puszczenia w obieg akcyj i obligacyj z prawem pierwszeństwa opiekujących na okaziciela lub na imię a które będą sprzedawane i urzędownie notowane na giełdach austryackich.

Obligacye z prawem pierwszeństwa nie mogą być puszczone w obieg przed skończeniem budowy kolei.

Suma zapomocą takowych zebrana przewyższać nie może połowy kapitału zakładowego.

Jeżeli obligacye z prawem pierwszeństwa wydane będą na walutę zagraniczną, kwota wyrażona być ma także w walucie austryackiej.

Obligacye z prawem pierwszeństwa umorzone być powinny pierwiej niż akcyje.

Gdy się spółka zawiąże, takowa wejdzie we wszystkie prawa i obowiązki koncesyonaryuszów; statuta spółki podlegają zatwierdzeniu ze strony rządu.

§. 16.

Koncesyonaryusze mają prawo zakładać ajencye w kraju i zagranicą, jakoteż urządzać sposoby przewozu osób i towarów wodą i lądem z zachowaniem istniejących przepisów.

§. 17.

Rząd ma prawo przekonywać się czy budowa kolei i urządzenia ruchu są we wszystkich częściach wykonane odpowiednio celowi i trwale i zarządzić aby wadliwosciom w tym względzie zapobieżono lub takowe usunięto.

Rząd ma także prawo wydelegować urzednika do wglądania w zarząd.

Komisarz przez Rząd ustanowiony, mocen jest bywać na posiedzeniach rady zawiadowczej lub innej reprezentacyi działającej jako dyrekcya spółki, tudzież na walnych zgromadzeniach ile razy uzna to za potrzebne i zawieszać uchwały

i rozporządzenia sprzeciwiające się ustawom lub statutom spółki albo publicznemu dobru.

Za ustanowiony tu nadzór koncesyonaryusze nie będą płacili do skarbu państwa wynagrodzenia; podobnież uwalnia się koncesyonaryuszów od przepisanego w §-fie 89 regulaminu ruchu kolei z dnia 16 listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1, z r. 1852), obowiązku wynagradzania nadatku z powodu dozoru policyjnego i akeyzowego jakoteż od obowiązku dostarczenia i utrzymywania bezpłatnie lokali dla urzędów.

§. 18.

Koncesya nadaje się z obroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §-fu 9-go lit. *b*) ustawy o koncesyach na koleje żelazne, na lat dziewięćdziesiąt, licząc od dnia otwarcia ruchu, po upływie tego czasu takowa traci moc swoją.

Jeżeli kolej dowozowa prowadząca do kopalni niegdyś pana Haidingera, zostanie włączona, koncesya na tę kolej utraci moc swoją dopiero po upływie czasu na który niniejsza koncesya jest nadana.

Rząd może także wyrzec unieważnienie koncesyi, gdy określone w §-fie 3 zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia i utrzymywania ruchu nie będą dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie da się usprawiedliwić w myśl §. 11 lit. *b*) ustawy o koncesyach na koleje żelazne a mianowicie wstrząśnieniami politycznymi i finansowemi.

§. 19.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia koncesyonowanej kolei w każdym czasie po upływie lat trzydziestu licząc od dnia dzisiejszego, a w tym razie wynagrodzi koncesyonaryuszów gotówką.

Dla oznaczenia ceny odkupu obliczone będą czyste dochody roczne przedsiębiorstwa w ciągu lat siedmiu przed rzeczywistą chwilą odkupu, z tego stracone będą czyste dochody dwóch lat najniepomyślniejszych i policzony będzie średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

Gdyby jednak średni dochód czysty tak obliczony nie wynosił najmniej sumy rocznej w srebrze, która potrzebna jest do oprocentowania po 5 od sta i umorzenia w okresie koncesyjnym kapitału zakładowego imiennego przez Rząd zatwierdzonego, natenczas ta suma roczna uważana będzie za dochód czysty, który ma być wzięty za podstawę do wymierzenia ceny odkupu.

Suma dochodu czystego, według zasad tych oznaczonego, dwadzieścia razy wzięta, stanowi cenę odkupu.

Suma kapitału zakładowego imiennego podlega zatwierdzeniu ze strony Rządu a w takową wchodzi:

- a) koszta robót przygotowawczych i sporządzenia projektów;
- b) koszta budowy i pierwszego urządzenia ruchu (t. j. aż do końca pierwszego roku ruchu po otwarciu ruchu na całej kolei koncesyonowanej), jakoteż wszelkie inne wydatki, które oprócz wzmiankowanych w ustępie *a*) trzeba będzie pokryć koniecznie w skutek budowy koncesyonowanej kolei i otwarcia ruchu;
- c) pięć procentowe odsetki od kapitałów płaconych podczas budowania aż do otwarcia ruchu na całej kolei koncesyonowanej w miarę postępu budowy i

urządzenia ruchu, po strąceniu dochodów czystych z części kolei pierwwej na użytek oddanych i odsetków od pieniędzy wniesionych a nie zaraz użytych, atoli tylko o tyle, o ile odsetki takie rzeczywiście były płacone, od kapitałów jednak, które koncesyonaryusze wyłożą sami na budowę, w żadnym przypadku odsetki nie mogą być policzone;

- d) koszta zebrania kapitału a względnie kwota dozwolonej i przez Rząd zatwierdzonej średniej straty na kursie w skutek gromadzenia kapitału w gotówce zapomocą puszczenia w obieg akcyj i obligacyj z prawem pierwszeństwa.

Gdyby po upływie pierwszego roku ruchu jeszcze jakie nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, koszta stąd poniesione mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli Rząd pozwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub pomnożenia urządzenia ruchu i jeżeli koszta będą należycie wykazane.

Przez odkup kolei i od dnia odkupu wchodzi państwo przez wypłacenie ceny kupna, bez innego wynagrodzenia, w posiadanie i w używanie kolei obecnie ukoncesyonowanej ze wszystkimi ruchomościami i nieruchomościami do niej należąciami.

§. 20.

Kolei wzmiankowanej w §-fie 1-ym niniejszego dokumentu koncesyi udziela się następujące ulgi:

- a) uwolnienie od stępli i opłat od wszelkich umów, podań i jakichkolwiek innych dokumentów dotyczących się zebrania kapitału, jakoteż budowy i urządzenia kolei aż do czasu otwarcia ruchu;
- b) uwolnienie od stępli i opłat całej pierwszej emisji akcji i obligacyj z prawem pierwszeństwa z kwitami tymczasowemi, jakoteż od opłat za przeniesienie własności zakupionych gruntów;
- c) uwolnienie od podatku dochodowego i opłat stęplowych od kuponów, jakoteż od wszelkiego podatku, któryby w przyszłości mocą ustawy był zaprowadzony na lat trzydzieści (30) licząc od dnia dzisiejszego.

Ulgi powyższe stosowane będą odpowiednio także do kolei dowozowej, prowadzącej do kopalni Ha idingera, jeżeliby takowa na rzecz nowego przedsiębiorstwa była użytkowana lub nabyta, jakoteż do umów dotyczących się tego użytkowania lub nabycia.

§. 21.

Gdy koncesya utraci moc swoją i od tego dnia, wchodzi państwo bez wynagrodzenia w wolne od ciężarów posiadania i używanie kolei ukoncesyonowanej, mianowicie gruntu, budowli ziemnych i wodnych, całej dolnej i wierzchniej budowy kolei i wszystkich nieruchomości przynależności, jako to: dworców, miejsc do ładowania i wyładowania, wszystkich budynków do ruchu kolei potrzebnych w miejscach do zajazdu i odjazdu, domów dla strażników i dozorców, ze wszystkimi urządzeniami należąciami do machin stałych i ze wszystkimi nieruchomościami.

Co się tyczy ruchomości, jako to: lokomotyw, wagonów, machin ruchomych, narzędzi, tudzież innych urządzeń i materiałów, o ile są potrzebne do utrzymywania ruchu i do tego zdatne, przedmioty te przejdą na własność państwa w takiej ilości lub wartości, jaka odpowiada pierwszemu urządzeniu ruchu objętemu kapitałem zakładowym.

Tak wtedy gdy koncesya moc swoję straci, jak i w razie odkupienia kolei (§. 19) zatrzymają koncesyonaryusze na własność utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa fundusz zasobny i należące się im aktywa, tudzież te osobne zakłady i budynki, z własnego majątku wzniesione lub nabyte, jako to: piece do koksu i wapna, odlewnie, fabryki machin i innych narzędzi, spiechlerze, doki, składy, węgla i inne, do których zbudowania lub nabycia Rząd ich upoważnił z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależności kolejowej.

§. 22.

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

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

W dowód czego wydajemy niniejszy list, pod Naszą większą pieczęcią, w Naszem głównem i rezydencyonalnem mieście Wiedniu dnia dwudziestego piątego miesiąca stycznia, w roku zbawienia tysiąc ośmset siedmdziesiątym szóstym, Naszego panowania dwudziestym dziewiątym.

Franciszek Józef r. w.



Auersperg r. w.

Chlumecky r. w.

Pretis r. w.

16.

Rozporządzenie ministerstwa handlu z d. 22 lutego 1877,

o zamianie na miarę metryczną wielkości przytoczonych w rozporządzeniu ministerstwa handlu z dnia 31 sierpnia 1874 (Dz. u. p. Nr. 122), zawierającym przepisy tymczasowe o żegludze i nadzorze rzecznym na części Dunaju przecinającej Górną i Dolną Austryą.

Na mocy ustawy z dnia 31 marca 1875 (Dz. u. p. Nr. 62) czyni się w rozporządzeniu ministeryalnym z dnia 31 sierpnia 1874 (Dz. u. p. Nr. 128) zawierającym przepisy tymczasowe o żegludze i nadzorze rzecznym na części Dunaju przecinającej Górną i Dolną Austryą, następujące zmiany, mające na celu wyrażenie przytoczonych tam wielkości w miarach metrycznych:

W rozdziale I:

1. w §. 6 ustęp 3 zamiast: „9 cali“ ma być: „24 centymetry“.
2. w §. 6 ustęp 4 zamiast: „dłuższe nad 30 sążni a szersze nad 7 sążni“ ma być: „dłuższe nad „60 metrów a szersze nad 14 metrów“.
3. w §. 8 zamiast: „12 cali“ ma być: „32 centymetry“.
4. w §. 9 zamiast: „4 sążnie długości, 3 stopy szerokości a 18 do 20 cali głębokości“ ma być: „8 metrów długości, 1 metr szerokości, 48 do 54 centymetry głębokości“.
5. w §. 12 ustęp 3 zamiast: „10 sążni“ ma być: „19 metrów“.
6. w §. 16 zamiast: „3 sążnie“ ma być: „6 metrów“.
7. w §. 30 zamiast: „48 stóp“ ma być: „16 metrów“.
8. w §. 35 zamiast: „4—6 sążni“ ma być: „8—12 metrów“.
9. w §. 40 ustęp 1 zamiast: „100 sążni“ ma być: „200 metrów“.
10. w §. 40 ustęp 2 zamiast: „500 sążni“ ma być: „1000 metrów“.
11. w §. 45 ustęp 3 zamiast: „10 sążni“ ma być: „19 metrów“.
12. w §. 45 ustęp 4 zamiast: „7 sążni“ ma być: „13 metrów“.
13. w §. 46 ustęp 1 zamiast: „100 sążni“ ma być: „200 metrów“.
14. w §. 46 ustęp 2 zamiast: „500 sążni“ ma być: „1000 metrów“.
15. w §. 60 zamiast: „na wodoskazie linekim o 9 stóp“ ma być: „2·8 metrów“, zamiast: „na steinskim o 12 stóp“ ma być: „3·8 metrów“; a zamiast na wiedeńskim o „8 stóp“ ma być: „2·5 metrów“.
16. w §. 76 ustęp 1 zamiast: „ $\frac{1}{4}$ mili“ ma być: „2 kilometry“.

W rozdziale II, B. I:

17. w §. 1 ustęp 1 zamiast: „1160 sążni“ ma być: „2·200 metrów“; w ustępie 2, zamiast: „360 sążni“ ma być: „680 metrów“.
18. w §. 2 zamiast: „109 sążni“ ma być: 207 metrów“.
19. w §. 3 zamiast: „127 sążni“ ma być: „241 metrów“.
20. w §. 4 zamiast: „50 sążni“ ma być: „95 metrów“.
21. w §. 5 zamiast: „33 sążni“ ma być: „63 metry“.
22. w §. 6 zamiast: „120 sążni“ ma być: „227 metrów“; a zamiast: „35 sążni“ ma być: „66 metrów“.
23. w §. 7 zamiast: „95 sążni“ ma być: „180 metrów“.
24. w §. 8 zamiast: „25 sążni“ ma być: „47 metrów“.
25. w §. 10 zamiast: „20 sążni“ ma być: „38 metrów“.

W rozdziale II, B. II:

26. w §. 1 zamiast: „3 stopy“ ma być: „1 metr“.
27. w §. 2 zamiast: „4 stopy“ ma być: „1·3 metry“.
28. w §. 3 zamiast: „2 stopy pod zero aż do 4 stopy nad zero“ ma być: „0·6 metra pod zero aż do 1·3 metra nad zero“.
29. w §. 4 ustęp 2 zamiast: „3 stopy“ ma być: „1 metr“.

W rozdziale II, B. III.

30. §. 6 zamiast: „pięć sążni“ ma być: „10 metrów“.
31. w §. 7 zamiast: „siedm sążni“ ma być: „14 metrów“; a zamiast: „8 stóp“ ma być: „2·5 metrów“.
32. w §. 13 zamiast: „300 sążni“ ma być: „600 metrów“.
33. w §. 15 ustęp 2 zamiast: „pięć stóp“ ma być: „1·6 metra“.