

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XXXIV. — Wydana i rozesłana dnia 30 lipca 1880.

93.

Dokument koncesyi z dnia 30 czerwca 1880,

na kolej żelazną parową od stacyi w Hullein wyłącznie uprzyw. kolei północnej Cesarza Ferdynanda do Kromeryża.

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

Król Apostolski Węgierski, Król Czeski, Dalmacki, Kroacki, Sławoński, Galicyjski, Lodomeryjski i Illiryjski; Arcyksiążę Austriacki; Wielki Książę Krakowski, Książę Lotaryński, Salzburski, Styryjski, Karyntyjski, Kraiński, Bukowiński, Górno i Dolno Szląski; Wielki Książę Siedmiogrodzki; Mar-grabia Morawski; uksiążęcony Hrabia na Habsburgu i Tyrolu itd. itd. itd.

Gdy gmina miasta Kromeryża w spółce z Janem Troltschem, Wojciechem Schipkiem, Leopoldem Kampfem i Dr. Wilibaldem Mildschuhem podała prośbę o udzielenie koncesyi na budowę i utrzymanie w ruchu kolei miejscowej od stacyi w Hullein wyłącznie uprzyw. kolei północnej Cesarza Ferdynanda do Kromeryża, przeto ze względu na ogólną pożyteczność tego przedsięwzięcia, widzimy się spowodowani nadać proszącym koncesyą niniejszą na zasadzie ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238), jakoteż ustawy z dnia 25 maja 1880 (Dz. u. p. Nr. 56), w sposób następujący:

§. 1.

Nadajemy koncesyjnaryuszom prawo wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej parowej od stacyi w Hullein wyłącznie uprzyw. kolei północnej Cesarza Ferdynanda do Kromeryża.

§. 2.

Kolei będącej przedmiotem niniejszego dokumentu koncesyjnego zapewnia się następujące ulgi:

- a) uwolnienie od stępli i opłat od wszelkich umów, wpisów hipotecznych, podań i jakiegokolwiek innych dokumentów, dotyczących się zebrania kapitału i zabezpieczenia odsetków, jakoteż ruchu aż do czasu otwarcia ruchu, tudzież od dokumentów, dotyczących się nabycia gruntów, budowy i urządzenia kolei aż do końca pierwszego roku ruchu;
- b) uwolnienie od stępli i opłat pierwszej emisji akcji, tudzież kwitów tymczasowych, jakoteż od opłat za przeniesienie własności zakupionych gruntów;
- c) uwolnienie od opłat i taks za wydanie koncesyi i za wygotowanie niniejszego dokumentu koncesyjnego, tudzież uwolnienie od podatku dochodowego i zarobkowego i od opłat stęplowych od kuponów, jakoteż od wszelkiego nowego podatku, któryby w przyszłości mocą ustawy był zaprowadzony na lat trzydzieści (30), licząc od dnia dzisiejszego.

§. 3.

Kolej ta wybudowana być ma jako miejscowa ze szlakiem normalnym. Sposób budowy, jakoteż urządzenia ruchu odpowiadać powinny projektom szczegółowym przez ministerstwo handlu zatwierdzić się mającym i warunkom technicznym, które będą ustanowione.

W tej mierze starać się należy, aby koszta budowy były jak najniższe, a ponieważ chyżość największa pociągów na tej kolei nie może wynosić więcej nad dwadzieścia (20) kilometrów na godzinę, przeto pozwala się na wszelkie ułatwienia, jakie z powodu tej małej chyżości są dopuszczalne.

Wagony, szyny i inne części składowe żelazne, tudzież wszelkie przedmioty potrzebne do urządzenia i utrzymania kolei, nabyte być muszą z fabryk krajowych.

Projekta techniczne budowy i urządzenia kolei przedstawić należy ministerstwu handlu wcześniej, a dotyczące się tego, jakoteż wszelkie inne rozporządzenia władz nadzorczych rządowych wykonywać jak najściślej. Podobnie uczynić powinni koncesyonaryusze pod względem budowy wszystko, czegoby 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 wejść w rokowania ze Spółką uprzyw. kolei północnej Cesarza Ferdynanda względem używania jej dworca w Hullein, jakoteż względem urządzenia służby ruchu dla obrotu przejściowego i tycząca się tego umowę przedstawić Rządowi do zatwierdzenia.

Koncesyonaryusze są przede wszystkim obowiązani co do obrotu osobowego postarać się o jak największe ułatwienie w przechodzie z własnej kolei na cudzą.

Co się tyczy warunków takiego połączenia, jakoteż urządzenia wspólnej służby dworcowej, 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 sąsiednich 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 dworców kolei doprowadzone w sposób dla ruchu kolei jak najmniej uciążliwy.

§. 4.

Koncesyonaryusze obowiązani są rozpocząć budowę kolei natychmiast a skończyć ją i gotową kolej oddać na użytek publiczny w przeciągu sześciu miesięcy, licząc od dnia dzisiejszego, tudzież przez cały okres koncesyjny utrzymywać w ruchu bez przerwy.

Jako rękojmię dotrzymania tego terminu budowy, złożyć mają koncesyonaryusze Rządowi kaucyą w sumie tysiąc (1000) złotych w papierach, w których wolno lokować fundusze sieroce.

§. 5.

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

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

§. 6.

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 I ustawy z dnia 25 maja 1880 (Dz. u. p. Nr. 56) odstąpić od 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.

§. 7.

Co się tyczy obowiązków dla zakładu pocztowego, stosowane będą w myśl artykułu II ustawy z dnia 25 maja 1880 (Dz. u. p. Nr. 56) przepisy następujące:

Koncesyonaryusze obowiązani są przewozić pocztę i służbę pocztową wszystkimi pociągami, programem ruchu objętymi.

Za te i za wszelkie inne usługi dla zakładu pocztowego, koncesyonaryusze żądać mogą odpowiedniego wynagrodzenia, które ustanowione będzie drogą umowy.

Atoli poczta listowa z wyjątkiem przesyłek z pieniędzmi i tych, których wartość jest deklarowana, ma być przewożona bezpłatnie.

Programy ruchu pociągów, przeznaczonych do przewożenia poczty, mają być podług przepisów, jakie obowiązują, ukladane i zatwierdzane przez Władzę nadzorczą.

Gdyby do wykonywania służby pocztowej na stacjach potrzebne były osobne lokale, zawarta będzie osobna umowa względem wynagrodzenia, które ma być płacone jako czynsz najmu za używanie tych lokali przez koncesyonaryuszów dostarczonych.

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

Korespondencye między dyrekcją lub radą zawiadowczą kolei a jej podrzędnymi czynnikami, dotyczące się zarządu kolei, tudzież korespondencye tych ostatnich między sobą, mogą być przewożone na odnośnych częściach kolei przez służbę kolei.

§. 8.

Koncesyonaryusze zobowiązują się, że urządziwszy linie telegraficzne, potrzebne do ruchu kolei i dawania sygnałów, pozwolą ich używać do korespondencyj rządowych i prywatnych za słusznem, umówić się mającem wynagrodzeniem.

Rządowi wolno będzie założyć własne linie na gruncie przez koncesyonaryuszów nabytym lub w ogóle na potrzeby kolei używanym bez żadnej zapłaty lub wynagrodzenia, a gdyby założona być miała osobna linia telegraficzna kolejowa, przymocować druty telegrafów rządowych do słupów telegrafu kolejowego.

Koncesyonaryusze zapewniają bezpłatną pomoc ze strony służby kolejowej w doglądaniu i utrzymywaniu takich linii rządowych, o ile do tego nie będzie potrzeba szczególnej znajomości rzeczy.

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

§. 9.

Oplaty za przewóz w obrocie osobowym, taryfy przewozu towarów, klasyfikacja towarów i wszelkie przepisy dodatkowe, dotyczące się przewozu towarów, podlegają zatwierdzeniu ministerstwa handlu, przyczem zważać się będzie zarówno na interesa publiczne jak i na to, aby przedsiębiorstwo kolejowe przynosiło zyski dostateczne.

Ceny przewozu podróźnych i towarów i wszelkie inne opłaty liczyć wolno tylko w walucie krajowej ustawowej bez ażyja.

Ministerstwu handlu służy prawo stosunkowego znizienia taryf obowiązujących jak tylko kolej w jednym roku ruchu będzie miała czystego dochodu najmniej 7 pre. kapitału zakładowego.

§. 10.

W przypadkach niedostatku i nadzwyczajnej drożyzny żywności i paszy w królestwach i krajach w Radzie państwa reprezentowanych, Minister handlu ma prawo znizić według potrzeby ceny przewozu tych przedmiotów.

§. 11.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych znizionych a to w myśl przepisów obowiązujących na uprzyw. kolei północnej Cesarza Ferdynanda tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróźujących wojskowych.

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 sądów cywilnych wiedeńskich, do żandarmeryi, jakoteż do straży skarbowej i straży bezpieczeństwa po wojskowemu uorganizowanej.

Koncesjonaryusze 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 obłożnie 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 koncesjonaryuszach tylko o tyle, o ile będzie możliwem dopełnienie ich na kolei koncesjonowanej jako drugorzędnej a w skutek tego zbudowanej, urządzonej i eksploatowanej z dozwoleńmi ułatwieniami a orzeka o tem ministerstwo handlu.

Koncesjonaryusze 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 równie jak ich pakunki podróżne.

§. 13.

Nadaje się koncesjonaryuszom prawo utworzenia za osobnem zezwoleniem Rządu Spółki akcyjnej, tudzież, celem zebrania potrzebnych funduszków prawo wypuszczenia w obieg akcyj na okaziciela lub na imię opiewających, które na giełdach austriackich sprzedawane i urzędownie notowane być mogą.

Spółka utworzyć się mająca wchodzi we wszystkie prawa i obowiązki koncesjonaryuszów; statut spółki podlega zatwierdzeniu ze strony Rządu.

§. 14.

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

Rząd ma także prawo wydelegować urzędnika do wglądania w zarząd.

Komisarz przez Rząd ustanowiony, mocen jest bywać na posiedzeniach rady zawiadowczej lub innej reprezentacyi działającej jako dyrekeya 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 nadzór nad przedsiębiorstwem kolei, niniejszem ustanowiony, koncesyonarusze nie są obowiązani płacić skarbowi państwa wynagrodzenia; również uwalnia się koncesyonaryuszów od opartego na §fie 89ym Porządku ruchu kolei z dnia 16 listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852) obowiązku wynagradzania nadwyżki kosztów dozoru policyjnego i eraryalnego, jakoteż od obowiązku wystawienia bezpłatnie i utrzymywania lokali urzędowych.

§. 15.

Koncesyą nadaje się z obroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §fu 9go lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne, na lat dziewięćdziesiąt (90), licząc od dnia dzisiejszego, po upływie zaś tego czasu traci ona moc swoją.

Rząd może także wyrzec unieważnienie koncesyi przed upływem przerzeczonego czasu, gdy określone w §-fie 4 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.

§. 16.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia ukoncesyonowanej po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu kolei w każdym czasie, 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 w ten sposób obliczony nie wynosił najmniej takiej sumy rocznej, która potrzebna jest do oprocentowania po 5 od sta i umorzenia kapitału zakładowego imiennego, przez Rząd zatwierdzonego, natenczas ta suma roczna uważana będzie za dochód czysty, mający służyć za podstawę do wymierzenia ceny odkupu. W przerzeczony sposób postąpi się także w tym przypadku, gdyby kolej odkupiona być miała przed końcem siódmego roku ruchu.

Celem wynagrodzenia koncesyonaryuszów, administracya państwa, podług własnego wyboru, albo płacić im będzie rentę, wyrównywającą powyższym dochodom średnim a względnie najmniejszym, którą odbierać będą w ratach półrocznych dnia 1 stycznia i dnia 1 lipca każdego roku aż do upływu okresu koncesyjnego, albo zapłaci im jednorazowo sumę, odpowiadającą policzalnej, na podstawie oprocentowania po pięć od sta wymierzonej, wartości kapitałowej rent rocznych, które od chwili odkupu kolei wypadałoby płacić aż do upływu okresu koncesyjnego.

Suma imienna kapitału zakładowego podlega zatwierdzeniu Rządu.

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

Przez odkupienie kolei i od dnia tego odkupienia wchodzi państwo za wypłatą ceny odkupu bez dalszego wynagrodzenia, w posiadanie i używanie kolei obecnie koncesyonowanej, ze wszystkimi wyżej wspomnianemi, do niej należącemi ruchomościami i nieruchomościami.

§. 17.

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

Co się tyczy ruchomości, jako to: lokomotyw, wagonów, machin ruchomych, narzędzi, tudzież innych urządzeń i materyałów, o ile są potrzebne do utrzymania ruchu i do tego zdatne, przedmioty te przejdą bezpłatnie 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 (§. 16) 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, spichlerze, doki, składy węgla i inne, do których zbudowania lub nabycia Rząd ich upoważnił z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależytości kolejowej.

§. 18.

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 koncesyę jeszcze przed upływem czasu, na który została nadana.

Ostrzegając surowo, aby nikt nie czynił nic przeciwnego postanowieniom koncesyi niniejszej, i nadając koncesyonaryuszom 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 Wiedniu dnia trzydziestego miesiąca czerwca, w roku zbawienia tysiąc ośmset ośmdziesiątym, Naszego panowania trzydziestym drugim.

Franciszek Józef r. w.



Taaffe r. w.

Kremer r. w.

Dunajewski r. w.

94.

Dokument koncesyi z dnia 30 czerwca 1880,

na kolej żelazną parową z Linzu do Kremsmünster (Kremsthalbahn).

My Franciszek Józef Pierwszy, z Bożej łaski Cesarz Austriacki;

Król Apostolski Węgierski, Król Czeski. Dalmacki. Kroacki. Sławoński, Galicyjski, Lodomeryjski i Illiryjski; Arcyksiążę Austriacki; 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 Emil Dierzer Traunthal, w spółce z bankiem górno-austriackim i salzburskim, tudzież z Floryanem Banhuberem, Dr. Józefem Födingerem, Celestynem Ganglbauerem, Dr. Antonim Glanzem, Maciejem Jungreithmayrem, Józefem Kaarem, Dr. Franciszkiem Krennem, Józefem Mayrhoferem, Franciszkiem Mussnerem. Adolfem Naglem, Janem Neubauerem, Rudolfem Pummererem, Ludwikiem Reiterem, Juliuszem Römerem i Józefem Wenuschem, jakoteż firmami Bracia Enderlin i Sp. i Bracia Löwenfeld i Hofmann podali prośbę o udzielenie im koncesyi na budowę i utrzymanie w ruchu kolei miejscowej z Linzu do Kremsmünster (Kremsthalbahn), przeto ze względu na ogólną pożyteczność tego przedsięwzięcia, widzimy się spowodowani nadać proszącym koncesyą niniejszą na zasadzie ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238), jakoteż ustawy z dnia 25 maja 1880 (Dz. u. p. Nr. 56), w sposób następujący:

§. 1.

Nadajemy koncesyonaryuszom prawo wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej parowej z Linzu na Traun, Nettingsdorf, Neuhofen, Kematen i Rohr-Hall do Kremsmünster, łączącej się z uprz. koleją Cesarzowej Elżbiety.

§. 2.

Kolei będącej przedmiotem niniejszego dokumentu koncesyjnego zapewnia się następujące ulgi:

- a) uwolnienie od stępli i opłat od wszelkich umów, wpisów hipotecznych, podań i jakichkolwiek innych dokumentów, dotyczących się zebrania kapitału i zabezpieczenia odsetków, jakoteż ruchu aż do czasu otwarcia ruchu, tudzież od dokumentów, dotyczących się nabycia gruntów, budowy i urządzenia kolei aż do końca pierwszego roku ruchu;
- b) uwolnienie od stępli i opłat pierwszej emisji akcyj, tudzież kwitów tymczasowych, jakoteż od opłat za przeniesienie własności zakupionych gruntów;
- c) uwolnienie od opłat i taks za wydanie koncesyi i za wygotowanie niniejszego dokumentu koncesyjnego, tudzież uwolnienie od podatku dochodowego i zarobkowego i od opłat stęplowych od kuponów, jakoteż od wszelkiego nowego podatku, któryby w przyszłości mocą ustawy był zaprowadzony na lat trzydzieści (30), licząc od dnia dzisiejszego.

§. 3.

Kolej ta wybudowana być ma jako miejscowa ze szlakiem normalnym. Sposób budowy, jakoteż urządzenia ruchu odpowiadać powinny projektom szczegółowym przez ministerstwo handlu zatwierdzić się mającym i warunkom technicznym, które będą ustanowione. 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 dwadzieścia (20) kilometrów na godzinę, przeto pozwala się na wszelkie ułatwienia, jakie z powodu tej małej chyżości są dopuszczalne. Zakupując wozy, szyny i inne części składowe kolei, tudzież wszelkie przedmioty potrzebne do urządzenia i utrzymania kolei, dawać należy ile możliwości pierwszeństwo fabrykom krajowym. Projekta techniczne budowy i urządzenia kolei przedstawić należy ministerstwu handlu wcześniej, a dotyczące się tego, jakoteż wszelkie inne rozporządzenia władz nadzorczych rządowych wykonywać jak najściślej. Podobnież uczynić powinni koncesyonaryusze pod względem budowy wszystko, czegoby 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 wejść w rokowania ze Spółką uprzyw. kolei cesarskiej Elżbiety względem połączenia linii swojej z tą koleją w Linzu, jakoteż względem urządzenia służby ruchu dla obrotu przejściowego i tyczącą się tego umowę przedstawić Rządowi do zatwierdzenia. Koncesyonaryusze są przede wszystkim obowiązani co do obrotu osobowego postarać się o jak największe ułatwienia w przechodzie z własnej kolei na cudzą. Co się tyczy warunków takiego połączenia, jakoteż urządzenia wspólnej służby dworcowej, 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 sąsiednich 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 dworców kolei doprowadzone w sposób dla ruchu kolei jak najmniej uciążliwy.

§. 4.

Nadaje się koncesyonaryuszom prawo wybudowania kolei po części na gościńcu z Linzu do Salzburga prowadzącym. Są oni jednak obowiązani dotrzymać ściśle warunków, pod którymi użytkowanie gościńca będzie im dozwolone, mianowicie zaś zwrócić skarbowi drogowemu nadwyżkę kosztów utrzymania rzeczowego gościńca, gdyby z założenia lub ruchu kolei wynikła a w razie, gdyby kiedyś Rząd uznał, że na gościńcu tym kolej znajdować się nie może, usunąć zakłady kolejowe, gościniec zaś przywrócić własnym kosztem do pierwotnego stanu.

Nadto zastosować się mają koncesyonaryusze jak najściślej do wszelkich zarządzeń Władz rządowych, dotyczących się bezpieczeństwa obrotu na gościńcu.

Wreszcie obowiązani są koncesyonaryusze wstrzymać w każdym czasie ruch kolei na gościńcu w razie uruchomienia lub wojny bez prawa do wynagrodzenia i na tak długo, dopóki zdaniem Władzy wojskowej będzie to potrzebne do przechodu wojsk lub innych czynności wojskowych.

§. 5.

Koncesyonaryusze obowiązani są rozpocząć budowę kolei w przeciągu trzech miesięcy, licząc od dnia dzisiejszego i ukończyć przestrzeń z Linzu do Traun w przeciągu najwięcej jednego roku a dalszą przestrzeń z Traun do Kremsmünster w przeciągu najwięcej dwóch lat, licząc od tego samego terminu, przestrzenie te zaraz po ich ukończeniu oddać na użytek publiczny i, o ile to od nich zależy będzie, utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższych terminów budowy, złożyć mają koncesyonaryusze Rządowi kaucyą w sumie dwadzieścia tysięcy (20.000) złotych waluty austriackiej w gotówce albo w tych papierach, w których wolno lokować fundusze sieroce.

§. 6.

Do wybudowania kolei koncesyonowanej nadaje się koncesyonaryuszom prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących. Takież samo prawo nadane będzie koncesyonaryuszom do wybudowania wszelkich odnóg, prowadzących do zakładów przemysłowych, gdyby Rząd uznał potrzebę wybudowania takowych ze względu na dobro publiczne.

§. 7.

We względzie budowy kolei koncesyonowanej i ruchu na niej, zastosować się powinni koncesyonaryusze do osnowy niniejszego dokumentu koncesyi, jako też 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 I ustawy z dnia 25 maja 1880 (Dz. u. p. Nr. 56) odstąpić od 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.

§. 8.

Co się tyczy obowiązków dla zakładu pocztowego, stosowane będą w myśl artykułu II ustawy z dnia 25 maja 1880 (Dz. u. p. Nr. 56) przepisy następujące:

Koncesyonaryusze obowiązani są przewozić pocztę i służbę pocztową wszystkimi pociągami, programem ruchu objętymi. Za te i za wszelkie inne usługi dla zakładu pocztowego, koncesyonaryusze żądać mogą odpowiedniego wynagrodzenia, które ustanowione będzie drogą umowy.

Atoli poczta listowa z wyjątkiem przesyłek z pieniędzmi i tych, których wartość jest deklarowana, ma być przewożona bezpłatnie. Programy ruchu pociągów, przeznaczonych do przewożenia poczty, mają być podług przepisów, jakie obowiązywać będą, układane i zatwierdzane przez Władzę nadzorczą.

Gdyby do wykonywania służby pocztowej na stacyach potrzebne były osobne lokale, zawarta będzie osobna umowa względem wynagrodzenia, które ma być płacone jako czynsz najmu za używanie tych lokali przez koncesyonaryuszów dostarczonych. Wewnętrzne urządzenie, utrzymanie w porządku, oświetlenie i opalenie tych lokalności jest rzeczą zarządu pocztowego.

Korespondencye między dyrekcją lub radą zawiadowczą kolei a jej podrzędnymi czynnikami, tyczące się zarządu kolei, tudzież korespondencye tych ostatnich między sobą, mogą być przewożone na odnośnych częściach kolei przez służbę kolei.

§. 9.

Koncesyonaryusze zobowiązują się, że urządziwszy linie telegraficzne, potrzebne do ruchu kolei i dawania sygnałów, pozwolą ich używać do korespondencyj rządowych i prywatnych za słusznem, umówić się mającym wynagrodzeniem.

Rządowi wolno będzie założyć własne linie na gruncie przez koncesyonaryuszów nabytym lub w ogóle na potrzeby kolei używanym bez żadnej zapłaty lub wynagrodzenia, a gdyby założona być miała osobna linia telegraficzna kolejowa, przymocować druty telegrafów rządowych do słupów telegrafu kolejowego.

Koncesyonaryusze zapewniają bezpłatną pomoc ze strony służby kolejowej w doglądaniu i utrzymywaniu takich linii rządowych, o ile do tego nie będzie potrzeba szczególnej znajomości rzeczy. Koncesyonaryusze są nadto obowiązani przewozić na swojej kolei materiały i rekwizyta zakładu telegrafów rządowych podług taryf przepisanych dla transportów wojskowych, jakoteż zachowywać takowe bezpłatnie w swoich dworcach i stacyach.

§. 10.

Na kolei koncesyonowanej zaprowadzone będą tymczasowo tylko wagony dwóch klas do obrotu osobowego.

Do przewozu podróżnych ustanawia się następującą taryfę najwyższą od osoby i kilometra: pierwsza klasa pięć (5) c. w. a., druga klasa trzy (3) c. wal. austr. Gdyby się okazała potrzeba jeszcze większego zniżenia cen przewozu, np. dla przewozu robotników, dla obrotu targowego itp., koncesyonaryusze obowiązani są na żądanie Ministra handlu, albo zniżyć odpowiednio ceny przewozu wagonami drugiej klasy, albo zaprowadzić jeszcze jedną klasę z ceną po dwa (2) centy wal. austr. od osoby i kilometra.

§. 11.

Taryfy przewozu towarów, ich klasyfikacya i wszelkie przepisy dodatkowe, tyczące się przewozu towarów, podlegają zatwierdzeniu ministerstwa handlu, przyczem zważać się będzie zarówno na interesa publiczne jak i na to, aby przedsiębiorstwo kolejowe przynosiło zyski dostateczne. Opłaty poboczne nie będą pobierane.

§. 12.

Gdy kolej w jednym roku ruchu będzie miała czystego dochodu najmniej siedm (7) proc. kapitału zakładowego, taryfy aż dotąd obowiązujące, będą stosunkowo zniżone.

W przypadkach niedostatku i nadzwyczajnej drożyzny żywności i paszy w królestwach i krajach w Radzie państwa reprezentowanych, Minister handlu ma prawo zniżyć według potrzeby ceny przewozu tych przedmiotów, wszakże nie więcej jak do ośmiu (8) centów od tonny i kilometra.

§. 13.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych zniżonych a to w myśl przepisów obowiązujących na uprzyw. kolei północnej Cesarza Ferdynanda tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych.

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 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 obłożnie chorych i rannych, która weszła w wykonanie od dnia 1 czerwca 1871. Ten obowiązek przystąpienia odnosi się także do umowy ze spółkami kolejowemi względem wygadzania sobie nawzajem swoją służbą w razie przewożenia większych transpor-

tów wojskowych i do przepisu o transportach wojskowych nakolejach żelaznych. Zobowiązania te ciężą na koncesyonaryuszach tylko o tyle, o ile będzie możliwem dopełnienie ich na kolei koncesyonowanej jako drugorzędnej a w skutek tego zbudowanej, urządzonej i eksploatowanej z dozwolonemi ułatwieniami a orzeka o tem ministerstwo handlu.

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).

§. 14.

Urzędnicy 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 równie jak ich pakunki podróżne.

§. 15.

Gdyby w przyszłości przy nadawaniu koncesyi innemu przedsiębiorstwu kolei żelaznej miejscowej tego samego rzędu podane zostały korzystniejsze dla koncesyonaryuszów postanowienia co do obowiązków przepisanych w powyższych §§. 8, 9, jakoteż 13 i 14, zostaną one odpowiednio zastosowane także do kolei wzmiankowanej w §. 1.

§. 16.

Nadaje się koncesyonaryuszom prawo utworzenia za osobnem zezwoleniem Rządu Spółki akcyjnej, tudzież, celem zebrania potrzebnych funduszków prawo wypuszczenia w obieg akcyj na okaziciela lub na imię opiewających, które na giełdach austryackich sprzedawane i urzędownie notowane być mogą. Spółka utworzyć się mająca wchodzi we wszystkie prawa i obowiązki koncesyonaryuszów; statut spółki podlega zatwierdzeniu ze strony Rządu.

§. 17.

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

Rząd ma także prawo wydelegować urzędnika 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 nadzór nad przedsiębiorstwem kolei, niniejszem ustanowiony, koncesyonarusze nie są obowiązani płacić skarbowi państwa wynagrodzenia; również uwalnia się koncesyonaryuszów od opartego na §fie 89ym Porządku ruchu kolei z dnia 16 listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852) obowiązku wynagradzania nadwyżki kosztów dozoru policyjnego i eraryalnego, jakoteż od obowiązku wystawienia bezpłatnie i utrzymywania lokali urzędowych.

§. 18.

Koncesyą nadaje się z obroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §fu 9go lit. *b*) ustawy o koncesyach na koleje żelazne, na lat dziewięćdziesiąt (90), licząc od dnia dzisiejszego, po upływie zaś tego czasu traci ona moc swoją. Rząd może także wyrzec unieważnienie koncesyi przed upływem przerzeczonego czasu, gdy określone w §fie 5tym 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 kolei ukoncesyonowanej po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu w każdym czasie, 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 w ten sposób obliczony nie wynosił najmniej takiej sumy rocznej, która potrzebna jest do oprocentowania po 5 od sta i umorzenia kapitału zakładowego imiennego, przez Rząd zatwierdzonego, natenczas ta suma roczna uważana będzie za dochód czysty, mający służyć za podstawę do wymierzenia ceny odkupu. W przerzeczony sposób postąpi się także w tym przypadku, gdyby kolej odkupiona być miała przed końcem siódmego roku ruchu, w którym to razie jednak powyższa kwota roczna podwyższona być ma o dziesięć od sta.

Celem wynagrodzenia koncesyonaryuszów, administracja państwa, podług własnego wyboru, albo płacić im będzie rentę, wyrównywającą powyższym dochodom średnim a względnie najmniejszym, którą odbierać będą w ratach półrocznych dnia 1 stycznia i dnia 1 lipca każdego roku aż do upływu okresu koncesyjnego, albo zapłaci im jednorazowo sumę, odpowiadającą policzalnej, na podstawie oprocentowania po pięć od sta wymierzonej, wartości kapitałowej rent rocznych, które od chwili odkupu kolei wypadałoby płacić aż do upływu okresu koncesyjnego. Suma imienna kapitału zakładowego ustanawia się na dziewięć set pięćdziesiąt tysięcy (9 50.000) zł. w wal. austr.

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 pomnożenie urządzenia ruchu i jeżeli koszta będą należycie wykazane.

Przez odkupienie kolei i od dnia tego odkupienia wchodzi państwo za wyplatą ceny odkupu bez dalszego wynagrodzenia, w posiadanie i używanie kolei obecnie koncesyonowanej, ze wszystkimi wyżej wspomnianymi, do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami.

§. 20.

Gdy koncesya utraci moc swoją i od tego dnia, wchodzi państwo bez wynagrodzenia w wolne od ciężarów posiadanie i używanie kolei ukoncesyonowanej, mianowicie gruntu, budowli ziemnych i sztucznych, całej dolnej i wierzchniej budowy kolei i wszystkich nieruchomości przynależności, jako to: dworców,

miejsce do ładowania i wyladowania, wszystkich budynków do ruchu kolei potrzebnych w miejscach do zajazdu i odjazdu, domów dla strażników i dozorców, ze wszystkimi urządzeniami należącymi do machin stałych i ze wszystkimi nieruchomościami. Co się tyczy ruchomości, jako to: lokomotyw, wagonów, machin ruchomych, narzędzi, tudzież innych urządzeń i materyałów, o ile są potrzebne do utrzymywania ruchu i do tego zdatne, przedmioty te przejdą bezpłatnie na własność państwa w takiej ilości lub wartości, jaka odpowiada pierwszemu urządzeniu ruchu objętemu kapitałem zakładowym. Tak wtedy gdy koncesyaryusze 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, spichlerze, doki, składy węgla i inne, do których zbudowania lub nabycia Rząd ich upoważnił z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależności kolejowej.

§. 21.

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 odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności unieważni koncesyą jeszcze przed upływem czasu, na który została nadana.

Ostrzegając surowo, aby nikt nie czynił nic przeciwnego postanowieniom koncesyi niniejszej, i nadając koncesyonaryuszom prawo uciekania się do Naszych sądów w sprawach o wynagrodzenie udowodnionej szkody, rozkazujemy wyraźnie wszystkim władzom, do których to należy, aby nad koncesyą 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 Wiedniu dnia trzydziestego miesiąca czerwca, w roku zbawienia tysiąc ośmset ośmdziesiątym, Naszego panowania trzydziestym drugim.

Franciszek Józef r. w.



Taaffe r. w.

Kremer r. w.

Dunajewski r. w.

95.**Obwieszczenie ministerstwa skarbu z dnia 8 lipca 1880,
o rozszerzeniu upoważnień delegacyi komory cłowej, w dworcu kolei w Predealu ustanowionej.**

Według doniesienia kr. węgierskiego ministerstwa skarbu z dnia 23 czerwca 1880 nadany został delegacyi komory cłowej braszowskiej, ustanowionej na stacyi pogranicznej węgiersko-rumuńskiej, w dworcu kolei braszowsko-bukaresztyńskiej w Predealu, zakres działania komory pomocniczej I klasy i upoważniono ją do postępowania wywozowego z gorzalką, piwem i cukrem wywożonym z zastrzeżeniem zwrotu podatku konsumcyjnego, tudzież do nieograniczonego potwierdzania wyjścia towarów przewozowych a nakoniec do stosowania w obrocie kolejowym postępowania awizacyjnego.

Dunajewski r. w.**96.****Rozporządzenie ministerstwa obrony krajowej i ministerstwa skarbu z dnia 9 lipca 1880,**

tyczące się zaspakajania kosztów komisyj zwolywanych do czynności urzędowych na zasadzie ustawy kwaterunkowej z dnia 11 czerwca 1879 (Dz. u. p. Nr. 93).

1. Koszta komisyi zwolywanych do czynności urzędowych na zasadzie ustawy kwaterunkowej z dnia 11 czerwca 1879 (Dz. u. p. Nr. 93) zaspakajając należy funduszami etatu tej gałęzi administracyi, w zastępstwie której odbywa się czynność urzędowa.

2. Wydatki na znawców i taksatorów przyzwać się mających do komisyi ciężą na etacie tej gałęzi administracyi pod 1 wskazanej, która przyzwanie ich poleciła.

3. W przypadkach zażaleń, tudzież w razie zawinienia, albo gdy strona prosi o wydelegowanie komisyi, w przepisach nie przewidzianej, koszta komisyi ponosić mają strony przegrywające a względnie te, na których wina cięży lub te, które żądały dobrowolnie wydelegowania komisyi.

Weltersheimb r. w.**Dunajewski** r. w.**97.****Rozporządzenie ministerstwa skarbu z dnia 24 lipca 1880,
przepisujące, jak postąpić należy z odśrodkowcami do wyrzucania łusek ze słodu, gdy się ozna-
cza podatek ryczałtowy od gorzalki podług wydajności miejsca zacieru.**

Na zasadzie §. 30 ustawy z dnia 27 czerwca 1878 o opodatkowaniu gorzalki stanowi się w porozumieniu z król. węgierskim ministerstwem skarbu, że bębny odśrodkowców, ustawianych w gorzelniach w tym celu, aby za ich pomocą usunąć ze słodu łuski zboża, zaliczać należy do naczyń na drożdże słodowe, w §. 28, l. 7 przerzeczonej ustawy wzmiankowane, gdy podatek od gorzalki oznaczony być ma ryczałtowo podług wydajności miejsca zacieru.

Dunajewski r. w.