

# Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XLIII. — Wydana i rozesłana dnia 8 października 1880.

## 124.

### Dokument koncesyi z dnia 28 sierpnia 1880,

na kolej żelazną parową od stacyi w Kastycach uprzyw. kolei pilzeńsko-brzeźnieńskiej (chomutowskiej) do Krasnego Dworu.

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

Król Apostolski Węgierski, Król Czeski, Dalmacki, Kroacki, Sławoński, Galicyjski, Łodomeryjski i Illiryski; Arcyksiążę Austryacki; Wielki Książę Krakowski, Książę Lotaryński, Salzburski, Styryjski, Karyntyjski, Kraiński, Bukowiński, Górno i Dolno Szląski; Wielki Książę Siedmiogrodzki; Margrabia Morawski; uksiążęcony Hrabia na Habsburgu i Tyrolu itd. itd. itd.

Gdy Karol Antoni i Ferdynand Herglotzowie podali prośbę o udzielenie im koncesyi na budowę i utrzymanie w ruchu kolei miejscowej od stacyi w Kastycach uprzyw. kolei pilzeńsko-brzeźnieńskiej (chomutowskiej) do Krasnego Dworu, 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 od stacyi w Kastycach uprzyw. kolei pilzeńsko-brzeźnieńskiej (chomutowskiej) do Krasnego Dworu.

#### §. 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;
- d) 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 jeden (21) kilometrów na godzinę, przeto pozwala się na wszelkie ułatwienia, jakie z powodu tej małej chyżości są dopuszczalne.

Wozy, szyny i inne części składowe kolei, tudzież wszelkie przedmioty potrzebne do urządzenia i utrzymania kolei, zakupić należy wyłącznie w fabrykach 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 najsejślej. 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 pilżeńsko-brzeźnieńskiej (chomutowskiej) względem używania dworca w Kastycach, jakoteż względem urządzenia służby ruchu dla obrotu przejściowego i dotyczącą się tego umowę przedstawić Rządowi do zatwierdzenia.

Koncesyonaryusze są przedewszystkiem 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, poddają 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 mianowicie obowiązani pozwolić za wynagrodzeniem kosztów, ażeby koleje łączące, które przedsiębiorstwa przemysłowe, mające sie-

dziby 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, ukończyć ją aż do dnia 31 maja 1881, gotową kolej oddać na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższych terminów budowy, złożyć mają koncesyonaryusze Rządowi kaucyą w sumie pięć tysięcy (5.000) złotych w tych papierach, w których wolno lokować fundusze sieroce.

#### §. 5.

Do wybudowania kolei koncesyonowanej nadaje się koncesyonaryuszom prawo wyłączenia 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 porządku 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 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 opalanie tych lokali jest rzeczą zarządu pocztowego.

Korespondencye między dyrekcją lub radą zawiadowczą kolei a jej podrzędnymi czynnikami, tyżące się zarządu kolei, tudzież korespondencye tych ostatnich między sobą, mogą być przewożone na odnośnych częściach kolei przez sługi 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 rek wizyta zakładu telegrafów rządowych podług taryf przepisanych dla transportów wojskowych, jakoteż zachowywać takowe bezpłatnie w swoich stacyach.

#### §. 9.

Oplaty za przewóz w obrocie osobowym, taryfy przewozu towarów, ich klasyfikacya i wszelkie przepisy dodatkowe, tyżące się przewozu towarów, podlegają zatwierdzeniu ministerstwa handlu, przyzem zważać się będzie zarówno na interesa publiczne jak i na to, aby przedsiębiorstwo kolejowe przynosiło zyski dostateczne, tudzież na istniejące kontrakty co do przewozu.

Ceny przewozu osób i towarów i wszelkie inne opłaty pobierać się mające, obliczać wolno tylko w ustawowej walucie krajowej bez doliczania agio.

Gdy kolej w jednym roku ruchu będzie miała czystego dochodu najmniej siedm (7) pre. kapitału zakładowego, ministerstwo handlu zarządzić może stosunkowe niżenie taryf aż dotąd obowiązujących.

#### §. 10.

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

#### §. 11.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych niżonych a to w myśl przepisów obowiązujących na uprzyw. kolei pilzeńsko-brzeźnieńskiej (chomutowskiej) 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 pomagania sobie nawzajem swojemi parkami w razie przewożenia większych transportów wojskowych, 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, a na wypadek przedłużenia kolei koncesyonowanej także do umowy względem zakupienia i utrzymywania w pogotowiu parku do transportów wojskowych, tudzież do postanowień organicznych i instrukcyj dla oddziałów kolei polowej.

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).

#### §. 12.

Urządnicy 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 poświadczenie urzędowe, które do wylegitymowania się wydawać im będzie ministerstwo handlu, przewożeni być powinni bezpłatnie, równie jak ich pakunki podróżne.

#### §. 13.

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 opiekujących.

Spółka utworzyć się mająca wchodzi we wszystkie prawa i obowiązki koncesyonaryuszów; 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, koncesyonarysze nie są obowiązani płacić skarbowi państwa wynagrodzenia; również uwalnia się koncesyonaryszów 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 4tym 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 kolei ukoncesyonowanej po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu w każdym czasie, a w tym razie wynagrodzi koncesyonaryszów 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 koncesyonaryszów, 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 stąd poniesione mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli Rząd pozwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub pomnożenie urządzeń 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 wspomnianemi, do niej należącemi ruchomościami i nieruchomościami.

### §. 17.

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 wierzehnej budowy kolei i wszystkich nieruchomości przynależności, jako to: dworców, miejsce do ładowania i wyładowania, 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 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 koncesya moc swoją 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 przynależności 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 koncesyą jeszcze przed upływem czasu, na który została nadana.

Ostrzegając surowo, aby nikt nie czynił nie 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 dwudziestego ósmego miesiąca sierpnia, w roku zbawienia tysiąc ósmset ósmdziesiątym, Naszego panowania trzydziestym drugim.

**Franciszek Józef r. w.**



**Taaffe r. w.**

**Kremer r. w.**

**Dunajewski r. w.**

## 125.

**Dokument koncesyi z dnia 28 sierpnia 1880,**

na kolej żelazną parową od stacyi w Pečku do Zasmuka z odnogami.

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

Król Apostolski Węgierski, Król Czeski, Dalmacki, 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; uksiążęcony Hrabia na Habsburgu i Tyrolu, itd. itd. itd.

Gdy Spółka austryacka kolei miejscowych podała prośbę o udzielenie jej koncesyi na budowę i utrzymanie w ruchu kolei miejscowej od stacyi w Pečku uprzyw. Spółki austryackiej kolei państwa do Zasmuka z odnogami z jednej strony do Kurzyma, z drugiej do cukrowni w Karlsthalu pod Swojszycami, przeto ze względu na ogólną pożyteczność tego przedsięwzięcia, widzimy się spodowani nadać rzeczonej Spółce 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 Spółce austryackiej kolei miejscowych prawo wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej od stacyi w Pečku uprzyw. Spółki austryackiej kolei państwa, według okoliczności z objęciem istniejącej kolei przemysłowej pečkowskiej, na Radim, Planany i Voteles do Zasmuka, z odnogami, z jednej strony do Kurzyma, z drugiej do cukrowni w Karlsthalu pod Swojszycami.

## §. 2.

Kolei będącej przedmiotem niniejszego dokumentu koncesyjnego zapewnia się następujące ulgi:

1. uwolnienie od stępli i opłat od wszelkich umów, wpisów hipotecznych, podań i jakichkolwiek innych dokumentów, tyczących się zebrania kapitału i zabezpieczenia odsetków, jakoteż ruchu aż do czasu otwarcia ruchu, tudzież od dokumentów, tyczących się nabycia gruntów, budowy i urządzenia kolei aż do końca pierwszego roku ruchu;

2. uwolnienie od stępli i opłat pierwszej emisyi akcyj, tudzież kwitów tymczasowych, jakoteż od opłat za przeniesienie własności zakupionych gruntów;

3. uwolnienie od opłat i taks za wydanie koncesyi i za wygotowanie niniejszego dokumentu koncesyjnego, tudzież uwolnienie od podatku dochodowego i



zarobkowego, jakoteż od wszelkiego nowego podatku, któryby w przyszłości mocą ustawy był zaprowadzony na lat trzydzieści, licząc od dnia dzisiejszego.

### §. 3.

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 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.

Wozy, szyny i inne części składowe kolei, tudzież wszelkie przedmioty potrzebne do urządzenia i utrzymania kolei, zakupić należy wyłącznie w fabrykach krajowych.

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

Podobnież uczynić powinna Spółka 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.

Spółka zobowiązuje się wejść w rokowania ze Spółką uprzyw. kolei państwa względem używania dworca w Pečeku, jakoteż względem urządzenia służby ruchu dla obrotu przejściowego i tycząca się tego umowę przedstawić Rządowi do zatwierdzenia.

Spółka jest przede wszystkim obowiązana 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.

Spółka jest mianowicie obowiązana 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.

Spółka austriacka kolei miejscowych obowiązana jest rozpocząć budowę kolei natychmiast, ukończyć ją najpóźniej do dnia 1 listopada 1881, gotową kolej oddać na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższych terminów budowy, złożyć ma Spółka Rządowi kaucyą w sumie dwa tysiące (2.000) złotych waluty austriackiej w gotówce albo w tych papierach, w których wolno lokować fundusze sieroce.

## §. 5.

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 takowych ze względu na dobro publiczne.

## §. 6.

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 koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) i porządku 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: Spółka obowiązana jest przewozić pocztę i służbę pocztową wszystkimi pociągami, programem ruchu objętemi; za te i za wszelkie inne usługi dla zakładu pocztowego, Spółka żądać może odpowiedniego wynagrodzenia, które ustalone będzie drogą umowy. Atoli poczta listowa z wyjątkiem przesyłek z piędzmi 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 Spółkę dostarczonych.

Wewnętrzne urządzenie, utrzymanie w porządku, oświetlenie i opalanie tych lokali 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.

## §. 8.

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

Rządowi wolno będzie założyć własne linie na gruncie przez Spółkę 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.

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

Spółka jest nadto obowiązana przewozić na swojej kolei materiały i rekwizyta zakładu telegrafów rządowych podług taryf przepisanych dla transportów wojskowych, jakoteż zachowywać takowe bezpłatnie w swoich stacyach i dworcach.

### §. 9.

Spółka obowiązana jest urządzać przewóz osób na głównej linii z Pečku do Zasmuka z odnogą do Kurzyma w taki sposób, aby codziennie chodził w każdym kierunku jeden pociąg służący do obrotu osobowego.

Pozwala się używać koni do przewożenia pociągów osobowych.

Do przewożenia osób używać można wagonów tylko jednej klasy. Dopóki tak będzie, postarać się należy na wypadek potrzeby o wagony, mające po jednym osobnym przedziale.

Oplaty pobierać się mające za przewóz osób, podlegają zatwierdzeniu Rządu.

Co się tyczy odnogi do Swojszyc, która ma być wybudowana, nie wkłada się na Spółkę obowiązku urządzenia na niej regularnego obrotu osobowego. Atoli wolno jej będzie przewozić właścicieli, posiadaczy lub rządców, jakoteż urzędników, sług i robotników przedsiębiorstw rolniczych i przemysłowych, znajdujących się nad tą odnogą po cenach umówić się mających naprzód z temi przedsiębiorstwami, w którym to jednak razie Spółka obowiązana będzie przewozić na rzezonej odnodze także i inne osoby pod temi samemi warunkami.

Przewóz odbywać się winien z zachowaniem przepisów, tyczących się obrotu osobowego, o ile odnoszą się do obranego sposobu przewożenia, jakoteż z zachowaniem szczególnych środków ostrożności, które ministerstwo handlu przepisze.

### §. 10.

Ceny przewozu towarów pobierać się mające podlegają zatwierdzeniu ministerstwa handlu, przyczem zważać się będzie zarówno na interesa publiczne jak i na to, aby kolej koncesyonowana przynosiła odpowiednie zyski a w szczególności na zawarte kontrakty co do przewozu.

Zresztą obowiązana jest Spółka stosować na swojej kolei rozporządzenia, obowiązujące uprzyw. austryacką Spółkę kolei państwa co się tyczy należytości pobocznych i wszelkich innych przepisów, tyczących się przewozu a we względzie nomenklatury i klasyfikacji towarów, poddać się rozporządzeniom ministerstwa handlu.

Po upływie piątego roku ruchu służy ministerstwu handlu prawo poddania taryf rewizyi, przyczem jednak zważać się będzie tak na zabezpieczenie odpowiednich zysków, jak i na zawarte kontrakty co do przewozu.

Ceny przewozu osób i towarów, jakoteż wszelkie inne opłaty, obliczać wolno tylko w walucie ustawowej krajowej bez doliczania ażyo.

## §. 11.

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 do niższej kwoty niż opłata od przedmiotów, które na odnośnej przestrzeni przewożone są po najniższej cenie.

## §. 12.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych zniżonych a to w myśl przepisów obowiązujących uprzyw. Spółkę austriacką kolei państwa 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.

Spółka austriacka kolei miejscowych zobowiązuje się przystąpić do zawartej przez spółki kolei austriackich umowy względem pomagania sobie nawzajem swojemi parkami w razie przewożenia większych transportów wojskowych, 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, a na wypadek przedłużenia kolei koncesyonowanej także do umowy względem zakupienia i utrzymywania w pogotowiu parku do transportów wojskowych, tudzież do postanowień organicznych i instrukcyj dla oddziałów kolei polowej.

Zobowiązania te ciężą na Spółce tylko o tyle, o ile będzie możliwem dopełnienie ich na kolei koncesyonowanej jako drugorzędnej a w skutek tego zbudowanej, urządzonej i eksploatowanej z dozwołonemi ułatwieniami a orzeka o tem ministerstwo handlu.

Spółka zobowiązuje się przy obsadzaniu posad uwzględniać wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajowej w myśl ustawy z dnia 19 kwietnia 1872 (Dz. u. p. Nr. 60).

## §. 13.

Posyłki przeznaczone dla zakładów rządowych chowu koni, tudzież osoby im towarzyszące, przewożone być mają po cenach zniżonych, jak transporty wojskowe, wszakże z ograniczeniem powyżej wzmiankowanym.

## §. 14.

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.

#### §. 15.

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

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

#### §. 16.

Spółce austriackiej kolei miejscowych nadaje się prawo przeniesienia w każdym czasie praw i obowiązków, z koncesyi niniejszej wynikających, na uprzyw. austriacką Spółkę kolei państwa.

#### §. 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 ustanowić komisarza rządowego do wglądania w zarząd Spółki austriackiej kolei miejscowych.

Za nadzór nad przedsiębiorstwem kolei, niniejszem ustanowiony, Spółka nie jest obowiązana płacić skarbowi państwa osobnego wynagrodzenia; również uwalnia się Spółkę 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.

Koncesya 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 4tym 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 finansowymi.

#### §. 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. Celem wynagrodzenia Spółki, administracya państwa, podług własnego wyboru, albo płacić jej będzie rentę, wyrównywającą powyższym dochodom średnim a względnie najmniejszym, którą Spółka odbierać będzie w ratach półrocznych aż do upływu okresu koncesyjnego, albo zapłaci jej 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 milion (1,000.000) 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 urządzeń 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 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 materiałów, 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 koncesya moc swoją 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, 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 dwudziestego ósmego miesiąca sierpnia, w roku zbawienia tysiąc ośmset ośmdziesiątym, Naszego panowania trzydziestym drugim.

**Franciszek Józef r. w.**



**Taaffe r. w.**

**Kremer r. w.**

**Dunajewski r. w.**

## **126.**

### **Ustawa z dnia 12 września 1880,**

**o wyznaczeniu stałego dodatku rządowego na utrzymanie dróg skarbowych przez kraj Dolną Austryą objętych.**

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanowiłem i stanowią co następuje :

#### §. 1.

Upoważnia się Rząd, ażeby krajowi Dolnej Austrii, na utrzymanie dróg skarbowych, które w r. 1869 przeszły z administracyi rządowej pod pieczę kraju, płacił, poczynawszy od roku 1875 w miejsce dotychczasowych kwot zmiennych, stały dodatek po 50.000 zł. rocznie.

#### §. 2.

Wykonanie ustawy niniejszej poleca się Ministrowi spraw wewnętrznych, który winien porozumieć się w tej mierze z Ministrem skarbu.

Lwów, dnia 12 września 1880.

**Franciszek Józef r. w.**

**Taaffe r. w.**

**Dunajewski r. w.**

**127.****Rozporządzenie ministerstwa spraw wewnętrznych  
z dnia 2 września 1880,**

tyczące się zaprowadzenia nowego starostwa powiatowego w Metkovicach w Dalmacyi.

Jego c. i k. Apostolska Mość najwyższem postanowieniem z dnia 30 stycznia b. r. raczył najmiłościwiej pozwolić na częściową zmianę podziału administracyjnego królestwa dalmackiego, ogłoszonego rozporządzeniem Ministra spraw wewnętrznych z dnia 10 lipca 1868 (Dz. u. p. Nr. 101), mianowicie, aby teraźniejszy okrąg administracyjny makarski podzielony został na dwa powiaty makarski i metkowicki, w ten sposób, aby okrąg sądowy metkowicki stanowił osobne starostwo powiatowe z siedzibą urzędu w Metkovicach, podczas gdy okręgi sądowe makarski i vergoracki tworzyć mają nadal starostwo powiatowe makarskie.

Starostwo metkowickie rozpocząć ma urzędowanie dnia 1 listopada 1880.

**Taaffe** r. w.