

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XLIV. — Wydana i rozesłana dnia 9 października 1880.

128.

Dokument koncesyi z dnia 28 sierpnia 1880,

na kolej żelazną parową ze Smidar do Wysokiego Wesela.

**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 w Pradze podała prośbę o udzielenie jej koncesyi na budowę i utrzymanie w ruchu kolei miejscowej od stacyi w Smidarach uprzyw. kolei austryackiej północno-zachodniej do Wysokiego Wesela, przeto ze względu na ogólną pożyteczność tego przedsięwzięcia, widzimy się spowodowani 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 w Pradze prawo wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej parowej od stacyi w Smidarach uprzyw. kolei austryackiej północno-zachodniej na Grobiezany, Zbierz i Weleżyce do Wysokiego Wesela.

§. 2.

Kolei będącej przedmiotem niniejszego dokumentu koncesyjnego zapewnia się następujące ulgi:

1. 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;

2. uwolnienie od stępli i opłat pierwszej emisji 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.

Zakupując wozy, szyny i inne części składowe kolei, tudzież wszelkie przedmioty potrzebne do urządzenia i utrzymania kolei, dawać należy ile możliwości pierwszeństwo fabrykom krajowym, jeżeli ich warunki są takie same.

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 powinna Spółka 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.

Spółka zobowiązuje się wejść w rokowania ze Spółką uprzyw. kolei austr. północno-zachodniej względem używania dworca w Smidarach, jakoteż względem urządzenia służby ruchu dla obrotu przejściowego i dotyczącą się tego umowę przedstawić Rządowi do zatwierdzenia.

Spółka jest przedewszystkiem 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, podda się Spółka 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 w przeciągu najwięcej jednego roku, licząc od dnia dzisiejszego, 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 na jego żądanie kaucyą w sumie tysiąc (1.000) złotych 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 objętymi; za te i za wszelkie inne usługi dla zakładu pocztowego, Spółka żądać może 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 być, układane i zatwierdzane przez Władzę nadzorczą.

Gdyby do wykonywania służby pocztowej na stacyach potrzebne były oddzielne 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, tyjące się zarządu kolei, tudzież korespondencye tych ostatnich między sobą, mogą być przewożone na odnośnych częściach kolei przez sługi 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 mającem 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 kolei miejscowej ze Smidar do Wysokiego Wesela w taki sposób, aby codziennie chodził w każdym kierunku jeden pociąg służący do obrotu osobowego.

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.

§. 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. austriacką Spółkę kolei państwa co się tyczy należytości pobocznych i wszelkich innych przepisów, tyjących się przewozu a we względzie nomenklatury i klasyfikacyi 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. kolei austriackiej północno-zachodniej 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.

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 dozwolonemi 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.

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

§. 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 albo w sprawach dochodów niestałych jadą koleją i okażą polecenie tej Władzy, przewożeni być powinni bezpłatnie, równie jak ich pakunki podróżne, a to stosownie do postanowień w tej mierze zaprowadzonych.

§. 15.

Osoby wydane przymusowo i więźniowie, jakoteż ich dozorczy, 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 właściwemi władzami w których dniach i którymi pociągami mają być przewożone.

§. 16.

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.

§. 17.

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 politycznemi i finansowemi.

§. 18.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolei ukoncesyonowanej 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, nateczas 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 dwieście siedmdziesiąt tysięcy (270.000) 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.

§. 19.

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 wyładowania, 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 koncesya moc swoją straci, jak i w razie odkupienia kolei (§. 18) 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.

§. 20.

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 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 Nasych sądów w sprawach o wynagrodzenie udowodnionej szkody, rozkazujemy wyraźnie wszystkim władzom, do których to należy, aby nad koncesyą i wszystkimi postanowieniami, w niej zawartymi, 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.

129.

Dokument koncesyi z dnia 8 września 1880,

na kolej żelazną parową od stacyi w Chodowie do Neudeku.

**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; uksiążęcony Hrabia na Habsburgu i Tyrolu, itd. itd. itd.

Gdy Spółka austriacka kolei miejscowych w Pradze podała prośbę o udzielenie jej koncesyi na budowę i utrzymanie w ruchu kolei miejscowej od stacyi w Chodowie wyłącznie uprzyw. kolei busztiehradzkiej do Neudeku, przeto ze względu na ogólną pożyteczność tego przedsięwzięcia, widzimy się sprowadzani nadać rzeczonyj 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 austriackiej kolei miejscowych w Pradze prawo wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej parowej od stacyi w Chodowie wyłącznie uprzyw. kolei busztiehradzkiej do Neudeku, według okoliczności z wcieleniem istniejącej już kolei dowozowej, prowadzącej do kopalni węgla „Teofila“ i „Fryderyka“ (odnoga falkońska).

§. 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, 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;

2. uwolnienie od stępli i opłat pierwszej emisji 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 jeden (21) 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 do urządzenia kolei, dawać należy pierwszeństwo fabrykom krajowym, jeżeli ich warunki są takie same.

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

Podobnież uczynić powinna Spółka 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.

Spółka zobowiązuje się wejść w rokowania ze Spółką uprzyw. kolei busztiehradzkiej względem używania dworca w Chodowie jakoteż względem urządzenia służby ruchu dla obrotu przejściowego i tyczącą 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, podda się Spółka 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 31 grudnia 1880, gotową

kolej oddać na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy, złożyć ma Spółka Rządowi na żądanie kaucyą w sumie dwa tysiące (2.000) złotych w gotówce albo w tych papierach, w których wolno lokować fundusze sieroce.

§. 5.

Do wybudowania kolei koncesyonowanej, jakoteż kolei dowozowej z Neu-
deku do walcowni ołowiu hr. Assenburga prowadzącej i do obrotu publicznego
przeznaczonej, nadaje się Spółce prawo wywłaszczenia podług przepisów usta-
wowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie Spółce do wybudowania wszelkich od-
nóg, 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 po-
rządku 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 trzy-
mać 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 po-
ciągami, programem ruchu objętymi; za te i za wszelkie inne usługi dla zakładu
pocztowego, Spółka żądać może odpowiedniego wynagrodzenia, które ustano-
wione będzie drogą umowy. Atoli poczta listowa z wyjątkiem przesyłek z pie-
niędzmi 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 po-
trzebne były oddzielne lokale, zawarta będzie osobna umowa względem wyna-
godzenia, 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 podrzę-
dnymi czynnikami, tyżące się zarządu kolei, tudzież korespondencye tych osta-
tnich między sobą, mogą być przewożone na odnośnych częściach kolei przez
sługi 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 mającem 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 kolei miejscowej z Chodowa do Nedeku w taki sposób, aby codziennie chodził w każdym kierunku jeden pociąg służący do obrotu osobowego. 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.

§. 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.

Spółka obowiązana jest stosować na swojej kolei rozporządzenia, obowiązujące na uprzyw. kolei busztiehradzkiej co się tyczy należytości pobocznych i wszelkich innych przepisów, dotyczących się przewozu a we względzie nomenklatury i klasyfikacyi towarów, poddać się zarządzeniom 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 dodawania ażyja.

§. 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 znizowanych a to w myśl przepisów obowiązujących uprzyw. kolei busztiehradzkiej 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 zakupu i utrzymywania w pogotowiu parku do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem swojemi parkami w razie przewożenia większych transportów wojskowych, tudzież do postanowień organicznych i instrukcyj 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 Spółce 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.

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 znizowanych, jak transporty wojskowe, wszakże z ograniczeniem powyżej wzmiankowanem.

§. 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 albo w sprawach dochodów niestałych jadą koleją i okażą polecenie tej Władzy, przewożeni być powinni bezpłatnie, równie jak ich pakunki podróżne, a to stosownie do postanowień w tej mierze zaprowadzonych.

§. 15.

Osoby wydane przymusowo i więźniowie, jakoteż ich dozorecy, 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 właściwemi władzami w których dniach i którymi pociągami mają być przewożone.

§. 16.

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.

§. 17.

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 przereczonego 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.

§. 18.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolei ukoncesyonowanej 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, nateczas ta suma roczna uważana będzie za dochód czysty, mający służyć za podstawę do wymierzenia ceny odkupu.

W przereczony 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, wyrównyującą 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 dziewięć set tysięcy (900.000) 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 koncesyjonowanej, ze wszystkimi wyżej wspomnianymi, do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami.

§. 19.

Gdy koncesya utraci moc swoją i od tego dnia, wchodzi państwo bez wynagrodzenia w wolne od ciężarów posiadanie i używanie kolei ukoncesyjonowanej, mianowicie gruntu, budowli ziemnych i sztucznych, całej dolnej i wierzchniej budowy kolei i wszystkich nieruchomości przynależności, 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 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 koncesya moc swoją straci, jak i w razie odkupienia kolei (§. 18) zatrzyma Spółka na własność utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa fundusz zasobny i należące się jej 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 upoważnił ją z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależności kolejowej.

§. 20.

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 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 zawartymi, ściśle i troskliwie czuwały.

W dowód czego wydajemy niniejszy list, pod Naszą większą pieczęcią, w Naszem głównem i rezydencyonalem mieście Wiedniu dnia ósmego miesiąca września, w roku zbawienia tysiąc ósmset ósmdziesiątym, Naszego panowania trzydziestym drugim.

Franciszek Józef r. w.



Taaffe r. w.

Kremer r. w.

Dunajewski r. w.