

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XXXIX. — Wydana i rozesłana dnia 10 września 1885.

122.

Ustawa z dnia 6 września 1885,

o warunkach, pod którymi do utrzymywania ruchu na kolei północnej Cesarza Ferdynanda nadana być ma nowa koncesya i o wykonaniu praw odkupu, które mają być w niej Rządowi zastrzeżone.

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

Artykuł I.

Upoważnia się Rząd, aby Spółce akcyjnej wyłącznie uprzywilejowanej kolei północnej Cesarza Ferdynanda, która na przyszłość używać ma firmy: „C. k. uprzywilejowana kolej północna Cesarza Ferdynanda“, nadał pod warunkami i określeniami, ustanowionymi w umowie poniżej zamieszczonej, przez Ministrów skarbu i handlu z Dyrekcją rzeczzonej Spółki w Wiedniu dnia 10 stycznia 1885, zawartej, koncesyą do utrzymywania ruchu na kolejach żelaznych, w §. 1 umowy przytoczonych, a mianowicie z tem zastrzeżeniem, że od dnia nadania tej koncesyi, przywilej z dnia 4 marca 1836 (Z. p. a. Nr. 50) z dodatkami stanie się nieważnym.

Artykuł II.

Kładzie się nadto za warunek powyższego upoważnienia, że §§. 7 i 23 umowy opiewać mają jak następuje:

§. 7.

„Prawo ustanawiania taryf, jakoteż uczestnictwo w czystym zysku, co do całej publicznej sieci kolejowej Spółki (§§. 1, 9, 10 i 15), jedynie z wyjątkiem kolei miejscowych (§§. 16 i 19) zastrzega się Rządowi na zasadzie następujących postanowień:

1. Taryfy normalne (także szczegółowe), taryfy wyjątkowe i opłaty poboczne w obrocie pasażerskim i towarowym (towary pospieszne, towary zwyczajne, zwierzęta żywe, wozy i zwłoki), jakoteż klasyfikacją i ogólne postanowienia taryfowe (część I) do przewozu towarów pospiesznych i zwyczajnych, tudzież zwierząt ży-

wych, wozów i zwłok, ustanawiać będzie zawsze c. k. ministerstwo handlu po wysłuchaniu Spółki.

2. Taryfy, które ministerstwo handlu ustanowi, przyjmuje Spółka bez zastrzeżeń i bez względu na wielkość swego czystego zysku, o ile przy tem ministerstwo handlu:

- a) tych taryf, które z inicjatywy Spółki już teraz są niższe aniżeli na kolejach rządowych zachodnich, jeszcze bardziej nie zniży;
- b) nie ustanowi dla sieci kolei północnych taryf niższych aniżeli taryfy normalne (także szczegółowe) i taryfy wyjątkowe, które dnia 10 stycznia 1885 obowiązywały na głównych liniach sieci kolei rządowych austriackich, leżących na zachód od Wiednia.

Przytem taryfy do węgla kopalnego, z opola ostrawsko-karwińskiego, ustanawiane być mają zawsze od kopalni a względnie od dworca kolei kopalnianej w Dąbrowie, z policzeniem opłaty za manipulacyą, która wymierzona będzie w kwocie najwięcej po 20 c. w. a. od tonny i to w taki sposób, aby dla kolei kopalnianej, z przyjęciem jednorakiej średniej odległości, liczone były nie wyższe ceny jednostkowe, jak na publicznych liniach kolei, będących przedmiotem nowej koncesyi i aby przeto ogólne należitości, od którejkolwiek kopalni i od dworca kolei kopalnianej w Dąbrowie, były całkiem równe.

3. Jeżeli z zamkniętego rachunku ruchu pewnego roku okaże się, że czysty zysk Spółki (liczba 6) przewyższa ową kwotę, która równa się cyfrze dywidendy rocznej po 100 zł. wal. austr. papierami od każdej z akcyj kolei północnej Cesarza Ferdynanda, przyjętych w ilości 74.511 $\frac{1}{4}$ sztuk po 1.000 zł. monetą konw. = 1.050 zł. wal. austr., ministerstwo handlu ma prawo dalszego zniżenia taryf po za granice ustanowione pod liczbą 2, lit. a—b. W przypadku tym także należitości kolei kopalnianej zniżone być mają w tym samym stosunku, w duchu postanowień zawartych w ostatnim ustępie l. 2.

Jeżeli w skutek takich dalszych zniżeń taryfy okaże się, że czysty zysk Spółki (l. 6) nie dosięga oznaczonej wielkości, Spółka nabywa jedynie prawa żądania takiej zmiany ustanowionych taryf, któraby, o ile to można przewidzieć, zapobiegała niedoborowi.

4. Gdyby z rachunku ruchu pewnego roku, według przepisów zamkniętego, okazało się, że czysty zysk Spółki, w tymże roku osiągnięty, wynosi więcej niż 100 zł. w. a. od akcyj, nadwyżka ta, niezawisłe od służącego ministerstwu handlu prawa dalszego zniżenia taryf, rozdzielona być ma między Rząd i Spółkę na połowę i Spółka obowiązana jest tę część, która dostać się ma Rządowi do dowolnego rozrządzenia, odesłać administracyi państwa w przeciągu czterech tygodni po zamknięciu rachunku ruchu.

5. Przy oznaczeniu ceny odkupu (§. 5, lit. a) części nadwyżki należące się Rządowi w myśl postanowień powyższych (l. 4), wyłączone będą z czystych dochodów ruchu kolei.

6. Czysty zysk Spółki, wzmiankowany pod l. 2 aż do 4, oznaczany będzie corocznie pod nadzorem ministerstwa handlu, które zastrzega sobie sprawdzanie odnośnych rachunków, a to w następujący sposób:

- a) Dla zakładów górniczych (kopalni węgla Spółki, kolei kopalnianej ostrawskiej, fabryki cegieł węglanych w Ostrawie), jakoteż dla publicznego przedsiębiorstwa kolejowego, wszystkie inne przedsiębiorstwa Spółki, z wyłączeniem kolei miejscowych (§§. 16 i 19), obejmującego, które w swoim czasie spaść ma na Rząd a względnie podlega odkupieniu (§. 4 i 5), utrzymywane

będą oddzielne rachunki ruchu, w których zamieszczane być mają przychody ruchu i wydatki ruchu onychże przedsiębiorstw. Odsetki, które Spółka pobiera i które płaci od swoich długów nieustalonych, jakoteż od długów ustalonych, tamtych miejsce zastępujących, tudzież przychody funduszków Spółki pozostające po straceniu ciężarów, nie wchodzi do rachunku ruchu. Natomiast w razie, gdyby Rząd odkupił (§. 14) udział Spółki w wiedeńskiej kolei łączącej, zamieszczać w nim należy jako przychód publicznego przedsiębiorstwa kolejowego odsetki od ryczałtowej ceny odkupu w sumie 600.000 zł. wal. austr. papierami, które Spółka pobierać będzie.

b) Koszta administracyi ogólnej, jakoteż wszelkie inne wydatki, które ciężą na całości przedsiębiorstw Spółki lub na Spółce w tym jej przymocie jednak z wyłączeniem odsetek i amortyzacyi kapitału zakładowego, rozkładane będą na rachunki ruchu według zasad, które do tego celu ministerstwo handlu ustanowi.

c) Z nadwyżki ruchu, która według tego wyniknie dla publicznego przedsiębiorstwa kolejowego, potrącane będą następujące pozycye:

aa) kwoty potrzebne kiedykolwiek na odsetki od pożyczek pierwszorzędných Spółki i ich umorzenie, o ile nie tyczą się kolei miejscowych (§§. 16 i 19), licząc tu oraz raty amortyzacyjne roczne, które mają być płacone w myśl §fu 4go;

bb) kwoty, które w skutek stopniowego losowania akcyj pod l. 3 wzmiankowanych, mają być według planu użyte do spłacenia tychże w wartości imiennej, po straceniu odsetek pięcioprocentowych, na akcyje już wylosowane, przypadających, które do kwoty amortyzacyjnej przybywają.

d) Część nadwyżki ruchu publicznego przedsiębiorstwa kolejowego, pozostała po straceniu pozycyí wzmiankowanych pod lit. aa) i bb), stanowi czysty zysk Spółki w duchu liczby 2 aż do 4.

7. Wszelkie spory, tyczące się zniżenia taryf przewidzianego pod l. 3 §fu 7, jakoteż czystego zysku, który w myśl l. 6 tego paragrafu ma być oznaczany, rozsądzać będzie z wyłączeniem wszelkiego dalszego toku instancyi przed sędzią zwyczajnym, Sąd polubowny, z siedmiu członków złożony, do którego po dwu członków zamianuje każda z obu stron spornych, innych zaś trzech członków wybierze ze swego grona pełne zgromadzenie radców Najwyższego Trybunału, i on rozstrzygać ma takie spory a zarazem także wszelkie spory, tyczące się swojej właściwości w pierwszej i ostatniej instancyi.“

§. 23.

„Spory cywilne, z umowy niniejszej wynikające, których załatwianie nie jest zastrzeżone Sądowi polubownemu (§. 7), rozsądzać ma c. k. Sąd krajowy w Wiedniu.“

Artykuł III.

Taryfy, wzmiankowane w artykule II, §. 7, l. 2, lit. a—b, którym w myśl rzezonego ustępu, Spółka poddać się jest obowiązana, mają być zaprowadzone natychmiast po nadaniu nowej koncesyi i uważane być winny za nieprzekraczalne.

Artykuł IV.

Przy regulowaniu taryf sieci kolei północnej (§§. 7 i 8 umowy), produkeya krajowa nie ma doznawać mniejszych względów, niż zagraniczna w tych samych okolicznościach.

Artykuł V.

Ministerstwo handlu, wykonywając służące sobie w myśl artykułu II, §fu 7, l. 3, prawo zniżania taryf, trzymać się będzie tej zasady, że taryfy normalne (także szczegółowe), taryfy wyjątkowe i należitości poboczne sieci kolei północnej nie powinny być wyższe od tych, jakie będą na kolejach rządowych zachodnich, postępować zaś należy w tym względzie w sposób następujący:

- a) Gdyby w chwili zniżenia taryf wzmiankowane taryfy kolei rządowych zachodnich były niższe, aniżeli taryfy sieci kolei północnej, te ostatnie zniżyć należy;
- b) jeżeli nie zachodzi okoliczność pod lit. a) wzmiankowana, albo jeżeli przewidziane tam zniżenie taryfy już nastąpiło, skutecznie należy inne zniżenia taryfowe o tyle, o ile to będzie uznane za stosowne ze względu na interesa w związku będące i stosownie do ogólnych potrzeb ekonomicznych;
- c) te zniżenia taryf (lit. a i b) skutecznie należy bez względu na to, czy ztąd na przyszłość wyniknąć może prawdopodobnie zmniejszenie się części zysku zastrzeżonego Rządowi w myśl artykułu II, §. 7, l. 4.

Artykuł VI.

Rząd dokładać ma starania, aby wkładki wszelkiego rodzaju do funduszu zasobowego, które mają być umieszczane w rachunku ruchu (artykuł II, §. 7, l. 6) ograniczone były jak najściślej do rzeczywistej potrzeby.

Artykuł VII.

Upoważnia się Rząd, aby w czasie, który on sam oznaczy, wykonał przyznane Administracyi państwa w §. 14 powyższej umowy prawo odkupienia pod umówionymi warunkami udziału szóstej części wiedeńskiej kolei łączącej, należącego do kolei północnej Cesarza Ferdynanda.

Artykuł VIII.

Na wypadek, gdyby zastrzeżone Rządowi w §. 5 umowy prawo odkupienia całego przedsiębiorstwa, będącego przedmiotem nowej koncesyi, miało być wykonane, postanawia się już teraz, że do oznaczenia czystych przychodów ruchu kolei, na podstawie których, w myśl §. 5, lit. a umowy, cena odkupu ma być ustanowiona, te podatki, jak zarobkowy i przychodowy itp., które także po dokonaniem odkupieniu, Spółka winna będzie opłacać z ceny odkupu na zasadzie ustaw, jakie w owym czasie będą obowiązywały, mają być wyłączone z wydatków ruchu, zamieszczanych w rachunkach ruchu.

Artykuł IX.

Wykonanie ustawy niniejszej, która nabywa mocy od dnia ogłoszenia, poruczam Mojemu Ministrowi skarbu i Mojemu Ministrowi handlu.

Wiedeń, dnia 6 września 1885.

Franciszek Józef r. w.

Taaffe r. w.

Dunajewski r. w.

Pino r. w.

U m o w a

zawarta w Wiedniu dnia 10 stycznia i dnia 17 lipca 1885 pomiędzy c. k. Ministrem skarbu i c. k. Ministrem handlu w imieniu Administracyi państwa z jednej a pełnomocnymi reprezentantami Dyrekeyi n. uprzyw. kolei północnej Cesarza Ferdynanda z drugiej strony.

§. 1.

Spółce akcyjnej, zaprotokolowanej w Sądzie handlowym pod firmą „wylącznie uprzywilejowana kolej północna Cesarza Ferdynanda“, której firma ma nadal opiekować „C. k. uprzywilejowana kolej północna Cesarza Ferdynanda“, nadana będzie nowa koncesya do utrzymywania ruchu na wszystkich kolejach żelaznych przez tę Spółkę dotychczas wybudowanych lub nabytych, a na użytek publiczny przeznaczonych.

Koleje te są następujące:

1. Kolej główna z Wiednia do Krakowa, z odnogami do Berna, Ołomuńca, Opawy, Bielska, Granicy i Mysłowic;
2. odnogi z Floridsdorfu do Jedlese, z Gänserdorfu do Marchegg i z Bogumina do granicy pruskiej;
3. kolej północna morawsko-szląska z Berna na Ołomuniec do Sternberku z odnogą z Nezamislíc do Przerowa;
4. odnoga od dworca kolei północnej w Wiedniu do wybrzeża Dunaju i kolei naddunajskiej;
5. kolej żelazna z Bielska do Żywca;
6. kolej żelazna z Lundenburga do Grussbaclu i Zellerndorfu.

Nowa koncesya nadana będzie na zasadzie istniejących ustaw i w myśl rozporządzenia ministerstwa handlu, przemysłu i budowl publicznych z dnia 14 września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) o nadawaniu koncesyj na budowę prywatnych kolei żelaznych (ustawa o koncesyach na koleje żelazne).

Od chwili nadania nowej koncesyi, Najwyższy przywilej z dnia 4 marca 1836 (Zbiór ustaw administracyjnych tom 64, l. 50, str. 346), stanie się nieważnym.

Zarazem utracą moc swoje późniejsze koncesye, nadane Spółce akcyjnej kolei północnej Cesarza Ferdynanda a mianowicie z dnia 12 kwietnia 1840, 7 czerwca 1845, 18 marca 1847, 26 czerwca 1858 (Dziennik rozporządzeń ministerstwa handlu Nr. 38), 6 maja 1867 (Dz. u. p. Nr. 82), 22 czerwca 1875, 30 maja 1876 (Dz. u. p. Nr. 88) i 23 sierpnia 1876 (Dz. u. p. Nr. 112).

Przyznana jednak w myśl postanowień §§. 17 aż do 20 Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 6 maja 1867 (Dz. u. p. Nr. 82) na kolej północną morawsko-szląską, gwarancją rządową takiego dochodu rocznego, jaki jest potrzebny na opłatę odsetek od papierów puszczonech w obieg celem zebrania kapitału zakładowego i na umorzenie tych papierów, zostawia się w mocy ze zmianami w umowie niniejszej zastrzeżonemi.

§. 2.

Postanowienia nowej koncesyi stósowane będą, począwszy od dnia jej nadania do wszystkich kolei w §. 1 wyszczególnionych, które na przyszłość stanowią sieć zjednoczoną.

Od tegoż dnia utracą moc swoją wszelkie wyłączości, prawa odrębne i swobody jakiegobądź rodzaju, przyznawane dotychczas Spółce w tym jej przymocie lub co do niektórych części składowych jej sieci, licząc tu czasowe uwolnienia od podatków i opłat przyznane kolejom w §. 1, l. 5 i 6 wzmiankowanym.

W tym względzie postanawia się mianowicie co następuje:

- a) Przy nadawaniu nowej koncesyi zastrzeżone będzie Rządowi prawo kaduku, jakoteż prawo odkupienia w myśl postanowień poniżej zamieszczonych co do całkowitej sieci kolei Spółki, licząc tu koleje wybudowane na zasadzie Najwyższego przywileju z dnia 4 marca 1836 i później nim objęte.
- b) Opieka przeciwko budowaniu nowych kolei przyznana będzie na lata nowej koncesyi tylko w obrębie ustanowionym w §. 9, lit. b) ustawy z dnia 14 września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, o koncesyach na koleje żelazne.
- c) Świadczenia w celach wojskowych, dla c. k. Zakładu telegrafów i dla innych gałęzi służby publicznej, uregulowane będą podług najkorzystniejszych dla Państwa postanowień koncesyjnych innych kolei prywatnych austriackich.

We względzie świadczeń dla c. k. Zakładu pocztowego, stosowane będą postanowienia zawarte w §fie 3cim.

- d) Kapitał akcyjny Spółki ma być umorzony w ciągu okresu nowej koncesyi podług planu amortyzacyi, który c. k. Administracya państwa zatwierdzi.

Wszelkie zaciągnięcie pożyczek pierwszorzędných, jakoteż wszelkie pomnożenie kapitału akcyjnego Spółki, wymaga poprzedniego przyzwolenia c. k. Administracyi państwa i jej zastrzega się także zatwierdzanie formularzy, które mają być do tego użyte.

- e) Zastrzega się wyraźnie c. k. Rządowi w całej pełni jak u każdej innej prywatnej Spółki kolejowej, wykonywanie prawa nadzoru, do czego używać on będzie właściwych Władz i czynników, mianowicie zaś komisarza rządowego, który będzie także miał prawo bywania na wszystkich posiedzeniach dyrekeji Spółki.

§. 3.

We względzie świadczeń dla c. k. Zakładu pocztowego postanawia się co następuje:

- a) Spółka jest obowiązana postarać się bezpłatnie o lokale do służby pocztowej w Wiedniu i gdzieindziej w wymiarze zastosowanym do potrzeby.
- b) Spółka jest obowiązana przewozić każdym programowym pociągiem pocztę, wiozących ją urzędników i sług, jakoteż osoby sprawujące inspekcyą, dostarczać bezpłatnie i utrzymywać potrzebne do tego wozy, urządzone podług wymagań administracyi pocztowej a między nimi także wozy do poczty ambulansowej.
- c) Przewozić należy:
 - I. bezpłatnie
 1. osoby od służby pocztowej, wzmiankowane pod lit. b),
 2. pociągami pospiesznymi lub kuryerskimi po jednym wozie ambulansowym czterokołowym,
 3. pociągami osobowymi i mięszanymi, do którychto ostatnich zaliczają się także towarowe, przewożące pasażerów, jeden wóz ośmiokołowy lub dwa czterokołowe,
 - II. za wynagrodzeniem
 4. wozy przydatkowe pociągami osobowymi i mięszanymi, za które Spółka pobierać będzie wynagrodzenie od każdego przydatkowego wozu czterokołowego po 17 c. wal. austr. za kilometr drogi, o ile wóz był rzeczywiście użyty do przewiezienia poczty,
 5. wozy główne i przydatkowe pociągami towarowymi pospiesznymi lub ciężarowymi w ten sposób, że wynagrodzenie wynosić będzie od każdego wozu czterokołowego po 9 c. wal. austr. za kilometr drogi, o ile wóz (bez względu czy główny czy przydatkowy) był rzeczywiście użyty do przewiezienia poczty.
- d) Wynagrodzenie ryczałtowe w sumie 10.500 zł., które na zasadzie dotychczasowych umów płacono za przewożenie wozów ambulansowych pocztowych, odpada z dniem nadania koncesyi i na przyszłość c. k. Zakład pocztowy nie będzie płacił żadnego wynagrodzenia za przewożenie tychże.
- e) Posyłki poczty listowej, którym nie towarzyszy nikt ze służby pocztowej, przewożone być mają przez sług kolejowych.

§. 4.

Okres nowej koncesyi kończy się dnia 31 grudnia 1940.

Od tego dnia własność całego przedsiębiorstwa, będącego przedmiotem nowej koncesyi, mianowicie samych kolei żelaznych, gruntów i budowli, które do nich należą ze wszystkimi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu park wozowy i zapasy wszelkiego rodzaju, przechodzi z mocy ustawy niezwłocznie i bezpośrednio na Rząd.

Własność rzeczona przechodzi bez wynagrodzenia; atoli w myśl przepisu, zawartego w §fie 8 ustawy z dnia 14 września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, o koncesyach na koleje żelazne, stanowi się, że za park wozowy zapłacona być ma wartość szacunkowa sposobem osobnej umowy oznaczona, lub — gdyby umowa taka aż do upływu koncesyi nie przyszła do skutku, z odpowiednim zastosowaniem przepisów o wywłaszczeniu w celu budowania kolei żelaznych i utrzymywania na nich ruchu.

Fundusze zasobowe utworzone z dochodów ruchu pozostaną własnością Spółki.

Spółka obowiązana jest oddać Rządowi kolej wolną od ciężarów w tym dniu, w którym się skończy okres koncesyjny.

Jednakowoż, gdyby w tymże dniu znalazły się niewylosowane jeszcze podług terażniejszych planów amortyzacyi pozostałości pożyczek pierwszorzędnych Spółki na kolei zhipotekowane, Rząd weźmie na siebie ich spłacenie pod tym warunkiem, że Spółka w tymże dniu odda Rządowi na własność fundusz amortyzacyjny przez siebie utworzony, od którego drugi klucz mieć będzie c. k. Administracya państwa a do którego odkazane będą z funduszków Spółki dnia 31 grudnia 1886 63.063 zł. 02 c. wal. austr. srebrem i 19.648 zł. 52 c. wal. austr. papierami i tyleż odkazywane będzie corocznie aż do upływu okresu koncesyjnego.

Sposób zyskowego lokowania tej dotacyi jakoteż odsetek, które nicś będzie i odsetek od odsetek, oznaczy Administracya Państwa.

Zgodzono się, że Spółka uzyska zupełną swobodę rozrządzania funduszem amortyzacyjnym i będzie wolna od obowiązku dalszego utrzymywania go w dawnym stanie i uposażania, jak tylko plany umorzenia swoich pożyczek pierwszorzędnych w ten sposób urządzi, aby pożyczki te zostały całkowicie spłacone w obrębie okresu koncesyjnego.

§. 5.

C. k. Administracya państwa zastrzega sobie prawo odkupienia na rzecz państwa kiedykolwiek, poczynając od dnia 1 stycznia 1904 całego przedsiębiorstwa, będącego przedmiotem nowej koncesyi.

W razie wykonania tego prawa, obejmie Rząd na własność koleje żelazne i ich przynależności w tej rozciągłości, jak to w §. 4 jest oznaczone, mianowicie licząc tu i park wozowy, za który jednak w razie odkupienia, dane będzie osobne wynagrodzenie.

Fundusze zasobowe, wzmiankowane w §. 4, pozostaną własnością Spółki, natomiast fundusz amortyzacyjny, utworzony w myśl §fu 4go, przejdzie na własność Rządu w takiej wielkości, do jakiej wzrośnie aż do dnia odkupienia, z odsetkami i odsetkami od odsetek, które do tego czasu przyniesie, poczem Spółka nie będzie już wnosila dalszych rat rocznych do tego funduszu, lecz, o ileby stósownie do końcowego postanowienia §fu 4go jaka należytość jeszcze zalegała, potrącona będzie z ceny odkupu, która Spółce ma być zapłacona.

Nadto zastosowane będą następujące postanowienia:

- a) Do oznaczenia ceny odkupu obliczone będą czyste dochody ruchu kolei z siedmiu lat ruchu bezpośrednio poprzedzających dzień odkupienia, z tych wyłączone będą dwa najniepomyślniejsze lata ruchu i następnie oznaczony będzie średni czysty dochód pozostałych lat pięciu. Zgodzono się, że za ostatni „z siedmiu lat ruchu bezpośrednio poprzedzających dzień odkupienia“ uważany być ma ten, z którego rachunki są już całkiem zamknięte, przeto w razie, gdyby prawo odkupienia miało być wykonane dnia 1 stycznia 1904, rok 1902. Przy obliczaniu czystego dochodu doliczyć należy do wydatków, na rachunku ruchu ciężających, także koszta rekonstrukcyi i odnowień wszelkiego rodzaju, pokryte z funduszu zasobowego lub z funduszu przeznaczzonego na odnowienia, natomiast nie należy potrącać z nadwyżki ruchu wydatków na odsetki i amortyzacyą (ciężary pożyczek pierwszorzędnych, licząc dotacyą funduszu amortyzacyjnego, w §fie 4 wzmiankowaną, amortyzacyą kapitału zakładowego i odsetki od niego), zamieszczonych w rozdziale E ogólnego wzoru rachunków dla ruchu austriackich kolei żelaznych z d. 1 stycznia 1867.
- b) Cenę odkupu stanowi renta roczna, wyrównywająca średniemu czystemu dochodowi, w powyższy sposób obliczonemu, która płacona będzie aż do upływu okresu koncesyjnego.
- c) Przez strącenie z ceny odkupu i policzenie na rachunek tejże, weźmie Rząd na siebie spłacenie pozostałości pożyczek pierwszorzędnych Spółki, na kolei zhipotekowanych, w dniu odkupienia

jeszcze nie wylosowanych, jeżeli Spółka, o ile to według ustaw będzie potrzebne i dozwolone, wyjedna sobie uwolnienie od ciężącego na niej osobistego zobowiązania.

- d) Kwoty, potrzebne w każdym z osobna roku aż do upływu okresu koncesyjnego na odsetki i umorzenie pożyczek pierwszorzędnych, których spłacanie Rząd weźmie na siebie, jakoteż raty roczne funduszu amortyzacyjnego, w §cie 4 wzmiankowane, potrącane będą z renty rocznej, stanowiącej cenę odkupu. Pozostałe po straceniu sumy renty rocznej wypłacane będą Spółce z dołu w ratach półrocznych dnia 30 czerwca i 31 grudnia każdego roku aż do upływu okresu koncesyjnego.

§. 6.

Kolej północna Cesarza Ferdynanda zobowiązuje się zwrócić Rządowi w przeciągu sześciu miesięcy od zawarcia umowy niniejszej zaliczki otrzymane z tytułu gwarancji rządowej dla kolei północnej morawsko-szląskiej w sumie 8,088.657 zł. 21 c. wal. austr. srebrem, razem z czteroprocentowymi odsetkami, liczonemi aż do dnia spłaty tego długu zaliczkowego.

Dla linii kolei północnej morawsko-szląskiej nie będzie na przyszłość utrzymywany oddzielny rachunek ruchu.

Kolej północna Cesarza Ferdynanda ręczy na przyszłość także Rządowi całym swoim majątkiem i wszystkiemi dochodami przedewszystkiem i głównie, jednak z zastrzeżeniem praw pierwszeństwa, innym wierzycielom służących, za opłacanie odsetek i umorzenie papierów wypuszczonych w obieg, celem zebrania kapitału zakładowego dla kolei północnej morawsko-szląskiej, a to w ten sposób, że tylko w takim razie, gdyby powyższy majątek i powyższe przychody nie wystarczyły na opłatę odsetek od tych papierów i ich umorzenie, gwarancja rządowa mogłaby znowu być żądana.

Zarazem oświadcza kolej północna Cesarza Ferdynanda, że z tytułu gwarancji nie będzie nigdy wywodziła roszczeń żadnego rodzaju sięgających w przeszłość.

Nadto zobowiązuje się kolej północna Cesarza Ferdynanda, że jako równoważnik za odroczenie na zasadzie nowej łącznej koncesji prawa kaduku, służącego Rządowi do części kolei z Floridsdorfu do Jedlese, z Gänserndorfu do Marehggu i z Bogumina do granicy pruskiej, zapłaci Rządowi gotówką sumę ryczałtową 1,314.732 zł. 11 c. wal. austr. w przeciągu sześciu miesięcy od zawarcia umowy niniejszej.

§. 7.

Prawo ustanawiania taryf, jakoteż uczestnictwo w czystym zysku, co do całej publicznej sieci kolejowej Spółki (§§. 1. 9. 10 i 15) jedynie z wyjątkiem kolei miejscowych (§§. 16 i 19), zastrzega się Rządowi na zasadzie następujących postanowień:

1. Taryfy normalne (także szczegółowe), taryfy wyjątkowe i opłaty poboczne w obrocie pasażerskim i towarowym (towary pospieszne, towary zwyczajne, zwierzęta żywe, wozy i zwłoki), jakoteż klasyfikacją i ogólne postanowienia taryfowe (część I) do przewozu towarów pospiesznych i zwyczajnych, tudzież zwierząt żywych, wozów i zwłok, ustanawiać będzie zawsze c. k. ministerstwo handlu po wysłuchaniu Spółki.

2. Taryfy, które ministerstwo handlu ustanowi, przyjmuje Spółka bez zastrzeżeń i bez względu na wielkość swego czystego zysku, o ile przytem ministerstwo handlu:

- a) tych taryf, które z inicjatywy Spółki już teraz są niższe aniżeli na kolejach rządowych zachodnich, jeszcze bardziej nie niży;
- b) nie ustanowi dla sieci kolei północnych taryf niższych aniżeli taryfy normalne (także szczegółowe) i taryfy wyjątkowe, które dnia 10 stycznia 1885 obowiązywały na głównych liniach sieci kolei rządowych austriackich, leżących na zachód od Wiednia.

Przytem taryfy do węgla kopalnego, z opola ostrawsko-karwińskiego, ustanawiane być mają zawsze od kopalni a względnie od dworca kolei kopalnianej w Dąbrowie, z policzeniem opłaty za manipulacją, która wymierzona będzie w kwocie najwięcej po 20 c. wal. austr. od tonny i to w taki sposób, aby dla kolei kopalnianej, z przyjęciem jednorakiej średniej odległości, liczone były nie wyższe ceny jednostkowe, jak na publicznych liniach kolei, będących przedmiotem nowej koncesji i aby przeto ogólne należytości, od którejkolwiek kopalni i od dworca kolei kopalnianej w Dąbrowie, były całkiem równe.

3. Jeżeli z zamkniętego rachunku ruchu pewnego roku okaże się, że czysty zysk Spółki (l. 6), przewyższa ową kwotę, która równa się cyfrze dywidendy rocznej po 100 zł. wal. austr. papierami od każdej z akcyj kolei północnej Cesarza Ferdynanda, przyjętych w ilości 74.511¹/₄ sztuk po 1.000 zł. mon. konw. = 1.050 zł. wal. austr., ministerstwo handlu ma prawo dalszego niżenia taryf

po za granice ustanowione pod liczbą 2, lit. *a—b*. W przypadku tym także należności kolei kopalnianej niższe być mają w tym samym stosunku, w duchu postanowień zawartych w ostatnim ustępie l. 2.

Jeżeli w skutek takich dalszych niższeń taryfy okaże się, że czysty zysk Spółki (l. 6) nie dosięga oznaczonej wielkości, Spółka nabywa jedynie prawa żądania takiej zmiany ustanowionych taryf, któraby, o ile to można przewidzieć, zapobiegła niedoborowi.

4. Gdyby z rachunku ruchu pewnego roku, według przepisów zamkniętego, okazało się, że czysty zysk Spółki, w tymże roku osiągnięty, wynosi więcej niż 100 zł. w. a. od akcyi, nadwyżka ta, niezawisłe od służącego ministerstwu handlu prawa dalszego niższenia taryf, rozdzielona być ma między Rząd i Spółkę na połowę i Spółka obowiązana jest tę część, która dostać się ma Rządowi do dowolnego rozrządzenia, odesłać Administracyi państwa w przeciągu czterech tygodni po zamknięciu rachunku ruchu.

5. Przy oznaczaniu ceny odkupu (§. 5, lit. *a*), części nadwyżki, należące się Rządowi w myśl postanowień powyższych (l. 4) wyłączone będą z czystych dochodów ruchu kolei.

6. Czysty zysk Spółki, wzmiankowany pod l. 2 aż do 4, oznaczany będzie corocznie pod nadzorem ministerstwa handlu, które zastrzega sobie sprawdzanie odnośnych rachunków, a to w następujący sposób:

- a*) Dla zakładów górniczych (kopalni węgla Spółki, kolei kopalnianej ostrawskiej, fabryki cegieł węglanych w Ostrawie), jakoteż dla publicznego przedsiębiorstwa kolejowego, wszystkie inne przedsiębiorstwa Spółki, z wyłączeniem kolei miejscowych (§§. 16 i 19) obejmującego, które w swoim czasie spaść ma na Rząd a względnie podlega odkupieniu (§§. 4 i 5), utrzymywane będą oddzielne rachunki ruchu, w których zamieszczane być mają przychody ruchu i wydatki ruchu owychże przedsiębiorstw. Odsetki, które Spółka pobiera i które płaci od swoich długów nieustalonych, jakoteż od długów ustalonych, tamtych miejsce zastępujących, tudzież przychody funduszków Spółki, pozostające po strąceniu ciężarów, nie wchodzi do rachunku ruchu. Natomiast w razie, gdyby Rząd odkupił (§. 14) udział Spółki w wiedeńskiej kolei łączącej, zamieszczać w nim należy jako przychód publicznego przedsiębiorstwa kolejowego, odsetki od ryczałtowej ceny odkupu w sumie 600.000 zł. wal. austr. papierami, które Spółka pobierać będzie.
- b*) Koszta administracyi ogólnej, jakoteż wszelkie inne wydatki, które ciężą na całości przedsiębiorstw Spółki lub na Spółce w tym jej przymiocie, jednak z wyłączeniem odsetek i amortyzacyi kapitału zakładowego, rozkładane będą na rachunki ruchu według zasad, które do tego celu ministerstwo handlu ustanowi.
- c*) Z nadwyżki ruchu, która według tego wyniknie dla publicznego przedsiębiorstwa kolejowego, potrącane będą następujące pozycye:
 - aa*) kwoty potrzebne kiedykolwiek na odsetki od pożyczek pierwszorzędných Spółki i ich umorzenie, o ile nie tyczą się kolei miejscowych (§§. 16 i 19), licząc tu oraz raty amortyzacyjne roczne, które mają być płacone w myśl §fu 4go;
 - bb*) kwoty, które w skutek stopniowego losowania akcyj pod l. 3 wzmiankowanych, mają być według planu użyte do spłacania tychże w wartości imiennej, po strąceniu odsetek pięcioprocentowych, na akcyje już wylosowane, przypadających, które do kwoty amortyzacyjnej przybywają.
- d*) Część nadwyżki ruchu publicznego przedsiębiorstwa kolejowego, pozostała po strąceniu pozycy wzmiankowanych pod lit. *aa*) i *bb*) stanowi czysty zysk Spółki w duchu liczby 2 aż do 4.

7. Wszelkie spory, tyczące się niższenia taryf, przewidzianego pod l. 3 §fu 7go, jakoteż czystego zysku, który w myśl l. 6 tego paragrafu ma być oznaczony, rozstrzygać będzie z wyłączeniem wszelkiego dalszego toku instancyi przed sędzią zwyczajnym, Sąd polubowny, z siedmiu członków złożony, do którego po dwu członków zamianuje każda z obu stron spornych, innych zaś trzech członków wybierze ze swego grona pełne zgromadzenie radców Najwyższego Trybunału, i on rozstrzygać ma takie spory a zarazem także wszelkie spory, tyczące się swojej właściwości w pierwszej i ostatniej instancyi.

§. 8.

Taryfy normalne, taryfy wyjątkowe i opłaty poboczne, ustanowione przez ministerstwo handlu, uważane być mają za nieprzekraczalne, w których obrębie wolno Spółce uregulować ceny przewozu

pasażerów i towarów podług upodobania, z zastrzeżeniem, aby przepisy, dotyczące się przedstawiania ich Władzy nadzorczej były zachowywane.

Taryfy należności od przewozu pasażerów i towarów na sieci kolejowej będącej przedmiotem nowej koncesyi, jakoteż wszelkie niższenia tyczące (uwolnienia, zwroty, rabaty, refakcje itp.), winny być podawane do wiadomości powszechnej bez żadnego wyjątku według przepisów, które swego czasu będą obowiązywały.

Przy niższeniu taryf jakiegokolwiek rodzaju nie wolno powodować się osobistemi względami dla niektórych odstawców lub przedsiębiorców przewozu.

§. 9.

Kolej północna Cesarza Ferdynanda obowiązuje się dobudować własnym kosztem i przysposobić do ruchu niewybudowane jeszcze części kolei żelaznej, prowadzącej z Bielska na Cieszyn, Friedland, Frankstadt i Mezericz Wołoski do Bystrzycy, tudzież na Holeszów, Hulin, Kromieryż i ciągnącej się dalej od stósownego miejsca części kromierzysko-zborowickiej aż do kolei transwersalnej morawskiej lub kolei północnej morawsko-szląskiej, z uściem, którego miejsce będzie później oznaczone i w tym celu podać niezwłocznie o Najwyższą koncesyą.

Do wybudowania tych części kolei, które mają być oddane na użytek publiczny najpóźniej w przeciągu półtrzecia roku od dnia nadania Najwyższej koncesyi, przyznane będą uwolnienia od podatków i opłat, przewidziane w ustawie z dnia 25 maja 1880, Dz. u. p. Nr. 56.

O ileby do dopełnienia przyjętego zobowiązania było potrzebne przeniesienie na kolej północną Cesarza Ferdynanda koncesyi na linią bystrzycko-mezerycko-wołoską, nadanej pod dniem 14 stycznia 1883, Dz. u. p. Nr. 12, c. k. uprzywilejowanej kolei kromieryskiej, c. k. Administracya państwa będzie w tem pośredniczyła.

Gdyby zaś kolej północna Cesarza Ferdynanda chciała nabyć wybudowane już części kolei kromieryskiej od Bystrzycy do Zborowic, w którymto razie uzyskałaby uwolnienie od opłat i stępli, c. k. Administracya państwa gotowa jest poprzeć swoim wpływem ten jej zamiar.

§. 10.

Niezawisłe od tej okoliczności, że uwolnienia od podatków i opłat, przyznane częściom kolei kromieryskiej już istniejącym, w §. 9 wzmiankowanym, będą w mocy zatrzymane a co do nowych części linii kolei, w §. 9 wzmiankowanej, będą przyznane, w skutek czego potrzebne jest utrzymanie na przerzeczonych częściach kolei oddzielnych rachunków ruchu, które urządzone być mają według postanowień c. k. Administracyi państwa, owe części kolei mają być zresztą uważane za jednorodne części składowe zjednoczonej sieci kolei północnej, zwłaszcza we wszystkich względach, dotyczących się publicznego obrotu i taryf.

Przeto też w razie przechodu z jednej z tych części na drugą lub na dawniejsze linie kolei północnej i odwrotnie, opłata manipulacyjna nie będzie pobierana i celem stósowania taryf strefowych, odległości przebieżone liczone być mają w całości.

§. 11.

Kolej północna Cesarza Ferdynanda zawrze z c. k. Administracyą państwa na żądanie tejsze umowę, nadającą jej prawo współużywania za opłatą drożnego (péage) części kolei w §§. 9 i 10 wzmiankowanych, jakoteż mającej stykać się z niemi części kolei północnej morawsko-szląskiej aż do Berna i części kolei północnej Bielsk-Zywiec do obrotu przechodowego w kierunku od i do c. k. kolei rządowych lub kolei prywatnych przez Rząd administrowanych, a także od i do tych części kolei, co do których służą Rządowi prawa podobne do tych, które tutaj są przyznane.

Drożne, jakoteż wynagrodzenie za przydanie w razie potrzeby siły pociągowej, oznaczone będzie według postanowień zawartych w załączce ./.

Administracya państwa pobierać będzie w tym obrocie przechodowym opłaty ustanowione według §fu 7go na kolei północnej Cesarza Ferdynanda.

§. 12.

Na podstawie umów o drożne, które mają być zawarte w myśl postanowień o oznaczaniu drożnego i wynagrodzenia, w §. 11 umówionych, dozwolone będzie c. k. Administracyi państwa na jej żądanie współużywanie każdej z następujących części kolei północnej a mianowicie :

1. z Sternberku do Olomuńca;

2. z Chelmku do Oświęcimia a według okoliczności od uścia projektowanego przedłużenia kolei kopalnianej jaworznieńskiej aż do miejsca, z którego wychodzić będzie osobna odnoga, łącząca tę kolej z koleją transwersalną galicyjską.

§. 13.

Kolej północna Cesarza Ferdynanda nadaje Rządowi bezpłatnie na cały okres koncesyjny prawo współużywania do ruchu kolejowego istniejących dworców w Olomuńcu i Oświęcimie, które stosownie do potrzeb obrotu będą rozszerzone i zobowiązuje się zwrócić c. k. Administracyi państwa koszta, które poniesie na rozszerzenie budowli w tym ostatnim dworcu z powodu doprowadzenia c. k. kolei rządowej oświęcimsko-podgórskiej, o ile budowle te nie mają służyć wyłącznie na użytek c. k. kolei rządowych.

Kapitał na budowę, koszta utrzymania tych dworców i wszelkie inne nie będą wliczone w rachunek (l. I, lit. a aż do c załączki), który ma być ułożony celem oznaczenia drożnego i wynagrodzenia.

Kolej północna Cesarza Ferdynanda zrzeka się wszelkiej jakiegobądź rodzaju zapłaty lub wynagrodzenia za swój dworzec żywiecki, który ma odstąpić c. k. Administracyi państwa, jakoteż za odbudowania i rozszerzenia, które tam poczyniła lub ma poczynić na rachunek c. k. Administracyi państwa i zobowiązuje się roboty te wykonać i cały dworzec odstąpić bezpłatnie. Odsetki pięcioprocentowe od kapitału na budowę tego dworca, od dnia otwarcia ruchu na kolei transwersalnej galicyjskiej w Żywiecu aż do dnia 1 stycznia 1887, których zapłacenie było w dotychczasowych umowach na rzecz kolei północnej Cesarza Ferdynanda zastrzeżone, nie będą płacone; natomiast kolei północnej Cesarza Ferdynanda będzie służyło prawo współużywania bezpłatnie tego dworca w ciągu okresu koncesyjnego.

Na żądanie c. k. ministerstwa handlu kolej północna Cesarza Ferdynanda odda administracyi kolei rządowych bezpłatnie do rozporządzenia biuro w swoim dworcu wiedeńskim.

§. 14.

Gdyby c. k. Administracya państwa miała zażądać odkupienia udziału ($\frac{1}{6}$) wiedeńskiej kolei łączącej, kolej północna Cesarza Ferdynanda obowiązana jest odstąpić Rządowi ten swój udział na własność wolną od ciężarów, w czasie, gdy żądanie to będzie przełożone, za opłatą ceny kupna w sumie ryczałtowej 600.000 zł. wal. austr. papierami.

C. k. Administracyi państwa służy prawo uiszczenia się z tej ceny kupna powoli przez płacenie renty rocznej w sumie wystarczającej na umorzenie ceny kupna w ciągu okresu koncesyjnego kolei północnej Cesarza Ferdynanda (§. 4) a od pozostającej jeszcze reszty należytości płacić odsetki po 5 od sta rocznie.

Rząd straci służące sobie prawo odkupienia powyższego udziału kolei łączącej, jeżeli prawa tego nie wykona w ciągu najwięcej pięciu lat od dnia nadania nowej koncesyi (§. 1).

§. 15.

Kolej północna Cesarza Ferdynanda zobowiązuje się wybudować własnym kosztem od miejsca, które c. k. Rząd oznaczy w Krakowie na linii kolei północnej po za wewnętrznym obrębem fortyfikacyj, odnogę wały okrążającą, z uściem do c. k. kolei rządowej skawińsko-podgórskiej.

Dla tej odnogi, która stanowić ma jednorodną część składową sieci kolei Spółki, wybudowany być ma most na Wiśle z osobną drogą wozową, najmniej 8 metrów szeroką, dla obrotu gościńcowego.

Cała budowa ma być skończona i oddana na użytek publiczny, najpóźniej w ciągu półtora roku od zawarcia umowy niniejszej.

§. 16.

Kolej północna Cesarza Ferdynanda zobowiązuje się wybudować następujące koleje miejscowe pod warunkiem, że przy nadawaniu koncesyj na te koleje, będą jej przyznane ulgi i dogodności, kolejom miejscowym ustawami swego czasu dozwolone:

1. z Drösingu do Zistersdorfu;

2. z Gödingu do tamtejszej c. k. skarbowej fabryki tytoniu;

3. z Rohatca do Strażnic;
4. z Suchdołu na Odry, Witków do Budiszowa;
5. z Suchdołu do Fulneku;
6. ze Studenki do Bilowca;
7. z Opawy do Beneszowa;
8. od stósownego miejsca na kolei, która w myśl §. 9 ma być wybudowana do Nowego Jiczyna;
9. z Golezowa lub od innego stósownego miejsca na kolei w §. 9 wzmiankowanej do Ustronia;
10. z Bielska na Kenty i Andrychów do Wadowic.

Odnogi wymienione pod l. 8 i 10 mają być skończone i oddane na użytek publiczny jednocześnie z koleją wzmiankowaną w §. 9.

Kolej północna Cesarza Ferdynanda zobowiązuje się nadto wyjednać koncesyje na koleje, pod l. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 i 9 wymienione, w ciągu lat pięciu od zawarcia umowy niniejszej i wybudować je według postanowień koncesyjnych.

§. 17.

Kolej północna Cesarza Ferdynanda winna uwiadomić Rząd przed końcem każdego roku, którą kolej miejscową stósownie do przyjętego na się zobowiązania zamierza w ciągu przyszłego roku budować.

§. 18.

Co się tyczy kolei miejscowych, które już istnieją lub będą w przyszłości wybudowane i mają uście do sieci kolei północnej a na których ruch nie jest utrzymywany na rachunek kolei północnej Cesarza Ferdynanda, ma być na przyszłość zachowywana bez wyjątku taka zasada, że za współużywanie istniejących zakładów w dworcach zbiegowych głównej kolei i za sprawowanie służby stacyjnej przez podwładnych kolei północnej żadnego rodzaju wynagrodzenie ani dodatek nie ma być od przedsiębiorstwa kolei miejscowej wymagany ani mu liczony.

§. 19.

C. k. Rząd oświadcza, że gdyby kolej północna Cesarza Ferdynanda chciała nabyć kolej miejscową do Wszetina, będącą przedmiotem Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 27 lipca 1882, Dz. u. p. Nr. 117, z tą zmianą, aby najprzód wybudowane było połączenie między Mezericzem wołoskim a Hranicami nie zaś Polomem, będzie ten zamiar popierał całym swoim wpływem pod warunkiem, że niezwłocznie wybudowana będzie także odnoga z Krasny do Rożnowa z zakładem stacyjnym odpowiednim potrzebom tego miejsca leczniczego.

§. 20.

Kolej północna Cesarza Ferdynanda zrzeka się niniejszem wyraźnie wszelkich pretensyj, jakie mogłaby jeszcze rościć na zasadzie Najwyższego przywileju z dnia 4 marca 1836, tudzież późniejszych koncesyj i umów i przystaje, aby koncesyje te i umowy równie jak powyższy przywilej straciły moc swoją w myśl §fu 1go umowy niniejszej.

Mianowicie zrzeka się Spółka a to z cofnięciem swoich protestów, wszelkiego zarzutu i wszelkich roszczeń do wynagrodzenia lub jakichkolwiek innych z powodu zarządzonego ustawą z dnia 28 lutego 1883, Dz. u. p. Nr. 22, utrzymywania ruchu przez Rząd na własny rachunek na linii z Oświęcima do Podgórze, z powodu zamierzonego wybudowania, wzmiankowanego w §. 12, l. 2, połączenia galicyjskiej kolei transwersalnej z kopalniami węgla w Jaworzniu a według okoliczności przedłużenia go aż do granicy rosyjskiej i z powodu tej okoliczności, że koncesya na budowę i utrzymywanie w ruchu kolei łączącej, która w myśl ustawy z dnia 28 listopada 1883, Dz. u. p. Nr. 173 ma być wybudowana od granicy krajowej węgierskiej w kierunku Węgierskiego Hradyszcza, Berna, Iglawy itd. nadana została nie kolei północnej Cesarza Ferdynanda, lecz innemu przedsiębiorstwu.

Zgodzono się, aby ustanowienie szlaku tej kolei łączącej, jakoteż połączenia kolei transwersalnej galicyjskiej z kopalniami węgla w Jaworzniu, zostawione było uznaniu e. k. Rządu.

Kolej północna Cesarza Ferdynanda zrzeka się także zapewnionego jej w §. 8 Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 22 sierpnia 1881, Dz. u. p. Nr. 108, objęcia praw i obowiązków z tej koncesyi wynikających co do kolei miejscowej z Węgierskiego Hradyszcza do Węgierskiego Brodu z odnogami.

§. 21.

Kolej północna Cesarza Ferdynanda winna statut Spółki uczynić zgodnym z postanowieniami umowy niniejszej i ustaw obecnie obowiązujących.

Również zobowiązuje się Spółka wyjednać na swój koszt wpisy do ksiąg dla kolei żelaznych potrzebne do uwidocznienia praw służących Rządowi na zasadzie umowy, mianowicie §§. 4, 5, 11—13 i na żądanie c. k. Administracyi państwa wygotować na czas dokumenty i deklaracje hipoteczne, któreby do tego celu były potrzebne.

§. 22.

Zgodzono się, że od nowej koncesyi opłacona będzie tylko taksa, ustanowiona w patencie cesarskim z dnia 27 stycznia 1840 (Zbiór ustaw sprawiedliwości Nr. 404), która w myśl orzeczeń c. k. ministerstwa skarbu z dnia 19 stycznia 1856, L. 54127 i z dnia 15 września 1873, L. 23502 ma być do koncesyi na koleje żelazne stósowana.

§. 23.

Spory cywilne, z umowy niniejszej wynikające, których załatwianie nie jest zastrzeżone Sądowi polubownemu (§. 7), rozstrzygać ma c. k. Sąd krajowy w Wiedniu.

§. 24.

Umowa niniejsza będzie uważana za zawartą, jeżeli i jak tylko zgodna z statutem uchwała walnego zgromadzenia akcyonaryuszów n. uprzyw. kolei północnej Cesarza Ferdynanda zawierająca przyzwolenie Spółki, uzyska Najwyższe zatwierdzenie.

§. 25.

Umowa niniejsza spisana będzie w dwóch egzemplarzach wolnych od stępla i opłat, z których jeden zachowywać ma c. k. ministerstwo handlu a drugi wydany będzie Spółce.

Postanowienia

tyczące się oznaczenia drożnego i wynagrodzenia.

I. Do oznaczenia drożnego oznaczane będą corocznie dla każdej z osobna linii, której Rząd ma współużywać i dla obu stacyj kresowych (a według okoliczności dla połączenia torów na otwartej kolei, zajmujące miejsce stacji kresowej):

- a) Odsetki po $5\frac{1}{16}$ od sta od kapitału wyłożonego rzeczywiście na nieruchome części składowe linii, licząc tu kupno gruntu i na inwentarz tu należący, na tej linii będący, a więc z wyłączeniem materiału kołowego, nie licząc kosztów zgromadzenia kapitału i odsetek tymczasowych.
- b) Koszta rzeczywiste utrzymania tych zakładów i przedmiotów inwentarza (rozdział 7 aż do 10 ogólnego wzoru rachunków) w roku odnośnym poniesione, z przypadającymi na owe linie udziałami w ubezpieczeniu od pożaru (rozdział 3, artykuł III), w podatkach gruntowych i budynkowych, tudzież w wydatkach ogólnych na nadzór kolejowy i utrzymanie kolei (rozdział 5), oraz z kosztem nadzoru kolejowego w ściślejszem znaczeniu (rozdział 6).
- c) Koszta rzeczywiste służby stacyjnej (rozdział 12) w roku odnośnym poniesione, z wyłączeniem wydatków osobowych i rzeczowych na załatwianie służby przewozowej.

Wydatek roczny, obejmujący pozycje a) aż do c), podzielony przez sumę wszystkich kilometrów wozowo-osiowych, przebieżonych na rzecz obu stron po owejże linii współużywanej, stanowi kwotę drożnego, którą Rząd płacić ma koncesyonaryuszowi za każdy kilometr osiowy, w odnośnym roku przebieżony przez wagony na jego rachunek kursujące.

II. W tych przypadkach, w których wagony, na rachunek Rządu kursujące, przewożone są na linii współużywanej siłą pociągową koncesyonaryusza, z przydaniem jego służby pociągowej i konduktorów, dopłacane będzie za to wynagrodzenie, wymierzone za każdy kilometr wozowo-osiowy w taki sposób przebieżony podług stopy, którą się otrzyma, dzieląc wydatki koncesyonaryusza poniesione w roku odnośnym na kolei, linią współużywaną obejmującej, a mianowicie:

- d) na odsetki po $5\frac{1}{16}$ od sta od rzeczywistych kosztów nabycia lokomotyw, wozów zapasowych i ich rekwizytów, jakoteż utrzymania tychże w dobrym stanie (rozdział 16, artykuł I);
- e) na służbę ruchu (rozdział 13), i
- f) na służbę pociągową (rozdział 15) po strąceniu a według okoliczności dolicznemu czynnego i biernego najmu lokomotyw, przez sumę wszystkich kilometrów wozowo-osiowych, przebieżonych na rachunek obu stron po tej samej kolei i w tym samym roku za pomocą siły pociągowej koncesyonaryusza.