

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część VII. — Wydana i rozesłana dnia 9 lutego 1886.

19.

Dokument koncesyjny z dnia 6 stycznia 1886,

na koleje miejscowe:

- a) od pewnego punktu sieci uzupełniającej uprzyw. austriacko-węgierskiej Spółki kolei państwa do Poisdorfu a według okoliczności do Böhmischkrutu,
- b) od Jenzowic do Lužca a według okoliczności do brzegu Mołdawy.

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 Śląski; Wielki Książę Siedmiogrodzki; Margrabia Morawski; książęcony Hrabia na Habsburgu i Tyrolu itd. itd. itd.

Gdy uprzyw. austriacko-węgierska Spółka kolei państwa podała prośbę o udzielenie jej koncesyi na budowę i utrzymywanie w ruchu projektowanych kolei miejscowych od pewnego miejsca sieci uzupełniającej Spółki między Frättingsdorfem i Staatzem do Poisdorfu a według okoliczności do Böhmischkrutu i z Jenzowic do Lužca a według okoliczności aż do brzegu Mołdawy, przeto ze względu na powszechną użyteczność tego przedsięwzięcia widzimy się spowodowani nadać rzeczonyj Spółce koncesyą niniejszą na zasadzie ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238), jakoteż ustaw z dnia 25 maja 1880 (Dz. u. p. Nr. 56), z dnia 26 grudnia 1882 (Dz. u. p. Nr. 180) i z dnia 28 grudnia 1884 (Dz. u. p. Nr. 203), w sposób następujący:

§. 1.

Nadajemy uprzyw. austryacko-węgierskiej Spółce kolei państwa prawo wybudowania i utrzymywania w ruchu następujących linii kolejowych, które wybudowane być mają jako koleje miejscowe ze szlakami normalnemi, a mianowicie:

- a) od pewnego miejsca sieci uzupełniającej Spółki między stacyami Frättingsdorfem a Staatzem na Amcis i Klein-Hadersdorf do Poisdorfu a według okoliczności do Böhmischkrutu, i
- b) od stacyi w Jenszowiecach na północnej głównej linii Spółki do Luźca a według okoliczności aż do brzegu Mołdawy.

§. 2.

Kolei, na którą wydaje się niniejszy dokument koncesyjny, 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 odsetek, 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 i obligacyj pierwszorzędnych, tudzież kwitów tymczasowych i wpisu hipotecznego obligacyj pierwszorzędnych, jakoteż od opłat za przeniesienie własności zakupionych gruntów;
3. uwolnienie od opłat i taks za nadanie koncesyi i za wygotowanie niniejszego dokumentu koncesyjnego;
4. uwolnienie od opłat stęplowych, którym podlegają kupony, od podatku zarobkowego i dochodowego, jakoteż od wszelkiego nowego podatku, któryby w przyszłości mocą ustawy był zaprowadzony na lat trzydzieści (30) licząc od dnia dzisiejszego.

§. 3.

Uprzyw. austryacko-węgierska Spółka kolei państwa obowiązana jest rozpocząć budowę kolei koncesyonowanych zaraz po uzyskaniu pozwolenia na budowę, ukończyć ją najpóźniej w przeciągu dwóch lat, licząc od dnia dzisiejszego, gotowe koleje oddać na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny, ustanowiony aż do 31 grudnia 1965.

Jako rękojmią dotrzymania powyższych terminów rozpoczęcia budowy, jakoteż skończenia kolei i otwarcia na niej ruchu, złożyć ma Spółka na żądanie Administracyi państwa stosowną kaucyą w gotówce lub w tych papierach, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania kaucya ta uznana być może za przepadłą.

§. 4.

Transporty wojskowe przewożone być muszą na kolejach koncesyonowanych po cenach taryfowych zniżonych a to stosownie do postanowień, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych na północnej linii uprzyw. austryacko-węgierskiej kolei państwa kiedykolwiek obowiązują być będą.

Postanowienia te stosowane będą także do Obrony krajowej obu połów monarchii, 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 żandarmerji, jakoteż do straży skarbowej i straży bezpieczeństwa po wojskowemu uorganizowanej.

Spółka jest obowiązana przystąpić do zawartej przez Spółki kolei austryackich umowy względem zakupu i utrzymywania w pogotowiu środków do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem swojemi parkami w razie przewożenia większych transportów wojskowych, do przepisów dla kolei żelaznych w razie wojny, które kiedykolwiek będą obowiązywały, jakoteż gwoli kolei niniejszem koncesyonowanych 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 kolejowymi 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 i w skutek tego zbudowanej, urządzonej i eksploatowanej z dozwolonemi ułatwieniami a orzeka o tem ministerstwo handlu.

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

Spółka obowiązana jest w razie uruchomienia wojska lub wojny wstrzymać ruch na kolejach koncesyonowanych bez pretensji do wynagrodzenia o tyle i na tak długo, o ile Władza wojskowa uzna to za potrzebne do ruchów wojskowych lub jakichkolwiek innych czynności wojennych na drogach publicznych, któreby kolej przecinała.

§. 5.

Zresztą postanowienia zawarte w §§. 4 do 11 dokumentu koncesyjnego z dnia 21 sierpnia 1881 (Dz. u. p. Nr. 107) stosowane być mają odpowiednio do kolei miejscowych niniejszem koncesyonowanych, jednakże z zastrzeżeniem prawa nadanego Administracyi państwa mocą §. 6 umowy z dnia 12 listopada 1882, to jest, że gdyby kiedykolwiek po dniu 1 stycznia 1895 linie węgierskie miały być przez Rząd odkupione, natenczas, również przed terminem odkupienia, w artykule I umowy z dnia 1 grudnia 1866 (Dz. u. p. Nr. 7 z r. 1867) ustanowionym, odkupi on wszystkie austryackie linie Spółki, do których wówczas także obecnie koncesyonowane mają być zaliczone, za opłatą renty rocznej, wymierzonej na podstawie ich czystych dochodów.

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

W dowód czego wydajemy niniejszy list, pod Naszą większą pieczęcią, w Naszem głównem i rezydencyonalnem mieście Wiedniu dnia szóstego miesiąca stycznia, w roku zbawienia tysiąc ośmset ośmdziesiątym szóstym, Naszego panowania trzydziestym ósmym.

Franciszek Józef r. w.



Taafe r. w.

Pino r. w.

Dunajewski r. w.

20.

Dokument koncesyjny z dnia 8 stycznia 1886,

na kolej miejscową ze Lwowa na Rawę ruską do granicy państwa ku Tomaszowu.

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 Śląski; Wielki Książę Siedmiogrodzki; Margrabia Morawski; uksiążęcony Hrabia na Habsburgu i Tyrolu itd. itd. itd.

Gdy uprzyw. Spółka kolei lwowsko-czerniowiecko-jasskiej podała prośbę o udzielenie jej koncesyi na wybudowanie i utrzymywanie w ruchu kolei miejscowej ze Lwowa do Rawy ruskiej z przedłużeniem tejże kolei miejscowej na Bełzec do granicy państwa ku Tomaszowu, przeto ze względu na powszechną użyteczność tego przedsięwzięcia widzimy się spowodowani nadać rzeczonyj Spółce koncesyą niniejszą na zasadzie ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238), jakoteż ustaw z dnia 25 maja 1880 (Dz. u. p. Nr. 56), z dnia 26 grudnia 1882 (Dz. u. p. Nr. 180) i z dnia 28 grudnia 1884 (Dz. u. p. Nr. 203), w sposób następujący:

§. 1.

Nadajemy uprzyw. Spółce kolei lwowsko-czerniowiecko-jasskiej prawo wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej parowej, która wybudowana być ma jako miejscowa ze szlakiem normalnym ze Lwowa na Żółkiew do Rawy ruskiej z przedłużeniem tej kolei miejscowej na Bełzec do granicy państwa ku Tomaszowu z uściem do sieci kolejowej rosyjskiej.

Spółka obowiązana jest wybudować szlak częściowy od Bełzca do granicy państwa dopiero wtedy, gdy odnoga łącząca ją z siecią kolejową rosyjską będzie skończona.

Co się tyczy tego projektowanego połączenia kolei koncesyonowanej z siecią kolejową rosyjską i czasu wybudowania szlaku łączącego od Bełzca do granicy państwa, poddać się ma Spółka postanowieniom traktatu, który w tym względzie będzie zawarty z Rządem rosyjskim, i powinnościom, które z niego dla niej wynikną.

§. 2.

Kolei, na którą wydaje się niniejszy dokument koncesyjny, zapewnia się następujące ulgi:

- a) uwolnienie od stępli i opłat od wszelkich umów, wpisów hipotecznych, podań i jakiegokolwiek innych dokumentów, tyczących się zebrania kapitału i zabezpieczenia odsetek, jakoteż ruchu aż do czasu otwarcia ruchu, tudzież od dokumentów, tyczących 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 nadanie koncesyi i za wygotowanie niniejszego dokumentu koncesyjnego;
- d) uwolnienie od podatku dochodowego i zarobkowego, od opłat stęplowych, którym podlegają kupony, jakoteż od wszelkiego nowego podatku, któryby w przyszłości mocą ustawy był zaprowadzony, na lat trzydzieści (30) licząc od dnia dzisiejszego.

§. 3.

Spółka obowiązana jest rozpocząć niezwłocznie budowę kolei ze Lwowa do Rawy ruskiej, jakoteż przedłużyć aż do Bełzca i skończyć najpóźniej w przeciągu dwóch lat, licząc od dnia dzisiejszego, gotową kolej oddać na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojnią dotrzymania powyższego terminu budowy złożyć ma Spółka na żądanie Administracyi państwa kaucyą w sumie rzeczywistej dwadzieścia tysięcy (20.000) złotych wal. austr. w tych papierach, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania, kaucya ta uznana być może za przepadłą.

Kaucya zwrócona być ma w przeciągu trzydziestu dni po dokonaniem bez zarzutu urzędowem sprawdzeniu kolei koncesyonowanej.

§. 4.

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

Takież samo prawo nadane będzie Spółce do wybudowania wszelkich odnóg dowozowych, gdyby Rząd ze względu na dobro publiczne uznał potrzebę wybudowania takich kolei.

§. 5.

We względzie budowy kolei koncesyonowanej i ruchu na niej zastosować się powinna Spółka do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego i do warunków koncesyjnych, jakie ministerstwo handlu ustanowi, 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 do 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.

Pod względem ruchu pozwala się 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 w tej mierze wyda ministerstwo handlu.

§. 6.

Nadaje się Spółce prawo utworzenia za osobnem zezwoleniem Rządu i pod warunkami, które on ustanowi, nowej Spółki akcyjnej dla kolei miejscowej w §. 1 wzmiankowanej i przeniesienia na nią wszelkich praw i obowiązków z koncesyi niniejszej wynikających.

Wypuszczenie w obieg obligacyj pierwszorzędnych jest wzbronione.

Natomiast nowa Spółka akcyjna upoważniona będzie do wypuszczenia w obieg akcyj pierwszorzędnych, które oprocentowane i umorzone być mają pierwiej niż akcyje zakładowe w sumie najwięcej aż do dwóch trzecich części całego kapitału akcyjnego.

Dywidendę należącą się od akcyj pierwszorzędnych, zanim akcyje zakładowe nabędą prawa do dywidendy wymierzać należy najwięcej po pięć od sta, przy czem jednak nie wolno nie dopłacać z dochodów lat późniejszych.

Suma kapitału zakładowego podlega zatwierdzeniu Rządu.

Gdyby po upływie pierwszego roku ruchu jeszcze jakie nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, koszta przez to 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.

Cały kapitał zakładowy umorzony być ma w obrębie okresu koncesyjnego według planu amortyzacyjnego podlegającego zatwierdzeniu Rządu.

Statut Spółki tudzież formularze akcyj zakładowych i akcyj pierwszorzędnych, które mają być wypuszczone, podlegają zatwierdzeniu Rządu.

§. 7.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych zniżonych, a to stosownie do postanowień, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych na uprzyw. kolei lwowsko-czerniowiecko-jaskiej kiedykolwiek obowiązywać będą.

Postanowienia te stosowane będą także do Obrony krajowej obu połów monarchii, 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 zobowiązuje się przystąpić także imieniem kolei w §. 1 wzmiankowanej do zawartej przez spółki kolei austriackich umowy względem zakupienia i utrzymywania w pogotowiu środków do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem swojemi parkami w razie przewożenia większych transportów wojsko-

wych, tudzież do przepisów dla kolei żelaznych podczas wojny, które kiedykolwiek będą obowiązywały, 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 kolejowymi względem pomagania 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 mieć na względzie przy obsadzaniu posad wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajowej w myśl ustawy z dnia 19 kwietnia 1872 (Dz. u. p. Nr. 60).

§. 8.

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

Rząd może także wyrzec unieważnienie koncesyi przed upływem przerzeczonego czasu, gdy określone w §fie 3cim 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 §fu 11go lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne.

§. 9.

Administraacya państwa zastrzega sobie, że gdyby kiedykolwiek miała wziąć na siebie utrzymywanie ruchu na głównej stycznej linii kolei lwowsko-czerniowiecko-jasskiej, będzie miała prawo objąć jednocześnie także ruch na koncesyonowanej kolei miejscowej i utrzymywać go aż do końca okresu koncesyjnego.

§. 10.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolei koncesyonowanej w każdym czasie po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu, a to według następujących postanowień:

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

2. Gdyby jednak średni czysty dochód kolei w sposób powyższy obliczony, nie wynosił najmniej takiej sumy rocznej, która potrzebna jest do oprocentowania po pięć od sta i umorzenia w ciągu okresu koncesyjnego kapitału zakładowego imiennego przez Rząd zatwierdzonego, natenczas ta kwota roczna uważana będzie za dochód czysty, mający służyć za podstawę do wymierzenia ceny odkupu.

Podobnie postąpi się wtedy, gdyby kolej miała być odkupiona przed upływem siódmego roku ruchu.

3. Jako wynagrodzenie płacona będzie Spółce renta wyrównywająca powyższym dochodom średnim a względnie najmniejszym, a to w ratach półrocz-

nych z dołu dnia 30 czerwca i 31 grudnia każdego roku aż do upływu okresu koncesyjnego.

4. Rząd zastrzega sobie, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast nie płatnych jeszcze rat renty odkupu zapłacić wartość kapitalową tychże, licząc odsetki od odsetek po pięć od sta na rok.

Gdyby Rząd zamierzał spłacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego podług własnego wyboru gotówki lub obligacyj długu państwa. Obligacje długu państwa liczone będą po kursie średnim obligacyj rządowych tego samego rodzaju, notowanych urzędownie na giełdzie wiedeńskiej w ciągu półroczu bezpośrednio poprzedzającego.

5. Przez odkupienie kolei i od dnia tego odkupienia wchodzi państwo za wypłatą ceny odkupu bez żadnego dalszego wynagrodzenia w posiadanie wolne od ciężarów i używanie kolei niniejszem koncesyonowanej, ze wszystkimi do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także park wozowy i zapasy materiałów jakoteż fundusze obrotowe i zasobowe z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były całkiem lub częściowo użyte stósownie do swego przeznaczenia.

§. 11.

Gdy koncesya utraci moc swoją i od dnia, w którym to nastąpi, wchodzi państwo bez wynagrodzenia w wolne od ciężarów posiadanie i używanie kolei koncesyonowanej i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności, licząc tu także park wozowy i zapasy materiałów nabyte i prawidłowo odnawiane z kapitału zakładowego, jakoteż fundusze obrotowe i zasobowe w rozmiarze oznaczonym w §. 10. l. 5.

Tak wtedy gdy koncesya moc swoją straci, jak i w razie odkupienia kolei (§. 10), zatrzyma Spółka na własność park wozowy i zapasy materiałów, jakoteż utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa fundusz zasobowy i należące się jej aktywa, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniesione lub nabyte, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił ją z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależności kolejowej.

§. 12.

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

Spółka obowiązana jest kontrakty budowy i dostaw przed zawarciem przedstawić Rządowi do zatwierdzenia.

Rząd ma także prawo do wglądania w zarząd przez wydelegowanego do tego urzędnika, a w szczególności nadzorowania w wszelki sposób, jaki uzna za stósowny, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i kontraktami i wydelegowania do tego urzędników na koszt Spółki.

Po utworzeniu się nowej Spółki akcyjnej, w §fie 6 przewidzianej, komisarz przez Rząd przy niej ustanowiony ma prawo bywania na posiedzeniach Rady zarządczej lub innej reprezentacyi przedstawiającej dyrekcją Spółki, jakoteż na walnych zgromadzeniach, ile razy uzna to za potrzebne, i zawieszania wszelkich takich uchwał lub zarządzeń, któreby się ustawom lub statutowi Spółki sprzeciwiały albo były szkodliwe publicznemu dobru.

Za nadzór nad przedsiębiorstwem budowy niniejszem ustanowiony kolej lwowsko-czerniowiecko-jasska a względnie Spółka, która się zawiąże dla tej kolei miejscowej, nie jest obowiązana aż do dalszego rozporządzenia płacić skarbowi państwa wynagrodzenia.

Dopóki nie nastąpi połączenie z siecią kolejową rosyjską, Spółka wolna będzie od przepisane go w §fie 89 Porządku ruchu kolei z dnia 16 listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z roku 1852) obowiązku wynagradzania nadwyżki kosztów dozoru policyjnego i akcyzowego, jakoteż od obowiązku wystawienia bezpłatnie i utrzymania lokalów urzędowych.

§. 13.

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

W dowód czego wydajemy niniejszy list, pod Naszą większą pieczęcią, w Naszem głównem i rezydencyonalnem mieście Wiedniu dnia ósmego miesiąca stycznia w roku zbawienia tysiąc ósmset óśmdziesiątym szóstym, Naszego panowania trzydziestym ósmym.

Franciszek Józef r. w.



Taaffe r. w.

Pino r. w.

Dunajewski r. w.

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w radzie państwa reprezentowanych

wychodzić będzie nakładem c. k. drukarni nadwornej i rządowej w Wiedniu I. Singerstrasse Nr. 26 także w roku 1886 w języku niemieckim, włoskim, czeskim, polskim, ruskim, słowieńskim, illirysko-kroackim i rumuńskim.

Cena prenumeracyjna egzemplarza Dziennika ustaw państwa wynosi za cały rocznik 1886 w którymkolwiek z ośmiu języków **2 zł. 50 c.** i można go odbierać osobiście lub będzie posyłany bezpłatnie.

Roczniki 1849 aż do 1863 włącznie kosztują 30 zł.; roczniki 1864 aż do 1885 włącznie kosztują 44 zł.

Pojedyncze roczniki wydania niemieckiego dostać można po następujących cenach:

Rocznik 1849 za	2 zł. 10 c.
" 1850 "	5 " 25 "
" 1851 "	1 " 30 "
" 1852 "	2 " 60 "
" 1853 "	3 " 15 "
" 1854 "	4 " 20 "
" 1855 "	2 " 35 "
" 1856 "	2 " 45 "
" 1857 "	2 " 85 "
" 1858 "	2 " 40 "
" 1859 "	2 " — "
" 1860 "	1 " 70 "
" 1861 "	1 " 50 "
" 1862 "	1 " 40 "
" 1863 "	1 " 40 "
" 1864 "	1 " 40 "
" 1865 "	2 " — "
" 1866 "	2 " 20 "
" 1867 "	2 " — "

Rocznik 1868 za	2 zł. — c.
" 1869 "	3 " — "
" 1870 "	1 " 40 "
" 1871 "	2 " — "
" 1872 "	3 " 20 "
" 1873 "	3 " 30 "
" 1874 "	2 " 30 "
" 1875 "	2 " — "
" 1876 "	1 " 50 "
" 1877 "	1 " — "
" 1878 "	2 " 30 "
" 1879 "	2 " 30 "
" 1880 "	2 " 20 "
" 1881 "	2 " 20 "
" 1882 "	3 " — "
" 1883 "	2 " 50 "
" 1884 "	2 " 50 "
" 1885 "	2 " 50 "

Roczniki wydań w innych 7 językach z lat 1870 do 1885 włącznie, dostać można po tych samych cenach co wydanie niemieckie.

NB. Posyłki Dziennika ustaw państwa, które zaginęły lub doszły niezupełne, reklamować należy najpóźniej w przeciągu czterech tygodni.

Po upływie tego terminu reklamujący zapłacić winni należytość handlową ($\frac{1}{4}$ arkusza za 1 c.).

Po cenie handlowej ($\frac{1}{4}$ arkusza za 1 c.) dostać można w c. k. drukarni nadwornej i rządowej pojedynczo każdą część roczników 1864 aż do 1885 włącznie; natomiast części roczników 1849 aż do 1863 włącznie można dostać pojedynczo, po powyższej cenie handlowej jedynie o ile zapas wystarczy.