DOCUMENTAR

BREVETUL DE CONCESIUNE DIN 11 IANUARIE 1864 PENTRU CONSTRUCŢIA ŞI EXPLOATAREA CĂII FERATE LEMBERG–CERNĂUŢI

ŞTEFĂNIŢA-MIHAELA UNGUREANU

Die Konzessionsurkunde vom 11. Januar 1864 zum Bau und Betrieb der Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn

(*Zusammenfassung*)

Im Jahre 1864 hat ein Konsortium von Adeligen und Industriellen eine Aktiengesellschaft – die k. k. privilegierte Lemberg–Czernowitz Eisenbahn-Gesellschaft – gebildet. Aufgrund der Konzessionsurkunde vom 11. Januar 1864 – die erste, welche zur verfassungsmässigen Behandlung vor beide Häuser des Reichsrates gelangte und sich auf dem Gesetz vom 11. Januar 1864 beruhte – erteilte den Konzessionären das Recht zum Bau und Betrieb einer an die k. k. privilegierte galizische Karl Ludwig-Bahn anschliessenden Lokomotiveisenbahn von Lemberg nach Czernowitz, in der Richtung über oder nahe an Wybranowka, Halicz, Stanislau und Kolomea. Die Bauarbeiten sollten in einem Jahr begonnen und binnen 3 Jahren vollendet werden. Die Vorbereitungen zum Bahnbau wurden noch im Winter 1864/65 eingeleitet, der Bau selbst im Jahre 1865 gleichzeitig an 27 Punkten begonnen und trotz der Kriegsereignisse die ganze Linie Lemberg-Czemowitz (266,6 km) am 1. September 1866 dem Verkehr übergeben.

Der vorliegende Artikel präsentiert die Konzessionsurkunde in rumänischer Übersetzung. Der Text befindet sich im Czernowitzer Staatsarchiv in handschriftlicher, nicht unterschriebener Form.

Schlüsselwörter und -ausdrücke: Eisenbahn Czernowitz-Lemberg, Eisenbahn-Gesellschaft, Konzessionsurkunde, Bahnbau, Bahnbetrieb.

La mijlocul secolului al XIX-lea, în contextul dezvoltării relaţiilor economice dintre Galiţia, Bucovina şi Transilvania, administraţia Imperiului Habsburgic a considerat necesară construirea unei linii ferate, care să permită realizarea unor legături mai avantajoase şi mai rapide între aceste provincii, precum

Analele Bucovinei, **XXII**, *2* (45), p. 625–640, Rădăuţi-Bucureşti, 2015

BDD-A32871 © 2015 Institutul „Bucovina" al Academiei Române
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.42 (2026-11-15 20:49:56 UTC)

şi intensificarea raporturilor comerciale dintre acestea şi restul imperiului. Scopurile acestei întreprinderi vizau valorificarea resurselor naturale (păduri, bogăţii ale solului), dezvoltarea industriilor locale şi exploatarea acestor zone, sub aspect turistic şi balnear. La nivelul economiei externe, se avea în vedere extinderea relaţiilor comerciale în Rusia.

Legătura feroviară dintre Viena şi oraşele principale din Galiţia şi Bucovina a fost realizată în perioada 1836–1866. Demersul a început cu tronsonul Viena–Cracovia, construit de către Compania Feroviară „Kaiser Ferdinands-Nordbahn" şi finalizat în anul 1837, şi a continuat cu linia ferată Cracovia – Lemberg, realizată de Compania Feroviară „Carl Ludwig-Bahn" şi dată în folosinţă în 1857. Dreptul de construire şi exploatare a celui de-al treilea segment de cale ferată, Lemberg–Cernăuţi, a fost concesionat Societăţii „Lemberg-Czernowitz-Eisenbahn" (redenumită din 1868 „k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn-gesellschaft"), care reuşit să inaugureze noua linie la 1/14 septembrie 1866[1].

La conducerea Societăţii „Lemberg-Czernowitz-Eisenbahn" se aflau prinţul polonez de origine lituaniană Leo (von) Sapieha[2], preşedinte al Societăţii Căilor Ferate din Galiţia şi important antreprenor şi concesionar de construcţii feroviare în Bucovina şi Moldova, britanicii Thomas Brassey[3], W. R. Drake şi L. M. Rate, precum şi austriacul Wladimir Borkowski, din Viena, toţi acţionari ai unei instituţii de credit anglo-austriece.

În data de 30 mai 1865 a avut loc, la Viena, prima Adunare Generală a acţionarilor Societăţii „Lemberg-Czernowitz-Eisenbahn" (55 la număr), prezidată de preşedintele Leo von Sapieha şi de Martin Riener, consilier imperial şi inspector general al Căilor Ferate Austriece, în cadrul căreia a fost prezentat Raportul de activitate al societăţii pentru anul 1864.

În cuvântul de deschidere, susţinut de directorul general, Victor von Offenheim, referitor la împrejurările în care a fost obţinută concesiunea din 1864,

---

[1] Victor Freiherr von Röll, *Enzyklopädie des Eisenbahnwesens*, vol. 7, Berlin, Viena, 1915, S. 96–97; Paul Braşcanu, *Drum de fier prin Bucovina. Scurt istoric. Dezvoltarea reţelei de căi ferate în Bucovina până în anul 1914*, în idem, *Drum de fier prin praf de puşcă*, Iaşi, Editura Ştef, 2012, p. 21–23.

[2] Toader Popescu, *Proiectul feroviar românesc (1842–1916)*, Prefaţă de Ana-Maria Zahariade, Bucureşti, Editura Simetria, 2014, p. 22, nota 40. Pentru informaţii detaliate despre viaţa şi activitatea lui Leo Sapieha, vezi şi Ihor Zhaloba, *Leon Sapieha – a Prince and a Railroad Entepreneur*, în Ralf Roth, Günter Dinhobl, *Across the borders: financing the world's railways in the nineteenth and twentieth century*, Aldershot, Ashgate Publishing Company, 2008, p. 50–62.

[3] *Ibidem*, p. 26, nota 53: „Thomas Brassey (1805–1870), inginer şi antreprenor britanic, probabil cel mai important constructor de căi ferate din lume, din secolul XIX. La orizontul anului 1870, Brassey construise circa 5% din căile ferate în funcţiune din lume, incluzând o treime din căile ferate britanice, trei sferturi din căile ferate franceze, precum şi mii de kilometri de linie în Spania, Italia, Norvegia, Olanda, Danemarca, Austria, România, Canada, Argentina, Australia şi India. În ceea ce priveşte căile ferate române, a fost implicat, prin intermediul lui Leo de Sapieha şi Victor von Offenheim, în construirea căii ferate Suceava–Roman–Iaşi (1870), una dintre ultimele lucrări ale carierei sale".

BDD-A32871 © 2015 Institutul „Bucovina" al Academiei Române
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.42 (2026-11-15 20:49:56 UTC)

se arată următoarele: „Prin *Decretul imperial* din 27 mai 1856, Majestatea Sa a acordat unei companii [„Carl Ludwig Bahn", n. n. – Şt.-M. U.] a unor mari proprietari galiţieni concesiunea în vederea construirii unei căi ferate de la Lemberg la Cernăuţi şi până la graniţa cu Moldova. Calamităţile care au lovit piaţa financiară europeană în anul 1857 i-au pus pe concesionari în imposibilitatea de a realiza această cale ferată, în ciuda condiţiilor de concesionare foarte avantajoase. Concesionarii de atunci au fost nevoiţi să renunţe la proiect şi să se limiteze doar la investirea capitalului în finalizarea liniei până la Lemberg (…). O mână de oameni, convinşi de rentabilitatea unei căi ferate de la Lemberg la Cernăuţi, a hotărât că în anul 1863 a sosit momentul reluării acestei chestiuni amânate până atunci. (…) Sărim peste diversele stadii prin care au trebuit să treacă noii concesionari până la obţinerea altei concesiuni, prima care a fost analizată sub aspect constituţional de către ambele Camere ale înaltului Parlament imperial, şi constatăm doar că, după votul unanim al acestora, Majestatea Sa a acordat această concesiune la 11 ianuarie 1864"[4].

Raportul de activitate menţionat cuprinde mai multe secţiuni, într-una dintre ele fiind descrisă linia feroviară. Conform planului de construcţie, aceasta avea o lungime de 35,084 de mile[5] şi 16 staţii, în afară de cea din Lemberg[6]. Schimbul de locomotive se efectua la Stanislau; podul peste Nistru, cele două de peste Bistriţa şi cele trei poduri mari de peste Prut urmau să aibă o structură din fier; pentru staţiile Lemberg, Stanislau şi Cernăuţi erau prevăzute remize pentru locomotive, cu spaţii corespunzătoare destinate reparaţiilor, staţii de aprovizionare cu apă dotate cu pompe cu abur; în staţia Lemberg avea să fie construită şi o clădire cu spaţii de cazare pentru funcţionarii feroviari[7].

Pregătirile pentru construcţie au început încă din iarna anului 1864/65, iar construcţia propriu-zisă s-a desfăşurat pe parcursul anului 1865, în 27 de puncte de lucru concomitent. În pofida evenimentelor datorate izbucnirii Războiului austro-prusac, la care a participat şi Bucovina, întreaga linie Lemberg–Cernăuţi (266,6 km) a fost dată în folosinţă un an mai târziu[8].

---

[4] *Erste ordentliche Generalversammlung der Actionäre der k. k. priv. Lemberg–Czernowitz Eisenbahn-Gesellschaft abgehalten in Wien am 30. Mai 1865*, Wien, Druck und Papier von Leopold Sommer, Selbstverlag der Gesellschaft, 1865, S. 8–9.

[5] 1 milă austriacă (de poştă) = 7,585936 km, cf. *Manualul Administraţiunii comunale pentru Ducatul Bucovinei pentru usul membrilor representanţelor comunale şi al secretarilor comunali*, Compus la ordinul Comitetului Provincial Bucovinean de secretarul Ţării, dr. Eugen Simiginowicz, Edat de Comitetul Ţării al Ducatului Bucovinei, Cernăuţi, în Editura Comitetului Provincial Bucovinean, 1902, p. 112.

[6] *Erste ordentliche Generalversammlung der Actionäre der k. k. priv. Lemberg–Czernowitz Eisenbahn-Gesellschaft abgehalten in Wien am 30. Mai 1865*, Wien, Druck und Papier von Leopold Sommer, Selbstverlag der Gesellschaft, 1865, S. 11.

[7] *Ibidem*, S. 11–12.

[8] Peter Friedrich Kupka, *Die Eisenbahnen Österreich-Ungarns 1822–1867*, Leipzig,Verlag von Duncker & Humblot, 1888, S. 299.

BDD-A32871 © 2015 Institutul „Bucovina" al Academiei Române
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.42 (2026-11-15 20:49:56 UTC)

Ernst Rudolf Neubauer, redactorul primului periodic în limba germană din Bucovina, nota, la finele anului 1866, că inaugurarea căii ferate „a adus ţara mai aproape de centrul Imperiului şi, prin intermediul şinelor, s-a făcut legătura directă dintre aceasta şi vestul Europei, un avantaj care se va resimţi în toate ramurile industriei şi agriculturii”[9].

În cele ce urmează, reproducem textul *Brevetului de concesiune pentru construcţia şi exploatarea căii ferate Lemberg–Cernăuţi*, tradus în limba română[10].

Concesiunea din 11 ianuarie 1864
pentru construcţia şi exploatarea Căii ferate de la Leov la Cernăuţi

„Noi, Francisc Iosif Întâilea, din graţia lui Dumnezeu Împărat al Austriei, Rege al Ungariei şi Boemiei, al Dalmaţiei, Croaţiei, Slavoniei, Galiţiei, Lodomeriei şi Illyriei, Arhiduce al Austriei, Mare Duce al Cracoviei, Duce al Lotaringiei, Salisburgului, Ştiriei, Carintiei, Carniolei şi Bucovinei, Mare Principe al Transilvaniei, Marchiz al Moraviei, Comite al Habsburgului şi Tirolului, Mare Voievod al Voievodatului Sârbiei.

Dat fiind că principele Leo Sapieha, Wladimir cavaler de Borkowski din Viena, apoi W. R. Drake, L. M. Rate şi Thomas Brassey din Londra au prezentat cererea pentru concesiunea pentru construirea şi exploatarea unei căi ferate cu locomotive de la Leov la Cernăuţi, ataşate la linia î[n] r[egim] priv[at] galiţiană Carl Ludwig, ne găsim îndemnaţi a acorda numiţilor, cu consimţământul ambelor Camere ale Parlamentului nostru, considerând utilitatea publică a întreprinderii, această concesie pe baza Legii pentru concesiunea de căi ferate din 14 septemvr[i]e 1864, apoi a Legii din 11 ianuarie 1864 asupra înlesnirilor speciale acordate întreprinderii, precum urmează.

§ 1

Noi acordăm concesionarilor dreptul de a construi şi exploata o cale ferată cu locomotive de la Leov la Cernăuţi, ataşată la linia î[n] r[egim] priv[at] galiţ[iană]

[9] „Bukowina. Landes- und Amtszeitung”, Czernowitz, V. Jahrgang, Nr. 147, 30. Dezember 1866, S. 1.

[10] Arhiva de Stat a Regiunii Cernăuţi, Fond 297 *Private Lemberg–Czernowitz–Jassy Eisenbahn-Gesellschaft (1864–1940)*, registrul I–IV, dosarul 1208, f. 1–12. Documentul original este olograf şi fără semnătură. Reproducerea noastră respectă, pe cât posibil, particularităţile stilului juridic al epocii, caracterul arhaic şi regional al discursului (sub aspect fonetic, lexical şi gramatical), ortografia şi punctuaţia fiind însă cele stabilite de Academia Română şi în vigoare astăzi. Intervenţiile noastre în text sunt marcate peste tot cu paranteze pătrate [ ].

BDD-A32871 © 2015 Institutul „Bucovina” al Academiei Române
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.42 (2026-11-15 20:49:56 UTC)

Carl Ludwig, în direcţia peste sau aproape de Nybranówka, Halicz, Stanislau şi Kolomea.

Lucrările de construcţie vor începe în curs de un an, socotit din ziua liberării prezentului brevet de concesiune – şi se vor termina în curs de trei ani, socotiţi din aceeaşi zi, predându-se totodată linia ferată comunităţii publice. Pentru împlinirea acestor obligaţiuni, concesionarii vor da Administraţiei Statului o garanţie corespunzătoare într-un mod care se va hotărî de ea.

Îndată ce se va fi construit o linie ferată de la Przemysl sau din Ungaria la Stry, concesionarii pot fi obligaţi să construiască şi să predea comunităţii publice, în curs de doi ani, o linie ferată de la Stry pentru legătura cu linia Halicz–Stanislau.

Punctul de joncţiune pentru această linie de legătură se va fixa la timpul său de către Administraţia Statului în înţelegere cu concesionarii.

Şi cu privire la această linie se vor aplica dispoziţiunile prezentului *Brevet de concesiune*.

§ 2

Proiectul de construcţie şi planurile de detaliu se vor înainta, încă înainte de începerea construcţiei, Administraţiei Statului spre examinare şi aprobare, procedându-se în această privinţă după *Legea asupra concesionării de căi ferate*, din 14 septembrie 1854 şi considerându-se pe deplin interesul comunicaţiei publice, atât cu privire la fixarea traseului liniei, a curbelor şi pantelor, precum şi cu privire la construcţia liniei.

La construcţie se va proceda în mod exact după aceste planuri aprobate de autorităţi, după modificările avute cu prilejul acestei aprobări de către autoritatea militară competentă, în înţelegere cu Ministerul de Comerţ şi după dispoziţiunile de construcţie şi poliţieneşti generale existente. Ivindu-se în cursul construcţiei, din cauza economiei construcţiei sau a exploatării, necesitatea sau oportunitatea unei modificări a traseului sau a planurilor de detaliu, prin cari modificări însă nu se va putea schimba direcţia liniei fixată în § 1, atunci şi pentru o atare modificare se va cere aprobarea Administraţiei Statului. Terenurile pentru această linie se vor răscumpăra sau imediat pentru linie dublă, sau la răscumpărarea pentru linie simplă se vor stabili şi asigura totdeodată condiţiunile pentru cedarea la timpul său de teren pentru construcţia liniei a doua.

Concesionarii sunt obligaţi să construiască o a doua linie, dacă venitul anual brut, în cursul a doi ani consecutivi, va atinge cifra de două sute de mii de florini pe milă.

Se vor construi chiar din capul locului gări definitive şi poduri stabile, precum şi alte obiecte ale liniei din piatră, cărămidă şi fier. Tuneluri eventuale şi infrastructura pentru podurile peste Nistru şi Prut, precum şi pentru trecerea râului Stry se vor construi pentru două linii.

BDD-A32871 © 2015 Institutul „Bucovina” al Academiei Române
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.42 (2026-11-15 20:49:56 UTC)

Li se mai impune concesionarilor obligaţiunea de a face să se fabrice în ţară elementele de fier ale construcţiei liniei şi materialul rulant pentru prima întocmire, atât a liniei principale de la Leov la Cernăuţi, cât şi, eventual, a ramificaţiei la Stry.

§ 3

Concesionarilor li se acordă, pentru construcţia liniei concesionate, dreptul de expropriare după dispoziţiunile legilor respective.

§ 4

La construcţia şi exploatarea liniei concesionate, concesionarii se vor conforma cuprinsului prezentului *Brevet de concesiune*, precum şi legilor şi ordonanţelor existente în această privinţă (mai ales *Legii asupra concesionării de căi ferate*, din 14 septemvrie 1854 şi *Regulamentului pentru exploatarea de căi ferate*, din 16 no[i]emvrie 1851), apoi legilor şi ordonanţelor cari se vor promulga, eventual, pe viitor.

§ 5

Concesionarii vor transporta, deci, în mod gratuit, în special poşta şi funcţionarii poştali după dispoziţiunea § 68 al menţionatului *Regulament pentru exploatarea de căi ferate*, Administraţia Poştelor având căderea de a fixa, pentru unul din trenurile care pleacă zilnic din fiecare staţie ferială, orele de plecare şi viteza sa pentru fiecare direcţiune. De câte ori serviciul poştal va reclama mai mult de un vagon de opt roţi sau două vagoane de câte patru roţi, concesionarii vor primi pe milă, pentru fiecare vagon dat în plus, o despăgubire redusă, asupra căreia se va conveni.

În caz că Administraţia Poştelor va afla cu cale să introducă pe linia concesionată o poştă ambulantă, precum există deja pe alte linii austriace, atunci concesionarii vor construi şi întreţine, fără indemnizaţie, în locul vagoanelor obicinuite de opt sau patru roţi, vagoane poştale de ambulanţă de opt sau patru roţi, necesare pentru acest scop şi întocmite după cererea Administraţiei Poştelor. Pentru exercitarea serviciului poştal în staţiile de primire şi expediare de scrisori, se va pune la dispoziţie, în mod gratuit, un birou poştal potrivit în edificiul căii ferate, urmând ca, cu privire la satisfacerea de trebuinţe ce se vor ivi în urmă pentru acest scop, să se stabilească o convenţie specială. Concesionarii sunt obligaţi a expedia şi remite staţiunilor de destinaţie, fără indemnizaţie, expediţiile poştale, fără a fi însoţite de funcţionari sau servitori de poştă, exceptându-se expediţiile de valori. Corespondenţe, cari se vor purta cu privire la Administraţia Căii Ferate între Direcţia Căii Ferate (consiliul de administraţie) şi organele ei subordonate sau între

BDD-A32871 © 2015 Institutul „Bucovina” al Academiei Române
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.42 (2026-11-15 20:49:56 UTC)

aceste întreolaltă, pot fi transportate pe liniile respective de către împiegaţii căii ferate.

§ 6

Concesionarii sunt obligaţi a permite Administraţiei Telegrafelor de Stat construcţia de linii telegrafice de-a lungul căii ferate pe terenul acesteia fără despăgubire specială, în schimb Administraţia Telegrafelor se va înţelege cu concesionarii asupra locului instalaţiunii; mai departe concesionarii vor lua asupra lor, fără indemnizaţia specială, supraveghiarea liniei construite prin personalul căii ferate. În schimb, şi concesionarii au dreptul să fixeze firele pentru telegraful exploatării de stâlpii telegrafului de Stat.

În caz că Administraţia Statului nu va stabili cu privire la telegramele de Stat o dispoziţiune specială, precum şi dacă – cu privire la telegramele particulare – nu se va fixa o convenţie, utilizarea telegrafului exploatării e rezervată, în mod excluziv, pentru comunicările referitoare la exploatarea căii ferate, şi stă [în] veci această utilizare sub influenţa şi supraveghiarea Administraţiei Statului.

§ 7

Taxele de călătorie şi fraht [transport] pentru calea ferată concesionată sunt supuse următoarelor limitări:

Tariful nominal pe milă austriacă, şi anume la călători, [de] persoană pentru clasa I^{a} 36, pentru clasa a II^{a} 27 şi pentru clasa a III^{a} 18 cruceri valută austriacă. La trenuri accelerate, cari vor avea numai vagoane de clasa I^{a} şi a II^{a}, aceste tarife pot fi sporite cu 20 la sută, sub condiţiunea ca viteza, care se va ţinea la aceste trenuri accelerate, să nu fie mai mică decât viteza mijlocie a trenurilor accelerate ale celorlalte linii austriace.

Cu privire la mărfuri cu viteză obicinuită, pe chintal, clasa I^{a} 2, clasa a II^{a} 2¼ şi clasa a III^{a} 3½ cr[uceri] valută austriacă. În mod excepţional, pentru grâne 1,9 cr[uceri], pentru lemne 1,7 [cr]uceri pe chintal, la transport peste 10 mile; pentru cărbuni minerali, minereuri, fier şi piatră de construcţie 1½ cr[uceri] pe chintal, la transport peste 10 mile şi 1¼ cr[uceri] pe chintal, dacă trec peste toată linia, dar cu excepţia cărbunelui, pentru care se va percepe, în cazul din urmă, numai 1 cr[ucer]. Toate tarifele excepţionale, fixate aici, vor fi valabile numai pentru vagoane complect încărcate.

Cu privire la taxele de fraht ale celorlalte obiecte, la fixarea taxelor suplementare, la clasificarea mărfurilor şi la celelalte dispoziţiuni de circulaţie, se va proceda astfel ca taxele şi dispoziţiunile respective să nu fie, nici într-un caz, mai urcate şi mai împovărătoare, decât cele pe linia ferată galiţ[iană] î[n] r[egim privat] Carl Ludwig.

BDD-A32871 © 2015 Institutul „Bucovina” al Academiei Române
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.42 (2026-11-15 20:49:56 UTC)

§ 8

Se permite concesionarilor să fixeze taxele de călătorie şi fraht ce se vor percepe în monetă internă, în aur sau argint, dar astfel ca taxa cuvenită după valoarea cursului să se primească în mod obligatoriu în valuta ţării. Reducerea tarifului la valuta ţării va avea loc din lună în lună, în urma cererii întreprinderii, precum şi la ordinul Administraţiei Statului, după cursul mijlociu al argintului în luna precedentă (art. V al *Legii*).

§ 9

Tarifele pot fi reduse sub maximul fixat în § 7, în total sau numai pentru anumite obiecte, pentru toată întinderea sau numai pentru anumite porţiuni ale liniei, într-o singură direcţie sau în ambele direcţiuni, pentru toate distanţele de transport sau cu sporirea lor în măsură mai mare.

Tarifele astfel reduse pot fi sporite iarăş[i] în limitele tarifelor aprobate de Administraţia Statului, dar abia după o aplicare de trei luni.

În caz că unui speditor sau unei întreprinderi de transport se va acorda, sub anumite condiţiuni, o reducere a taxelor de fraht sau o altă înlesnire, atunci această reducere sau înlesnire se va acorda tuturor speditorilor şi întreprinderilor de transport, cari acceptează aceleaşi condiţiuni, astfel că, nici într-un caz, să nu aibă loc o preferinţă personală.

Câtă vreme nu se va profita de garanţia luată de Stat în conformitate cu § 16 al acestei Concesiuni, modificarea tarifelor în măsura dispoziţiunilor precedente e de atribuţiunea concesionarilor; profitându-se, însă, de garanţie, modificarea tarifelor nu va avea loc decât cu aprobarea sau la ordinul Administraţiei Statului, urmând ca diferiţilor speditori şi întreprinderilor de transport să nu se poată acorda reducerea taxelor de fraht sau alte înlesniri, decât cu aprobarea Administraţiei Statului, şi anume atâta vreme cât se va profita neîntrerupt de garanţia Statului şi adaosele primite, împreună cu interesele, nu vor fi pe deplin restituite Statului. Dar, în orice caz, Administraţia Statului va putea ordona o reducere corespunzătoare a taxelor de călătorie şi fraht, precum şi a taxelor suplementare, dacă venitul net va trece peste 10 la sută din suma de capital menţionată în § 17.

§ 10

Transporturile militare se vor efectua cu tarife reduse, şi anume după Convenţiunea încheiată în această privinţă la 10 decemvrie 1860, între Ministerul nostru de Răsboi şi administraţiile Societăţii Căilor Ferate de Stat Austriace, a Căii Ferate de Sud, a Căii Ferate „Împărăteasa Elisaveta”, a Căii Ferate Galiţiene „Carl Ludwig”, a Căii Ferate de Tisa şi a Căii Ferate Germane Sud-Nord de legătură, dispoziţiunile cărei convenţiuni vor forma o parte integrantă a acestui *Brevet de*

BDD-A32871 © 2015 Institutul „Bucovina” al Academiei Române
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.42 (2026-11-15 20:49:56 UTC)

concesiune. Dar în caz că, cu toate sau cu majoritatea acestor linii se vor stabili pentru transporturi militare dispoziţiuni mai favorabile Statului, aceste dispoziţiuni vor fi valabile şi pentru linia Leov–Cernăuţi, împreună cu eventuala ramificaţie la Stry. Aceste dispoziţiuni se vor aplica şi cu privire la Garda de Finanţe şi de Siguranţă, organizate milităreşte.

§ 11

Funcţionarii Statului, împiegaţii şi servitorii, cari călătoresc pe liniile ferate la ordinul autorităţii care conduce administraţia şi exploatarea liniilor ferate sau pentru apărarea intereselor Statului, în urma acestei concesiuni sau din consideraţiuni fiscale şi se legitimează cu ordinul acestei autorităţi, vor fi transportaţi împreună cu bagajele lor de călătorie în mod gratuit.

§ 12

În cazuri de scumpete extraordinară a alimentelor în Imperiul Austriac, Administraţia Statului are dreptul să reducă tarifele de fraht pentru alimente la jumătate din tariful maximal.

§ 13

Concesionari[i] sunt autorizaţi a primi şi alţi asociaţi ca membri ai întreprinderii, cari dobândesc cu ei drepturi egale, dar nu sunt obligaţi a lua şi aceleaşi obligaţiuni asupra lor.

§ 14

Concesionarilor li se acordă şi dreptul de a forma o societate pe acţii şi a emite, pentru procurarea capitalului necesar, acţii şi obligaţii de prioritate la purtător sau pe nume, cari pot fi negociate şi notate la Bursa din Viena. Valoarea obligaţiunilor de prioritate nu va trece însă peste jumătate din capitalul menţionat în § 17.

Societatea intră în toate drepturile şi obligaţiunile concesionărilor, ea redactează statutele sale, a căror aprobare rămâne rezervată Administraţiei Statului.

§ 15

Concesionarii au dreptul să instituie în ţară şi străinătate agenţii, precum şi să organizeze, cu observarea regulamentelor existente, mijloace de transport pentru persoane şi mărfuri pe apă sau uscat.

BDD-A32871 © 2015 Institutul „Bucovina” al Academiei Române
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.42 (2026-11-15 20:49:56 UTC)

§ 16

Pentru calea ferată de la Leov la Cernăuţi, Statul garantează un venit anual de un milion cinci sute de mii florini (1 500 000 fl.), valută austriacă în argint, din ziua deschiderii exploatării pe toată linia ferată, şi câtă vreme va dura această concesiune, şi anume astfel ca, neatingând venitul net anual al liniei suma de mai sus sau suma ce-i corespunde, de una sută cinci zeci de mii funţi sterlinge (150 000 £ St.), Administraţia Statului să completeze ceea ce lipseşte (art. I al *Legii*).

§ 17

Din venitul net anual garantat se va întrebuinţa, pentru amortizarea capitalului, suma pe care o va fixa Administraţia Statului după un plan de amortizare aprobat de ea şi după care capitalul e amortizat în cursul duratei concesiunii.

Suma capitalului de amortizat se stabileşte cu 29 000 000 fl. în argint (art. II, punct[ul] 1 al *Legii*).

§ 18

Adaosul, care se va plăti în orice caz de Administraţia Statului în urma garanţiei luate, se va ordonanţa trei luni după prezentarea socotelilor anuale, şi anume după examinarea prealabilă a acestor socoteli, cari se vor înainta cu toate actele justificative. Pretenţia la plata unui avans din partea Statului se va ridica cel mai târziu în cursul unui an după expirarea anului de exploatare; la caz contrar, această pretenţie se va considera stinsă (art. II, punct[ul] 2 al *Legii*).

§ 19

Suma pe care o plăteşte Administraţia Statului în urma garanţiei luate se va considera numai ca un avans acordat întreprinderii de căi ferate şi fructificat cu patru la sută pe an. Trecând venitul net al liniei ferate peste suma anuală garantată, excedentul realizat în acest caz se va vărsa imediat Administraţiei Statului pentru restituirea avansului plătit împreună cu interesele până la amortizarea deplină. Creanţele Statului, privind aceste avansuri sau interese şi cari încă nu vor fi fost plătite până la termenul de expirare a concesiunii sau de răscumpărare a liniei, se vor acoperi din averea încă disponibilă a întreprinderii (art. II, punctul 3 al *Legii*).

§ 20

Pentru cazul construirii unei linii de ramificaţie a căii ferate Leov–Cernăuţi la Stry se asigură garanţia în acelaşi mod.

BDD-A32871 © 2015 Institutul „Bucovina” al Academiei Române
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.42 (2026-11-15 20:49:56 UTC)

Venitul net anual ce urmează să se garanteze se va fixa la timpul său pe cale constituţională (art. III al *Legii*).

§ 21

Pentru apărarea interesului rezultat pentru Administraţia Statului din garanţia luată asupra sa, această Administraţie are dreptul să se încredinţeze că construcţia liniei, precum şi întocmirea exploatării în toate părţile, să se efectueze în mod corespunzător şi solid, având şi dreptul de a cere ca defecte[le] în această privinţă să fie oprite şi înlăturate în consecinţă.

Administraţia Statului are dreptul să examineze gestiunea printr-un organ delegat de ea. Comisarul instituit de Administraţia Statului are şi dreptul să ia parte la şedinţele Consiliului de Administraţie, precum şi la adunările generale, de câte ori va crede de cuviinţă, precum şi să oprească eventuale dispoziţiuni păgubitoare pentru interesul Statului, raportând asupra acestui fapt Ministerului, pentru a se lua măsurile necesare.

§ 22

Pentru linia ferată Leov–Cernăuţi se acordă pentru cinci ani, socotiţi din ziua liberării prezentului *Brevet de concesiune*, scutire de impozitul pe venit (art. IV al *Legii*).

§ 23

Toate redactările de documente pentru concesiunea de faţă sunt supuse numai unei taxe fixe de timbru de un florin (art. VI al *Legii*).

§ 24

Durata concesiunii cu scutul, pronunţat în § 9, lit. b, al *Legii pentru concesionarea de căi ferate*, în contra construirii de linii ferate noui, se fixează cu nouăzeci de ani din ziua deschiderii întregei linii şi ea încetează după expirarea acestui termen. Concesiunea încetează şi în cazul când termenele fixate în § 1 pentru începerea, terminarea construcţiei şi deschiderea exploatării nu vor fi observate şi depăşirea termenului nu ar putea fi justificată în sensul §[lui] 11, lit. b al *Legii pentru concesionarea de căi ferate* şi mai ales prin crize economice şi financiare.

§ 25

Administraţia Statului îşi rezervă dreptul de a răscumpăra, după expirarea de treizeci de ani din ziua deschiderii exploatării pe întreaga linie, în orice timp calea

BDD-A32871 © 2015 Institutul „Bucovina” al Academiei Române
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.42 (2026-11-15 20:49:56 UTC)

ferată concesionată. Pentru fixarea preţului de răscumpărare se vor stabili cifrele veniturilor nete anuale ale întreprinderii în cursul celor şepte ani de înaintea răscumpărării efective, defalcându-se apoi din această sumă veniturile nete ale celor mai defavorabili doi ani şi calculându-se apoi venitul net mijlociu al celor cinci ani rămaşi. Această sumă mijlocie, care, însă, nu va putea fi mai mică decât venitul net garantat, se va plăti concesionarilor ca rentă anuală până la expirarea duratei de concesiune fixate.

§ 26

Cu încetarea concesiunii de faţă, precum şi prin răscumpărarea efectuată a liniei, Statul intră, în cazul dintâi fără indemnizaţie, în cel din urmă în schimbul plăţii rentei anuale fixate în §[ul] precedent, în proprietatea liberă de sarcini şi în posesiunea liniei, în special a terenului, a lucrărilor de terasament şi de artă, a întregii infra- şi suprastructuri a liniei şi a tuturor accesoriilor, precum: material rulant, gări, locuri de încărcare şi descărcare, edificii în locurile de plecare şi sosire, edificii de pază şi supraveghiare, împreună cu toate întocmirile de obiecte mobile şi imobile.

Atât în cazul încetării concesiunii, cât şi în cel al răscumpărării liniei, concesionarii rămân în proprietatea fondului de rezervă şi a creanţelor active restante, apoi a clădirilor speciale, precum: cuptoare de cocs, turnătorii, fabrici de maşini sau de alte scule, magazine, docuri etc., etc., pentru a căror construcţie ei au fost autorizaţi de Administraţia Statului, cu adaosul expres că ele nu formează accesorii ale liniei ferate.

§ 27

În caz că, cu tot avertismentul prealabil, vor fi avut loc de repetite ori infracţiuni sau neobservări ale obligaţiunilor impuse în *Brevetul de concesiune* sau în *Lege*, Administraţia Statului are dreptul să ia contramăsurile legale corespunzătoare, declarând, eventual, concesiunea stinsă încă înainte de expirarea duratei de concesiune.

§ 28

Dizolvându-se societatea pe acţii încă înainte de expirarea duratei de concesiune, Administraţia Statului are dreptul să procedeze în modul cum e autorizată să procedeze în cazul încetării concesiunii. Numai că Administraţia Statului va trebui să ia asupra sa fructificarea obligaţiunilor de prioritate şi amortizarea lor după planul de amortizare fixat.

BDD-A32871 © 2015 Institutul „Bucovina” al Academiei Române
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.42 (2026-11-15 20:49:56 UTC)

§ 29

Fără prejudiciul drepturilor deja dobândite de alte societăţi de căi ferate pentru construcţia unei linii de legătură până la frontiera Moldovei şi a Rusiei, concesionarilor li se va da preferinţă înaintea altor concurenţi, dacă vor accepta aceleaşi condiţii ca şi aceştia şi vor da în acest scop declaraţie obligatorie cel mai târziu până în trei luni după ce li se va fi comunicat condiţiunile.

§ 30

Concesionarii se supun pentru sine şi succesorii lor, mai ales pentru societatea pe acţii intrată în locul lor, întrucât e vorba de drepturile ce li se cuvin şi obligaţiunile ce le au cu privire la întreprinderea de căi ferate concesionată şi la cele ce stau în legătură cu această întreprindere, legilor şi autorităţilor judiciare, precum şi altor autorităţi austriace.

Avertizând pe oricine cu tot dinadinsul de a nu făptui împotriva dispoziţiunilor acestei concesiuni, şi acordând concesionarilor dreptul de a cere pentru paguba dovedită despăgubire înaintea tribunalelor noastre, noi dăm tuturor autorităţilor competente ordinul categoric de a veghia cu asprime şi acurateţă asupra acestei concesiuni şi asupra tuturor dispoziţiunilor cuprinse în ea.

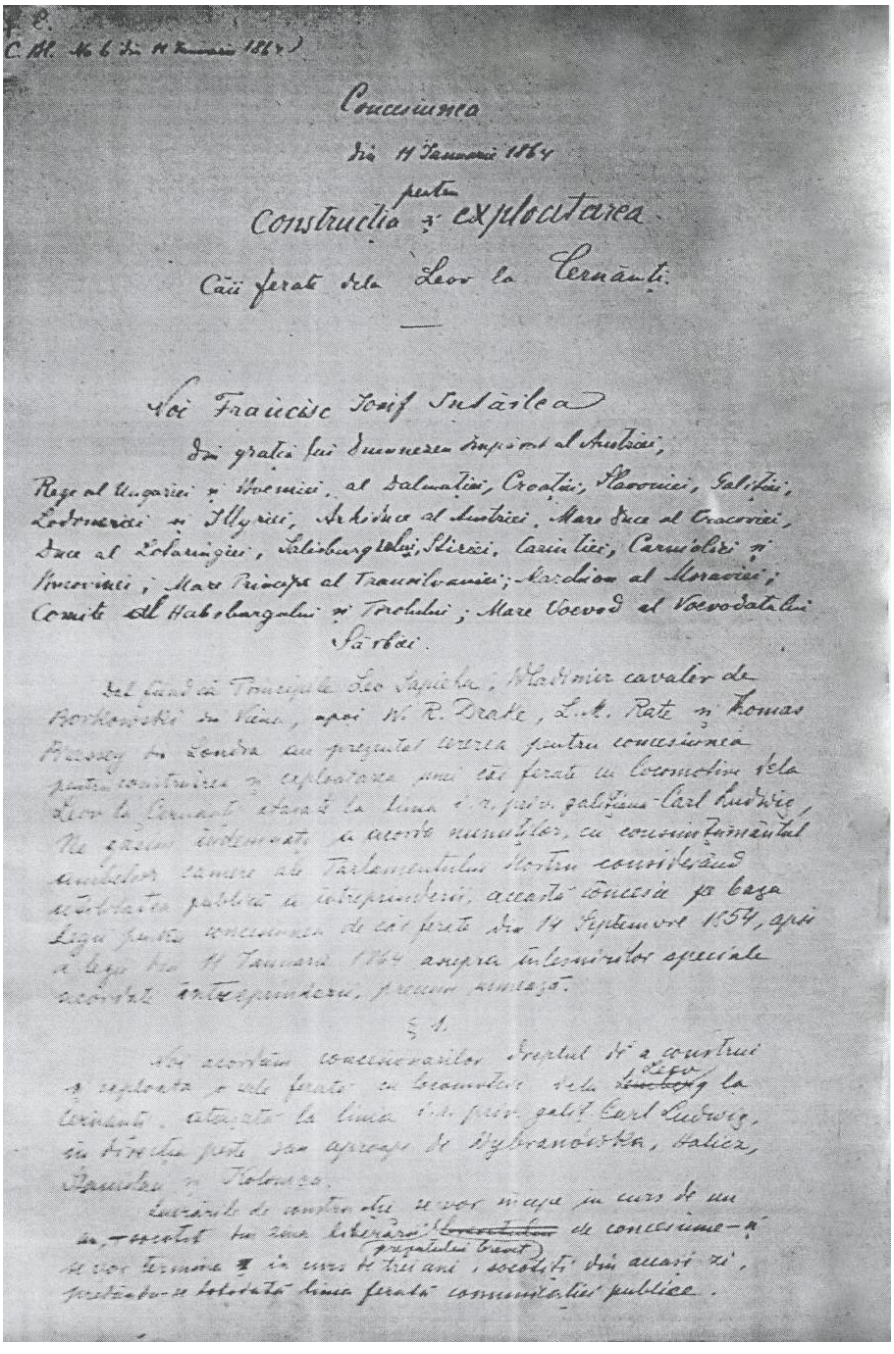
Drept care promulgăm acest *Brevet*, sigilat cu sigiliul nostru mai mare în Capitala şi Reşedinţa noastră Viena, în ziua a 11ª a lui ianuarie, în anul mântuirii una mie opt sute şesezeci şi patru, – al imperiilor noastre în al şesesprezecelea an.

(ss) Francisc Iosif

(ss) Arhiduce Rainer
(ss) Baronul de Kalchberg

La ordinul expres al
Majestăţii Sale Apostolice imp[eriale] reg[ale]
(ss) Adalbert cavaler de Schmid
i. r. Consilier ministerial”

BDD-A32871 © 2015 Institutul „Bucovina” al Academiei Române
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.42 (2026-11-15 20:49:56 UTC)



F. C.
C. M. Nr. 6 din 11 Ianuarie 1864

Concesiunea
din 11 Ianuarie 1864
pentru
Construcția și exploatarea
Căii ferate dela Leov la Cernăuți.

Noi Francisc Iosif Întâiul
din gratia lui Dumnezeu Împărat al Austriei,
Rege al Ungariei și Boemiei, al Dalmației, Croației, Slavoniei, Galiției,
Lodomeriei și Illyriei, Archiduce al Austriei, Mare Duce al Cracoviei,
Duce al Lotaringiei, Salisburgului, Stiriei, Carintiei, Carniolei și
Bucovinei; Mare Principe al Transilvaniei; Marchion al Moraviei;
Comite al Habsburgului și Tirolului; Mare Voevod al Voevodatului
Sârbesc.

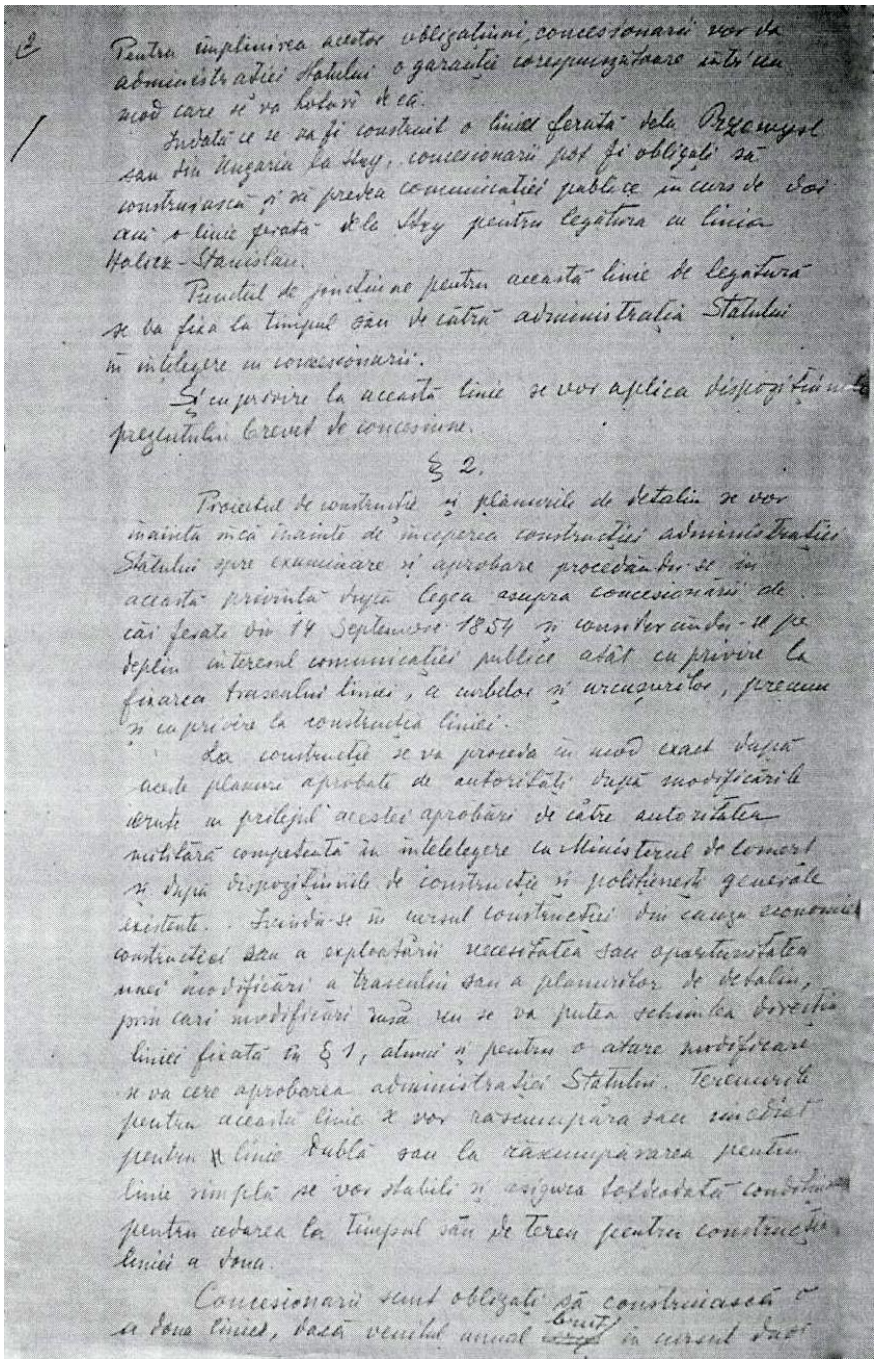
Dat fiind că Principele Leo Sapieha, Maršalul cavaler de
Borkowski în Viena, apoi Nr. R. Brate, Lt. Rate în Thomas
Prossy în Londra cu prezentul urzesc pentru concesionarea
pentru construirea și exploatarea unei căi ferate cu locomotive dela
Leov la Cernăuți aflată la linia c. r. priv. galițiană-Carl Ludwig,
Ne vazând îndemnați a acorda numitilor, cu concesiunea Parlamentul
unitelor camere ale Parlamentului Nostru consimțământul
întreprinderii publice a întreprinderii, aceasta concesia pe baza
Legii pentru concesionarea de căi ferate din 14 Septemvre 1854, apoi
a legii din 11 Ianuarie 1864 asupra întocmirilor speciale
acordate întreprinderii, precum urmează:

§ 1.

Noi acordăm concesionarilor dreptul de a construi
și exploata o cale ferată cu locomotive dela ~~Leov~~ Lemberg la
Cernăuți, aflată la linia c. r. priv. galiț. Carl Ludwig,
în direcția peste sau aproape de Zydaczowka, Halicz,
Stanislau și Kolomea.

Lucrările de construcție vor începe în curs de un
an, socotit de la ziua întăririi ~~concesiunei~~ de concesiune-a
(preaînaltului brevet)
și vor termina în curs de trei ani, socotiți din același,
punându-se totodată linia ferată comunicației publice.

BDD-A32871 © 2015 Institutul „Bucovina” al Academiei Române
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.42 (2026-11-15 20:49:56 UTC)



Pentru împlinirea acestor obligațiuni, concesionarii vor da administrației Statului o garanție corespunzătoare într'un mod care se va hotărî de ea.

Indată ce se va fi construit o linie ferată dela Przemysl sau din Ungaria la Stry, concesionarii sunt îndatorați să construiască și să predea comunicației publice în curs de doi ani o linie ferată dela Stry pentru legătura cu linia Holercz-Stanislau.

Punctul de joncțiune pentru această linie de legătură se va fixa la timpul său de către administrația Statului în înțelegere cu concesionarii.

Și cu privire la această linie se vor aplica dispozițiunile prezentului Brevet de concesiune.

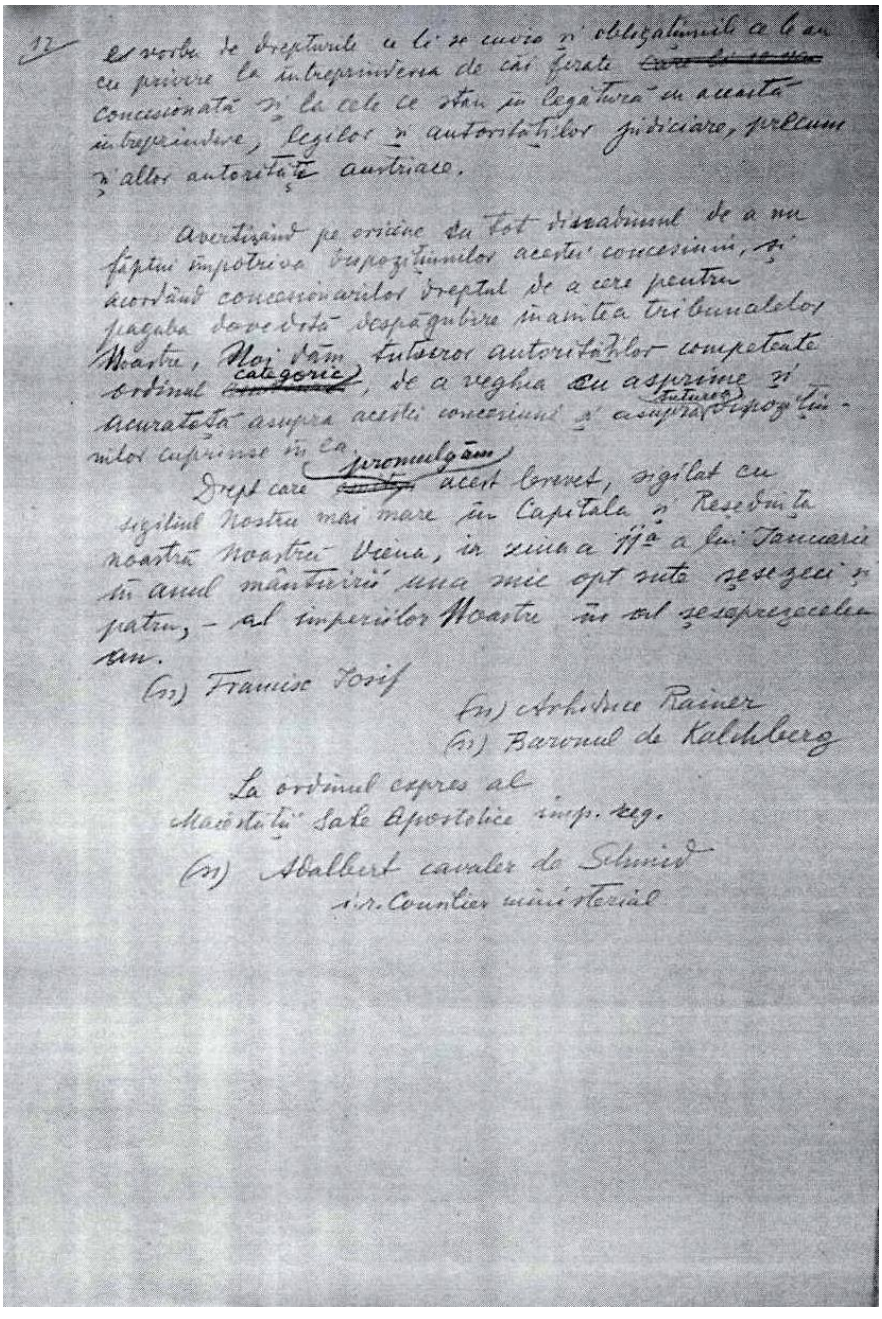
§ 2.

Proiectul de construcție și planurile de detaliu se vor înainta mai înainte de începerea construcției administrației Statului spre examinare și aprobare procedându-se în această privință după legea asupra concesionării de căi ferate din 14 Septemvre 1854 și construcțiunea-se pe deplin interesul comunicației publice atât cu privire la fixarea traseului liniei, a curbelor și urcușurilor, precum și cu privire la construcția liniei.

La construcție se va proceda în mod exact după aceste planuri aprobate de autoritate după modificările ivite cu prilejul acestei aprobări de către autoritatea susținută competentă în înțelegere cu Ministerul de comerț și după dispozițiunile de construcție și poliționești generale existente. Dacă se va ivi în cursul construcției din causa economiei construcției sau a exploatării necesitatea sau oportunitatea unei modificări a traseului sau a planurilor de detaliu, prin care modificări însă nu se va putea schimba direcția liniei fixată în § 1, atunci și pentru o atare modificare se va cere aprobarea administrației Statului. Terenurile pentru această linie se vor răscumpăra sau cumpărat pentru o linie dublă sau la răscumpărarea pentru linie simplă se vor stabili și asigura totdeodată condițiile pentru cedarea la timpul său de teren pentru construcția liniei a doua.

Concesionarii sunt obligați să construiască o a doua linie, dacă venitul anual brut în cursul unor

BDD-A32871 © 2015 Institutul „Bucovina” al Academiei Române
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.42 (2026-11-15 20:49:56 UTC)



12

Le vorbe de dreptul ce li se cuvine și obligațiunile a lor cu privire la întreprinderea de căi ferate ~~care le-au~~ concesionată și la cele ce stau în legătură cu această întreprindere, legilor și autorităților judiciare, precum și altor autorități austriace.

Avertizând pe oricine de tot dinadinsul de a nu face împotriva dispozițiunilor acestei concesiuni, și acordând concesionarilor dreptul de a cere pentru paguba dovedită despăgubire înaintea tribunalelor Noastre, Noi dăm tuturor autorităților competente ordinul ~~cuvenit~~ categoric, de a veghia cu asprime și (viitoare) acuratețe asupra acestei concesiuni și asupra dispozițiunilor cuprinse în ea.

Drept care ~~dăm~~ pronunțăm acest brevet, sigilat cu sigiliul Nostru mai mare în Capitala și Reședința Noastră Noastre Viena, în ziua 17a a lui Faurari în anul mântuirii una mie opt sute șesezeci și patru, - al împerilor Noastre în ord șesprezecelea an.

(ss) Franciscus Josif

(ss) Arhiducele Rainer
(ss) Baronul de Kalchberg

La ordinul expres al
Măriștiei Sale Apostolice imp. reg.
(ss) Adalbert cavaler de Schmid
i.r. Consilier ministerial

BDD-A32871 © 2015 Institutul „Bucovina” al Academiei Române
Provided by Diacronia.ro for IP 216.73.217.42 (2026-11-15 20:49:56 UTC)