

**BREVETUL DE CONCESIUNE  
DIN 11 IANUARIE 1864  
PENTRU CONSTRUCȚIA ȘI EXPLOATAREA  
CĂII FERATE LEMBERG–CERNĂUȚI**

ȘTEFĂNIȚA-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, Stanislaw 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-Czernowitz (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 relațiilor economice dintre Galiția, Bucovina și Transilvania, administrația Imperiului Habsburgic a considerat necesară construirea unei linii ferate, care să permită realizarea unor legături mai avantajoase și mai rapide între aceste provincii, precum

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

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

Legătura feroviară dintre Viena și orașele principale din Galiția și Bucovina a fost realizată în perioada 1836–1866. Demersul a început cu tronsonul Viena–Cracovia, construit de către Compania Feroviară „Kaiser Ferdinands-Nordbahn” și finalizat în anul 1837, și a continuat cu linia ferată Cracovia – Lemberg, realizată de Compania Feroviară „Carl Ludwig-Bahn” și dată în folosință în 1857. Dreptul de construire și exploatare a celui de-al treilea segment de cale ferată, Lemberg–Cernăuți, a fost concesionat Societății „Lemberg-Czernowitz-Eisenbahn” (redenumită din 1868 „k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahngesellschaft”), care reușit să inaugureze noua linie la 1/14 septembrie 1866<sup>1</sup>.

La conducerea Societății „Lemberg-Czernowitz-Eisenbahn” se aflau prințul polonez de origine lituaniană Leo (von) Sapieha<sup>2</sup>, președinte al Societății Căilor Ferate din Galiția și important antreprenor și concesionar de construcții feroviare în Bucovina și Moldova, britanicii Thomas Brassey<sup>3</sup>, W. R. Drake și L. M. Rate, precum și austriacul Wladimir Borkowski, din Viena, toți acționari ai unei instituții de credit anglo-austriece.

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

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

---

<sup>1</sup> Victor Freiherr von Röhl, *Enzyklopädie des Eisenbahnwesens*, vol. 7, Berlin, Viena, 1915, S. 96–97; Paul Brașcanu, *Drum de fier prin Bucovina. Scurt istoric. Dezvoltarea rețelei de căi ferate în Bucovina până în anul 1914*, în idem, *Drum de fier prin praf de pușcă*, Iași, Editura Ștef, 2012, p. 21–23.

<sup>2</sup> Toader Popescu, *Proiectul feroviar românesc (1842–1916)*, Prefață de Ana-Maria Zahariade, București, Editura Simetria, 2014, p. 22, nota 40. Pentru informații detaliate despre viața și activitatea lui Leo Sapieha, vezi și Ihor Zhaloba, *Leon Sapieha – a Prince and a Railroad Entrepreneur*, în Ralf Roth, Günter Dinshobl, *Across the borders: financing the world's railways in the nineteenth and twentieth century*, Aldershot, Ashgate Publishing Company, 2008, p. 50–62.

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

se arată următoarele: „Prin *Decretul imperial* din 27 mai 1856, Majestatea Sa a acordat unei companii [„Carl Ludwig Bahn”, n. n. – Șt.-M. U.] a unor mari proprietari galițieni concesiunea în vederea construirii unei căi ferate de la Lemberg la Cernăuți și până la granița cu Moldova. Calamitățile care au lovit piața financiară europeană în anul 1857 i-au pus pe concesionari în imposibilitatea de a realiza această cale ferată, în ciuda condițiilor de concesionare foarte avantajoase. Concesionarii de atunci au fost nevoiți să renunțe la proiect și să se limiteze doar la investirea capitalului în finalizarea liniei până la Lemberg (...). O mână de oameni, convingși de rentabilitatea unei căi ferate de la Lemberg la Cernăuți, 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 obținerea altei concesiuni, prima care a fost analizată sub aspect constituțional de către ambele Camere ale înaltului Parlament imperial, și constatăm doar că, după votul unanim al acestora, Majestatea Sa a acordat această concesiune la 11 ianuarie 1864”<sup>4</sup>.

Raportul de activitate menționat cuprinde mai multe secțiuni, într-una dintre ele fiind descrisă linia feroviară. Conform planului de construcție, aceasta avea o lungime de 35,084 de mile<sup>5</sup> și 16 stații, în afară de cea din Lemberg<sup>6</sup>. Schimbul de locomotive se efectua la Stanislau; podul peste Nistru, cele două de peste Bistrița și cele trei poduri mari de peste Prut urmau să aibă o structură din fier; pentru stațiile Lemberg, Stanislau și Cernăuți erau prevăzute remize pentru locomotive, cu spații corespunzătoare destinate reparațiilor, stații de aprovizionare cu apă dotate cu pompe cu abur; în stația Lemberg avea să fie construită și o clădire cu spații de cazare pentru funcționarii feroviari<sup>7</sup>.

Pregătirile pentru construcție au început încă din iarna anului 1864/65, iar construcția propriu-zisă s-a desfășurat pe parcursul anului 1865, în 27 de puncte de lucru concomitent. În pofida evenimentelor datorate izbucnirii Războiului austro-prusac, la care a participat și Bucovina, întreaga linie Lemberg–Cernăuți (266,6 km) a fost dată în folosință un an mai târziu<sup>8</sup>.

---

<sup>4</sup> *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.

<sup>5</sup> 1 milă austriacă (de poștă) = 7,585936 km, cf. *Manualul Administrației comunale pentru Ducatul Bucovinei pentru usul membrilor reprezentanțelor comunale și al secretarilor comunali*, Compus la ordinul Comitetului Provincial Bucovinean de secretarul Țării, dr. Eugen Simiginowicz, Edat de Comitetul Țării al Ducatului Bucovinei, Cernăuți, în Editura Comitetului Provincial Bucovinean, 1902, p. 112.

<sup>6</sup> *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.

<sup>7</sup> *Ibidem*, S. 11–12.

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

Ernst Rudolf Neubauer, redactorul primului periodic în limba germană din Bucovina, nota, la finele anului 1866, că inaugurarea căii ferate „a adus țara mai aproape de centrul Imperiului și, prin intermediul șinelor, s-a făcut legătura directă dintre aceasta și vestul Europei, un avantaj care se va resimți în toate ramurile industriei și agriculturii”<sup>9</sup>.

În cele ce urmează, reproducem textul *Brevetului de concesiune pentru construcția și exploatarea căii ferate Lemberg–Cernăuți*, tradus în limba română<sup>10</sup>.

### **Concesiunea din 11 ianuarie 1864 pentru construcția și exploatarea Căii ferate de la Leov la Cernăuți**

„Noi, Francisc Iosif Întăilea, din grația lui Dumnezeu Împărat al Austriei, Rege al Ungariei și Boemiei, al Dalmației, Croației, Slavoniei, Galiției, Lodomeriei și Illyriei, Arhiduce al Austriei, Mare Duce al Cracoviei, Duce al Lotaringiei, Salisburgului, Știriei, Carintiei, Carniolei și Bucovinei, Mare Principe al Transilvaniei, Marchiz al Moraviei, Comite al Habsburgului și 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 și Thomas Brassey din Londra au prezentat cererea pentru concesiunea pentru construirea și exploatarea unei căi ferate cu locomotive de la Leov la Cernăuți, atașate la linia în regim privat galițiană Carl Ludwig, ne găsim îndemnați a acorda numiților, cu consimțământul ambelor Camere ale Parlamentului nostru, considerând utilitatea publică a întreprinderii, această concesiune pe baza Legii pentru concesiunea de căi ferate din 14 septembrie 1864, apoi a Legii din 11 ianuarie 1864 asupra înlesnirilor speciale acordate întreprinderii, precum urmează.

#### § 1

Noi acordăm concesionarilor dreptul de a construi și exploata o cale ferată cu locomotive de la Leov la Cernăuți, atașată la linia în regim privat galițiană

---

<sup>9</sup> „Bukowina. Landes- und Amtszeitung”, Czernowitz, V. Jahrgang, Nr. 147, 30. Dezember 1866, S. 1.

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

Carl Ludwig, în direcția peste sau aproape de Nybranówka, Halicz, Stanislau și Kolomea.

Lucrările de construcție vor începe în curs de un an, socotit din ziua liberării prezentului brevet de concesiune – și se vor termina în curs de trei ani, socotiți din aceeași zi, predându-se totodată linia ferată comunității publice. Pentru împlinirea acestor obligațiuni, concesionarii vor da Administrației Statului o garanție 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 obligați să construiască și să predea comunității publice, în curs de doi ani, o linie ferată de la Stry pentru legătura cu linia Halicz–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, încă înainte de începerea construcției, Administrației Statului spre examinare și aprobare, procedându-se în această privință după *Legea asupra concesionării de căi ferate*, din 14 septembrie 1854 și considerându-se pe deplin interesul comunicației publice, atât cu privire la fixarea traseului liniei, a curbelor și pantelor, precum și cu privire la construcția liniei.

La construcție se va proceda în mod exact după aceste planuri aprobate de autorități, după modificările avute cu prilejul acestei aprobări de către autoritatea militară competentă, în înțelegere cu Ministerul de Comerț și după dispozițiunile de construcție și polițienești generale existente. Ivindu-se în cursul construcției, din cauza economiei construcției sau a exploatării, necesitatea sau oportunitatea unei modificări a traseului sau a planurilor de detaliu, prin cari 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 imediat pentru linie dublă, sau la răscumpărarea pentru linie simplă se vor stabili și asigura totdeodată condițiunile 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 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 și poduri stabile, precum și alte obiecte ale liniei din piatră, cărămidă și fier. Tuneluri eventuale și infrastructura pentru podurile peste Nistru și Prut, precum și pentru trecerea râului Stry se vor construi pentru două linii.

Li se mai impune concesionarilor obligațiunea de a face să se fabrice în țară elementele de fier ale construcției liniei și materialul rulant pentru prima întocmire, atât a liniei principale de la Leov la Cernăuți, cât și, eventual, a ramificației la Stry.

### § 3

Concesionarilor li se acordă, pentru construcția liniei concesionate, dreptul de expropriare după dispozițiunile legilor respective.

### § 4

La construcția și exploatarea liniei concesionate, concesionarii se vor conforma cuprinsului prezentului *Brevet de concesiune*, precum și legilor și ordonanțelor existente în această privință (mai ales *Legii asupra concesionării de căi ferate*, din 14 septembrie 1854 și *Regulamentului pentru exploatarea de căi ferate*, din 16 noiembrie 1851), apoi legilor și ordonanțelor cari se vor promulga, eventual, pe viitor.

### § 5

Concesionarii vor transporta, deci, în mod gratuit, în special poșta și funcționarii poștali după dispozițiunea § 68 al menționatului *Regulament pentru exploatarea de căi ferate*, Administrația Poștelor având căderea de a fixa, pentru unul din trenurile care pleacă zilnic din fiecare stație ferată, orele de plecare și viteza sa pentru fiecare direcțiune. De câte ori serviciul poștal va reclama mai mult de un vagon de opt roți sau două vagoane de câte patru roți, concesionarii vor primi pe milă, pentru fiecare vagon dat în plus, o despăgubire redusă, asupra căreia se va conveni.

În caz că Administrația Poștelor va afla cu cale să introducă pe linia concesionată o poștă ambulantă, precum există deja pe alte linii austriace, atunci concesionarii vor construi și întreține, fără indemnizație, în locul vagoanelor obicinuite de opt sau patru roți, vagoane poștale de ambulanță de opt sau patru roți, necesare pentru acest scop și întocmite după cererea Administrației Poștelor. Pentru exercitarea serviciului poștal în stațiile de primire și expediare de scrisori, se va pune la dispoziție, în mod gratuit, un birou poștal potrivit în edificiul căii ferate, urmând ca, cu privire la satisfacerea de trebuințe ce se vor ivi în urmă pentru acest scop, să se stabilească o convenție specială. Concesionarii sunt obligați a expedia și remite stațiilor de destinație, fără indemnizație, expedițiile poștale, fără a fi însoțite de funcționari sau servitori de poștă, exceptându-se expedițiile de valori. Corespondențe, cari se vor purta cu privire la Administrația Căii Ferate între Direcția Căii Ferate (consiliul de administrație) și organele ei subordonate sau între

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

## § 6

Concesionarii sunt obligați a permite Administrației Telegrafelor de Stat construcția de linii telegrafice de-a lungul căii ferate pe terenul acesteia fără despăgubire specială, în schimb Administrația Telegrafelor se va înțelege cu concesionarii asupra locului instalațiunii; mai departe concesionarii vor lua asupra lor, fără indemnizația specială, supraveghierea liniei construite prin personalul căii ferate. În schimb, și concesionarii au dreptul să fixeze firele pentru telegraful exploatării de stâlpii telegrafului de Stat.

În caz că Administrația Statului nu va stabili cu privire la telegramele de Stat o dispozițiune specială, precum și dacă – cu privire la telegramele particulare – nu se va fixa o convenție, utilizarea telegrafului exploatării e rezervată, în mod exclusiv, pentru comunicările referitoare la exploatarea căii ferate, și stă [în] veci această utilizare sub influența și supraveghierea Administrației Statului.

## § 7

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

Tarif nominal pe milă austriacă, și anume la călători, [de] persoană pentru clasa I<sup>a</sup> 36, pentru clasa a II<sup>a</sup> 27 și pentru clasa a III<sup>a</sup> 18 cruceri valută austriacă. La trenuri accelerate, cari vor avea numai vagoane de clasa I<sup>a</sup> și a II<sup>a</sup>, aceste tarife pot fi sporite cu 20 la sută, sub condițiunea ca viteza, care se va ținea 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<sup>a</sup> 2, clasa a II<sup>a</sup> 2¼ și clasa a III<sup>a</sup> 3½ cr[uceri] valută austriacă. În mod excepțional, pentru grâne 1,9 cr[uceri], pentru lemne 1,7 [cr]uceri pe chintal, la transport peste 10 mile; pentru cărbuni minerali, minereuri, fier și piatră de construcție 1½ cr[uceri] pe chintal, la transport peste 10 mile și 1¼ cr[uceri] pe chintal, dacă trec peste toată linia, dar cu excepția cărbunelui, pentru care se va percepe, în cazul din urmă, numai 1 cr[uceri]. Toate tarifele excepționale, fixate aici, vor fi valabile numai pentru vagoane complet încărcate.

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

§ 8

Se permite concesionarilor să fixeze taxele de călătorie și fraht ce se vor percepe în monedă internă, în aur sau argint, dar astfel ca taxa cuvenită după valoarea cursului să se primească în mod obligatoriu în valuta țării. Reducerea tarifului la valuta țării va avea loc din lună în lună, în urma cererii întreprinderii, precum și la ordinul Administrației 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 porțiuni ale liniei, într-o singură direcție sau în ambele direcțiuni, pentru toate distanțele de transport sau cu sporirea lor în măsură mai mare.

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

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

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

§ 10

Transporturile militare se vor efectua cu tarife reduse, și anume după Convențiunea încheiată în această privință la 10 decembrie 1860, între Ministerul nostru de Răsboi și administrațiile Societății Căilor Ferate de Stat Austriace, a Căii Ferate de Sud, a Căii Ferate „Împărăteasa Elisaveta”, a Căii Ferate Galițiene „Carl Ludwig”, a Căii Ferate de Tisa și a Căii Ferate Germane Sud-Nord de legătură, dispozițiunile cărei convențiuni vor forma o parte integrantă a acestui *Brevet de*

*concesiune*. Dar în caz că, cu toate sau cu majoritatea acestor linii se vor stabili pentru transporturi militare dispozițiuni mai favorabile Statului, aceste dispozițiuni vor fi valabile și pentru linia Leov–Cernăuți, împreună cu eventuala ramificație la Stry. Aceste dispozițiuni se vor aplica și cu privire la Garda de Finanțe și de Siguranță, organizate militarește.

§ 11

Funcționarii Statului, împiegații și servitorii, cari călătoresc pe liniile ferate la ordinul autorității care conduce administrația și exploatarea liniilor ferate sau pentru apărarea intereselor Statului, în urma acestei concesiuni sau din considerațiuni fiscale și se legitimează cu ordinul acestei autorități, vor fi transportați împreună cu bagajele lor de călătorie în mod gratuit.

§ 12

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

§ 13

Concesionari[i] sunt autorizați a primi și alți asociați ca membri ai întreprinderii, cari dobândesc cu ei drepturi egale, dar nu sunt obligați a lua și aceleași obligațiuni asupra lor.

§ 14

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

Societatea intră în toate drepturile și obligațiunile concesionărilor, ea redactează statutele sale, a căror aprobare rămâne rezervată Administrației Statului.

§ 15

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

§ 16

Pentru calea ferată de la Leov la Cernăuți, Statul garantează un venit anual de un milion cinci sute de mii florini (1 500 000 fl.), valută austriacă în argint, din ziua deschiderii exploatarei pe toată linia ferată, și câtă vreme va dura această concesiune, și 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 funți sterlinge (150 000 £ St.), Administrația Statului să completeze ceea ce lipsește (art. I al *Legii*).

§ 17

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

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

§ 18

Adaosul, care se va plăti în orice caz de Administrația Statului în urma garanției luate, se va ordona în trei luni după prezentarea socotelilor anuale, și anume după examinarea prealabilă a acestor socoteli, cari se vor înainta cu toate actele justificative. Pretenția 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 pretenție se va considera stinsă (art. II, punct[ul] 2 al *Legii*).

§ 19

Suma pe care o plătește Administrația Statului în urma garanției luate se va considera numai ca un avans acordat întreprinderii de căi ferate și 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 Administrației Statului pentru restituirea avansului plătit împreună cu interesele până la amortizarea deplină. Creanțele Statului, privind aceste avansuri sau interese și 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 ramificație a căii ferate Leov–Cernăuți la Stry se asigură garanția în același mod.

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

§ 21

Pentru apărarea interesului rezultat pentru Administrația Statului din garanția luată asupra sa, această Administrație are dreptul să se încredințeze că construcția liniei, precum și întocmirea exploatării în toate părțile, să se efectueze în mod corespunzător și solid, având și dreptul de a cere ca defecte[le] în această privință să fie oprite și înlăturate în consecință.

Administrația Statului are dreptul să examineze gestiunea printr-un organ delegat de ea. Comisarul instituit de Administrația Statului are și dreptul să ia parte la ședințele Consiliului de Administrație, precum și la adunările generale, de câte ori va crede de cuviință, precum și să oprească eventuale dispozițiuni păgubitoare pentru interesul Statului, raportând asupra acestui fapt Ministerului, pentru a se lua măsurile necesare.

§ 22

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

§ 23

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

§ 24

Durata concesiunii cu scutul, pronunțat în § 9, lit. b, al *Legii pentru concesiunea de căi ferate*, în contra construirii de linii ferate noi, se fixează cu nouăzeci de ani din ziua deschiderii întregii linii și ea încetează după expirarea acestui termen. Concesiunea încetează și în cazul când termenele fixate în § 1 pentru începerea, terminarea construcției și deschiderea exploatării nu vor fi observate și depășirea termenului nu ar putea fi justificată în sensul §<sup>lui</sup> 11, lit. b al *Legii pentru concesiunea de căi ferate* și mai ales prin crize economice și financiare.

§ 25

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

ferată concesionată. Pentru fixarea prețului de răscumpărare se vor stabili cifrele veniturilor nete anuale ale întreprinderii în cursul celor șapte ani de înaintea răscumpărării efective, defalcându-se apoi din această sumă veniturile nete ale celor mai defavorabili doi ani și calculându-se apoi venitul net mijlociu al celor cinci ani rămași. 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 față, precum și prin răscumpărarea efectuată a liniei, Statul intră, în cazul dintâi fără indemnizație, în cel din urmă în schimbul plății rentei anuale fixate în §<sup>ul</sup> precedent, în proprietatea liberă de sarcini și în posesiunea liniei, în special a terenului, a lucrărilor de terasament și de artă, a întregii infra- și suprastructuri a liniei și a tuturor accesoriilor, precum: material rulant, gări, locuri de încărcare și descărcare, edificii în locurile de plecare și sosire, edificii de pază și supraveghiere, împreună cu toate întocmirile de obiecte mobile și imobile.

Atât în cazul încetării concesiunii, cât și în cel al răscumpărării liniei, concesionarii rămân în proprietatea fondului de rezervă și a creanțelor active restante, apoi a clădirilor speciale, precum: cuptoare de cocs, turnătorii, fabrici de mașini sau de alte scule, magazine, docuri etc., etc., pentru a căror construcție ei au fost autorizați de Administrația 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 infracțiuni sau neobservări ale obligațiilor impuse în *Brevetul de concesiune* sau în *Lege*, Administrația Statului are dreptul să ia contramăsurile legale corespunzătoare, declarând, eventual, concesiunea stinsă încă înainte de expirarea duratei de concesiune.

#### § 28

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

§ 29

Fără prejudiciul drepturilor deja dobândite de alte societăți de căi ferate pentru construcția unei linii de legătură până la frontiera Moldovei și a Rusiei, concesionarilor li se va da preferință înaintea altor concurenți, dacă vor accepta aceleași condiții ca și aceștia și vor da în acest scop declarație obligatorie cel mai târziu până în trei luni după ce li se va fi comunicat condițiunile.

§ 30

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

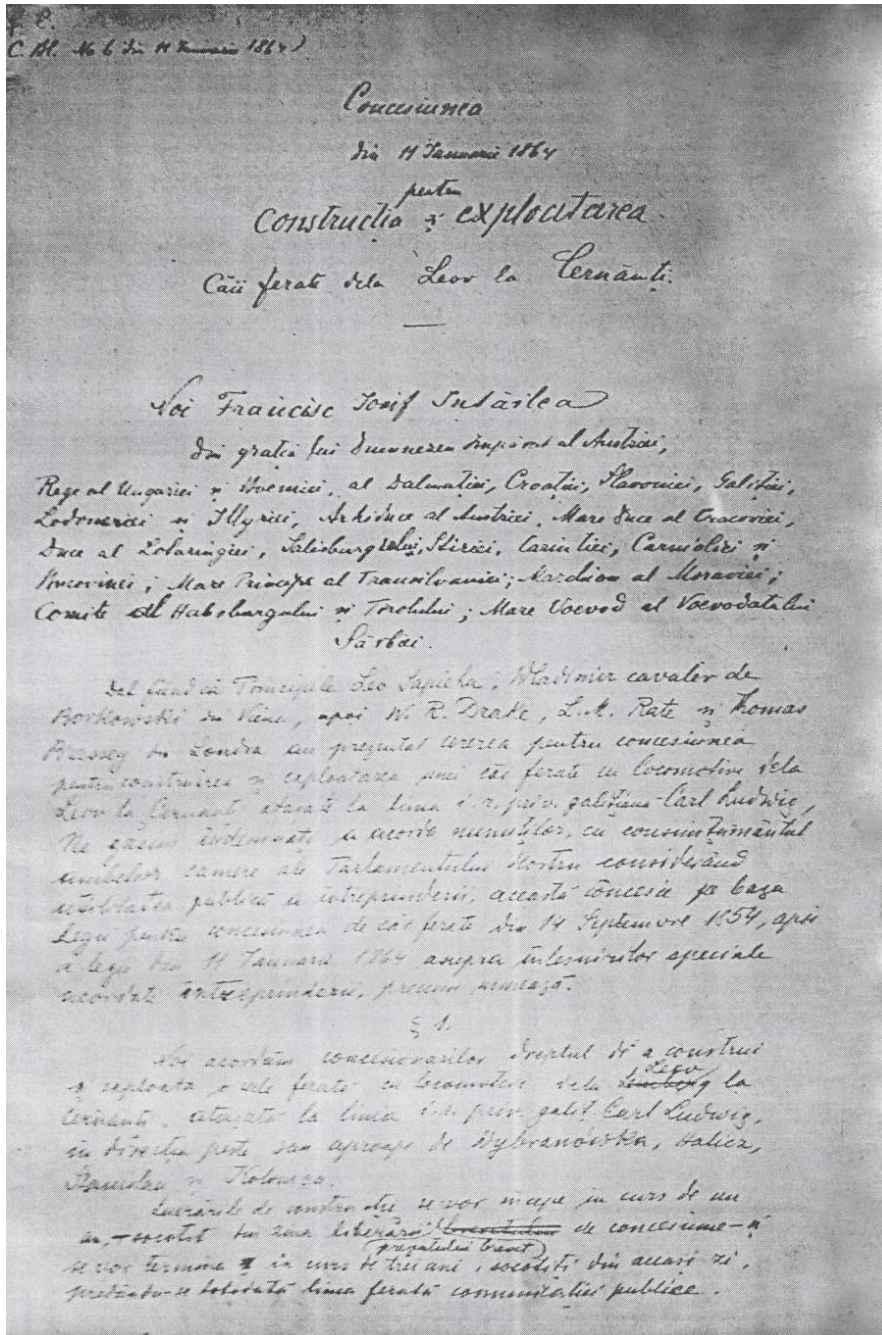
Avertizând pe oricine cu tot dinadinsul de a nu făptui împotriva dispozițiunilor acestei concesiuni, și acordând concesionarilor dreptul de a cere pentru paguba dovedită despăgubire înaintea tribunalelor noastre, noi dăm tuturor autorităților competente ordinul categoric de a veghia cu asprime și acuratețe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

Drept care promulgăm acest *Brevet*, sigilat cu sigiliul nostru mai mare în Capitala și Reședința noastră Viena, în ziua a 11<sup>a</sup> a lui ianuarie, în anul mântuirii una mie opt sute șeszeci și patru, – al imperiilor noastre în al șesesezecelea an.

(ss) Francisc Iosif

(ss) Arhiduce Rainer  
(ss) Baronul de Kalchberg

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



Pentru împlinirea acestor obligațiuni, concesionarii vor da  
 administrației Statului o garanție corespunzătoare într-un  
 mod care îi va lăsa în viață.  
 În vederea și se va fi construit o linie ferată de la Pădureni  
 sau din Ungaria la Hry, concesionarii pot fi obligați să  
 construiască și să predea comunicației publice în curs de lucru  
 cu o linie ferată de la Hry pentru legătura cu linia  
 Halicz-Stanislaw.  
 Punctul de joncțiune pentru această linie de legătură  
 se va face la timpul său de către administrația Statului  
 în înțelegere cu concesionarii.  
 Și cu privire la această linie se vor aplica dispozițiile  
 prezentului decret de concesiune.

§ 2.

Proiectul de construcție și planurile de detalii se vor  
 înainta încă înainte de începerea construcției administrației  
 Statului spre examinare și aprobare procedându-se în  
 această privință după legea asupra concesiunii de  
 căi ferate din 14 Septembrie 1854 și conformându-se pe  
 deplin interesul comunicației publice atât cu privire la  
 finarea traseului liniei, a nivelului și arcurilor, precum  
 și cu privire la construcția liniei.  
 Dacă construcția se va proceda în mod exact după  
 aceste planuri aprobate de autoritate după modificările  
 arătate în preluatul acestor aprobări de către autoritatea  
 militară competentă în înțelegere cu Ministerul de Comerț  
 și după dispozițiile de construcție și polițienești generale  
 existente. În vederea și în cursul construcției din cauza economiei  
 construcției sau a exploatării necesității sau oportunității  
 unei modificări a traseului sau a planurilor de detalii,  
 prin care modificări însă nu se va putea schimba direcția  
 liniei ferată în § 1, aliniu și pentru o altă modificare  
 se va cere aprobarea administrației Statului. Terenurile  
 pentru această linie se vor rasemăna sau sâmbria  
 pentru o linie dublă sau la răsămănarea pentru  
 linie simplă se vor stabili și asupra hotărârilor condițiilor  
 pentru cedarea la timpul său de teren pentru construcția  
 liniei a doua.  
 Concesionarii sunt obligați să construiască și  
 să dăruie liniei, dacă venitul anual <sup>brut</sup> în curent din

12  
de vorbe de drepturi a li se cuiva și obligatunilor a li an  
cu privire la întreprinderea de cai ferate ~~cu li se da~~  
concesionată și la cele ce stau în legătura cu această  
întreprindere, legilor și autorităților judiciare, precum  
și alții autorități austriace.

Avertisăm pe oricine să tot discautăm de a nu  
făptui împotriva dispozițiilor acestei concesionări, și  
acordând concesionarilor dreptul de a cere pentru  
pagaba datorată despagubire înaintea tribunalelor  
Noastre, Noi vom futureri autorităților competente  
ordinal ~~calgonic~~ <sup>calgonic</sup>, de a veghea cu asprime și  
scuratete asupra acestei concesionări și asupra <sup>dispozițiilor</sup> ~~dispozițiilor~~  
milor cuprinse în ea.

Drept care ~~este~~ <sup>premulgăm</sup> acest brevet, sigilat cu  
sigiliul nostru mai mare în Capitala și Rezidența  
noastră Noastră Viena, în ziua a III<sup>a</sup> a lui Ianuarie  
în anul mântuirii una mie opt sute șezzeci și  
patru, - al imperiilor Noastre în cel șezzececele  
an.

(n) Francisc Iosif  
(n) Arhiduce Rainer  
(n) Baroanul de Kalchberg

La ordinal copres al  
Majestății Sale Apostolice imp. reg.

(n) Adalbert cavalier de Selmsied  
i.r. Countier ministerial