

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w radzie państwa reprezentowanych.

Zeszyt XLIII. — Wydany i rozesłany dnia 12 października 1871.

115.

Dokument koncesyi z dnia 11 września 1871,

na budowę i ruch kolei żelaznej parowej z Szternberku (Sternberg) do połączenia z koleją północną morawsko-szląską na Unczów (Mährisch-Neustadt), Szumberk morawski (Mährisch-Schönberg), Hanuszowice (Hannsdorf) i Kraliki (Grulich) do pewnego punktu kolei żelaznej z Uścia nad Orlicą (Wildenschwert) do Srodolesia (Mittelwalde) przy granicy austriacko pruskiej.

My Franciszek Józef Pierwszy,

z Bożej łaski Cesarz Austriacki;

Apostolski król Węgier, król Czech, Dalmacyi, Kroacyi, Sławonii, Galicyi, Lodomeryi i Illiryi; Arcyksiążę Austrii; Wielki Książę Krakowa; Książę Lotaryngii, Salzburga, Styryi, Karyntyi, Krainy, Bukowiny; Górnego i Dolnego Szląska; Wielki Książę Siedmiogrodu; Margrabia Morawii, uksiążęcony Hrabia Habsburga i Tyrolu, itd. itd. itd.

Gdy firma „Bracia Klein“, Edward Oberleithner, Karol Oberleithner, Aloizy Scholz, Ignacy Seidl, Karol Siegl sen., Franciszek Leischner i firma „Hielle & Dietrich“ wnieśli prośbę o udzielenie im koncesyi na budowę i ruch kolei żelaznej parowej z Szternberku na Szumberk morawski do pewnego punktu kolei żelaznej z Uścia nad Orlicą do Srodolesia przy granicy austriacko pruskiej, przeto, ze względu na pożyteczność przedsiębiorstwa tego dla ogółu, widzimy się spowodowani, wzmiankowanym petentom koncesyą tę, na mocy ustawy z dnia 14 lipca 1871, Dz. u. p. Nr. 70 i ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854, Dz. u. p. Nr. 238 nadać, jak następuje:

§. 1. Nadajemy koncesyonaryuszom prawo budowy i ruchu kolei żelaznej parowej z Szternberku do połączenia z koleją północną morawsko-szląską na Unczów morawski, Szumberk morawski, Hanuszowice i Kraliki do pewnego punktu kolei żelaznej z Uścia nad Orlicą do Srodolesia przy granicy austriacko pruskiej.

§. 2. Budowa i urządzenia ruchu kolei winny być wykonane według planów szczegółowych przez ministerstwo handlu zatwierdzonych, jakoteż według kontraktów budowy i dostawy, ministerstwu handlu przedłożyć się mających.

Roboty przy budowie mają być rozdawane pod kontrolą ministerstwa handlu.

Co do warunków dopełnić się mających pod względem konstrukcyi i urządzenia szczegółów przy środkach ruchu i sygnałach, jak niemniej pod względem budowy domów na stacye i zakładów po stacyach, udzielone zostaną koncesyonaryuszom przepisy, które służyć im będą za podstawę.

Projekta tu należące, ministerstwu handlu w czasie właściwym będą przedłożone, a przed onych zupełnem zatwierdzeniem, żadnych przygotowań do ich wykonania przedsiębrać nie wolno.

Przy budowie należy zastosować się do wymagań przez ministerstwo handlu stawić się mających, jakoteż do istniejących ogólnych przepisów budowniczych i policyjnych.

Zastrzega się, iż do zmian w projektach budowy potrzebnem będzie zatwierdzenie ze strony administracyi państwa, o ile takowe stósownie do rezultatu rewizyi wojskowo technicznej i obejścia śladu w myśl §. 6 ustawy o koncesyach na koleje żelazne, przez komisję polityczną przedsięwziąć się mającego, w interesie obrotu publicznego, i dla zabezpieczenia trwałości kolei, jak nie mniej dla dopełnienia postanowień prawnych, okazać się potrzebnymi.

Wszystkie mosty, jakoteż wszystkie inne znaczniejsze budowle i budyunki mają być wystawione jako stałe, z żelaza i kamienia; tunele zaś i filary, od razu w szerokości pokładu pod dwie koleje.

Gdyby przy pierwszym urządzeniu ze względów oszczędności budowle tymczasowe potrzebnymi się okazały, mianowicie przy mostach; takie budowle tymczasowe będą wprawdzie dozwolone, ale zastrzega się wyraźnie, że wydatki na późniejsze ich przerobienie lub odnowienie w żadnym względzie skarbu państwa obciążać nie mogą, a zatem, jak się samo przez się rozumie, nie mogą być zaciągane do rachunków ruchu, administracyi państwa w celu uzyskania gwarancyi przedkładać się mających.

Budowa ziemna kolei może być ograniczona na pokład pod jedną koleją; administracya państwa ma jednak prawo domagać się budowy ziemnej pod drugą koleją, tudzież położenia onejże w miejscach, w których uzna tego potrzebę, gdy w ciągu dwóch po sobie następujących lat, po zwrocie zaliczek rządowych, jeżeliby były, i po uposażeniu funduszu rezerwowego według przepisów (§. 18); czysty dochód roczny z jednej mili przewyższy sumę 160.000 zł.

Co do używania dworców kolei już istniejących lub koncesyonowanych w miejscach, zetknięcia się z ich koleją, jakoteż co do urządzenia służby ruchu w obrocie przechodowym; koncesyonaryusze zobowiązują się zawrzeć ugodę z interesowanymi zarządami kolei. W razie potrzeby rozszerzenia dworców obcych kolei, koszta budowy mają ponieść koncesyonaryusze.

Jeżeli względem wspólnego używania dworca obcej kolei ugodą przyjdzie do skutku, renta za to płacić się mająca może być zaliczona w rachunkach ruchu pod wydatkami ruchu.

Oduosne ugody mają być administracyi państwa przedłożone do zatwierdzenia.

Administracya państwa zastrzega sobie prawo określić w braku porozumienia warunki wzajemnego używania wagonów sąsiednich kolei krajowych tudzież warunki ujęcia kolei prowadzących do kopalni i fabryk.

§. 3. Koncesyonaryusze zobowiązują się rozpocząć budowę koncesyonowanej kolei w przeciągu roku, licząc od dnia udzielenia koncesyi, ukończyć ją w przeciągu następujących dwóch lat i gotową kolej oddać na użytek publiczny.

Dopełnienie tego zobowiązania, jakoteż zobowiązań w §. 2 określonych, koncesyonaryusze winni zabezpieczyć stósownie do dokumentu osobno sporządzonego, złożeniem kaucyi w kwocie 100.000 zł. wal. austr.

§. 4. W celu doprowadzenia do skutku kolei koncesyonowanej nadaje się koncesyonaryuszom prawo wywłaszczenia według postanowień prawnych.

Ma być także przyznane koncesyonaryuszom toż samo prawo w razie budowy kolei bocznych prowadzących do szczególnych zakładów przemysłowych, jeżeli administracya państwa ze względu na interes publiczny uzna potrzebę budowy takich kolei.

§. 5. Przy budowie i ruchu kolei koncesyonowanej, winni koncesyonaryusze trzymać się osnowy niniejszego dokumentu koncesyi, jakoteż istniejących w tym względzie ustaw i rozporządzeń (mianowicie ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854, Dz. u. p. Nr. 238 i regulaminu ruchu kolei żelaznych z dnia 16 listopada 1851 Dz. u. p. Nr. 1 z roku 852) tudzież ustaw i rozporządzeń jakie w przyszłości mogą być wydane.

§. 6. W szczególności zaś, według przepisu §. 68 rzeczonego regulaminu ruchu kolei żelaznych, koncesyonaryusze winni przewozić bezpłatnie pocztę i służbę pocztową. Administracya pocztowa ma prawo oznaczać dla pociągów odchodzących codziennie ze stacyi końcowych w każdym kierunku godzinę odjazdu i szybkość.

Jeżeli do służby pocztowej potrzeba będzie więcej jak jednego czterokołowego wagonu, koncesyonaryusze otrzymają za każdy następny wagon wynagrodzenie od mili, według słuszności ułożyć się mające.

Jeżeli administracya pocztowa uzna potrzebę zaprowadzenia na kolei koncesyonowanej poczty ruchomej, jaka istnieje już na innych kolejach austriackich, natenczas koncesyonaryusze winni utrzymywać swoim kosztem i naprawiać wagony poczty ruchomej.

Do pełnienia służby pocztowej w stacyach ma być wyznaczony bezpłatnie stósowny pokój i izba na sprzęty, w gmachu kolei żelaznej; a co się tyczy zaspokojenia innych potrzeb, jakieby się w tym celu okazały, będzie zawarta osobna umowa.

Koncesyonaryusze są nadto obowiązani przewozić i oddawać we właściwych stacyach, bez osobnego wynagrodzenia, przesyłki pocztowe, odchodzące bez asystencyi urzędników pocztowych lub sług, z wyjątkiem przesyłek wartościowych.

Korespondencye odnoszące się do zarządu kolei, prowadzone między dyrekcją kolei a jej podrzędnymi organami, lub korespondencye tych ostatnich między sobą, mają być przewożone na odnośnych liniach kolei przez sług kolejowych.

§. 7. Koncesyonaryusze zobowiązują się pozwolić administracyi telegrafów państwowych prowadzić linie telegraficzne wzdłuż kolei na swoim gruncie bez osobnego wynagrodzenia.

Adminiistracya telegrafów winna jednak porozumieć się z koncesyonaryuszami co do miejsca na prowadzenie linii.

Koncesyonaryusze winni wziąć na siebie bez osobnego wynagrodzenia czuwanie nad zbudowaną linią telegraficzną i polecić to służbie kolejowej; natomiast mają prawo przymocować do pali telegrafów państwa druty telegrafów ruchu.

Używanie telegrafów ruchu ogranicza się wyłącznie na korespondencye odnoszące się do ruchu kolei, jeżeli administracya państwa nie wyda osobnego rozporządzenia, dotyczącego

depeszy państwowych; tudzież jeżeli nie zostanie zawarta umowa, odnosząca się do depeszy prywatnych; używanie telegrafów ruchu zostaje przeto pod wpływem i nadzorem administracyi państwa.

§. 8. Wysokość cen jazdy i przewozu towarów poddaje się następującym ograniczeniom:

- a) Taryfa maksymalna od mili austryackiej a mianowicie dla podróżnych, od osoby:
- | | |
|------------------------------|-------------------|
| w pierwszej klasie | 30 ct. wal. austr |
| „ drugiej „ | 25 „ „ |
| „ trzeciej „ | 15 „ „ |
| „ czwartej „ (dla stojących) | 9 „ „ |

Dla pociągów pospiesznych, które przynajmniej z wagonów I i II klasy składać się winny, taryfy te mogą być podwyższone o 20 proc., pod warunkiem, że chyżość tych pociągów pospiesznych nie będzie mniejszą od przeciętnej chyżości pośpiesznych pociągów innych kolei austryackich.

b) Taryfa maksymalna dla towarów przy zwykłej chyżości od cetnara cłowego i mili:

I klasa	1·95 ct. wal. austr.
II „	2·25 „ „ „
III „	3 „ „ „

Wyjątkowo wyznaczają się następujące ceny frachtu dla przedmiotów poniżej wymienionych jeżeli wagony będą całkiem napełnione:

	A.	B.	C.
	Zboże i sól	Drzewo opałowe i do rznięcia	Węgiel kamienny, koks, torf prasowany, żywice, bryły żelazne, kamienie wapienne i budulcowe
	centów w walucie austryackiej		
Na pierwsze 5 mil	1·5	1·2	1·0
Na większe odległości	1·4	1·0	0·8

Jako opłata za expedycję pobierane będą przy wszelkich towarach 2 ct. od cetnara cłowego, w którą to kwotę jest już wliczona należytość za naładowanie i wyładowanie, tudzież asekuracja powszechna.

Jeżeli strona załatwia naładowanie i wyładowanie, natenczas tytułem opłaty za expedycję pobierane będzie tylko 1·5 ct.

Co się tyczy cen frachtu od innych przedmiotów, ustanowienia opłaty od składu, klasyfikacyi towarów i innych postanowień względem ruchu, tak postępować należy, aby odnośne ceny i postanowienia w żadnym względzie nie były wyższe i uciążliwsze niż na północnej kolei państwa.

Przy wymiarze cen jazdy od przestrzeni z wzniesieniem 1 : 60 i wyżej, dozwala się przyjąć dla takowych 1½ razową długość.

Koncesyonaryusze są zresztą obowiązani stosować w przewozie frachtów taką nomenklaturę i klasyfikacyę towarów, i takie postanowienia przewozowe, jakie większa część kolei żelaznych austryackich dla powszechnego austryackiego obrotu związkowego zaprowadzić uchwali, jakoteż obowiązani są poddać się odnośnym wymaganiom ministerstwa handlu.

Uregulowanie cen jazdy i przewozu towarów w granicach wyżej określonych, służy koncesyonaryuszom; nie może tu jednak mieć miejsca osobiste przekładanie jednych nad drugich. Jeżeli zatem, któremu z odsyłających lub przedsiębiorców przewozu, przyzwala się pod pewnemi warunkami zniżenie cen przewozu lub inne ulgi; natenczas zniżenie to lub ulga winny być przyzwolone wszystkim odsyłającym lub przedsiębiorcom przewozu, którzy zgodzą się na te same warunki.

Wszelkie ugody z innemi zarządami kolei, tyjące się przewozu towarów, które mogłyby zmienić dochód czysty, w §. 13 niniejszego dokumentu koncesyi zagwarantowany, podlegają przed wejściem w życie zatwierdzeniu ministerstwa handlu.

Wszelkie taryfy specjalne muszą być obwieszczane publicznie.

Jeżeli administracya państwa z jedną lub drugą koleją przytykającą zgodzi się na jaką taryfę specjalną, taryfa ta stosowaną będzie oraz na kolei obecnie koncesyonowanej.

Zresztą zastrega się prawodawstwu moc uregulowania w każdym czasie postanowień taryfy jazdy i przewozu towarów: koncesyonaryusze winni poddać się takiemu uregulowaniu.

Administracyi państwa w każdym razie wolno będzie zarządzić odpowiednie zniżenie cen jazdy i frachtu wraz z należnościami pobocznymi, jak tylko dochód czysty ostatnich dwóch lat wynosić będzie więcej niż dziesiąty procent.

W razie nadzwyczajnej drożyzny w cesarstwie austryackiem, administracya państwa ma prawo zniżyć ceny przewozu tychże do połowy taryfy maksymalnej.

§. 9. Pozwala się aby ceny jazdy i przewozu towarów były obliczane i pobierane w krajowej monecie srebrnej, jednak w ten sposób, że należność przypadająca z uwzględnieniem wartości obiegowej, winna być przyjmowaną także w walucie krajowej.

Redukcyja taryfy na walutę krajową ma się odbywać w sposób przez ministerstwo handlu do obliczenia ustanowić się mający.

§. 10. Transporta wojskowe winny być przewożone według taryfy zniżonej, a mianowicie według ugody zawartej w tym względzie, jakoteż względem ulg dla podróżujących wojskowych między ministerstwem wojny a dyrekcją kolei północnej cesarza Ferdynanda pod dniem 18 czerwca 1868 *), której postanowienia mają stanowić integralną część składową niniejszego dokumentu koncesyi.

Gdyby jednak ze wszystkimi lub z większą częścią kolei austryackich ułożone zostały co do transportów wojskowych korzystniejsze dla państwa postanowienia, takowe mają obowiązywać także na kolei koncesyonowanej.

Postanowienia te winny być stosowane także do obrony krajowej obu połów państwa, do strzelców krajowych tyrolskich, do korpusu straży wojskowej e. k. sądów cywilnych w Wiedniu, korpusu straży policyjnej wojskowej, tudzież straży skarbowej i straży bezpieczeństwa uorganizowanych na sposób wojskowy.

Koncesyonaryusze zobowiązują się przystąpić do zawartej przez spółki austryackich kolei żelaznych ugody względem niesienia wzajemnej pomocy środkami przewozowemi, przy przewozie większych transportów wojskowych, tudzież do postanowień organicznych i przepisu służbowego dla oddziałów polowej kolei żelaznej, jak nie mniej do ugody dodatkowej względem przewozu obłożnie chorych i rannych, dla przewozu na rachunek skarbu wojskowego nadesłanych, która z dniem 1 czerwca 1871 w życie weszła.

*) Rozporządzenie normalne e. k. dziennika rozporządzeń dla armii z r. 1868, Zeszyt 21, Nr. 97.

Obowiązek ten przystąpienia tyczy się także ugody względem wzajemnego wspierania się zapomocą służby przy przewozie większych transportów wojskowych, ze spółkami kolei żelaznych zawrzeć się mającej, jakoteż do przepisu o transportach wojskowych na kolejach żelaznych.

Co się tyczy umieszczenia na posadach wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajowej koncesyonaryusze poddają się postanowieniom §. 38 ustawy wojсковej z roku 1868 *) tudzież postanowieniom ustaw specjalnych, tyczących się wykonania tego paragrafu.

§. 11. Urzędnicy państwa, oficyaliści i słudzy, którzy z polecenia władzy mającej nadzór nad administracją i ruchem kolei żelaznych, lub dla zabezpieczenia interesów państwa na zasadzie tej koncesyi lub w sprawach dochodów, używają kolei żelaznej i wykażą się poleceniem tej władzy, winni być przewożeni bezpłatnie wraz z pakunkiem podróжным.

§. 12. Koncesyonaryuszom nadaje się prawo zawiązania spółki akcyjnej i celem pozyskania potrzebnych funduszów, pozwala się im wydawać akcje i obligacye z prawem pierwszeństwa, opiekujące na okaziciela lub na imię, które na giełdach austryackich mogą być przedawane i urzędownie notowane.

Atoli obligacye z prawem pierwszeństwa tylko na taką sumę w obieg puszczone być mogą, aby ich odsetki przynajmniej 4 procentowe nie przewyższały sumy rocznej 336.000 zł. w wal. austr. srebrem.

Suma uzyskana zapomocą obligacyi z prawem pierwszeństwa nie może przewyższać trzech piątych części kapitału zakładowego.

Jeżeli obligacye z prawem pierwszeństwa będą puszczone w obieg w walucie zagranicznej, kwota ich w walucie austryackiej także uwidocznią być winna.

Umorzenie obligacyi z prawem pierwszeństwa ma nastąpić przed umorzeniem akcji.

Gwarancya procentów ze strony rządu państwa, w §. 13 określona, może być dla obligacyi z prawem pierwszeństwa na żądanie koncesyonaryuszów przyzwolona od dnia wystawienia onychże obligacyi pod warunkiem, że co do wypłaty odsetków dana będzie odpowiednia rękojmia.

Czy rękojmia jest odpowiednią o tem może rozstrzegać jedynie rząd państwa, koncesyonaryuszom zaś nie służy prawo wnoszenia w tym względzie zarzutów.

Spółka wehodzi we wszystkie prawa i obowiązki koncesyonaryuszów.

Administracya państwa zastrzega sobie zatwierdzenie statutów spółki.

§. 13. Państwo zapewnia kolei koncesyonowanej gwarancyą czystego dochodu rocznego aż do ogólnej kwoty maksymalnej trzysta trzydzieści sześć tysięcy zł. wal. austr. w srebrze na czas trwania koncesyi, w taki sposób, że jeżeliby czysty dochód roczny nie wynosił sumy zagwarantowanej, administracya państwa uzupełni to, coby niedostawało. Gwarancya ma się zaczynać od dnia otwarcia ruchu na całej koncesyonowanej linii.

§. 14. Z czystego dochodu rocznego zagwarantowanego taka kwota ma być obracana na umorzenie kapitału, jaką wyznaczy administracya państwa na zasadzie planu amortyzacyi, przez nią zatwierdzić się mającego i tak ułożonego, aby kapitał w obieg puszczone był umorzony w ciągu trwania koncesyi.

§. 15. Jeżeliby administracya państwa miała płacić dodatek z powodu wzięcia na siebie gwarancyi, uczyni to po poprzedniczem zbadaniu przedłożyć się mających, opatrzonych dowodami rachunków rocznych, w trzy miesiące po ich przedłożeniu.

*) Dz. u. p. 151.

Na zapłacenie jednak kuponów od obligacyi skarb uiszczać będzie nawet pierwiej wpłaty częściowe stósownie do potrzeb sprawdzonych na podstawie preliminarza dochodów. jeżeli koncesyonaryusze będą o to prosić na sześć tygodni przed terminem wypłaty; zastrzega się tylko, że później zrobione będzie obliczenie na podstawie rachunków rocznych.

Gdyby po ostatecznem zestawieniu rachunków rocznych, które najpóźniej w przeciągu trzech miesięcy po upływie roku ruchu przedłożone być powinny, okazało się, że zaliczki wymierzono za wysoko, koncesyonaryusze obowiązani są zwrócić natychmiast otrzymaną nadwyżkę, z doliczeniem sześć procentowych odsetków. Żądanie jednak co do dopłaty ze strony państwa przedłożyć należy najpóźniej w przeciągu roku po upływie roku ruchu, w przeciwnym bowiem razie będzie uważane jako wygasłe.

§. 16. Kwota, którą administracya państwa płaci w skutku wzięcia na siebie gwarancyi uważana być ma tylko jako zaliczka, oprocentowana po cztery od sta rocznie.

Jak tylko dochód czysty kolei przewyższy zagwarantowaną sumę roczną, połowa każdorazowej nadwyżki zwrócona będzie natychmiast administracyi państwa na pokrycie danej zaliczki i procentów, aż do całkowitego umorzenia.

Z pozostałej drugiej połowy ma być odłożona do funduszu rezerwowego (§. 18) część, przez administracyą państwa w statutach wyznaczyć się mająca.

Opłata przypadających odsetków ma być uskuteczniiana przed zwrotem zaliczek.

Jeżeli takie zaliczki lub odsetki nie będą państwu zapłacone do chwili wygaśnięcia koncesyi lub odkupu kolei, ściągnięte zostaną z pozostałego jeszcze majątku kolei.

§. 17. Stałe płace członków rady zawiadowczej, jeżeliby miejsce miały, nie mogą być wnoszone do rachunku ruchu, administracyi państwa z tytułu gwarancyi przedkładać się mającego.

Natomiast koszta notowania papierów na giełdach krajowych i zagranicznych jeżeliby miejsce miały; jakoteż podatki po upływie uwolnienia od takowych, w §. 20 nadanego, przez przedsiębiorstwo opłacać się mające, mogą być wniesione do tego rachunku ruchu jako wydatek; co się tyczy należytości stemplowych od kuponów nie jest to dopuszczalnem.

§. 18. Po upływie pierwszego roku ruchu utworzony będzie fundusz rezerwowy, przeznaczony na pokrycie wydatków nadzwyczajnych, pomnożenie środków przewozu i ruchu, tudzież na budowę nowe i na rozszerzenia.

Do takowego zaliczone będą:

- a) pozostałość kapitału budowy jeżeli będzie;
- b) suma przedawnionych odsetków i dywidend;
- c) dopłata piątego procentu połowy czystego dochodu, zagwarantowaną sumę roczną przewyższającego;
- d) dochód z sprzedaży starych materyałów budowy nadziemnej i środków przewozowych.

§. 19. Koncesyonaryusze są uprawnieni ustanawiać ajencye w kraju i zagranicą, jakoteż urządzać środki przewozu osób i towarów na wodzie i na lądzie z zachowaniem istniejących przepisów.

§. 20. Administracya państwa, ze względu na interes swój z tytułu dania gwarancyi, ma prawo przekonywać się czy budowa kolei jakoteż urządzenia ruchu we wszystkich częściach odpowiednio celowi i trwale są wykonane, tudzież zarządzać aby wadliwości w tym względzie powstrzymane, a względnie usunięte zostały.

Administracya państwa ma prawo wydelegować urzędnika do wglądania w zarząd.

Komisarz przez administracyę państwa ustanowiony mocen jest znajdować się na posiedzeniach wydziału zawiadowczego tudzież zgromadzeń walnych, ile razy uzna to za potrzebne, i jeżeliby zapadły uchwały dobru państwa szkodliwe, takowe zawiesić.

Administracya państwa zarządzi wykonywanie nadzoru nad zawiadowstwem pod względem ekonomicznym w takim sposobie, aby przy złożeniu rachunków rocznych w powszechności jedna tylko superrewizya liczb była potrzebną.

Za ten nadzor rządowy budowy i ruchu, koncesyonaryusze ze względu na połączony z tem ciężar, obowiązani są płacić wynagrodzenie roczne, które administracya państwa wymierzy w stosunku do tego co inne koleje płacą.

§. 21. Kolei wymienionej w §. 1 mogą być nadto zapewnione jeszcze następujące ulgi finansowe:

- a) Uwolnienie od podatku dochodowego i należności stemplowych od kuponów, jakoteż od wszelkich podatków, króre na mocy przyszłych ustaw mogą być zaprowadzone, a to na czas budowy i jeszcze lat piętnaście, licząc od dnia otwarcia ruchu;

Od zaliczek rządowych przedsiębiorstwo żadnego podatku dochodowego płacić nie będzie;

- b) uwolnienie od stempli i należności od wszelkich uгод, podań i innych dokumentów pozyskanie kapitału na celu mających tudzież odnoszących się do budowy i urządzenia kolei, aż do chwili otwarcia ruchu;

- c) uwolnienie od stempli i należności pierwszej emisji akcyi i obligacyi z prawem pierwszeństwa, tudzież kwitów tymczasowych, jakoteż należności za przeniesienie własności przy wykupnie gruntów.

§. 22. Czas trwania koncesyi ustanawia się na lat dziewięćdziesiąt, licząc od dnia otwarcia ruchu na całej kolei w §. 1 wzmiankowanej.

§. 23. Po upływie czasu w §. 22 wyznaczonego, koncesya gaśnie.

Takowa gaśnie jednak i przed rzeczonym okresem, jeżeli termina rozpoczęcia i ukończenia budowy, tudzież otwarcia ruchu, w §. 3 postanowione, dotrzymanemi nie będą, a przekroczenie tych terminów nie może być usprawiedliwione w duchu §. 11, lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne, mianowicie przesileniami politycznemi i skarbowemi.

§. 24. Administracya państwa zastrzega sobie prawo odkupienia kolei koncesyonowanej w każdym czasie po upływie lat trzydziestu od dnia wystawienia koncesyi.

Dla oznaczenia ceny odkupu obliczone będą czyste dochody roczne przedsiębiorstwa w ciągu lat siedmiu rzeczywisty odkup poprzedzających, z tego strącone będą czyste dochody dwóch lat najniepomyślniejszych, a przeciętny czysty dochód pozostałych lat pięciu policzony będzie dla przedsiębiorstwa.

Gdyby jednak obliczony przeciętny czysty dochód nie wynosił przynajmniej pięciu od sta w srebrze nominalnego kapitału zakładowego, przez administracyę państwa zatwierdzonego, taż suma minimalna służyć będzie za podstawę do obliczenia ceny odkupu.

§. 25. Przy wygaśnięciu koncesyi i z dniem wygaśnięcia, państwo wchodzi bez wynagrodzenia w wolne od ciężarów posiadanie i w używanie kolei koncesyonowanej, mianowicie gruntu, robót ziemnych i sztucznych, całej ziemnej i nadziemnej budowy kolei i wszystkich nieruchomych przynależności, jakoto: dworców, miejsc do ładowania i wyładowania, wszystkich budynków do ruchu kolei potrzebnych w miejscach odjazdu i przyjazdu, domów strażniczych wraz ze wszystkiemi urządzeniami przy maszynach stałych, i wszystkiemi nieruchomościami.

Co się tyczy ruchomości, jako to: lokomotyw, wagonów, maszyn ruchomych, narzędzi i innych urządzeń i materyałów o ile są potrzebne do utrzymania ruchu i do tego stósowne, z przedmiotów tych taka ilość, a względnie wartość ma przejść bezpłatnie na rzecz państwa, jako odpowiada pierwszemu urządzeniu ruchu w kapitale zakładowym zawartemu.

Na mocy odkupu kolei i z dniem tego odkupu, wchodzi państwo za wypłatą roczną obliczonej renty bez dalszego wynagrodzenia w posiadanie i używanie kolei obecnie koncesyonowanej ze wszystkimi powyżej wymienionemi, a tu należącemi przedmiotami, tak ruchomemi jak i nieruchomemi.

Tak przy wygaśnięciu tej koncesyi, jakoteż przy odkupieniu kolei koncesyonaryusze zatrzymują własność utworzonego z własnych dochodów przedsiębiorstwa funduszu rezerwowego, i należących się mu aktywów, tudzież tych osobnych zakładów i budynków z własnego majątku wzniesionych lub nabytych, jakoto pieców do koksu i wapna, odlewni, fabryk maszyn i innych narzędzi, spichlerzy, doków, składów węgla i innych, do zbudowania lub nabycia których administracya państwa upoważniła ich z tym wyraźnym dodatkiem, że nie stanowią części składowej kolei żelaznej.

§. 26. Gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia, miało się powtarzać naruszenie lub niedopełnianie zobowiązań dokumentem koncesyi lub ustawami wskazanych, administracyi państwa przysługiwać będzie prawo, zarządzić odpowiednie ustawom środki zaradcze, a według okoliczności uznać koncesyę, nawet przed upływem jej trwania, jako wygasłą.

Ostrzegając surowo aby nikt przeciwko postanowieniom tej koncesyi nie ważył się działać, i nadając koncesyonaryuszom prawo domagania się u Naszych sądów wynagrodzenia udowodnionej szkody, wszystkim władzom do których to należy, wyraźnie rozkazujemy, aby nad koncesyą niniejszą i wszystkimi w niej zawartemi postanowieniami ściśle i troskliwie czuwały.

W dowód czego wydajemy niniejszy list, opatrzony Naszą większą pieczęcią, w Naszem stołecznem i rezydencyonalnem mieście Wiedniu, dnia jedenastego miesiąca września w roku zbawienia tysiąc ośmset siedmdziesiątym pierwszym, Naszego panowania dwudziestym trzecim.

Franciszek Józef r. w.



Hohenwart r. w.

Holzgethan r. w.

Schäffle r. w.

