

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część V. — Wydana i rozesłana dnia 14 lutego 1883.

18.

Dokument koncesyi z dnia 25 stycznia 1883,
na kolej wiedeńską okólną.

My Franciszek Józef Pierwszy,
z Bożej łaski Cesarz Austriacki;

Król Apostolski Węgierski, Król Czeski, Dalmacki, Kroacki, Sławoński, Galicyjski, Lodomeryjski i Illiryjski; Arcyksiążę Austriacki, Wielki Książę Krakowski, Książę Lotaryński, Salzburski, Styryjski, Karyntyjski, Kraiński, Bukowiński, Górno i Dolno Szląski; Wielki Książę Siedmiogrodzki; Margrabia Morawski; uksiążęcony Hrabia na Habsburgu i Tyrolu itd. itd. itd.

Gdy inżynierowie cywilni James Clarke Bunten w Glasgowie i Józef Fogerty w Londynie podali prośbę o udzielenie koncesyi na wybudowanie i utrzymanie w ruchu kolei wiedeńskiej okólnej, składającej się z kolei w koło idącej z odnogami, przeto ze względu na powszechną użyteczność tego przedsięwzięcia, widzimy się spowodowani nadać też koncesyą ubiegającym się o nią, na zasadzie ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238), jakoteż ustaw z dnia 25 maja 1880 (Dz. u. p. Nr. 56) i z dnia 26 grudnia 1882 (Dz. u. p. Nr. 180), w sposób następujący:

§. 1.

Nadajemy James Clarke Buntelowi, inżynierowi cywilnemu w Glasgowie, jakoteż Józefowi Fogerty, inżynierowi cywilnemu w Londynie, prawo wybudowania i utrzymania w ruchu kolei wiedeńskiej okólnej, która wybudowana być ma jako parowa ze szlakiem normalnym i poprowadzona od mostu Brygidy do mostu Aspernbrücke wzdłuż kanału Dunaju i od Aspernbrücke a względnie od

mostu Radetzkyego, aż do rzeźni w Gumpendorfie, w kierunku projektowanym rzeki Wiedenki a następnie aż do roгатki w Währingu, w obrębie gościńca okólnego, a przeto aż do punktu wyjścia przy moście Brygidy z odnogami:

1. do kolei Cesarza Franciszka Józefa;
2. do kolei austriackiej północno-zachodniej, kolei północnej Cesarza Ferdynanda i kolei naddunajskiej;
3. do kolei wiedeńskiej łączącej;
4. do kolei południowej;
5. do kolei Cesarzowej Elżbiety i do Hietzingu.

§. 2.

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

- a) uwolnienie od stępli i opłat od wszelkich umów, wpisów hipotecznych, podań i jakichkolwiek innych dokumentów, tyczących się zebrania kapitału i zabezpieczenia odsetków, jakoteż ruchu aż do czasu otwarcia ruchu, tudzież od dokumentów, tyczących się nabycia gruntów, budowy i urządzenia kolei aż do końca pierwszego roku ruchu;
- b) uwolnienie od stępli i opłat pierwszej emisji akcyj i obligacyj z prawem pierwszeństwa, tudzież kwitów tymczasowych i wpisu hipotecznego obligacyj z prawem pierwszeństwa, jakoteż od opłat za przeniesienie własności zakupionych gruntów;
- c) uwolnienie od opłat i taks za nadanie koncesyi i za wygotowanie niniejszego dokumentu koncesyjnego;
- d) uwolnienie od podatku dochodowego i zarobkowego od opłat stęplowych, którym podlegają kupony, jakoteż od wszelkiego nowego podatku, któryby w przyszłości mocą ustawy był zaprowadzony na lat trzydzieści (30), licząc od dnia dzisiejszego.

§. 3.

Koncesyonaryusze obowiązani są przedstawić ministerstwu handlu projekt szczegółowy pojedynczych części kolei koncesyonowanej w następujących terminach, od dnia dzisiejszego liczonych:

1. Projekt części od dworca kolei Franciszka Józefa po nad kanał Dunaju aż do kolei łączącej wiedeńskiej, z dwoma ujściami w kierunku północnym i południowym (jednak bez dworca głównego), w przeciągu sześciu miesięcy;

2. projekt części od kolei południowej (Meidling) w kierunku gościńca okólnego aż do mostu Brygidy z odnogami do kolei austriackiej północno-zachodniej, do kolei północnej Cesarza Ferdynanda i do kolei naddunajskiej, w przeciągu dwunastu miesięcy;

3. projekt części od ujścia do kolei łączącej wiedeńskiej przy komorze głównej w kierunku projektowanym Wiedenki aż do rzeźni w Gumpendorfie i do kolei Cesarzowej Elżbiety w Penzingu z odnogą do Hietzingu, w przeciągu ośmnastu miesięcy.

Koncesyonaryusze obowiązani są rozpocząć budowę kolei zaraz po otrzymaniu pozwolenia i budować jak będzie można najspieszniej.

Pojedyncze części ukończone być winny najpóźniej w następujących terminach, licząc od dnia dzisiejszego:

- a) część wzmiankowana pod l. 1 (tymczasowo tylko o dwóch torach) w przeciągu półtrzecia roku;

- b) część wzmiankowana pod l. 2 w przeciągu lat trzech i jednego kwartału;
- c) część wzmiankowana pod l. 3 w przeciągu lat czterech.

Ustanowione tu terminy zostaną stosunkowo przedłużone, gdyby pozwolenie do wybudowania części wzmiankowanej na pierwszym miejscu (l. 1) nie było dane w przeciągu roku, do wybudowania zaś innych części w przeciągu półtora roku i dwóch lat, licząc od dnia dzisiejszego.

Ukończone części kolei oddać należy niezwłocznie na użytek publiczny i ruch na nich utrzymywać bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Dotrzymanie powyższych terminów budowy zabezpieczyć mają koncesyonaryusze złożeniem kaucyi w sumie imiennej milion złotych waluty austriackiej w tych papierach, w których wolno lokować fundusze sieroce.

W razie niedotrzymania powyższych terminów budowy, kaucyą tę może Rząd zabrać na rzecz skarbu państwa bez pośrednictwa sądów.

§. 4.

Do wybudowania kolei koncesyonowanej nadaje się koncesyonaryuszom prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących. Takież samo prawo nadane będzie koncesyonaryuszom do wybudowania wszelkich odnóg, prowadzących do zakładów przemysłowych, gdyby Rząd uznał potrzebę wybudowania takich kolei ze względu na dobro publiczne.

§. 5.

We względzie budowy kolei koncesyonowanej i ruchu na niej, zastosować się powinni koncesyonaryusze do osnowy niniejszego dokumentu koncesyi, do warunków koncesyjnych, jakie ministerstwo handlu ustanowi, jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) i Porządku ruchu kolei z dnia 16 listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852), tudzież do ustaw i rozporządzeń, które w przyszłości wydane być mogą.

Koncesyonaryusze są nadto obowiązani nietylko zastosować do budowy, urządzenia i ruchu kolei koncesyonowanej, środki techniczne najnowszemi doświadczeniami stwierdzone, mogące posłużyć do tego, aby dzielnice przyległe i publiczność, jadącą koleją, ochronić ile możności od nieprzyjemnego łoskotu, dymu, wylotu węgla i iskier, lecz oraz zaprowadzić późniejsze wynalazki i ulepszenia techniczne, mogące przyczynić się do jeszcze większego zmniejszenia przykrych wpływów ruchu pociągów, jakoteż do powiększenia bezpieczeństwa i poddawać się zawsze rozporządzeniom, jakie w tej mierze wyda ministerstwo handlu.

§. 6.

Koncesyonaryusze obowiązani są dozwolić Rządowi na jego żądanie w każdym czasie współużywania kolei, będącej przedmiotem niniejszego dokumentu koncesyjnego lub jej pojedynczych części do utrzymywania obrotu pomiędzy kolejami z nią stykającemi się, które teraz są, lub na przyszłość będą przez Rząd administrowane, w taki sposób, że Rząd będzie miał z wolnością ustanawiania taryf, prawo przesyłania całych pociągów lub pojedynczych wozów, które z jednej, przez Rząd administrowanej kolei na drugą taką kolej miałyby przechodzić, po leżącej między niemi kolei koncesyonowanej za opłatą stałą, według

odnośnych postanowień warunków koncesyjnych ustanowionej należytości, lub, według okoliczności za wynagrodzeniem, albo własnymi siłami, albo siłami koncesyonaryuszów, o ileby to nie tamowało własnego prawidłowego ruchu współużywanej kolei. Przepisy powyższe stosowane będą odpowiednio, jeżeli wystawiony będzie dworzec główny, do współużywania połączeń między nim a dworcami końcowymi kolei, które kiedykolwiek będą w administracyi rządowej, w taki sposób, że przy ustanawianiu należytości za współużywanie, koszt dworca głównego policzone być mają w stosunku używania tegoż do celów rządowych.

§. 7.

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

Postanowienia te stosowane będą także do Obrony krajowej obu połów monarchyi, do strzelców krajowych tyrolskich, i to nietylko, gdy podróżują kosztem skarbu, lecz także, gdy jadą po służbie o własnym koszcie na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne, tudzież do korpusu straży wojskowej sądów cywilnych wiedeńskich, do żandarmeryi, jakoteż do straży skarbowej i straży bezpieczeństwa po wojskowemu uorganizowanej.

Koncesyonaryusze zobowiązują się przystąpić do zawartej przez Spółki kolei austriackich umowy względem zakupienia i utrzymywania w pogotowiu parku do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem swojemi parkami w razie przewożenia większych transportów wojskowych, tudzież do postanowień organicznych i instrukcyi dla oddziałów kolei polowej, jakoteż do umowy dodatkowej o przewożeniu na rachunek skarbu wojskowego obłożnie chorych i rannych, która weszła w wykonanie od dnia 1 czerwca 1871.

Ten obowiązek przystąpienia odnosi się także do umowy ze spółkami kolejowemi względem wygadania sobie nawzajem swoją służbą w razie przewożenia większych transportów wojskowych i do przepisu o transportach wojskowych na kolejach żelaznych.

Zobowiązania te ciężą na koncesyonaryuszach tylko o tyle, o ile będzie możliwem dopełnienie ich na tej kolei ze względu na jej szczególne przeznaczenie i odpowiedni temuż system ruchu.

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

§. 8.

Koncesyonaryusze obowiązani są używać do wszystkich gałęzi służby wykonawczej wyłącznie osób posiadających prawo obywatelstwa w jednym z dwóch obszarów monarchyi austriacko-węgierskiej. Zawiadowca służby wykonawczej (dyrektor ruchu) winien być obywatelem monarchyi austriacko-węgierskiej.

§. 9.

Nadaje się koncesyonaryuszom prawo utworzenia za osobnem zezwoleniem Rządu, Spółki akcyjnej z siedzibą w Wiedniu, tudzież wypuszczenia w obieg akcyj i obligacyj z prawem pierwszeństwa celem zebrania potrzebnych fundusów.

Utworzyć się mająca Spółka akcyjna wchodzi we wszystkie prawa i obowiązki koncesyonaryuszów.

Suma kapitału zakładowego imiennego podlega zatwierdzeniu Rządu.

Wypuszczenie obligacyj z prawem pierwszeństwa w sumie przewyższającej połowę zatwierzonego kapitału imiennego jest całkiem wzbronione, aż do wysokości zaś kapitału akcyjnego, rzeczywiście wniesionego, dopóty, dopóki wzmiankowana w §. 3, l. 1 część kolei od dworca kolei Franciszka Józefa do kolei łączącej wiedeńskiej, z oboma ujściami w kierunku południowym i północnym, nie będzie gotowa i na użytek publiczny oddana. Nawet w granicach powyższych obligacye z prawem pierwszeństwa wypuszczone być mogą tylko za zezwoleniem Rządu, który zastrzega sobie prawo badania w wszelki sposób, jaki uzna za odpowiedni, jakości i wielkości kwot na kapitał akcyjny wnoszonych i żądania od koncesyonaryuszów lub Spółki akcyjnej wykazów do tego potrzebnych.

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

Statut Spółki, jakoteż formularze na akcye i obligacye z prawem pierwszeństwa, które mają być wypuszczone, podlegają zatwierdzeniu Rządu.

§. 10.

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

Rząd może także wyrzec unieważnienie koncesyi przed upływem przerzeczonego czasu, gdy określone w §fie 3cim zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia i utrzymywania ruchu nie będą dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie da się usprawiedliwić w myśl §. 11 lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne.

§. 11.

Gdyby koncesyonaryusze lub Spółka akcyjna na ich miejsce wchodząca, nie dopełniła warunku w §. 3 koncesyi niniejszej ustanowionego co do przyspieszenia budowy kolei koncesyonowanej lub gdyby budowy już rozpoczętej nie prowadziła w sposób, dający rękojmią dotrzymania przepisanych koncesyą terminów budowy, albo budowę całkiem wstrzymała, a to nie zostało uznane za usprawiedliwione w myśl §. 11, lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne, Rząd wyznaczy koncesyonaryuszom termin trzymiesięczny do rozpoczęcia na nowo budowy i do wykazania zabezpieczonych funduszków na wybudowanie kolei koncesyonowanej.

Gdyby po upływie tego terminu budowa nie była prowadzona w sposób dający rękojmię ukończenia kolei w czasie właściwym a fundusze nie zostały należycie wykazane, Rząd będzie miał prawo, według własnego uznania:

- a) albo uznać nadaną koncesyą za nieważną i postarać się o wybudowanie koncesyonowanej kolei w sposób, jaki osądzi za odpowiedni, przez nadanie koncesyi innemu przedsiębiorcy lub dokończenie budowy kosztem państwa, albo
- b) nie uwalniając koncesyonaryuszów lub ich następców prawnych od obowiązków, które koncesya na nich wkłada, dokończyć rozpoczętą budowę

kolei na ich koszt i niebezpieczeństwo a powstałych ztąd pretensyj swoich do koncesyonaryuszów lub ich następców prawnych poszukiwać na złożonej kaucyi i całym ich majątku a w szczególności na ukończonych częściach kolei i ich przynależnościach, na budynkach i materiałach do budowy nagromadzonych, tudzież na skupionych gruntach, bez uszczerbku dla trzecich osób.

W obu przypadkach Rząd będzie nadto miał prawo zabrać na rzecz skarbu kaucyą w myśl §fu 3 dokumentu koncesyjnego złożoną, o ile w przypadku pod b) wzmiankowanym nie byłaby już użyta na pokrycie pretensyj rządowych do koncesyonaryuszów lub ich następców prawnych a to bez wdania się sądów [§. 13 ustawy z dnia 14 września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) o koncesjach na koleje żelazne].

§. 12.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolei ukoncesyonowanej po upływie lat dwudziestu pięciu, licząc od dnia otwarcia ruchu na całej kolei okólnej, w każdym czasie, a w tym razie wynagrodzi koncesyonaryuszów gotówką.

Dla oznaczenia ceny odkupu obliczony będzie czysty średni dochód roczny przedsiębiorstwa z ostatnich lat trzech przed rzeczywistą chwilą odkupu.

Celem wynagrodzenia koncesyonaryuszów, Administracya państwa według własnego wyboru albo płacić im będzie rentę, wyrównyującą powyższym dochodem średnim, a to z dołu w ratach półrocznych dnia 1 stycznia i dnia 1 lipca każdego roku aż do upływu okresu koncesyjnego, albo zapłaci im jednorazowo sumę, odpowiadającą policzalnej, na podstawie oprocentowania po pięć od sta wymierzonej wartości kapitałowej rent rocznych, które od chwili odkupu kolei wypadałoby płacić aż do upływu okresu koncesyjnego.

W tym ostatnim przypadku zapłaci Administracya państwa tak obliczoną sumę kapitału albo gotówką albo obligacyami długu państwa po kursie, jaki będzie na giełdzie wiedeńskiej w dniu przed rzeczywistą wypłatą.

Przez odkupienie kolei i od dnia tego odkupienia wchodzi państwo za wypłatą ceny odkupu bez dalszego wynagrodzenia, w posiadanie wolne od ciężarów i używanie kolei, niniejszem koncesyonowanej, ze wszystkimi do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także park wozowy i zapasy materiałów.

§. 13.

Gdy koncesya utraci moc swoją w skutek upływu okresu koncesyjnego i od tego dnia, wchodzi państwo bez wynagrodzenia w wolne od ciężarów posiadanie i używanie kolei koncesyonowanej, tudzież wszystkich jej ruchomości i nieruchomości, licząc tu także park wozowy i zapasy materiałów (§. 12).

Podobniez gdy koncesya utraci moc swoją z powodu nieodpowiedniego prowadzenia i nieukończenia budowy kolei koncesyonowanej (§. 11), wchodzi państwo od dnia jej unieważnienia bez uszczerbku dla praw trzecich osób w posiadanie skończonych części kolei, tudzież wszystkich jej ruchomości i nieruchomości, parku wozowego i zapasów materiałów (§. 12), budowli niedokończonych, materiałów do budowy kolei nagromadzonych i zakupionych gruntów.

§. 14.

Tak wtedy, gdy koncesya moc swoję straci (§. 13, ustęp 1), jak i w razie odkupienia kolei (§. 12) zatrzymają koncesyonaryusze na własność utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa, fundusz zasobny i należące się im aktywa, tudzież te osobne zakłady i budynki, z własnego majątku wzniesione lub nabyte, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił ich z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależności kolejowej.

§. 15.

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

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

Komisarz przez Rząd ustanowiony, mocen jest bywać na posiedzeniach Rady zawiadowczej i wszelkiej reprezentacyi, działającej jako dyrekcya Spółki, tudzież na walnych zgromadzeniach, ile razy uzna to za potrzebne i zawieszać wszelkie uchwały i rozporządzenia, sprzeciwiające się ustawom, statutowi Spółki lub publicznemu dobru.

Za nadzór nad przedsiębiorstwem kolei, przez komisarza sprawowany, koncesyonaryusze płacić będą skarbowi państwa wynagrodzenie, którego sumę Rząd wyznaczy.

§. 16.

Nadto zastrzega sobie Rząd prawo, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia, ponawiało się naruszenie lub zaniedbanie obowiązków w dokumencie koncesyi lub ustawami przepisanych, będzie temu zapobiegał środkami odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności unieważni koncesyę jeszcze przed upływem czasu, na który została nadana.

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

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

Franciszek Józef r. w.



Taaffe r. w.

Pino r. w.

Dunajewski r. w.

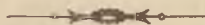
Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w radzie państwa reprezentowanych

wychodzić będzie nakładem c. k. drukarni nadwornej i rządowej w Wiedniu I. Singerstrasse Nr. 26 także w roku 1883 w języku niemieckim, włoskim, czeskim, polskim, ruskim, słoweńskim, iliryjsko-kroackim i rumuńskim.

Cena prenumeracyjna egzemplarza Dziennika ustaw państwa wynosi za cały rocznik 1883 w którymkolwiek z ośmiu języków **2 zł. 50 c.** i można go odbierać osobiście lub będzie posyłany bezpłatnie.



Cena roczników 1864 do 1882 włącznie, ale tylko dla tych, którzy zechcą nabyć wszystkie, wynosi 38 zł.

Pojedyncze roczniki wydania niemieckiego dostać można po następujących cenach:

Rocznik 1851 za 1 zł. 30 c.	Rocznik 1871 za 2 zł. — c.
„ 1856 „ 2 „ 45 „	„ 1872 „ 3 „ 20 „
„ 1857 „ 2 „ 85 „	„ 1873 „ 3 „ 30 „
„ 1861 „ 1 „ 50 „	„ 1874 „ 2 „ 30 „
„ 1862 „ 1 „ 40 „	„ 1875 „ 2 „ — „
„ 1863 „ 1 „ 40 „	„ 1876 „ 1 „ 50 „
„ 1864 „ 1 „ 40 „	„ 1877 „ 1 „ — „
„ 1865 „ 2 „ — „	„ 1878 „ 2 „ 30 „
„ 1866 „ 2 „ 20 „	„ 1879 „ 2 „ 30 „
„ 1867 „ 2 „ — „	„ 1880 „ 2 „ 20 „
„ 1868 „ 2 „ — „	„ 1881 „ 2 „ 20 „
„ 1869 „ 3 „ — „	„ 1882 „ 3 „ 50 „
„ 1870 „ 1 „ 40 „	

Roczniki wydań w innych 7 językach z lat 1870 do 1882 włącznie, dostać można po tych samych cenach co wydanie niemieckie.

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

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

Po tej samej cenie dostać można w c. k. drukarni nadwornej i rządowej pojedyncze części Dziennika ustaw państwa.

