

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XVIII. — Wydana i rozesłana dnia 6 maja 1884.

59.

Dokument koncesyjny z dnia 3 kwietnia 1884,

na koleje żelazne parowe: a) z Wiednia do Stammersdorfu,
b) z Floridsdorfu do Wielkiego Enzersdorfu.

My Franciszek Józef Pierwszy, z Bożej łaski Cesarz Austriacki;

Król Apostolski Węgierski, Król Czeski, Dalmacki, Kroacki, Sławoński, Galicyjski, Lodomeryjski i Illiryski; 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 firma fabryki lokomotyw Krauss i Spółka w Monachium i Linzu podała prośbę o udzielenie jej koncesyi na budowę i utrzymywanie w ruchu kolei miejscowej od Wiednia z jednej strony do Stammersdorfu, z drugiej do Wielkiego Enzersdorfu, która wybudowana być ma w części jako kolej drogowa (tramwaj parowy), przeto ze względu na powszechną użyteczność tego przedsięwzięcia, widzimy się spowodowani nadać proszącym koncesyą niniejszą na zasadzie ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238), jakoteż ustaw z dnia 25 maja 1880 (Dz. u. p. Nr. 56) i z dnia 26 grudnia 1882 (Dz. u. p. Nr. 180), w sposób następujący:

§. 1.

Nadajemy firmie Krauss i Sp. w Monachium i Linzu prawo wybudowania i utrzymywania w ruchu następujących kolei żelaznych parowych, które wybudowane być mają jako miejscowe ze szlakiem normalnym (tramwaj parowy) a mianowicie:

- a) z Wiednia (II dzielnica) na Floridsdorf i Wielki Jedlersdorf do Stammersdorfu i
- b) z Floridsdorfu na Neu-Leopoldau, Kagran, Hirschstetten, Asparn n. Dunajem i Essling do Wielkiego Enzersdorfu.

Koncesyonaryusz jest nadto obowiązany wybudować na żądanie administracyi państwa przedłużenie kolei żelaznej pod b) wzmiankowanej od Wielkiego Enzersdorfu do Orth, jakoteż odnogi od Kagranu przez gościniec i most Arcyksięcia Rudolfa do Wiednia, tudzież od Kagranu do Leopoldau w takim przypadku, jeżeli ministerstwo handlu uzna, że stosunki obrotu wymagają tego rzeczywiście, aby rzeczzone koleje zostały wybudowane i odpowiednia zyskowność tychże będzie zapewniona.

§. 2.

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

§. 3.

Koncesyonaryusz obowiązany jest rozpocząć budowę kolei koncesyonowanych natychmiast po otrzymaniu pozwolenia na budowę, ukończyć ją najpóźniej w przeciągu roku, licząc od dnia dzisiejszego, gotowe koleje oddać na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Przedłużenie w §fie 1 wzmiankowane, jakoteż odnogi kolei do Wielkiego Enzersdorfu pod b) namienione, wybudować należy i oddać na użytek publiczny w przeciągu roku od daty polecenia, które koncesyonaryusz otrzyma w tej mierze od ministerstwa handlu.

Jako rękojmię dotrzymania powyższych terminów budowy, złożyć ma koncesyonaryusz stósowną kaucyą w tych papierach, w których wolno lokować fundusze sieroce.

§. 4.

Do wybudowania tych kolei koncesyonowanych nadaje się koncesyonaryuszowi prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie koncesyonaryuszowi 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 koncesyonowanych i ruchu na nich, zastosować się powinni koncesyonaryusz do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego i do warunków koncesyjnych, jakie ministerstwo handlu ustanowi, jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) i Porządku ruchu kolei z dnia 16 listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852), tudzież do ustaw i rozporządzeń, które w przyszłości wydane być mogą.

Pod względem ruchu pozwala się odstąpić od środków bezpieczeństwa przepisanych w porządku ruchu kolei żelaznych o ile ze względu na zmniejszenie chyżości największej, ministerstwo handlu uzna to za możliwe, a natomiast trzymać się należy osobnych przepisów ruchu, które w tej mierze wyda ministerstwo handlu.

§. 6.

Nadaje się koncesyonaryuszowi prawo utworzenia Spółki akcyjnej za osobnem zezwoleniem Rządu i pod warunkami, które on ustanowi.

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

Statut Spółki, jakoteż formularze na akcye, które mają być wypuszczone, podlegają zatwierdzeniu Rządu.

Obligacye z prawem pierwszeństwa nie będą wypuszczone w obieg.

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

§. 7.

Koncesyonaryusz obowiązany jest w razie uruchomienia wojska lub wojny wstrzymać ruch na kolejach koncesyonowanych bez pretensyi do wynagrodzenia o tyle i na tak długo, o ile Władza wojskowa uzna to za potrzebne z przyczyny ruchów wojskowych lub jakichkolwiek innych czynności wojennych na drogach publicznych, któreby koleje przecinały.

§. 4.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych znizowanych, a to stósownie do postanowień, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych na kolei Cesarzowej Elżbiety przez Rząd w ruchu utrzymywanej 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.

Koncesyonaryusz zobowiązuje 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 instrukcyj dla oddziałów kolei polowej, jakoteż do umowy

dotatkowej o przewożeniu na rachunek skarbu wojskowego obłożnie chorych i rannych, która weszła w wykonanie od dnia 1 czerwca 1871.

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

Zobowiązania te ciężą na Spółce tylko o tyle, o ile będzie możliwem dopełnienie ich na kolei koncesyonowanej jako drugorzędnej a w skutek tego zbudowanej, urządzonej i eksploatowanej z dozwolonemi ułatwieniami a orzeka o tem ministerstwo handlu.

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).

§. 9.

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 a mianowicie wstrząśnieniami politycznemi i finansowemi.

§. 10.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolei koncesyonowanych po ich wybudowaniu i otwarciu na nich ruchu w każdym czasie.

Prawo odkupu wykonane być ma według następujących przepisów:

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

2. Gdyby jednak średni dochód czysty, w ten sposób (ustęp 1) obliczony, nie wynosił najmniej takiej sumy rocznej, która potrzebna jest do oprocentowania po cztery od sta i umorzenia kapitału zakładowego rzeczywistego, przez Rząd zatwierdzonego, w przeciągu okresu koncesyjnego, natenczas ta suma roczna uważana będzie za dochód czysty, mający służyć za podstawę do wymierzenia ceny odkupu.

3. Ceną odkupu będzie suma odpowiadająca policzalnej, na podstawie oprocentowania po cztery od sta wymierzonej wartości kapitałowej rent rocznych, które od chwili odkupu kolei wypadałoby płacić aż do upływu okresu koncesyjnego.

4. Cenę odkupu bez względu na to, kiedy odkup nastąpi, zapłaci administracya państwa podług własnego wyboru, albo gotówką albo obligacyami kolei rządowych po kursie, jaki będą miały na giełdzie wiedeńskiej w dniu przed rzeczywistą zapłatą.

5. Suma kapitału zakładowego tak rzeczywistego jak i imiennego podlega zatwierdzeniu Rządu.

Co się tyczy rzeczywistego kapitału zakładowego, postanawia się, że oprócz kosztów na sporządzenie projektów, budowę i urządzenie kolei rzeczywiście wyłożonych i należycie wykazanych, łącznie z odsetkami interkalarnymi po pięć od sta w ciągu czasu budowy rzeczywiście zapłaconemi, żadne wydatki jakiegobądź rodzaju, mianowicie na zebranie funduszków nie mogą być liczone.

6. 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, jakoteż fundusze rezerwowe i obrotowe z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już całkiem lub częściowo użyte stósownie do swego przeznaczenia.

§. 11.

Gdy koncesya utraci moc swoją i od tego dnia, w którym to nastąpi, wchodzi państwo bez wynagrodzenia w wolne od ciężarów posiadanie i używanie kolei koncesyonowanych i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności, licząc tu także park wozowy i zapasy materiałów, jakoteż funduszków zasobowych i obrotowych, z kapitału zakładowego utworzonych, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już całkiem lub częściowo użyte stósownie do swego przeznaczenia (§. 10).

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

§. 12.

Rząd ma prawo przekonywania się, czy budowa kolei i urządzenia ruchu są we wszystkich częściach wykonane odpowiednio celowi i trwale i zarządzenia, aby wadliwościom w tym względzie zapobieżono lub je usunięto.

Rząd ma także prawo wydelegowania komisarza do wglądania w zarząd.

W razie utworzenia Spółki akcyjnej, komisarz przez Rząd ustanowiony, ma prawo bywania na posiedzeniach Rady zawiadowczej lub innej reprezentacji, działającej jako dyrekcya przedsiębiorstwa kolejowego, tudzież na walnych zgromadzeniach, ile razy uzna to za potrzebne i zawieszania wszelkich takich uchwał i zarządzeń, któreby się sprzeciwiały ustawom lub publicznemu dobru.

Za nadzór komisarza nad przedsiębiorstwem kolei, koncesyonaryusz nie jest obowiązany płacić skarbowi państwa wynagrodzenia, również uwalnia się go od przepisanego w §fie 89ym Porządku ruchu kolei z dnia 16 listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z roku 1852) obowiązku wynagradzania nadwyżki kosztów dozoru policyjnego i akcyzowego, jakoteż od obowiązku wystawienia bezpłatnie i utrzymywania lokali urzędowych.

§. 13.

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

Ostrzegając surowo, aby nikt nie czynił nie przeciwnego postanowieniom koncesyi niniejszej, i nadając Spółce prawo uciekania się do Naszych sądów w sprawach o wynagrodzenie udowodnionej szkody, rozkazujemy wyraźnie wszystkim władzom, do których to należy, aby nad koncesyą i 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 trzeciego miesiąca kwietnia, w roku zbawienia tysiąc ósmset ósmdziesiątym czwartym, Naszego panowania trzydziestym szóstym.

Franciszek Józef r. w.



Taaffe r. w.

Pino r. w.

Dunajewski r. w.

60.

Ustawa z dnia 7 kwietnia 1884,

o wyznaczeniu dotacyi dodatkowej na pokrycie kosztów zgromadzenia Synodów walnych wyznania augsburskiego i helweckiego, które odbyło się w r. 1883.

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanowiłem i stanowią co następuje :

Artykuł I.

Na pokrycie nieprzewidzianego w ustawie skarbowej wydatku z roku 1883, wyznacza się następującą dotacją dodatkową:

Rozdział IX, Ministerstwo wyznań i oświecenia.

Tytuł 12, Dodatki na potrzeby wyznania ewangelickiego.

§. 2. Zasiłek ryczałtowy dla kościoła ewangelickiego wyznania augsburskiego i helweckiego.

Wydatek nadzwyczajny na pokrycie kosztów zgromadzenia Synodów walnych wyznania augsburskiego i helweckiego, które odbyło się w r. 1883 4.000 zł.

Artykuł II.

Wykonanie ustawy niniejszej poruczam Memu Ministrowi wyznań i oświecenia i Memu Ministrowi skarbu.

Wiedeń, dnia 7 kwietnia 1884.

Franciszek Józef r. w.

Taaffe r. w.

Conrad r. w.

Dunajewski r. w.

61.

Rozporządzenie Ministra handlu z dnia 21 kwietnia 1884,

zmieniające §. 3 II rozdziału B II i §. 26 II rozdziału B III tymczasowego porządku żeglugi i nadzoru rzecznego na części Dunaju, przecinającej Górną i Dolną Austryą, (rozporządzenie ministerstwa handlu z dnia 31 sierpnia 1874 [Dz. u. p. Nr. 122]).

Zmienia się w porozumieniu z ministerstwem spraw wewnętrznych i ministerstwem rolnictwa §. 3 II rozdziału B II (przepisy o przepływanu statków wioślowych i parowych po pod mostem na Dunaju w Stein) i §. 26 II rozdziału B III (przepisy dla kanału Dunaju pod Wiedniem) rozporządzenia ministerstwa handlu z dnia 31 sierpnia 1874 (Dz. u. p. Nr. 122), zawierającego przepisy tymczasowe o żegludze i nadzorze rzeczonym na części Dunaju przecinającej Górną i Dolną Austryą, które opiewać mają na przyszłość jak następuje:

„§. 3. Statków holowanych, sprzężonych z holownikami lub parowcami towarowymi nie wolno przeprowadzać przez otwory jarzmowe mostu.

Gdy stan wody jest aż do 1·3^m nad zero, holowniki i parowce towarowe na dół płynące mogą przepływać tylko z jednym przyczepionym statkiem holowanym.

Gdy zaś stan wody jest 1·3^m nad zero lub wyższy, obowiązane są najprzód powyżej mostu holowanie odwrócić i takie zająć stanowisko względem rzeki, aby przyczepiony konwoj leżał za parowcem w dole rzeki i następnie konwoj ten, który składać się ma najwięcej z dwóch sprzężonych statków holowanych w łącznej nieprzekraczalnej szerokości 16^m przeciągnąć przez ów otwór jarzmowy.

§. 26. W kanale Dunaju pod Wiedniem wolno używać do żeglugi parowej tylko takich parowców, które Władza właściwa uzna za sposobne do tego.

W kanale Dunaju pod Wiedniem wolno używać do holowania parowców tylko za szczególnem pozwoleniem Władzy, która je daje lub odmawia go z szczególnym względem głównie na bezpieczeństwo obrotu.“

Pino r. w.

62.**Ustawa z dnia 22 kwietnia 1884,
o władzy sądowej konsulów w Tunisie.**

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanowiłem i stanowią co następuje:

Władza sądowa, wykonywana w regencyi tunetańskiej przez konsulów monarchii austriacko-węgierskiej w Tunisie, może być rozporządzeniem cesarskiem ścieśniona lub uchylona.

Wykonanie ustawy niniejszej poruczam Mojemu Ministrowi sprawiedliwości.
Schönbrunn, dnia 22 kwietnia 1884.

Franciszek Józef r. w.

Taaffe r. w.

Pražák r. w.