

# Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XXXIX. — Wydana i rozesłana dnia 16 września 1881.

## 102.

**Dokument koncesyi z dnia 30 lipca 1881,**

na kolej żelazną parową z Czasławy do Moczowic.

**My Franciszek Józef Pierwszy,  
z Bożej łaski Cesarz Austryacki;**

Król Apostolski Węgierski, Król Czeski, Dalmacki, Kroacki, Sławoński, Galicyjski, Lodomeryjski i Illiryjski; Arcyksiążę Austryacki; 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 Spółka austryacka kolei miejscowych w Pradze podała prośbę o udzielenie jej koncesyi na budowę i utrzymanie w ruchu kolei miejscowej od stacyi kolei miejscowej czasławsko-zawrateckiej w Czasławie do Moczowic, przeto ze względu na ogólną pożyteczność tego przedsięwzięcia, widzimy się spowodowani nadać rzeczonyj Spółce koncesyą niniejszą na zasadzie ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238), jakoteż ustawy z dnia 25 maja 1880 (Dz. u. p. Nr. 56), w sposób następujący:

### §. 1.

Nadajemy Spółce austryackiej kolei miejscowych w Pradze prawo wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej parowej, która wybudowana być ma jako miejscowa ze szlakiem normalnym od stacyi kolei czasławsko-zawrateckiej w Czasławie do Moczowic.

### §. 2.

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

1. 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;

2. 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;

3. uwolnienie od opłat i taks za wydanie koncesyi i za wygotowanie niniejszego dokumentu koncesyjnego;

4. uwolnienie od podatku dochodowego i zarobkowego i od opłat stęplowych od kuponów, jakoteż od wszelkiego nowego podatku, któryby w przyszłości mocą ustawy był zaprowadzony na lat trzydzieści, licząc od dnia dzisiejszego.

### §. 3.

Kolej żelazna w §. 1 wzmiankowana, uważana być ma tak pod względem budowy i urządzenia jak i pod względem ruchu za nieodłączną część składową kolei miejscowej z Czasławy na Żleb do Ronowa i Zawrateca, która jest przedmiotem koncesyi z dnia 9 marca 1880 (Dz. u. p. Nr. 41) nadanej przedsiębiorcom budowy Schönowi i Wesselyemu w Pradze, tudzież Hermanowi Schwindowi a przez nich odstąpionej Spółce austriackiej kolei miejscowych, a w szczególności stosowane mają być do niej odnośne przepisy §§. 2, 7 aż do 15 włącznie, tudzież 17, 18 i 19 rzeczzonego dokumentu koncesyjnego; wszakże ustanowienie cen przewozu podróżnych i towarów podlegać będzie zatwierdzeniu ministerstwa handlu, które w tej mierze będzie miało na uwadze z jednej strony względy publiczne, z drugiej zaś dostateczną popłatność kolei koncesyjonowanej, mianowicie zaś zawarte kontrakty co do przewozu towarów.

### §. 4.

Spółka austriacka kolei miejscowych obowiązana jest rozpocząć budowę kolei natychmiast, ukończyć ją najpóźniej do 1 października 1882, gotową kolej oddać na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy, złożyć ma Spółka odpowiednią kaucyą w gotówce lub w tych papierach, w których wolno lokować fundusze sieroce.

### §. 5.

Do wybudowania kolei koncesyjonowanej nadaje się Spółce prawo wyłączenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie Spółce do wybudowania wszelkich odnóg, prowadzących do zakładów przemysłowych, gdyby Rząd uznał potrzebę wybudowania takich kolei ze względu na dobro publiczne.

### §. 6.

We względzie budowy kolei koncesyjonowanej i ruchu na niej, zastosować się powinna Spółka do osnowy niniejszego dokumentu koncesyi, jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do ustawy o koncesyjach 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 wyda ministerstwo handlu.

### §. 7.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolei ukoncesyonowanej po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu w każdym czasie, a w tym razie wynagrodzi Spółkę gotówką. Dla oznaczenia ceny odkupu obliczone będą czyste dochody roczne przedsiębiorstwa w ciągu lat siedmiu przed rzeczywistą chwilą odkupu, z tego stracone będą czyste dochody dwóch lat najniepomyślniejszych i policzony będzie średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

Gdyby jednak średni dochód czysty w ten sposób obliczony nie wynosił najmniej takiej sumy rocznej, która potrzebna jest do oprocentowania po 5 od sta i umorzenia kapitału zakładowego imiennego, przez Rząd zatwierdzonego, w przeciągu okresu koncesyjnego, natenczas ta suma roczna uważana będzie za dochód czysty, mający służyć za podstawę do wymierzenia ceny odkupu.

W przerzeczony sposób postąpi się także w tym przypadku, gdyby kolej odkupiona być miała przed końcem siódmego roku ruchu.

Celem wynagrodzenia Spółki, administracya państwa, podług własnego wyboru, albo płacić jej będzie rentę, wyrównywającą powyższym dochodom średnim a względnie najmniejszym, którą Spółka odbierać będzie w ratach półrocznych aż do upływu okresu koncesyjnego, albo zapłaci jej jednorazowo sumę, odpowiadającą policzalnej, na podstawie oprocentowania po pięć od sta wymierzonej, wartości kapitałowej rat rocznych, które od chwili odkupu kolei wypadaloby płacić aż do upływu okresu koncesyjnego.

Postanawia się, że suma kapitału zakładowego imiennego wynosić będzie sto pięćdziesiąt pięć tysięcy (155.000) złotych w. a.

Gdyby po upływie pierwszego roku ruchu jeszcze jakie nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, koszta stąd poniesione mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli Rząd pozwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta będą należycie wykazane.

Przez odkupienie kolei i od dnia tego odkupienia wchodzi państwo za wypłatą ceny odkupu bez dalszego wynagrodzenia, w posiadanie i używanie kolei obecnie koncesyonowanej, ze wszystkimi do niej należąciami ruchomościami i nieruchomościami.

### §. 8.

Gdy koncesya utraci moc swoją i od tego dnia, wchodzi państwo bez wynagrodzenia w wolne od ciężarów posiadanie i używanie kolei koncesyonowanej, mianowicie gruntu, budowli ziemnych i sztucznych, całej dolnej i wierzchniej budowy kolei i wszystkich nieruchomości przynależności, jako to: dworców, miejsc do ładowania i wyładowania, wszystkich budynków do ruchu kolei potrzebnych w miejscach do zajazdu i odjazdu, domów dla strażników i dozorców, ze wszystkimi urządzeniami należąciami do machin stałych i ze wszystkimi nieruchomościami.

Co się tyczy ruchomości, jako to: lokomotyw, wagonów, machin ruchomych, narzędzi, tudzież innych urządzeń i materyałów, o ile są potrzebne do utrzymywania ruchu i do tego zdatne, przedmioty te przejdą bezpłatnie na własność państwa w takiej ilości lub wartości, jaka odpowiada pierwszemu urządzeniu ruchu objętemu kapitałem zakładowym.

Tak wtedy, gdy koncesya moc swoją straci, jak i w razie odkupienia kolei (§. 7), zatrzyma Spółka na własność utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa fundusz zasobny i należące się jej aktywa, tudzież te osobne zakłady i budynki, z własnego majątku wniesione lub nabyte, jako to: piece do koksu i wapna, odlewnie, fabryki machin i innych narzędzi, spichlerze, doki, składy węgla i inne, do których zbudowania lub nabycia Rząd ją upoważnił z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależności kolejowej.

### §. 9.

Rząd zastrzega sobie 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 nic 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 trzydziestego miesiąca lipca, w roku zbawienia tysiąc ósmset ósmdziesiątym pierwszym, Naszego panowania trzydziestym trzecim.

**Franciszek Józef r. w.**



**Taatfe r. w.**

**Pino r. w.**

**Dunajewski r. w.**

## 103.

### Obwieszczenie ministerstwa handlu z d. 21 sierpnia 1881, o zmianie Najwyższego dokumentu koncesyjnego na kolej żelazną parową z Czaślawy do Zawratecu z odnogami.

Na zasadzie Najwyższego postanowienia z dnia 12 sierpnia 1881 zaprowadzają się w §. 20 Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 9 marca 1880 (Dz. u. p. Nr. 41) na kolej żelazną parową od stacyi w Czaślawie na Żleb do Ronowa i Zawratecu z odnogą ze Skowiec do Wrdów i Buczye, na miejsce przepisów, tyczących się prawa odkupu kolei na rzecz Państwa, odnośne przepisy,



podane w §. 7 Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 30 lipca 1881 (Dz. u. p. Nr. 102) na kolej miejscową z Czasławy do Moczowic, przeto §. 20 Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 9 marca 1880 opiewać ma jak następuje:

### §. 20.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolei ukoncesyonowanej po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu w każdym czasie, a w tym razie wynagrodzi Spółkę gotówką. Dla oznaczenia ceny odkupu obliczone będą czyste dochody roczne przedsiębiorstwa w ciągu lat siedmiu przed rzeczywistą chwilą odkupu, z tego stracone będą czyste dochody dwóch lat najniepomyślniejszych i policzony będzie średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

Gdyby jednak średni dochód czysty w ten sposób obliczony nie wynosił najmniej takiej sumy rocznej, która potrzebna jest do oprocentowania po 5 od sta i umorzenia kapitału zakładowego imiennego, przez Rząd zatwierdzonego, w przeciągu okresu koncesyjnego, natenczas ta suma roczna uważana będzie za dochód czysty, mający służyć za podstawę do wymierzenia ceny odkupu.

W przerzeczony sposób postąpi się także w tym przypadku, gdyby kolej odkupiona być miała przed końcem siódmego roku ruchu.

Celem wynagrodzenia Spółki, administracya państwa, podług własnego wyboru, albo płacić jej będzie rentę, wyrównywającą powyższym dochodom średnim a względnie najmniejszym, którą Spółka odbierać będzie w ratach półrocznych aż do upływu okresu koncesyjnego, albo zapłaci jej jednorazowo sumę, odpowiadającą policzalnej, na podstawie oprocentowania po pięć od sta wymierzonej, wartości kapitałowej rat rocznych, które od chwili odkupu kolei wypadałoby płacić aż do upływu okresu koncesyjnego.

Suma kapitału zakładowego imiennego podlega zatwierdzeniu ze strony Rządu a w takową wchodzi:

- a) koszta robót przygotowawczych i sporządzenia projektów;
- b) koszta budowy i pierwszego urządzenia ruchu (t. j. aż do końca pierwszego roku ruchu po otwarciu ruchu na całej kolei koncesyonowanej), jakoteż wszelkie inne wydatki, które oprócz wzmiankowanych w ustępie a) trzeba będzie pokryć koniecznie w skutek budowy koncesyonowanej kolei i otwarcia ruchu;
- c) pięćprocentowe odsetki tymczasowe od kapitałów płaconych podczas budowania aż do otwarcia ruchu na całej kolei koncesyonowanej w miarę postępu budowy i urządzenia ruchu, po strąceniu dochodów czystych z części kolei pierwiej na użytek oddanych i odsetkow od pieniędzy wniesionych a nie zaraz użytych, atoli tylko o tyle, o ile odsetki takie rzeczywiście były płacone;
- d) koszta zebrania kapitału a względnie kwota dozwolonej i przez Rząd zatwierdzonej średniej straty na kursie w skutek gromadzenia kapitału w gotówce za pomocą puszczenia w obieg akcyj i obligacyj z prawem pierwszeństwa.

Gdyby po upływie pierwszego roku ruchu jeszcze jakie nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, koszta stąd poniesione mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli Rząd pozwolił na wzniesie-

nie projektowanych nowych budowli lub pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta będą należycie wykazane.

Przez odkupienie kolei i od dnia tego odkupienia wchodzi państwo za wypłatą ceny odkupu bez dalszego wynagrodzenia, w posiadanie i używanie kolei obecnie koncesyonowanej, ze wszystkimi do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami.

**Pino** r. w.

## 104.

### Dokument koncesyi z dnia 1 sierpnia 1881.

na kolej żelazną parową z Vöcklabruck do Kammer.

## 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 Mirosław Keissler podał prośbę o udzielenie mu koncesyi na budowę i utrzymanie w ruchu kolei miejscowej od pewnego punktu kolei Cesarzowej Elżbiety tuż przy stacyi w Vöcklabruck do Kammer, przeto ze względu na ogólną pożyteczność tego przedsięwzięcia, widzimy się spowodowani nadać proszącemu koncesyą niniejszą na zasadzie ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238), jakoteż ustawy z dnia 25 maja 1880 (Dz. u. p. Nr. 56), w sposób następujący:

#### §. 1.

Nadajemy koncesyonaryuszowi prawo wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej parowej, która wybudowana być ma jako miejscowa ze szlakiem normalnym od pewnego punktu kolei Cesarzowej Elżbiety tuż przy stacyi w Vöcklabruck do Kammer nad Attersee.

#### §. 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 akcji i obligacyj z prawem pierwszeństwa, tudzież kwitów tymczasowych i wpisu hipotecznego obli-



gacyj 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 i od opłat stęplowych od kuponów, 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 natychmiast, ukończyć ją w przeciągu sześciu miesięcy, gotową kolej oddać na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny. Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy, złożyć ma koncesyonaryusz kaucyą w sumie tysiąc (1.000) złotych w tych papierach, w których wolno lokować fundusze sieroce.

### §. 4.

Do wybudowania 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 koncesyonowanej i ruchu na niej, zastosować się powinien koncesyonaryusz 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. 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 wyda ministerstwo handlu.

### §. 6.

Nadaje się koncesyonaryuszowi prawo utworzenia za osobnem zezwoleniem Rządu Spółki akcyjnej, albo przelania praw i obowiązków z koncesyi niniejszej wynikających na Spółkę akcyjną już istniejącą.

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

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

Obligacye z prawem pierwszeństwa, które nie mają wynosić więcej niż połowę ogólnej sumy kapitału zakładowego imiennego, nie mogą być wypuszczone dopóty, dopóki z wykazów, które Rząd ma zbadać, nie okaże się, że dochody czyste kolei rzeczywiście osiągnięte i za zapewnione uważać się mogące, wystarczają na ich oprocentowanie i umorzenie.

## §. 7.

Koncesyą nadaje się z obroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §fu 9go 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 politycznymi i finansowemi.

## §. 8.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolei ukoncesyonowanej po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu w każdym czasie, a w tym razie wynagrodzi koncesyonaryusza gotówką.

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

Gdyby jednak średni dochód czysty w ten sposób obliczony nie wynosił najmniej takiej sumy rocznej, która potrzebna jest do oprocentowania po 5 od sta i umorzenia kapitału zakładowego imiennego, przez Rząd zatwierdzonego, w przeciągu okresu koncesyjnego, natenczas ta suma roczna uważana będzie za dochód czysty, mający służyć za podstawę do wymierzenia ceny odkupu. W przerzeczony sposób postąpi się także w tym przypadku, gdyby kolej odkupiona być miała przed końcem siódmego roku ruchu.

Celem wynagrodzenia koncesyonaryusza, administracya państwa, podług własnego wyboru, albo płacić mu będzie rentę, wyrównywającą powyższym dochodom średnim a względnie najmniejszym, którą odbierać będzie w ratach półrocznych dnia 1 stycznia i dnia 1 lipca każdego roku aż do upływu okresu koncesyjnego, albo zapłaci mu jednorazowo sumę, odpowiadającą policzalnej, na podstawie oprocentowania po pięć od sta wymierzonej, wartości kapitałowej rat rocznych, które od chwili odkupu kolei wypadaloby płacić aż do upływu okresu koncesyjnego.

Sumę kapitału zakładowego imiennego poddać należy zatwierdzeniu Rządu.

Gdyby po upływie pierwszego roku ruchu jeszcze jakie nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, koszta stąd poniesione mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli Rząd pozwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta będą należycie wykazane.

Przez odkupienie kolei i od dnia tego odkupienia wchodzi państwo za wyplatą ceny odkupu bez dalszego wynagrodzenia, w posiadanie i używanie kolei obecnie koncesyonowanej, ze wszystkimi do niej należącemi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także park wozowy i zapasy materyałów.

## §. 9.

Gdy koncesya utraci moc swoją i od tego dnia, wchodzi państwo bez wynagrodzenia w wolne od ciężarów posiadanie i używanie kolei koncesyonowanej,



i wszystkich ruchomych i nieruchomości przynależności, licząc tu także park wozowy i zapasy materiałów (§. 8).

Tak wtedy gdy koncesya moc swoją straci, jak i w razie odkupienia kolei (§. 8) zatrzyma koncesyonaryusz na własność utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa fundusz zasobny i należące się mu aktywa, tudzież te osobne zakłady i budynki, z własnego majątku wzniesione lub nabyte, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił go z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależności kolejowej.

### §. 10.

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

Rząd ma także prawo wydelegować urzędnika do wglądania w zarząd.

Komisarz przez Rząd ustanowiony, mocen jest bywać na posiedzeniach rady zawiadowczej lub innej reprezentacyi działającej jako dyrekcyja przedsiębiorstwa kolei żelaznej, ile razy uzna to za potrzebne i zawieszać uchwały i rozporządzenia sprzeciwiające się ustawom albo publicznemu dobru.

Za nadzór nad przedsiębiorstwem kolei, niniejszem ustanowiony, koncesyonaryusz nie jest obowiązany płacić skarbowi państwa wynagrodzenia, również uwalnia się koncesyonaryusza od opartego na §fie 89ym Porządku ruchu kolei z dnia 16 listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852) obowiązku wynagradzania nadwyżki kosztów dozoru policyjnego i eraryalnego, jakoteż od obowiązku wystawienia bezpłatnie i utrzymywania lokali urzędowych.

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 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 pierwszego miesiąca sierpnia, w roku zbawienia tysiąc ośmset ośmdziesiątym pierwszym, Naszego panowania trzydziestym trzecim.

**Franciszek Józef r. w.**



**Taaffe r. w.**

**Pino r. w.**

**Dunajewski r. w.**

## 105.

**Dokument koncesyi z dnia 2 sierpnia 1881,**

na kolej żelazną parową z Königshain do Zaclerza.

**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 Spółka austriacka kolei miejscowych w Pradze podała prośbę o udzielenie jej koncesyi na budowę i utrzymanie w ruchu kolei miejscowej z Königshainu do Zaclerza, przeto ze względu na ogólną pożyteczność tego przedsięwzięcia, widzimy się spowodowani nadać rzeczzonej Spółce koncesyę niniejszą na zasadzie ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238), jakoteż ustawy z dnia 25 maja 1880 (Dz. u. p. Nr. 56), w sposób następujący:

## §. 1.

Nadajemy Spółce austriackiej kolei miejscowych prawo wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej parowej, która wybudowana być ma jako miejscowa ze szlakiem normalnym od stacyi kolei łączącej południowo-północno-niemieckiej w Königshain do Zaclerza z odnogą w Lampersdorfie do tamtejszych kopalni węgla.

## §. 2.

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

1. 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;

2. 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;

3. uwolnienie od opłat i taks za wydanie koncesyi i za wygotowanie niniejszego dokumentu koncesyjnego;

4. uwolnienie od podatku dochodowego i zarobkowego i od opłat stęplowych od kuponów, jakoteż od wszelkiego nowego podatku, któryby w przyszłości mocą ustawy był zaprowadzony na lat trzydzieści (30), licząc od dnia dzisiejszego.



## §. 3.

Spółka austriacka kolei miejscowych obowiązana jest rozpocząć budowę kolei natychmiast, ukończyć ją jak można najspieszniej a najpóźniej w przeciągu roku, licząc od dnia dzisiejszego, gotową kolej oddać na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny. Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy, złożyć ma Spółka kaucyą odpowiednią w tych papierach, w których wolno lokować fundusze sieroce.

## §. 4.

Do wybudowania kolei koncesyonowanej nadaje się Spółce prawo wyłączenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie Spółce 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 powinna Spółka do osnowy niniejszego dokumentu koncesyi, 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 wyda ministerstwo handlu.

## §. 6.

Koncesyą nadaje się z obroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §fu 9go 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 przerweczonego 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 politycznymi i finansowemi.

## §. 7.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolei ukoncesyonowanej po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu w każdym czasie, a w tym razie wynagrodzi Spółkę gotówką pod warunkami, ustanowionemi w §. 18 dokumentu koncesyjnego z dnia 8 września 1880 (Dz. u. p. Nr. 129) na kolej miejscową z Chodau do Neudek.

Sumę kapitału zakładowego imiennego poddać należy zatwierdzeniu Rządu.

Gdyby po upływie pierwszego roku ruchu jeszcze jakie nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, koszta stąd poniesione mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli Rząd pozwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta będą należycie wykazane.

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

### §. 8.

Gdy koncesya utraci moc swoje i od tego dnia, wchodzi państwo bez wynagrodzenia w wolne od ciężarów posiadanie i używanie kolei koncesyonowanej, i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności, licząc tu także park wozowy i zapasy materyałów (§. 7).

Tak wtędy, gdy koncesya moc swoje straci, jak i w razie odkupienia kolei (§. 7), zatrzyma Spółka na własność utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa fundusz zasobny i należące się jej aktywa, tudzież te osobne zakłady i budynki, z własnego majątku wniesione lub nabyte, do których zbudowania lub nabycia Rząd ją upoważnił z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależności kolejowej.

### §. 9.

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 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 drugiego miesiąca sierpnia, w roku zbawienia tysiąc ośmset ośmdziesiątym pierwszym, Naszego panowania trzydziestym trzecim.

**Franciszek Józef r. w.**



**Taaffe r. w.**

**Pino r. w.**

**Dunajewski r. w.**



## 106.

**Dokument koncesyi z dnia 4 sierpnia 1881,**

na kolej żelazną parową z Kromeryża do Zborowic.

# **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 Spółka akcyjna uprzyw. kolei kromeryskiej podała prośbę o udzielenie jej koncesyi na budowę i utrzymanie w ruchu kolei miejscowej z Kromeryża do Zborowic, przeto ze względu na ogólną pożyteczność tego przedsięwzięcia, widzimy się spowodowani nadać rzeczzonej Spółce koncesyą niniejszą na zasadzie ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238), jakoteż ustawy z dnia 25 maja 1880 (Dz. u. p. Nr. 56), w sposób następujący:

## §. 1.

Nadajemy Spółce akcyjnej uprzyw. kolei kromeryskiej prawo wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej parowej, która wybudowana być ma jako miejscowa ze szlakiem normalnym od stacyi istniejącej kolei hulleińsko-kromeryskiej w Kromeryżu na Zdaunek do Zborowic.

## §. 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 akcji 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 i od opłat stęplowych od kuponów, jakoteż od wszelkiego nowego podatku, któryby w przyszłości mocą ustawy był zaprowadzony na lat trzydzieści (30), licząc od dnia dzisiejszego.

## §. 3.

Spółka obowiązana jest rozpocząć budowę kolei natychmiast, ukończyć ją w przeciągu sześciu miesięcy, gotową kolej oddać na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy, złożyć ma Spółka kaucyą w sumie tysiąc (1.000) złotych w tych papierach, w których wolno lokować fundusze sieroce.

## §. 4.

Do wybudowania kolei koncesyonowanej nadaje się Spółce prawo wyłączenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących. Takież samo prawo nadane będzie Spółce 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 powinna Spółka 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.

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 wyda ministerstwo handlu.

## §. 6.

Nadaje się Spółce prawo wypuszczenia akcyj celem zebrania potrzebnych funduszów.

Formularze na akcje podlegają zatwierdzeniu Rządu.

Obligacye z prawem pierwszeństwa, których ogólna suma imienna nie ma przewyższać trzeciej części z całego kapitału zakładowego Spółki kolei kromeryskiej nie mogą być wypuszczone dopóty, dopóki z wykazów, które Rząd ma zbadać, nie okaże się, że dochody czyste kolei rzeczywiście osiągnięte i za zapewnione uważać się mogące, wystarczą na ich oprocentowanie i umorzenie.

## §. 7.

Koncesyą nadaje się z obroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §fu 9go lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne, na lat osmdziesiąt dziewięć (89), licząc od dnia 30 czerwca 1881, po upływie zaś tego czasu traci ona moc swoje.

Rząd może także wyrzec unieważnienie koncesyi przed upływem przerzeczonego czasu, gdy określone w §fie 3 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 politycznymi i finansowemi.



## §. 8.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolei ukoncesyonowanej po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu w każdym czasie, a w tym razie wynagrodzi Spółkę gotówką pod warunkami ustanowionemi w §. 16 dokumentu koncesyjnego z dnia 30 czerwca 1880 (Dz. u. p. Nr. 93) dla kolei miejscowej z Hullein do Kromeryża.

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

## §. 9.

Gdy koncesya utraci moc swoją i od tego dnia, wchodzi państwo bez wynagrodzenia w wolne od ciężarów posiadanie i używanie kolei koncesyonowanej, i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności, licząc tu także park wozowy i zapasy materyałów (§. 8).

Tak wtedy, gdy koncesya moc swoją straci, jak i w razie odkupienia kolei (§. 8) 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.

## §. 10.

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 odpowiadającemi ustawom, a według okoliczności unieważni koncesyą 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 wszystkiemi 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 czwartego miesiąca sierpnia, w roku zbawienia tysiąc osmset osmdziesiątym pierwszym, Naszego panowania trzydziestym trzecim.

**Franciszek Józef r. w.**



**Taaffe r. w.**

**Pino r. w.**

**Dunajewski r. w.**

## Dokument koncesyi z dnia 21 sierpnia 1881,

na koleje miejscowe z Chotzenu do Litomyśla, z Přelouc do Hermanowego Mestca z odnogami, z Poříčan do Sadska, z Kralup do Velvaru i z Lovosic do Libochowic z koleją dowozową z Lovosic do Łaby.

## My Franciszek Józef Pierwszy, z Bożej łaski Cesarz Austryacki;

Król Apostolski Węgierski, Król Czeski, Dalmacki, Kroacki, Sławoński, Galicyjski, Lodomeryjski i Illiryjski; Arcyksiążę Austryacki, 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 uprzyw. Spółka austryacka kolei państwa podała prośbę o udzielenie jej koncesyi na budowę i utrzymanie w ruchu projektowanych kolei miejscowych z Chotzenu do Litomyśla, z Přelouc do Hermanowego Mestca z odnogami, z Poříčan do Sadska, z Kralup do Velvaru i z Lovosic do Libochowic z koleją dowozową z Lovosic do Łaby, przeto ze względu na ogólną pożyteczność tego przedsięwzięcia, widzimy się spowodowani nadać rzeczonyj Spółce koncesyą niniejszą na zasadzie ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238), jakoteż ustawy z dnia 25 maja 1880 (Dz. u. p. Nr. 56), w sposób następujący:

### §. 1.

Nadajemy uprzyw. Spółce austryackiej kolei państwa prawo wybudowania i utrzymywania w ruchu następujących kolei żelaznych parowych, które wybudowane być mają jako miejscowe ze szlakiem normalnym i wychodzić mają z jej linii głównej północnej a mianowicie:

- a) od pewnego punktu w pobliżu stacyi w Chotzenie do Litomyśla;
- b) od pewnego punktu w pobliżu stacyi w Přeloucu do Hermanowego Mestca z odnogami z Hermanowego Mestca do Kalk-Podolu i z Tassowic do Prachowic;
- c) od pewnego punktu w pobliżu stacyi w Poříčanach do Sadska;
- d) od stacyi w Kralupach do Velvaru;
- e) od stacyi w Lobosicach do Libochowic z koleją dowozową z Lobosic do Łaby.

### §. 2.

Kolejom, na które wydaje się niniejszy dokument koncesyjny, zapewnia się następujące ulgi:

1. 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;



2. uwolnienie od stępli i opłat pierwszej emisji akcji i obligacji z prawem pierwszeństwa, tudzież kwitów tymczasowych i wpisu hipotecznego obligacji z prawem pierwszeństwa, jakoteż od opłat za przeniesienie własności zakupionych gruntów;

3. uwolnienie od opłat i taks za wydanie koncesyi i za wygotowanie niniejszego dokumentu koncesyjnego;

4. uwolnienie od podatku dochodowego i zarobkowego i od opłat stęplowych od kuponów, jakoteż od wszelkiego nowego podatku, któryby w przyszłości mocą ustawy był zaprowadzony na lat trzydzieści (30), licząc od dnia dzisiejszego.

### §. 3.

Uprzyw. Spółka austriacka kolei państwa obowiązana jest rozpocząć budowę kolei natychmiast po otrzymaniu pozwolenia na budowę, ukończyć je najpóźniej do końca 1882 roku, gotowe koleje oddać na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy, złożyć ma Spółka na żądanie Administracyi państwa odpowiednią kaucyą w gotówce lub w tych papierach, w których wolno lokować fundusze sieroce. Gdyby powyższy termin skończenia budowy nie był dotrzymany, kaucya ta uznana być może za przepadłą.

### §. 4.

Do wybudowania kolei koncesyonowanych nadaje się Spółce prawo wyłączenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie Spółce do wybudowania wszelkich odnóg, prowadzących do zakładów przemysłowych, gdyby Spółka zamierzyła później wybudować takie koleje i gdyby Rząd uznał potrzebę ich wybudowania ze względu na dobro publiczne.

### §. 5.

We względzie budowy kolei koncesyonowanej i ruchu na niej, zastosować się powinna Spółka do osnowy niniejszego dokumentu koncesyi, 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 wyda ministerstwo handlu.

### §. 6.

Nadaje się uprzyw. Spółce austriackiej kolei państwa prawo przelania za osobnem zezwoleniem Rządu praw i obowiązków z koncesyi niniejszej wynikających na inną Spółkę.

## §. 7.

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

Rząd ma także prawo wydelegować urzędnika do wglądania w zarząd funduszów uprzyw. austriackiej Spółki kolei państwa.

Za nadzór nad przedsiębiorstwem kolei, niniejszem ustanowiony, Spółka nie jest obowiązana płacić skarbowi państwa wynagrodzenia, również uwalnia się Spółkę od opartego na §fie 89ym Porządku ruchu kolei z dnia 16 listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852) obowiązku wynagradzania nadwyżki kosztów dozoru policyjnego i eraryalnego, jakoteż od obowiązku wystawienia bezpłatnie i utrzymania lokali urzędowych.

## §. 8.

Koncesyą nadaje się z obroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §fu 9go lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne, aż do 31 grudnia 1965 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 politycznymi i finansowemi.

## §. 9.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolei koncesyonowanych po ich wybudowaniu i otwarciu na nich ruchu w każdym czasie, a w tym razie wynagrodzi Spółkę gotówką. W razie, gdyby Rząd odkupił główną kolej Spółki, nastąpić ma jednocześnie także odkupienie linii niniejszem koncesyonowanych. Dla oznaczenia ceny odkupu obliczone będą czyste dochody roczne przedsiębiorstwa w ciągu lat siedmiu przed rzeczywistą chwilą odkupu, z tego stracone będą czyste dochody dwóch lat najniepomyślniejszych i policzony będzie średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

Gdyby jednak średni dochód czysty w ten sposób obliczony nie wynosił najmniej takiej sumy rocznej, która potrzebna jest do oprocentowania po 5 od sta i umorzenia kapitału zakładowego imiennego, przez Rząd zatwierdzonego, w przeciągu okresu koncesyjnego, natenczas ta suma roczna uważana będzie za dochód czysty, mający służyć za podstawę do wymierzenia ceny odkupu.

W przerzeczony sposób postąpi się także w tym przypadku, gdyby kolej odkupiona być miała przed końcem siódmego roku ruchu.

Celem wynagrodzenia Spółki, administracya państwa, podług własnego wyboru, albo płacić jej będzie rentę, wyrównywającą powyższym dochodom średnim a względnie najmniejszym, którą Spółka odbierać będzie w ratach półrocznych aż do upływu okresu koncesyjnego, albo zapłaci jej jednorazowo sumę, odpowiadającą policzalnej, na podstawie oprocentowania po pięć od sta wymierzonej, wartości kapitałowej rat rocznych, które od chwili odkupu kolei wypadałoby płacić aż do upływu okresu koncesyjnego.



Sumę kapitału zakładowego imiennego poddać należy zatwierdzeniu Rządu.

Gdyby po upływie pierwszego roku ruchu jeszcze jakie nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, koszta stąd poniesione mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli Rząd pozwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta będą należycie wykazane.

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

#### §. 10.

Gdy koncesya utraci moc swoje i od tego dnia, wchodzi państwo bez wynagrodzenia w wolne od ciężarów posiadanie i używanie kolei koncesyonowanych, i w wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności. (§. 9, ustęp końcowy.)

Tak wtedy, gdy koncesya moc swoje straci, jak i w razie odkupienia kolei (§. 9) zatrzyma Spółka na własność utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa fundusz zasobny i należące się jej 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.

#### §. 11

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 odpowiedzialnymi ustawom, a według okoliczności unieważni koncesyą 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 zawartymi, ściśle i troskliwie czuwały.

W dowód czego wydajemy niniejszy list, pod Naszą większą pieczęcią, w Naszem głównym i rezydencyonalnem mieście Wiedniu dnia dwudziestego pierwszego miesiąca sierpnia, w roku zbawienia tysiąc ośmset ośmdziesiątym pierwszym, Naszego panowania trzydziestym trzecim.

**Franciszek Józef r. w.**



**Taaffe r. w.**

**Pino r. w.**

**Dunajewski r. w.**

## 108.

**Dokument koncesyi z dnia 22 sierpnia 1881,**

na kolej żelazną parową z Ołomuńca do Czellechowie i z Węgierskiego Hradyszcza do Węgierskiego Brodu z odnogami.

## **My Franciszek Józef Pierwszy, z Bożej łaski Cesarz Austryacki;**

Król Apostolski Węgierski, Król Czeski, Dalmacki, Kroacki, Sławoński, Galicyjski, Lodomeryjski i Illiryski; Arcyksiążę Austryacki, 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 Spółka austryacka kolei żelaznych miejscowych w Pradze podała prośbę o udzielenie jej koncesyi na budowę i utrzymanie w ruchu projektowanych kolei miejscowych od stacyi n. uprzyw. kolei północnej Cesarza Ferdynanda w Ołomuńcu do Czellechowie i od stacyi n. uprzyw. kolei północnej Cesarza Ferdynanda w Węgierskim Hradyszczu do Węgierskiego Brodu, przeto ze względu na ogólną pożyteczność tego przedsięwzięcia, widzimy się spowodowani nadać rzeczonyj Spółce koncesyą niniejszą na zasadzie ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238), jakoteż ustawy z dnia 25 maja 1880 (Dz. u. p. Nr. 56), w sposób następujący:

## §. 1.

Nadajemy Spółce austryackiej kolei żelaznych miejscowych prawo wybudowania i utrzymywania w ruchu następujących kolei żelaznych parowych, które wybudowane być mają jako miejscowe ze szlakiem normalnym a mianowicie:

1. od stacyi n. uprzyw. kolei północnej Cesarza Ferdynanda w Ołomuńcu na Namieszty do Czellechowie,

2. od stacyi n. uprzyw. kolei północnej Cesarza Ferdynanda w Węgierskim Hradyszczu do Węgierskiego Brodu z kolejami dowozowemi do cukrowni w Węgierskim Hradyszczu i w Węgierskim Brodzie.

## §. 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 jakiegokolwiek 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 i od opłat stęplowych od kuponów, jakoteż od wszelkiego nowego podatku, któryby w przyszłości mocą ustawy był zaprowadzony na lat trzydzieści (30), licząc od dnia dzisiejszego.

### §. 3.

Spółka obowiązana jest rozpocząć budowę kolei w §. 1 wzmiankowanych natychmiast, ukończyć je w przeciągu dwóch lat, licząc od dnia dzisiejszego, gotowe koleje oddać na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy, złożyć ma Spółka kaucyą odpowiednią w tych papierach, w których wolno lokować fundusze sieroce.

### §. 4.

Do wybudowania kolei koncesyonowanych i zamierzonych kolei dowozowych nadaje się Spółce austriackiej kolei miejscowych prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie Spółce 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 powinna Spółka 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.

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 wyda ministerstwo handlu.

### §. 6.

Koncesyą nadaje się z obroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §fu 9go 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 3 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 politycznymi i finansowemi.

## §. 7.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolei w §. 1 pod 1 wzmiankowanej po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu, kolei zaś w §. 2 pod 1 wzmiankowanej, z odnogami po upływie lat pięciu (5), licząc od dnia dzisiejszego, w każdym czasie, a w tym razie wynagrodzi Spółkę gotówką.

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

Gdyby jednak średni dochód czysty w ten sposób obliczony nie wynosił najmniej takiej sumy rocznej, która potrzebna jest do oprocentowania po 5 od sta i umorzenia kapitału zakładowego imiennego, przez Rząd zatwierdzonego, w przeciągu okresu koncesyjnego, natenczas ta suma roczna uważana będzie za dochód czysty, mający służyć za podstawę do wymierzenia ceny odkupu. W przereczony sposób postąpi się także w tym przypadku, gdyby kolej odkupiona być miała przed końcem siódmego roku ruchu.

Celem wynagrodzenia Spółki, administracya państwa, podług własnego wyboru, albo płacić jej będzie rentę, wyrównywającą powyższym dochodom średnim a względnie najmniejszym, którą odbierać będzie w ratach półrocznych dnia 1 stycznia i dnia 1 lipca każdego roku aż do upływu okresu koncesyjnego, albo zapłaci jej jednorazowo sumę, odpowiadającą policzalnej, na podstawie oprocentowania po pięć od sta wymierzonej, wartości kapitałowej rat rocznych, które od chwili odkupu kolei wypadałoby płacić aż do upływu okresu koncesyjnego.

Sumę kapitału zakładowego imiennego poddać należy zatwierdzeniu Rządu.

Gdyby po upływie pierwszego roku ruchu jeszcze jakie nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, koszta stąd poniesione mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli Rząd pozwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta będą należycie wykazane.

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

## §. 8.

Nadaje się Spółce austriackiej kolei miejscowych prawo przelania w każdym czasie praw i obowiązków, z koncesyi niniejszej wynikających, co do wzmiankowanej w §. 1, l. 2 kolei miejscowej z Węgierskiego Hradyszcza do Węgierskiego Brodu na n. uprzyw. kolej północną Cesarza Ferdynanda.

## §. 9.

Gdy koncesya utraci moc swoją i od tego dnia, wchodzi państwo bez wynagrodzenia w wolne od ciężarów posiadanie i używanie kolei koncesyonowanej, i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności, licząc tu także park wozowy i zapasy materiałów (§. 7).



Tak wtedy, gdy koncesya moc swoję straci, jak i w razie odkupienia kolei (§. 7), zatrzyma Spółka na własność utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa fundusz zasobny i należące się jej aktywa, tudzież te osobne zakłady i budynki, z własnego majątku wniesione lub nabyte, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił ją z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależności kolejowej.

#### §. 10.

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 odpowiadającemi ustawom, a według okoliczności unieważni koncesyą jeszcze przed upływem czasu, na który została nadana.

Ostrzegając surowo, aby nikt nie czynił nic 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 wszystkiemi 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 drugiego miesiąca sierpnia, w roku zbawienia tysiąc ósmset ósmdziesiątym pierwszym, Naszego panowania trzydziestym trzecim.

**Franciszek Józef r. w.**



**Taaffe r. w.**

**Pino r. w.**

**Dunajewski r. w.**

