

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część L. — Wydana i rozesłana dnia 13 grudnia 1881.

133.

Dokument koncesyi z dnia 2 listopada 1881,

na kolej żelazną parową z Poczeradu do Wrskman.

**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 Tyrołu itd. itd. itd.

Gdy Marek Stein i Adolf Löw podali prośbę o udzielenie im koncesyi na budowę i utrzymanie w ruchu kolei miejscowej od stacyi kolei pilzeńsko-brzeźnieńskiej (chomutowskiej) w Poczeradzie do Wrskman dla połączenia jej z koleją uściecko-cieplicką, przeto ze względu na ogólną pożyteczność 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 ustawy z dnia 25 maja 1880 (Dz. u. p. Nr. 56), w sposób następujący:

§. 1.

Nadajemy koncesyonaryuszem prawo wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej parowej, która wybudowana być ma jako miejscowa ze szlakiem normalnym od stacyi kolei żelaznej pilzeńsko-brzeźnieńskiej (chomutowskiej) na Habran, Małe Brzezno i Strupeczyce do Wrskman dla połączenia jej z koleją uściecko-cieplicką.

§. 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, 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 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.

Koncesjonaryusze obowiązani są rozpocząć budowę kolei natychmiast, ukończyć ją 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 mają koncesjonaryusze kaucyą w sumie trzy tysiące (3.000) złotych w tych papierach, w których wolno lokować fundusze sieroce.

§. 4.

Do wybudowania kolei koncesyonowanej nadaje się koncesjonaryuszom prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie koncesjonaryuszom 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 koncesjonaryusze 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 w tej mierze wyda ministerstwo handlu.

§. 6.

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 kolei pilzeńsko-brzeźnieńskiej (chomutowskiej) 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 jada 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 instrukcyj 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 kolei koncesyonowanej jako drugorzędnej a w skutek tego zbudowanej, urządzonej i eksploatowanej z dozwoleńmi ułatwieniami a orzeka o tem ministerstwo handlu.

Koncesyonaryusze zobowiązują się przy obsadzaniu posad uwzględniać wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajowej w myśl ustawy z dnia 19 kwietnia 1872 (Dz. u. p. Nr. 60).

§. 7.

Nadaje się koncesyonaryuszom 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 koncesyonaryuszów.

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

Obligacye z prawem pierwszeństwa, które nie mają przewyższać połowy całego 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, wystarczą na ich oprocentowanie i umorzenie.

§. 8.

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 swoje.

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 ukoncesyonowanej po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu w każdym czasie, a w tym razie wynagrodzi koncesyonaryuszów 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 najmniepomysłniejszych 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 koncesyonaryuszów administracja państwa, podług własnego wyboru, albo płacić im będzie rentę, wyrównywającą powyższym dochodom średnim a względnie najmniejszym, którą odbierać będą 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 rat półrocznych, 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 wypłatą ceny odkupu bez dalszego wynagrodzenia, w posiadanie i używanie kolei, którą nabędzie, ze wszystkimi do niej należąciami ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także park wozowy i zapasy materiałów.

§. 10.

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 (§. 9).

Tak wtedy, gdy koncesya moc swoją straci, jak i w razie odkupienia kolei (§. 9) 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.

§. 11.

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 reprezentacji działającej jako dyrekcya 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, koncesyonaryusze nie są obowiązani płacić skarbowi państwa wynagrodzenia, również uwalnia się koncesyonaryuszów 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 akcyzowego, jakoteż od obowiązku wystawienia bezpłatnie i utrzymywania lokali urzędowych.

§. 12.

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

Franciszek Józef r. w.



Taaffe r. w.

Pino r. w.

Dunajewski r. w.

Dokument koncesyi z dnia 7 listopada 1881,

na kolej miejscową z Brandysu nad Łabą na Czepakowice do Mochowa.

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 austriacka kolei miejscowych w Pradze podała prośbę o udzielenie jej koncesyi na budowę i utrzymanie w ruchu kolei miejscowej z Czepakowic z jednej strony do Brandysu nad Łabą, z drugiej strony do Mochowa, przeto ze względu na ogólną pożyteczność tego przedsięwzięcia, widzimy się spowodowani nadać rzeczonej 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 austriackiej 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 północno-zachodniej austriackiej z jednej strony do Brandysu nad Łabą, z drugiej do Mochowa.

§. 6.

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, 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 najprędzej i 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 na żądanie Administracyi państwa odpowiednią kaucyą w gotówce lub 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.

Fundusze, potrzebne do wybudowania kolei miejscowej w §. 1 wzmiankowanej, zebrane być mają przedewszystkiem przez wypuszczenie w obieg akcji Spółki austr. kolei miejscowych. Upoważnia się jednak Spółkę do wypuszczenia w obieg po dokończeniu budowy i urzędzenia kolei obligacyj z prawem pierwszeństwa aż do połowy kapitału zakładowego imiennego, których formularze winny być przez Rząd zatwierdzone.

Obligacje z prawem pierwszeństwa, jeżeli będą wypuszczone w obieg, umorzony być mają w obrębie okresu koncesyjnego i pierwiej niż akcyje.

§. 6.

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 koncesjach 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.

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

Postanowienia te stósowane 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.

Spółka 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 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 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, decydowanie zaś w tej mierze należy do ministerstwa handlu.

§. 8.

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 politycznemi i finansowemi.

§. 9.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolei koncesyonowanej 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, równającą się 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 półrocznych, które od chwili odkupu kolei wypadałoby płacić aż do upływu okresu koncesyjnego.

Kapitał zakładowy imienny ustanawia się w sumie czterysta tysięcy (400.000) złotych waluty austriackiej.

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 wolne od ciężarów posiadanie i używanie kolei obecnie koncesyonowanej, ze wszystkimi do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także park wozowy i zapasy materiałów.

§. 10.

Gdy koncesya utraci moc swoją i od tego dnia, w którym to nastąpi, wchodzi państwo za wyplatą należności w gotówce w §. 9 ustanowionej, bez dalszego wynagrodzenia w wolne od ciężarów posiadanie i używanie kolei koncesyonowanej i wszystkich ruchomych i nieruchomych 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 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.

§. 11.

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 używać komisarza swego przy Spółce austriackiej kolei miejscowych ustanowionego do wglądania w zarząd.

Za nadzór nad przedsiębiorstwem kolei, niniejszem ustanowiony, Spółka nie jest obowiązana płacić do skarbu państwa wynagrodzenia; podobnież uwalnia się Spółkę od przepisanego w §cie 89 regulaminu ruchu kolei z dnia 16 listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1, z r. 1852), obowiązku wynagradzania naddatku z powodu dozoru policyjnego i akcyzowego i od obowiązku dostarczania i utrzymywania bezpłatnie 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 koncesyę 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 rezydencyjnym mieście Wiedniu dnia siódmego miesiąca listopada, w roku zbawienia tysiąc ośmset ośmdziesiątym pierwszym, Naszego panowania trzydziestym trzecim.

Franciszek Józef r. w.



Taaffe r. w.

Pino r. w.

Dunajewski r. w.

135.

Rozporządzenie ministerstwa sprawiedliwości z dnia 22 listopada 1881,

tyczące się przyłączenia gminy Detmarowice-Kąkolna do okręgu Sądu powiatowego frysztackiego w Szląsku.

Na zasadzie ustawy z dnia 11 czerwca 1868 (Dz. u. p. Nr. 59) oddziela się gminę Detmarowice-Kąkolna od okręgu Sądu powiatowego bogumińskiego i przyłącza do okręgu Sądu powiatowego frysztackiego.

Rozporządzenie niniejsze nabywa mocy od dnia 1 czerwca 1882.

Pražák r. w.

136.

Rozporządzenie ministerstwa sprawiedliwości z dnia 3 grudnia 1881,

tyczące się przyłączenia gminy Oleśnicy do okręgu Sądu powiatowego niemiecko-brodzkiego w Czechach.

Na zasadzie ustawy z dnia 11 czerwca 1868 (Dz. u. p. Nr. 59) oddziela się gminę Oleśnicę od okręgu Sądu powiatowego habrskiego i przyłącza do okręgu Sądu powiatowego niemiecko-brodzkiego.

Rozporządzenie niniejsze nabywa mocy od dnia 1 czerwca 1881.

Pražák r. w.

137.**Rozporządzenie ministerstwa sprawiedliwości z dnia
3 grudnia 1881,**

tyczące się przyłączenia gmin Kniniec, Tynisztyje i Tuchorzyny do okręgu Sądu powiatowego uścieckiego w Czechach.

Na zasadzie ustawy z dnia 11 czerwca 1868 (Dz. u. p. Nr. 59) oddziela się gminy Kniniec, Tynisztyje i Tuchorzyny od okręgu Sądu delegowanego miejsko-powiatowego litomierzyckiego i przyłącza do okręgu Sądu powiatowego uścieckiego.

Rozporządzenie niniejsze nabywa mocy od dnia 1 czerwca 1882.

Pražák r. w.

138.**Ustawa z dnia 12 grudnia 1881,**

o wyznaczeniu dotacyi w sumie 50.000 zł. na uśmierzenie niedoli osób poszkodowanych skutkiem pożaru teatru wiedeńskiego Ringtheater.

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

§. 1.

Upoważnia się Rząd do użycia sumy 50.000 zł. na uśmierzenie niedoli osób, klęską pożaru teatru wiedeńskiego Ringtheater dotkniętych i ich osieroconych rodzin, jakoteż członków tego teatru, którzy popadli w przykre położenie. Kwoty, na rachunek tej dotacyi wypłacone, zapisać należy w zamknięciu rachunków 1881 roku w etacie ministerstwa spraw wewnętrznych (Roz. 7), jako nadzwyczajny wydatek administracyjny z prawem używania aż do końca marca 1882 (tytuł 4), pod osobnym paragrafem.

§. 2.

Dokumenty prawne, podania i protokoły, dotyczące się rozdanych zapomóg wolne są od stępli i opłat.

§. 3.

Wykonanie ustawy niniejszej, która nabywa mocy od dnia ogłoszenia, porucza się Ministrom spraw wewnętrznych i skarbu.

Gödöllö, dnia 12 grudnia 1881.

Franciszek Józef r. w.

Taaffe 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 1882 w języku niemieckim, włoskim, czeskim, polskim, ruskim, słoweńskim, ilirysko-kroackim i rumuńskim.

Cena prenumeracyjna egzemplarza Dziennika ustaw państwa wynosi za cały rocznik 1882 w którymkolwiek z ośmiu języków **2 zł. 50 c.** i można go odbierać osobiście lub będzie posyłany bezpłatnie.

Cena roczników 1864 do 1881 włącznie, ale tylko dla tych, którzy zechcą nabyć wszystkie, wynosi 36 zł.

Pojedyncze roczniki wydania niemieckiego dostać można po następujących cenach:

Rocznik 1851 za 1 zł. 30 c.

"	1852	"	2	"	60	"
"	1856	"	2	"	45	"
"	1857	"	2	"	85	"
"	1861	"	1	"	50	"
"	1862	"	1	"	40	"
"	1863	"	1	"	40	"
"	1864	"	1	"	40	"
"	1865	"	2	"	—	"
"	1866	"	2	"	20	"
"	1867	"	2	"	—	"
"	1868	"	2	"	20	"
"	1869	"	3	"	20	"

Rocznik 1870 za 1 zł. 50 c.

"	1871	"	2	"	40	"
"	1872	"	3	"	40	"
"	1873	"	3	"	50	"
"	1874	"	2	"	50	"
"	1875	"	2	"	20	"
"	1876	"	1	"	80	"
"	1877	"	1	"	30	"
"	1878	"	2	"	50	"
"	1879	"	2	"	50	"
"	1880	"	2	"	50	"
"	1881	"	2	"	50	"

Roczniki wydań w innych 7 językach z lat 1870 do 1881 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.