

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XXVI. — Wydana i rozesłana dnia 24 czerwca 1882.

74.

Dokument koncesyi z dnia 19 maja 1882,

na kolej żelazną z Schwechatu do Mannersdorfu.

**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 Oskar baron Lazarini w Wiedniu podał prośbę o udzielenie mu koncesyi na budowę i utrzymanie w ruchu kolei miejscowej od stacyi kolei Cesarzowej Elżbiety przez Rząd administrowanej, w Schwechat do Mannersdorfu, 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 stacyi kolei Cesarzowej Elżbiety przez Rząd administrowanej, w Schwechat, na Wielki Schwechat, Fischamend i Schwadorf do Mannersdorfu.

Koncesyonaryusz jest nadto obowiązany wybudować na żądanie Administracyi państwa odnogi kolei, będącej przedmiotem koncesyi niniejszej

- a) z Schwadorfu do Grammat-Neusiedl, dla połączenia jej z koleją wiedeńsko-brucką Spółki austriackich kolei państwa;
- b) od pewnego miejsca kolei koncesyonowanej do Hainburga a według okoliczności tylko jedną z tych odnóg, stósownie do postanowienia Administracyi państwa, w takim razie, gdyby oprocentowanie i umorzenie kapitału zakładowego, na to potrzebnego, było zabezpieczone czy to umowami o przewóz lub innemi świadczeniami interesowanych, czyli też w inny sposób.

§. 2.

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

- a) uwolnienie od stępli i opłat od wszelkich umów, wpisów hipotecznych, podań i jakichkolwiek innych dokumentów, tyczących się zebrania kapitału i zabezpieczenia odsetków, jakoteż ruchu aż do czasu otwarcia ruchu, tudzież od dokumentów, tyczących się nabycia gruntów, budowy i urządzenia kolei aż do końca pierwszego roku ruchu;
- b) uwolnienie od stępli i opłat pierwszej emisji akcyj, 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.

Koncesyonaryusz zobowiązuje się rozpocząć budowę kolei z Schwechatu do Mannersdorfu natychmiast, ukończyć ją najpóźniej w przeciągu półtora 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 koncesyonaryusz kaucyą w sumie dwadzieścia tysięcy (20.000) złotych w tych papierach, w których wolno lokować fundusze sieroce.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania, kaucya ta uznana być może za przepadłą.

§. 4.

Do wybudowania tej kolei koncesyonowanej miejscowej 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 w tej mierze wyda ministerstwo handlu.

§. 6.

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

Obligacye z prawem pierwszeństwa nie będą wypuszczone w obieg.

Natomiast upoważnia się koncesyonaryusza do wypuszczenia w obieg akcji z prawem pierwszeństwa, w sumie aż do trzech piątych ($\frac{3}{5}$) części kapitału zakładowego imiennego, które oprocentowane i umorzone być mają pierwiej niż akeye proste.

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

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

§. 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 austryackiej północno-zachodniej 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 austryackich 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 pomagania sobie nawzajem swoją służbą w razie przewożenia większych transportów wojskowych i do przepisu o transportach wojskowych na kolejach żelaznych.

Zobowiązania te ciężą na koncesyonaryuszu 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 uwzględniać wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajowej w myśl ustawy z dnia 19 kwietnia 1872 (Dz. u. p. Nr. 60).

§. 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 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 politycznemi i finansowemi.

§. 9.

Koncesyonaryusz zobowiązuje się dozwolić zawsze Administracyi państwa, gdyby tego zażądała, współużywania kolei, będącej przedmiotem niniejszej koncesyi, do utrzymania komunikacyi pomiędzy kolejami przez Rząd administrowanemi, które teraz z nią się łączą lub w przyszłości łączyć będą, w taki sposób, że Administracya państwa będzie miała prawo przesyłania własnemi siłami pociągowemi kolei rządowych lub siłami koncesyonaryusza całych pociągów lub pojedynczych wagonów, mających przejść z jednej kolei przez Rząd administrowanej, na inną, po kolei koncesyonowanej, między niemi leżącej, z wolnością ustanowienia taryfy za opłatą wynagrodzenia, które będzie umówione lub drogą wywłaszczenia ustanowione, o ile to współużywanie nie będzie szkodziło regularnemu ruchowi na kolei miejscowej i o ile zwiększony ruch na niej da się jeszcze pogodzić z drugorzędnością kolei, z powodu dozwolonych jej ułatwień pod względem budowy, urządzenia i organizacyi ruchu.

§. 10.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolei ukoncesyonowanej po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu w każdym czasie.

To prawo odkupienia zastrzega sobie Rząd, mianowicie na ten przypadek, gdyby postanowił wybudować kosztem państwa w kierunku ku granicy krajowej węgierskiej a przytykającą do kolei koncesyonowanej.

Prawo odkupu wykonane być ma według następujących przepisów:

1. Jeżeli odkup nastąpi przed upływem piątego roku ruchu, obliczyć trzeba średni czysty dochód roczny, jaki był w okresie ruchu przed dniem odkupienia.

2. Jeżeli odkup nastąpi przed upływem piątego roku ruchu, natenczas 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 najniepomysłniejszych i policzony będzie średni dochód czysty pozostałych lat trzech.

3. Gdyby jednak średni dochód czysty, w ten sposób (ustęp 1 i 2) 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.

4. Ceną odkupu będzie suma odpowiadająca 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.

5. 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.

6. 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.

7. 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 funduszków obrotowych i rezerwowych z kapitału zakładowego utworzonych, o ile za zezwoleniem Rządu, stósownie do swego przeznaczenia, całkiem lub częściowo nie będą użyte.

§. 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 koncesyonowanej i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności, licząc tu także park wozowy i zapasy materiałów, jakoteż funduszków obrotowych i rezerwowych z kapitału zakładowego utworzonych, o ile za zezwoleniem Rządu, stósownie do swego przeznaczenia, całkiem lub częściowo nie będą już użyte (§. 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 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.

§. 12.

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.

Ze względu, że w myśl §. 10 służy Rządowi prawo odkupienia, obowiązany jest koncesyonaryusz przedstawiać Rządowi do zatwierdzenia umowy, tyczące się budowy i dostawy, zanim je zawrze. Rząd ma także prawo wydelegowania komisarza do wglądania w zarząd, mianowicie zaś prawo wydelegowania na koszt koncesyonaryusza urzędników, którzyby w sposób, jaki Rząd uzna za stósowny, czuwali nad tem, iżby budowa wykonana była zgodnie z projektami i umowami.

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

Za nadzór 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 odpo-wiadającemi 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 koncesyonaryuszowi 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 dziewiętnastego miesiąca maja, w roku zbawienia tysiąc ośmset ośmdziesiątym drugim, Naszego panowania trzydziestym czwartym.

Franciszek Józef r. w.



Taaffe r. w.

Pino r. w.

Dunajewski r. w.

75.**Obwieszczenie ministerstwa handlu z dnia 1 czerwca 1882,
wydane w porozumieniu z ministerstwami spraw wewnętrznych i skarbu,**

zabraniające handlu obnośnego w zdrojowisku Gräfenberg-Freiwaldau.

Odnosnie do obwieszczenia tutejszego z dnia 26 grudnia 1881 (Dz. u. p. Nr. 4 z r. 1882) i dodatków do niego, zabrania się na zasadzie §. 10 patentu cesarskiego z dnia 4 września 1852 (Dz. u. p. Nr. 252) i §fu 5 przepisu wykonawczego do niego, handlu obnośnego także w zdrojowisku Gräfenberg-Freiwaldau w ciągu corocznej pory kąpielowej, t. j. od dnia 1 maja aż do dnia 30 września każdego roku.

Także i zakaz niniejszy, równie jak rzeczony obwieszczenie tutejsze, nie odnosi się do mieszkańców okolic, wymienionych w §. 17 patentu cesarskiego i rozporządzeniach dodatkowych, których handel obnośny zostaje pod szczególną opieką.

Taaffe r. w.

Dunajewski r. w.

Pino r. w.

76.**Ustawa z dnia 10 czerwca 1882,**

o wsparciu dla potrzebujących pomocy wdów i sierot po wojskowych, którzy w południowej Dalmacyi i w obszarze zajętym, polegli w skutek rozruchów lub zmarli z ran albo trudów wojennych.

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

Artykuł I.

Upoważnia się Rząd, iżby potrzebującym pomocy wdowom i sierotom, po wojskowych bądź poległych bądź zmarłych z ran i trudów wojennych, pozostałym, którym na zasadzie §. 22 ustawy z dnia 13 czerwca 1880 o taksie wojskowej, funduszu taks wojskowych i wspieraniu rodziny uruchomionych, pomocy potrzebującej, należy się wsparcie, nawet po upływie okresu sześciomiesięcznego i aż do wydania ustawy w §. 16 przewidzianej, wypłacał z funduszu taks wojskowych wsparcie nieodzownie potrzebne w granicach, które przepisy dotyczące się należytości w ustawie o taksie wojskowej, naznaczają.

Wdowom i sierotom po pobierających płacę, do wojska stałego i obrony krajowej należących, którzy w skutek teraźniejszych rozruchów w południowej Dalmacyi i obszarze zajętym, polegli lub zmarli z ran albo trudów wojennych, wypłacać należy aż do wydania przerweczonej ustawy o zaopatrzeniach, należące się im według istniejących przepisów, zaopatrzenie, również z funduszu taksy wojskowej.

Artykuł II.

Wykonanie ustawy niniejszej, która nabywa mocy z dniem ogłoszenia, poruczam Mojemu Ministrowi obrony krajowej i Mojemu Ministrowi skarbu.

Schönbrunn, dnia 10 czerwca 1882.

Franciszek Józef r. w.

Taaffe r. w.

Welsersheimb r. w.

Dunajewski r. w.

77.

Rozporządzenie całego ministerstwa z d. 20 czerwca 1882,

o zawieszeniu działalności Sądów przysięgłych w okręgu Sądu obwodowego kottorskiego w Dalmacyi.

Na zasadzie §fu 1go ustawy z dnia 23 maja 1873 (Dz. u. p. Nr. 120), całe ministerstwo po wysłuchaniu najwyższego Trybunału postanowiło i stanowi:

W okręgu Sądu obwodowego kottorskiego i w królestwie dalmatyńskim, zawiesza się na rok, licząc od dnia ogłoszenia niniejszego rozporządzenia, działalność Sądów przysięgłych co do wszystkich zbrodni i przestępstw, które w artykule VI ustawy z dnia 23 maja 1873 (Dz. u. p. Nr. 119), wprowadzającej Porządek postępowania karnego, zostały ich orzecznictwu przekazane.

Taaffe r. w.

Ziemiałkowski r. w.

Falkenhayn r. w.

Pražák r. w.

Conrad r. w.

Welsersheimb r. w.

Dunajewski r. w.

Pino r. w.