

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XLII. — Wydana i rozesłana dnia 31 sierpnia 1882.

116.

Dokument koncesyi z dnia 21 lipca 1882,

na kolej żelazną z Liesingu do Kaltenleutgeben.

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 kolei południowej podała prośbę o udzielenie jej koncesyi na budowę i utrzymanie w ruchu kolei miejscowej od stacyi w Liesingu na linii wiedeńsko-tryestyńskiej do Kaltenleutgeben, 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 kolei południowej prawo wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej parowej, która wybudowana być ma jako miejscowa ze szlakiem normalnym od stacyi kolei południowej w Liesingu na Perchtoldsdorf i Rodaun do Kaltenleutgeben.

§. 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, 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 obligacji z prawem pierwszeństwa, tudzież kwitów tymczasowych i wpisu hipotecznego obligacji z prawem pierwszeństwa, jakoteż od opłat za przeniesienie własności zakupionych gruntów;
- c) uwolnienie od opłat i taks za nadanie koncesyi i za wygotowanie niniejszego dokumentu koncesyjnego;
- d) uwolnienie od podatku dochodowego i zarobkowego, od opłat stęplowych, którym podlegają kupony, jakoteż od wszelkiego nowego podatku, któryby w przyszłości mocą ustawy był zaprowadzony na lat trzydzieści (30), licząc od dnia dzisiejszego.

§. 3.

Spółka kolei południowej zobowiązuje się rozpocząć budowę kolei natychmiast, ukończyć ją najpóźniej do 1 lipca 1883, 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 kaucyą stósowną w gotówce lub w tych papierach, w których wolno lokować fundusze sieroce.

§. 4.

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

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

§. 6.

Gdyby Spółka kolei południowej zamierzała wypuścić w obieg akcye i obligacye z prawem pierwszeństwa kolei miejscowej, na którą niniejsza koncesya opiewa, w takim razie tak suma imienna jak formularze akcyj i obligacyj z prawem pierwszeństwa podlegałyby zatwierdzeniu Rządu.

§. 7.

Co się tyczy transportów wojskowych i wszelkich obowiązków dla Administracyi wojskowej, postanowienia, jakie kiedykolwiek obowiązywać będą na innych liniach uprzyw. Spółki kolei południowej, stosowane być mają także na kolei miejscowej, niniejszem koncesyonowanej, o ile to da się wykonać ze względu, iż jest to kolej drugorzędna, która z tego powodu uzyskała ułatwienia co się tyczy budowy, urządzenia i ruchu, o czem stanowić będzie ministerstwo handlu.

Spółka zobowiązuje się mieć na względzie przy obsadzaniu posad 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, aż do dnia 31 grudnia 1968, 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 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 najniepomysłniejszych 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 upływem siódmego roku ruchu.

Celem wynagrodzenia Spółki, administracya państwa, podług własnego wyboru, albo płacić jej będzie rentę, równającą się powyższym dochodom średnim a względnie najmniejszym, a to z dołu 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 rent rocznych, które od chwili odkupu kolei wypadałoby płacić aż do upływu okresu koncesyjnego.

Suma kapitału zakładowego rzeczywistego podlega zatwierdzeniu Rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenie projektów, budowę i urządzenie kolei, jakoteż na zakupienie parku rzeczywistocie wyłożonych i należycie wykazanych, łącznie z odsetkami interkalarnemi po pięć od sta w ciągu czasu budowy rzeczywiście zapłaconemi, żadne wydatki jakiegobądź rodzaju, mianowicie na zebranie funduszków nie mogą być liczone.

Jeżeli jednak w myśl §fu 6go niniejszego dokumentu koncesyjnego wypuszczone będą w obieg za osobnem pozwoleniem Rządu akcyje lub obligacye z prawem pierwszeństwa celem zebrania rzeczywistego kapitału zakładowego, natenczas do ceny odkupu powyżej ustanowionej, wolno doliczyć kosztu zebrania kapitału dowodnie poniesione a to najwyżej aż do dziesięć od sta rzeczywistego kapitału zakładowego.

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

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 należąciami 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 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 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.

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 polecić komisarzowi dla Spółki kolei południowej ustanowionemu, aby wglądał w zarząd, o ile ten tyczy się kolei niniejszem koncesyonowanej.

Za nadzór nad przedsiębiorstwem kolei, niniejszem ustanowiony, Spółka nie jest obowiązana płacić do skarbu państwa wynagrodzenia; podobnież uwalnia się Spółkę od przepisanego w §fie 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.

§. 12.

Spółka kolei południowej zobowiązuje się utrzymywać dla kolei, na którą wydaje się niniejszy dokument koncesyjny, oddzielny rachunek budowy i ruchu.

Dla zaradzenia jednak trudnościom, połączonym z osobnem układaniem oddzielnego rachunku wydatków ruchu, pozwala się, aby wydatki ruchu zapisywane były na podstawie średniej sumy z całej sieci kolei południowej podług klucza podlegającego zatwierdzeniu ministerstwu handlu.

§. 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 odpowiedzającymi 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 wszystkimi postanowieniami, w niej zawartemi, ściśle i troskliwie czuwały.

W dowód czego wydajemy niniejszy list, pod Naszą większą pieczęcią, w Naszem głównem i rezydencyonalnem mieście Wiedniu dnia dwudziestego pierwszego lipca, w roku zbawienia tysiąc ośmset ośmdziesiątym drugim, Naszego panowania trzydziestym czwartym.

Franciszek Józef r. w.



Taaffe r. w.

Pino r. w.

Dunajewski r. w.

117.

Dokument koncesyi z dnia 27 lipca 1882,

na kolej żelazną parową z Polomu do Wšetina.

**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 projektowanej kolei miejscowej od stacyi w Polomie n. uprzyw. kolei północnej Cesarza Ferdynanda do Wšetina, 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 austriackiej kolei miejscowych prawo wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej parowej, która wybudowana być ma jako miejscowa ze szlakiem normalnym od stacyi w Polomie n. uprzyw. kolei północnej cesarza Ferdynanda na Porubę, Löszną, Krasną, Międzyrzecze woł. i Jablunkę do Wšetina z odnogą z Międzyrzecza woł. do fabryki szkła w Krasnej.

Spółka jest nadto obowiązana wybudować na żądanie Administracyi państwa odnogi kolei, będącej przedmiotem koncesyi niniejszej do Hranic i Rožnowa, w takim razie, gdyby oprocentowanie i umorzenie kapitału zakładowego, na to potrzebne, 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 i obligacyj z prawem pierwszeństwa, tudzież kwitów tymczasowych i wpisu hipotecznego obligacyj z prawem pierwszeństwa, jakoteż od opłat za przeniesienie własności zakupionych gruntów;
- c) uwolnienie od opłat i taks za nadanie koncesyi i za wygotowanie niniejszego dokumentu koncesyjnego;
- d) uwolnienie od podatku dochodowego i zarobkowego od opłat stęplowych, którym podlegają kupony, jakoteż od wszelkiego nowego podatku, któryby w przyszłości mocą ustawy był zaprowadzony na lat trzydzieści (30), licząc od dnia dzisiejszego.

§. 3.

Spółka obowiązana jest rozpocząć budowę kolei w §. 1 wzmiankowanej natychmiast, ukończyć ją w przeciągu dwóch lat, 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 stósowną kaucyą w tych papierach, w których wolno lokować fundusze sieroce.

§. 4.

Do wybudowania tej kolei koncesyonowanej, jakoteż odnogi do fabryki szkła w Krasnej, 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 koncesyjnego i do warunków koncesyjnych, jakie ministerstwo handlu ustanowi, jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) i Porządku ruchu kolei z dnia 16 listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852), tudzież do ustaw i rozporządzeń, które w przeszłości 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 stósownie do postanowień, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych na n. uprzyw. kolei północnej cesarza Ferdynanda 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 austryacka kolei miejscowych 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 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.

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

§. 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 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 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.

Podobnie postąpi się, gdyby kolej odkupiona być miała przed upływem siódmego roku ruchu.

Celem wynagrodzenia Spółki, Administracya państwa według własnego wyboru albo płacić jej będzie rentę, wyrównywającą powyższym dochodom średnim a względnie najniższym a to z dołu 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.

Suma kapitału zakładowego imiennego podlega 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.

§. 9.

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

koncesyjonowanej i wszystkich ruchomych i nieruchomości przynależności, licząc tu także park wozowy i zapasy materiałów.

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.

§. 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 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 zawartymi, ściśle i troskliwie czuwały.

W dowód czego wydajemy niniejszy list, pod Naszą większą pieczęcią, w Naszem głównem i rezydencyonalnem mieście Wiedniu dnia dwudziestego siódmego miesiąca lipca, w roku zbawienia tysiąc ósmset ósmdziesiątym drugim, Naszego panowania trzydziestym czwartym.

Franciszek Józef r. w.



Taaffe r. w.

Pino r. w.

Dunajewski r. w.

118.

Dokument koncesyi z dnia 30 lipca 1882,

na kolej żelazną parową z Hietzingu do Perchtoldsdorfu.

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

Król Apostolski Węgierski, Król Czeski, Dalmacki, Kroacki, Sławoński, Galicyjski, Lodomeryjski i Illiryjski; Areyksiążę 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 firma fabryki lokomotyw Krauss i Spółka w Monachium i Linzu podała prośbę o udzielenie jej koncesyi na budowę i utrzymywanie w ruchu kolei miejscowej z Hietzingu do Perchtoldsdorfu, która wybudowana być ma w części jako kolej drogowa (tramwaj parowy), 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 firmie Krauss i Sp. w Monachium i Linzu prawo wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej parowej, która wybudowana być ma jako miejscowa ze szlakiem normalnym (tramwaj parowy) z Hietzingu na Lainz, Speising, Mauer i Rodaun do Perchtoldsdorfu.

Nadto nadajemy koncesyonaryuszowi na przeciąg lat dwóch, licząc od dnia dzisiejszego prawo wybudowania także przedłużenia z Hietzingu do Gaudenzdorfu, jeżeliby w przeciągu roku, licząc od dnia dzisiejszego, nie miała być zapewniona budowa takiej linii łączącej od wału rogatkowego do Hietzingu, jako części projektowanej sieci kolei miejscowych wiedeńskich.

§. 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, 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, tudzież kwitów tymczasowych, jakoteż od opłat za przeniesienie własności zakupionych gruntów;
- c) uwolnienie od opłat i taks za nadanie koncesyi i za wygotowanie niniejszego dokumentu koncesyjnego;
- d) uwolnienie od podatku dochodowego i zarobkowego, 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 po otrzymaniu pozwolenia na budowę, ukończyć ją najpóźniej w przeciągu półtora roku, 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 pięć tysięcy (5.000) złotych w tych papierach, w których wolno lokować fundusze sieroce.

§. 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, zastósować się powinien koncesyonaryusz do osnowy niniejszego dokumentu koncesyi, do warunków koncesyjnych, jakie ministerstwo handlu stanowi, 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.

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

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

Obligacye z prawem pierwszeństwa nie będą wypuszczone w obieg.

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

§. 7.

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 austriackiej 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 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 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 dozwoleńmi ułatwieniami a orzeka o tem ministerstwo handlu.

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

§. 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 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.

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 po upływie 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 najniepomyślniejszych 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 pięć 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 interkalarnemi 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 (z zapasem 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.

§. 10.

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 (§. 9).

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

§. 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 wydelegowania komisarza do wglądania w zarząd.

W razie utworzenia Spółki akcyjnej, komisarz przez Rząd ustanowiony, może być bywać na posiedzeniach Rady zawiadowczej i wszelkiej reprezentacji, działającej jako dyrekcya przedsiębiorstwa kolejowego, tudzież na walnych zgromadzeniach, ile razy uzna to za potrzebne i zawieszać wszelkie uchwały i rozporządzenia, sprzeciwiające się ustawom, lub publicznemu dobru.

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

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

Ostrzegając surowo, aby nikt nie czynił nie przeciwnego postanowieniom koncesyi niniejszej, i nadając 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 rezydencyjnym mieście Wiedniu dnia trzydziestego miesiąca lipca, w roku zbawienia tysiąc ośmset ośmdziesiątym drugim, Naszego panowania trzydziestym czwartym.

Franciszek Józef r. w.



Taaffe r. w.

Pino r. w.

Dunajewski r. w.

119.

Obwieszczenie ministerstwa rolnictwa z d. 28 sierpnia 1882, o przystąpieniu Luxemburga do Umowy międzynarodowej z dnia 3 listopada 1881, tyczącej się mszycy winnej.

Według doniesienia Rady związkowej szwajcarskiej, Rząd Wielkiego księstwa Luxemburskiego oświadczył, iż Luxemburg przystępuje do umowy międzynarodowej z dnia 3 listopada 1881 (Dz. u. p. Nr. 105 z roku 1882) tyczącej się mszycy winnej.

Falkenhayn r. w.