

# Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XVII. — Wydana i rozesłana dnia 25 kwietnia 1885.

## 45.

**Dokument koncesyjny z dnia 10 marca 1885,**

na budowę kolei żelaznej parowej z Wiednia do Wiener Neudorfu.

**My Franciszek Józef Pierwszy,**  
**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 Nowa Spółka tramwajowa wiedeńska podała prośbę o udzielenie jej koncesyi na budowę i utrzymanie w ruchu kolei miejscowej (tramwaju parowego), która wybudowana być ma po części jako kolej gościńcowa z Wiednia do Wiener Neudorfu, przeto ze względu na powszechną użyteczność 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 ustaw z dnia 25 maja 1880 (Dz. u. p. Nr. 56), z dnia 26 grudnia 1882 (Dz. u. p. Nr. 180) i z dnia 28 grudnia 1884 (Dz. u. p. Nr. 203), w sposób następujący:

### §. 1.

Nadajemy Nowej Spółce tramwajowej wiedeńskiej prawo wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej parowej, która wybudowana być ma jako miejscowa ze szlakiem normalnym (tramwaj parowy) od wału miejskiego (dzielnica V) na Dolny Meidling, Inzersdorf pod Wienerbergiem, Neu Erlaa i Siebenhirten do Wiener Neudorfu.

## §. 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 akcyj i kwitów tymczasowych, jakoteż uwolnienie 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 koncesyonowanej natychmiast po otrzymaniu pozwolenia na budowę i 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 z zastrzeżeniem postanowień §fu 9go.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy, złożyć ma Spółka kaucyą w sumie pięć tysięcy 5.000 zł. w. a. w tych papierach, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

## §. 4.

Do wybudowania tej kolei koncesyonowanej, nadaje się Spółce 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.

Wszelkie zmiany w kanałach, wodociągach lub poziomie bruku, które z powodu budowy koncesyonowanej kolei będą potrzebne, winna Spółka skutecznie własnym kosztem w sposób, który jej Władza właściwa przepisze i jest odpowiedzialna za wszelkie uszkodzenie rzeczonych urządzeń, jakoteż wszelkiej własności publicznej lub prywatnej przy budowaniu kolei i obowiązana taką szkodę wynagrodzić.

## §. 6.

Na drogach, przez które koncesyonowana kolej miejscowa ma przechodzić, winna Spółka urządzić i utrzymywać drogę jezdnią w rozciągłości wyznaczonej, lub która będzie wyznaczona, jakoteż sprzątać śnieg na wskazanej powierzchni drogi a w miejscach zamkniętych zamiatać ją i skrapiać.



Co się tyczy stopnia, w jakim zobowiązania powyższe ciężyć mają na Nowej wiedeńskiej Spółce tramwajowej i wszelkich innych warunków, których ta, z przyczyny używania dróg, ma ze względów publicznych dotrzymywać, winna Spółka wypełniać jak najściślej polecenia właściwych Władz i urzędów.

#### §. 7.

We względzie budowy kolei koncesyonowanej i ruchu na niej, zastosować się powinna Spółka do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego i do warunków koncesyjnych, które 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 do 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 i ruchu, przepisanych w Porządku ruchu kolei żelaznych, o ile ze względu na ustanowioną w warunkach koncesyjnych techniczną chyżość największą, ministerstwo handlu uzna to za możliwe, a natomiast trzymać się należy osobnych przepisów ruchu, które w tej mierze wyda ministerstwo handlu.

#### §. 8.

Cyfra rzeczywistego kapitału zakładowego na budowę i urządzenie kolei miejscowej koncesyonowanej podlega zatwierdzeniu Rządu.

Co się tyczy rzeczywistego kapitału zakładowego przyjmuje się za zasadę, 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.

Gdyby po upływie pierwszego roku ruchu jeszcze jakie nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, koszta przez to 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.

Obligacye pierwszorzędne nie będą wcale wypuszczone.

Kapitał zakładowy kolei koncesyonowanej umorzony być ma w ciągu okresu koncesyjnego podług planu, który Rząd zatwierdzi.

#### §. 9.

Gdyby z powodu uroczystości, marszów wojska, parad, budowy kanałów, wodociągów itp., Władze uznały za potrzebne zawiesić czasowo ruch wagonów na pewnej części koncesyonowanej kolei miejscowej, Spółka obowiązana jest poddać się bez oporu rozporządzeniom, które Władza wyda w tej mierze i nie rościć sobie żadnego prawa do wynagrodzenia za straty, na któreby ją takie czasowe zawieszenie ruchu wystawiło.

Podobny obowiązek cięży na Spółce o tyle i na tak długo, o ileby Władza wojskowa uznała za potrzebne zawiesić ruch w razie uruchomienia lub wojny z przyczyny przechodów wojska lub jakichkolwiek innych czynności wojskowych na drogach, których kolej miejscowa ma używać.

## §. 10.

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

Spółka 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).

## §. 11.

Koncesyą nadaje się z obroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §fu 9, lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne na lat pięćdziesiąt (50), licząc od dnia dzisiejszego, po upływie zaś tego czasu traci ona moc swoje.

Rząd może także wyrzec unieważnienie koncesyi przed upływem przereczonego 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 §fu 11go lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne a mianowicie wstrząśnieniami politycznemi i finansowemi.

## §. 12.

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

Prawo odkupu wykonane być ma według następujących przepisów:

1. Dla oznaczenia ceny odkupu obliczone będą czyste dochody roczne przedsiębiorstwa w ciągu lat pięciu przed rzeczywistą chwilą odkupu, z tego strącone



będą czyste dochody dwóch lat najniepomysłniejszych i policzony będzie średni dochód czysty pozostałych lat trzech.

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

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

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

5. Przez odkupienie kolei i od dnia tego odkupienia wchodzi państwo za wypłatą ceny odkupu bez dalszego wynagrodzenia, w posiadanie wolne od ciężarów i używanie kolei, niniejszem koncesyonowanej, ze wszystkimi do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także park wozowy i zapasy materiałów, jakoteż fundusze rezerwowe i obrotowe z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już całkiem lub częściowo użyte stosownie do swego przeznaczenia.

### §. 13.

Po upływie okresu koncesyjnego obowiązana jest Spółka na polecenie Rządu, o ileby tego stosunki obrotu publicznego wymagały, albo usunąć własnym kosztem tor na ulicach położony i używaną powierzchnią ulic przywrócić do dawnego stanu, albo też kolej razem z przynależnościami nieruchomymi i ruchomymi, licząc tu park wozowy, zapasy materiałów, grunta skupione na potrzeby kolei, jakoteż fundusz ruchu i fundusz zasobowy z kapitału zakładowego utworzone, o ileby za zezwoleniem Rządu nie były już stosownie do swego przeznaczenia, całkiem lub częściowo użyte (§. 12), oddać Rządowi bez wynagrodzenia na własność wolną od ciężarów.

Tak wtedy, gdy koncesya moc swoje straci, jak i w razie odkupienia kolei (§. 12), zatrzyma Spółka na własność utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa fundusz zasobowy 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.

### §. 14.

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

Rząd ma także prawo polecenia komisarzowi swemu przy Nowej Spółce tramwajowej wiedeńskiej, aby wglądał w zarząd.

Za nadzór komisarza nad przedsiębiorstwem kolei, Spółka nie jest obowiązana płacić skarbowi państwa wynagrodzenia, również uwalnia się go od przepisane-

w §fie 89tym Porządku ruchu kolei z dnia 16 listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z roku 1852) obowiązku wynagradzania nadwyżki kosztów dozoru policyjnego i akeyzowego, jakoteż od obowiązku wystawienia bezpłatnie i utrzymywania lokali urzędowych.

### §. 15.

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

Ostrzegając surowo, aby nikt nie czynił nie przeciwnego postanowieniom koncesyi niniejszej i nadając Spółce prawo uciekania się do Naszych sądów w sprawach o wynagrodzenie udowodnionej szkody, rozkazujemy wyraźnie wszystkim władzom, do których to należy, aby nad koncesyą i wszystkimi postanowieniami w niej zawartemi, ściśle i troskliwie czuwały.

W dowód czego wydajemy niniejszy list, pod Naszą większą pieczęcią, w Naszem głównem i rezydencyonalnem mieście Wiedniu dnia dziesiątego miesiąca marca, w roku zbawienia tysiąc ośmset ośmdziesiątym piątym, Naszego panowania trzydziestym siódmym.

**Franciszek Józef r. w.**



**Taaffe r. w.**

**Pino r. w.**

**Dunajewski r. w.**

## 46.

### Rozporządzenie ministerstwa sprawiedliwości z dnia 21 kwietnia 1885,

tyczące się przyłączenia gminy Lustizy do okręgu Sądu powiatowego Castelnuovskiego w Dalmacyi.

Na zasadzie ustawy z dnia 11 czerwca 1868 (Dz. u. p. Nr. 59) oddziela się gminę Lustizę od okręgu Sądu delegowanego miejsko-powiatowego kottorskiego i przyłącza do okręgu Sądu powiatowego Castelnuovskiego w Dalmacyi.

Rozporządzenie niniejsze nabywa mocy od dnia 1 stycznia 1886.

**Pražák r. w.**