

# Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część LXI. — Wydana i rozesłana dnia 26. października 1892.

(Zawiera Nr. 181—184.)

**181.**

## Dokument koncesyjny z dnia 4. września 1892,

na kolej miejscową od Kastolowic na Rychnów  
do Solnic (Kwasnei).

**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-Sląski; Wielki Książę Siedmiogrodzki; Margrabia Morawski; uksiążęcony Hrabia na Habsburgu i Tyrolu  
itd. itd. itd.

Gdy gmina miasta Rychnowa nad Knieżną podała prośbę o udzielenie jej koncesyi na wybudowanie i utrzymywanie w ruchu kolei miejscowej od Kastolowic na Rychnów do Solnic, przeto ze względu na powszechną użyteczność tego przedsięwzięcia, widzimy się spowodowani nadać rzeczonyj koncesyonaryuszce koncesyą niniejszą na zasadzie ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia

14. września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238), jakoteż ustaw z dnia 17. czerwca 1887 (Dz. u. p. Nr. 81) i z dnia 28. grudnia 1890 (Dz. u. p. Nr. 229), w sposób następujący:

### §. 1.

Nadajemy gminie miasta Rychnowa nad Knieżną prawo wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej parowej, która wybudowana być ma jako miejscowa ze szlakiem normalnym od pewnego punktu kolei północno-zachodniej austriackiej pod Kastolowicami na Rychnów i Solnice do Kwasnei.

### §. 2.

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

a) Uwolnienie od stępli i należytości od wszelkich umów, które to przedsiębiorstwo zawrze, od podań, które wniesie i od wszelkich dokumentów, które wystawi, tudzież od wszelkich wpisów hipotecznych, które na zasadzie tych umów i dokumentów będą uskuteczniane, nakoniec od wszelkich czynności urzędowych i urzędowych wygotowań do celów poniżej wyrażonych, a mianowicie:

1. dotyczących się uzyskania kapitału, zabezpieczenia odsetek od kapitału i zabezpieczenia ruchu, aż do chwili otwarcia ruchu;

2. dotyczących się nabycia gruntów, budowy i urządzenia kolei aż do końca pierwszego roku ruchu.

Ulgi te nie mają być stosowane do postępowania sądowego w sprawach spornych;

- b) uwolnienie od stępli i należności od emisji akcji i obligacji pierwszorzędnych wypuszczonych w celu uzyskania kapitału na pierwsze założenie kolei i jej zaopatrzenie według koncesyi, jakoteż od kwitów tymczasowych i od opłat za zahipotekowanie prawa zastawu na ciałach hipotecznych księgi dla kolei żelaznych lub na innych nieruchomościach przeznaczonych do zabezpieczenia obligacji pierwszorzędnych, tudzież od opłat za przeniesienie własności, jakie powstaną przy wykupnie gruntów po upływie pierwszego roku ruchu (lit. a, l. 2), z wyjątkiem należności, które według istniejących ustaw mają być z tego powodu płacone gminom lub innym korporacyom autonomicznym;
- 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 rządowego, któryby w przyszłości mocą ustawy był zaprowadzony, na lat dwadzieścia pięć, licząc od dnia dzisiejszego.

### §. 3.

Koncesjonaryuszka obowiązana jest rozpocząć budowę kolei w §. 1ym wymienionej natychmiast, skończyć 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 rękojmią dotrzymania powyższego terminu budowy, dać ma koncesjonaryuszka kaucyą w sumie 5000 zł. a to w papierach, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

W razie niedotrzymania powyższych zobowiązań, kaucya ta uznana być może za przepadłą.

### §. 4.

Do wybudowania kolei koncesjonowanej nadaje się koncesjonaryuszce prawo wyłączenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie koncesjonaryuszce do wybudowania wszelkich kolei podjazdowych, gdyby Rząd ze względu na dobro publiczne uznał potrzebę wybudowania takich kolei.

### §. 5.

We względzie budowy kolei koncesjonowanej i ruchu na niej trzymać się powinna koncesjonaryuszka osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego i warunków koncesyjnych, które ministerstwo handlu ustanowi, jakoteż istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie 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 ustaw i rozporządzeń, które w przyszłości wydane być mogą.

Pod względem ruchu pozwala się odstąpić od środków bezpieczeństwa i przepisów ruchu, ustanowionych w Porządku ruchu kolei żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych, o ile ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu, a w szczególności ze względu na zmniejszenie chyżości największej, ministerstwo handlu uzna to za możebne, a natomiast trzymać się należy osobnych przepisów ruchu, które w tej mierze wyda ministerstwo handlu.

### §. 6.

Cyfra kapitału zakładowego rzeczywistego, do którego zasilek bezprocentowy i nie zwrotny, gdyby go kraj Czechy udzielił, nie może być wliczony, podlega zatwierdzeniu Rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolei, jakoteż kosztów sprawienia parku kolejowego, rzeczywiście wyłożonych i należycie udowodnionych, tudzież odsetek interkalarnych rzeczywiście zapłaconych w czasie budowania kolei, żadne wydatki jakiegobądź rodzaju 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.

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

### §. 7.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych zniżonych. Taryfę wojskową

stosuje się do przewozu osób i rzeczy według postanowień, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych kiedykolwiek na austriackich kolejach rządowych obowiązywać będą.

Postanowienia te stosowane będą także do Obrony krajowej i Pospolitego ruszenia obu połów monarchii, do strzelców krajowych tyrolskich, i to nie tylko 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 zandarmeryi, jakoteż do straży skarbowej i straży bezpieczeństwa po wojskowemu uorganizowanej.

Koncesyonaryuszka zobowiązuje się przystąpić do zawartej przez spółki kolei austriackich umowy względem zakupienia i utrzymywania w pogotowiu środków do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem swojemi parkami w razie przewożenia większych transportów wojskowych, do przepisów dla kolei żelaznych na wypadek wojny jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, jakoteż do umowy dodatkowej o przewożeniu na rachunek skarbu wojskowego obłożnie chorych i rannych, która weszła w wykonanie od dnia 1. czerwca 1871.

Przepis dotyczący się przewożenia transportów wojskowych kolejami żelaznymi, który kiedykolwiek będzie obowiązywał, tudzież przepisy dla kolei żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, nabywają dla koncesyonaryuszki mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na kolei koncesyonowanej. Przepisy rzezonego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i w Dzienniku ustaw państwa nie będą ogłoszone, staną się dla koncesyonaryuszki obowiązującymi wtedy, gdy zostaną jej urzędownie podane do wiadomości.

Zobowiązania te ciężą na koncesyonaryuszce tylko o tyle, o ile będzie możliwem dopełnienie ich na kolei jako drugorzędnej a w skutek tego zbudowanej, urządzonej i eksploatowanej z dozwolonemi ułatwieniami.

Koncesyonaryuszka zobowiązuje się przy obsadzeniu 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.

Koncesyonaryuszka obowiązana jest w razie uruchomienia wojska lub wojny wstrzymać ruch na kolei koncesyonowanej bez pretensyi do wynagrodzenia o tyle i na tak długo, o ile Władza wojskowa uzna to za potrzebne do ruchów wojskowych lub

jakichkolwiek innych czynności wojennych na jednej z dróg publicznych, którychby kolej używała.

#### §. 9.

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 a po upływie tego czasu utraci ona moc swoje.

Rząd może także wyrzec unieważnienie koncesyi przed upływem przerzeczonego czasu, gdyby określone w §fie 3cim zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia i utrzymywania ruchu nie były dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie da się usprawiedliwić w myśl §fu 11, lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne.

#### §. 10.

Koncesyonaryuszka nie jest upoważniona do odstąpienia trzecim osobom utrzymywania ruchu na kolei koncesyonowanej, wyjąwszy, gdyby Rząd wyraźnie na to zezwolił.

Rząd zastrzega sobie prawo objęcia ruchu na kolei koncesyonowanej mianowicie w tym przypadku, gdyby została połączona bezpośrednio z jedną z kolei, na którychby Rząd ruch utrzymywał i prawo utrzymywania go aż do upływu okresu koncesyjnego na rachunek koncesyonaryuszki.

W przypadku tym koncesyonaryuszka zwrócić ma Rządowi koszta z powodu tego utrzymywania ruchu rzeczywiście poniesione lub według okoliczności ryczałtowo oznaczone.

Zresztą warunki tego utrzymywania ruchu przepisane będą w kontrakcie, który Rząd zawrze z koncesyonaryuszką.

#### §. 11.

Koncesyonaryuszka obowiązana jest dozwolić Administracyi państwa na jej żądanie każdego czasu współużywania kolei niniejszem koncesyonowanej do obrotu między kolejami już istniejącymi lub dopiero w przyszłości powstać mającymi, na których Rząd ruch utrzymuje, w taki sposób, że Administracya państwa będzie mogła z prawem ustanawiania taryf przesyłać lub pozwolić przesyłać tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy koleją współużywaną lub niektórymi jej częściami, za opłatą stosownego wynagrodzenia. Jednakże współużywanie to o tyle tylko będzie miało miejsce, o ile przez to nie będzie



doznawał przeszkody własny regularny obrót na kolei współużywanej.

Wynagrodzenie, które za to ma być płacone, ustanowione będzie według przepisów dołączonych jako załączka C do dokumentu koncesyjnego z dnia 1. stycznia 1886 dla kolei północnej Cesarza Ferdynanda ogłoszonych w Dz. u. p. z roku 1886, strona 63.

#### §. 12.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolei koncesyonowanej po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu kiedykolwiek, pod następującymi warunkami:

1. Dla oznaczenia ceny odkupu policzone będą czyste dochody roczne przedsiębiorstwa w ciągu ostatnich zamkniętych lat siedmiu przed chwilą odkupu a z nich stracone będą czyste dochody dwóch lat najniepomyślniejszych i obliczony będzie średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

Dochód średni, w myśl postanowień powyższych obliczony, będzie stanowił wynagrodzenie za odstąpienie kolei, które Rząd wypłacać ma koncesyonariuszce przez pozostałe lata okresu koncesyjnego w ratach półrocznych z dołu dnia 30. czerwca i 31. grudnia każdego roku.

2. Gdyby odkupienie miało nastąpić przed upływem siódmego roku ruchu, lub gdyby średni dochód czysty, w myśl postanowień ustępu 1go obliczony, nie wynosił najmniej takiej kwoty rocznej, któraby wyrównywała racie rocznej potrzebnej do oprocentowania po  $4\frac{1}{2}$  od sta rzeczywistego kapitału zakładowego (§. 6) przez Rząd zatwierdzonego i do umorzenia onegoż w ciągu całego okresu koncesyjnego, natenczas wynagrodzenie, które za odstąpienie kolei ma być zapłacone, będzie polegało na tem, że Rząd weźmie na siebie płacenie za koncesyonaryuszkę odsetek i rat amortyzacyjnych od pożyczki, którą koncesyonaryuszka zaciągnąć ma w czeskim banku krajowym dla utworzenia funduszu zakładowego.

3. Rząd zastrzega sobie, że jeżeli kolej odkupiona będzie na podstawie dochodu średniego w myśl ustępu 1go, wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rat rocznych zapłacić kapitał, wyrównywający zdyskontowanej przez potrącenie odsetek od odsetek po  $4\frac{1}{2}$  od sta na rok, wartości kapitałowej rat, które według postanowień ustępu 1go mają być półrocznie płacone.

Gdyby Rząd zamierzał w taki sposób spłacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego podług własnego wyboru gotówki lub obligacyj długu państwa. Obligacje długu państwa liczone będą po kursie średnim, jaki obligacje rządowe tego samego ro-

dzaju, notowane urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półrocza bezpośrednio poprzedzającego.

4. 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 materyałów, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już użyte stosownie do swego przeznaczenia.

#### §. 13.

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, zapasy materyałów, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne w rozmiarze wzmiankowanym w §. 12, l. 4.

Tak wtedy gdy koncesya moc swoją straci, jak i w razie odkupienia kolei (§. 12), zatrzyma koncesyonaryuszka na własność fundusz zasobny, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i należące się jej aktywa, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniesione lub nabyte, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił koncesyonaryuszkę z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależności kolejowej.

#### §. 14.

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

Rząd ma także prawo wglądania w zarząd przez wydelegowanego do tego urzędnika, a w szczególności nadzorowania w wszelki sposób, jaki uzna za stosowny, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i kontraktami, i wydelegowania do nadzoru nad tem urzędników na koszt koncesyonaryuszki.

Komisarz przez Rząd ustanowiony do nadzorowania przedsiębiorstwa kolejowego będzie miał także prawo bywania na posiedzeniach reprezentacji, przedstawiającej dyrekcją Spółki ile uzna to za potrzebne, i zawieszania wszelkich takich

uchwał lub zarządzeń, któreby się ustawom, koncesyi lub statutowi Spółki sprzeciwiały albo były szkodliwe publicznemu dobru; w przypadku jednak takim komisarz winien rzecz przedstawić natychmiast ministerstwu handlu do decyzji, która wydana być ma niezwłocznie i będzie dla Spółki obowiązująca.

Za nadzór nad przedsiębiorstwem kolejowym, niniejszem ustanowiony, koncesyonaryuszka nie jest aż do dalszego zarządzenia obowiązana płacić skarbowi państwa wynagrodzenie.

Uwalnia się koncesyonaryuszkę od przepisanego w §1ie 89tym 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 lokalów urzędowych.

§. 15.

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

Ostrzegając surowo, aby nikt nie uczynił nic przeciwnego postanowieniom koncesyi niniejszej i nadając koncesyonaryuszce 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 rezydencyjalnem mieście Wiedniu dnia czwartego miesiąca września roku zhabwienia tysiąc ośmset dziewięćdziesiątego drugiego, Naszego panowania czterdziestego czwartego.



Franciszek Józef r. w.

Taaffe r. w.

Steinbach r. w.

Bacquehem r. w.

182.

Dokument koncesyjny z dnia 15.  
września 1892,

na kolej miejscową z Kapfenberg do Seebach-Au.

My Franciszek Józef Pierwszy,  
z Bożej łaski Cesarz Austriacki;  
Król Apostolski Węgierski, Król Czeski, Dal-  
macki, Kroacki, Sławoński, Galicyjski, Lodo-  
meryjski i Illiryski; Arcyksiążę Austriacki,  
Wielki Książę Krakowski, Książę Lotaryński,  
Salzburski, Styryjski, Karyntyjski, Kraiński,  
Bukowiński, Górno- i Dolno-Sląski; Wielki  
Książę Siedmiogrodzki; Margrabia Morawski;  
uksiążęcony Hrabia na Habsburgu i Tyrolu  
itd. itd. itd.

Gdy Wydział krajowy styryjski podał prośbę o udzielenie mu koncesyi na wybudowanie i utrzymywanie w ruchu kolei miejscowej od Kapfenbergu do Seebach-Au, przeto ze względu na powszechną użyteczność tego przedsiębiorstwa, widzimy się spowodowani nadać rzeczonemu Wydziałowi krajowemu koncesyą niniejszą na zasadzie ustawy z dnia 14. września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238), jakoteż ustaw z dnia 17. czerwca 1887 (Dz. u. p. Nr. 81) i z dnia 28. grudnia 1890 (Dz. u. p. Nr. 229) w sposób następujący:

§. 1.

Nadajemy Wydziałowi krajowemu styryjskiemu prawo wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej parowej, która wybudowana być ma jako miejscowa wąsko-torowa od stacyi Kapfenberg na linii wiedeńsko-tryestyńskiej uprzyw. Spółki kolei południowej do Seebach-Au na początku doliny See-graben.

§. 2.

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

- a) Uwolnienie od stępli i należytości od wszelkich umów, które to przedsiębiorstwo zawrze, od podań, które wniesie i od wszelkich dokumentów, które wystawi, tudzież od wszelkich wpisów hipotecznych, które na zasadzie tych umów i dokumentów będą skutecznie, nakoniec od wszelkich czynności urzędowych i



urzędowych wygotowań do celów poniżej wyrażonych, a mianowicie:

1. tyczących się uzyskania kapitału, zabezpieczenia odsetek od kapitału i zabezpieczenia ruchu, aż do chwili otwarcia ruchu;

2. tyczących się nabycia gruntów, budowy i urządzenia kolei, aż do końca pierwszego roku ruchu.

Ulgi te nie mają być stosowane do postępowania sądowego w sprawach spornych;

- b) uwolnienie od stępli i należności od emisji akcji i obligacji pierwszorzędnych wypuszczonych w celu uzyskania kapitału na pierwsze założenie kolei i jej zaopatrzenie według koncesyi jakoteż od kwitów tymczasowych i od zahipotekowania prawa zastawu na ciałach hipotecznych księgi kolei żelaznych przeznaczonych do zabezpieczenia obligacji pierwszorzędnych lub na innych nieruchomościach, tudzież od opłat za przeniesienie własności, jakie powstaną przy wykupnie gruntów po upływie pierwszego roku ruchu (lit. a, l. 2), z wyjątkiem należności, które według istniejących ustaw mają być z tego powodu płacone gminom i innym korporacyom autonomicznym;
- 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, licząc od dnia dzisiejszego.

### §. 3.

Koncesjonaryusz obowiązany jest rozpocząć budowę kolei żelaznej w §. 1 wzmiankowanej natchmiaszt, skończyć ją najpóźniej w przeciągu dwóch lat, licząc od dnia dzisiejszego, gotową koleją oddać na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmią dotrzymania powyższego terminu budowy, dać ma koncesjonaryusz na żądanie administracyi państwa stosowną kaucyą a to w papierach, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

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

### §. 4.

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

Takież samo prawo nadane będzie koncesyonaryuszowi do wybudowania wszelkich kolei podjazdowych, gdyby Rząd ze względu na dobro publiczne uznał potrzebę wybudowania takich kolei.

Co się tyczy gościńca od Brucku n. Murem do Mariazell, który użyty być ma do wybudowania kolei koncesyonowanej, poddać się ma koncesyonaryusz warunkom, które Władza administracyjna krajowa, jako Zarząd drogowy przepisze w porozumieniu z inspekcją generalną kolei żelaznych austriackich.

O ileby do wybudowania kolei koncesyonowanej użyte być miały drogi publiczne, koncesyonaryusz winien postarać się o zezwolenie tych, którzy do utrzymywania owych dróg są obowiązani a względnie Władz lub urzędów, którym według istniejących ustaw służy prawo udzielania pozwolenia do używania drogi.

### §. 5.

We względzie budowy kolei koncesyonowanej i ruchu na niej zastosować się powinien koncesyonaryusz 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 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 przepisów ruchu, ustanowionych w Porządku ruchu kolei żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych, o ile ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu, a w szczególności ze względu na to, że kolej ma być wąsko-torowa i że chyżość największa będzie zmniejszona, ministerstwo handlu uzna to za możebne, 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. osobnej Spółki akcyjnej,

która wnijść ma we wszystkie prawa i obowiązki koncesyonaryusza.

Wypuszczenie w obieg obligacyj pierwszorzędných, które tylko na walutę austryacką opiewać mogą, jest dopóty i o tyle wzbronione, dopóki i o ile ich oprocentowanie i umorzenie nie okaże się według wykazów, które ministerstwo handlu ma sprawdzić, trwale zapewnionem.

Natomiast nadaje się koncesyonaryuszowi prawo wypuszczenia w obieg akcyj pierwszorzędných, które mieć będą pod względem wypłaty odsetek i umorzenia, pierwszeństwo przed akcjami zakładowemi, za sumę, którą Rząd oznaczy.

Dywidenda należąca się od akcyj pierwszorzędných, zanim akcje zakładowe nabędą prawa do pobierania dywidendy, nie może być wymierzana w większej kwocie jak po cztery od sta i dopłaty z dochodów późniejszych lat są wzbronione.

Cyfra kapitału zakładowego rzeczywistego jakoteż imiennego podlega zatwierdzeniu Rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolei, jakoteż kosztów sprawienia parku kolejowego rzeczywiście wyłożonych i należycie udowodnionych, tudzież odsetek interkalarných rzeczywiście zapłaconých w okresie budowy i straty na kursie rzeczywiście poniesionej przy gromadzeniu kapitału, żadne wydatki jakiegobądź rodzaju 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.

Cały kapitał zakładowy umorzony być ma w ohrębie okresu koncesyjnego według planu amortyzacyjnego podlegającego zatwierdzeniu Rządu.

Statut Spółki jakoteż formularze obligacyj pierwszorzędných, akcyj zakładowych i pierwszorzędných, które mają być wypuszczone, podlegają zatwierdzeniu Rządu.

#### §. 7.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych niżonych. Taryfę wojskową stosuje się do przewozu osób i rzeczy według postanowień, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych na austryackich

kolejach państwowych kiedykolwiek obowiązywać będą.

Postanowienia te stosowane będą także do Obrony krajowej i Pospolitego ruszenia obu połów monarchii, do strzelców krajowych tyrolskich, i to nietylko gdy podróżują kosztem skarbu, lecz także gdy jadą po służbie o własnym koscie 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 także do zawartej przez spółki kolei austryackich umowy względem zakupienia i utrzymywania w pogotowiu środków do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem swojemi parkami w razie przewożenia większych transportów wojskowych, jakoteż do umowy dodatkowej o przewożeniu na rachunek skarbu wojskowego obłożnie chorych i ranných, która weszła w wykonanie od dnia 1. czerwca 1871.

Przepis tyczący się przewożenia transportów wojskowych kolejami żelaznemi, który kiedykolwiek będzie obowiązywał, tudzież przepisy dla kolei żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, nabywają dla koncesyonaryusza mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na kolei koncesyonowanej. Przepisy rzeczzonego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i nie będą ogłoszone w Dzienniku ustaw państwa, staną się dla koncesyonaryusza obowiązującemi wtedy, gdy zostaną mu urzędownie podane do wiadomości.

Zobowiązania te ciężą na koncesyonaryuszu tylko o tyle, o ile będzie możliwem dopełnienie ich na kolei jako wąsko-torowej i drugorzędnej a w skutek tego zbudowanej, urządzonej i eksploatowanej z dozwolonemi ułatwieniami.

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.

Koncesyonaryusz obowiązany jest w razie uruchomienia wojska i w razie wojny wstrzymać ruch na kolei koncesyonowanej bez pretensyi do wynagrodzenia o tyle i na tak długo, jak Władza wojskowa uzna za potrzebne do ruchów wojskowych lub jakichkolwiek innych czynności wojenných na jednej z dróg publicznych, którychby kolej używała.



## §. 9.

Koncesją nadaje się z obroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §fu 9go, lit. b) ustawy o koncesjach na koleje żelazne na lat 90, licząc od dnia dzisiejszego, a po upływie tego czasu utraci ona moc swoją.

Rząd może także wyrzec unieważnienie koncesyi przed upływem prerzeczzonego czasu, gdyby określone w §fie 3cim zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia utrzymywania ruchu z winy koncesjonariusza nie były dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie da się usprawiedliwić w myśl §u 11, lit. b) ustawy o koncesjach na koleje żelazne.

## §. 10.

Koncesjonaryusz nie jest upoważniony do odstąpienia trzecim osobom utrzymywania ruchu na kolei koncesyonowanej, wyjąwszy gdyby Rząd wyraźnie na to pozwolił.

Rząd zastrzega sobie prawo objęcia ruchu na kolei koncesyonowanej po upływie lat 15 od dnia otwarcia ruchu, mianowicie w tym przypadku, gdyby została połączona bezpośrednio z jedną z kolei, na którychby Rząd ruch utrzymywał i prawo utrzymywania go aż do upływu okresu koncesyjnego na rachunek koncesjonaryusza.

Warunki tego utrzymywania ruchu przepisane będą w odpowiednim kontrakcie, który Rząd zawrze z koncesjonaryuszem.

## §. 11.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia koncesyonowanej kolei po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu kiedykolwiek, pod następującymi warunkami:

1. Dla oznaczenia ceny odkupu obliczone będą czyste dochody roczne przedsiębiorstwa w ciągu czasu przed chwilą odkupu, a z nich obliczony będzie średni dochód czysty jednoroczny.

Gdyby w chwili odkupu upłynęło już siedm lat ruchu, natenczas przy obliczaniu średniego czystego dochodu strącone będą czyste dochody dwóch lat najniepomyślniejszych i obliczony będzie średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

2. Gdyby jednak średni dochód czysty, w myśl postanowień ustępu 1. obliczony, nie wynosił naj-

mniej takiej kwoty rocznej, któraby wyrównywała racie rocznej potrzebnej do oprocentowania i umorzenia według planu obligacyi styryjskiej pożyczki kolejowej emitowanych w celu uzyskania rzeczywistego kapitału zakładowego natenczas kwota roczna, na programowe oprocentowanie obligacyj potrzebna, uważana będzie za dochód czysty, mający służyć za podstawę do wymierzenia ceny odkupu.

Gdyby zaś do przedsiębiorstwa, którego przedmiotem jest niniejszy dokument koncesyjny, utworzyła się Spółka akcyjna, miejsce kwoty rocznej powyżej oznaczonej, zająć ma ta kwota roczna, któraby wyrównywała racie rocznej potrzebnej do oprocentowania i umorzenia obligacyj pierwszorzędnych, jeżeliby za zezwoleniem Rządu były emitowane, z doliczeniem raty rocznej, potrzebnej do oprocentowania po cztery od sta kapitału akcyjnego przez Rząd dla kolei koncesyonowanej zatwierdzonego i do umorzenia tego ostatniego kapitału w ciągu całego okresu koncesyjnego.

3. Wynagrodzenie, które ma być zapłacone, będzie polegało na tem, że w ciągu pozostałych lat okresu koncesyjnego płacony będzie koncesjonaryuszowi dochód w myśl ustępu 1go a względnie, o ileby zachodził jeden z przypadków w ustępie 2 przewidzianych, suma roczna tamże wzmiankowana, a to w ratach półrocznych z dołu dnia 30. czerwca i 31. grudnia każdego roku.

4. Rząd zastrzega sobie, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rat rocznych, zapłacić kapitał wyrównywający sumie zdyskontowanej przez potrącenie odsetek od odsetek po pięć od sta na rok wartości kapitałowej rat, które według postanowień ustępu 3go mają być półrocznie płacone a przynajmniej sumie imiennej obligacyj krajowej styryjskiej pożyczki kolejowej, emitowanych w celu uzyskania rzeczywistego kapitału zakładowego.

W razie utworzenia się Spółki akcyjnej do przedsiębiorstwa, będącego przedmiotem niniejszego dokumentu koncesyjnego, rzeczona spłata kapitału wyrównywać ma sumie obligacyj pierwszorzędnych według zatwierdzonego planu umorzenia jeszcze nie umorzonych w chwili odkupienia, z doliczeniem zdyskontowanej przez potrącenie odsetek po pięć od sta na rok wartości kapitałowej rat, które według postanowień ustępu 3go oprócz sum na oprocentowanie i umorzenie obligacyj pierwszorzędnych według planu umorzenia potrzebnych, mają być półrocznie płacone, a przynajmniej zaś sumie imiennej kapitału akcyjnego przez Rząd zatwierdzonego.

Gdyby Rząd zamierzał w taki sposób spłacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego podług własnego wyboru gotówki lub obligacyj długu państwa



Obligacje długu państwa liczone będą po kursie średnim, jaki obligacje rządowe tego samego rodzaju, notowane urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półrocza bezpośrednio poprzedzającego.

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 koncesyjonowanej ze wszystkimi do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także park wozowy i zapasy materiałów, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już użyte stosownie do swego przeznaczenia.

#### §. 12.

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 nieruchomych przynależności, licząc także park wozowy i zapasy materiałów, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne w rozmiarze wzmiankowanym w §. 11, l. 5.

Tak wtedy gdy koncesya moc swoją straci, jak i w razie odkupienia kolei (§. 11), zatrzyma Spółka na własność fundusz zasobny, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i należące się jej aktywa, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniesione lub nabyte, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił Spółkę z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależności kolejowej.

#### §. 13.

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

Rząd ma także prawo wglądania w zarząd przez wydelegowanego do tego urzędnika, a w szczególności nadzorowania w wszelki sposób, jaki uzna za stosowny, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i kontraktami i wydelegowania do nadzoru nad tem urzędników na koszt koncesjonariusza.

W razie utworzenia się Spółki akcyjnej, komisarz przez Rząd ustanowiony będzie miał także prawo bywania na posiedzeniach Rady zawiadowczej lub innej reprezentacji, przedstawiającej dy-

rekcyjną Spółki, jakoteż na walnych zgromadzeniach ile razy uzna to za potrzebne, i zawieszania wszelkich takich uchwał lub zarządzeń, któreby się ustawom, koncesyi lub statutowi Spółki sprzeciwiały albo były szkodliwe publicznemu dobru; w przypadku jednak takim komisarz winien rzecz przedstawić natychmiast ministerstwu handlu do decyzji, która wydana być ma niezwłocznie i będzie dla Spółki obowiązująca.

Za nadzór nad przedsiębiorstwem kolejowym niniejszem ustanowiony, koncesjonariusz nie jest obowiązany płacić skarbowi państwa wynagrodzenia aż do dalszego zarządzenia.

Uwalnia się koncesjonariusza od przepisane go w §. 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 lokalów urzędowych.

#### §. 14.

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

Ostrzegając surowo, aby nikt nie czynił nic przeciwnego postanowieniom koncesyi niniejszej i nadając koncesjonariuszowi 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 rezydencyjnym mieście Wiedniu, dnia piętnastego miesiąca września roku zbawienia tysięcy ośmset dziewięćdziesiątego drugiego, Naszego panowania czterdziestego czwartego.



Franciszek Józef r. w.

Taaffe r. w.

Steinbach r. w.

Bacquehem r. w.

**183.****Rozporządzenie ministerstwa skarbu z dnia 16. października 1892,**

**tyczące się utrzymywania rachunku z podatku konsumcyjnego w gorzelniach, połączonych miejscowo z rafinerją gorzałki za skład wolny uznanej.**

Na zasadzie §. 101go ustawy z dnia 20. czerwca 1888 (Dz. u. p. Nr. 95) o opodatkowaniu gorzałki, rozporządza się w porozumieniu z królewskim węgierskim ministerstwem skarbu, co następuje:

1. W gorzelni, która z rafinerją gorzałki za skład wolny uznana, jest miejscowo połączona, nie trzeba przenosić w książkach gorzałki tamże wyrobionej a do lokali tego wolnego składu wprowadzonej, owszem ilość alkoholu w gorzelni wyrobionej, z końcem każdego miesięcznego okresu oznajmienia urzędownie stwierdzoną, wykazywać należy tylko w rachunku z podatku konsumcyjnego dla tej gorzelni utrzymywać się mającym a otrzymaną zkładiną, t. j. z innych gorzeln lub wolnych składów gorzałkę podatkiem konsumcyjnym obciążoną, tylko w rachunku z podatku konsumcyjnego rafinerji gorzałki za skład wolny uznanej.

Gorzelnia uważać należy za połączoną miejscowo z rafinerją za skład wolny uznana, wtedy, gdy oba przedsiębiorstwa mieszczą się w tym samym związku budynków i do obu wchodzi się z wspólnego dziedzińca.

2. Przy każdym wyprowadzeniu gorzałki przedsiębiorca lub jego zastępca winien w odnośnym oznajmieniu podać, czy zamierza wyprowadzić gorzałkę z gorzelni, czy z rafinerji za skład wolny uznanej a z nią miejscowo połączonej i dokonane wyprowadzenie uwidocznione być ma na podstawie tego oświadczenia w jednym lub drugim z dwóch rachunków z podatku konsumcyjnego.

Rozumie się samo przez się, że nie można oznajmić do wyprowadzenia z wolnego składu większej ilości alkoholu niż wprowadzono, z uwzględnieniem zaniku.

Do gorzałki poddawanej rafinowaniu utrzymywać należy osobne rejestry w gorzelni i w rafinerji gorzałki za skład wolny uznanej.

3. Badania zapasu w przedsiębiorstwach w mowie będących odbywać się mają zawsze wspólnie dla obu gałęzi przemysłu.

W tym celu należy zamknąć według przepisu oba rachunki z podatku konsumcyjnego i obliczyć zapasy, które według zapisków znajdować się powinny. Gdyby z porównania zapasu całkowitego na podstawie zapisków obliczonego, ze znalezionym ogólnym zapasem rzeczywistym, okazały się nadwyżki lub niedobory, trzeba takowe znowu rozdzielić między oba rachunki na podstawie zapasów rachunkowo stwierdzonych.

Steinbach r. w.

**184.****Rozporządzenie ministerstwa handlu z dnia 20. października 1892,**

**którem uzupełnia się Porządek tymczasowy żeglugi i nadzoru rzeczniczego na Dunaju z dnia 31. sierpnia 1874 (Dz. u. p. Nr. 122) przydaniem postanowień dla przystani w Nussdorfie powyżej miejsca odgałęzienia się wiedeńskiego kanału dunajowego od głównej rzeki Dunaju.**

W porozumieniu z c. k. ministerstwami spraw wewnętrznych i rolnictwa, rozporządza się co następuje:

W porządku tymczasowym żeglugi i nadzoru rzeczniczego na Dunaju z dnia 31. sierpnia 1874 (Dz. u. p. Nr. 122) a mianowicie w Przepisach szczególnych dla Dolnej Austrii, pomiędzy oddziałem II „Przepisy o przepływanii statków wiosłowych i parowych popod mostem na Dunaju w Stein“ a dotychczasowym oddziałem III „Przepisy dla wiedeńskiego kanału dunajowego“ umieszcza się nowy oddział „Przepisy dla przystani w Nussdorfie powyżej miejsca odgałęzienia się wiedeńskiego kanału dunajowego od głównej rzeki Dunaju“, który odtąd będzie oddziałem III i zawiera następujące postanowienie:

„W przystani tej nie wolno bez pozwolenia nadzorców rzeki umieścić statku wodnego obok innego statku w kierunku szerokości rzeki.“

Dotychczasowy oddział III staje się przez to oddziałem IV.

Rozporządzenie niniejsze nabywa mocy obowiązującej od dnia ogłoszenia.

Bacquehem r. w.