

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XXXIII. — Wydana i rozesłana dnia 12. lipca 1893.

(Zawiera Nr. 109—113.)

109.

Dokument koncesyjny z dnia 4. czerwca 1893,

na kolej miejscową z Niemieckiego Brodu do
Humpolca.

My Franciszek Józef Pierwszy, z Bożej łaski Cesarz Austriacki;

Król Apostolski Węgierski, Król Czeski, Dalmacki, Kroacki, Sławoński, Galicyjski, Lodomeryjski i Illiryski; Arcyksiążę Austriacki, Wielki Książę Krakowski, Książę Lotaryński, Salzburski, Styryjski, Karyntyjski, Kraiński, Bukowiński, Górno- i Dolno-Śląski; Wielki Książę Siedmiogrodzki; Margrabia Morawski; uksiążęcony Hrabia na Habsburgu i Tyrolu itd. itd. itd.

Gdy Jakób Hruszka, burmistrz w Humpolcu w związku z Filipem Beczwarem, radnym miasta Humpolca, Ferdynandem Bursikiem, przewodniczącym powiatu i opatem w Żeliwie i Dr. Arnoldem Beckiem, adwokatem nadwornym i sędwym w Wiedniu podali prośbę o udzielenie im koncesyi na wybudowanie i utrzymywanie w ruchu kolei miejscowej od Niemieckiego Brodu do Humpolca,

przeło ze względu na powszechną użyteczność tego przedsięwzięcia, widzimy się spowodowani nadać rzeczonym koncesyonaryuszom 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), tudzież ustawy z dnia 6. kwietnia 1893 (Dz. u. p. Nr. 57), w sposób następujący:

§. 1.

Nadajemy koncesyonaryuszom prawo wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej parowej, która wybudowana być ma jako miejscowa ze szlakiem normalnym od stacyi w Niemieckim Brodzie uprzyw. Spółki kolei północno-zachodniej austriackiej do Humpolca.

§. 2.

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

- a) Uwolnienie od stępli i należytości od wszelkich umów, które to przedsięwzięcie zawrze, od podań, które wniesie i od wszelkich dokumentów, które wystawi, tudzież od wszelkich wpisów hipotecznych, które na zasadzie tych umów i dokumentów będą uskuteczniiane, 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 lub innym korporacjom autonomicznym;
- c) uwolnienie od opłat i taks za nadanie koncesyi i za wygotowanie niniejszego dokumentu koncesyjnego;
- d) uwolnienie od podatku zarobkowego i dochodowego, 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.

Kolei, w §. 1 wzmiankowanej, zapewnia Państwo gwarancją czystego dochodu rocznego, który wyrównywać ma sumie potrzebnej na oprocentowanie po cztery od sta i umorzenie pożyczki pierwszorzędnej w celu zgromadzenia kapitału zaciągnąć się mającej w sumie imiennej najwięcej 750.000 zł. w. a. papierami, a która w przeciągu 75 lat ma być umorzona, z doliczeniem dywidendy pierwszorzędnej czteroprocentowej i kwoty amortyzacyjnej na rzecz kapitału w akcyach pierwszorzędnych mającego wynosić najwięcej 100.000 zł. w. a. a to w taki sposób, że gdyby czysty dochód roczny nie dorównywał sumie zagwarantowanej, część niedostającą uzupełni Rząd.

Zagwarantowany czysty dochód roczny ustanawia się na czas od otwarcia ruchu aż do upływu 75go roku okresu koncesyjnego w sumie maksymalnej 35.816 zł. waluty austriackiej a na pozostałe

lata okresu koncesyjnego w zmniejszonej sumie maksymalnej 8.994 zł. waluty austriackiej.

§. 4.

Z czystego dochodu rocznego w §. 3 zagwarantowanego obracać należy na umorzenie akcji pierwszorzędnych i obligacji pierwszorzędnych, które mają być wypuszczone, taką kwotę, jaką administracja państwa wyznaczy stosownie do planu amortyzacyjnego, podlegającego jej zatwierdzeniu, tak ułożonego, żeby cały kapitał zakładowy (§. 12) umorzony być mógł w ciągu okresu koncesyjnego.

Obligacje pierwszorzędne umorzone być mają pierwiej niż akcje pierwszorzędne i zakładowe.

§. 5.

Zaliczka, którą Rząd ma płacić z tytułu przyjęcia gwarancji, wydawana będzie po poprzednim sprawdzeniu przedstawionego ze wszystkimi dowodami rachunku rocznego, najpóźniej w trzy miesiące po przedstawieniu tego rachunku.

Jednakże na wykupno płatnych kuponów od obligacji pierwszorzędnych i od akcji pierwszorzędnych, skarb będzie i pierwiej wypłacał kwoty częściowe w miarę potrzeby, sprawdzonej na podstawie preliminarza przychodów, a to z zastrzeżeniem obliczenia się na podstawie rachunku rocznego i jeżeli koncesyonaryusze będą o to prosili na sześć tygodni przed terminem płatności.

Gdyby po ostatecznym stwierdzeniu rachunku rocznego, który przedstawić należy najpóźniej w przeciągu pięciu miesięcy po upływie roku ruchu, okazało się, że zaliczki wymierzono za wysoko, koncesyonaryusze winni niezwłocznie zwrócić otrzymaną nadwyżkę z sześcioprocentowymi odsetkami.

Z roszczeniem do zaliczki od Rządu zgłosić się należy najpóźniej w przeciągu roku po upływie odpowiedniego roku ruchu, w przeciwnym razie roszczenie to upada.

§. 6.

3. Kwotę, którą Rząd zapłaci w skutek przyjęcia gwarancji, uważać należy tylko za zaliczkę podlegającą oprocentowaniu po cztery od sta rocznie.

Gdy czysty dochód kolei przewyższy zagwarantowaną sumę roczną, nadwyżka odsyłana być ma niezwłocznie Rządowi na spłacenie udzielonej zaliczki z odsetkami aż do całkowitego umorzenia.

W przypadku takim, spłata przypadających zaliczek poprzedzać ma spłatę zaliczek.

Zaliczki lub odsetki, nie wypłacone jeszcze Rządowi w chwili, gdy koncesya moc swoją utraci, lub gdy kolej zostanie odkupiona, zaspokojone będą z pozostałego jeszcze majątku przedsiębiorstwa.

§. 7.

Koszta notowania papierów na giełdach krajowych i zagranicznych, jakoteż podatki, które po upływie lat swobody podatkowej przedsiębiorstwo ma opłacać, wolno umieszczać w rachunku ruchu jako pozycją wydatkową; nie wolno jednak zamieszczać w nim także opłat stęplowych od kuponów.

Od zaliczek rządowych przedsiębiorstwo nie ma opłacać podatku dochodowego.

§. 8.

Koncesjonaryusze obowiązani są rozpocząć budowę kolei żelaznej w §. 1ym wzmiankowanej jak najrychlej, skończyć ją najpóźniej w przeciągu półtora roku, licząc od dnia dzisiejszego. Gotową kolej oddać należy na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmią dotrzymania powyższego terminu budowy, dać mają koncesjonaryusze na żądanie Rządu kaucyą w sumie rzeczywistej 5.000 zł. a to w papierach, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

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

§. 9.

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

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

§. 10.

We względzie budowy kolei koncesjonowanej i ruchu na niej zastosować się powinni koncesjonaryusze 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 kolei koncesjonowanej 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.

§. 11.

Nadaje się koncesjonaryuszom prawo utworzenia za osobnem zezwoleniem Rządu i pod warunkami, które on ustanowi, osobnej Spółki akcyjnej do prowadzenia przedsiębiorstwa kolei miejscowej koncesjonowanej, która wnijść ma we wszystkie prawa i obowiązki koncesjonaryuszów.

Koncesjonaryusze mają prawo wypuszczenia w obieg pod warunkami, które Rząd przepisze, obligacyj pierwszorzędných, mających nieść cztery od sta i które w przeciągu lat 75 mają być spłacone a to w sumie imiennej najwięcej 750.000 zł. waluty austriackiej w monecie papierowej.

Obligacye pierwszorzędne, które mają być puszczane w obieg, pozbyte będą drogą ofert według zarządzeń, które Rząd wyda.

Nadto nadaje się koncesjonaryuszom prawo wypuszczenia w obieg akcji pierwszorzędných, które mieć będą pod względem wypłaty odsetek i umorzenia pierwszeństwo przed akcyami zakładowemi, za sumę aż do 100.000 zł. waluty austriackiej papierami.

Dywidenda należąca się od akcji pierwszorzędných, zanim akcyje zakładowe nabeą 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.

Gdyby po całkowitem wyekspensowaniu zatwierdzonego kapitału zakładowego 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 no-

wych budowli lub pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta będą należycie wykazane.

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

W statutach utworzyć się mającej Spółki akcyjnej zamieszczone być musi postanowienie, że wszyscy członkowie zarządu (rady nadzorczej, dyrekcji) powinni być obywatelami austriackimi i mieć stałą siedzibę w obszarze królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

§. 12.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych znizonych. 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 zandarmeryi a to nietylko gdy podróżują kosztem skarbu, lecz także gdy jadą po służbie o własnym koszcie na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne.

Koncesjonariusze zobowiązują 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 koncesjonariuszów mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na kolei koncesjonowanej. Przepisy rzeczzonego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i w Dzienniku ustaw państwa nie będą ogłoszone, staną się dla koncesjonariuszów obowiązującymi wtedy, gdy zostaną im urzędownie podane do wiadomości.

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

Koncesjonariusze zobowiązują 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).

§. 13.

Ruch na kolei, na którą daje się niniejszy dokument koncesyjny, będzie utrzymywała uprzyw. kolej północno-zachodnia austriacka na podstawie kontraktu, który w tym względzie za zezwoleniem Rządu będzie zawarty.

Rząd zastrzega sobie prawo objęcia ruchu na kolei koncesjonowanej i utrzymywania go przez pozostałą część okresu koncesyjnego na rachunek koncesjonariuszów, mianowicie w tym przypadku, gdyby kolej koncesjonowana uzyskała bezpośrednie połączenie z jedną z kolei, na którychby ruch utrzymywał Rząd.

W przypadku takim koncesjonariusze zwracać będą Rządowi koszta utrzymywania ruchu rzeczywiście poniesione lub według okoliczności ryczałtowo oznaczone.

Zresztą warunki tego utrzymywania ruchu ustanowione będą w osobnym kontrakcie, który Rząd zawrze z koncesjonariuszami.

§. 14.

Koncesjonariusze obowiązani są dozwolić Administracyi państwa na jej żądanie każdego czasu współużywania kolei niniejszem koncesjonowanej 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.

§. 15.

Koncesyą nadaje się z obroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §u 9go, lit. b) ustawy

o koncesjach na koleje żelazne na lat 90, licząc od dnia dzisiejszego, a po upływie tego czasu utraci ona moc swoje.

Rząd może także wyrzec unieważnienie koncesji przed upływem przerzeczonego czasu, gdyby określone w §cie 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 koncesjach na koleje żelazne.

§. 16.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia koncesjonowanej kolei 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, z nich strącone będą czyste dochody dwóch lat najniepomyślniejszych i obliczony będzie średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

2. Gdyby jednak odkupienie miało nastąpić przed upływem siódmego roku ruchu, lub gdyby średni dochód czysty, w myśl postanowień ustępu 1. obliczony, nie wynosił najmniej takiej sumy rocznej, która by wyrównywała racie rocznej potrzebnej do oprocentowania obligacji pierwszorzędnych, za zezwoleniem Rządu w obieg wypuszczonych, z doliczeniem raty rocznej, potrzebnej do oprocentowania po cztery od sta kapitału akcyjnego przez Rząd zatwierdzonego i do umorzenia go w ciągu całego okresu koncesyjnego, natenczas kwota roczna, powyżej oznaczona, uważana będzie za dochód czysty, mający służyć za podstawę do wymierzenia ceny odkupu.

3. Wynagrodzenie, które ma być zapłacone, będzie polegało na tem, że w ciągu pozostałych lat okresu koncesyjnego płacić się będzie koncesjonariuszom kwoty potrzebne do oprocentowania według planu i umorzenia obligacji pierwszorzędnych aż do zupełnego ich spłacenia w terminach płatności zgodnie z planem ustanowionych, natomiast za kapitał akcyjny płacić się będzie dochód średni w myśl ustępu 1go po strąceniu tych kwot pozostały a względnie, o ileby zachodził jeden z przypadków w ustępie 2 przewidzianych, sumę roczną tamże wzmiankowaną, 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 obligacji pierwszorzędnych w chwili odkupienia nie umorzonych jeszcze według zatwierdzonego planu amortyzacji z doliczeniem kapitału, wyrównywającego sumie zdyskontowanej przez potrącenie odsetek od odsetek po pięć od sta na rok wartości kapitałowej rat, które oprócz kwot na programowe oprocentowanie i umorzenie obligacji pierwszorzędnych 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 obligacji 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 koncesjonowanej ze wszystkimi do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także park wozowy, zapasy materyałów i kasowe, koleje podjazdowe, jeżeliby koncesjonariusze je posiadali i przedsiębiorstwa poboczne koncesjonariuszów, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już użyte stosownie do swego przeznaczenia.

§. 17.

Gdy koncesja utraci moc swoją i od tego dnia, w którym to nastąpi, wchodzi państwo bez wynagrodzenia w wolne od ciężarów posiadanie i używanie kolei koncesjonowanej i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności, licząc tu także park wozowy, zapasy materyałów i kasowe, koleje podjazdowe, jeżeliby koncesjonariusze je posiadali i przedsiębiorstwa poboczne koncesjonariuszów, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, w rozmiarze wzmiankowanym w §. 16, l. 5.

Tak wtedy gdy koncesja moc swoją straci, jak i w razie odkupienia kolei (§. 16), zatrzymają koncesjonariusze na własność fundusz zasobny, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i należące się im aktywa, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniesione lub nabyte, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił koncesjonariuszów z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależności kolejowej.

§. 18.

W razie utworzenia się Spółki akcyjnej, komisarz przez Rząd ustanowiony będzie miał także prawo bywania na posiedzeniach Rady zawiadowczej lub innej reprezentacji, przedstawiającej dyrekcyjną 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, koncesyonaryusze aż do dalszego zarządzenia nie są obowiązani płacić skarbowi państwa wynagrodzenia.

Uwalnia się koncesyonaryuszów 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 lokali urzędowych.

§. 19.

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 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 czwartego miesiąca czerwca roku zbawienia tysiąc osmset dziewięćdziesiątego trzeciego, Naszego panowania czterdziestego piątego.



Franciszek Józef r. w.

Taaffe r. w.

Steinbach r. w.

Bacquehem r. w.

110.

Dokument koncesyjny z dnia 11.
czerwca 1893,

na kolej miejscową z Podklosteru do Hermagoru
(w dolinie Gaili).

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

Gdy Feliks Mottony, właściciel fabryki w Pod-
klosterze w związku z Franciszkiem Lambrech-
tem, właścicielem realności i burmistrzem w Her-
magorze, tudzież Hansem Gasserem sen., właście-
cielem fabryki w Hermagorze podali prośbę o
udzielenie im koncesyi na wybudowanie i utrzy-
mywanie w ruchu kolei miejscowej od Podklosteru
do Hermagoru, przeto ze względu na powszechną
użyteczność tego przedsiębiorstwa, widzimy się
spowodowani nadać rzeczonym koncesyonaryuszom
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), tudzież ustawy z dnia 8. kwietnia 1893
(Dz. u. p. Nr. 59), w sposób następujący:

§. 1.

Nadajemy koncesyonaryuszom prawo wybu-
dowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej paro-
wej, która wybudowana być ma jako miejscowa
ze szlakiem normalnym od stacyi w Podklosterze
na linii bielacko-tarwiskiej kolei państwa do Herma-
goru (kolej w dolinie Gaili).

§. 2.

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

- a) Uwolnienie od stępli i należytości od wszel-
kich 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 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 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, któryby w przyszłości mocą ustawy był zaprowadzony, na lat trzydzieści, licząc od dnia dzisiejszego.

§. 3.

Kolei, w §. 1 wzmiankowanej, zapewnia Państwo gwarancją czystego dochodu rocznego, który wyrównywać ma sumie potrzebnej na oprocentowanie po cztery od sta i umorzenie pożyczki pierwszorzędnej w celu zgromadzenia kapitału zaciągnąć się mającej w sumie imiennej najwięcej 1,300.000 zł. w. a. papierami, a która w przeciągu 75 lat ma być umorzona, z doliczeniem dywidendy pierwszorzędnej czteroprocentowej i kwoty amortyzacyjnej na rzecz kapitału w akcyach pierwszorzędnych mającego wynosić najwięcej 150.000 zł. w. a. a to w taki sposób, że gdyby czysty dochód roczny nie dorównywał

sumie zagwarantowanej, część niedostającą uzupełni Rząd.

Zagwarantowany czysty dochód roczny ustania się na czas od otwarcia ruchu aż do upływu 75go roku okresu koncesyjnego w sumie maksymalnej 61.020 złotych waluty austriackiej a na pozostałe lata okresu koncesyjnego w zmniejszonej sumie maksymalnej 13.491 złotych waluty austriackiej.

§. 4.

Z czystego dochodu rocznego w § 3 zagwarantowanego obracać należy na umorzenie akcji pierwszorzędnych i obligacji pierwszorzędnych, które mają być wypuszczone, taką kwotę, jaką administracya państwa wyznaczy stosownie do planu amortyzacyjnego, podlegającego jej zatwierdzeniu, tak ułożonego, żeby cały kapitał zakładowy (§. 12) umorzony być mógł w ciągu okresu koncesyjnego.

Obligacje pierwszorzędne umorzone być mają pierwiej niż akcyje pierwszorzędne i zakładowe.

§. 5.

Zaliczka, którą Rząd ma płacić z tytułu przyjęcia gwarancyi, wydawana będzie po poprzedniem sprawdzeniu przedstawionego ze wszystkimi dowodami rachunku rocznego, najpóźniej w trzy miesiące po przedstawieniu tego rachunku.

Jednakże na wykupno płatnych kuponów od obligacji pierwszorzędnych i od akcji pierwszorzędnych, skarb będzie i pierwiej wypłacał kwoty częściowe w miarę potrzeby, sprawdzonej na podstawie preliminarza przychodów, a to z zastrzeżeniem obliczenia się na podstawie rachunku rocznego i jeżeli koncesyonarysze będą o to prosili na sześć tygodni przed terminem płatności.

Gdyby po ostatecznem stwierdzeniu rachunku rocznego, który przedstawić należy najpóźniej w przeciągu pięciu miesięcy po upływie roku ruchu, okazało się, że zaliczki wymierzono za wysoko, koncesyonarysze winni niezwłocznie zwrócić otrzymaną nadwyżkę z sześcioprocentowemi odsetkami.

Z roszczeniem do zaliczki od Rządu zgłosić się należy najpóźniej w przeciągu roku po upływie odpowiedniego roku ruchu, w przeciwnym razie roszczenie to upada.

§. 6.

Kwotę, którą Rząd zapłaci w skutek przyjęcia gwarancyi, uważać należy tylko za zaliczkę podlegającą oprocentowaniu po cztery od sta rocznie.

Gdy czysty dochód kolei przewyższy zagwarantowaną sumę roczną, nadwyżka odsyłana być ma niezwłocznie Rządowi na spłacenie udzielonej zaliczki z odsetkami aż do całkowitego umorzenia.

W przypadku takim, spłata przypadających odsetek poprzedzać ma spłatę zaliczek.

Zaliczki lub odsetki, nie wypłacone jeszcze Rządowi w chwili, gdy koncesya moc swoją utraci, lub gdy kolej zostanie odkupiona, zaspokojone będą z pozostałego jeszcze majątku przedsiębiorstwa.

§. 7.

Koszta notowania papierów na giełdach krajowych i zagranicznych, jakoteż podatki, które po upływie lat swobody podatkowej przedsiębiorstwo ma opłacać, wolno umieszczać w rachunku ruchu jako pozycją wydatkową; nie wolno jednak zamieszczać w nim także opłat stęplowych od kuponów.

Od dopłat rządowych nie ma przedsiębiorstwo opłacać podatku dochodowego.

§. 8.

Koncesjonariusze obowiązani są rozpocząć budowę kolei żelaznej w §. 1 wzmiankowanej jak najrychlej, skończyć ją najpóźniej w przeciągu jednego roku, licząc od dnia dzisiejszego. Gotową kolej oddać należy na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmią dotrzymania powyższego terminu budowy, dać mają koncesjonariusze na żądanie Rządu stosowną kaucyą a to w papierach, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

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

§. 9.

Do wybudowania kolei koncesyonowanej nadaje się koncesjonariuszom prawo wyłączenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

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

§. 10

We względzie budowy kolei koncesyonowanej i ruchu na niej trzymać się powinni koncesyo-

nariusze osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego i warunków koncesyjnych, które ministerstwo handlu ustanowi, jakoteż istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie ustawy o koncesjach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) i Porządku ruchu kolei z dnia 16. listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852), tudzież 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.

§. 11.

Budowa kolei koncesyonowanej wykonana być ma podług zarządzeń, jakie w tej mierze wyda Ministerstwo handlu, pod bezpośrednim kierunkiem i nadzorem Ministerstwa handlu i inspekcji głównej kolei austriackich a względnie dyrekcji głównej kolei austriackich rządowych.

Budowa i dostawy powierzane być mają z bezpośrednim współudziałem Rządu i z warunkami podawanymi pospolicie przy budowie kolei rządowych a to na podstawie projektu szczegółowego i kosztorysu z odpowiednim wpływem Władz państwa wypracowanych.

Wartość dostawy materiałów, odstąpić się mających gruntów i wszelkich innych świadczeń, które objęciem akcji zakładowych mają być zapewnione, oceniana być ma według pozycji kosztorysu, które przez Rząd będą zbadane a według okoliczności drogą sądowego oszacowania.

Środki do utrzymywania ruchu, szyny i wszelkie inne części składowe kolei, jakoteż wszelkie przedmioty do urządzenia potrzebne, nabywane być mają wyłącznie z fabryk krajowych.

Wyjątku od tego postanowienia dozwolić może Ministerstwo handlu tylko w takim razie, gdyby udowodniono, że fabryki krajowe nie zdołają dostarczyć wszystkiego pod temi samemi warunkami, co się tyczy ceny, gatunku i czasu dostawy, jakie ofiarują fabryki zagraniczne.

§. 12.

Nadaje się koncesjonariuszom prawo utworzenia za osobnem zezwoleniem Rządu i pod warun-

kami, które on ustanowi, osobnej Spółki akcyjnej, do prowadzenia przedsiębiorstwa kolei miejscowej koncesyonowanej, która wnijść ma we wszystkie prawa i obowiązki koncesyonaryuszów.

Koncesyonaryusze mają prawo wypuszczenia w obieg pod warunkami, które Rząd przepisze, obligacji pierwszorzędných, mających nieść cztery od sta i które w przeciągu lat 75 mają być spłacone a to w sumie imiennej najwięcej 1,300.000 złotych waluty austriackiej w monecie papierowej.

Obligacje pierwszorzędne, które mają być puszczane w obieg, pozbyte będą drogą ofert według zarządzeń, które Rząd wyda.

Nadto nadaje się koncesyonaryuszom prawo wypuszczenia w obieg akcji pierwszorzędných, które mieć będą pod względem wypłaty odsetek i umorzenia, pierwszeństwo przed akcjami zakładowemi, za sumę aż do 150.000 złotych waluty austriackiej papierami.

Dywidenda należąca się od akcji 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.

Gdyby po skończeniu w myśl koncesyi i otwarciu kolei jeszcze jakie nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, a w szczególności gdyby odnogi w §. 1, ustępie 3 przewidziane, zostały wybudowane, 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.

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

W statucie spółki akcyjnej, która ma być utworzona, zamieścić należy postanowienie, że wszyscy członkowie władzy kierującej (rady zarządczej, dyrekcji), winni być obywatelami austriackimi i winni mieć siedzibę w królestwach i krajach w Radzie państwa reprezentowanych.

§. 13.

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

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

Postanowienia te stosowane będą także do Obrony krajowej i Pospolitego ruszenia obu połów monarchii, do strzelców krajowych tyrolskich i do żandarmeryi, a to nie tylko gdy podróżują kosztem skarbu, lecz także gdy jadą po służbie o własnym koszcie na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne.

Koncesyonaryusze zobowiązują się przystąpić także 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 koncesyonaryuszów w mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na kolei koncesyonowanej. Przepisy rzeczonoego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i nie będą ogłoszone w Dzienniku ustaw państwa, staną się dla koncesyonaryuszów obowiązującymi wtedy, gdy zostaną im urzędownie podane do wiadomości.

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

Koncesyonaryusze zobowiązują 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).

§. 14.

Ruch na kolei, na którą daje się niniejszy dokument koncesyjny, będzie utrzymywał Rząd na rachunek koncesyonaryuszów a koncesyonaryusze będą obowiązani zwrócić administracji kolei żelaznych rządowych koszta z powodu tego utrzymywania ruchu rzeczywiście poniesione. Warunki utrzy-

mywania ruchu określone będą w osobnej umowie, którą w tym względzie Rząd zawrze z koncesyonaryuszami.

Rząd przeto zastrzega sobie ustanowienie taryf dla przewozu osobowego i towarowego, jakoteż klasyfikacji towarów i wszelkich przepisów pobocznych, dotyczących się przewozu towarów, tudzież świadczeń przedsiębiorstwa kolejowego na rzecz niektórych gałęzi służby publicznej, mianowicie na rzecz zarządu pocztowego i zakładu telegrafów rządowych, przyczem będzie miał wzgląd z jednej strony na odnośne interesa publiczne, z drugiej zaś na potrzebę zapewnienia przedsiębiorstwu dostatecznych zysków.

Zresztą uregulowanie taryf pasażerskich i towarowych, jakoteż świadczeń na cele publiczne, zastrzeżone jest na zawsze ustawodawstwu. Koncesyonaryusze obowiązani są poddać się takiej regulacji.

§. 15.

Koncesyonaryusze obowiązani są dozwolić Rządowi na jego żądanie każdego czasu współużywania kolei do obrotu między kolejami już istniejącymi lub dopiero w przyszłości powstać mającymi, na których Rząd ruch utrzymuje, w taki sposób, że Rząd będzie mógł 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 Dzienniku ustaw państwa z roku 1886, strona 63.

§. 16.

Koncesyą 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 przerweczonego czasu, gdyby określone w §fie 3cim zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia i utrzymywania ruchu z winy koncesyonaryuszów

nie były dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie da się usprawiedliwić w myśl §u 11, lit. b) ustawy o koncesjach na koleje żelazne.

§. 17.

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 lat siedmiu przed chwilą odkupu a z nich strącone będą czyste dochody dwóch lat najniepomysłniejszych i obliczony będzie średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

2. Gdyby jednak odkupienie miało nastąpić przed upływem siódmego roku ruchu, lub gdyby średni dochód czysty, w myśl postanowień ustępu 1. obliczony, nie wynosił najmniej takiej kwoty rocznej, która by wyrównywała racie rocznej potrzebnej do oprocentowania obligacji pierwszorzędnych, za zezwoleniem Rządu w obieg wypuszczonych z doliczeniem raty rocznej potrzebnej do oprocentowania kapitału akcyjnego przez Rząd zatwierdzonego a mianowicie akcyj pierwszorzędnych po cztery od sta a akcyj zakładowych po dwa od sta i do umorzenia kapitału akcyjnego w ciągu całego okresu koncesyjnego, natenczas kwota roczna, powyżej oznaczona, uważana będzie za dochód czysty, mający służyć za podstawę do wymierzenia ceny odkupu.

3. Wynagrodzenie, które ma być zapłacone, będzie polegało na tem, że w ciągu pozostałych lat okresu koncesyjnego płacić się będzie koncesyonaryuszom kwoty potrzebne do oprocentowania według planu i umorzenia obligacji pierwszorzędnych aż do zupełnego ich spłacenia w terminach płatności zgodnie z planem ustanowionych, natomiast za kapitał akcyjny płacić się będzie dochód średni w myśl ustępu 1go po strąceniu tych kwot pozostały a względnie, o ileby zachodził jeden z przypadków w ustępie 2 przewidzianych, sumę roczną tamże wzmiankowaną, 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 wziąć na siebie spłacenie obligacji pierwszorzędnych w chwili odkupienia nie umorzonych jeszcze według zatwierdzonego planu amortyzacji i nadto zapłacić kapitał wyrównywający sumie zdyskontowanej przez potrącenie odsetek od odsetek po cztery od sta na rok wartości kapitałowej rat, które oprócz kwot na programowe opro-

centowanie i umorzenie obligacyj pierwszorzędnych według postanowień ustępu 3go 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 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 koncesyonowanej ze wszystkimi do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także park wozowy, zapasy materiałów i kasowe, koleje podjazdowe, jeżeliby koncesyonariusze je posiadali i przedsiębiorstwa poboczne koncesyonaryuszów, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już użyte stosownie do swego przeznaczenia.

§. 18.

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 materiałów i kasowe, koleje podjazdowe, jeżeliby koncesyonariusze je posiadali i przedsiębiorstwa poboczne koncesyonaryuszów, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, w rozmiarze wzmiankowanym w §. 17, l. 5.

Tak wtedy gdy koncesya moc swoją straci, jak i w razie odkupienia kolei (§. 17), zatrzymają koncesyonariusze na własność fundusz zasobny, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i należące się im aktywa, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniesione lub nabyte, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił koncesyonaryuszów z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależności kolejowej.

§. 19.

Po utworzeniu się Spółki akcyjnej (§. 12), komisarz przez Rząd ustanowiony będzie miał także prawo bywania na posiedzeniach Rady zawiadowczej lub innej reprezentacji, przedstawiającej dyrekcją 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 lub interesom finansowemu skarbu państwa gwarancją dającego; 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 kolejowem, niniejszem ustanowiony, koncesyonaryusze nie są obowiązani aż do dalszego zarządzenia płacić skarbowi państwa wynagrodzenia.

Uwalnia się koncesyonaryuszów od przepisanego 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 akcyzowego, jakoteż od obowiązku wystawienia bezpłatnie i utrzymywania lokali urzędowych.

§. 20.

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 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 zawartemi, ściśle i troskliwie czuwały.

W dowód czego wydajemy niniejszy list, pod Naszą większą pieczęcią, w Naszem głównem i rezydencyonalnem mieście Wiedniu, dnia jedenastego miesiąca czerwca w roku zbawienia tysiąc ośmset dziewięćdziesiątym trzecim, Naszego panowania czterdziestym piątym.



Franciszek Józef r. w.

Taaffe r. w.

Steinbach r. w.

Bacquehem r. w.

111.**Rozporządzenie Ministerstwa sprawiedliwości z dnia 1. lipca 1893,**

tyczące się ustanowienia Sądu powiatowego w Waszkowcach nad Czeremoszem na Bukowinie.

Na zasadzie §. 2go ustawy z dnia 11. czerwca 1868 (Dz. u. p. Nr. 59) ustanawia się w okręgu Sądu krajowego czerniowieckiego Sąd powiatowy z siedzibą urzędową w Waszkowcach nad Czeremoszem dla gmin Waszkowce nad Czeremoszem łącznie z obszarem dworskim, Ruska Banilla łącznie z obszarem dworskim, Słobodzia Banilla, Karapczin łącznie z obszarem dworskim, Willawcze łącznie z obszarem dworskim i Zamostie.

Gdy Sąd ten rozpocznie urzędowanie, co później będzie postanowione i do wiadomości podane, gminy i obszary dworskie powyżej wymienione oddłączone zostaną od okręgu Sądu powiatowego wyznickiego.

Schönborn r. w.

112.**Obwieszczenie Ministerstwa skarbu z dnia 3. lipca 1893,**

o ustanowieniu Dyrekcyj skarbowych powiatowych w Brzeżanach, Czortkowie i Żółkwi w okręgu Dyrekcyi skarbowej krajowej we Lwowie.

W skutek Najwyższego postanowienia z dnia 29. sierpnia 1892 ustanawia się w okręgu Dyrekcyi skarbowej we Lwowie trzy nowe Dyrekcyje skarbowe powiatowe z siedzibami w Brzeżanach, Czortkowie i Żółkwi, z których Dyrekcyja skarbowa powiatowa brzeżańska obejmować będzie powiaty administracyjne brzeżański, podhajecki, przemysłański i rohatyński, Dyrekcyja skarbowa powiatowa czortkowska powiaty administracyjne czortkowski, husiatyński i borszczowski, Dyrekcyja skarbowa powiatowa żółkiewska powiaty administracyjne żółkiewski, rawski i sokalski.

Rzeczony Dyrekcyje skarbowe powiatowe rozpoczną urzędowanie od dnia 1. sierpnia 1893.

Z tego powodu odnośnie do rozporządzenia Ministerstwa skarbu z dnia 8. czerwca 1867, tyczącego się ostatecznej organizacji służby skarbowej pierwszej instancji w Galicyi (Dz. u. p. Nr. 84 z r. 1867) oddzielają się począwszy od dnia 1. sierpnia 1893: od okręgu urzędowego Dyrekcyi skarbowej powiatowej kołomyjskiej, powiat administracyjny borszczowski; od okręgu urzędowego Dyrekcyi skarbowej powiatowej tarnopolskiej, powiaty administracyjne brzeżański, podhajecki, czortkowski i husiatyński; od okręgu urzędowego Dyrekcyi skarbowej powiatowej brodzkiej, powiaty administracyjne przemysłański i sokalski; od okręgu urzędowego Dyrekcyi skarbowej powiatowej stanisławowskiej, powiat administracyjny rohatyński; od okręgu urzędowego Dyrekcyi skarbowej powiatowej lwowskiej powiat administracyjny żółkiewski; od okręgu urzędowego Dyrekcyi skarbowej powiatowej przemyskiej, powiat administracyjny rawski.

Steinbach r. w.

113.**Rozporządzenie Ministerstwa rolnictwa z dnia 4. lipca 1893,**

tyczące się wliczania czasu nauki, spędzonego w c. k. szkole leśniczej w Wydrdze, w praktykę trzyletnią, przepisaną kandydatom do egzaminu rządowego służby pomocniczej przy ochronie lasów i technicznej.

Odnośnie do §u 28go rozporządzenia c. k. Ministerstwa rolnictwa z dnia 11. lutego 1889 (Dz. u. p. Nr. 23) postanawia się, że także tym kandydatom do egzaminu rządowego dla służby pomocniczej przy ochronie lasów i technicznej, którzy skończyli kurs nauk w c. k. szkole leśniczej w Wydrdze, czas nauki spędzony w tym zakładzie ma być wliczany w praktykę trzyletnią przepisaną kandydatom do tego egzaminu.

Falkenhayn r. w.