

Rok 1901.

# Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Cześć LXV. — Wydana i rozesłana dnia 29. września 1901.

**Treść:** (№ 149 i 150.) 149. Dokument koncesyjny na kolej lokalną od Rakownika do Lun. — 150. Dokument koncesyjny na kolej lokalną od Hartberga do Friedberga.

**149.**

## Dokument koncesyjny z dnia 17. sierpnia 1901,

na kolej lokalną od Rakownika do Lun.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia nadaje w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami Wincentemu Feyerfeilowi, c. k. notaryuszowi w Karlinie, w spółce z Józefem Czermakiem, właścicielem fabryki w Rakowniku, Wincentym Rzyhą, prezesem Rady powiatowej w Lunach, i doktorem Walentym Stopką, burmistrzem miasta Lun, na ich prośbę koncesję do wybudowania i utrzymania w ruchu kolei żelaznej parowej, która wybudowana być ma jako kolej główna drugiego rzędu, wychodząca ze stacji Rakownika, położonej przy linii kolei państwa Rakowniki—Protiwin, idąca na Chrasztiany, Lhotę, Domuszyce, Opoczne, Jimlin Żemiechy i dobiegająca zapomocą dwóch łącznic krzywych do kolei lokalnej Postoloparty—Luny, a to w myśl postanowień ustawy o koncesjach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854. Dz. u. p. Nr. 238, jakoteż ustaw z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895 i z dnia 1. lipca 1901, Dz. u. p. Nr. 85, pod następującymi warunkami i zastrzeżeniami:

§. 1.

Co do kolei, będących przedmiotem niniejszego dokumentu koncesyjnego, używają koncesjonariusze

dobrodziejstw, w artykule V ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895 przewidzianych.

§. 2.

Kolei koncesyonowanej daje państwo na czas od otwarcia ruchu aż do upływu 76go roku okresu koncesyjnego gwarancję czystego dochodu rocznego w sumie, potrzebnej na zapewnienie czteroprocentowych odsetek od pożyczki pierwszeństwa celem zgromadzenia kapitału zaciągnąć i w przeciągu powyższego okresu umorzyć się mającej, tudzież na ratę amortyzacyjną rzeczoney pożyczki, a to w taki sposób, że gdyby czysty dochód roczny nie dorównywał sumie zagwarantowanej, część niedostającą dopłaci Rząd.

Atoli wzmiankowana pożyczka pierwszeństwa może być zaciągnięta tylko w takiej sumie imiennej, jakiej potrzeba na uzyskanie gotówki w kwocie maksymalnej 7,500.000 koron, a jaka w swoim czasie przez Rząd będzie oznaczona.

§. 3.

Z czystego rocznego dochodu w §. 2 zagwarantowanego obracać należy na umorzenie zaciągnąć się mającej pożyczki pierwszeństwa taką kwotę, jaką Rząd wyznaczy stosownie do planu amortyzacyjnego, który podlega jego zatwierdzeniu, a według którego cały kapitał zakładowy umorzony być ma w ciągu okresu koncesyjnego.

## §. 4.

Kwota, którą Rząd ma dopłacać z tytułu gwarancyi, wypłacana będzie po sprawdzeniu rachunku rocznego, przedłożonego ze wszystkimi dokumentami, a to najpóźniej w trzy miesiące po przedłożeniu tego rachunku.

Jednakże skarb państwa wypłacać będzie już i przed tym terminem w miarę potrzeby, sprawdzonej na podstawie preliminarza przychodów i z zastrzeżeniem obliczenia się na podstawie rachunku rocznego, kwoty częściowe, potrzebne na to, aby umówione odsetki od pożyczki, tudzież oznaczone planem umarzania raty amortyzacyjne mogły być zapłacone w zawarowanych terminach płatności, jeżeli koncesjonaryusze będą o to prosili na sześć tygodni przed terminem płatności.

Gdyby po ostatecznem stwierdzeniu rachunku rocznego, który przedstawić należy ile możliwości w przeciągu trzech miesięcy po upływie roku ruchu, pokazało się, że zaliczki wymierzono za wysoko, koncesjonaryusze winni otrzymaną nadwyżkę niezwłocznie zwrócić.

Z roszczeniem prawa do dopłaty ze strony państwa zgłaszać się należy najpóźniej w przeciągu roku po upływie dotyczącego roku ruchu, w przeciwnym razie roszczenie to upada.

## §. 5.

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 oddawana być ma niezwłocznie Rządowi na spłacenie udzielonej zaliczki razem z odsetkami aż do całkowitego jej umorzenia.

W przypadku tym zaspokojenie płatnych odsetek ma pierwszeństwo przed zwrotem zaliczek.

Pretensye państwa z tytułu tych zaliczek lub odsetek, nie zapłaconych jeszcze Rządowi w chwili, gdy koncesya moc swoją utraci, lub gdy kolej zostanie odkupiona, zaspokojone będą z pozostałego jeszcze majątku przedsiębiorstwa, do którego w szczególności zalicza się także wynagrodzenie, jakie ma być zapłacone za odkupienie kolei (§. 17).

## §. 6.

Koszta notowania papierów na giełdach krajowych i zagranicznych, opłaty stęplowe od kuponów, jakoteż podatki, które po upływie lat swobody podatkowej przedsiębiorstwo ma opłacać, wolno umieszczać w rachunku ruchu jako pozycyę wydatkową.

Toż samo rozumie się o dodatku za zawiadowstwo, płacić się mającym od pożyczki pierwszeństwa, która ma być zaciągnięta, jakoteż o podatkach i należnościach, któreby instytucji finansowemu, udzielającemu pożyczki, miały być zwracane.

Od dopłat państwa nie będzie przedsiębiorstwo opłacać żadnego podatku.

## §. 7.

Budowę kolei koncesyonowanej rozpocząć należy niezwłocznie po otrzymaniu pozwolenia do budowania i skończyć ją najpóźniej w przeciągu dwóch lat, licząc od dnia dzisiejszego. Gotową kolej oddać należy niezwłocznie na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy, jakoteż wykonania i urządzenia kolei zgodnie z koncesyą, złożyć mają koncesjonaryusze na żądanie Rządu stosowną kaucyę w papierach wartościowych, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

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

## §. 8.

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

Takież samo prawo nadane będzie koncesjonaryuszom do wybudowania tych kolei podjazdowych, których budowę Rząd ze względu na dobro publiczne uznałby za potrzebną.

## §. 9.

We względzie budowy kolei koncesyonowanej i ruchu na niej zastosować się powinni koncesjonaryusze do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego, do warunków koncesyjnych, przez Ministerstwo kolei żelaznych ustanowionych i innych zarządzeń, jakie w tym względzie będą wydane, 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 żelaznych z dnia 16. listopada 1851, Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852, tudzież do ustaw i rozporządzeń, któreby w przyszłości zostały wydane.

## §. 10.

Budowa kolei koncesyonowanej wykonana być ma podług zarządzeń, jakie w tej mierze wyda Mi-

nisterstwo kolei żelaznych, pod bezpośrednim kierunkiem i nadzorem Ministerstwa kolei żelaznych, a względnie urzędu, któremu Ministerstwo to poruczy.

Budowa i dostawy powierzane być mają na podstawie projektu szczegółowego i kosztorysu, ułożonych przy odpowiednim udziale organów rządowych, za bezpośrednim wpływem Rządu i ile możności według warunków, stosowanych zwyczajnie przy budowie kolei państwa.

Roboty budownicze powierzać należy oddzielnie od gromadzenia kapitału.

#### §. 11.

Do wykonania koncesyjonowanego przedsięwzięcia kolejowego nadaje się koncesyonaryuszom prawo utworzenia za osobnem zezwoleniem Rządu i pod warunkami, które on ustanowi, osobnej spółki akcyjnej, która wnijść ma we wszystkie prawa i obowiązki koncesyonaryuszów.

Koncesyonaryusze są upoważnieni zaciągnąć pod warunkami, jakie Rząd ustanowi, pożyczkę pierwszeństwa, która w miarę okoliczności będzie rozłożona na udziałowe zapisy długu; pożyczka zaś ta nie może być oprocentowana wyżej jak po cztery od sta i musi być umorzona w przeciągu 76 lat, a kwota imienna takowej ustanowiona będzie przez Rząd (§. 2).

Zbycie tej pożyczki pierwszeństwa odbywać się ma według zarządzeń, jakie Rząd wyda.

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 łącznie z kosztami sprawienia parku kolejowego, za zezwoleniem Rządu rzeczywiście wyłożonych i należycie udowodnionych, tudzież kwoty, którą Rząd wyznaczy na zakupno zapasu materiałów i dotacyi kasowych łącznie z odsetkami interkalarnemi i ratami amortyzacyjnemi w ciągu budowy rzeczywiście zapłaconemi i stratą na kursie przy gromadzeniu kapitału rzeczywiście poniesioną, żadne inne wydatki nie mogą być liczone.

Gdyby po zupełnem wyczerpaniu pierwszego kapitału zakładowego jeszcze jakie nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, koszta przez to poniesione mogą być dołczone do kapitału zakładowego, jeżeli Rząd pozwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta te będą należycie wykazane.

Statut spółki i formularze obligacyi pierwszeństwa i akcyi, jakie w danym razie będą emitowane, również plan umarzania obligacyi pierwszeństwa i akcyi, jakoteż kontrakt zbycia pożyczki pierwszeństwa, podlegają zatwierdzeniu Rządu.

W statucie Spółki akcyjnej, która ma być utworzona, zamieścić należy postanowienie, że wszyscy członkowie grona kierującego (rady zarządczej, dyrekcji), winni być obywatelami austriackimi i mieć siedzibę w królestwach i krajach 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 państwa 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 nietylko w podróżach na koszt skarbu, lecz także w podróżach służbowych na ewidencyjne wojskowe i zgromadzenia kontrolne, odbywanych własnym kosztem.

Koncesyonaryusze zobowiązują się przystąpić do zawartej przez austriackie spółki kolejowe umowy co do sprawiania i utrzymywania w pogotowiu środków do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem swoją służbą i swoimi taborami w razie przewożenia większych transportów wojskowych, dalej 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 mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na kolei koncesyonowanej. Przepisy rzeczonożego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i w Dzienniku ustaw państwa nie będą ogłoszone, staną się dla koncesyonaryuszów obowiązującymi wtedy, gdy zostaną im urzędownie podane do wiadomości.

Koncesyonaryusze zobowiązują się przy obsadzeniu posad mieć wzgląd na wystużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajowej, w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872, Dz. u. p. Nr. 60.

## §. 13.

Do przewozu korpusów straży cywilnej (straży bezpieczeństwa, straży skarbowej itp.) mają być w analogiczny sposób stosowane niższe ceny taryfowe, jakie obowiązują co do transportów wojskowych.

## §. 14.

Ruch na kolei, będącej przedmiotem niniejszego dokumentu koncesyjnego, będzie utrzymywał w czasie całego okresu koncesyi Rząd na rachunek koncesyonaryuszów, którzy będą obowiązani zwracać Rządowi koszty z powodu tego utrzymywania ruchu rzeczywiście poniesione lub według okoliczności ryczałtowo oznaczone. Zresztą warunki utrzymywania ruchu przepisane będą w kontrakcie, który Rząd zawrze w tym względzie z koncesyonaryuszami.

Dopóki kolej będzie istotnie korzystała z gwarancji państwa lub dopóki zaliczki z tytułu gwarancji wypłacone, nie będą państwu zwrócone, Rząd będzie miał prawo wydawania według własnego uznania postanowień co do urządzeń ruchu, co do ustanowienia taryf dla przewozu osób i towarów, jakoteż co do klasyfikacji towarów i wszelkich warunków pobocznych, dotyczących się przewozu towarów, tudzież świadczeń przedsiębiorstwa kolejowego na rzecz niektórych gałęzi służby publicznej, mianowicie na rzecz zarządu pocztowego i zakładu telegrafów państwa, przyczem będzie miał wzgląd na istniejące stosunki obrotu.

Po upływie tego czasu koncesyonaryusze stosować się mają do ustanowionych warunków ruchu, a względnie do odnośnych postanowień, zawartych w kontrakcie ruchu.

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

## §. 15.

Koncesyonaryusze obowiązani są pod warunkami i zastrzeżeniami, w artykule XII ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, wymienionemi, 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, i to w taki sposób, że Rząd będzie mógł z prawem ustanawiania taryf przesyłać lub pozwolić przesyłać tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy kolejami współużywanymi lub niektórymi jej częściami, odpłacając za to stosowne wynagrodzenie.

## §. 16.

Okres koncesyi, tudzież ochrony przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §fu 9go, lit. b) ustawy o koncesjach na koleje żelazne, trwać będzie lat dziewięćdziesiąt, licząc od dnia dzisiejszego, a po upływie tego czasu utraci ona moc swoją.

Rząd może także przed upływem rzeczonoego czasu uznać koncesyę za nieistniejącą nadal, gdyby określone w §fie 7ym zobowiązania co do rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia ruchu nie były dopełnione z winy koncesyonaryuszów, która nie dałaby się usprawiedliwić w myśl §u 11 ustawy o koncesjach na koleje żelazne.

## §. 17.

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

1. Wynagrodzenie, w razie odkupienia zapłacić się mające będzie polegało na tem, że Rząd weźmie na siebie w miejsce koncesyonaryuszów spłacenie pożyczki pierwszeństwa w §. 11 oznaczonej i wszelkich innych pożyczek, jakieby koncesyonaryusze za zezwoleniem Rządu zaciągnęli w celu pokrycia policzalnych kosztów zakładowych (§. 11, ustęp 6), a to w kwotach, które w chwili odkupienia zalegać będą jako nieumorzone, a nadto kwotę kapitału akcyjnego, zalegającą jeszcze w chwili odkupienia, spłaci gotówką lub obligacyami długu państwa.

Obligacje te liczone będą w takim razie po kursie pieniężnym średnim, jaki obligacje długu państwa tego samego rodzaju, notowane urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półroczu bezpośrednio poprzedzającego.

2. Przez odkupienie kolei i od dnia tego odkupienia przechodzi na państwo za wypłatą wynagrodzenia pod l. 1 przepisanego bez dalszej zapłaty własność wolna od ciężarów, a względnie obciążona tylko zalegającą jeszcze resztą pożyczek za zezwoleniem Rządu zaciągniętych, i używanie kolei niniejszem koncesyonowanej ze wszystkimi do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i zapasy kasowe, a według okoliczności koleje podjazdowe i przedsiębiorstwa poboczne własnością koncesyonaryuszów będące, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już użyte stosownie do swego przeznaczenia.

3. Odkupienie na rzecz państwa nastąpić ma w każdym przypadku z rozpoczęciem się roku kalendarzowego, uchwała zaś Rządu, dotycząca się od-

kupienia, oznajmiona będzie przedsiębiorstwu kolejowemu najpóźniej do 31. października roku bezpośrednio poprzedniego w formie deklaracji Rządu.

W deklaracji tej oznaczone będą następujące szczegóły:

- a) termin, od którego nastąpi odkupienie;
- b) przedsiębiorstwo kolejowe, będące przedmiotem odkupienia i inne przedmioty majątku, które bądź jako przynależność przedsiębiorstwa kolejowego bądź na zaspokojenie pretensyi państwa z tytułu gwarancji (§. 5) lub z jakichkolwiek innych tytułów prawnych przejść mają na państwo;
- c) kwota ceny odkupu, którą państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowemu (l. 1), a która według okoliczności obliczona będzie tymczasowo z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania, przy czem oznaczony ma być termin i miejsce płatności.

4. Rząd zastrzega sobie prawo ustanowienia jednocześnie z doręczeniem deklaracji dotyczącej się odkupienia, osobnego komisarza do czuwania nad tem, żeby stan majątku, począwszy od tej chwili, nie został zmieniony na szkodę państwa.

Począwszy od chwili oznajmienia o odkupieniu, wszelka sprzedaż lub obciążenie nieruchomości majątkowych, w deklaracji o odkupieniu wymienionych, podlega przyzwoleniu tego komisarza.

Toż samo rozumie się o wszelkiem przyjmowaniu nowych zobowiązań, przekraczających granicę regularnego sprawowania interesów lub uzasadniających trwałe obciążenie.

5. Koncesyonaryusze obowiązani są mieć o to staranie, żeby Rząd mógł w dniu na odkupienie wyznaczonym objąć w fizyczne posiadanie wszystkie przedmioty majątku, w deklaracji o odkupieniu wymienione.

Gdyby koncesyonaryusze nie uczynili zadość temu zobowiązaniu, Rząd będzie miał prawo nawet bez ich zezwolenia i bez wdania się sądu, objąć w fizyczne posiadanie przedmioty majątku powyżej oznaczone.

Począwszy od chwili odkupienia, ruch na kolei odkupionej odbywać się będzie na rachunek państwa, a przeto od tej chwili wszelkie dochody ruchu przechodzić będą na rzecz państwa, wszelkie zaś wydatki ruchu na karb państwa.

Czyste dochody, jakie wyjdą z obrachunku aż do chwili odkupienia, pozostaną własnością przedsiębiorstwa kolejowego, które natomiast odpowiadać ma samo za wszelkie należności obrachun-

kowe i za wszelkie inne długi, pochodzące z budowy i ruchu kolei aż do chwili powyższej.

6. Rząd zastrzega sobie prawo zahipotekowania na podstawie deklaracji o odkupieniu (l. 3), prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach majątkowych, w skutek odkupienia na państwo przechodzących.

Koncesyonaryusze obowiązani są oddać Rządowi na jego żądanie do rozporządzenia wszelkie dokumenty prawne, jakichby od nich do tego celu potrzebował.

#### §. 18.

Gdy koncesya upłynie i od tego dnia, w którym to nastąpi, przechodzi na państwo bez wynagrodzenia wolna od ciężarów własność i używanie kolei koncesyonowanej i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materyałów i zapasy kasowe, koleje podjazdowe i przedsiębiorstwa poboczne, gdyby je koncesyonaryusze posiadali, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, w rozmiarze wzmiankowanym w §. 17, ustępie 2.

Tak wtedy, gdy koncesya upłynie, jak i w razie odkupienia kolei (§. 17), zatrzymają koncesyonaryusze na własność fundusz zasobny, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i aktywa obrachunkowe, jeżeliby istniały, 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 one stanowić przynależności kolei.

#### §. 19.

Po utworzeniu się spółki akcyjnej w §. 11 przewidzianej, komisarz przez Rząd ustanowiony będzie miał także prawo bywania na posiedzeniach rady zawiadowczej lub innej reprezentacji, przedstawiającej grono kierujące 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 dla publicznego dobra i finansowego interesu skarbu państwa, dającego gwarancję; w przypadku jednak takim komisarz winien rzecz przedstawić natychmiast Ministerstwu kolei żelaznych do decyzji, która wydana być ma niezwłocznie i będzie dla spółki obowiązująca.

#### §. 20.

Nadto zastrzega sobie Rząd prawo, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczono się

ponownie naruszenia lub zaniedbania jednego z obowiązków, dokumentem koncesyjnym, lub ustawami przepisanych, będzie temu zapobiegał środkami odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności uzna koncesję jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego, na który została nadana, za nieistniejącą nadal.

Wittek r. w.

## 150.

### Dokument koncesyjny z dnia 28. września 1901,

na kolej lokalną od Hartberga do Friedberga.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia nadaje w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami Spółce akcyjnej „Kolej lokalna Fürstenfeld—Hartberg (—Neudau)“ w Gracu na jej prośbę koncesję do wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei lokalnej od Hartberga do Friedberga, która wybudowana być ma jako normalno-torowa kolej główna drugiego rzędu, a to w myśl postanowień ustawy o koncesjach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, tudzież ustaw z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895 i z dnia 1. lipca 1901, Dz. u. p. Nr. 85, pod następującymi warunkami i zastrzeżeniami:

#### §. 1.

Co do kolei, będącej przedmiotem niniejszego dokumentu koncesyjnego, używa Spółka dobrodziejstw. w artykule V ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, przewidzianych.

#### §. 2.

Kolei koncesyonowanej, dla której ma być utrzymywany osobny rachunek ruchu według zarządzeń Ministerstwa kolei żelaznych, zapewnia państwo na czas od otwarcia ruchu aż do upływu 76go roku okresu koncesyjnego gwarancją czystego dochodu rocznego w sumie potrzebnej na opłacenie czteroprocentowych odsetek od pożyczki pierwszeństwa, celem zgromadzenia kapitału zaciągnąć i w przeciągu powyższego okresu umorzyć się mającej, tudzież na ratę amortyzacyjną tejże pożyczki, a to w taki sposób, że gdyby czysty dochód roczny nie dorównywał sumie zagwarantowanej, część niedostającą dopłaci Rząd.

Atoli wzmiankowana pożyczka pierwszeństwa zaciągnięta być może tylko w takiej maksymalnej sumie imiennej, jakiej potrzeba na uzyskanie gotówki w kwocie 4,040 000 K, suma zaś ta będzie w swoim czasie przez Rząd oznaczona.

#### §. 3.

Z czystego dochodu rocznego, w §. 2 zagwarantowanego, obracać należy na umorzenie pożyczki pierwszeństwa, która ma być zaciągnięta, taką kwotę, jaką Rząd wyznaczy stosownie do planu amortyzacyjnego, który podlega jego zatwierdzeniu, a według którego cały kapitał zakładowy umorzony być ma w ciągu okresu koncesyjnego.

#### §. 4.

Kwota, którą Rząd ma dopłacać z tytułu przyjęcia gwarancji, wypłacana będzie po sprawdzeniu przedstawionego ze wszystkimi dowodami rachunku rocznego, i to najpóźniej w trzy miesiące po przedstawieniu tegoż.

Atoli skarb państwa będzie już i przed tym terminem — stosownie do potrzeby sprawdzonej na podstawie preliminarza przychodów i z zastrzeżeniem obliczenia się na podstawie rachunku rocznego — wypłacał kwoty częściowe, potrzebne na to, aby umówione odsetki od pożyczki, tudzież przepisane planem raty amortyzacyjne mogły być zapłacone w zawarowanych terminach płatności, jeżeli Spółka prosić będzie o to na sześć tygodni przed terminem płatności.

Gdyby po ostatecznym stwierdzeniu rachunku rocznego, który przedstawić należy najpóźniej w przeciągu trzech miesięcy po upływie roku ruchu, okazało się, że zaliczki wymierzono za wysoko, winna Spółka otrzymaną nadwyżkę zwrócić niezwłocznie.

Z roszczeniem prawa do dopłaty ze strony państwa zgłaszać się należy najpóźniej w przeciągu roku po upływie dotyczącego roku ruchu, w przeciwnym razie roszczenie to upada.

#### §. 5.

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

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

W przypadku tym zaspokojenie płatnych odsetek ma pierwszeństwo przed zwrotem zaliczek.

Preferensie państwa z tytułu tych zaliczek lub odsetek, nie zaspokojone jeszcze w chwili, gdy koncesya moc swoją utraci, lub gdy kolej zostanie odkupiona, zaspokojone będą z pozostałego jeszcze majątku przedsiębiorstwa, do czego zalicza się w szczególności także wynagrodzenie (§. 14), jakie ma być zapłacone za odkupienie koncesyonowanej kolei żelaznej.

## §. 6.

Koszta notowania papierów na giełdach krajowych i zagranicznych, opłaty stęplowe od kuponów, jakoteż podatki, które po upływie lat swobody podatkowej przedsiębiorstwo ma opłacać, wolno umieszczać w rachunku ruchu jako pozycję wydatkową.

Toż samo rozumie się o dodatku za zawiadowanie, płacić się mającym od pożyczki pierwszeństwa, która ma być zaciągnięta, jakoteż o podatkach i należnościach, któreby instytucji finansowemu udzielającemu pożyczki, miały być zwracane.

Od dopłat państwa nie ma przedsiębiorstwo opłacać żadnego podatku.

## §. 7.

Budowę kolei koncesyonowanej skończyć należy najpóźniej w przeciągu dwóch lat, licząc od dnia dzisiejszego. Gotową kolej oddać należy niezwłocznie na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny, który trwać będzie aż do 22. lipca 1980.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy, jakoteż wykonania i urządzenia kolei zgodnie z koncesją, złożyć ma Spółka na żądanie Rządu stosowną kaucyę w tych papierach wartościowych, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

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

## §. 8.

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

Takież samo prawo nadane będzie Spółce do wybudowania wszelkich kolei podjazdowych, których budowę Rząd ze względu na dobro publiczne uznałby za potrzebną.

## §. 9.

We względzie budowy kolei koncesyonowanej i ruchu na niej zastosować się powinna Spółka do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego, do warunków koncesyjnych, które Ministerstwo kolei żelaznych ustanowiło i innych zarządzeń, jakie w tym względzie będą wydane, jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do 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 do ustaw i rozporządzeń, któreby w przyszłości zostały wydane.

Pod względem ruchu będzie można odstąpić od środków bezpieczeństwa i przepisów ruchu, ustanowionych w Porządku ruchu kolei żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych, o tyle, o ile ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu koncesyonowanej kolei, a w szczególności ze względu na zmniejszenie chyżości, Ministerstwo kolei żelaznych uzna to odstąpienie za dozwolone, a natomiast trzymać się będzie trzeba osobnych przepisów ruchu, które w tej mierze wyda Ministerstwo kolei żelaznych.

## §. 10.

Budowa kolei koncesyonowanej wykonana być ma podług zarządzeń, jakie w tej mierze wyda Ministerstwo kolei żelaznych, tudzież pod bezpośrednim kierunkiem i nadzorem tego Ministerstwa, a względnie urzędu, które takowe do tego wydeleguje.

Oddawanie budowy w przedsiębiorstwo, tudzież powierzanie dostaw, podlega bezpośredniemu wpływowi Rządu i oparte być ma na projekcie szczegółowym i kosztorysie, ułożonych przy odpowiedniem współdziałaniu organów rządowych, tudzież na warunkach stosowanych zwyczajnie przy budowie kolei państwa.

Roboty budownicze powierzać należy oddzielnie od gromadzenia kapitału.

O ile objęciem akcji zakładowych zapewnione być mają dostawy materiałów, odstąpienia gruntów, tudzież inne świadczenia, wartość ich oceniona być ma w porozumieniu między Rządem a stronami interesowanemi, gdyby zaś porozumienie nie przyszło do skutku, drogą dobrowolnego sądownego oszacowania.

Wszelkie materiały budowlane, tabor kolejowy, szyny i inne części składowe kolei, tudzież wszelkie przedmioty do jej urządzenia służące, nabywać należy wyłącznie w fabrykach tutejszo-krajowych.

Na wyjątek od tego postanowienia pozwolić może Ministerstwo kolei żelaznych w porozumieniu z Ministerstwem handlu tylko w takim razie, gdyby udowodniono, że fabryki krajowe nie zdołają dostarczyć tego wszystkiego pod tymi warunkami co do ceny, gatunku i czasu dostawy, pod jakimi podejmuje się tego fabryki zagraniczne.

Przy robotach budowlanych zatrudniać należy głównie robotników tutejszo-krajowych.

## §. 11.

Spółka jest upoważniona zaciągnąć pod warunkami, które Rząd ustanowi, pożyczkę pierwszeń-

stwa, która według okoliczności może być rozłożona na udziałowe zapisy długu, a której suma imienna będzie przez Rząd oznaczona (§. 2); pożyczka ta ma być oprocentowana po cztery od sta, a umorzona w przeciągu 76 lat.

Zbycie tej pożyczki pierwszeństwa odbyć się ma według zarządzeń, jakie Rząd wyda.

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 łącznie z kosztami sprawienia parku kolejowego za zezwoleniem Rządu rzeczywiście wyłożonych i należycie wykazanych, tudzież kwoty, którą Rząd wyznaczy na zakupno zapasu materiałów i dotacji kasowych łącznie z odsetkami interkalarnymi i ratami amortyzacyjnymi w ciągu budowy rzeczywiście zapłaconymi, tudzież ze stratą na kursie przy gromadzeniu kapitału rzeczywiście poniesioną, żadne inne wydatki nie mogą być liczone.

Gdyby po zupełnem wyczerpaniu 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 nowych budowli lub pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta te będą należycie wykazane.

Formularze emitować się mających obligacyi pierwszeństwa i akcyi zakładowych, które mają być nowo wydane, podlegają zatwierdzeniu Rządu.

#### §. 12.

Ruch na kolei, będącej przedmiotem niniejszego dokumentu koncesyjnego, utrzymywać będzie Rząd aż do upływu okresu koncesyjnego na rachunek Spółki, która będzie obowiązana zwracać zarządowi kolei państwa koszta z powodu utrzymywania ruchu rzeczywiście poniesione lub według okoliczności ryczałtowo oznaczone. Warunki tego utrzymywania ruchu przepisane będą w kontrakcie, który Rząd zavrze w tym względzie ze Spółką.

Dopóki kolej będzie istotnie korzystała z gwarancji państwa lub dopóki zaliczki z tytułu gwarancji wypłacone, nie będą państwu zwrócone, Rząd będzie miał prawo wydawania według własnego uznania postanowień co do urządzeń ruchu, co do ustanowienia taryf dla przewozu osób i towarów, jakoteż co do klasyfikacyi towarów i wszelkich warunków pobocznych, dotyczących się przewozu towarów, tudzież świadczeń przedsiębiorstwa kolejowego na rzecz niektórych gałęzi służby publicznej, mianowicie na rzecz zarządu pocztowego i zakładu tele-

grafów państwa, przyczem będzie miał wzgląd na istniejące stosunki obrotu.

Po upływie tego czasu Spółka stosować się ma do ustanowionych warunków ruchu, a względnie do odnośnych postanowień, zawartych w kontrakcie ruchu.

Zresztą uregulowanie taryf pasażerskich i towarowych, jakoteż świadczeń na cele publiczne, zastrzeżone jest na zawsze ustawodawstwu, a Spółka obowiązana jest poddać się takiej regulacyi.

#### §. 13.

Zresztą postanowienia zawarte w Najwyższym dokumencie koncesyjnym z dnia 22. lipca 1890, Dz. u. p. Nr. 163, wydanym dla kolei lokalnej od Fürstenfeldu do Hartberga z odnogą do Neudau, a mianowicie w §§. 7, 9, 11 aż do 15 włącznie, stosowane być mają do kolei niniejszem koncesyjonowanej, a to z tym dodatkiem, że

- a) 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 Spółki mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na kolei koncesyjonowanej, a przepisy rzeczonoego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i w Dzienniku ustaw państwa nie będą ogłoszone, staną się dla Spółki obowiązującymi wtedy, gdy zostaną jej urzędownie podane do wiadomości;
- b) powołanie się na §. 3 przytoczonego powyżej Najwyższego dokumentu koncesyjnego, zawarte w §. 9, ustępie 2 tegoż dokumentu, stosować się ma w analogiczny sposób także do §. 7go niniejszego dokumentu koncesyjnego;
- c) powołanie się, zawarte w §. 13, ustępie 1 przytoczonego powyżej Najwyższego dokumentu koncesyjnego, odnosić się ma od teraz do punktu 2 zmienionego poniżej w §. 14ym §. 12go rzeczonoego Najwyższego dokumentu koncesyjnego;
- d) §. 12 przytoczonego Najwyższego dokumentu koncesyjnego zastąpiony być ma następującymi postanowieniami §. 14.

#### §. 14.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kiedykolwiek kolei koncesyjonowanych po ich wybudowaniu i otwarciu na nich ruchu, mianowicie nie tylko kolei od Fürstenfeldu do Hartberga z odnogą do Neudau, będącej przedmiotem Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 22. lipca 1890, Dz. u.



p Nr. 163, lecz także koncesyonowanego niniejszym przedłużenia tejże od Hartberga do Friedberga, a to pod następującymi warunkami:

1. Wynagrodzenie w razie odkupienia zapłacić się mające będzie polegało na tem, że państwo weźmie na siebie w miejsce Spółki spłacenie pożyczki pierwszeństwa w §. 11 oznaczonej i wszelkich innych pożyczek, jakieby Spółka za zezwoleniem Rządu zaciągnęła, w kwotach, które w chwili odkupienia zalegają jeszcze jako nieumorzone, a nadto kwotę kapitału akcyjnego, zalegającą jeszcze w chwili odkupienia, spłaci gotówką lub obligacyami długu państwa; z tej ostatniej kwoty zostaną jednak w danym przypadku potrącone należności państwa z tytułu zalegających zaliczek gwarancyjnych (§. 5) razem z odsetkami, o ile to nie stanowi uszczerbku dla zupełnego zaspokojenia emitowanych przez Spółkę akcji pierwszeństwa lit. a, przewidzianego w koncesyi i w statutach.

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

2. Przez odkupienie kolei i od dnia tego odkupienia przechodzi na państwo za wypłatą wynagrodzenia, pod l. 1 przepisanego, bez dalszej zapłaty własność wolna od ciężarów, a względnie obciążona tylko zalegającą jeszcze resztą pożyczek za zezwoleniem Rządu zaciągniętych, i używanie kolei, o których mowa, ze wszystkimi do nich należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i zasoby kasowe, a według okoliczności koleje podjazdowe własnością Spółki będące i jej przedsiębiorstwa poboczne, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już użyte stosownie do swego przeznaczenia.

3. Odkupienie na rzecz państwa nastąpić ma w każdym przypadku z rozpoczęciem się roku kalendarzowego, uchwała zaś Rządu, tycząca się odkupienia, oznajmiona będzie przedsiębiorstwu kolejowemu najpóźniej do 31. października roku bezpośrednio poprzedniego w formie deklaracji.

W deklaracji tej oznaczone będą następujące szczegóły:

- a) termin, od którego nastąpi odkupienie;
- b) przedsiębiorstwo kolejowe, będące przedmiotem odkupienia i inne przedmioty majątku, które bądź jako przynależność przedsiębiorstwa kolejowego bądź na zaspokojenie pretensyi państwa z tytułu gwarancyi lub z jakich-

kolwiek innych tytułów prawnych przejść mają na państwo;

- c) kwota ceny odkupu, którą państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowemu (l. 1), według okoliczności obliczona tymczasowo z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania, z oznaczeniem terminu i miejsca płatności.

4. Rząd zastrzega sobie prawo ustanowienia jednocześnie z doręczeniem deklaracji co do odkupienia osobnego komisarza do czuwania nad tem, żeby stan majątku, począwszy od tej chwili, nie został zmieniony na szkodę państwa.

Począwszy od chwili oznajmienia o odkupieniu, wszelka sprzedaż lub obciążenie nieruchomości majątkowych, w deklaracji o odkupieniu wymienionych, podlega przyzwoleniu tego osobnego komisarza.

To samo rozumie się o wszelkiem przyjęciu nowych zobowiązań, przekraczających granicę regularnego sprawowania interesów lub uzasadniających trwałe obciążenie.

5. Spółka obowiązana jest mieć o to staranie, żeby Rząd mógł w dniu na odkupienie wyznaczonym objąć w fizyczne posiadanie wszystkie przedmioty majątku, w deklaracji o odkupieniu wymienione.

Gdyby Spółka nie uczyniła zadość temu zobowiązaniu, Rząd będzie miał prawo nawet bez jej zezwolenia i bez wdania się sądu objąć w fizyczne posiadanie przedmioty majątku powyżej oznaczone.

Począwszy od chwili odkupienia, ruch na kolei odkupionej odbywać się będzie na rachunek państwa, a przeto od tej chwili wszelkie dochody ruchu przechodzić będą na rzecz państwa, wszelkie zaś wydatki ruchu na karb państwa.

Czyste dochody, jakie okażą się z obrachunku aż do chwili odkupienia, pozostaną własnością przedsiębiorstwa kolejowego, które natomiast odpowiadać ma samo za wszelkie należności obrachunkowe i za wszelkie inne długi, pochodzące z budowy i ruchu kolei aż do chwili powyższej.

6. Rząd zastrzega sobie prawo zahipotekowania na podstawie deklaracji o odkupieniu (l. 3), prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach majątkowych, w skutek odkupienia na państwo przechodzących.

Spółka obowiązana jest oddać Rządowi na jego żądanie do rozporządzenia wszelkie dokumenty prawne, jakichby od niej jeszcze do tego celu potrzebował.

Wittek r. w.

