

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XVIII. — Wydana i rozesłana dnia 24. marca 1894.

(Zawiera Nr. 52 — 53.)

52.

Dokument koncesyjny z dnia 23. stycznia 1894,

na koleje lokalne wschodnio-galicyjskie.

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

Gdy Władysław hr. Baworowski w związku z Włodzimierzem hr. Baworowskim, Mieczysławem hr. Duninem-Borkowskim, Adamem hr. Gołuchowskim i Juliuszem hr. Korytowskim podali prośbę o udzielenie im koncesyi na wybudowanie i utrzymywanie w ruchu kolei lokalnych od Kopyczyniec do Tarnopola, od Hadyńkowic do Iwania pustego z odnogą do Skąły i od Kalinowszczyzny do Zaleszczyk, przeto ze względu na po-

wszechną użyteczność tego przedsięwzięcia, widziemy 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), z dnia 28. grudnia 1890 (Dz. u. p. Nr. 229), tudzież ustawy z dnia 27. grudnia 1893 (Dz. u. p. Nr. 198) i ustawy z dnia 8. kwietnia 1893 (Dz. u. p. Nr. 60), w sposób następujący:

§. 1.

Nadajemy koncesyonaryuszom prawo wybudowania i utrzymywania w ruchu następującej kolei żelaznej parowej (koleje lokalne wschodnio-galicyjskie), wybudować się mającej z dobiegiem do kolei rządowej stanisławsko-husiatyńskiej, a mianowicie:

1. od stacyi w Kopyczynicach z jak największym zbliżeniem do Janowa na Trembowłę i Ostrów do Tarnopola,
2. od stosownego punktu między stacyami w Hadyńkowcach i Czortkowie na Borszczów do Iwania pustego z odnogą od Teresina do Skąły,
3. od stosownego punktu między stacyami w Kalinowszczyźnie i Czortkowie na Jagielnicę do Zaleszczyk.

Rzeczone koleje żelazne wybudowane być mają ze szlakiem normalnym i jako koleje lokalne z wyjątkiem części Ostrów—Tarnopol linii kopyczyńsko-tarnopolskiej, która wykonana być ma jako kolej główna drugiego rzędu.

§. 2.

Kolejom, na które wydaje się niniejszy dokument koncesyjny, zapewnia się następujące ulgi:

a) Uwolnienie od stępli i należności 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. tyjących się uzyskania kapitału, zabezpieczenia odsetek od kapitału i zabezpieczenia ruchu, aż do chwili otwarcia ruchu na wszystkich liniach kolejowych w § 1. wymienionych;

2. tyjących się nabycia gruntów, budowy i urządzenia kolei, aż do końca pierwszego roku ruchu na wszystkich liniach kolejowych w §. 1 wymienionych.

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 wykupie 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 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.

Kolejom, w §. 1 wzmiankowanym, zapewnia Państwo gwarancją czystego dochodu rocznego, który wyrównywać ma sumie potrzebnej na opro-

centowanie po cztery od sta i umorzenie pożyczki pierwszorzędnej w celu zgromadzenia kapitału zaciągnąć się mającej w sumie imiennej 9.000.000 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 1.000.000 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 424.706 złotych waluty austriackiej a na pozostałe lata okresu koncesyjnego w zmniejszonej sumie maksymalnej 89.942 złotych waluty austriackiej.

Oprocentowanie przerzeczonej pożyczki pierwszorzędnej w sumie imiennej najwięcej 9.000.000 złotych waluty austriackiej papierami, w czasie od dnia emisji udziałowych zapisów dłużnych tej pożyczki aż do chwili otwarcia ruchu na kolejach koncesyonowanych, pokrywać się mające na karb kapitału budowy, może Rząd zagwarantować pod tym warunkiem, jeżeli według jego uznania i według wykazów przez niego sprawdzać się mających, preliminarzowy kapitał na budowę okaże się wystarczającym i dotrzymanie koncesyjnego terminu budowy (§. 8) będzie zapewnione.

§. 4.

Z czystego dochodu rocznego w § 3 zagwarantowanego obracać należy na umorzenie akcji pierwszorzędnych i obligacji pierwszorzędnych, które mają być wypuszczone, taką kwotę, jaką Rząd wyznaczy stosownie do planu amortyzacyjnego, podlegającego jego 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 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 koncesjonaryusze 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, koncesjonaryusze 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.

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, splata przypadających odsetek poprzedzać ma splatę 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 stepłowych od kuponów.

Od dopłat rządowych nie ma przedsiębiorstwo opłacać podatku dochodowego.

§. 8.

Koncesjonaryusze obowiązani są rozpocząć budowę kolei żelaznych w §. 1 wzmiankowanych jak najrychlej i część od Tarnopola do Ostrowa skończyć najpóźniej aż do końca 1895 roku, inne zaś linie najpóźniej w przeciągu lat pięciu, licząc od dnia dzisiejszego. Gotowe koleje oddać należy niezwłocznie 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 stosowną kaucyą a to w papierach, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

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

W jakiej kolei poszczególne linie kolejowe mają być wykonane, postanowione będzie drogą umowy między Rządem a koncesjonaryuszami.

§. 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 koncesjonowane i ruchu na niej trzymać się powinni koncesjonaryusze 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.

§. 11.

Budowa kolei koncesjonowanych wykonana być ma podług zarządzeń, jakie w tej mierze wyda Ministerstwo handlu, pod bezpośrednim kierunkiem

dyrekcji głównej kolei rządowych austriackich i nadzorem Ministerstwa handlu i inspekcji głównej kolei austriackich.

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.

Roboty budownicze powierzać należy przez licytacją, oddzielnie od gromadzenia kapitału. Toż samo tyczy się wszelkich dostaw, z wyjątkiem jedynie tych, które interesenci mogliby zapewnić przez objęcie akcji zakładowych.

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 koncesyonaryuszom prawo utworzenia za osobnem zezwoleniem Rządu i pod warunkami, 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, obligacyj pierwszorzędnych, mających nieść cztery od sta i które w przeciągu lat 75 mają być spłacone a to w sumie imiennej najwięcej 9,000.000 złotych waluty austriackiej w monecie papierowej.

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

Nadto nadaje się koncesyonaryuszom prawo wypuszczenia w obieg akcji pierwszorzędnych, które mieć będą pod względem wypłaty odsetek i umo-

wienia, pierwszeństwo przed akcyami zakładowemi, za sumę aż do 1,000.000 złotych waluty austriackiej papierami.

Dywidenda należąca się od akcji pierwszorzędnych, zanim akcyce 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 przygotowawczego i szczegółowego, budowę i urządzenie kolei, jakoteż kosztów sprawienia parku kolejowego, za zezwoleniem Rządu rzeczywiście wyłożonych i należycie udowodnionych i kwoty, którą Rząd wyznaczy na zakupno zapasu materiałów i dotacyj kasowych, tudzież odsetek interkalarnych i kwot amortyzacyjnych rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy i straty na kursie rzeczywiście poniesionej przy gromadzeniu kapitału, żadne wydatki jakiegobądź rodzaju nie mogą być liczone.

Gdyby po skończeniu w myśl koncesyi i otwarciu kolei w §. 1ym wzmiankowanych 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 obligacyj pierwszorzędnych, akcji zakładowych i pierwszorzędnych, które mają być wypuszczone, podlegają zatwierdzeniu Rządu.

W statucie spółki akcyjnej, która ma być utworzona, zamieścić należy postanowienie, że wszyscy członkowie władzy kierującej (rady zawiadowczej, dyrekcji) — o ile Rząd w przypadkach szczególnych nie dozwoli wyjątku — 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 znizonych. 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.

Pod względem przewozu korpusów straży cywilnej (straży bezpieczeństwa, straży skarbowej itp.), stosowane być mają odpowiednio opłaty taryfowe niższe istniejące dla transportów wojskowych.

Koncesjonariusze zobowiązują się przystąpić także do zawartej przez spółki kolei austriackich umowy względem zakupienia i utrzymywania w pogotowiu środków do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem swoimi 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 koncesyonowanej. Przepisy rzeczono rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i nie będą ogłoszone w Dzienniku ustaw państwa, staną się dla koncesjonariuszów obowiązującymi wtedy, gdy zostaną im urzędownie podane do wiadomości.

Zobowiązania te ciężą na koncesjonariuszach tylko o tyle, o ile będzie możliwym dopełnienie ich na kolei 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).

§. 14.

Ruch na kolejach, na które daje się niniejszy dokument koncesyjny, będzie utrzymywał Rząd na rachunek koncesjonariuszów a koncesjonariusze 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 koncesjonariuszami.

Rząd przeto zastrzega sobie ustanowienie taryf dla przewozu osobowego i towarowego, jakoteż 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 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. Koncesjonariusze obowiązani są poddać się takiej regulacji.

§. 15.

Koncesjonariusze 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 koleach współużywanych.

Do ustanowienia wynagrodzenia, które za to ma być płacone i według okoliczności oznaczane będzie ryczałtowo podług oddzielnych gałęzi służby, służyć mają za wskazówkę przepisy dołączone 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 w ten sposób, że ciężary kapitałowe tamże (punkt I, lit. a i punkt II, lit. d) wzmiankowane, przyjęte należy w kwocie największej cztery od sta na oprocentowanie z programową kwotą amortyzacyjną wyłożonego kapitału zakładowego imiennego.

§. 16.

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 swojej.

Rząd może także wyrzec unieważnienie koncesyi przed upływem przerzeczonego czasu, gdyby określone w §cie 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 koncesyach 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 stracone 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 sumy rocznej, któraby wyrównywała racie rocznej potrzebnej do oprocentowania obligacyj pierwszorzędných, za zezwoleniem Rządu w obieg wypuszczonych, z doliczeniem raty rocznej, potrzebnej do oprocentowania kapitału akcyjnego przez Rząd zatwierdzonego a mianowicie akcyj pierwszorzędných 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 obligacyj pierwszorzędných 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 przewidzianých, 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 obligacyj pierwszorzędných w chwili odkupienia nie umorzonych

jeszcze według zatwierdzonego planu amortyzacyi i nadto zapłacić kapitał wyrównujący sumie zdyskontowanej przez potrącenie odsetek od odsetek po cztery od sta na rok wartości kapitałowej rat, które oprócz kwot na programowe oprocentowanie i umorzenie obligacyj pierwszorzędných 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 koncesyonaryusze 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 koncesyonaryusze 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 koncesyonaryusze 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.

W razie utworzenia się Spółki akcyjnej, 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 ustawni, koncesyi lub statutowi Spółki sprzeciwiały albo były szkodliwe publicznemu dobru lub interesom finansowym skarbu państwa gwarancją dającego; w przypadku jednak takim komisarz winien rzecz przedstawić natychmiast ministerstwu handlu do decyzyi, która wydana być ma niezwłocznie i będzie dla Spółki obowiązująca.

Za nadzór nad przedsiębiorstwem kolejowym, niniejszem ustanowiony, koncesyonaryusze są obowiązani ze względu na łączący się z tem ciężar czynności płacić wynagrodzenie ryczałtowe, którego wysokość oznacza Rząd ze względem na rozmiary przedsiębiorstwa.

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 zwiększonych kosztów dozoru policyjnego i akcyzowego, jakoteż od obowiązku wystawienia bezpłatnie i utrzymywania lokalów urzędowych.

§. 20.

Nadto zastrzega sobie Rząd prawo, że gdyby koncesyonaryusze lub utworzyć się mająca Spółka akcyjna pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuścili się naruszenia lub zaniedbania 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 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 wszystkiemi postanowieniami w niej zawartemi, ściśle i troskliwie czuwały.

W dowód czego wydajemy niniejszy list, pod Naszą większą pieczęcią, w Naszem głównem i rezydencyonalnem mieście Wiedniu, dnia dwudziestego trzeciego miesiąca stycznia w roku zbawienia tysiąc ośmset dziewięćdziesiątym czwartym, Naszego panowania czterdziestym szóstym.



Franciszek Józef r. w.

Windisch-Graetz r. w. Wurmbrand r. w.

Plener r. w.

53.

Ustawa z dnia 19. marca 1894,

zmieniająca §. 10 ustawy z dnia 22. października 1875 (Dz. u. p. Nr. 36 z r. 1876) o ustanowieniu Trybunału administracyjnego.

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanawiam co następuje:

Artykuł I.

Na miejsce §. 10go ustawy z dnia 22. października 1875 (Dz. u. p. Nr. 36 z r. 1876) o ustanowieniu Trybunału administracyjnego, wydaje się następujące postanowienie:

§. 10.

Trybunał administracyjny składa się z jednego pierwszego i jednego drugiego prezesa, tudzież z potrzebnej ilości prezesów senatu i radców. Służba przy trybunale administracyjnym jest urzędem rządowym płatnym, którego nie można łączyć z piastowaniem innego urzędu publicznego.

Pierwszy i drugi prezes, prezesowie senatu i rady Trybunału administracyjnego zostają pod względem stopni i płac na równi z odpowiednimi urzędnikami Najwyższego Trybunału. Jednakże ci rady, którzy w tym charakterze sprawują obowiązki przy Trybunale administracyjnym przez lat dziesięć, otrzymują dodatek do pensyi w kwocie tysiąc złotych rocznie, który liczy się także do wyniaru emerytury.

Członkami Trybunału administracyjnego mianuje Cesarz na wniosek Rady Ministrów, której zdanie swoje co do obsadzenia, gdy nie chodzi o po-

sadę pierwszego prezesa, przedstawić ma tenże, gdyby zaś zaszła go przeszkoda, drugi prezes.

Najmniej połowa tych członków powinna mieć kwalifikacją do urzędu sędziowskiego.

Artykuł II.

Ustawa niniejsza nabywa mocy obowiązującej od dnia pierwszego tego miesiąca, który nastąpi po jej ogłoszeniu.

Wykonanie onejże porucza się całemu Ministerstwu.

Wiedeń, dnia 19. marca 1894.

Franciszek Józef r. w.

Windisch-Graetz r. w.	Falkenhayn r. w.
Weltersheimb r. w.	Bacquehem r. w.
Schönborn r. w.	Wurmbrand r. w.
Madeyski r. w.	Plener r. w.
Jaworski r. w.	