

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część LXXVII. — Wydana i rozesłana dnia 26. października 1894.

(Zawiera Nr. 206.)

206.

Dokument koncesyjny z dnia 9. września 1894,

na kolej lokalną od Budziejowic Morawskich do
Jemnicy.

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

Gdy Alfred Baron Wrażda z Kunwaldu, dzie-
dzie dóbr Pullic, Józef Augusta, burmistrz jemnicki,
Dr. Fryderyk Heidler, notaryusz w Jemnicy i Edward
Lahoda, starszy rządcą dóbr ks. Lichtensteina w Bud-
kowie podali prośbę o udzielenie im koncesyi na
wybudowanie i utrzymywanie w ruchu kolei lo-
kalnej od Budziejowic Morawskich do Jemnicy, przeto
ze względu na powszechną użyteczność tego przed-

siębiorstwa, widzimy się spowodowani nadać rze-
czonym koncesyonaryuszom koncesyą niniejszą na
zasadzie ustawy o koncesyach na koleje żelazne
z dnia 14. września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238), jako-
też ustaw z dnia 17. czerwca 1887 (Dz. u. p. Nr. 81)
i z dnia 27. grudnia 1893 (Dz. u. p. Nr. 198), tudzież
ustawy z dnia 22. czerwca 1894) (Dz. u. p. Nr. 129),
w sposób następujący:

§. 1.

Nadajemy koncesyonaryuszom prawo wybudo-
wania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej paro-
wej, która wybudowana być ma jako lokalna ze szla-
kiem normalnym od stacyi w Budziejowicach Moraw-
skich uprzyw. kolei północno-zachodniej austriackiej
do Jemnicy.

§. 2.

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

- a) Uwolnienie od stępli i należności od wszel-
kich umów, które przedsiębiorstwo tej kolei
lokalnej zawarze, 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 wygotowa-
niań do celów poniżej wyrażonych, a miano-
wicie:

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

2. dotyczących się nabycia gruntów, budowy i urzędzenia 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 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 570.000 zł. w. a. papierami a która w przeciągu 75 lat ma być umorzona 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 24.181 zł. waluty austriackiej.

§. 4.

Z czystego dochodu rocznego w §. 3 zagwarantowanego obracać należy na umorzenie pożyczki

pierwszorzędnej 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.

§. 5.

Zaliczka, którą Rząd ma płacić z tytułu przyjęcia gwarancyi, 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, skarb będzie i pierwiej wypłacał kwoty częściowe w miarę potrzeby, sprawdzanej na podstawie preliminarza przychodów, a to z zastrzeżeniem obliczenia się na podstawie rachunku rocznego, 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 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 spłatenie 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, opłaty stęplowe od kupo-

nów jakoteż podatki, które po upływie lat swobody podatkowej przedsiębiorstwo ma opłacać, wolno umieszczać w rachunku ruchu jako pozycją wydatkową.

Od dopłat rządowych nie ma przedsiębiorstwo opłacać podatku dochodowego.

§. 8.

Budowę kolei żelaznej w §. 1ym wzmiankowanej rozpocząć należy jak najrychlej i skończyć 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 rękojmią dotrzymania powyższego terminu budowy, dać mają koncesyonaryusze na żądanie Rządu stosowną kaucyą a to w papierach, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

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

§. 9.

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

Takież samo prawo nadane będzie koncesyonaryuszom 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 koncesyonaryusze 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 koncesyonowanej wykonana być ma podług zarządzeń, jakie w tej mierze wyda Ministerstwo handlu, pod bezpośrednim kierunkiem i nadzorem Ministerstwa handlu i urzędu kolei lokalnych.

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 drogą ofert, oddzielnie od zbierania kapitału. Toż samo tyczy się wszelkich dostaw, z jedynym wyjątkiem co do tych, które zapewnione być mają objęciem akcyj zakładowych przez strony interesowane.

Wartość dostaw materyałowych, gruntów odstąpić się mających i wszelkich innych świadczeń, które objęciem akcyj zakładowych mają być zapewnione, oceniana będzie według pozycji kosztorysu, które Rząd ma sprawdzić albo drogą oszacowania sądowego.

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

Na wyjątek od tego ostatniego postanowienia zezwolić może Ministerstwo handlu tylko w takim razie, gdyby zostało udowodnione, że fabryki krajowe nie mogłyby żądanych przedmiotów dostarczyć pod temi samemi warunkami co do ceny, jakości i czasu dostawy, jakie podają 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 lokalnej koncesyonowanej, która wnijsz ma we wszystkie prawa i obowiązki koncesyonaryuszów.

Koncesyonaryusze mają prawo wypuszczenia w obieg pod warunkami, które Rząd przepisze, obligacji pierwszorzędnych, mających nieść cztery od sta i które w przeciągu lat 75 mają być spłacone a to w sumie imiennej najwięcej 570.000 zł. waluty austriackiej w monecie papierowej.

Obligacje pierwszorzędne, które mają być puszczane w obieg, pozbyte będą według zarządzeń, które 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, na kosza sprawienia parku kolejowego, za zezwoleniem Rządu rzeczywiście wykonanych i należycie udowodnionych, tudzież kwoty, którą Rząd wyznaczy na zakupno zapasu materiałów i dotacyj kasowych łącznie z odsetkami interkalarnymi w okresie budowy rzeczywiście zapłaconymi ratami amortyzacyjnymi i stratą na kursie rzeczywiście poniesioną przy gromadzeniu kapitału, żadne wydatki jakiegobądź rodzaju nie mogą być liczone.

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

Statut Spółki jakoteż formularze obligacyj pierwszorzędnych i akcyj, 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.

§. 13.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych znizowanych. 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 żandarmerji 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 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 koncesjonariuszów mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na kolei koncesjonowanej. Przepisy rzeczonożego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i nie będą ogłoszone w Dzienniku ustaw państwa, staną się dla koncesjonariuszki obowiązującymi wtedy, gdy zostaną jej 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.

Do przewozu korpusów straży cywilnej (Straży bezpieczeństwa, Straży skarbowej itp.) stosowane będą odpowiednio postanowienia taryfowe znizowane dla transportów wojskowych.

§. 15.

Koncesjonariusze obowiązani są każdego czasu w razie uruchomienia wojska lub wojny wstrzymać w każdym czasie ruch na kolei koncesjonowanej bez pretensji do wynagrodzenia o tyle i na tak długo, o ile Władza wojskowa uzna to za potrzebne do ruchów wojskowych lub jakichkolwiek innych czynności wojennych, na jednej z dróg publicznych, którejby kolej używała.

§. 16.

Ruch na kolei, na którą daje się niniejszy dokument koncesyjny w ciągu całego okresu koncesyjnego będzie utrzymywał Rząd a według okoliczności, za zezwoleniem Władzy prawodawczej o które w tym razie postarać się należy, uprzywilejowana kolej północna zachodnia austriacka na rachunek koncesjonariuszów.

Warunki tego utrzymywania ruchu ustanowione będą w osobnym kontrakcie, który w tym względzie Dyrekcyja generalna kolei rządowych austriackich a według okoliczności uprzywilejowana kolej północno-zachodnia austriacka za zezwoleniem Rządu zawrze z koncesyonaryuszami.

Dopóki kolej będzie istotnie gwarancyi państwa używała, lub dopóki zaliczki z tytułu gwarancyi wypłacone, nie będą państwu zwrócone, Rząd będzie miał prawo wydawania według własnego uznania postanowień co do urządzeń ruchu, co do ustanowienia taryf dla przewozu osobowego i towarowego, jakoteż klasyfikacyi towarów i wszelkich przepisów pobocznych, tyczących 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 na istniejące stosunki obrotu.

Zresztą uregulowanie taryf osobowych i towarowych, tudzież świadczeń na cele publiczne jest i będzie zastrzeżone prawodawstwu i koncesyonaryusze obowiązani są poddawać się takiej regulacyi.

§. 17

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.

Do ustanowienia wynagrodzenia, które za to ma być płacone, służą 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.

§. 18.

Koncesyą nadaje się z obroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §fu 9go, lit. b) ustawy o koncesyach 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 przerzeczonego czasu, gdyby

określone w §fie 8ym 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 §fu 11go ustawy o koncesyach na koleje żelazne.

§. 19.

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

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

2. Gdyby jednak odkupienie miało nastąpić przed upływem siódmego roku ruchu, lub gdyby średni dochód czysty w myśl postanowień ustępu 1go obliczony, nie wynosił najmniej takiej sumy rocznej, któraby wyrównywała racie rocznej potrzebnej do oprocentowania obligacyj pierwszorzędnych, za zezwoleniem Rządu w obieg wypuszczonych z doliczeniem raty rocznej potrzebnej do oprocentowania po 4 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 koncesyonaryuszom kwoty potrzebne do oprocentowania według planu i umorzenia obligacyj 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 straceniu 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 płatnych.

4. Rząd zastrzega sobie, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rat rocznych wziąć na siebie spłacenie obligacyj pierwszorzędnych w chwili odkupienia nie umorzonych jeszcze według zatwierdzonego planu amortyzacyi 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 oprocentowanie

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 pieniężnym 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 a względnie obciążone tylko resztą jeszcze nie spłaconą zaciągniętej pożyczki 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.

§ 20

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 koncesyonaryusz je posiadał i przedsiębiorstwa poboczne Spółki, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, w rozmiarze wzmiankowanym w § 19, l. 5

Tak wtedy gdy koncesya moc swoją straci, jak i w razie odkupienia kolei (§. 19), zatrzymają koncesyonaryusze na własność fundusz zasobny, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i należące się im z rachunku wynikające 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.

§. 21.

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 wszel-

kich takich uchwał lub zarządzeń, któreby się ustawom, 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 decyzji, która wydana być ma niezwłocznie i będzie dla Spółki obowiązująca.

Za nadzór nad przedsiębiorstwem kolejowem, niniejszem ustanowiony, koncesyonaryusze są obowiązani ze względu na łączący się z tem ciężar czynności płacić skarbowi państwa wynagrodzenie ryczałtowe, którego wysokość oznaczy 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.

§. 22.

Nadto zastrzega sobie Rząd, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczano się naruszenia lub zaniedbania obowiązków, w dokumencie koncesyjnym, warunkach koncesyjnych lub ustawami przepisanych, będzie miał prawo zapobiegać temu środkami odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności unieważni koncesyą jeszcze przed upływem okresu, na który została nadana.

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

W dowód czego wydajemy niniejszy list, pod Naszą większą pieczęcią, w Naszem głównem i rezydencyjnym mieście Wiedniu, dnia dziewiętego miesiąca września roku zbawienia tysiąc osmset dziewięćdziesiątego czwartego, Naszego panowania czterdziestego szóstego.



Franciszek Józef r. w.

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

Pleuer r. w.