

# Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XCIX. — Wydana i rozesłana dnia 10. września 1907.

---

**Treść:** (№ 216—218.) 216. Obwieszczenie, dotyczące uzupełnienia dokumentu koncesyjnego z dnia 28. września 1901 na kolej lokalną z Hartbergu do Friedbergu z powodu podwyższenia gwarancji państwowej, przyznanej tej kolei na zasadzie ustawy z dnia 6. marca 1907. — 217. Dokument koncesyjny na kolej lokalną ze Skalic—Boskovic do Opatowic Wielkich. — 218. Obwieszczenie, dotyczące nadania koncesyi na małą wązko-torową kolej elektryczną z prawego brzegu rzeki Innu obok mostu łańcuchowego w Insbrucku na Hungerburgplateau.

---

## 216.

### Obwieszczenie Ministerstwa kolei żelaznych z dnia 19. sierpnia 1907,

dotyczące uzupełnienia dokumentu koncesyjnego z dnia 28. września 1901, Dz. u. p. Nr. 150., na kolej lokalną z Hartbergu do Friedbergu z powodu podwyższenia gwarancji państwowej, przyznanej tej kolei na zasadzie ustawy z dnia 6. marca 1907, Dz. u. p. Nr. 73.

Na podstawie Najwyższego upoważnienia zarządza się następujące uzupełnienie dokumentu koncesyjnego z dnia 28. września 1901, Dz. u. p. Nr. 150.:

I. Czysty dochód roczny, zagwarantowany przez państwo w myśl §u 2. dokumentu koncesyjnego z dnia 28. września 1901, Dz. u. p. Nr. 150., dla kolei lokalnej z Hartbergu do Friedbergu, podwyższa się o kwotę odpowiadającą rocznemu zapotrzebowaniu na oprocentowanie po cztery od sta wraz z kwotą amortyzacji pożyczki pierwszeństwa, umarzalnej najpóźniej do dnia 1. sierpnia 1976,

którą się na nowo zaciągnie celem pokrycia dodatkowego zapotrzebowania kapitału budowlanego.

Wspomniana pożyczka pierwszeństwa może być jednak zaciągnięta tylko do tej, w swoim czasie przez zarząd państwowy oznaczyć się mającej kwoty imiennej, która jest potrzebną do uzyskania gotówki 1,600.000 K.

Zresztą do podwyższenia gwarancji stosować się będą analogicznie §§y 2. do 6. włącznie wyżej powołanego dokumentu koncesyjnego.

II. Uzupełniając § 11. powołanego dokumentu koncesyjnego, upoważnia się spółkę do zaciągnięcia wspomnianej pod I. dalszej pożyczki pierwszeństwa.

Derschatta wkr.

## 217.

### Dokument koncesyjny z dnia 1. września 1907

na kolej lokalną ze Skalic-Boskovic do Opatowic Wielkich.

Na podstawie Najwyższego upoważnienia nadaje w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami właścicielowi dóbr hrabiemu Alfonsowi Mensdorf-

Pouilly w Boskowicach w spółce z inżynierem Rudolfem Czczowiczka we Wiedniu koncesję na budowę i utrzymywanie w ruchu parowej kolei żelaznej, która ma być wybudowana jako normalnotorowa kolej lokalna ze stacji Skalice-Boskowitz przyw. austriacko-węgierskiej państwowej spółki kolei żelaznych do Opatowic Wielkich, 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 24. grudnia 1905, Dz. u. p. Nr. 216., pod następującymi warunkami i zastrzeżeniami:

### § 1.

Co do kolei żelaznej, będącej przedmiotem tego dokumentu koncesyjnego, korzystają koncesjonariusze z dobrodziejstw, przewidzianych w artykule V. ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2. z r. 1895.

### § 2.

Koncesjonariusze obowiązani są ukończyć budowę koncesjonowanej kolei najpóźniej w przeciągu dwóch lat, licząc od dnia dzisiejszego, gotową kolej oddać na użytek publiczny i utrzymywać ją w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy, tudzież wykonania i urzędzenia kolei zgodnie z warunkami koncesji — złożyć mają koncesjonariusze na żądanie c. k. rządu odpowiednią kaucję w papierach wartościowych, nadających się do lokacji sierocych pieniędzy.

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

### § 3.

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

Takie samo prawo przyznane będzie koncesjonariuszom co do wybudowania tych kolei podjazdowych, których budowę rząd ze względu na dobro publiczne uznałby za pożyteczną.

### § 4.

Co do budowy koncesjonowanej kolei i co do ruchu na niej stosować się winni koncesjonariusze do osnowy tego dokumentu koncesyjnego, do wa-

runków koncesyjnych, ustanowionych przez Ministerstwo kolei żelaznych jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, w szczególności do ustawy o koncesjach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238., i do regulaminu ruchu na kolejach żelaznych z dnia 16. listopada 1851, Dz. u. p. Nr. 1. z r. 1852, wreszcie do ustaw i rozporządzeń, któreby w przyszłości zostały wydane. Pod względem ruchu będzie można odstąpić od środków bezpieczeństwa i przepisów, dotyczących ruchu, ustanowionych w regulaminie ruchu kolei żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych o tyle, o ile ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu a w szczególności ze względu na zinniejszoną chyżość Ministerstwo kolei żelaznych uzna to za dopuszczalne; natomiast trzymać się należy w tej mierze osobnych przepisów ruchu, które wyda Ministerstwo kolei żelaznych.

### § 5.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po niższych cenach taryfowych. 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 państwowych, każdorazem obowiązują.

Postanowienia te stosują się także do obrony krajowej i pospolitego ruszenia obu połów monarchii, do tyrolskich strzelców krajowych i do żandarmerji a to nie tylko w podróżach na koszt skarbu, lecz także w służbowych podróżach na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne, odbywanych własnym kosztem.

Koncesjonariusze obowiązani są przystąpić do umowy zawartej przez austriackie spółki kolejowe co do zakupu i utrzymywania w pogotowiu przyborów dla transportów wojskowych oraz co do pomagania sobie nawzajem służbą i taborem przy uskutecznianiu większych transportów wojskowych, dalej do każdorazem obowiązujących przepisów dla kolei żelaznych na wypadek wojny, jakoteż do umowy dodatkowej o przewozie obłożnie chorych i rannych, na rachunek skarbu wojskowego, która weszła w wykonanie z dniem 1. czerwca 1871.

Przepis, który obowiązuje każdorazem pod względem transportów wojskowych kolejami żelaznymi, tudzież każdorazem obowiązujące przepisy dla kolei żelaznych na wypadek wojny nabywają dla koncesjonariuszy mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na koncesjonowanej kolei.

Przepisy rzeczonoego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i w Dzienniku ustaw państwa nie będą ogłoszone, staną się dla koncesjonaryuszy obowiązującymi z chwilą, w której im się je urzędownic podał do wiadomości.

Zobowiązania te ciężą na koncesjonaryuszach tylko o tyle, o ile dopełnienie ich będzie możliwe ze względu na drugorzędny charakter tej linii oraz ze względu na ułatwienia, udzielone skutkiem tego pod względem budowy, urządzenia i rodzaju ruchu.

Koncesjonaryusze obowiązani są 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.

#### § 6.

Do przewozu korpusów straży cywilnej (straży bezpieczeństwa, straży skarbowej itp.) stosować należy analogicznie zniżoną taryfę, przepisana dla transportów wojskowych.

#### § 7.

Ruch na kolei. stanowiącej przedmiot niniejszego dokumentu koncesyjnego, utrzymywany będzie przez państwo na rachunek koncesjonaryuszy a koszta z powodu tego utrzymywania ruchu rzeczywiście wyłożone zwrócić mają koncesjonaryusze zarządowi kolei państwowych. Bliższe warunki tego prowadzenia ruchu unormowane zostaną przez kontrakt ruchu, między rządem a koncesjonaryuszami zawrzeć się mający.

#### § 8.

Koncesjonaryusze obowiązani są pod warunkami i zastrzeżeniami, w artykule XII. ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2. z r. 1895, podanymi, dozwolić rządowi na jego żądanie, każdego czasu współużywania swej kolei do transportów między kolejami już istniejącymi lub dopiero w przyszłości mającymi powstać — na których rząd ruch utrzymuje — w taki sposób, by rząd mógł z prawem samoistnego ustanawiania taryf przeprować lub kazać przeprować tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy współużywaną koleją lub jej częściami, za opłatą stosownego wynagrodzenia.

#### § 9.

Nadaje się koncesjonaryuszom prawo utworzenia — za osobnem zezwoleniem rządu i pod warunkami, które on ustanowi — spółki akcyjnej,

która wejść ma we wszystkie prawa i obowiązki koncesjonaryuszy.

Nadaje się koncesjonaryuszom prawo aż do ustanowionej przez rząd kwoty wydawać akcje pierwszeństwa, które co do oprocentowania i umorzenia mają pierwszeństwo przed akcjami zakładowemi.

Dywidenda, przypadająca od akcji pierwszeństwa przedtem, zanim akcje zakładowe do niej prawa nabędą, przyczem jednak dopłata z przychodów lat późniejszych jest niedopuszczalna, nie może wynosić więcej, aniżeli cztery procent.

Statuty spółki i formularze wydać się mających akcji podlegają zatwierdzeniu rządu.

Cyfra rzeczywistego, jakoteż imiennego kapitału zakładowego podlega zatwierdzeniu rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolei, łącznie z kosztami zaopatrzenia się w park kolejowy tudzież kosztów na uposażenie rezerwy kapitału, którą rząd ma oznaczyć — rzeczywiście wyłożonych i należycie wykazanych — z doliczeniem odsetek interkalarnych rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy i straty na kursie, gdyby ją istotnie poniesiono przy gromadzeniu kapitału, żadnych wydatków dalszych jakiegobądź rodzaju w kapitał wliczać nie wolno.

Gdyby po wybudowaniu kolei jeszcze jakie nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, mogą być koszta przez to poniesione doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli rząd zgodził się na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub na pomnożenie urządzeń ruchu a koszta te należycie będą wykazane.

Cały kapitał zakładowy umorzony być ma w okresie koncesyjnym według planu amortyzacji, przez rząd zatwierdzonego.

#### § 10.

Państwo zastrzega sobie prawo wykupienia koncesjonowanej kolei po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu, w każdym czasie pod następującymi warunkami:

1. Dla oznaczenia ceny wykupna policzy się czyste roczne dochody przedsiębiorstwa w ciągu ostatnich zamkniętych lat siedmiu przed chwilą wykupna, strąci się z tego czyste dochody najniepomyślniejszych dwóch lat, poczem obliczy się średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

2. Gdyby wykupno nastąpić miało przed upływem unormowanego w § 1. czasowego uwolnic-

nia od podatku, w takim razie przez resztujący okres uwolnienia od podatku stanowi obliczony w ten sposób średni dochód czysty owych lat pięciu uściśniętą mającą bez opłaty podatku rentę wykupna. Za czas po upływie wolności podatkowej oznacza się rentę wykupna w ten sposób, że od dochodów, podług których oblicza się sumę średnią, policza się podatek wraz z dodatkami według stopy procentowej odnośnych lat i potrąca go od dochodów. Do pozostałej reszty dolicza się ze względu na to, że stosownie do § 131., lit. a) ustawy z dnia 25. października 1896, Dz. u. p. Nr. 220., opłacać się ma na przyszłość od renty wykupna podatek dziesięcioprocentowy — dodatek w wysokości jednej dziewiątej tego czystego dochodu.

3. Gdyby wykupno nastąpić miało po upływie ustanowionego w § 1. czasowego uwolnienia od podatków, uważać się będzie przy obliczaniu czystych dochodów rocznych podatki i dodatki do podatków, ciążące na wykupionym przedsiębiorstwie kolejowym, oraz wszelkie inne opłaty publiczne za wydatki ruchu.

Jeżeli obowiązek płacenia podatku istniał nie przez wszystkie lata, podług których oblicza się sumę średnią, w takim razie obliczyć należy także co do lat wolnych od podatku podatek wraz z dodatkami według stopy procentowej odnośnych lat i potrącić go z przychodów.

Ze względu jednak na to, że stosownie do § 131., lit. a) ustawy z dnia 25. października 1896, Dz. u. p. Nr. 220., opłacać się ma od renty wykupna podatek dziesięcioprocentowy, doliczyć należy do przeciętnych czystych dochodów, w taki sposób obliczonych, dodatek, wynoszący jedną dziewiątą tych czystych dochodów.

4. Czysty dochód roczny, obliczony w myśl powyższych postanowień, płacić należy koncesyonaryuszom jako wynagrodzenie za wykupioną koleją aż do upływu okresu koncesyjnego w ratach półrocznych, płatnych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku.

5. Gdyby jednak kolej miała być wykupioną przed upływem siódmego roku ruchu lub gdyby średni dochód czysty, w myśl powyższych postanowień ustępów 1. do 3. obliczony, bez uwzględnienia dodatku, w ustępach 2. i 3. przewidzianego, nie dawał przynajmniej takiej sumy rocznej, któraby się równała racie ryczałtowej, potrzebnej na oprocentowanie po cztery od sta kapitału akcyjnego przez rząd zatwierdzonego i na umorzenie go w ciągu okresu koncesyjnego, w takim razie wynagrodzenie, które państwo ma zapłacić za kolej wykupioną, będzie polegało na tem, że państwo wymienione wyżej kwoty ryczałtowe płacić będzie

w ratach półrocznych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku i zwracać koncesyonaryuszom podatek rentowy, przypadający od tej renty wykupna.

6. Państwo zastrzega sobie prawo, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rent, w myśl postanowień powyższych punktów koncesyonaryuszom należnych, zapłacić kapitał, równający się zdyskontowanej według stopy po cztery od sta na rok — licząc odsetki od odsetek — wartości kapitalowej tych rent, po strąceniu, jak się samo przez się rozumie, dodatku, gdyby w myśl postanowień ustępów 2. i 3. zawierał się w tych rentach.

Gdyby państwo postanowiło w taki sposób spłacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego, podług własnego wyboru, gotówki lub obligacyi długu państwa. Obligacye długu państwa liczone będą w takim razie po kursie pieniężnym średnim, jaki obligacye długu państwa tego samego rodzaju, notowane urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półrocza bezpośrednio poprzedzającego.

7. Przez wykupienie kolei i od dnia tego wykupienia przechodzi na państwo za wypłatą wynagrodzenia pod ll. 1 do 6 przepisanego, bez dalszej zapłaty, wolna od ciężarów, względnie obciążona tylko zalegającą jeszcze resztą pożyczek, za zezwoleniem rządowym zaciągniętych, własność i używanie koncesyonowanej kolei ze wszystkimi do niej należącemi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i zapasy kasowe, będące ewentualnie własnością koncesyonaryuszy koleje podjazdowe i jego przedsiębiorstwa poboczne, jakoteż rezerwowe kaskapity ruchu i rezerwy utworzone z kapitału zakładowego, o ileby te ostatnie z zezwoleniem rządowem nie były już stosownie do swego przeznaczenia użyte.

8. Uchwała rządu, tycząca się wykonania państwowego prawa wykupna, które nastąpić może zawsze tylko z początkiem roku kalendarzowego, oznajmiona będzie przedsiębiorstwu kolejowemu we formie deklaracyi rządu najpóźniej do 31. października bezpośrednio poprzedzającego roku.

Deklaracya ta obejmować będzie następujące szczegóły:

a) termin, od którego wykupno następuje;

b) przedsiębiorstwo kolejowe, będące przedmiotem wykupna i inne przedmioty majątkowe, które bądź jako przynależność przedsiębiorstwa kolejowego, bądź jako zaspokojenie pretensyi państwa lub z jakichkolwiek innych tytułów prawnych przejść mają również na państwo;

c) kwotę ceny wykupna (l. 1 do 6), którą państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowemu, ewentualnie z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania tymczasowo obliczoną, z oznaczeniem terminu i miejsca płatności.

9. Państwo zastrzega sobie prawo ustanowienia — jednocześnie z doręczeniem deklaracji, dotyczącej się wykupna — osobnego komisarza do czuwania nad tem, żeby stan majątku, poczynwszy od tej chwili, nie został na szkodę państwa zmieniony.

Od chwili deklaracji co do wykupna. wymaga wszelka sprzedaż lub obciążenie nieruchomości, w niej wymienionych, pozwolenia tego komisarza.

To samo odnosi się do przyjmowania wszelkich nowych zobowiązań, które albo przekraczają zakres zwyczajnego toku interesów albo powodują trwałe obciążenie.

10. Koncesyonaryusze obowiązani są mieć o to staranie, aby rząd mógł w dniu, na wykupienie wyznaczonym, objąć w fizyczne posiadanie wszystkie w deklaracji wykupna wymienione przedmioty majątkowe.

Gdyby koncesyonaryusze nie uczynili zadość temu zobowiązaniu, będzie państwo miało prawo, nawet bez ich zezwolenia i bez sądowej interwencji objąć w fizyczne posiadanie oznaczone w deklaracji przedmioty majątkowe.

Poczynwszy od chwili wykupienia, odbywać się będzie ruch na wykupionej kolei na rachunek państwa; przeto od tej chwili przypadają wszelkie dochody z ruchu na korzyść państwa, na koszt jego zaś wszelkie wydatki ruchu.

Czyste dochody, jakie okażą się z obrachunku po chwilę wykupienia, 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.

11. Rząd zastrzega sobie prawo zahipotekowania, na podstawie deklaracji wykupna (l. 8.), prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach majątkowych, wskutek wykupienia na państwo przechodzących.

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

#### § 11.

Trwanie koncesyi łącznie z ochroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl § 9. lit. b) ustawy

o koncesyach na koleje żelazne, oznacza się na lat dziewięćdziesiąt (90), licząc od dnia dzisiejszego, a gaśnie ona po upływie tego czasu.

Pod warunkami przewidzianymi w §ie 15. może rząd także przed upływem powyższego czasu uznać koncesyę za zgasłą.

#### § 12.

Gdy koncesya zgaśnie i od dnia jej zgaśnięcia przechodzi na państwo bez wynagrodzenia wolna od ciężarów własność i używanie koncesyonowanej kolei i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materyałów i zapasy kasowe, będące ewentualnie własnością koncesyonaryuszy kolei podjazdowe i przedsiębiorstwa poboczne, jakoteż rezerwowe kapitały ruchu i rezerwy utworzone z kapitału zakładowego, o ileby te ostatnie z zezwoleniem rządu nie były już stosownie do swego przeznaczenia użyte.

#### § 13.

Tak wtedy, gdy koncesya niniejsza zgaśnie, jak i w razie wykupienia kolei (§ 10.), zatrzymują koncesyonaryusze na własność fundusz rezerwowy, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i ewentualne aktywa obrachunkowe, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniesione lub nabyte, do których zbudowania lub nabycia rząd koncesyonaryuszy z tym wyraźnym dodatkiem upoważnił, że nie mają one stanowić przynależności kolei.

#### § 14.

Rząd ma prawo przekonywać się, czy budowa kolei i jej urządzenia ruchu są we wszystkich częściach odpowiednio celowi i sumiennie wykonane, tudzież zarządzić, aby wadom w tym względzie zapobieżono, względnie je usunięto.

Rząd ma także prawo wglądać w zarząd kolei za pośrednictwem wydelegowanego przez siebie funkcyonaryusza, a w szczególności nadzorować w sposób, jaki tylko za stosowny uzna, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i kontraktami i wydelegować w tym celu nadzorcze organy na koszt koncesyonaryuszy.

W razie utworzenia spółki akcyjnej, komisarz przez rząd ustanowiony ma także prawo bywać na posiedzeniach rady zawiadowczej lub innej reprezentacji, sprawującej zarząd spółki, jakoteż na walnych zgromadzeniach, ile razy uzna to za potrzebne i zawieszać wszelkie takie uchwały i zarządzenia,

któreby się ustawom, koncesyi lub statutowi spółki sprzeciwiały, względnie dla publicznego dobra były szkodliwe; w przypadku jednak takim winien komisarz przedstawić sprawę natychmiast Ministerstwu kolei żelaznych do decyzji, która zapaść ma bezzwłocznie, z mocą spółkę wiążącą.

### § 15.

Rząd zastrzega sobie ponadto prawo tej treści, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniebdania jednego z obowiązków, przepisanych dokumentem koncesyjnym, warunkami koncesyi lub ustawami, będzie temu zapobiegał środkami odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności uzna koncesyę za zgasałą jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego. W szczególności może rząd uznać koncesyę za zgasałą jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego jeżeli nie dopełniono zobowiązań względem ukończenia budowy i otwarcia ruchu, określonych w § 2., o ile ewentualne przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl § 11., lit. b, ustawy o koncesjach na koleje żelazne.

Derschatta wlr.

## 218.

### Obwieszczenie Ministerstwa kolei żelaznych z dnia 1. września 1907,

dotyczące nadania koncesyi na małą wązkotorową kolej elektryczną z prawego brzegu rzeki Innu obok mostu łańcuchowego w Insbruku na Hungerburgplateau.

Na zasadzie i w myśl postanowień ustawy o kolejach niższego rzędu z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2. z r. 1895, jakoteż ustawy z dnia 24. grudnia 1905, Dz. u. p. Nr. 216., nadało c. k. Ministerstwo kolei żelaznych w porozumieniu z interesowanymi c. k. Ministerstwami, tudzież z c. i k. Ministerstwem wojny spółce akcyjnej kolei lokalnej Insbruk—Hall w T. koncesyę na wybudowanie i utrzymywanie w ruchu małej wązko-torowej kolei elektrycznej z prawego brzegu rzeki Innu obok mostu łańcuchowego w Insbruku na Hungerburgplateau, a to pod warunkami i zastrzeżeniami poniżej wymienionymi:

### § 1.

Względem koncesjonowanej kolei korzysta koncesjonaryuszka z dobrodziejstw finansowych,

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

Okres uwolnień od podatków, przewidzianych w artykule V., lit. d) powyższej ustawy, ustanawia się na lat 15, licząc od dnia dzisiejszego.

### § 2.

Koncesjonaryuszka obowiązana jest ukończyć budowę wspomnianej na wstępie kolei najpóźniej w przeciągu jednego roku, licząc od dnia dzisiejszego, gotową zaś kolej oddać na użytek publiczny i utrzymywać ją przez cały okres koncesyjny w nieprzerwanym ruchu.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy ma koncesjonaryuszka złożyć na żądanie rządu odpowiednią kaucyę w papierach wartościowych, nadających się do lokacyi pieniędzy sierocych.

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

### § 3.

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

### § 4.

O ileby kolej koncesjonowana poprowadzona być miała przez drogi publiczne, koncesjonaryuszka winna postarać się o pozwolenie na to u osób, które są obowiązane do utrzymywania tych dróg, względnie u tych władz i organów, które według obowiązujących ustaw są powołane do udzielania pozwoleń na używanie drogi.

### § 5.

Koncesjonaryuszka obowiązana jest ponosić kosztą tych zarządzeń dla zabezpieczenia należytego funkcyonowania przewodów telegraficznych i telefonicznych, w chwili udzielenia koncesyi już istniejących, które okazałyby się potrzebnymi wskutek budowy i ruchu wymienionej na wstępie linii, w szczególności zaś pokryć także wydatki, z jakimi w danym razie byłoby połączone przeniesienie tych przewodów na inne miejsce.

### § 6.

Pod względem budowy kolei koncesjonowanej i ruchu na niej powinna koncesjonaryuszka stosować się do osnowy tego dokumentu koncesyjnego, do technicznych warunków koncesyjnych, które Ministerstwo kolei żelaznych ustanowiło, 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 do regulaminu ruchu na kolejach żelaznych z dnia 16. listopada 1851, Dz. u. p. Nr. 1. z r. 1852, o ile one w myśl postanowień rozdziału B ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2. z r. 1895, mają zastosowanie do kolei małych, dalej do ustaw i rozporządzeń, któreby w przyszłości zostały wydane, wreszcie do zarządzeń Ministerstwa kolei żelaznych i innych władz powołanych.

#### § 7.

Cyfra kapitału zakładowego tak rzeczywistego, jak i imiennego podlega zatwierdzeniu rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolei, łącznie z kosztami zaopatrzenia się w park kolejowy, wreszcie kosztów na uposażenie funduszu rezerwowego — rzeczywiście wyłożonych i należycie wykazanych, z doliczeniem odsetek interkalarnych rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy i straty na kursie, gdyby ją istotnie poniesiono przy gromadzeniu kapitału — żadnych wydatków dalszych jakiegobądź rodzaju liczyć nie wolno.

Gdyby po zużyciu zatwierdzonego kapitału zakładowego jeszcze jakie nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, mogą być koszta przez to poniesione doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli rząd zezwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub na pomnożenie urządzeń ruchu a koszta należycie będą wykazane.

Cały kapitał zakładowy umorzony być ma w okresie koncesyjnym według planu amortyzacji, przez rząd zatwierdzonego.

#### § 8.

Koncesjonaryuszka obowiązana jest przyznawać na kolei koncesjonowanej wolną jazdę podoficerom i ordynansom, którzy w danej chwili są w służbie.

Szczegółowe warunki w tym względzie ułożyc należy z właściwymi władzami wojskowemi.

Koncesjonaryuszka zobowiązana jest 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.

#### § 9.

Gdyby z powodu uroczystości, pochodów wojska lub parad albo z powodu robót około kanałów, przewodów rurowych itd. władze uznały za potrzebne wstrzymanie na pewien czas ruchu na jakiejś

przestrzeni kolei koncesjonowanej, koncesjonaryuszka ma się poddać bez oporu odnośnym zarządzeniom władz i nie może rościć sobie żadnego prawa do wynagrodzenia za stratę poniesioną wskutek czasowego wstrzymania ruchu.

#### § 10.

Urzędnicy państwowi, funkcyonaryusze i słuźdy jadący koleją z polecenia władz, sprawujących nadzór nad zarządem i ruchem kolei żelaznych lub dla strzeżenia interesów państwa z tytułu koncesyi lub w sprawach skarbowych, przewożeni być muszą z pakunkami podróźnymi bezpłatnie, o ile wykażą się certyfikatami urzędowymi, jakie im c. k. Ministerstwo kolei żelaznych dla legitymcyi wystawić będzie.

#### § 11.

Koncesjonaryuszka obowiązana jest przewozić pocztę, tudzież funkcyonaryuszy zarządu poczt i telegrafów wszystkimi pociągami programowymi.

Za te, jak i za inne świadczenia na rzecz poczty, może koncesjonaryuszka żądać stosownego wynagrodzenia, które będzie oznaczone drogą umowy.

Korespondencye, tyczące się zarządu tej kolei małej, a wymieniane między dyrekcją lub kierownictwem przedsiębiorstwa kolei małej a jej podwładnymi funkcyonaryuszami lub przez tych ostatnich między sobą, mogą być przewożone przez służbę kolejową przedsiębiorstwa.

#### § 12.

Koncesjonaryuszka obowiązana jest postarać się o zaopatrzenie swych funkcyonaryuszy na przypadek choroby i na starość, i o zaopatrzenie ich rodzin i przystąpić w tym celu do kasy emerytalnej związku austriackich kolei lokalnych, jeśliby dla koncesjonowanego przedsiębiorstwa kolejowego nie utworzono własnej kasy emerytalnej, przynajmniej takie same korzyści członkom zapewniającej, względnie przynajmniej takie same zobowiązania na koncesjonaryuszkę wkładającej, jak kasa rzeczzonego związku.

Zabezpieczenie to w ten sposób skutecznie należy, by koncesjonaryuszka-względnie wstępujące w jej miejsce przedsiębiorstwo miało obowiązek zgłaszać stałych funkcyonaryuszy z dniem ich mianowania, z reszty funkcyonaryuszy zaś przynajmniej tych, którzy pełnią służbę kierowników wozów, konduktorów, strażników lub słuźg stacyjnych najpóźniej po upływie trzech lat, w instytucie pensyjnym związku austriackich kolei lokalnych, względnie we własnej kasie emerytalnej.

## § 13.

Koncesyonaryuszka obowiązana jest dostarczać Ministerstwu kolei żelaznych na jego żądanie w należytych czasie wykazów statystycznych, potrzebnych do zestawienia rocznej statystyki kolejowej.

## § 14.

Trwanie koncesyi wraz z ochroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §u 9, lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne, oznacza się na lat sześćdziesiąt (60), licząc od dnia dzisiejszego a gaśnie ona po upływie tego czasu.

Rząd może także przed upływem rzezonanego czasu uznać koncesyę za zgasłą, gdyby określonych w § 2 zobowiązań co do rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia ruchu nie dopełniono — o ile ewentualne przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl § 11., lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne.

## § 15.

Prawo kaduka na rzecz państwa, unormowane w §ie 8. ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238., nie ma zastosowania do koncesyonowanej kolei.

## § 16.

Bez wyraźnego zezwolenia rządu nie ma koncesyonaryuszka prawa oddawać utrzymywania ruchu na koncesyonowanej kolei osobom trzecim.

## § 17.

Rząd ma prawo przekonywać się, czy budowa kolei i jej urządzenia ruchu są we wszystkich częściach odpowiednio celowi i sumiennie wykonane, tudzież zarządzić, aby wadom w tym względzie zapobieżono, względnie je usunięto.

## § 18.

Rząd zastrzega sobie prawo tej treści, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniedbania jednego z obowiązków, przepisanych w tem obwieszczeniu, w warunkach koncesyjnych lub ustawach, będzie temu zapobiegał środkami, odpowiadającymi ustawom a według okoliczności uzna koncesyę jeszcze przed upływem jej okresu za zgasłą.

**Derschatta wlr.**