

# Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część LXXXII. — Wydana i rozesłana dnia 23. września 1911.

**Treść:** (№ 189 i 190.) 189. Obwieszczenie, dotyczące koncesjonowania elektrycznej wązkotorowej kolejki w Cieszynie. — 190. Dokument koncesyjny na kolej lokalną z Zartlesdorf przez Hohenfurth do Lippner Schwebel.

## 189.

### Obwieszczenie Ministerstwa kolei żelaznych z dnia 11. września 1911,

dotyczące koncesjonowania elektrycznej wązkotorowej kolejki w Cieszynie.

C. k. Ministerstwo kolei żelaznych udzieliło na zasadzie i w myśl postanowień ustawy o kolejach niższego rzędu z dnia 8. sierpnia 1910, Dz. u. p. Nr. 149, w porozumieniu z interesowanymi c. k. Ministerstwami i c. i. k. wspólnem Ministerstwem wojny gminie miasta Cieszyna żadaną koncesyę na budowę i utrzymywanie w ruchu elektrycznej wązkotorowej kolejki na obszarze miasta Cieszyna pod warunkami i zastrzeżeniami, określonymi bliżej w dalszym ciągu:

Przedsiębiorstwo kolejki obejmuje następujące linie:

a) od placu przed stacją Cieszyn przez ulicę Kolejową, drogę gminną „Sachsenberg“, gościniec państwowy frydecko-bielski, ulicę Zamkową i ulicę Arcyksiężnej Stefanii na plac Demla, a stamtąd przez wspomniany wyżej gościniec państwowy i ulicę Scherschnika na Rynek górny, następnie zaś przez ulicę Prutka aż do wylotu ulicy Bielskiej, oraz

b) odgałęzienie, służące wyłącznie do celów ruchowych, od ulicy Zamkowej przez ulicę Jahna aż do remizy wozowej, która ma być tam założona.

### § 1.

Co do koncesjonowanej kolei żelaznej korzysta koncesjonaryuszka z ulg skarbowych, przewidzianych w artykułach VI. do XII. ustawy z dnia 8. sierpnia 1910, Dz. u. p. Nr. 149.

Czas uwolnień, przewidzianych w artykule X. ustawy powyższej, oznacza się na lat 25, licząc od dnia dzisiejszego.

### § 2.

Koncesjonaryuszka ma obowiązek ukończenia budowy wspomnianej na wstępie kolei najpóźniej w przeciągu roku, licząc od dnia dzisiejszego, oddania gotowej kolei na użytek publiczny i utrzymywania jej w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

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

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania można uznać kaucyę tę za przepadłą.

### § 3.

Celem wybudowania koncesjonowanej kolei nadaje się koncesjonaryuszce prawo wywłaszczania według postanowień odnośnych przepisów ustawowych.

Takie samo prawo przyzna się koncesjonaryuszce także co do ewentualnej budowy tych kolei

dojazdowych, których urządzenie uznałby c. k. Rząd za odpowiadające interesowi publicznemu.

#### § 4.

O ile celem poprowadzenia koncesyjonowanej kolei ma się użyć dróg publicznych, powinna koncesyonaryuszka postarać się o zezwolenie u osób, obowiązanych do utrzymania tychże, a względnie u tych władz lub organów, które w myśl obowiązujących ustaw są powołane do zezwolenia na używanie drogi.

#### § 5.

Przy budowie koncesyjonowanej kolei i ruchu na niej stosować się winna koncesyonaryuszka do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego, do technicznych warunków koncesyjnych, ustanowionych przez c. k. Ministerstwo kolei żelaznych, jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, w szczególności do ustawy o koncesyjach 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 8. sierpnia 1910, Dz. u. p. Nr. 149, mają zastosowanie do kolejek, dalej do ustaw i rozporządzeń, któreby wydano w przyszłości, a wreszcie do zarządzeń c. k. Ministerstwa kolei żelaznych i innych powołanych władz.

#### § 6.

Cyfra kapitału zakładowego, rzeczywistego i nominalnego podlega zatwierdzeniu c. k. Rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz rzeczywiście wyłożonych i należycie wykazanych kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolei wraz z nabyciem parku wozowego i uposażeniem rezerwy kapitałowej, z doliczeniem odsetek interkalarnych, rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy i rzeczywistej straty na kursie, wynikłej ewentualnie przy gromadzeniu kapitału, nie wolno wliczać w kapitał żadnych dalszych wydatków.

Gdyby po zużyciu zatwierdzonego kapitału zakładowego miano wystawić dalsze nowe budowle lub pomnożyć urządzenia ruchu, natenczas można doliczyć odnośne koszty do kapitału zakładowego, jeżeli c. k. Rząd zezwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub na pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszty te będą należycie wykazane.

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

#### § 7.

Koncesyonaryuszka jest obowiązana przynajmniej prawo wolnej jazdy na kolei podoficerom i ordonansom, będącym kaźdocześnie w służbie.

Bliższe warunki w tym względzie należy ułożyć w porozumieniu z właściwymi władzami wojskowymi.

Koncesyonaryuszka jest obowiązana uwzględnić przy obsadzaniu posad wysłużonych podoficerów wojska, marynarki wojennej i obrony krajowej w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872, Dz. u. p. Nr. 60.

#### § 8.

Urzednicy państwowi, funkcyonaryusze i słudzy, którzy korzystają z kolei wskutek polecenia władz, sprawujących nadzór nad zarządem i ruchem kolei, albo w celu strzeżenia interesów państwa z tytułu koncesyi lub z względów skarbowych i wykazują się urzędowymi certyfikatami, wystawionymi przez c. k. Ministerstwo kolei żelaznych dla ich legitymacyi, muszą być przewożeni wraz z pakunkami podróżnymi bezpłatnie.

#### § 9.

Koncesyonaryuszka jest obowiązana przewozić pocztę, oraz funkcyonaryuszy zarządu pocztowego i telegraficznego wszystkimi pociągami programowymi.

Za te jak również za inne świadczenia na cele zakładu pocztowego może koncesyonaryuszka domagać się odpowiedniego wynagrodzenia, które będzie ustalone drogą układu.

Korespondencye, odnoszące się do zarządu kolejki, a wymieniane między dyrekcją lub zawiadownictwem przedsiębiorstwa kolejki i jej podwładnymi organami albo przez organa te między sobą, mogą być przewożone przez funkcyonaryuszy zakładu kolejowego.

#### § 10.

Koncesyonaryuszka jest obowiązana postarać się o zabezpieczenie swych funkcyonaryuszy na wypadek niezdolności do pracy i na starość, oraz o zaopatrzenie ich rodzin i przystąpić w tym celu do kasy emerytalnej związku austriackich kolei lokalnych, o ileby nie utworzono dla koncesyjonowanego przedsiębiorstwa kolejowego własnej kasy emerytalnej, zapewniającej członkom przynajmniej takie same korzyści, względnie nakładającej na koncesyonaryuszkę przynajmniej takie same obowiązki, jak zakład wspomnianego związku.

To zaopatrzenie należy tak przeprowadzić, by koncesyonaryuszka miała obowiązek zgłaszać w zakładzie emerytalnym związku austriackich kolei lokalnych, względnie w własnej kasie emerytalnej



stałych funkcyjaryuszy z dniem nadania im stałej posady, z innych zaś funkcyjaryuszy przynajmniej tych, którzy pełnią służbę jako kierownicy wozów, konduktorzy, strażnicy lub posługacze stacyjni, przy odpowiednim ich zatrudnieniu, najpóźniej po ukończeniu trzech lat służby.

Statut kasy pensyjnej, która będzie ewentualnie utworzona, oraz wszelkie jego zmiany podlegają zatwierdzeniu c. k. Rządu.

#### § 11.

Koncesjonaryuszka jest obowiązana dostarczać na żądanie c. k. Ministerstwa kolei żelaznych w czasie właściwym wykazów statystycznych, potrzebnych do zestawienia rocznej statystyki kolejowej.

#### § 12.

Trwanie koncesyi łącznie z ochroną przeciw zakładaniu nowych kolei, wypowiedzianą w § 9, lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne, oznacza się na lat dziewięćdziesiąt (90), licząc od dnia dzisiejszego; po upływie tego czasu gaśnie koncesya.

C. k. Rząd może uznać koncesyę za zgastą także przed upływem powyższego czasu, jeżeli nie dopełniono zobowiązań co do rozpoczęcia i ukończenia budowy oraz otwarcia ruchu, określonych w § 2.. o ile ewentualne przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl § 11., lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne.

#### § 13.

Z wyjątkiem wyraźnego zezwolenia c. k. Rządu nie wolno koncesjonaryuszce powierzać ruchu na koncesjonowanej kolei osobom trzecim na własny lub cudzy rachunek ani prowadzić go samej na rachunek obcy.

#### § 14.

C. k. Rządowi wolno będzie uczynić zezwolenie na utrzymywanie koncesjonowanej kolei w ruchu na rachunek innej osoby prócz gminy miasta Cieszyna zależnem od warunku, aby skrócono odpowiednio termin 25letni, ustanowiony w § 1., ustęp 2., oraz 90letni czas trwania koncesyi, oznaczony w § 12., ustęp 1.. i zastrzedz sobie prawo wykupna i przepadku pod warunkami, które będą w takim razie bliżej określone.

#### § 15.

C. k. Rząd ma prawo przekonywania się, czy budowę kolei i jej urządzenia ruchu wykonano w wszystkich częściach odpowiednio celowi i sumiennie, tudzież prawo zarządzenia, aby wadom, zachodzącym w tym względzie, zapobieżono, względnie aby je usunięto.

#### § 16.

C. k. Rząd zastrzega sobie prawo wydania zarządzeń zapobiegawczych, odpowiadających ustawom, na wypadek, gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniedbania jednego z obowiązków, przepisanych koncesyą, warunkami koncesyi lub ustawami, a według okoliczności prawo uznania koncesyi za zgastą jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego.

Röll wlr.

## 190.

### Dokument koncesyjny z dnia 12. września 1911

na kolej lokalną z Zartlesdorf przez Hohenfurth  
do Lippner Schwebe.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia nadaję w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami opatowi klasztoru Hohenfurth Brunonowi Pammerowi w związku z przemysłowcem Ernestem Porakiem w Kienberg koncesyę na budowę i utrzymywanie w ruchu normalnotorowej kolei lokalnej od stacyi Zartlesdorf na linii c. k. kolei państwowych przez Hohenfurth do Lippner Schwebe, a to w myśl postanowień ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, jakoteż ustawy z dnia 8. sierpnia 1910, Dz. u. p. Nr. 149, pod warunkami i zastrzeżeniami, podanymi w dalszym ciągu:

#### § 1.

Co do kolei żelaznej, będącej przedmiotem tego dokumentu koncesyjnego, korzystają koncesjonaryusze z ulg, przewidzianych w artykułach VI. do XII. ustawy z dnia 8. sierpnia 1910, Dz. u. p. Nr. 149.

#### § 2.

Koncesjonaryusze mają obowiązek ukończenia budowy koncesjonowanej kolei najpóźniej w przeciągu dwóch lat, licząc od dnia dzisiejszego, oddania gotowej kolei na użytek publiczny i utrzymywania jej w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy, jakoteż wykonania i urządzenia kolei zgodnie z warunkami koncesyi złożyć mają koncesyonaryusze na żądanie c. k. Rządu odpowiednią kaucyę w papierach wartościowych, nadających się do lokacyi pieniędzy sierocych.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania można uznać kaucyę tę za przepadłą.

### § 3.

Celem wybudowania koncesyonowanej kolei nadaje się koncesyonaryuszom prawo wywłaszczenia według postanowień odnośnych przepisów ustawowych.

Takie samo prawo przyzna się koncesyonaryuszom także co do ewentualnej budowy tych kolei dojazdowych, których urządzenie uznałby c. k. Rząd za odpowiadające interesowi publicznemu.

### § 4.

Przy budowie koncesyonowanej kolei i ruchu na niej stosować się winni koncesyonaryusze do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego, do warunków koncesyjnych, ustanowionych przez c. k. Ministerstwo kolei żelaznych, jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, w szczególności do ustawy o koncesyach 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 roku 1852, wreszcie do ustaw i rozporządzeń, któreby wydano w przyszłości. Pod względem ruchu będzie można o tyle odstąpić od zarządzeń dla bezpieczeństwa i przepisów co do ruchu, ustanowionych w regulaminie ruchu kolei żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych, o ile ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu, a zwłaszcza ze względu na zmniejszoną chyżość c. k. Ministerstwo kolei żelaznych uzna to za dopuszczalne; w tej mierze stosować się będzie osobne przepisy ruchu, które wyda c. k. Ministerstwo kolei żelaznych.

### § 5.

Transporty wojskowe musi się przewozić po zniżonych cenach taryfowych. Pod względem zastosowania taryfy wojskowej do przewozu osób i rzeczy obowiązującą będą postanowienia, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych obowiązują każdorazowo na austriackich kolejach państwowych.

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 państwa, lecz także w podróżach służbowych

na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne, odbywanych własnym kosztem.

Koncesyonaryusze są obowiązani przystąpić do umowy, zawartej przez austriackie spółki kolejowe co do zakupna i utrzymywania w pogotowiu przyborów dla transportów wojskowych, oraz co do pomagania sobie nawzajem służbą i taborem przy skutecznianiu większych transportów wojskowych, dalej do każdorazowo obowiązujących przepisów dla kolei żelaznych na wypadek wojny, jakoteż do umowy dodatkowej, która weszła w wykonanie z dniem 1. czerwca 1871, o przewozie chorych i rannych, przewożonych na rachunek skarbu wojkowego w pozycyi leżącej.

Przepis, który obowiązuje każdorazowo pod względem transportu wojskowego na kolejach żelaznych, tudzież każdorazowo obowiązujące przepisy dla kolei żelaznych na wypadek wojny, nabywają dla koncesyonaryuszy mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na koncesyonowanej kolei. Przepisy wspomnianego rodzaju, wydane dopiero po tym terminie i nie ogłoszone w Dzienniku ustaw państwa, nabędą dla koncesyonaryuszy mocy obowiązującej z chwilą, w której urzędownie poda się je do ich wiadomości.

Zobowiązania te ciążą na koncesyonaryuszach 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, wyposażenia kolei i systemu ruchu.

Koncesyonaryusze są obowiązani uwzględnić przy obsadzaniu posad wysłużonych podoficerów c. i k. wojska, c. i k. marynarki wojennej i c. k. obrony krajowej w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872, Dz. u. p. Nr. 60.

### § 6.

Co do przewozu korpusów straży cywilnej (straży bezpieczeństwa, straży skarbowej itp.) stosować należy analogicznie zniżone stopy taryfowe, obowiązujące dla transportów wojskowych.

### § 7.

Nie wolno koncesyonaryuszom powierzać ruchu na koncesyonowanej kolei osobom trzecim, wyjąwszy w razie wyraźnego zezwolenia z strony c. k. Rządu.

C. k. Rząd zastrzega sobie prawo objęcia każdej chwili ruchu na koncesyonowanej kolei i utrzymywania go przez pozostały okres koncesyjny na rachunek koncesyonaryuszy.

W takim przypadku winni koncesyonaryusze zwracać c. k. Rządowi koszty, rzeczywiście ponoszone z powodu utrzymywania tego ruchu.



Warunki utrzymania tego ruchu unormowane będą zresztą w kontrakcie ruchu, który zawrze się z koncesyonaryuszami.

### § 8.

Koncesyonaryusze są obowiązani postarać się o zaopatrzenie swoich funkcyonaryuszy na wypadek niezdolności do pracy i na starość, oraz o zaopatrzenie ich rodzin i przystąpić w tym celu do zakładu emerytalnego związku austriackich kolei lokalnych, o ileby nie utworzono dla koncesyonowanego przedsiębiorstwa kolejowego osobnej kasy pensyjnej, zapewniającej członkom przynajmniej takie same korzyści, względnie nakładającej na koncesyonaryuszy przynajmniej takie same zobowiązania, jak wspomniany zakład emerytalny.

To zaopatrzenie należy tak przeprowadzić, by koncesyonaryusze lub przedsiębiorstwo w ich miejsce wstępujące mieli obowiązek zgłaszać w zakładzie emerytalnym związku austriackich kolei lokalnych, względnie w własnej kasie pensyjnej stałych funkcyonaryuszy z dniem nadania im stałej posady, z innych zaś funkcyonaryuszy przynajmniej tych, którzy pełnią służbę jako kierownicy maszyn, konduktorzy, strażnicy lub posługacze stacyjni, przy odpowiednim ich zatrudnieniu, najpóźniej po ukończeniu trzech lat służby. Statuty kasy pensyjnej, która będzie ewentualnie utworzona, oraz wszelkie ich zmiany podlegają zatwierdzeniu Rządu.

### § 9.

Pod warunkami i zastrzeżeniami, podanymi w artykule XXV. ustawy z dnia 8. sierpnia 1910, Dz. u. p. Nr. 149, są koncesyonaryusze obowiązani dozwolić c. k. Rządowi na jego żądanie każdego czasu współużywania kolei do przewozu między kolejami, już istniejącymi lub mającymi powstać w przyszłości, a utrzymywanymi w ruchu przez Rząd, w taki sposób, by c. k. Rząd mógł, przy swobodnem ustanawianiu taryf, przeprowadzać lub kazać przeprowadzać całe pociągi albo pojedyncze wozy współużywaną koleją lub jej częściami za opłatą stosownego wynagrodzenia.

### § 10.

Nadaje się koncesyonaryuszom prawo utworzenia za osobnem zezwoleniem c. k. Rządu i pod warunkami, które on ustanowi, spółki akcyjnej, która ma wejść w wszystkie prawa i obowiązki koncesyonaryuszy.

Koncesyonaryuszom nadaje się prawo wydania akcji pierwszeństwa, mających pod względem oprocentowania i umorzenia pierwszeństwo przed

akcjami zakładowymi, aż do kwoty, którą oznaczy c. k. Rząd.

Dywidenda, należąca się akcyom pierwszeństwa, zanim dla akcji zakładowych zaistnieje prawo do dywidendy, nie może być wymierzona powyżej czterech od sta, przyczem jednak dopłata z dochodów późniejszych lat nie powinna mieć niejsca.

Statuty spółki oraz formularze wydać się mających akcji podlegają zatwierdzeniu c. k. Rządu.

Osnowa skryptu dłużnego, który będzie wystawiony celem zaciągnięcia pożyczki, zabezpieczonej w księgach kolejowych i nie rozłożonej na częściowe zapisy długu, podlega zatwierdzeniu c. k. Rządu.

Wydawanie obligacji pierwszeństwa jest tak długo i o tyle wykluczone, o ile ich oprocentowanie i umorzenie nie okazuje się stale zapewnione według wykazów, które mają być badane przez c. k. Ministerstwo kolei żelaznych.

Cyfra kapitału zakładowego, rzeczywistego jakoteż imiennego, podlega zatwierdzeniu c. k. Rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz rzeczywiście wyłożonych i należycie wykazanych kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolei, wraz z nabyciem parku wozowego oraz uposażeniem rezerwy kapitałowej, oznaczonej przez c. k. Rząd, z doliczeniem odsetek interkalarnych, rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy, i straty na kursie, gdyby ją istotnie poniesiono przy gromadzeniu kapitału, żadnych wydatków jakiegobądź rodzaju w kapitał wliczać nie wolno.

Gdyby po wybudowaniu kolei miano jeszcze wystawić jakie nowe budowle lub pomnożyć urządzenia ruchu, wówczas można doliczyć odnośne koszta do kapitału zakładowego, jeżeli c. k. Rząd zezwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub na pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta te będą należycie wykazane.

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

### § 11.

C. k. Rząd zastrzega sobie prawo wykupienia koncesyonowanej kolei po jej ukończeniu i puszczeniu w ruch w każdym czasie pod następującymi warunkami:

1. Celem oznaczenia ceny wykupna policzy się czyste roczne dochody przedsiębiorstwa kolejowego w ciągu ostatnich zamkniętych lat siedmiu, poprzedzających chwilę 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 uwolnienia od podatku, w takim razie obliczony w ten sposób średni dochód czysty owych lat pięciu przedstawia w ciągu pozostałego okresu wolności od podatku rentę wykupna, która ma być wypłacana bez ściągnięcia podatku. Za czas po upływie wolności podatkowej oznacza się zarazem rentę wykupna w ten sposób, że od dechodów, podług których oblicza się sumę średnią, policzy się podatek wraz z dodatkami według stopy procentowej odnośnych lat i potrąci go z dochodów. Do pozostałej reszty doliczy 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 natomiast wykupno nastąpić miało po upływie ustanowionego w § 1. czasowego uwolnienia od podatków, wówczas uważać się będzie przy obliczaniu czystych dochodów rocznych podatki i dodatki do podatków, ciężące na wykupionem przedsiębiorstwie kolejowem, 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 należy także co do lat wolnych od podatku obliczyć 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, należy doliczyć do przeciętnych czystych dochodów, w taki sposób obliczonych, dodatek, wynoszący jedną dziewiątą tych czystych dochodów.

4. Przeciętny dochód czysty, obliczony w myśl powyższych postanowień, należy płacić koncesyonaryuszom jako wynagrodzenie za wykupioną kolej przez pozostały czas trwania koncesyi w ratach półrocznych, płatnych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku.

5. Gdyby jednak kolej miała być wykupiona przed upływem siódmego roku obrotowego lub gdyby średni dochód czysty, obliczony w myśl powyższych postanowień ustępów 1. do 3., bez uwzględnienia dodatku, przewidzianego w ustępach 2. i 3., nie dawał przynajmniej takiej sumy rocznej, któraby się równała racie rocznej, potrzebnej na zgodne z planem oprocentowanie i umorzenie pożyczek, zaciągniętych za zezwoleniem c. k. Rządu celem pokrycia policzalnych kosztów zakładowych i zabezpieczonych w księgach kolejowych, wraz z ratą roczną, potrzebną na oprocentowanie po cztery od sta kapitału akcyjnego,

zatwierdzonego przez c. k. Rząd, i na umorzenie go w ciągu okresu koncesyjnego, w takim razie wynagrodzenie, które państwo ma zapłacić za wykupioną kolej, będzie polegało na tem, że państwo płacić będzie wymienione wyżej kwoty ryczałtowe w ratach półrocznych, płatnych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku, i zwracać koncesyonaryuszom podatek rentowy, przypadający od tej renty wykupna.

6. Państwu zastrzega się prawo objęcia w każdym czasie zamiast koncesyonaryuszy do spłacenia z własnych funduszków pożyczek, zaciągniętych celem zapewnienia pieniędzy na koncesyonowaną kolej, w kwocie, wiszącej jeszcze jako nieumorzona w chwili wykupna według zatwierdzonego planu umorzenia; w tym wypadku należy zmniejszyć przypadającą do zapłaty rentę wykupna o zapotrzebowanie na oprocentowanie i umorzenie wspomnianego kapitału pożyczkowego oraz w danym razie o odpowiadającą zapotrzebowaniu temu kwotę podatku, który w myśl postanowień ustępów 2. i 3. ma być doliczony do dochodu przeciętnego.

7. Państwo zastrzega sobie dalej prawo zapłacenia w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rent, należnych koncesyonaryuszom w myśl postanowień punktów powyższych, kapitału, równającego się zdyskontowanej według stopy po cztery i pół od sta na rok, licząc odsetki od odsetek, wartości kapitałowej tych rent, po strąceniu, jak się samo przez się rozumie, dodatku, któryhy w myśl postanowień ustępów 2. i 3. mieścił 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, jaki wyniknie jako kurs średni z porównania kursów pieniężnych obligacyi długu państwa tego samego rodzaju, notowanych urzędowo na giełdzie wiedeńskiej w ciągu półroczna bezpośrednio poprzedzającego.

8. Przez wykupienie kolei i od dnia tego wykupienia przechodzi na państwo za wypłatą wynagrodzenia, oznaczonego pod l. 1. do 7., bez dalszej odpłaty własność koncesyonowanej niniejszem kolei, wolna od ciężarów, a względnie obciążona tylko za legającymi jeszcze resztami pożyczek, zaciągniętych za zezwoleniem c. k. Rządu, tudzież jej używanie, a to z wszystkimi do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materyałów i zapasy kasowe, koleje dojazdowe, będące ewentualnie własnością koncesyonaryuszy, i ich przedsiębiorstwa poboczne, jakoteż rezerwy obrotowe i kapitałowe, utworzone z kapitału zakładowego, o ileby tych ostatnich nie użyto już stosownie do ich przeznaczenia za zezwoleniem c. k. Rządu.



9. Postanowienie c. k. Rządu, dotyczące się wykupienia państwowego prawa wykupna, które nastąpić może zawsze tylko z początkiem roku kalendarzowego, oznajmione będzie przedsiębiorstwu kolejowemu w formie deklaracji najpóźniej do dnia 31. października bezpośrednio poprzedzającego roku.

Deklaracja ta będzie określać następujące szczegóły:

- a) termin, od którego wykupienie zaczyna się;
- b) przedsiębiorstwo kolejowe, będące przedmiotem wykupna, i inne przedmioty majątkowe, które bądź jako przynależność przedsiębiorstwa kolejowego, bądź na zaspokojenie pretensyi państwa, bądź z jakichkolwiek innych tytułów prawnych przejść mają również na państwo;
- c) wysokość ceny wykupna (l. 1. do 7.), którą państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowemu, a którą ewentualnie obliczy się tymczasowo z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania, przy równoczesnem podaniu terminu i miejsca płatności.

10. C. k. Rząd zastrzega sobie prawo ustanowienia jednocześnie z doręczeniem deklaracji, dotyczącej się wykupna, osobnego komisarza, który ma czuwać nad tem, aby począwszy od tej chwili nie zmieniono stanu majątku na szkodę państwa.

Od chwili deklaracji, dotyczącej się wykupienia, wymaga wszelka sprzedaż lub obciążenie wymienionych tam nieruchomości przedmiotów majątkowych pozwolenia tego komisarza.

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

11. Koncesjonariusze są obowiązani postarać się o to, aby c. k. Rząd mógł w dniu, wyznaczonym na wykupienie, objąć w fizyczne posiadanie wszystkie przedmioty majątkowe, wymienione w deklaracji wykupna.

Gdyby koncesjonariusze nie uczynili zadość temu zobowiązaniu, będzie c. k. Rząd miał prawo nawet bez ich zezwolenia i bez interwencji sądowej objąć wymienione przedmioty majątkowe w fizyczne posiadanie.

Począwszy od chwili wykupienia, odbywać się będzie ruch na wykupionej kolei na rachunek państwa; od tej chwili przypadają więc wszystkie dochody z ruchu na korzyść państwa, na koszt jego zaś idą wszystkie wydatki, połączone z ruchem.

Czyste dochody, jakie wynikną z obrachunku po chwili 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.

12. C. k. Rząd zastrzega sobie prawo zahipotekowania na podstawie deklaracji wykupna (l. 9.) prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach majątkowych, przechodzących na państwo wskutek wykupienia.

Koncesjonariusze są obowiązani oddać c. k. Rządowi na jego żądanie do dyspozycji wszelkie dokumenty prawne, jakichby od nich w tym celu jeszcze wymagano.

#### § 12.

Trwanie koncesyi łącznie z ochroną przeciw zakładaniu nowych kolei, wypowiedzianą w § 9. lit. b) ustawy o koncesjach na koleje żelazne, oznacza się na lat dziewięćdziesiąt (90), licząc od dnia dzisiejszego; po upływie tego czasu gaśnie koncesya.

C. k. Rząd może uznać koncesyę za zgasłą także przed upływem powyższego czasu, jeżeli zajdą warunki, wymienione w § 16.

#### § 13.

Gdy koncesya zgaśnie i od dnia jej zgaśnięcia przechodzi na państwo bez wynagrodzenia wolna od ciężarów własność i używanie koncesjonowanej kolei i wszystkich ruchomych i nieruchomości przynależności, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i zapasy kasowe, koleje dojazdowe i przedsiębiorstwa poboczne, będące ewentualnie własnością koncesjonariuszy, jakoteż rezerwy obrotowe i kapitałowe, utworzone z kapitału zakładowego, o ileby nie użyto już tych ostatnich za zezwoleniem c. k. Rządu stosownie do ich przeznaczenia.

#### § 14.

Zarówno w razie zgaśnięcia niniejszej koncesyi jak i w razie wykupienia kolei (§ 11.) zatrzymują koncesjonariusze na własność fundusz rezerwowy, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa, i ewentualne aktywa obrachunkowe, tudzież te osobne zakłady i budynki, wzniesione lub nabyte z własnego majątku, do których zbudowania lub nabycia c. k. Rząd upoważnił koncesjonariuszy z tym wyraźnym dodatkiem, iż przedmioty te nie stanowią przynależności kolei.

#### § 15.

C. k. Rząd ma prawo przekonywania się, czy budowę kolei i jej urządzenia ruchu wykonano w wszystkich częściach odpowiednio celowi i sumiennie, tudzież prawo zarządzenia, aby wadom, zachodzącym w tym względzie, zapobieżono, względnie, aby je usunięto.

C. k. Rząd ma także prawo wglądania w zarząd kolei za pośrednictwem wydelegowanego przez siebie funkcyjnaryusza, a w szczególności prawo nadzorowania w sposób, jaki tylko uzna za stosowny, za pośrednictwem organów nadzorczych, które wydeleguje na koszt koncesyonaryusza, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i kontraktami

W razie utworzenia spółki akcyjnej ma komisarz, ustanowiony przez c. k. Rząd, także prawo bywania na posiedzeniach rady zawiadowczej lub innej reprezentacji, sprawującej zarząd spółki, jakoteż na walnych zgromadzeniach, ile razy uzna to za potrzebne, oraz prawo zawieszania wszelkich takich uchwał lub zarządzeń, które sprzeciwiałyby się ustawom, koncesyi lub statutowi spółki, względnie były dla publicznego dobra szkodliwe; w tym przypadku winien jednak komisarz przedstawić sprawę natychmiast c. k. Ministerstwu kolei żelaznych do decyzji, która zapaść ma bezzwłocznie i mieć dla spółki moc obowiązującą.

## § 16.

C. k. Rząd zastrzega sobie ponadto prawo wydania zarządzeń zapobiegawczych, odpowiadających ustawom, na wypadek, gdyby mimo poprzedniego ostrzeżenia, dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniedbania jednego z obowiązków, przepisanych dokumentem koncesyjnym, warunkami koncesyi lub ustawami, a według okoliczności prawo uznania koncesyi za zgasłą jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego. W szczególności można uznać koncesyę za zgasłą jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego, jeżeli nie dopełniono zobowiązań względem ukończenia budowy i otwarcia ruchu, określonych § 2., o ile ewentualne przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl § 11., lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne.

**Röll** wtr.