

# Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XVI — Wydana i rozesłana dnia 16. lutego 1897.

**Treść:** (M 47—51.) 47. Dokument koncesyjny na kolej lokalną od Rakownika do Młaca. — 48. Dokument koncesyjny na kolej lokalną od Sedlic do Czyżkowic. — 49. Ustawa o wyznaczeniu dotacyi dodatkowej do preliminarza Ministerstwa handlu na rok 1896. — 50. Rozporządzenie, którem zmienia się i uzupełnia rozporządzenie ministerjalne z dnia 4. maja 1883 a względnie ustęp 2 §. 1go rozporządzenia ministerjalnego z dnia 1. października 1875, dotyczące się środków bezpieczeństwa przeciw eksplozyom kotłów parowych. — 51. Rozporządzenie, zabraniające handlu obnośnego na obszarze Celowca, stolicy krajowej.

**47.**

## Dokument koncesyjny z dnia 23. stycznia 1897,

na kolej lokalną od Rakownika do Młaca.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia uznaje za stosowne w porozumieniu z interesowanemi Ministerstwami nadać Wincentemu Feyerfeilowi, notaryuszowi w Karlinie, w związku z Józefem Czermakiem, właścicielem fabryki i burmistrzem w Rakowniku, Franciszkiem Sallerem, budowniczym w Pradze i Wiktorem Arnsteinem, kupcem hurtownym w Czystej o to proszącemu, koncesyę do wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej parowej, która wybudowana być ma jako lokalna ze szlakiem normalnym od stacyi w Rakowniku kolei państwa rakownicko-protiwińskiej na Petrowice, Czystę, Kozlan i Kralowice do Młaca z dobiegiem do linii kolei państwa pilzeńsko-duchcowskiej a to w myśl ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, jakoteż ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, pod następującymi warunkami i zastrzeżeniami:

§. 1.

Kolei, na którą wydaje się niniejszy dokument koncesyjny, zapewnia się dobrodziejstwa w arty-

kule V ustawy z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895) przewidziane.

§. 2.

Koncesyonaryusze obowiązani są rozpocząć budowę kolei koncesyonowanej niezwłocznie po otrzymaniu pozwolenia do wybudowania, skończyć najpóźniej w przeciągu półtora roku, licząc od dnia dzisiejszego, gotową kolej oddać na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy, dać mają koncesyonaryusze kaucyę w sumie trzy tysiące złotych w papierach obiegowych, w których wolno lokować pieniądze sieroce

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

§. 3.

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, których budowę Rząd ze względu na dobro publiczne uznałby za potrzebną.

## §. 4.

We względzie budowy kolei koncesyonowanej i ruchu na niej zastosować się powinni koncesyonarysze do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego i do warunków koncesyjnych, które e. k. Ministerstwo kolei żelaznych ustanowi, jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) i Porządku ruchu kolei z dnia 16. listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852), tudzież do ustaw i rozporządzeń, które w przyszłości zostały wydane. 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, Ministerstwo kolei żelaznych uzna to za możebne, a natomiast trzymać się należy osobnych przepisów ruchu, które w tej mierze wyda Ministerstwo kolei żelaznych.

## §. 5.

Nadaje się koncesyonaryszom prawo utworzenia za osobnem zezwoleniem Rządu i pod warunkami, które on ustanowi, Spółki akcyjnej, która wnijść ma we wszystkie prawa i obowiązki koncesyonaryszów.

Nadto nadaje się koncesyonaryszom prawo wypuszczenia w obieg akcyj pierwszorzędných, które mieć będą pod względem wypłaty odsetek i umorzenia, pierwszeństwo przed akcyami zakładowemi, za sumę, którą Rząd ustanowi.

Dywidenda należąca się od akcyj pierwszorzędných, zanim akcyje zakładowe nabędą prawa do pobierania dywidendy, nie może być wymierzana w większej kwocie jak po 4 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, budowę i urządzenie kolei łącznie z kosztami nabycia taboru kolejowego i uposażenia funduszu zasobnego, który Rząd ma oznaczyć, rzeczywiście wyłożonych i należycie udowodnionych, z doliczeniem odsetek interkalarnych 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 budowy kolei jeszcze jakie nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, koszta przez to poniesione mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli Rząd pozwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta będą należycie wykazane.

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

Statut Spółki jakoteż formularze akcyj, które mają być wypuszczone, podlegają zatwierdzeniu Rządu.

## §. 6.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych zniżonych. Taryfę wojskową stosuje się do przewozu osób i rzeczy według postanowień, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych kiedykolwiek na austriackich kolejach państwa obowiązywać będą.

Postanowienia te stosowane będą także do Obrony krajowej i Pospolitego ruszenia obu połów monarchii, do strzelców krajowych tyrolskich i do żandarmeryi a to nietylko gdy podróżują kosztem skarbu, lecz także gdy jadą po służbie o własnym koszcie na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne.

Koncesyonarysze zobowiązują się przystąpić do zawartej przez austriackie spółki kolejowe umowy względem zakupienia i utrzymywania w pogotowiu środków do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem swoją służbą i swoimi taborami 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 koncesyonaryszów mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na kole koncesyonowanej. Przepisy rzeczzonego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i w Dzienniku ustaw państwa nie będą ogłoszone, staną się dla koncesyonaryszów obowiązującymi wtedy, gdy zostaną im urzędownie podane do wiadomości.

Zobowiązania te ciążą na koncesyonaryszach tylko o tyle, o ile będzie możliwem dopełnienie ich

na kolei jako drugorzędnej a w skutek tego zbudowanej, urządzonej i eksploatowanej z dozwoleńmi ułatwieniami.

Koncesyonaryusze 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).

#### §. 7.

O ile podobne zniżenia, jakie w §. 6 dla transportów wojskowych są przepisane, mają być udzielane korpusom straży cywilnej (Straży bezpieczeństwa, Straży skarbowej itp.) lub innym organom publicznym, postanowione będzie w warunkach koncesyjnych.

#### §. 8.

Koncesję nadaje się z obroną przeciw zakładowaniu nowych kolei w myśl §u 9go, lit. b) ustawy o koncesjach na koleje żelazne na lat dziewięćdziesiąt (90), licząc od dnia dzisiejszego a po upływie tego czasu utraci ona moc swoją.

Rząd może także wyrzec unieważnienie koncesji przed upływem przereczonego czasu, gdyby określone w §. 2im zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia ruchu nie były dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl §u 11, lit. b) ustawy o koncesjach na koleje żelazne.

#### §. 9.

Ruch na kolei będącej przedmiotem niniejszego dokumentu koncesyjnego utrzymywać będzie państwo na rachunek koncesyonaryuszów. Warunki tego utrzymywania ruchu uregulowane będą w kontrakcie, który Rząd zawrze z koncesyonaryuszami.

#### §. 10.

Koncesyonaryusze obowiązani są pod warunkami i zastrzeżeniami w artykule XII ustawy z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895) przepisaniem dozwolić Rządowi na jego żądanie każdego czasu współużywania kolei do obrotu między kolejami już istniejącymi lub dopiero w przyszłości powstać mającymi, na których państwo ruch utrzymuje, w taki sposób, że Rząd będzie mógł z prawem ustanawiania tariff przysłać lub pozwolić przysłać

tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy koleją współużywaną lub niektórymi jej częściami, za opłatą stosownego wynagrodzenia.

#### §. 11.

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, z nich strącone będą czyste dochody dwóch lat najniepomyślniejszych i obliczony będzie średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

Średni dochód czysty, w myśl powyższego postanowienia obliczony, płacić się będzie koncesyonaryuszom jako wynagrodzenie za kolej odkupioną aż do upływu okresu koncesyjnego w ratach półrocznych dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku z dołu płatnych.

2. Gdyby kolej miała być odkupiona przed upływem siódmego roku ruchu lub gdyby średni dochód czysty, w myśl postanowień ustępu 1. obliczony, nie wynosił najmniej takiej sumy rocznej, jaka jest potrzebna na umówione oprocentowanie i spłacenienie pożyczki hipotecznej, celem uzyskania kapitału w Banku krajowym królestwa czeskiego, pod gwarancją tego królestwa zaciągnąć się mającej, jakoteż na oprocentowanie po cztery od sta kapitału akcyjnego przez Rząd zatwierdzonego i na umorzenie go w ciągu całego okresu koncesyjnego, w takim razie wynagrodzenie, które państwo ma zapłacić za kolej odkupioną, będzie polegało na tem, że państwo weźmie na siebie w miejsce koncesyonaryuszów spłacanie powyższej pożyczki hipotecznej z własnych funduszków w umówionych terminach płatności aż do zupełnego jej umorzenia, wzmiankowaną zaś powyżej sumę roczną za kapitał akcyjny płacić będzie w ratach półrocznych płatnych z dołu dnia 30. czerwca dnia i 31. grudnia każdego roku.

3. Państwo zastrzega sobie, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rat rocznych, w myśl ustępu 1go przypadających, a względnie, zamiast raty ryczałtowej według ustępu 2go za kapitał akcyjny uiszczać się mającej, zapłacić kapitał wyrównywający zdyskontowanej przez potrącenie odsetek od odsetek po cztery od sta na rok wartości kapitałowej rat, które mają być według postanowień ustępów 1go i 2go półrocznie płacone.

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

4. Przez odkupienie kolei i od dnia tego odkupienia wchodzi państwo za wypłatą ceny odkupu bez dalszego wynagrodzenia w posiadanie wolne od ciężarów i w używanie kolei niniejszem koncesyonowanej, ze wszystkimi do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materyałów, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już użyte stosownie do swego przeznaczenia.

#### §. 12.

Gdy koncesya utraci moc swoją i od 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 tabor wozowy, zapasy materyałów, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, w rozmiarze wzmiankowanym w §. 11, l. 4.

Tak wtedy gdy koncesya moc swoją straci, jak i w razie odkupienia kolei (§. 11), zatrzymają koncesyonaryusze na własność fundusz zasobny, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i należące się im aktywa obrachunkowe, 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.

#### §. 13.

Rząd ma prawo przekonywać się, czy budowa kolei i jej urządzenia ruchu są we wszystkich częściach wykonane odpowiednio celowi i trwale, tudzież zarządzić, żeby wadom w tym względzie zapobieżono lub takowe usunięto.

Rząd ma także prawo wglądania w zarząd przez wydelegowanego do tego funkcyonaryusza, a w szczególności nadzorowania w wszelki sposób, jaki uzna za stosowny, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i kontraktami, i wydelegowania do nadzoru nad tem funkcyonaryuszów na koszt koncesyonaryuszów.

W razie utworzenia się Spółki akcyjnej, komisarz przez Rząd ustanowiony będzie miał także prawo bywania na posiedzeniach Rady zawiadawczej lub innej reprezentacyi, przedstawiającej grono kierujące Spółki, jakoteż na walnych zgromadzeniach ile razy uzna to za potrzebne, i zawieszania wszelkich takich uchwał lub zarządzeń, któreby się ustawom, koncesyi lub statutowi Spółki sprzeciwiały albo były szkodliwe publicznemu dobru; w przypadku jednak takim komisarz winien rzecz przedstawić natychmiast Ministerstwu kolei żelaznych do decyzyi, która wydana być ma niezwłocznie i będzie dla Spółki obowiązująca.

#### §. 14.

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.

Guttenberg r. w.

### 48.

## Dokument koncesyjny z dnia 29. stycznia 1897,

na kolej lokalną od Sedlic do Czyżkowic.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia uznaje za stosowne w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami nadać hrabiemu Leopoldowi Thun-Hohensteinowi, właścicielowi dóbr w Szczepanie, w związku z Drem Alojzym Bauerem, posłem do Rady państwa i właścicielem dóbr w Podsedycach, Drem Albinem Wiktorem Tschinklem, adwokatem w Cieplicach i Wiktorem Nobackiem, przedsiębiorcą budowy w Pradze o to proszącemu, koncesyę do wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej parowej, która wybudowana być ma jako lokalna ze szlakiem normalnym od stacyi w Sedlicach linii kolei państwa pilzeńsko - ducheowskiej do stacyi w Czyżkowicach kolei lokalnej lowosicko - libocho wieckiej uprzywilejowanej austriacko - węgierskiej Spółki kolei państwa, a to w myśl ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, jakoteż ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, pod następującymi warunkami i zastrzeżeniami:

## §. 1.

Kolei, na którą wydaje się niniejszy dokument koncesyjny, zapewniają się dobrodziejstwa w artykule V ustawy z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895) przewidziane.

## §. 2.

Koncesjonariusze obowiązani są rozpocząć budowę kolei koncesjonowanej niezwłocznie po otrzymaniu pozwolenia do budowania, skończyć najpóźniej w przeciągu półtora roku, licząc od dnia dzisiejszego, gotową kolej oddać na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy, dać mają koncesjonariusze kaucyę w sumie 5.000 zł. w papierach obiegowych, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

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

## §. 3.

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

Takież samo prawo nadane będzie koncesjonariuszom do wybudowania wszelkich kolei podjazdowych, gdyby Rząd ze względu na dobro publiczne uznał potrzebę wybudowania takich kolei.

## §. 4.

We względzie budowy kolei koncesjonowanej i ruchu na niej zastosować się powinni koncesjonariusze do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego i do warunków koncesyjnych, które Ministerstwo kolei żelaznych ustanowi, jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do ustawy o koncesjach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) i Porządku ruchu kolei z dnia 16. listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852), tudzież do ustaw i rozporządzeń, któreby w przyszłości wydane zostały. 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, Ministerstwo kolei żelaznych uzna to za możebne, a natomiast trzymać się należy osobnych przepisów ruchu, które w tej mierze wyda Ministerstwo kolei żelaznych.

## §. 5.

Nadaje się koncesjonariuszom prawo utworzenia za osobnem zezwoleniem Rządu i pod warunkami, które on ustanowi, Spółki akcyjnej, która wniść ma we wszystkie prawa i obowiązki koncesjonariuszów.

Emisya obligacyj pierwszorzędnych jest wzbroniona.

Cyfra kapitału zakładowego rzeczywistego jakoteż imiennego podlega zatwierdzeniu Rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolei łącznie z kosztami sprawienia taboru kolejowego, jakoteż na uposażenie funduszu zasobnego w sumie, którą Rząd ustanowi, rzeczywście wyłożonych i należycie udowodnionych, z doliczeniem odsetek interkalarnych rzeczywście zapłaconych w okresie budowy i straty na kursie rzeczywście poniesionej przy gromadzeniu kapitału, żadne wydatki jakiegobądź rodzaju nie mogą być liczone.

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

Cały kapitał zakładowy umorzony być ma w okresie koncesyjnym według planu amortyzacyi przez Rząd zatwierdzonego.

Statut Spółki jakoteż formularze akcyj zakładowych, które mają być wypuszczone, podlegają zatwierdzeniu Rządu.

## §. 6.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych zniżonych. Taryfę wojskową stosuje się do przewozu osób i rzeczy według postanowień, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych kiedykolwiek na austriackich kolejach państwa obowiązywać będą.

Postanowienia te stosowane będą także do Obrony krajowej i Pospolitego ruszenia obu połów monarchii, do strzelców krajowych tyrolskich i do żandarmeryi a to nietylko gdy podróżują kosztem skarbu, lecz także gdy jadą po służbie o własnym koszcie na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne.

Koncesjonaryusze zobowiązują się przystąpić także do zawartej przez spółki kolei austriackich umowy względem zakupienia i utrzymywania w pogotowiu środków do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem służbą i swojemi taborami 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 koncesjonaryuszów mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na kolei koncesjonowanej. Przepisy rzezcone rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i nie będą ogłoszone w Dzienniku ustaw państwa, staną się dla koncesjonaryuszów obowiązującymi wtedy, gdy zostaną im urzędownie podane do wiadomości.

Zobowiązania te ciężą na koncesjonaryuszach tylko o tyle, o ile będzie możliwem dopełnienie ich na kolei drugorzędnej a w skutek tego zbudowanej, urządzonej i eksploatowanej z dozwoleńmi ułatwieniami.

Koncesjonaryusze 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).

#### §. 7.

O ile podobne zniżenia, jakie w §. 6 dla transportów wojskowych są przepisane, mają być udzielane także korpusom straży cywilnej (Straży bezpieczeństwa, Straży skarbowej itp.) lub innym funkcyjonaryuszom publicznym, postanowione będzie w warunkach koncesyjnych.

#### §. 8.

Koncesyą nadaje się z obroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §fu 9go, lit. b) ustawy o koncesjach na koleje żelazne na lat dziewięćdziesiąt (90), licząc od dnia dzisiejszego, a po upływie tego czasu utraci ona moc swoją.

Rząd może także wyrzec wygaśnięcie koncesyi przed upływem przerwzonego czasu, gdyby określone w §fie 2gim zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia ruchu nie były dopełnione, o ile przekroczenie ter-

minu nie da się usprawiedliwić w myśl §u 11go, lit. b) ustawy o koncesjach na koleje żelazne.

#### §. 9.

Ruch na kolei, będącej przedmiotem niniejszego dokumentu koncesyjnego, utrzymywać będzie państwo na rachunek koncesjonaryuszów. Warunki tego utrzymywania ruchu przepisane będą w kontrakcie, który Rząd zawrze z koncesjonaryuszami

#### §. 10.

Koncesjonaryusze obowiązani są pod warunkami i zastrzeżeniami w artykule XII ustawy z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895) podanemi 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 tariff przesyłać lub pozwolić przesyłać tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy koleją współużywaną lub niektórymi jej częściami, za opłatą stosownego wynagrodzenia.

#### §. 11.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolei koncesjonowanej 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, poczem obliczony będzie średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

Dochód średni czysty w myśl powyższego postanowienia obliczony, będzie koncesjonaryuszom płacony aż do upływu okresu koncesyjnego jako wynagrodzenie za odstąpienie kolei a to w ratach półrocznych płatnych z dołu dnia 30. czerwca i 31. grudnia każdego roku.

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 kwoty rocznej, któraby wyrównywała racie rocznej potrzebnej na umówione oprocentowanie i spłacenie zaciągniętej w Banku krajowym królestwa czeskiego pod gwarancją kraju pożyczki hipotecznej, jakoteż na oprocentowanie po cztery od sta kapitału akcyjnego

przez Rząd zatwierdzonego i na umorzenie go w ciągu całego okresu koncesyjnego, natenczas wynagrodzenie, które państwo ma zapłacić za odstąpienie kolei, będzie polegało na tem, że państwo weźmie na siebie spłacenie z własnych funduszów w umówionych terminach płatności w miejsce koncesyonaryuszów, powyższej pożyczki hipotecznej aż do zupełnego umorzenia takowej a oznaczoną powyżej sumę roczną za kapitał akcyjny płacić będzie w ratach półrocznych z dołu dnia 30. czerwca i 31. grudnia każdego roku.

3. Państwo zastrzega sobie, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rat rocznych w myśl ustępu 1 przypadających a względnie zamiast sumy rocznej w myśl ustępu 2 za kapitał akcyjny uiszczać się mającej, zapłacić kapitał wyrównywający sumie rat według postanowień ustępu 1 i 2 płacić się mających, zdyskontowanej przez potrącenie odsetek od odsetek po cztery od sta na rok.

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

4. 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 należąciami ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy i zapasy materyałów, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już użyte stosownie do swego przeznaczenia.

#### §. 12.

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 tabor wozowy i zapasy materyałów, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, w rozmiarze wzmiankowanym w §. 11, ustęp ostatni.

Tak wtedy gdy koncesya moc swoją straci, jak i w razie odkupienia kolei (§. 11), zatrzymają koncesyonaryusze na własność fundusz zasobny, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i należące się im aktywa obrachunkowe, 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.

#### §. 13.

Rząd ma prawo przekonywać się, czy budowa kolei i jej urządzenia ruchu są we wszystkich częściach wykonane odpowiednio celowi i trwale, tudzież zarządzić, żeby wadom w tym względzie zapobieżono lub takowe usunięto.

Rząd ma także prawo wglądania w zarząd przez wydelegowanego do tego funkcyonaryusza, a w szczególności nadzorowania w wszelki sposób, jaki uzna za stosowny, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i kontraktami i wydelegowania do nadzoru nad tem funkcyonaryuszów na koszt koncesyonaryuszów.

W razie utworzenia się Spółki akcyjnej, komisarz przez Rząd ustanowiony będzie miał także prawo bywania na posiedzeniach Rady zawiadowczej lub innej reprezentacyi, przedstawiającej grono kierujące Spółki, jakoteż na walnych zgromadzeniach ile razy uzna to za potrzebne, i zawieszania wszelkich takich uchwał lub zarządzeń, któreby się ustawom, koncesyi lub statutowi Spółki sprzeciwiały albo były szkodliwe publicznemu dobru; w przypadku jednak takim komisarz winien rzecz przedstawić natychmiast Ministerstwu kolei żelaznych do decyzyi, która wydana być ma niezwłocznie i będzie dla Spółki obowiązująca.

#### §. 14.

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

**49.****Ustawa z dnia 3. lutego 1897,**

**o wyznaczeniu dotacyi dodatkowej do preliiminarza Ministerstwa handlu na rok 1896.**

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanawiam co następuje:

**Artykuł I.**

Na pokrycie nieprzewidzianych w ustawie skarbowej na rok 1896 w rozdziale 27, tytule 6, wydatków na kupno budynku w Bernie dla tamtejszego Urzędu miar i wag wyznacza się na ten wydatek nadzwyczajny dotacyę dodatkową w sumie 24.000 zł. z dozwolenie używania do końca grudnia 1897.

**Artykuł II.**

Wykonanie ustawy niniejszej poruczam Mojemu Ministrowi handlu i Mojemu Ministrowi skarbu.

Wiedeń, dnia 3. lutego 1897.

**Franciszek Józef r. w.**

**Badeni r. w.**

**Glanz r. w.**

**Biliński r. w.**

**50.**

**Rozporządzenie Ministerstwa handlu w porozumieniu z Ministerstwem spraw wewnętrznych z dnia 5. lutego 1897,**

którem zmienia się i uzupełnia rozporządzenie ministeryalne z dnia 4. maja 1883 (Dz. u. p. Nr. 59) a względnie ustęp 2 §. 1go rozporządzenia ministeryalnego z dnia 1. października 1875 (Dz. u. p. Nr. 130), tyżącego się środków bezpieczeństwa przeciw eksplozyom kotłów parowych.

**§. 1.**

Uchyła się rozporządzenie Ministerstwa handlu w porozumieniu z Ministerstwem spraw wewnętrznych z dnia 4. maja 1883 (Dz. u. p. Nr. 59) a względnie dotychczasowy ustęp 2 §. 1go rozporządzenia Ministerstwa handlu w porozumieniu z Ministerstwem spraw wewnętrznych z dnia 1. października 1875 (Dz. u. p. Nr. 130), w przedmiocie środków bezpieczeństwa przeciw eksplozyom kotłów parowych.

**§. 2.**

W §. 1 rozporządzenia ministeryalnego z dnia 1. października 1875 (Dz. u. p. Nr. 130), zamieścić należy co następuje jako drugi ustęp:

„Wyjmują się tylko naczynia przeznaczone do wytwarzania pary o wysokiem ciśnieniu mniejszem niż 0·5 atmosfery, jeżeli połączone są z atmosferą zapomocą dochodzącej do przestrzeni wodnej, rury pionowej od góry otwartej, prostej i niezamykalnej, mającej najwięcej 5 metrów wysokości a najmniej 10 centymetrów szerokości lub zapomocą jakiegoś innego przyrządu bezpieczeństwa, na którego zaprowadzenie Ministerstwo handlu w porozumieniu z Ministerstwem spraw wewnętrznych dało pozwolenie.“

**§. 3.**

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w wykonanie od dnia ogłoszenia.

**Badeni r. w.**

**Glanz r. w.**

**51.**

**Rozporządzenie Ministerstwa handlu w porozumieniu z Ministerstwami spraw wewnętrznych i skarbu z dnia 11. lutego 1897,**

**zabraniające handlu obnośnego na obszarze Celowca, stolicy krajowej.**

Na zasadzie §. 10go patentu cesarskiego z dnia 4. września 1852 (Dz. u. p. Nr. 252) i §. 5go odnośnego przepisu wykonawczego, zabrania się, począwszy od dnia 1. lipca 1897, handlu obnośnego na obszarze Celowca, stolicy krajowej.

Zakaz ten nie stosuje się do mieszkańców okolic pod względem handlu obnośnego uprzywilejowanych, które wymienione są w §. 17 tegoż patentu o handlu obnośnym i w odnośnych rozporządzeniach dodatkowych.

Zakaz niniejszy nie narusza też wzmiankowanej w §. 60, ustęp 2 ustawy przemysłowej sprzedaży po domach i na ulicy przedmiotów konsumeyi codziennej tamże oznaczonych.

**Badeni r. w.**

**Glanz r. w.**

**Biliński r. w.**