

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część C. — Wydana i rozesłana dnia 9. listopada 1897.

Treść: (№ 256—257.) 256. Obwieszczenie o nadaniu koncesyi na sieć linii kolei małej o szlaku normalnym w Grazu, która utrzymywana być ma w ruchu zapomocą elektryczności. — 257. Dokument koncesyjny na koleje żelazną od Ghabówki do Zakopanego.

256.

Obwieszczenie Ministerstwa kolei żelaznych z dnia 22. października 1897,

o nadaniu koncesyi na sieć linii kolei małej o szlaku normalnym w Grazu, która utrzymywana być ma w ruchu zapomocą elektryczności.

Na zasadzie i w myśl postanowień ustawy o kolejach niższego rzędu z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895), c. k. Ministerstwo kolei żelaznych w porozumieniu z interesowanymi c. k. Ministerstwami, tudzież c. i k. wspólnym Ministerstwem wojny, uznało linie gradeckiej Spółki tramwajowej, koncesyonowane rozporządzeniami c. k. Ministerstwa handlu z dnia 15. kwietnia 1878, l. 9171, z dnia 13. lipca 1878, l. 20158, z dnia 3. czerwca 1880, l. 11505 i z dnia 9. lipca 1887, l. 22366, a mianowicie:

1. od dworca kolei południowej ulicą Annenstrasse przez Murplatz i most Franciszka Karola, ulicą Murgasse przez plac główny, ulicą Herrengasse przez Jakominiplatz a następnie ulicami Geisdorfergasse i Glacisstrasse aż do Geidorfplatzu;

2. od ulicy Maiffredygasse ulicą St. Leonhardgasse aż do koszar jazdy a ztąd ulicą Lusthausgasse z przecięciem ulicy Elisabethstrasse aż do stawu Hilmerteich, tudzież

3. od Jakominiplatzu ulicą Jakominigasse aż do Fröhlichgasse i aż do dworca kolei zachodniej węgierskiej, i

4. od Geidorfplatzu ulicami Parkstrasse, Jahngasse, Wickenburggasse przez most Ferdynanda a następnie ulicą Keplerstrasse przez Lendplatz i ulicą Volksgartenstrasse aż do ulicy Annenstrasse,

ze względu na zamierzone zaprowadzenie siły elektrycznej do utrzymywania ich w ruchu, za koleje małe w myśl artykułu XVI. ustawy powyższej i postanowiło, że z uchyleniem przytoczonych wyżej rozporządzeń koncesyjnych stosowane być mają do oznaczonych linii przepisy w §§. 1 aż do 14 niniejszego obwieszczenia zawarte.

Nadto c. k. Ministerstwo kolei żelaznych nadało gradeckiej Spółce tramwajowej na prośbę onejże koncesyę do wybudowania w Grazu i utrzymywania w ruchu kolei małych o szlaku normalnym poniżej oznaczonych a które mają być utrzymywane w ruchu za pomocą elektryczności i z liniami kolei małej powyżej wymienionymi, stanowiącymi wspólną sieć kolejową, a mianowicie:

a) od Jakominiplatzu do Schillerplatzu;

b) od Griesplatzu do cementarza centralnego;

c) od Lendplatzu z uściem do istniejącej linii Wickenburggasse — Volksgartenstrasse ulicą Keplerstrasse do dworca kolei południowej i

d) na połączenia między stacją bezwychodną na Griesplatzu linii pod 2 oznaczonej a starą siecią, mianowicie na prawym brzegu Muru ulicami Rösselmühlgasse i Elisabethnergasse aż do ciągu szyn w ulicy Annenstrasse (a względnie Volksgartenstrasse) i według okoliczności z użyciem mostu Radetzkiego na lewym brzegu Muru ulicami Brückenkopfgasse i Radetzkystrasse do Jakominiplatzu

pod następującymi bliżej określonymi warunkami i zastrzeżeniami:

§. 1.

Linjom koncesyjonowanym zapewniają się dobrodziejstwa finansowe wyszczególnione w artykule V ustawy na wstępie wzmiankowanej.

Okres przewidzianego w artykule V, lit. d) ustawy powyższej uwolnienia od podatku zarobkowego i dochodowego, od opłacania należności stęplowych od kuponów, jakoteż od wszelkiego nowego podatku państwa, któryby w przyszłości mocą ustaw został na ich miejsce zaprowadzony, ustanawia się na lat 15, licząc od dnia dzisiejszego.

Gdyby stępel od biletów osobowych miał być zamieniony na opłatę procentową, zastosowane być ma postanowienie artykułu XX, ustęp drugi ustawy rzeczonej.

§. 2.

Spółka obowiązana jest rozpocząć niezwłocznie po otrzymaniu pozwolenia do budowania, urządzenie istniejących kolei konnych w §. 1 wzmiankowanych, do ruchu za pomocą elektryczności, jakoteż budowę linii na wstępie oznaczonych i skończyć najpóźniej w przeciągu dwóch lat od dnia urzędowego zatwierdzenia zakładu centralnego. Następnie oddać należy gotowe linie na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy złożyć ma Spółka kaucyę w sumie 5000 złotych w papierach obiegowych, w których wolno lokować pierzędzy sieroco.

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

Niezawisłe od dalej idących kontraktowych zobowiązań w obec gminy miasta Grazu, Spółka zobowiązuje się wybudować na podstawie osobnej koncesyi do budowy i ruchu, o którą wystarać się ma wcześniej, linie uzupełniające swojej sieci poniżej oznaczone a mianowicie:

- a) od ulicy Annenstrasse z dobiegiem do istniejącej linii na ulicy Annenstrasse ulicami Eggenbergerstrasse i Asperngasse do granicy miejskiej a ztąd do Eggenbergu, i
- b) od ulicy Wickenburggasse z dobiegiem do linii idącej tą ulicą przez Körösisstrasse do granicy miejskiej a ztąd zaś do Andritz

a to najpóźniej w przeciągu lat sześciu od dnia urzędowego zatwierdzenia zakładu centralnego, pod tym

warunkiem, jeżeli drogi gminne, potrzebne do wybudowania tych linii kolejowych, będą Spółce pod słusznymi warunkami do używania odstąpione.

C. k. Ministerstwo kolei żelaznych zastrzega sobie decyzję co do pytania, czy i o ile takie drogi gminne są rzeczywiście potrzebne do wybudowania linii kolejowych, jakoteż pod względem odpowiedności warunków, jakie reprezentacye gminne postawią z powodu tego użycia dróg.

§. 3.

Do wybudowania kolei koncesyjonowanej nadaje się Spółce prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane być ma Spółce do wybudowania wszelkich kolei podjazdowych, których wybudowanie Rząd ze względu na dobro publiczne uznałby za potrzebne.

§. 4.

O ileby do wybudowania kolei koncesyjonowanej użyte być miały drogi publiczne, Spółka winna postarać się o zezwolenie tych, którzy do utrzymania owych dróg są obowiązani a względnie Władz lub urzędów, którym według istniejących ustaw służy prawo udzielania pozwolenia do używania drogi.

§. 5.

We względzie budowy i ruchu na liniach kolei koncesyjonowanej zastosować się powinna Spółka do osnowy niniejszego obwieszczenia i do warunków koncesyjnych technicznych, które 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), o ile takowe w myśl postanowień rozdziału B ustawy z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895) znajdują zastosowanie na małych kolejach, tudzież do ustaw i rozporządzeń, któreby w przyszłości zostały wydane.

§. 6.

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 i uposażenia funduszu zasobnego

rzeczywiście wyłożonych i należyte udowodnionych, jakoteż kosztów przebudowania istniejących linii kolei konnej i wystawienia zakładu centralnego 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 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 należyte wykazane.

Cały kapitał zakładowy umorzony być ma w obrębie okresu koncesyjnego według planu amortyzacyjnego podlegającego zatwierdzeniu Rządu.

Spółka obowiązana jest dozwalać podoficerom i ordynansom na razie służbę pełniącym bezpłatnego przejazdu kolejami. Co do bliższych szczegółów w tym względzie, umówić się należy z właściwą Władzą wojskową.

Spółka zobowiązuje się przy obsadzaniu 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.

Gdyby z powodu uroczystości, marszów wojska, parad, tudzież w razie budowy kanałów, przewodów rurowych itp. Władze uznały za potrzebne wstrzymanie na pewien czas ruchu na kolei koncesyonowanej, Spółka ma poddać się odnośnym zarządzeniom Władz bez oporu i bez jakiegokolwiek rozszczenia do wynagrodzenia za stratę poniesioną w skutek czasowego wstrzymania ruchu.

§. 8.

Urzednicy rządowi, funkcyonaryusze i sładzy jadący koleją z polecenia Władz sprawujących nadzór nad zarządem i ruchem kolei żelaznych lub dla zabezpieczenia interesów państwa z powodu koncesyi lub w sprawach dochodów niestałych, gdy się wywiada certyfikatami urzędowymi, jakie c. k. Ministerstwo kolei żelaznych dla wylegitymowania się wystawiać im będzie, przewożeni być powinni z pakunkiem podróznym bezpłatnie.

§. 9.

Spółka obowiązana jest przewozić pocztę tudzież funkcyonaryuszów zarządu pocztowego i telegraficznego wszystkimi pociągami programowymi.

Za te świadczenia, jakoteż za wszelkie inne na rzecz zakładu pocztowego może Spółka żądać odpowiedniego wynagrodzenia, które ustanowione będzie drogą ugody.

Korespondencye, tyżące się zarządu kolei, wymieniane między dyrekcją lub gronem kierującym przedsiębiorstwa kolejowego a jej podwładnymi funkcyonaryuszami lub przez tych ostatnich między sobą, mogą być przewożone przez sładgi zakładu kolejowego.

§. 10.

Koncesyą nadaje się z obroną przeciw zakładowi nowych kolei w myśl §. 9go, lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne aż do dnia 31. grndnia 1948, a po upływie tego czasu utraci ona moc swoją.

Rząd może tyżce wyrzec wygaśnięcie koncesyi przed upływem przerweczonego 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 §. 11go. lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne.

§. 11.

Prawo kaduku na rzecz państwa, ustanowione w §. 8 ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) nie stosuje się do kolei koncesyonowanej.

§. 12.

Spółka nie jest upoważniona do odstąpienia trzecim osobom utrzymywania ruchu na liniach koncesyonowanych, wyjąwszy, gdyby Rząd wyraźnie na to zezwolił.

§. 13.

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

§. 14.

Rząd zastrzega sobie, 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 koncesyę jeszcze przed upływem czasu, na który została nadana.

Guttenberg r. w.

257.

Dokument koncesyjny z dnia 4. listopada 1897,

na kolej żelazną od Chabówki do Zakopanego.

Na zasadzie Najwyższego upowaznienia uznają za stosowne w porozumieniu z interesowanemi Ministerstwami nadać hrabiemu Władysławowi Zamojskiemu, właścicielowi dóbr o to proszącemu, koncesyę do wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej parowej o szlaku normalnym od stacyi w Chabówce c. k. kolei państwa na Nowy targ do Zakopanego, 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.

Koncesyonaryusz obowiązany jest na wezwanie Rządu i pod warunkami protokolarnie ustanowionymi wybudować przedłużenie kolei żelaznej na wstępie oznaczonej od stacyi w Nowym targu aż do granicy krajowej ku Kralowanom a postanowienia niżej zamieszczone stosować się mają także do tego przedłużenia.

§. 2.

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

§. 3.

Koncesyonaryusz obowiązany jest rozpocząć budowę kolei koncesyonowanej niezwłocznie po otrzymaniu pozwolenia do budowania, skończyć najpóźniej w przeciągu dwóch lat, licząc od dnia dzisiejszego, gotową kolej oddać na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Termin wybudowania odnogi w §. 1 wzmiankowanej ustanowi w swoim czasie c. k. Ministerstwo kolei żelaznych.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy jakoteż wybudowania i urządzenia kolei zgodnie z koncesyą, dać ma koncesyonaryusz na żądanie Rządu stosowną kaucyę w tych papierach wartościowych, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

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

§. 4.

Do wybudowania kolei koncesyonowanej nadaje się koncesyonaryuszowi prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie koncesyonaryuszowi do wybudowania wszelkich kolei podjazdowych, których budowę Rząd ze względu na dobro publiczne uznałby za potrzebne.

§. 5.

We względzie budowy kolei koncesyonowanej i ruchu na niej zastosować się powinien koncesyonaryusz 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 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, 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 tyle i na tak długo, 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.

§. 6.

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

Nadaje się koncesyonaryuszowi prawo wypuszczenia w obieg obligacyj pierwszorzędnych i akcyj pierwszorzędnych, z których ostatnie mieć będą pod względem wypłaty odsetek i umorzenia,

pierwszeństwo przed akcjami zakładowemi, za sumę, którą Rząd ustanowi i pod warunkami, które on przepisze.

Dywidenda należąca się od akcji pierwszorzędnych, zanim akcje 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 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 amortyzacji przez Rząd zatwierdzonego.

Statut Spółki jakoteż formularze obligacji pierwszeństwa, tudzież akcji zakładowych i akcji pierwszeństwa, które mają być wypuszczone, podlegają zatwierdzeniu Rządu.

§. 7.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych znizonych. Taryfę wojskową stosuje się do przewozu osób i rzeczy według postanowień, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych 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.

Koncesjonaryusz zobowiązuje się przystąpić także do zawartej przez spółkę kolei austriackich umowy względem zakupienia i utrzymywania w pogotowiu środków do transportów wojskowych, poma-

gania 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 rzeczonożego 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 koncesjonaryuszu tylko o tyle, o ile będzie możliwem dopełnienie ich na kolei drugorzędnej a w skutek tego zbudowanej, urządzonej i eksploatowanej z dozwołeniami ułatwieniami.

Koncesjonaryusz zobowiązuje się przy obsadzaniu 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.

§. 8.

O ile podobne znizenia, 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.

§. 9.

Koncesyą nadaje się z obroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §tu 9go, lit. b) ustawy o koncesyach 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 przerweczonego czasu, gdyby określone w §cie 2gim zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia ruchu nie były dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie da się usprawiedliwić w myśl §u 11go, lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne.

§. 10.

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

Na ten wypadek, gdyby przedsiębiorstwo kolejowe przestało używać gwarancyi czystego dochodu zapewnionej mu przez królestwo galicyjsko-lodowejskie z Wielkiem księstwem krakowskiem, zastrzega sobie Rząd prawo wydawania według własnego uznania postanowień co do urządzeń ruchu, co do ustanowienia taryf dla przewozu osobowego i towarowego, jakoteż klasyfikacji towarów i wszelkich warunków pobocznych, dotyczących się przewozu towarów, tudzież świadczeń przedsiębiorstwa kolejowego na rzecz niektórych gałęzi służby publicznej, mianowicie na rzecz zarządu pocztowego i zakładu telegrafów państwa, przy czem będzie miał wzgląd na istniejące stosunki obrotu. Nadto w takim razie, gdyby kolej koncesjonowana została w przyszłości połączona z siecią kolei węgierskich, Rząd będzie miał prawo ustanawiania na kolei koncesjonowanej taryf dla obrotu przewoźnego według własnego uznania.

§. 11.

Koncesjonariusz obowiązany jest 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 taryf przesyłać lub pozwolić przesyłać tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy koleją współużywaną lub niektórymi jej częściami, za opłatą stosownego wynagrodzenia.

§. 12.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolei koncesjonowanej po jej wybudowaniu i otwarciu na riej 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 najniepomyślniejszych dwóch lat, poczem obliczony będzie średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

Gdyby kolej miała być odkupiona po upływie czasowego, w §. 2 ustanowionego uwolnienia od podatków, podatki i dodatki do podatków ciężące na odkupionem przedsiębiorstwie kolejowem i wszelkie inne pobory publiczne uważać się będzie za wydatki ruchu.

Jeżeli obowiązek płacenia podatku istniał nie przez wszystkie lata, podług których oblicza się sumę średnią, w takim razie także co do lat wolnych od podatku obliczyć należy podatek razem z dodatkami według stopy procentowej pierwszego roku podlegającego podatkowi i potrącić z przychodów. Ze względu jednak, że stosownie do §. 131 lit. a) ustawy z dnia 25. października 1896, Dz. u. p. Nr. 220, opłacać się ma od renty odkupu podatek dziesięcioprocentowy, doliczyć należy do czystych dochodów w taki sposób obliczonych dodatek wynoszący jedną dziewiątą tych czystych dochodów.

2. Średni dochód czysty, w myśl powyższego postanowienia obliczony, płacić się będzie koncesjonariuszowi 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.

3. 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 spłacenie obligacyi pierwszeństwa za zezwoleniem Rządu emitowanych tudzież pożyczki, gdyby została zaciągnięta, z doliczeniem sumy rocznej potrzebnej 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 koncesjonariusza spłacanie powyższej pożyczki 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 i dnia 31. grudnia każdego roku i zwracać będzie Spółce podatek rentowy od tej renty odkupu opłacać się mający.

4. Państwo zastrzega sobie, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze sum rocznych w myśl ustępu 2 a względnie zamiast sumy rocznej płacić się mającej według ustępu 3 za kapitał akcyjny, zapłacić kapitał wyrównywający zdyskontowanej przez potrącenie odsetek od odsetek po cztery od sta na rok wartości kapitałowej rat, które mają być według postanowień ustępu 2 i 3 płacone.

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 urzędowo na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półrocza bezpośrednio poprzedzającego.

5. Przez odkupienie kolei i od dnia tego odkupienia obejmuje państwo za wypłatą wynagrodzenia pod l. 1 aż do 4 ustanowionego, bez żadnej dalszej odpłaty, na własność wolną od ciężarów a względnie obciążoną tylko zalegającymi jeszcze resztami pożyczki za zezwoleniem Rządu zaciągniętej i w używanie kolej niniejszem koncesyjonowaną ze wszystkimi do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i kasowe a według okoliczności koleje podjazdowe własność koncesjonariusza stanowiące i przedsiębiorstwa poboczne spółki, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już użyte stosownie do swego przeznaczenia.

6. Odkupienie na rzecz państwa nastąpić ma w każdym przypadku z rozpoczęciem się roku kalendarzowego, uchwała zaś Rządu, tycząca się odkupienia, oznajmiona będzie przedsiębiorstwu kolejowemu najpóźniej aż do 31. października roku bezpośrednio poprzedniego w formie deklaracji.

W deklaracji tej oznaczone będą następujące szczegóły:

- a) termin, od którego nastąpi odkupienie;
- b) przedsiębiorstwo kolejowe, będące przedmiotem odkupienia i inne przedmioty majątku, które jako przynależność przedsiębiorstwa kolejowego, lub z jakiegokolwiek tytułów prawnych przejść mają na państwo;
- c) kwota ceny odkupu (l. 1 aż do 4), którą państwo ma zapłacić przedsiębiorstwu, według okoliczności obliczona tymczasowo z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania z oznaczeniem terminu i miejsca płatności.

7. Rząd zastrzega sobie prawo ustanowienia jednocześnie z doręczeniem deklaracji co do odkupienia, osobnego komisarza do czuwania nad tem, żeby stan majątku, począwszy od tej chwili, nie został zmniejszony na szkodę państwa.

Począwszy od chwili oznajmienia o odkupieniu, wszelka sprzedaż lub obciążenie nieruchomości w deklaracji o odkupieniu wymienionych, podlega przyzwoleniu osobnego komisarza.

Toż samo rozumie się o wszelkiem przyjęciu nowych zobowiązań, przekraczających granicę regu-

larnego sprawowania interesów lub uzasadniających trwałe obciążenie.

8. Koncesjonariusz obowiązany jest mieć o to staranie, żeby Rząd mógł w dniu na odkupienie wyznaczonym, objąć w fizyczne posiadanie wszystkie przedmioty majątku w deklaracji, tyczącej się odkupienia wymienione.

Gdyby koncesjonariusz nie uczynił zadość temu zobowiązaniu, Rząd będzie miał prawo nawet bez jego zezwolenia i bez wdania się sądu, objąć w fizyczne posiadanie oznaczone przedmioty majątku.

Począwszy od chwili odkupienia, ruch na kolei lokalnej odkupionej odbywać się będzie na rachunek państwa a przezi od tej chwili wszelkie dochody ruchu przechodzić będą na rzecz państwa, wszelkie zaś wydatki ruchu na karb państwa.

Czyste dochody, jakie okażą się z obrachunku aż do chwili odkupienia, 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.

9. Rząd zastrzega sobie prawo zahipotekowania na podstawie deklaracji o odkupieniu (l. 6), prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach majątkowych w skutek odkupienia na państwo przechodzących.

Koncesjonariusz obowiązany jest oddać Rządowi na jego żądanie do rozporządzenia wszelkie dokumenty prawne, jakichby do tego celu potrzebował.

§. 13.

Gdy koncesya utraci moc swoją i od dnia, w którym to nastąpi, wchodzi państwo bez wynagrodzenia w wolne od ciężarów posiadanie i używanie kolei koncesyjonowanej i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów, jakoteż — o ileby istniały — fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, w rozmiarze wzmiankowanym w §. 12, l. 5.

Tak wtedy gdy koncesya moc swoją straci, jak i w razie odkupienia kolei (§. 12), zatrzyma koncesjonariusz na własność fundusz zasobny, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i należące się mu aktywa obrachunkowe, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniesione lub nabyte, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił koncesjonariusza z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależności kolejowej.

§ 14

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 funkcjonariusza 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 funkcjonaryuszów na koszt koncesyonaryusza.

W razie utworzenia się Spółki akcyjnej, komisarz przez Rząd ustanowiony będzie miał także prawo bywania na posiedzeniach Rady zawiadawczej lub innej reprezentacji, przedstawiającej grono kierujące Spółki, jakoteż na walnych zgromadzeniach ile razy uzna to za potrzebne, i zawie-

szania 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 decyzji, która wydana być ma niezwłocznie i będzie dla Spółki obowiązująca.

§. 15.

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.