

# Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XLI. — Wydana i rozesłana dnia 8. czerwca 1899.

Treść: (№ 100—101.) 100. Dokument koncesyjny na kolej żelazną od Schönwehru do Lokietu. — 101. Dokument koncesyjny na kolej lokalną od Sattledt do Grünau.

## 100.

### Dokument koncesyjny z dnia 26. maja 1899,

na kolej żelazną od Schönwehru do Lokietu.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia nadaję w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami Leonowi Theumerowi, c. k. notaryuszowi w Lokiecie w związku z Fryderykiem Dörflerem, przewodniczącym powiatu w Lokiecie, Fryderykiem Schmiedem, burmistrzem w Schlaggenwaldzie i firmą Haas i Czyżek w Schlaggenwaldzie, o to proszącemu, koncesję do wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej ruchozmiernej, normalno-torowej, która wybudowana być ma jako kolej główna drugiego rzędu od stacyi w Schönwehr kolei żelaznej z Maryańskich Łaźni do Karłowarów na Schlaggenwald do Lokietu z dobiegiem do linii kolei państwa Lokiet—Neusattl, 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, z dnia 19. czerwca 1895, Dz. u. p. Nr. 83 i z dnia 21 grudnia 1898, Dz. u. p. Nr. 233, pod następującymi warunkami i zastrzeżeniami:

#### §. 1.

Koncesjonaryuszom 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.

Kolei koncesyonowanej zapewnia państwo na czas od otwarcia ruchu aż do upływu 76go roku okresu koncesyjnego gwarancję czystego dochodu rocznego w sumie maksymalnej 70.000 zł. w. a. na zapewnienie oprocentowania po cztery od sta i kwoty na umorzenie pożyczki pierwszeństwa w celu zgromadzenia kapitału zaciągnąć i w przeciągu powyższego okresu umorzyć się mającej w sumie imiennej najwięcej 1,640.000 zł. w. a., a to w taki sposób, że gdyby czysty dochód roczny nie dorównywał sumie zagwarantowanej, część niedostającą uzupełni Rząd.

#### §. 3.

Z czystego dochodu rocznego w §. 2 zagwarantowanego obracać należy na umorzenie pożyczki pierwszeństwa, która ma być zaciągnięta, taką kwotę, jaką Rząd wyznaczy, stosownie do planu amortyzacyjnego, podlegającego jego zatwierdzeniu, według którego cały kapitał zakładowy (§. 11) umorzony być ma w ciągu okresu koncesyjnego.

Pożyczka pierwszeństwa umorzona być ma pierwiej niż akcyje.

#### §. 4.

Dodatek, który Rząd ma płacić z tytułu przyjęcia gwarancji, wydawany będzie po poprzednim sprawdzeniu przedstawionego ze wszystkimi dowodami rachunku rocznego, najpóźniej w trzy miesiące po przedstawieniu tego rachunku.

Jednakże na wypłatę umówionych odsetek od pożyczki, tudzież na umarzanie pożyczki sto-

sownie do planu w oznaczonych terminach płatności, skarb będzie i pierwiej wydawał kwoty częściowe w miarę potrzeby, sprawdzonej na podstawie preliminarza przychodów, a to z zastrzeżeniem obliczenia się na podstawie rachunku rocznego i jeżeli koncesyonaryusze będą o to prosili na sześć tygodni przed terminem płatności.

Gdyby po ostatecznem stwierdzeniu rachunku rocznego, który przedstawić należy najpóźniej w przeciągu trzech miesięcy po upływie roku ruchu, okazało się, że zaliczki wymierzono za wysoko, koncesyonaryusze winni niezwłocznie zwrócić otrzymaną nadwyżkę z sześcioprocentowymi odsetkami.

Z roszczeniem do dopłaty od państwa zgłaszać się należy najpóźniej w przeciągu roku po upływie odpowiedniego roku ruchu, w przeciwnym razie roszczenie to upada.

#### §. 5.

Kwotę, którą Rząd zapłaci w skutek przyjęcia gwarancyi, uważać należy tylko za zaliczkę podlegającą oprocentowaniu po cztery od sta rocznie.

Gdy czysty dochód kolei przewyższy zagwarantowaną sumę roczną, nadwyżka odsyłana być ma niezwłocznie Rządowi na spłacenie udzielonej zaliczki z odsetkami aż do całkowitego umorzenia.

W przypadku tym zaspokojenie płatności odsetek ma pierwszeństwo przed zwrotem zaliczek.

Pretensye państwa z tytułu tych zaliczek lub odsetek, nie wypłaconych jeszcze Rządowi w chwili, gdy koncesya moc swoją utraci, lub gdy kolej zostanie odkupiona, zaspokojone będą z pozostałego jeszcze majątku przedsiębiorstwa.

#### §. 6.

Koszta notowania papierów na giełdach krajowych i zagranicznych, opłaty stęplowe od kuponów jakoteż podatki, które po upływie lat swobody podatkowej przedsiębiorstwo ma opłacać, wolno umieszczać w rachunku ruchu jako pozycję wydatkową.

Toż samo rozumie się o dodatku za zawiadomstwo, płacić się mającym od pożyczki pierwszeństwa, która ma być zaciągnięta, jakoteż o podatkach i należnościach, któreby instytucyowi finansowemu pożyczającemu miały być zwracane.

Od dopłat państwa niema przedsiębiorstwo opłacać podatku dochodowego.

#### §. 7.

Budowę kolei koncesyonowanej rozpocząć należy niezwłocznie po otrzymaniu pozwolenia do budo-

wania i skończyć najpóźniej w przeciągu półtrzecia roku, licząc od dnia dzisiejszego. Gotową kolej oddać należy niezwłocznie na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

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

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

#### §. 8.

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

Takież samo prawo nadane będzie koncesyonaryuszom do wybudowania tych kolei podjazdowych, których budowę Rząd ze względu na dobro publiczne uznałby za potrzebną.

#### §. 9.

We względzie budowy kolei koncesyonowanej i ruchu na niej zastosować się powinni koncesyonaryusze do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego, do warunków koncesyjnych, które Ministerstwo kolei żelaznych ustanowiło i innych zarządzeń jakie w tym względzie będą wydane, 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 zostały wydane.

#### §. 10.

Budowa kolei koncesyonowanej wykonana być ma podług zarządzeń, jakie w tej mierze wyda Ministerstwo kolei żelaznych pod bezpośrednim kierunkiem i nadzorem Ministerstwa kolei żelaznych a względnie funkcyonaryuszów, których Ministerstwo do tego wydeleguje.

Budowa i dostawy powierzane być mają na podstawie projektu sz regółowego i kosztorysu uło-

żonego przy odpowiednim wpływie funkcyjaryuszów rządowych, z bezpośredniem współdziałaniem Rządu i według warunków stosowanych pospolicie przy budowie kolei państwa.

Roboty budownicze powierzać należy oddzielnie od gromadzenia kapitału.

### §. 11.

Nadaje się koncesyonaryuszom prawo utworzenia za osobnem zezwoleniem Rządu i pod warunkami, które on ustanowi, osobnej Spółki akcyjnej do prowadzenia przedsiębiorstwa kolei koncesyonowanej, która wniść ma we wszystkie prawa i obowiązki koncesyonaryuszom.

Koncesyonaryusze są upoważnieni emitować pod warunkami, które Rząd ustanowi, pożyczkę pierwszeństwa według okoliczności na udziałowe zapisy długu rozłożoną, w sumie imiennej najwięcej 1,640.000 zł. w. a. po cztery od sta oprocentowaną a która umorzona być ma w przeciągu lat 76, licząc od dnia nadania koncesyi.

Zbycie pożyczki pierwszeństwa emitować się mającej odbyć się ma według zarządzeń, jakie Rząd wyda.

Cyfra kapitału zakładowego rzeczywistego jakoteż imiennego podlega zatwierdzeniu Rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolei łącznie z kosztami nabycia parku kolejowego, za zezwoleniem Rządu rzeczywiście wyłożonych i należycie udowodnionych, tudzież kwoty, którą Rząd wyznaczy na zakupno zapasu materiałów i dotacyi kasowych łącznie z odsetkami interkalarnemi, ratami amortyzacyjnemi w ciągu czasu budowy rzeczywiście zapłaconymi i stratą na kursie rzeczywiście poniesioną przy gromadzeniu kapitału, żadne wydatki jakiegobądź rodzaju nie mogą być liczone.

Gdyby po zupełnem wyczerpaniu pierwszego kapitału zakładowego 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.

Statut Spółki, formularze emitować się mających obligacyi pierwszeństwa i akcyi, tudzież plan umorzenia obligacyi pierwszeństwa i akcyi, jakoteż kontrakt zbycia pożyczki pierwszeństwa podlegają zatwierdzeniu Rządu.

W statucie Spółki akcyjnej, która ma być utworzona, zamieścić należy postanowienie, że

wszyscy członkowie grona kierującego (rady zawiadowczej, dyrekcji), winni być obywatelami austriackimi i winni mieć siedzibę w królestwach i krajach w Radzie państwa reprezentowanych.

### §. 12.

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.

Koncesyonaryusze 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 tyczący się przewożenia transportów wojskowych kolejami żelaznemi, który kiedykolwiek będzie obowiązywał, tudzież przepisy dla kolei żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, nabywają dla koncesyonaryuszów mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na kolei koncesyonowanej. Przepisy rzeczonoego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i w Dzienniku ustaw państwa nie będą ogłoszone, staną się dla koncesyonaryuszów obowiązującymi wtedy, gdy zostaną im urzędownie podane do wiadomości.

Koncesyonaryusze zobowiązują 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.

### §. 13.

Do przewozu korpusów straży cywilnej (Straży bezpieczeństwa, Straży skarbowej itp.) mają być podobnie stosowane zniżenia taryfowe, służące dla transportów wojskowych.

## §. 14.

Ruch na kolei będącej przedmiotem niniejszego dokumentu koncesyjnego, będzie utrzymywał Rząd aż do upływu okresu koncesyjnego na rachunek koncesyonaryuszów a koncesyonaryusze będą obowiązani zwracać Rządowi koszta z powodu tego utrzymywania ruchu rzeczywiście poniesione lub według okoliczności ryczałtowo oznaczone. Warunki utrzymywania ruchu przepisane będą w kontrakcie, który Rząd zawrze w tym względzie z koncesyonaryuszami.

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

Po upływie tego czasu, koncesyonaryusze stosować się mają do ustanowionych warunków ruchu a względnie do odnośnych postanowień, zawartych w kontrakcie ruchu.

Zresztą uregulowanie taryf pasażerskich i towarowych, jakoteż świadczeń na cele publiczne, zastrzeżone jest na zawsze ustawodawstwu i koncesyonaryusze obowiązani są poddać się takiej regulacji.

## §. 15.

Koncesyonaryusze 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 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.

## §. 16.

Trwanie koncesyi z obroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §fu 9go, lit. b) ustawy o koncesjach na koleje żelazne oznacza się na lat

90, licząc od dnia dzisiejszego a po upływie tego czasu utraci ona moc swoją.

Rząd może także przed upływem rzeczzonego czasu uznać koncesyę za nieistniejącą nadal, gdyby określone w §fie 7mym zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia ruchu nie były dopełnione z winy koncesyonaryusza, o ile przekroczenie terminu nie da się usprawiedliwić w myśl §u 11go ustawy o koncesjach na koleje żelazne.

## §. 17.

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

1. Wynagrodzenie zapłacić się mające w razie odkupienia będzie polegało na tem, że państwo weźmie na siebie spłacenie w miejsce koncesyonaryuszów pożyczki pierwszeństwa w §. 11 oznaczonej i wszelkich innych pożyczek hipotecznych zaciągniętych przez koncesyonaryuszów za zezwoleniem Rządu w kwotach zalegających jeszcze jako nieumorzone w chwili odkupu a nadto kwotę kapitału akcyjnego zalegającą jeszcze w chwili odkupienia spłaci gotówką lub obligacjami długu państwa.

Obligacje długu państwa liczone będą w takim razie po kursie pieniężnym średnim, jaki obligacje długu państwa tego samego rodzaju, notowane urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półrocza bezpośrednio poprzedzającego.

2. Przez odkupienie kolei i od dnia tego odkupienia przechodzi na państwo za wypłatą ceny odkupu pod l. 1 przepisanej bez dalszego wynagrodzenia własność wolna od ciężarów a względnie obciążona tylko zalegającą jeszcze resztą pożyczki za zezwoleniem Rządu zaciągniętej i używanie kolei niniejszem koncesyonowanej ze wszystkimi do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i kasowe, koleje podjazdowe własnością koncesyonaryuszów będące 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.

3. Odkupienie na rzecz państwa nastąpić ma w każdym przypadku z rozpoczęciem się roku kalendarzowego, uchwała zaś Rządu, dotycząca 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, bądźto jako przynależność przedsiębiorstwa kolejowego, bądź też na zaspokojenie pretensyi państwa z tytułu gwarancyi (§. 5) lub z jakichkolwiek tytułów prawnych przejść mają na państwo;
- c) kwota ceny odkupu, którą państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowemu, według okoliczności z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania tymczasowo obliczonej (l. 1) z oznaczeniem terminu i miejsca płatności.

4. 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 zmieniony na szkodę państwa.

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

Toż samo rozumie się o wszelkiem przyjęciu nowych zobowiązań, przekraczających granicę regularnego sprawowania interesów lub uzasadniających trwałe obciążenie.

5. Koncesyonaryusze obowiązani są mieć o to staranie, żeby Rząd mógł w dniu na odkupienie wyznaczonym, objąć w fizyczne posiadanie wszystkie przedmioty majątku w deklaracji o odkupieniu wymienione.

Gdyby koncesyonaryusze nie uczynili zadość temu zobowiązaniu, Rząd będzie miał prawo nawet bez ich zezwolenia i bez wdania się sądu, objąć w fizyczne posiadanie przedmioty majątku powyżej oznaczone.

Począwszy od chwili odkupienia, ruch na kolei odkupionej odbywać się będzie na rachunek państwa a przeto 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.

6. Rząd zastrzega sobie prawo zahipotekowania na podstawie deklaracji o odkupieniu (l. 3),

prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach majątkowych w skutek odkupienia na państwo przechodzących.

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

#### §. 18.

Gdy koncesya upływie i od tego dnia, w którym to nastąpi, przechodzi na państwo bez wynagrodzenia wolna od ciężarów własność i używanie kolei koncesyonowanej i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materyałów i kasowe, koleje podjazdowe, jeżeliby koncesyonaryusze je posiadali i przedsiębiorstwa poboczne Spółki, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, w rozmiarze wzmiankowanym w §. 17, l. 2.

Tak wtedy gdy koncesya upływie jak i w razie odkupienia kolei (§. 17), zatrzymają koncesyonaryusze na własność fundusz zasobny, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i aktywa obrachunkowe, jeżeliby istniały, 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.

#### §. 19.

Po utworzeniu się Spółki akcyjnej w §. 11 przewidzianej, komisarz przez Rząd ustanowiony będzie miał także prawo bywania na posiedzeniach Rady zawiadowczej lub innej reprezentacyj, 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 i interesowi finansowemu skarbu państwa dającego gwarancję; w przypadku jednak takim komisarz winien rzecz przedstawić natychmiast Ministerstwu kolei żelaznych do decyzji, która wydana być ma niezwłocznie i będzie dla Spółki obowiązująca.

#### §. 20.

Nadto zastrzega sobie Rząd prawo, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniedbania obowiązków,

w dokumencie koncesyjnym lub ustawami przepisanych, będzie temu zapobiegał środkami odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności uzna koncesyę za nieistniejącą nadal jeszcze przed upływem czasu, na który została nadana.

Wittek r. w

## 101.

### Dokument koncesyjny z dnia 3. czerwca 1899,

na kolej lokalną od Sattledt do Grünau.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia nadaje w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami Spółce kolei lokalnej w Wels, o to proszącej, koncesyę do wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej ruchozmiennnej, która wybudowana być ma jako lokalna o szlaku normalnym od pewnego punktu przy stacji Sattledt kolei lokalnej Wels—Unterrohr na Pettenbach i Viechtwang do Grünau, 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 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, pod następującymi warunkami i zastrzeżeniami:

#### §. 1.

Co do kolei żelaznej, będącej przedmiotem niniejszego dokumentu koncesyjnego, zapewnia się dobrodziejstwa w artykule V ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, przewidziane.

#### §. 2.

Spółka obowiązana jest rozpocząć budowę kolei żelaznej koncesyonowanej 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, jakoteż wykonania i urządzenia kolei zgodnie z koncesyą dać ma Spółka kaucyę w sumie 10.000 zł. w gotówce albo w papierach wartościowych, 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 Spółce prawo wyłączenia 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.

Koncesyę nadaje się z ochroną przeciw zakładowaniu nowych kolei w myśl §u 9go, lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne na czas aż do 10. października 1975 i takowa kończy się z upływem tego czasu.

Rząd może także przed upływem przerzeczonego czasu uznać koncesyę za nieistniejącą nadal, 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 11go, lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne.

#### §. 5.

Zresztą wzmiankowana na wstępie kolej lokalna Sattledt—Grünau uważana być ma za istotną część składową przedsiębiorstwa Spółki kolei lokalnej w Wels, będącego przedmiotem Najwyższych dokumentów koncesyjnych z dnia 10. października 1885, Dz. u. p. Nr. 152 i z dnia 12. stycznia 1892, Dz. u. p. Nr. 44.

Przeto §§. 5, 7, 8, 13 i 14 rzeczonoego Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 10. października 1885, Dz. u. p. Nr. 152, stosować się mają bez zmiany do wszystkich linii rzeczonoego Spółki kolei lokalnej stanowiących teraz jedną wspólną całość a §§. 6, 10 i 12 wzmiankowanego Najwyższego dokumentu koncesyjnego w ten sposób, że

a) Spółce kolei lokalnej w Wels nadaje się prawo emitowania pod warunkami, które Rząd ustanowi, obligacyi pierwszeństwa lub akcyi pierwszeństwa z prawem do dywidendy czteroprocentowej zaniin akcyje zakładowe nabeąą prawa do pobierania dywidendy, a to w sumie maksymalnej, którą Rząd oznaczy, w takim zaś razie, gdyby po skończeniu kolei jeszcze jakie nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, koszta przez to poniesione mogą być doliczone do wydatków ruchu, jeżeli Rząd pozwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta będą należycie wykazane;

b) Spółka obowiązana 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 kolejną współużywaną lub niektórymi jej częściami, za opłatą stosownego wynagrodzenia;

c) gdy koncesya upłynie i od tego dnia, w którym to nastąpi, przechodzi na państwo bez wynagrodzenia także własność i używanie zapasów kasowych, kolei podjazdowych, jeżeliby je Spółka posiadała i przedsiębiorstw pobocznych Spółki.

Na miejsce postanowień §. 11go Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 10. października 1885, Dz. u. p. Nr. 152, które uchylają się, obowiązują następujące postanowienia:

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolei koncesyonowanych po ich wybudowaniu i otwarciu na nich ruchu kiedykolwiek, pod następującymi warunkami:

1. Wynagrodzenie zapłacić się mające w razie odkupienia kolei będzie polegało na tem, że państwo weźmie na siebie spłacenie z własnych funduszków obligacyi pierwszeństwa, jeśli będą emitowane i o ile do chwili odkupu nie zostaną jeszcze wylosowane i nadto zapłaci gotówką lub obligacyami długu państwa kwotę równą wartości imiennej kapitału akcyjnego w rzeczonyj chwili według planu jeszcze nie umorzonyj.

Obligacye te 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.

2. Przez odkupienie kolei i od dnia tego odkupienia przechodzi na państwo za wypłatą wynagrodzenia pod l. 1 przepisanego bez dalszej zapłaty własność wolna od ciężarów i używanie kolei niniejszem koncesyonowanych ze wszystkimi do nich należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i kasowe, a według okoliczności koleje podjazdowe własnością Spółki będące 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.

3. Odkupienie na rzecz państwa nastąpić ma w każdym przypadku z rozpoczęciem się roku kalendarzowego, uchwałą zaś Rządu, tyczącą się odkupienia, oznajmiona będzie przedsiębiorstwu kolejowemu najpóźniej aż do 31. października roku bezpośrednio poprzedniego w formie deklaracyi.

W deklaracyi tej oznaczone będą następujące szczegóły:

a) termin, od którego nastąpi odkupienie;

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

c) kwota ceny odkupu, którą państwo zapłaci ma przedsiębiorstwu kolejowemu z oznaczeniem terminu i miejsca płatności.

4. Rząd zastrzega sobie prawo ustanowienia jednocześnie z doręczeniem deklaracyi 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 majątkowych, w deklaracyi o odkupieniu wymienionych, podlega przyzwoleniu osobnego komisarza.

Toż samo rozumie się o wszelkiem przyjęciu nowych zobowiązań, przekraczających granicę regularnego sprawowania interesów lub uzasadniających trwałe obciążenie.

5. Spółka obowiązana jest mieć o to staranie, żeby Rząd mógł w dniu na odkupienie wyznaczonym, objąć w fizyczne posiadanie wszystkie przedmioty majątku w deklaracyi o odkupieniu wymienione.

Gdyby Spółka nie uczyniła zadość temu zobowiązaniu, Rząd będzie miał prawo nawet bez jej zezwolenia i bez wdania się sądu, objąć w fizyczne posiadanie przedmioty majątku powyżej oznaczone.

Począwszy od chwili odkupienia, ruch na kolei odkupionej odbywać się będzie na rachunek państwa a przeto 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.

6. Rząd zastrzega sobie prawo zahipotekowania na podstawie deklaracji o odkupieniu (l. 3), prawa własności państwa na wszystkich nierucho-

mościach majątkowych w skutek odkupienia na państwo przechodzących.

Spółka obowiązana jest oddać Rządowi na jego żądanie do rozporządzenia wszelkie dokumenty prawne, jakichby od niej jeszcze do tego celu potrzebował.

**Wittek** r. w.