

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XXXVII. — Wydana i rozesłana dnia 22 lipca 1884.

120.

Dokument koncesyjny z dnia 2 czerwca 1884,

na kolej żelazną parową od Spielfeldu do Radkersburga.

**My Franciszek Józef Pierwszy,
z Bożej łaski Cesarz Austriacki;**

Król Apostolski Węgierski, Król Czeski, Dalmacki, Kroacki, Sławoński, Galicyjski, Lodomeryjski i Iliryski; Arcyksiążę Austriacki, Wielki Książę Krakowski, Książę Lotaryński, Salzburski, Styryjski, Karyntyjski, Kraiński, Bukowiński, Górno i Dolno Szląski; Wielki Książę Siedmiogrodzki; Margrabia Morawski; uksiążęcony Hrabia na Habsburgu i Tyrolu itd. itd. itd.

Gdy uprzywilejowana Spółka kolei południowej podała prośbę o udzielenie jej koncesyi na budowę i utrzymywanie w ruchu kolei miejscowej od stacyi w Spielfeldzie na linii wiedeńsko-tryestyńskiej do Radkersburga, przeto ze względu na powszechną użyteczność tego przedsięwzięcia, widzimy się spowodowani nadać rzeczonyj Spółce koncesyę niniejszą na zasadzie ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238), jakoteż ustaw z dnia 25 maja 1880 (Dz. u. p. Nr. 56) i z dnia 26 grudnia 1882 (Dz. u. p. Nr. 180), w sposób następujący:

§. 1.

Nadajemy uprzywilejowanej Spółce kolei południowej prawo wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej parowej, która wybudowana być ma jako miejscowa ze szlakiem normalnym od stacyi kolei południowej w Spielfeldzie na Mureck do Radkersburga.

§. 2.

Kolei, na którą wydaje się niniejszy dokument koncesyjny, zapewnia się następujące ulgi:

- a) uwolnienie od stępli i opłat od wszelkich umów, wpisów hipotecznych, podań i jakichkolwiek innych dokumentów, tyczących się zebrania kapitału i zabezpieczenia odsetków, jakoteż ruchu aż do czasu otwarcia ruchu, tudzież od dokumentów, tyczących się nabycia gruntów, budowy i urządzenia kolei aż do końca pierwszego roku ruchu;
- b) uwolnienie od stępli i opłat pierwszej emisji akcji i obligacji pierwszorzędnych, tudzież kwitów tymczasowych i wpisu hipotecznego obligacji pierwszorzędnych, jakoteż od opłat za przeniesienie własności zakupionych gruntów;
- c) uwolnienie od opłat i taks za nadanie koncesyi i za wygotowanie niniejszego dokumentu koncesyjnego;
- d) uwolnienie od podatku dochodowego i zarobkowego, od opłat stęplowych, którym podlegają kupony, jakoteż od wszelkiego nowego podatku, któryby w przyszłości mocą ustawy był zaprowadzony na lat trzydzieści (30), licząc od dnia dzisiejszego.

§. 3.

Spółka kolei południowej zobowiązuje się rozpocząć budowę kolei natychmiast, ukończyć ją najpóźniej do 1 lipca 1885, gotową kolej oddać na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy, złożyć ma Spółka na żądanie Administracyi państwa kaucyą stósonną w gotówce lub w tych papierach, w których wolno lokować fundusze sieroce.

§. 4.

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

Takież samo prawo nadane będzie Spółce do wybudowania wszelkich odnóg, prowadzących do zakładów przemysłowych, gdyby Rząd uznał potrzebę wybudowania takich kolei ze względu na dobro publiczne.

§. 5.

We względzie budowy kolei koncesyonowanej i ruchu na niej, zastosować się powinna Spółka kolei południowej do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego i do warunków koncesyjnych, jakie ministerstwo handlu 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 wydane być mogą.

Pod względem ruchu pozwala się odstąpić od środków bezpieczeństwa przepisanych w porządku ruchu kolei żelaznych o ile ze względu na zmniejszenie chyżości największej, ministerstwo handlu uzna to za możliwe, a natomiast trzymać się należy osobnych przepisów ruchu, które w tej mierze wyda ministerstwo handlu.

§. 6.

Gdyby Spółka kolei południowej zamierzała wypuścić w obieg akcje i obligacje z prawem pierwszeństwa kolei miejscowej, na którą niniejsza koncesya opiewa, w takim razie tak suma imienna jak formularze akcji i obligacji z prawem pierwszeństwa podlegałyby zatwierdzeniu Rządu.

§. 7.

Co się tyczy transportów wojskowych i wszelkich obowiązków dla Administracyi wojskowej, postanowienia, jakie kiedykolwiek obowiązywać będą na innych liniach uprzyw. Spółki kolei południowej, stosowane być mają także na kolei miejscowej, niniejszem koncesyonowanej, o ile to da się wykonać ze względu, iż jest to kolej drugorzędna, która z tego powodu uzyskała ułatwienia co się tyczy budowy, urządzenia i ruchu, o czem stanowić będzie ministerstwo handlu.

Spółka zobowiązuje się mieć na względzie przy obsadzaniu posad wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajowej w myśl ustawy z dnia 19 kwietnia 1872 (Dz. u. p. Nr. 60).

Spółka jest nadto obowiązana w razie uruchomienia wojska lub wojny wstrzymać ruch na kolei koncesyonowanej bez pretensyi do wynagrodzenia o tyle i na tak długo, o ile Władza wojskowa uzna to za potrzebne z przyczyny ruchów wojskowych lub jakichkolwiek innych czynności wojennych na drogach publicznych, któreby kolej przecinała.

§. 8.

Koncesyą nadaje się z obroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §fu 9go lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne, aż do dnia 31 grudnia 1968, po upływie zaś tego czasu traci ona moc swoją.

Rząd może także wyrzec unieważnienie koncesyi przed upływem przerweczonego czasu, gdy określone w §fie 3cim zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia i utrzymywania ruchu nie będą dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie da się usprawiedliwić w myśl §. 11 lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne a mianowicie wstrząśnieniami politycznymi i finansowemi.

§. 9.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolei koncesyonowanej po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu w każdym czasie, a w tym razie wynagrodzi Spółkę gotówką.

Dla oznaczenia ceny odkupu obliczone będą czyste dochody roczne przedsiębiorstwa w ciągu lat siedmiu przed rzeczywistą chwilą odkupu, z tego strącone będą czyste dochody dwóch lat najniepomyślniejszych i policzony będzie średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

Gdyby jednak średni dochód czysty, w ten sposób obliczony, nie wynosił najmniej takiej sumy rocznej, która potrzebna jest do oprocentowania po 5 od sta i umorzenia kapitału zakładowego imiennego, przez Rząd zatwierdzonego, w przeciągu okresu koncesyjnego, natenczas ta suma roczna uważana będzie za dochód czysty, mający służyć za podstawę do wymierzenia ceny odkupu. W przerweczony sposób postąpi się także w tym przypadku, gdyby kolej odkupiona być miała przed upływem siódmego roku ruchu.

Celem wynagrodzenia Spółki, administracya państwa, podług własnego wyboru, albo płacić jej będzie rentę, równającą się powyższym dochodom średnim a względnie najniższym, a to z dołu, w ratach półrocznych dnia 1 stycznia i dnia 1 lipca każdego roku aż do upływu okresu koncesyjnego, albo zapłaci jej jednorazowo sumę, odpowiadającą policzalnej, na podstawie oprocentowania po pięć od sta wymierzonej wartości kapitałowej rent rocznych, które od chwili odkupu kolei wypadaloby płacić aż do upływu okresu koncesyjnego.

Suma kapitału zakładowego rzeczywistego podlega zatwierdzeniu Rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenie projektów, budowę i urządzenie kolei, jakoteż na zakupienie parku rzeczywistocie wyłożonych i należycie wykazanych, łącznie z odsetkami interkalarnemi po pięć od sta w ciągu czasu budowy rzeczywistocie zapłaconemi, żadne wydatki jakiegobądź rodzaju, mianowicie na zebranie funduszków nie mogą być liczone.

Jeżeli jednak w myśl §fu 6go niniejszego dokumentu koncesyjnego wypuszczone będą w obieg za osobnem pozwoleniem Rządu akcyje lub obligacye z prawem pierwszeństwa celem zebrania rzeczywistego kapitału zakładowego, natenczas do ceny odkupu powyżej ustanowionej, wolno doliczyć koszta zebrania kapitału dowodnie poniesione a to najwyżej aż do dziesięć od sta rzeczywistego kapitału zakładowego.

Gdyby po upływie pierwszego roku ruchu jeszcze jakie nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, koszta stąd 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.

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 park wozowy i zapasy materiałów.

§. 10.

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 park wozowy i zapasy materiałów (§. 9).

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

§. 11.

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

Rząd ma także prawo polecić komisarzowi dla Spółki kolei południowej ustanowionemu, aby wglądał w zarząd, o ile ten tyczy się kolei niniejszem koncesyjonowanej.

Za nadzór nad przedsiębiorstwem kolei niniejszem ustanowiony, Spółka nie jest obowiązana płacić do skarbu państwa wynagrodzenia; podobnież uwalnia się Spółkę od przepisanego w §fie 89ym Porządku ruchu kolei z dnia 16 listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1, z r. 1852), obowiązku co do zwracania nadwyżki kosztów dozoru policyjnego i akcyzowego, jakoteż od obowiązku dostarczania i utrzymywania bezpłatnie lokali urzędowych.

§. 12.

Spółka kolei południowej zobowiązuje się utrzymywać dla kolei, na którą wydaje się niniejszy dokument koncesyjny, oddzielny rachunek budowy i ruchu.

Dla zaradzenia jednak trudnościom, połączonym z osobnem układaniem oddzielnego rachunku wydatków ruchu, pozwala się, aby wydatki ruchu zapisywane były na podstawie średniej sumy z całej sieci kolei południowej podług klucza podlegającego zatwierdzeniu ministerstwa handlu.

§. 13.

Nadto zastrzega sobie Rząd prawo, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia, ponawiało się naruszenie lub zaniedbanie obowiązków w dokumencie koncesyi lub ustawami przepisanych, będzie temu zapobiegał środkami odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności unieważni koncesyą jeszcze przed upływem czasu, na który została nadana.

Ostrzegając surowo, aby nikt nie czynił nic przeciwnego postanowieniom koncesyi niniejszej, i nadając Spółce prawo uciekania się do Naszych sądów w sprawach o wynagrodzenie udowodnionej szkody, rozkazujemy wyraźnie wszystkim władzom, do których to należy, aby nad koncesyą i wszystkimi postanowieniami w niej zawartemi, ściśle i troskliwie czuwały.

W dowód czego wydajemy niniejszy list, pod Naszą większą pieczęcią, w Naszem głównem i rezydencyonalnem mieście Wiedniu dnia drugiego miesiąca czerwca, w roku zbawienia tysiąc ósmset ósmdziesiątym czwartym, Naszego panowania trzydziestym szóstym.

Franciszek Józef r. w.



Taaffe r. w.

Pino r. w.

Dunajewski r. w.

121.**Rozporządzenie ministerstwa handlu z dnia 11 lipca 1884,**
tyczące się dalszego używania pocztowych kart oszczędności z wyciśniętym znaczkiem listowym pięciocentowym emisji 1867 roku.

Rozporządzenie ministeryalne z dnia 19 czerwca b. r., tyczące się wycofania z obiegu znaczków pocztowych emisji 1867 roku (Dz. u. p. Nr. 108), nie odnosi się wcale do pocztowych kart oszczędności z wyciśniętym znaczkiem listowym pięciocentowym emisji 1867 roku i przeto tych kart oszczędności, aż do ich zupełnego wyczerpania można używać tak samo jak i kart z wyciśniętym znaczkiem pięciocentowym emisji 1883 roku.

Termin wycofania z obiegu pocztowych kart oszczędności dawniejszej emisji będzie w swoim czasie podany do wiadomości powszechnej.

Pino r. w.

122.**Rozporządzenie Ministra handlu z dnia 15 lipca 1884,**
tyczące się uregulowania stosunków Dyrekcyi głównej kolei anstryackich rządowych do Inspekcji głównej kolei anstryackich.

Przywodząc do skutku §. 9 organizacyi zarządu kolei rządowych królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych, rozporządzeniem ministerstwa handlu z dnia 23 czerwca 1884 (Dz. u. p. Nr. 103) ogłoszonej, wydają się we względzie uregulowania stosunków c. k. Dyrekcyi głównej kolei austriackich rządowych do c. k. Inspekcji głównej kolei austriackich, następujące przepisy:

§. 1.

Z zakresu działania Inspekcji głównej kolei austriackich, ustanowionego rozporządzeniem ministerstwa handlu z dnia 26 sierpnia 1875 (Dz. u. p. Nr. 116) odpadają w stosunkach służbowych tejsze do Dyrekcyi głównej kolei austriackich rządowych wszelkie czynności urzędowe i sprawy, które w Porządku ruchu kolei żelaznych z dnia 16 listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852) lub w innych ustawach nie są wyraźnie Inspekcji głównej zastrzeżone także w obec kolei rządowych i stósownie do §fu 8go przerzeczonej organizacyi nie zostają w związku z przestrzeganiem bezpieczeństwa i porządku ruchu na kolejach żelaznych.

W szczególności Inspekcya główna nie ma się zajmować badaniem i nadzorem zarządu ekonomicznego Dyrekcyi głównej.

§. 2.

Stósownie do §fu 8go organizacyi zarządu kolei rządowych do Inspekcji głównej należy i nadal:

- a) nadzór nad konserwacją linii kolejowych i przynależności;
- b) nadzór nad utrzymywaniem w dobrym stanie środków do ruchu;

- c) nadzór nad ruchem pod względem technicznym, nad sygnalizacją i obrotem transportów, tudzież
- d) nadzór nad urzędnikami i sługami kolejowymi w myśl Porządku ruchu na kolejach żelaznych.

§. 3.

Dyrekcya główna, o ile w pewnym przypadku nie ma odwołać się do decyzji Ministra handlu (§. 16 organizacji zarządu kolei rządowych), ma prawo decydowania imieniem Ministra handlu w sprawach dotyczących się wykonania budowy, które podług istniejących przepisów, mianowicie rozporządzeń z dnia 25 stycznia 1879 (Dz. u. p. Nr. 19) i z dnia 29 maja 1880 (Dz. u. p. Nr. 59) były dotychczas ministerstwu handlu a względnie Inspekcji głównej zastrzeżone, zarządzania, aby przepisane do tego komisye zostały zwołane i odprawione, tudzież nadzorowania robót budowniczych tak na liniach budujących się jak i na tych, na których ruch się odbywa.

W owych komisjach ma jednak uczestniczyć tak jak dotąd reprezentant Inspekcji głównej, przeto przed odprawieniem komisji odnośne akta i plany projektów trzymać należy w pogotowiu przez dni 14, aby Inspekcya główna mogła je przejrzeć.

Dyrekcya główna przesyłać będzie Inspekcji głównej do zaopiniowania plany budowy, do których zastosowano nowy rodzaj konstrukcyi lub nowy system i udzielać jej będzie do zachowania w archiwum celem utrzymania w ewidencji urządzeń kolejowych austriackich kolei żelaznych po jednej kopii planów wykonania urządzeń stacyjnych i torowych, jakoteż wszystkich innych urządzeń do ruchu na nowych liniach kolejowych.

Plany takich urządzeń, znajdujące się w archiwie Inspekcji głównej, winna Dyrekcya główna w pierwszych miesiącach każdego roku uczynić zgodnemi z rzeczywistym stanem rzeczy przez wyrysowanie zmian, które w ciągu poprzedniego roku nastąpiły.

Dyrekcya główna jest nadto upoważniona zaprowadzać i przyzwalać na zaprowadzenie w ruchu handlowym i technicznym, odpowiednio do zachodzących stosunków a według okoliczności po zasięgnięciu przyzwolenia Ministra handlu, wszelkich takich wyjątków i ułatwień, co do których w istniejących przepisach a mianowicie w regulaminie ruchu kolei żelaznych z dnia 10 czerwca 1874 (Dz. u. p. Nr. 75), w Zasadach przepisów służby obrotowej na kolejach żelaznych do ruchu normalnego (rozporządzenie ministerstwa handlu z dnia 18 października 1876, l. 30084), w rozporządzeniu ministerstwa handlu z dnia 12 marca 1879 (Dz. u. p. Nr. 38), tyczącem się ogłaszania refakecyj i wszelkich innych ulg w obrocie towarowym na kolejach żelaznych, w rozporządzeniu ministerstwa handlu z dnia 31 grudnia 1879 (Dz. u. p. Nr. 3), którem powyższe rozporządzenie z dnia 12 marca 1879 (Dz. u. p. Nr. 38) zostało zniesione, tudzież w Zasadach przepisów ruchu na kolejach miejscowych (rozporządzenie ministerstwa handlu z dnia 1 sierpnia 1883, l. 24932) itd. decyzja zastrzeżona jest ministerstwu handlu a względnie Inspekcji głównej; Dyrekcya główna winna jednak, o ile co innego nie jest przepisane, w każdym z osobna przypadku zawiadomić odręcznie Inspekcją główną o wydanych zarządzeniach.

Również komunikować należy Inspekcji głównej wcześniej porządki kursów, ułożone po poprzednim zniesieniu się z zarządem pocztowym, taryfy dla obrotu pasażerskiego i towarowego razem z odnośnemi obwieszczeniami i dodatkami,

rozkazy służbowe zawierające zarządzenia co do taryf, tudzież przyzwolenia na refakcye i wszelkie inne ulgi w obrocie towarowym, które nie są ogłaszane a w których także prywatne Spółki kolejowe są interesowane.

Podobnież komunikować należy Inspekcji głównej umowy z krajowemi lub zagranicznemi zarządami kolejowemi, tyczące się w ogóle oznaczania drogi, podziałów obrotu lub spraw taryfowych, tudzież tabelle udziałowe, jakoteż wszelkie takie refakcye, które tyczą się tylko kolei rządowych i według decyzji, przez Dyrekcyą główną wydanej nie mają być ogłoszone.

§. 4.

Wszystkie sprawy kolei żelaznych, które mają być regulowane według wspólnych przepisów dla wszystkich kolei austryackich, będą traktowane w ministerstwie handlu a względnie przez Inspekcją główną; jednakowoż w przypadkach takich trzeba wprzód zasiągnąć zdania Dyrekcyi głównej.

§. 5.

Przepisy powyższe nabywają mocy od dnia 1 sierpnia 1884.

Pino r. w.