

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XLV. — Wydana i rozesłana dnia 15 października 1880.

130.

Dokument koncesyi z dnia 7 września 1880,

na kolej żelazną parową od Suchdołu do Nowego Jiczyna.

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

Król Apostolski Węgierski, Król Czeski, Dalmacki, Kroacki, Sławoński, Galicyjski, Lodomeryjski i Illiryjski; Arcyksiążę Austryacki; 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 rada gminna miasta Nowego Jiczyna w imieniu gminy, którą reprezentuje, podała prośbę o udzielenie jej koncesyi na budowę i utrzymanie w ruchu kolei miejscowej od stacyi w Suchdole wyłącznie uprzyw. kolei północnej Cesarza Ferdynanda do Nowego Jiczyna, przeto ze względu na ogólną pożyteczność tego przedsięwzięcia, widzimy się spowodowani nadać proszącym koncesyą niniejszą na zasadzie ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238), jakoteż ustawy z dnia 25 maja 1880 (Dz. u. p. Nr. 56), w sposób następujący:

§. 1.

Nadajemy koncesyonaryuszowi prawo wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej parowej od stacyi w Suchdole wyłącznie uprzyw. kolei północnej Cesarza Ferdynanda do Nowego Jiczyna.

§. 2.

Kolei będącej przedmiotem niniejszego dokumentu koncesyjnego zapewnia się następujące ulgi:

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

§. 3.

Kolej ta wybudowana być ma jako drugorzędna ze szlakiem normalnym.

Sposób budowy, jakoteż urządzenia ruchu odpowiadać powinny projektom szczegółowym przez ministerstwo handlu zatwierdzić się mającym i warunkom technicznym, które będą ustanowione.

W tej mierze starać się należy, aby koszta budowy były jak najmniejsze, a ponieważ chyżość największa pociągów na tej kolei nie może wynosić więcej nad dwadzieścia jeden (21) kilometrów na godzinę, przeto pozwala się na wszelkie ułatwienia, jakie z powodu tej małej chyżości są dopuszczalne.

Zakupując wozy, szyny i inne części składowe kolei, tudzież wszelkie przedmioty do urządzenia kolei, dawać należy pierwszeństwo fabrykom krajowym, jeżeli ich warunki są takie same.

Projekta techniczne budowy i urządzenia kolei przedstawić należy ministerstwu handlu wczesnie, a dotyczące się tego, jakoteż wszelkie inne rozporządzenia władz nadzorczych rządowych wykonywać jak najściślej.

Podobnież uczynić powinien koncesyonaryusz pod względem budowy wszystko, czegoby jeszcze ministerstwo handlu wymagało ze względu na dobro publiczne i trzymać się obowiązujących ogólnych przepisów budowniczych i policyjnych.

Budowę dolną kolei wykonać można tylko pod jeden tor.

Koncesyonaryusz zobowiązuje się wejść w rokowania ze Spółką uprzyw. kolei północnej Cesarza Ferdynanda względem używania dworca w Suchdole, jakoteż względem urządzenia służby ruchu dla obrotu przejściowego i dotycząca się tego umowę przedstawić Rządowi do zatwierdzenia.

Koncesyonaryusz jest przedewszystkiem obowiązany co do obrotu osobowego postarać się o jak największe ułatwienia w przechodzie w własnej kolei na cudzą.

Co się tyczy warunków takiego połączenia, jakoteż urządzenia wspólnej służby dworcowej, podda się koncesyonaryusz orzeczeniu ministerstwa handlu, jeżeliby się nie zgodzono w tej mierze z koleją, z którą ma nastąpić połączenie.

Rząd zastrzega sobie, że gdyby się nie zgodzono, on sam poda warunki wzajemnego używania wagonów kolei krajowych sąsiednich i zbiegu kolei idących z kopalni i zakładów przemysłowych.

Koncesyonaryusz jest mianowicie obowiązany pozwolić za wynagrodzeniem kosztów, ażeby koleje łączące, które przedsiębiorstwa przemysłowe, mające sie-

dziby nad koleją koncesyonowaną, zechcą zbudować dla dowozu płodów swoich, zostały do dworców kolei doprowadzone w sposób dla ruchu kolei jak najmniej uciążliwy.

§. 4.

Koncesyonaryusz obowiązany jest rozpocząć budowę kolei natychmiast i ukończyć ją w przeciągu sześciu miesięcy, 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, złożyć ma koncesyonaryusz Rządowi kaucyą w sumie tysiąc (1.000) złotych waluty austriackiej w gotówce albo w tych papierach, w których wolno lokować fundusze sieroce.

§. 5.

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

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

§. 6.

We względzie budowy kolei koncesyonowanej i ruchu na niej, zastosować się powinien koncesyonaryusz do osnowy niniejszego dokumentu koncesyi, 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.

Wszakże pod względem ruchu pozwala się w myśl artykułu I ustawy z dnia 25 maja 1880 (Dz. u. p. Nr. 56) 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 wyda ministerstwo handlu.

§. 7.

Co się tyczy obowiązków dla zakładu pocztowego, stosowane będą w myśl artykułu II ustawy z dnia 25 maja 1880 (Dz. u. p. Nr. 56) przepisy następujące :

Koncesyonaryusz obowiązany jest przewozić pocztę i służbę pocztową wszystkimi pociągami, programem ruchu objętymi. Za te i za wszelkie inne usługi dla zakładu pocztowego, koncesyonaryusz żądać może odpowiedniego wynagrodzenia, które ustanowione będzie drogą umowy.

Atoli poczta listowa z wyjątkiem przesyłek z pieniędzmi i tych, których wartość jest deklarowana, ma być przewożona bezpłatnie.

Programy ruchu pociągów, przeznaczonych do przewożenia poczty, mają być podług przepisów, jakie obowiązywać będą, układane i zatwierdzane przez Władzę nadzorczą.

Gdyby do wykonywania służby pocztowej na stacyach potrzebne były osobne lokale, zawarta będzie osobna umowa względem wynagrodzenia, które ma być płacone jako czynsz najmu za używanie tych lokali przez koncesyonaryusza dostarczonych.

Wewnętrzne urządzenie, utrzymanie w porządku, oświetlenie i opalanie tych lokali jest rzeczą zarządu pocztowego.

Korespondencye między dyrekcją lub radą zawiadowczą kolei a jej podrzędnymi czynnikami, dotyczące się zarządu kolei, tudzież korespondencye tych ostatnich między sobą, mogą być przewożone na odnośnych częściach kolei przez służbę kolei.

§. 8.

Koncesyonaryusz zobowiązuje się, że urządziwszy linie telegraficzne, potrzebne do ruchu kolei i dawania sygnałów, pozwoli ich używać do korespondencyj rządowych i prywatnych za słusznem, umówić się mającem wynagrodzeniem.

Rządowi wolno będzie założyć własne linie na gruncie przez koncesyonaryusza nabytym lub w ogóle na potrzeby kolei używanym bez żadnej zapłaty lub wynagrodzenia, a gdyby założona być miała osobna linia telegraficzna kolejowa, przymocować druty telegrafów rządowych do słupów telegrafu kolejowego.

Koncesyonaryusz zapewnia bezpłatną pomoc ze strony służby kolejowej w doglądaniu i utrzymywaniu takich linii rządowych, o ile do tego nie będzie potrzeba szczególnej znajomości rzeczy.

Koncesyonaryusz jest nadto obowiązany przewozić na swojej kolei materiały i rekwizyta zakładu telegrafów rządowych podług taryf przepisanych dla transportów wojskowych, jakoteż zachowywać takowe bezpłatnie w swoich stacyach.

§. 9.

Ceny przewozu w obrocie osobowym, taryfy przewozu towarów, klasyfikacya towarów i wszelkie przepisy podrzędne, dotyczące się przewozu towarów, podlegają zatwierdzeniu ministerstwa handlu, przyczem zważać się będzie zarówno na interesa publiczne jak i na to, aby kolej przynosiła odpowiednie zyski.

Ceny przewozu osób i towarów, jakoteż wszelkie inne opłaty pobierać się mające, obliczać wolno tylko w walucie ustawowej krajowej bez dodawania ażyja.

Jak tylko kolej w dwóch latach po sobie następujących będzie miała czystego dochodu najmniej siedm (7) od sta kapitału zakładowego, ministerstwo handlu może odpowiednio zniżyć taryfy aż dotąd stosowane.

§. 10.

W przypadkach niedostatku i nadzwyczajnej drożyzny żywności i paszy w królestwach i krajach w Radzie państwa reprezentowanych, Minister handlu ma prawo zniżyć według potrzeby ceny przewozu tych przedmiotów.

§. 11.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych znizowanych a to w myśl przepisów obowiązujących na uprzyw. kolei północnej Cesarza Ferdynanda tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych.

Postanowienia te stosowane będą także do Obrony krajowej obu połów monarchyi, do strzelców krajowych tyrolskich, i to nietylko gdy podróżują kosztem skarbu, lecz także gdy jadą po służbie o własnym koszcie na ćwiczenia

wojskowe i zgromadzenia kontrolne, tudzież do korpusu straży wojskowej sądów cywilnych wiedeńskich, do żandarmeryi, jakoteż do straży skarbowej i straży bezpieczeństwa po wojskowemu uorganizowanej.

Koncesyonaryusz zobowiązuje się przystąpić do zawartej przez spółki kolei austriackich umowy względem zakupienia i utrzymywania w pogotowiu parku do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem swojemi parkami w razie przewożenia większych transportów wojskowych, tudzież do postanowień organicznych i instrukcyj dla oddziałów kolei polowej, jakoteż do umowy dodatkowej o przewożeniu na rachunek skarbu wojskowego obłożnie chorych i rannych, która weszła w wykonanie od dnia 1 czerwca 1871.

Ten obowiązek przystąpienia odnosi się także do umowy ze spółkami kolejowemi względem wygadania sobie nawzajem swoją służbą w razie przewożenia większych transportów wojskowych i do przepisu o transportach wojskowych na kolejach żelaznych.

Zobowiązania te ciężą na koncesyonaryuszu tylko o tyle, o ile będzie możliwem dopełnienie ich na kolei koncesyonowanej jako drugorzędnej a w skutek tego zbudowanej, urządzonej i eksploatowanej z dozwolonemi ułatwieniami a orzeka o tem ministerstwo handlu.

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

§. 12.

Urzednicy państwa, funkcyonaryusze i słudzy, którzy z polecenia władzy mającej nadzór nad zarządem i ruchem kolei żelaznych lub dla zabezpieczenia interesów państwa na zasadzie tej koncesyi albo w sprawach dochodów niestałych jadą koleją i okażą poświadczenie urzędowe, które do wylegitymowania się wydawać im będzie ministerstwo handlu, przewożeni być powinni bezpłatnie, równie jak ich pakunki podróżne.

§. 13.

Nadaje się koncesyonaryuszowi prawo wypuszczenia w obieg obligacyj z prawem pierwszeństwa i obligacyj udziałowych na okaziciela lub na imię opiekujących, celem zebrania potrzebnych funduszków.

Te obligacye z prawem pierwszeństwa i udziałowe opiekować mają na walutę austriacką i umorzone być winny w okresie koncesyjnym.

Formularze i plany umorzenia obligacyj z prawem pierwszeństwa i udziałowych podlegają zatwierdzeniu Rządu.

§. 14.

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

Rząd ma także prawo wydelegować urzędnika do wglądania w zarząd.

Komisarz przez Rząd ustanowiony, mocen jest bywać na posiedzeniach rady zawiadowczej lub innej reprezentacyi działającej jako dyrekcya spółki, tudzież na walnych zgromadzeniach ile razy uzna to za potrzebne i zawieszać uchwały i rozporządzenia sprzeciwiające się ustawom lub statutom spółki albo publicznemu dobru.

Za nadzór nad przedsiębiorstwem kolei, niniejszem ustanowiony, koncesyonaryusz nie jest obowiązany płacić skarbowi państwa wynagrodzenia; również uwalnia się koncesyonaryusza od opartego na §fie 89ym Porządku ruchu kolei z dnia 16 listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852) obowiązku wynagradzania nadwyżki kosztów dozoru policyjnego i eraryalnego, jakoteż od obowiązku wystawienia bezpłatnie i utrzymywania lokali urzędowych.

§. 15.

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

Rząd może także wyrzec unieważnienie koncesyi przed upływem przerzeczonego czasu, gdy określone w §fie 4tym 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 politycznemi i finansowemi.

§. 16.

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

Dla oznaczenia ceny odkupu obliczone będą czyste dochody roczne przedsiębiorstwa w ciągu lat siedmiu przed rzeczywistą chwilą odkupu, z tego stracone 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, nateczas ta suma roczna uważana będzie za dochód czysty, mający służyć za podstawę do wymierzenia ceny odkupu. W przerzeczony sposób postąpi się także w tym przypadku, gdyby kolej odkupiona być miała przed końcem siódmego roku ruchu.

Celem wynagrodzenia koncesyonaryusza, administracya państwa, podług własnego wyboru, albo płacić mu będzie rentę, wyrównywającą powyższym dochodom średnim a względnie najmniejszym, którą odbierać będzie w ratach półrocznych dnia 1 stycznia i dnia 1 lipca każdego roku aż do upływu okresu koncesyjnego, albo zapłaci mu jednorazowo sumę, odpowiadającą policzalnej, na podstawie oprocentowania po pięć od sta wymierzonej, wartości kapitałowej rent rocznych, które od chwili odkupu kolei wypadałoby płacić aż do upływu okresu koncesyjnego.

Suma imienna kapitału zakładowego podlega zatwierdzeniu Rządu.

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 i używanie kolei obecnie koncesyonowanej, ze wszystkimi wyżej wspomnianymi, do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami.

§. 17.

Gdy koncesya utraci moc swoją i od tego dnia, wchodzi państwo bez wynagrodzenia w wolne od ciężarów posiadanie i używanie kolei ukoncesyonowanej, mianowicie gruntu, budowli ziemnych i sztucznych, całej dolnej i wierzchniej budowy kolei i wszystkich nieruchomości przynależności, jako to: dworców, miejsc do ładowania i wyładowania, wszystkich budynków do ruchu kolei potrzebnych w miejscach do zajazdu i odjazdu, domów dla strażników i dozorców, ze wszystkimi urządzeniami należącymi do machin stałych i ze wszystkimi nieruchomościami.

Co się tyczy ruchomości, jako to: lokomotyw, wagonów, machin ruchomych, narzędzi, tudzież innych urządzeń i materiałów, o ile są potrzebne do utrzymywania ruchu i do tego zdatne, przedmioty te przejdą bezpłatnie na własność państwa w takiej ilości lub wartości, jaka odpowiada pierwszemu urządzeniu ruchu objętemu kapitałem zakładowym.

Tak wtedy gdy koncesya moc swoją straci, jak i w razie odkupienia kolei (§. 16) zatrzyma koncesyonaryusz na własność utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa fundusz zasobny i należące się mu aktywa, tudzież te osobne zakłady i budynki, z własnego majątku wzniesione lub nabyte, jako to: piece do koksu i wapna, odlewnie, fabryki machin i innych narzędzi, spichlerze, doki, składy węgla i inne, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił go z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależności kolejowej.

§. 18.

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 odpowiedzialnymi 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 koncesyonaryuszowi 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 zawartymi, ściśle i troskliwie czuwały.

W dowód czego wydajemy niniejszy list, pod Naszą większą pieczęcią, w Naszem głównem i rezydencyonalnem mieście Wiedniu dnia siódmego miesiąca września, w roku zbawienia tysiąc ośmset ośmdziesiątym, Naszego panowania trzydziestym drugim.

Franciszek Józef r. w.



Taaffe r. w.

Kremer r. w.

Dunajewski r. w.

131.**Rozporządzenie ministerstwa skarbu z dnia 5 paźdz. 1880.**

zaprowadzające pewne zmiany w przepisach ogłoszonych rozporządzeniem ministerstwa skarbu z dnia 26 sierpnia 1879 (Dz. u. p. Nr. 111) a dotyczących się ustępstwa co do wydajności alkoholu dla gorzelni rolnych, opodatkowanych ryczałtowo podług wydajności miejsca zacieru.

Przepisy, dotyczące się wykonania §1u 27go ustawy o opodatkowaniu gorzałki z dnia 27 czerwca 1878 (Dz. u. p. Nr. 72), ogłoszone rozporządzeniem c. k. ministerstwa skarbu z dnia 26 sierpnia 1879 (Dz. u. p. Nr. 111) zmienione zostają w porozumieniu z kr. węgierskiem ministerstwem skarbu, jak następuje:

1. Gorzelnia uważana być może w duchu ustępu I powyższego rozporządzenia za rolną także i wtedy, gdy tylko z powodu nieurodzaju nie może otrzymywać istót do przetworzenia ich na gorzałkę ani wyłącznie, ani po większej części, z gospodarstwa rolnego, z którem jest połączona, jakoteż wtedy, gdy było tuczne, w stajniach tegoż gospodarstwa rolnego, bywa brahą wypasane nie na rachunek przedsiębiorcy gorzelni i nie na rachunek przedsiębiorcy gospodarstwa rolnego, lecz na cudzy rachunek, ale nawóz, od tegoż bydła tucznego pochodzący, dostaje się rzeczonemu gospodarstwu rolnemu.

2. Największą odległość gorzelni od stajen bydłych gospodarstwa rolnego, z którem gorzelnia jest połączona, ustanowioną w ustępie II, l. 2 powyższego rozporządzenia, powiększa się z pięciu na półosma kilometra.

3. Na miejsce przepisów ustępu II 6, zaprowadza się następujące:

Z gruntów (pól ornych, łąk i pastwisk), stanowiących jedno gospodarstwo i łącznie uprawianych, których powierzchnia ma być policzona, część, równająca się najmniej połowie potrzebnej powierzchni, należeć powinna do stanu posiadania pewnego gospodarstwa rolnego, wyciągiem hipotecznym udowodnionego a inne graniczyć powinny bezpośrednio z tym stanem posiadania, albo przynajmniej leżeć w tej samej gminie katastralnej, co tenże stan posiadania, lub też w gminie bezpośrednio z nią graniczącej.

Przepisy te nabywają mocy od początku kampanii 1880/81.

Dunajewski r. w.