

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XXI. Wydana i rozesłana dnia 2. maja 1893.

(Zawiera Nr. 69—72.)

69.

Dokument koncesyjny z dnia 25. marca 1893,

na kolej miejscową od Smrzówki do Josefsthalu.

My Franciszek Józef Pierwszy,
z Bożej łaski Cesarz Austriacki;

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

Gdy Spółka akcyjna kolei miejscowej liberecko-jabloneckiej podała prośbę o udzielenie jej koncesyi na wybudowanie i utrzymywanie w ruchu kolei miejscowej od Smrzówki do Josefsthalu, przeto ze względu na powszechną użyteczność tego przedsięwzięcia, widzimy się spowodowani nadać rzeczonyj Spółce koncesyą niniejszą na zasadzie ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14.

września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238), jakoteż ustaw z dnia 17. czerwca 1887 (Dz. u. p. Nr. 81) i z dnia 28. grudnia 1890 (Dz. u. p. Nr. 229), w sposób następujący:

§. 1.

Nadajemy Spółce akcyjnej kolei miejscowej liberecko-jabloneckiej prawo wybudowania i utrzymania w ruchu kolei żelaznej parowej, która wybudowana być ma jako miejscowa od budującego się przedłużenia Jabłoniec—Tannwald, kolei miejscowej liberecko-jabloneckiej a według okoliczności tannwaldzkiej w dolinie kamienieckiej, będącej przedmiotem dokumentu koncesyjnego z dnia 3. lipca 1886 (Dz. u. p. Nr. 130), to jest od stacyi Smrzówka tego przedłużenia do Josefsthalu.

§. 2.

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

- a) Uwolnienie od stępli i należności od wszelkich umów, które to przedsiębiorstwo kolei miejscowej zawrze, od podań, które wniesie i od wszelkich dokumentów, które wystawi, tudzież od wszelkich wpisów hipotecznych, które na zasadzie tych umów i dokumentów będą uskuteczniane, nakoniec od wszelkich czynności urzędowych i urzędowych wygotowań do celów poniżej wyrażonych, a mianowicie:

1. dotyczących się uzyskania kapitału, zabezpieczenia odsetek od kapitału i zabezpieczenia ruchu, aż do chwili otwarcia ruchu;

2. dotyczących się nabycia gruntów, budowy i uruchamiania kolei aż do końca pierwszego roku ruchu.

Ulgi te nie mają być stosowane do postępowania sądowego w sprawach spornych;

- b) uwolnienie od stępli i należności od emisji akcji i obligacji pierwszorzędnych wypuszczonych w celu uzyskania kapitału na pierwsze założenie kolei i jej zaopatrzenie według koncesyi jakoteż od kwitów tymczasowych i od zahipotekowania prawa zastawu na ciałach hipotecznych księgi kolei żelaznych przeznaczonych do zabezpieczenia obligacji pierwszorzędnych lub na innych nieruchomościach, tudzież od opłat za przeniesienie własności, jakie powstaną przy wykupie gruntów po upływie pierwszego roku ruchu (lit. a, l. 2), z wyjątkiem należności, które według istniejących ustaw mają być z tego powodu płacone gminom i innym korporacyom autonomicznym;
- 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, którymi podlegają kupony, jakoteż od wszelkiego nowego podatku rządowego, któryby w przyszłości mocą ustawy był zaprowadzony na czas aż do 2. lipca 1916.

§. 3.

Spółka obowiązana jest rozpocząć budowę kolei w §. 1 wymienionej jak najrychlej, skończy ją najpóźniej aż do 1. października 1894, gotową kolej oddać na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny, wyznaczony aż do 2. lipca 1976.

Jako rękojmią dotrzymania powyższego terminu budowy dać ma Spółka na żądanie administracyi państwa stosowną kaucyą a to w papierach, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

W razie niedotrzymania powyższych zobowiązań pod względem wykonania i skończenia budowy kolei koncesjonowanej z winy Spółki, kaucya ta uznana być może za przepadłą.

§. 4.

Do wybudowania kolei koncesjonowanej nadaje się Spółce prawo wyłączenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

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

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

§. 5.

Spółka obowiązana jest dozwolić Administracyi państwa na jej żądanie każdego czasu użytkowania kolei niniejszem koncesjonowanej do obrotu między kolejami już istniejącymi lub dopiero w przyszłości powstać mającymi, na których Rząd ruch utrzymuje, w taki sposób, że Administracya państwa będzie mogła 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. Jednakże współużywanie to o tyle tylko będzie miało miejsce, o ile przez to nie będzie doznawał przeszkody własny regularny obrót na kolejach współużywanych.

Wynagrodzenie, które za to ma być płacone, ustanowione będzie według przepisów dołączonych jako załączka C do dokumentu koncesyjnego z dnia 1. stycznia 1886 dla kolei północnej Cesarza Ferdynanda ogłoszonych w Dzienniku ustaw państwa z roku 1886, strona 63.

§. 6.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolei koncesjonowanej po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu, atoli tylko jednocześnie z koleją miejscową, będącą przedmiotem dokumentu koncesyjnego z dnia 3. lipca 1886 (Dz. u. p. Nr. 130) a to według następujących postanowień, które zarazem zająć mają miejsce postanowień §u 11go rzeczzonego dokumentu koncesyjnego.

1. Dla oznaczenia ceny odkupu policzone będą czyste dochody roczne przedsiębiorstwa w ciągu ostatnich lat trzech przed chwilą odkupu a z nich strącone będą czyste dochody dwóch lat najniepomyślniejszych i obliczony będzie średni dochód czysty pozostałego roku.

Jeżeli odkupienie nastąpi przed upływem trzeciego roku ruchu po otwarciu ruchu na całej kolei aż do Tannwaldu, cenę odkupu obliczyć należy według udowodnionego największego dochodu w latach, które poprzedziły odkupienie.

2. Gdyby jednak średni dochód czysty, w myśl postanowień ustępu 1go obliczony, nie wynosił najmniej takiej kwoty rocznej, która potrzebna jest na oprocentowanie i umorzenie obligacji pierwszorzędnych, puszczonej w obieg za zezwoleniem Administracji państwa, łącznie z kwotą roczną potrzebną na oprocentowanie kapitału akcyjnego przez Rząd zatwierdzonego po pięć od sta i na umorzenie onegoż w ciągu całego okresu koncesyjnego, natenczas kwota roczna, powyżej oznaczona, uważana będzie za dochód czysty, mający służyć za podstawę do wymierzenia ceny odkupu.

3. Wynagrodzenie, które ma być zapłacone, będzie polegało na tem, że w ciągu pozostałych lat okresu koncesyjnego płacić się będzie Spółce kwoty potrzebne do oprocentowania i umorzenia obligacji pierwszorzędnych, aż do zupełnego spłacenia tychże a to w terminach płatności według programu ustanowionych, podczas gdy pozostały po strąceniu tych kwot dochód średni w myśl ustępu 1go a względnie, o ileby zachodził jeden z przypadków w ustępie 2 przewidzianych suma roczna tamże wzmiankowana, płacona będzie za kapitał akcyjny, a to w ratach półrocznych: z dołu dnia 30. czerwca i 31. grudnia każdego roku.

4. Rząd zastrzega sobie, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rat rocznych zapłacić kapitał wyrównywający sumie obligacji pierwszorzędnych w chwili odkupienia nie umorzonych jeszcze według zatwierdzonego planu amortyzacji z doliczeniem kapitału, wyrównywającego sumie zdyskontowanej przez potrącenie odsetek od odsetek po pięć od sta na rok wartości kapitałowej rat, które oprócz kwot na programowe oprocentowanie i umorzenie obligacji pierwszorzędnych według postanowień ustępu 3go mają być półrocznie płacone.

Gdyby Rząd zamierzał 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 średnim, jaki obligacje rządowe tego samego rodzaju, notowane urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półroczu bezpośrednio poprzedzającego.

5. 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 koncesjonowanej ze wszystkimi do niej należąciami ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także park wozowy i zapasy materiałów, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu

nie były już użyte stosownie do swego przeznaczenia.

§. 7.

Zresztą kolej żelazna, w §. 1 wzmiankowana, uważana być ma za istotną część składową przedsiębiorstwa kolei miejscowej, będącej przedmiotem dokumentu koncesyjnego z dnia 3. lipca 1886 (Dz. u. p. Nr. 130) i postanowienia §§. 5 aż do 10 włącznie, tudzież §§. 12, 13 i 14 powyższego dokumentu koncesyjnego, stosowane być mają do obu rzeczonych linii kolejowych, jako jednolitego przedsiębiorstwa.

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 dwudziestego piątego miesiąca marca roku zbawienia tysiąc ośmset dziewięćdziesiątego trzeciego, Naszego panowania czterdziestego piątego.



Franciszek Józef r. w.

Taaffe r. w.

Steinbach r. w.

Bacquehem r. w.

70.

Ustawa z dnia 23. kwietnia 1893,

o pomnożeniu taboru kolei rządowych.

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanawiam co następuje:

Artykuł I.

Upoważnia się Rząd, żeby w celu zakupienia środków do ruchu (wozów towarowych z przynależnościami) dla kolei rządowych postarał się drogą operacji kredytowej o sumę 5,500.000 zł. w taki sposób, żeby potrzebny kapitał oprocentowany był

najwięcej po $4\frac{1}{2}$ od sta i żeby część onegoż w kwocie 3,667.000 zł., począwszy od roku 1895 umorzona została w najwięcej dziesięciu latach, ratami półrocznymi.

Artykuł II.

Płatne sumy roczne umieszczane być mają corocznie w preliminarzu państwa a mianowicie w dziale potrzeb długu państwa (rozdział XVII).

Artykuł III.

Wykonanie ustawy niniejszej, która nabywa mocy obowiązującej od dnia ogłoszenia, poruczam Mojemu Ministrowi handlu i Mojemu Ministrowi skarbu.

Schönbrunn, dnia 23. kwietnia 1893.

Franciszek Józef r. w.

Taaffe r. w.

Bacquehem r. w.

Steinbach r. w.

71.

Obwieszczenie Ministerstwa skarbu z dnia 26. kwietnia 1893,

o przeniesieniu delegacji komory głównej trutnowskiej z Friedrichsthalu do Wretanskiego Młyna.

C. k. delegacja komory głównej trutnowskiej przeniesiona została z Friedrichsthalu do Wretanskiego Młyna i nosi nazwę: „C. k. delegacja cłowa w Wretanskim Młynie“.

Steinbach r. w.

72.

Rozporządzenie Ministerstwa skarbu z dnia 1. maja 1893,

tyczące się wypuszczenia monet niklowych waluty koronowej i ściągnięcia monet zdawkowych srebrnych po dwadzieścia centów waluty austriackiej.

Stosownie do umowy z królewsko węgierskiem Ministerstwem skarbu, kasy rządowe cesarsko-królewskie i królewsko węgierskie zaczną od dnia 1. maja b. r. puszczać w obieg monety niklowe waluty koronowej po dwadzieścia i po dziesięć halerzy.

Monety niklowe stępla austriackiego i węgierskiego przyjmować należy, jak to przepisuje ustawa, w wartości imiennej a mianowicie przy wypłatach w walucie austriackiej w ten sposób, że dwudziestohalerzówka liczona być ma za dziesięć a dziesięciohalerzówka za pięć centów waluty austriackiej.

Kasy rządowe i publiczne przyjmować muszą w zapłacie monety niklowe za kwotę aż do pięciu złotych waluty austriackiej a względnie dziesięciu koron. Również w obrocie prywatnym nikt nie jest obowiązany przyjąć w zapłacie monet niklowych za kwotę przenoszącą pięć złotych waluty austriackiej a względnie przenoszącą dziesięć koron.

C. k. centralna kasa państwa w Wiedniu, tudzież c. k. kasy krajowe, sprawujące czynności kas wymiennicznych, będą przyjmowały monety niklowe do wymiany w nieograniczonej ilości.

W miarę wypuszczania monet niklowych waluty koronowej, c. k. kasy rządowe będą cofały z obrotu monety zdawkowe srebrne po dwadzieścia centów.

Sztuki po dwadzieścia centów waluty austriackiej, pozostawione w obrocie, tudzież sztuki po dziesięć centów waluty austriackiej, obiegać będą prawnie jak dotychczas.

Steinbach r. w.