

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część LX. — Wydana i rozesłana dnia 8. października 1898.

Treść: (№ 182—183.) 182. Dokument koncesyjny na kolej lokalną od Ostrokowic do Wyżowic. — 183. Obwieśzczenie o przeniesieniu Najwyższej koncesyi na wybudowanie i utrzymywanie w ruchu kolei lokalnej od Doliny do Wygody na Baronów Bertolda i Armina Popperów de Podhragy.

182.

Dokument koncesyjny z dnia 24. września 1898,

na kolej lokalną od Ostrokowic do Wyżowic.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia nadaje w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami inżynierowi Emilowi Janowitziowi w Kromieryżu w związku z inżynierem Emilem Törökiem w Budapeszcie, o to proszącym, koncesyę do wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej parowej, która wybudowana być ma jako lokalna o szlaku normalnym od przystanku na stację przeistoczyć się mającego w Otrokowicach linii wiedeńsko-krakowskiej c. k. uprzyw. kolei północnej Cesarza Ferdynanda do Wyżowic 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.

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.

Koncesjonariusze obowiązani są 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.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy, jakoteż wybudowania i urządzenia kolei zgodnie z koncesyą, dać mają koncesjonariusze kaucyę w sumie 50.000 zł. 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 koncesjonariuszom prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

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

§. 4.

We względzie budowy kolei koncesyonowanej i ruchu na niej zastosować się powinni koncesjonariusze do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego i do warunków koncesyjnych, które Ministerstwo kolei żelaznych ustanowiło, jakoteż do istnie-

jących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do ustawy o koncesjach 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. Pod względem ruchu pozwala się odstąpić od środków bezpieczeństwa i przepisów ruchu, ustanowionych w Porządku ruchu kolei żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych, o ile ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu koncesyonowanej kolei lokalnej 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.

§. 5.

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

Emitowanie obligacyi pierwszeństwa jest wzbronione.

Natomiast nadaje się koncesyonaryuszom prawo wypuszczenia w obieg akcyi pierwszeństwa, które mieć będą pod względem wypłaty odsetek i umorzenia, pierwszeństwo przed akcyami zakładowemi, za sumę, którą Rząd ustanowi.

Dywidenda należąca się od akcyi pierwszeństwa, zanim akcyje zakładowe nabędą prawa do pobierania dywidendy, nie może być wymierzana w większej kwocie jak po pięć 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 parku 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 gdyby ją rzeczywiście poniesiono 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 obrębie okresu koncesyjnego według planu amortyzacyjnego podlegającego zatwierdzeniu Rządu.

Statut Spółki jakoteż formularze akcyi zakładowych i akcyi pierwszeństwa podlegają zatwierdzeniu Rządu.

§. 6.

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 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 koncesyonaryuszów mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na kolei koncesyonowanej. Przepisy rzeczonożego 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.

Zobowiązania te ciężą na koncesyonaryuszach tylko o tyle, o ile będzie możliwem dopełnienie ich na kolei jako drugorzędnej a w skutek tego zbudowanej, urządzonej i eksploatowanej z dozwoleńmi ułatwieniami.

Koncesyonaryusze zobowiązują się przy obsadzeniu 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.

O ile podobne zniżenia, jakie w §. 6 dla transportów wojskowych są przepisane, mają być udzielane także korpusom Straży cywilnej (Straży bezpieczeństwa, Straży skarbowej itp.) lub innym organom publicznym, postanowione będzie w warunkach koncesyjnych.

§. 8.

Koncesję nadaje się z obroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §u 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 przed upływem przerwzonego czasu uznać koncesję 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.

§. 9.

Wyjąwszy przypadek wyraźnego zezwolenia Rządu, koncesjonaryusze nie są upoważnieni do odstąpienia trzecim osobom utrzymywania ruchu na kolei koncesyonowanej.

Rząd zastrzega sobie prawo objęcia ruchu na kolei koncesyonowanej i utrzymywania go aż do upływu okresu koncesyjnego na rachunek koncesyonaryuszów mianowicie w tym przypadku, gdyby kolej ta została bezpośrednio połączona z jedną z tych kolei, na których ruch utrzymuje Rząd.

W przypadku takim koncesjonaryusze zwracać mają Rządowi koszta z powodu utrzymywania ruchu rzeczywiście ponoszone, lub według okoliczności, ryczałtowo oznaczone.

Zresztą warunki tego utrzymywania ruchu przepisane będą w kontrakcie, który zawarty będzie z koncesyonaryuszami.

§. 10.

Koncesjonaryusze obowiązani są 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 mającemi, 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.

§. 11.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolei koncesyonowanej po jej wybudowaniu i otwarciu na niej 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 §. 1 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. Cenę odkupu w myśl powyższego postanowienia obliczoną, płacić się będzie koncesyonaryuszom jako wynagrodzenie za kolej odkupioną aż do upływu okresu koncesyjnego w ratach półrocznych płatnych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku.

3. Gdyby jednak odkupienie miało nastąpić przed upływem siódmego roku ruchu, lub gdyby średni dochód czysty, w myśl postanowień ustępu 1 obliczony, nie wynosił najmniej takiej kwoty rocznej, jaka jest potrzebna na oprocentowanie po cztery od sta kapitału akcyjnego przez Rząd zatwierdzonego i na umorzenie go w ciągu całego okresu koncesyjnego, natenczas wynagrodzenie, które Rząd ma zapłacić za odstąpienie kolei będzie polegało na tem, że państwo wzmiankowaną 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 koncesyonaryuszom 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 tych rat (bez doliczenia jak się samo przez się rozumie dodatku przewidzianego w ostatnim zdaniu ustępu 1).

Gdyby państwo zamierzało w taki sposób spłacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego podług własnego wyboru gotówki lub obligacyi długu państwa jakiegokolwiek rodzaju. Obligacye długu państwa liczone będą po kursie pieniężnym średnim, jaki obligacye długu państwa tego samego rodzaju, notowane urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półroczia bezpośrednio poprzedzającego.

5. Przez odkupienie kolei i od dnia tego odkupienia przechodzi na państwo za wypłatą wynagrodzenia pod ll. 1 aż do 4 przepisanego bez dalszej zapłaty własność wolna od ciężarów i używanie kolei niniejszem koncesyonowanej ze wszystkimi do niej należącemi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i kasowe, a według okoliczności 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.

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 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, bądźto jako przynależność przedsiębiorstwa kolejowego, bądź też z jakichkolwiek innych tytułów prawnych przejść mają na państwo;
- c) kwota ceny odkupu (ll. 1 aż do 4), którą państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowemu, według okoliczności z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania tymczasowo obliczonej, z oznaczeniem terminu i miejsca płatności.

7. Rząd zastrzega sobie prawo ustanowienia jednocześnie z doręczeniem deklaracyi co do odku-

pienia, 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 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.

8. Koncesyonaryusze obowiązani są 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 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 kolejach odkupionych 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.

9. Rząd zastrzega sobie prawo zahipotekowania na podstawie deklaracyi o odkupieniu (l. 6), 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.

§. 12.

Gdy koncesya upłynie 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 materiałów, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, w rozmiarze wzmiankowanym w §. 11, l. 5.

Tak wtedy gdy koncesya uplynie jak i w razie odkupienia kolei (§. 11), zatrzymają koncesjonarysze 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 koncesjonaryszów z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależności kolejowej.

§. 13.

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 do tego funkcyonaryusza, 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 funkcyonaryszów na koszt koncesyonaryszów.

W razie utworzenia się Spółki akcyjnej, komisarz przez Rząd ustanowiony będzie miał także prawo bywania na posiedzeniach Rady zawiadowczej lub innej reprezentacji, 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; w przypadku jednak takim komisarz winien rzecz przedstawić natychmiast Ministerstwu kolei żelaznych do decyzji, która wydana być ma niezwłocznie i będzie dla Spółki obowiązująca.

§. 14.

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.

183.

Obwieszczenie Ministerstwa kolei żelaznych z d. 24. września 1898,

o przeniesieniu Najwyższej koncesyi na wybudowanie i utrzymywanie w ruchu kolei lokalnej od Doliny do Wygody na Baronów Bertolda i Armina Popperów de Podhragy.

Gdy kolej lokalna od Doliny do Wygody stosownie do Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 3. marca 1883, Dz. u. p. Nr. 36, przez Barona Leopolda Poppera de Podhragy wybudowana i otwarta została po śmierci rzeczzonego koncesyonaryusza sądownie przyznana jego dziedzicom Baronom Bertoldowi i Arminowi Popperom de Podhragy, przeto na zasadzie Najwyższego postanowienia przenoszą się na rzeczonych dziedziców prawa i obowiązki koncesyjne co do oznaczonego szlaku kolejowego i z tego powodu ustanawiają się takowe odpowiednio zmienionym stosunkom, jak następuje:

I.

Postanowienia §§. 1 aż do 8 włącznie, tudzież 11 i 12 Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 3. marca 1883, Dz. u. p. Nr. 36, zatrzymują moc swoją z następującymi uzupełnieniami:

1. Koncesyonarysze obowiązani są na żądanie Rządu wybudować przedłużenie koncesyonowanej kolei lokalnej od stacyi w Wygodzie aż do granicy galicyjsko-węgierskiej w tym razie, jeżeli będzie zapewnione wybudowanie szlaku zbiegowego na terytoryum węgierskiem.

2. 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 jakoteż na uposażenie funduszu zasobnego, który Rząd ma ustanowić, rzeczywiście wyłożonych i należycie udowodnionych, z doliczeniem odsetek interkalarnych rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy i straty na kursie gdyby ją przy gromadzeniu kapitału rzeczywiście poniesiono, żadne wydatki jakiegobądź rodzaju nie mogą być liczone.

Koszta dalszych budowli po skończeniu kolei wykonanych lub koszta pomnożenia urządzeń ruchu mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli Rząd pozwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta będą należycie wykazane.

3. Pozycje taryfowe niższe dla transportów wojskowych, stosowane być mają także do pospolitego ruszenia obu połów państwa, jakoteż do przewozu korpusów straży cywilnych (Straży bezpieczeństwa, Straży skarbowej itp.).

4. Ruch na kolei będącej przedmiotem niniejszego obwieszczenia, na której ciągle trwać ma regularny obrót osób i towarów, utrzymywać będzie Rząd przez cały okres koncesyjny na rachunek koncesjonaryuszów. Warunki tego utrzymywania ruchu uregulowane będą kontraktem, który Rząd zawrze w tym względzie z koncesjonaryuszami.

5. Koncesjonaryusze obowiązani są 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 niektórym jej częściami, za opłatą umówionych należności i stosownego wynagrodzenia.

6. W razie utworzenia się Spółki akcyjnej, komisarz przez Rząd ustanowiony będzie miał także prawo bywania na posiedzeniach Rady zarządczej lub innej reprezentacji, przedstawiającej grono kierujące Spółką, 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; w przypadku jednak takim komisarz winien rzecz przedstawić natychmiast Ministerstwu kolei żelaznych do decyzji, która wydana być ma niezwłocznie i będzie dla Spółki obowiązująca.

II.

Na miejsce postanowień §§. 9 i 10 Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 3. marca 1883, Dz. u. p. Nr. 36, wydają się następujące zarządzenia:

7. Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolei koncesjonowanej kiedykolwiek, pod następującymi warunkami:

a) Dla oznaczenia ceny odkupu policzone będą czyste dochody roczne przedsiębiorstwa w ciągu ostatnich zamkniętych lat siedmiu przed chwilą odkupu, z nich stracone będą czyste dochody dwóch lat najmniejmyślniejszych i obliczony będzie średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

Gdyby kolej miała być odkupiona po upływie czasowego, w §. 2 Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 3. marca 1883, Dz. u. p. Nr. 36 przepisanego uwolnienia od podatków, podatki i dodatki do podatków, tudzież wszelkie inne pobory publiczne ciężące na odkupionem przedsiębiorstwie kolejowem, 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.

b) Cenę odkupu stanowić ma taka suma, która w chwili odkupu odpowiada rachunkowej, z wzięciem za podstawę oprocentowania po 5% obliczyć się mającej, wartości kapitałowej rent rocznych, płatnych od chwili odkupu aż do upływu okresu koncesyjnego a obliczonych w myśl postanowień powyższych pod a).

c) Cena odkupu zapłacona będzie bez względu na czasokres, w którym odkupienie nastąpi, według wyboru Rządu albo gotówką albo obligacjami długu państwa.

Do uiszczenia zapłaty można użyć obligacji długu państwa jakiegobądź rodzaju, takowe zaś liczone będą po kursie pieniężnym średnim, jaki obligacje długu państwa tego samego rodzaju, notowane urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półrocza bezpośrednio poprzedzającego.

d) Przez odkupienie kolei i od dnia tego odkupienia przechodzi na państwo za wypłatą wynagrodzenia przepisanego wyżej pod lit. a) aż do c), bez dalszej zapłaty, własność wolna od ciężarów i używanie kolei niniejszem koncesjonowanej ze wszystkimi do niej należąciami ruchomościami i nieruchomościami z wyłączeniem kolei podjazdowej do tartaku w Wygodzie ale z wliczeniem taboru wozowego i zapasów materiałów i zapasów kasowych, innych kolei podjazdowych gdyby własność koncesjonaryuszów stanowiły, tudzież przedsiębiorstw pobocznych spółki, jakoteż funduszów obrotowych i zasobnych z kapitału zakładowego utworzonych, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już użyte stosownie do swego przeznaczenia.

e) Odkupienie na rzecz państwa nastąpić ma z rozpoczęciem się roku kalendarzowego, uchwała zaś Rządu, tycząca się wykonania służącego Rządowi prawa odkupienia, oznaj-

miona 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;
 - β) przedsiębiorstwo kolejowe, będące przedmiotem odkupienia i inne przedmioty majątku, które jako przynależność przedsiębiorstwa kolejowego, lub z jakichkolwiek innych tytułów prawnych przejść mają na państwo;
 - γ) kwota ceny odkupu, którą państwo zapłaci przedsiębiorstwu kolejowemu, według okoliczności z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania, tymczasowo obliczonej, z oznaczeniem terminu i miejsca płatności.
- f) Rząd zastrzega sobie prawo ustanowienia jednocześnie z doręczeniem deklaracji co do odkupienia, osobnego komisarza do czuwania nad tem, żeby stan majątku, poczynszy od tej chwili, nie został zmniejszony na szkodę państwa.

Poczynszy 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.

- g) Koncesyonaryusze obowiązani są 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 koncesyonaryusze nie uczynili zażądanie temu zobowiązaniu, Rząd ma prawo nawet bez zezwolenia koncesyonaryuszów i bez wzdania się sądu, objąć w fizyczne posiadanie oznaczone przedmioty majątku.

Poczynszy od chwili odkupienia, ruch na kolei odkupionej odbywa się na rachunek państwa a przeto od tej chwili wszelkie dochody ruchu przechodzą 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.

Rząd zastrzega sobie prawo zahipotekowania na podstawie deklaracji o odkupieniu 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, jakieby do tego celu ze strony koncesyonaryuszów potrzebne były.

8. 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 i zapasy materyałów, jakoteż — o ileby istniały — fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, w rozmiarze wzmiankowanym wyżej pod l. 7, lit. d).

Tak wtedy gdy koncesya upływie jak i w razie odkupienia kolei, zatrzymają koncesyonaryusze na własność kolej podjazdową do tartaku w Wygodzie tudzież 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.

III.

Na miejsce postanowień zawartych w rozdziale I, punkt 9, tudzież w rozdziale II, punkt 1 i 2 warunków koncesyjnych z dnia 19. marca 1883, dla kolei lokalnej od Doliny do Wygody przepisanych, wydają się następujące zarządzenia:

9. Koncesyonaryusze obowiązani są dostarczyć taboru kołowego potrzebnego do utrzymywania ruchu na kolei lokalnej, a mianowicie dostarczyć mają 3 wagony osobowe, jeden wagon pocztowy i konduktorski, 50 wagonów towarowych, potrzebną ilość drezyn, wagonów kolejowych i części składowych, rezerwowych, tudzież na żądanie Rządu także dwie lokomotywy z maksymalnym obciążeniem osiowym o 12 tonach. Pod względem konstrukcyi taboru kołowego postarać się należy o zatwierdzenie Ministerstwa kolei żelaznych.

10. W obrocie osobowym, pakunkowym i towarowym kolei lokalnej od Doliny do Wygody stosowane być mają bez wyjątku taryfy obowiązujące dla 9 kilometrów na liniach zbiegowych c. k. kolei

państwa, z klasyfikacją towarów zaprowadzoną na liniach galicyjskich c. k. kolei państwa.

W obrocie przejściowym między koleją lokalną od Doliny do Wygody a c. k. kolejami państwa nie oblicza się należytości towarowych ryczałtowo, lecz sumuje się pozycye frachtowe obu stron bez zniżenia.

Pobierać się mające ceny przewozu osób i towarów liczyć wolno tylko w walucie krajowej w odnośnym czasie istniejącej bez doliczania ażyo.

Jak tylko kolej przyniesie w dwóch latach po sobie następujących z przewozu osób i towarów 4000 zł. czystej intraty z kilometra, Ministerstwo kolei żelaznych może zarządzić stosunkowe zniżenie pozycyi taryfowych, które do tego czasu obowiązywały.

Zniżenia, jakieby w przypadkach niedostatku i nadzwyczajnej drożyzny żywności dla ludzi i zwierząt użytkowych, lub z powodów ekonomicznych zaprowadzone zostały dla poszczególnych przedmiotów na liniach zbiegowych c. k. kolei państwa, mają

być stosowane także na kolei lokalnej od Doliny do Wygody, jednakże z wyłączeniem drzewa, węgla drzewnego i cegiełek z węgla drzewnego.

11. Część I taryfy kolei żelaznych austriackich i bośniacko-hercegowińskich zawierająca postanowienia wspólne co do przewozu osób, pakunku podróźnych, posyłek nagłych i psów, tudzież część I taryfy zawierająca postanowienia ogólne co do przewozu zwłok, zwierząt żywych i towarów na kolejach żelaznych austriacko-węgierskich i bośniacko-hercegowińskich, ta ostatnia ze zmianami, jakich wymagała klasyfikacja towarów c. k. austriackich kolei państwa, będą na żądanie c. k. Ministerstwa kolei żelaznych stosowane także na kolei lokalnej od Doliny do Wygody.

12. Regulacja taryf osobowych i towarowych, tudzież świadczeń na cele publiczne, jest na teraz i na potem ustawodawstwu zastrzeżona.

Koncesyonaryusze obowiązani są poddać się takiej regulacyi.

Wittek r. w.