

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XVI. — Wydana i rozesłana dnia 14. marca 1896.

Treść: (№ 35—37.) 35. Dokument koncesyjny na kolej lokalną wązko-torową od Rovereto do Ravazzone. — 36. Obwieszczenie o upoważnieniu komor głównych II. klasy w Oświęcimie i Karniowie do postępowania wywozowego z cukrem. — 37. Obwieszczenie o rozszerzeniu upoważnień c. k. Komory pomocniczej I. klasy w Risanie.

35.

Dokument koncesyjny z dnia 26. stycznia 1896,

na kolej lokalną wązko-torową od Rovereto do
Ravazzone.

**My Franciszek Józef Pierwszy,
z Bożej łaski Cesarz Austriacki;
Król Apostolski Węgierski, Król Czeski, Dal-
macki, Kroacki, Sławoński, Galicyjski, Lodo-
meryjski i Illiryjski; Aroksiążę Austriacki,
Wielki Książę Krakowski, Książę Lotaryński,
Salzburski, Styryjski, Karyntyjski, Kraiński,
Bukowiński, Górno- i Dolno-Słaski; Wielki
Książę Siedmiogrodzki; Margrabia Morawski;
uksiążęcony Hrabia na Habsburgu i Tyrolu
itd. itd. itd.**

Gdy gmina miasta Rovereto podała prośbę o udzielenie jej koncesyi na wybudowanie i utrzymanie w ruchu kolei lokalnej wązko-torowej od Rovereto do Ravazzone, przeto ze względu na powszechną użyteczność tego przedsięwzięcia, widzimy się spowodowani nadać rzeczzonej koncesyonaryuszce koncesyą niniejszą na zasadzie 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), w sposób następujący:

§. 1.

Nadajemy koncesyonaryuszce prawo wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej parowej, która wybudowana być ma jako lokalna wązko-torowa od Rovereto z dobiegiem do linii Kufstein—Ala Spółki kolei południowej na Sacco do Ravazzone z dobiegiem do kolei lokalnej Mori—Arco—Riva nad jeziorem Garda.

§. 2.

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.

§. 3.

Koncesyonaryuszka obowiązana jest rozpocząć budowę kolei żelaznej w §. 1 wzmiankowanej niezwłocznie, 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 rękojmią dotrzymania powyższego terminu budowy, dać ma koncesyonaryuszka na żądanie Rządu stosowną kaucyą a to w papierach obiegowych, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

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

§. 4.

Do wybudowania kolei koncesyonowanej nadaje się koncesyonaryuszce prawo wyłączenia

podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

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

§. 5.

We względzie budowy kolei koncesyonowanej i ruchu na niej zastosować się powinna koncesyonaryszka do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego i do zarządzeń, które Ministerstwo kolei żelaznych w tym względzie wyda, jakoteż do istniejących 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 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 szczególnie stosunki obrotu i ruchu, 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.

§. 6.

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 w sumie, którą Rząd wyznaczy, rzeczywiście wyłożonych i należycie udowodnionych, z doliczeniem odsetek interkalarnych rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy i straty na kursie rzeczywiście poniesionej 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.

§. 7.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych znizonych. Taryfę wojskową

stosuje się do przewozu osób i rzeczy według postanowień, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych na austriackich kolejach państwa kiedykolwiek 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 nie tylko gdy podróżują kosztem skarbu, lecz także gdy jadą po służbie o własnym koszcie na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne.

Koncesyonaryszka zobowiązuje się przystąpić do zawartej przez austriackie spółki kolejowe umowy względem zakupienia i utrzymywania w pogotowiu środków do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem swojemi 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 przewożenia transportów wojskowych kolejami żelaznymi, który kiedykolwiek będzie obowiązywał, tudzież przepisy dla kolei żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, nabywają dla koncesyonaryszki 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 koncesyonaryszki obowiązującymi wtedy, gdy zostaną jej urzędownie podane do wiadomości.

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

Koncesyonaryszka zobowiązuje 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).

§. 8.

O ile podobne znizienia, jakie w §. 7 dla transportów wojskowych są przepisane, mają być udzielane korpusom straży cywilnej (Straży bezpieczeństwa, Straży skarbowej itp.) lub innym organom publicznym, postanowione będzie w warunkach koncesyjnych.

§. 9.

Koncesyą nadaje się z obroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §. 9go, lit. b) ustawy

o koncesjach na koleje żelazne na lat dziewięćdziesiąt (90), licząc od dnia dzisiejszego, a po upływie tego czasu utraci ona moc swoją.

Rząd może także wyrzec wygaśnięcie koncesyi przed upływem przerzeczzonego czasu, gdyby określone w §. 3im zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia ruchu nie były dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl §. 11go, lit. b) ustawy o koncesjach na koleje żelazne.

§. 10.

Wyjąwszy przypadek wyraźnego zezwolenia Rządu, koncesyonaryuszka nie jest upoważniona do odstąpienia trzecim osobom utrzymywania ruchu na kolejach koncesyonowanych.

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

W przypadku takim koncesyonaryuszka zwracać ma 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 koncesyonaryuszką.

§. 11.

Koncesyonaryuszka obowiązana jest 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 państwo ruch utrzymuje, w taki sposób, że Rząd będzie mógł z prawem ustanawiania taryf przysyłać lub pozwolić przysyłać tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy koleją współużywaną lub niektórymi jej częściami, za opłatą stosownego wynagrodzenia.

§. 12.

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 strącone będą czyste dochody dwóch lat najniepomyślniejszych i obliczony będzie średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

Dochód czysty w myśl postanowienia powyższego obliczony, będzie koncesyonaryuszce płacony aż do upływu okresu koncesyjnego jako wynagrodzenie za odstąpienie kolei a to w ratach półrocznych płatnych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku.

2. 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 sumy rocznej, któraby wyrównywała racie rocznej potrzebnej na umówione oprocentowanie i spłacenie w ciągu całego okresu koncesyjnego pożyczki w celu zgromadzenia kapitału zaciągniętej, natenczas wynagrodzenie, które Rząd ma zapłacić za odstąpienie kolei będzie polegało na tem, że państwo weźmie na siebie spłacenie z własnych funduszków w umówionych terminach płatności w miejsce koncesyonaryuszki powyższej pożyczki aż do zupełnego umorzenia takowej.

3. Państwo zastrzega sobie, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rat rocznych, w myśl ustępu 1go przypadających zapłacić kapitał wyrównywający sumie rat według postanowień ustępu 1go płacić się mających, zdyskontowanej przez potrącenie odsetek od odsetek po cztery od sta na rok.

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

4. 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 należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy i zapasy materyałów, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już użyte stosownie do swego przeznaczenia.

§. 13.

Gdy koncesya utraci moc swoję 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 tabor wozowy i zapasy materyałowi, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, w rozmiarze wzmiankowanym w §. 12, ustęp ostatni.

Tak wtedy gdy koncesya moc swoję straci, jak i w razie odkupienia kolei (§. 12), zatrzyma koncesyonaryuszka na własność fundusz zasobny, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i aktywa obrachunkowe, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniesione lub nabyte, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił koncesyonaryuszkę z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależności kolejowej.

§. 14.

Rząd ma prawo przekonywać się, czy budowa kolei i jej 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 wglądania w zarząd przez wydelegowanego do tego urzędnika, 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 urzędników na koszt koncesyonaryuszki.

Komisarz przez Rząd ustanowiony do nadzorowania przedsiębiorstwa kolejowego będzie miał także prawo bywania na posiedzeniach reprezentacyj, przedstawiającej grono kierujące przedsiębiorstwa kolejowego 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.

§. 15.

Nadto zastrzega sobie Rząd prawo, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniedbania obowiązków, w dokumencie koncesyjnym, warunkach koncesyjnych lub ustawami przepisanych, będzie temu zapobiegał środkami odpowiadającymi ustawom, a we-

dług okoliczności unieważni koncesyą jeszcze przed upływem czasu, na który została nadana.

Ostrzegając surowo, aby nikt nie czynił nic przeciwnego postanowieniom koncesyi niniejszej i nadając koncesyonaryuszce 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 głównym i rezydencyonalnem mieście Wiedniu, dnia dwudziestego szóstego miesiąca stycznia w roku zbawienia tysiąc osmset dziewięćdziesiątego szóstego, Naszego panowania czterdziestego ósmego.



Franciszek Józef r. w.

Badeni r. w.

Guttenberg r. w.

Biliński r. w.

36.

Obwieszczenie Ministerstwa skarbu z dnia 25. lutego 1896,

o upoważnieniu komor głównych II. klasy w Oświęcimie i Karniowie do postępowania wywozowego z cukrem.

Komory główne II. klasy w Oświęcimie i Karniowie upoważnia się w myśl istniejących przepisów do postępowania wywozowego z cukrem wyprowadzanym za linię cłową z rozszczeniem prawa do bonifikacyi wywozowej.

Biliński r. w.

37.

Obwieszczenie Ministerstwa skarbu z dnia 26. lutego 1896,

o rozszerzeniu upoważnień c. k. Komory pomocniczej I. klasy w Risanie.

W porozumieniu z c. k. Ministerstwem handlu upoważnia się c. k. Komorę pomocniczą I. klasy w Risanie w Dalmacyi do postępowania wywozowego z płynami wysokokowemi pędzonymi, wyprowadzanymi za linią cłową z zastrzeżeniem zwrotu podatku lub bonifikacyi wywozowej.

Biliński r. w.