

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XLVIII. — Wydana i rozesłana dnia 23. maja 1902.

Treść: (№ 104 i 105.) 104. Dokument koncesyjny na kolej lokalną z Grobelna na Slatinę i Rogatec do granicy kraju w kierunku ku Krapinie. — 105. Rozporządzenie, dotyczące się zaprowadzenia sprzedaży soli lśniącej (Blanksalz) w Zarządzie warzelni w Aussee.

104.

Dokument koncesyjny z dnia 10. maja 1902,

na kolej lokalną z Grobelna na Slatinę i Rogatec do granicy kraju w kierunku ku Krapinie.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia nadaje w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami inżynierowi Hugonowi Heiderowi w Wiedniu na jego prośbę koncesję do wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej parowej, która ma być wybudowana jako kolej lokalna normalno-torowa wychodząca z Grobelna i wiodąca na Slatinę i Rogatec do granicy kraju w kierunku ku Krapinie, a to w myśl postanowień ustawy o koncesjach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, a także ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, pod następującymi warunkami i zastrzeżeniami:

§. 1.

Co do kolei żelaznej, będącej przedmiotem niniejszego dokumentu koncesyjnego, używa koncesyonaryusz dobrodziejstw, w artykule V ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895 przewidzianych.

§. 2.

Koncesyonaryusz obowiązany jest skończyć budowę całej koncesyonowanej linii najpóźniej w prze-

ciągu dwóch lat, licząc od dnia dzisiejszego, i przynajmniej szlak częściowy od Grobelna do Rogatca oddać na użytek publiczny; natomiast rozpoczęcie ruchu na szlaku częściowym od Rogatca do granicy kraju może być odłożone aż do chwili, w której oddana zostanie na użytek publiczny projektowana linia sąsiednia na terytorium kroackiem, która ma prowadzić do Krapiny.

Szlaki oddane na użytek publiczny utrzymywane być mają w ruchu bez przerwy przez cały następny okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy, jakoteż wykonania i urządzenia kolei zgodnie z koncesją, dać ma koncesyonaryusz na żądanie Rządu kaucję w kwocie 60.000 K 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 koncesyonaryuszowi prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie koncesyonaryuszowi do wybudowania wszelkich kolei podjazdowych, których wybudowanie Rząd ze względu na dobro publiczne uznałby za potrzebne.

§. 4.

We względzie budowy kolei koncesyonowanej i ruchu na niej zastosować się powinien koncesyonaryusz do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego, do warunków koncesyjnych, przez Ministerstwo kolei żelaznych ustanowionych, 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 żelaznych 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 będzie można odstąpić od środków bezpieczeństwa i przepisów ruchu, ustanowionych w Porządku ruchu kolei żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych o tyle, o ile ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu, a w szczególności ze względu na zmniejszoną chyżość, Ministerstwo kolei żelaznych uzna to za dopuszczalne, a natomiast trzymać się należy osobnych przepisów ruchu, które w tej mierze wyda Ministerstwo kolei żelaznych.

§. 5.

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

Emitowanie obligacyi pierwszeństwa jest niedozwolone.

Natomiast nadaje się koncesyonaryuszowi prawo emitowania akcyi pierwszeństwa, które pod względem oprocentowania i umorzenia będą miały pierwszeństwo przed akcyami zakładowemi, a to aż do sumy, którą Rząd oznaczy.

Dywidenda należąca się od akcyi pierwszeństwa, zanim akcyje zakładowe nabędą prawa do dywidendy, nie może być wymierzana w większej kwocie jak po pięć od sta, przyczem dopłaty z dochodów lat późniejszych są niedozwolone.

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, tudzież na zaopatrzenie się w park kolejowy i uposażenie funduszu zasobnego, który Rząd ma oznaczyć, rzeczywiście wyłożonych i należycie wykazanych, z doliczeniem odsetek interkalarnych rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy i straty na kursie, gdyby ją istotnie 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 okresie koncesyjnym według planu amortyzacyi przez Rząd zatwierdzonego.

Statut Spółki i formularze wydać się mających akcyi zakładowych i akcyi pierwszeństwa podlegają zatwierdzeniu Rządu.

§. 6.

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, kiedykolwiek na austryackich 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 w podróżach na koszt skarbu, lecz także w podróżach służbowych na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne, odbywanych własnym kosztem.

Koncesyonaryusz zobowiązuje się przystąpić do zawartej przez austryackie spółki kolejowe umowy co do zakupywania i utrzymywania w pogotowiu przyborów 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, tyżący się przewożenia transportów wojskowych kolejami żelaznemi, który kiedykolwiek będzie obowiązywał, tudzież przepisy dla kolei żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, nabywają dla koncesyonaryusza mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na kolei koncesyonowanej. Przepisy rzezonego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i w Dzienniku ustaw państwa nie będą ogłoszone, staną się dla koncesyonaryusza obowiązującymi wtedy, gdy zostaną im urzędownie podane do wiadomości.

Zobowiązania te ciężą na koncesyonaryuszu tylko o tyle, o ile będzie możliwem dopełnienie ich na kolei jako drugorzędnej a w skutek tego zbu-

dowanej, urządzonej i eksploatowanej z dozwoleńmi ułatwieniami.

Koncesjonaryusz zobowiązuje 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.

Do przewozu korpusów straży cywilnej (straży bezpieczeństwa, straży skarbowej itp.) stosowane być mają podobnie niższe pozycje taryfowe, przepisane dla transportów wojskowych.

§. 8.

Trwanie koncesyi z ochroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §. 9go, lit. b) ustawy o koncesjach na koleje żelazne oznacza się na lat dziewięćdziesiąt (90), licząc od dnia dzisiejszego, a po upływie tego czasu utraci ona moc swoją.

Rząd może także uznać koncesyę za nieistniejącą nadal przed upływem przerwzonego czasu, gdyby określone w §. 2 zobowiązania pod względem skończenia budowy i otwarcia ruchu nie były dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl §u 11, lit. b) ustawy o koncesjach na koleje żelazne.

§. 9.

Wyjawszy przypadek wyraźnego zezwolenia Rządu, koncesjonaryusz nie jest upoważniony do odstąpienia trzecim osobom utrzymywania ruchu na kolei koncesjonowanej.

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

W przypadku takim koncesjonaryusz zwracać ma Rządowi kosztą z powodu utrzymywania ruchu rzeczywiście ponoszone lub według okoliczności ryczałtowo oznaczone.

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

§. 10.

Koncesjonaryusz obowiązany jest 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 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 niektórymi jej częściami, za opłatą stosownego wynagrodzenia.

§. 11.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolei koncesjonowanej po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu kiedykolwiek, a to pod następującymi warunkami:

1. 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 najniepomyślniejszych dwóch lat, poczem obliczony będzie średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

2. 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 przy obliczaniu czystych dochodów rocznych 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.

3. Czysty dochód roczny, w myśl powyższego postanowienia obliczony, płacić się będzie koncesjonaryuszom 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.

4. Gdyby zaś kolej miała być odkupiona przed upływem siódmego roku ruchu, lub gdyby średni dochód czysty, w myśl postanowień powyższych obliczony, bez uwzględnienia dodatku w ustępie 2 przewidzianego, nie wynosił przynajmniej takiej sumy

rocznej, która by wyrównywała racie ryczałtowej, potrzebnej na oprocentowanie po cztery od sta kapitału akcyjnego przez Rząd zatwierdzonego i na umarzanie go w ciągu okresu koncesyjnego, w takim razie wynagrodzenie, które państwo ma zapłacić za kolej odkupioną, będzie polegało na tem, że państwo wzmiankowaną powyżej kwotę ryczałtową na oprocentowanie kapitału akcyjnego płacić będzie w ratach półrocznych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku i zwracać będzie koncesyonaryuszowi podatek rentowy, od tej renty odkupu opłacać się mający.

5. Państwo zastrzega sobie nadto, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rent, w myśl postanowień powyższych punktów koncesyonaryuszom płacić się mających, zapłacić kapitał, wyrównywający zdyskontowaną przez potrącenie odsetek od odsetek po cztery od sta na rok wartości kapitałowej tych rent, po strąceniu, jak się samo przez się rozumie, dodatku, gdyby w myśl postanowień ustępu 2 zawierał się w tych rentach.

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

6. Przez odkupienie kolei i od dnia tego odkupienia przechodzi na państwo za wypłatą wynagrodzenia pod ll. 1 aż do 5 przepisanego bez dalszej zapłaty własność wolna od ciężarów, a względnie obciążona tylko zalegającą jeszcze resztą pożyczek za zezwoleniem Rządu zaciągniętych i używanie kolei niniejszem koncesyonowanej ze wszystkimi do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także zakłady do wytwarzania elektryczności, tabor wozowy, zapasy materiałów i zapasy kasowe, a według okoliczności koleje podjazdowe, własnością koncesyonaryusza będące i jego przedsiębiorstwa poboczne, 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. 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 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 bądź jako przynależność przedsiębiorstwa kolejowego bądź na zaspokojenie pretensyi państwa lub z jakichkolwiek innych tytułów prawnych przejść mają na państwo;
- c) kwota ceny odkupu (l. 1 aż do 5), którą państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowemu, według okoliczności z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania tymczasowo obliczona, z oznaczeniem terminu i miejsca płatności.

8. Rząd zastrzega sobie prawo ustanowienia jednocześnie z doręczeniem deklaracyi tyczącej się odkupienia, 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 tego komisarza.

Toż samo rozumie się o wszelkiem przyjmowaniu nowych zobowiązań, przekraczających granicę regularnego sprawowania interesów lub uzasadniających trwałe obciążenie.

9. Koncesyonaryusz obowiązany jest 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 koncesyonaryusz nie uczynił 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 kolei odkupionej 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.

10. Rząd zastrzega sobie prawo zahipotekowania na podstawie deklaracyi o odkupieniu (l. 7), prawa własności państwa ua wszystkich nieruchomościach majątkowych, w skutek odkupienia na państwo przechodzących.

Koncesyonaryusz obowiązany jest oddać Rządowi na jego żądanie do rozporządzenia wszelkie dokumenty prawne, jakichby tenże od niego do tego celu potrzebował.

§. 12.

Gdy koncesya upłynie i od dnia jej upłynięcia przechodzi na państwo bez wynagrodzenia wolna od ciężarów własność i używanie kolei koncesyjonowanej i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i zapasy kasowe, koleje podjazdowe i przedsiębiorstwa poboczne, gdyby je koncesjonaryusz posiadał, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, w rozmiarze wzmiankowanym w §. 11, ust. 6.

Tak wtedy, gdy koncesya upłynie, jak i w razie odkupienia kolei (§. 11), zatrzymuje koncesjonaryusz 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 koncesjonaryusza z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają one stanowić przynależności kolei.

§. 13.

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 funkcyjnaryusza, a w szczególności nadzorowania w wszelki sposób, jaki uzna za stosowny, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i kontraktami, i wydelegowania w tym celu funkcyjnaryuszów na koszt koncesjonaryusza.

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, któ-

reby się ustawom, koncesyi lub statutowi spółki sprzeciwiały albo były szkodliwe dla publicznego dobra; 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 jednego z obowiązków, dokumentem koncesyjnym, warunkami koncesyi lub ustawami przepisanych, będzie temu zapobiegał środkami odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności uzna koncesyę jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego, na który została nadana, za nieistniejącą nadal.

Wittek r. w.

105.

Rozporządzenie Ministerstwa skarbu z dnia 15. maja 1902,

tyczące się zaprowadzenia sprzedaży soli lśniącej (Blanksalz) w Zarządzie warzelnii w Aussee.

W porozumieniu z królewsko węgierskiem Ministerstwem skarbu zaprowadza się w c. k. Zarządzie warzelnii w Aussee w Styryi, począwszy od 1. czerwca 1902, powszechną sprzedaż soli lśniącej (Blanksalz) po 18 K 60 h za cetnar metryczny bez opakowania i bez dostawy (wprost z wagi magazynowej).

Zakaz rozsprzedaży soli kuchennej, nabytej w warzelnii w Aussee po cenie 9 zł. 50 ct. za kilogram poza obrębem Styryi, Karyntyi, Krainy, Gorycy i Gradyski, Istrii, Tryestu i Dalmacyi, wydany rozporządzeniem z dnia 8. września 1892, Dz. u. p. Nr. 163, stosuje się także do rozsprzedaży soli lśniącej, o której tutaj mowa.

Böhm r. w.

