

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XXXIX. — Wydana i rozesłana dnia 5. czerwca 1894.

(Zawiera Nr. 100 – 104.)

100.

Dokument koncesyjny z dnia 26. kwietnia 1894,

na kolej lokalną od Velichova-Wikwie do Giesshübl-Puchstein.

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

Król Apostolski Węgierski, Król Czeski, Dalmacki, Kroacki, Sławoński, Galicyjski, Lodomeryjski i Iliryski; 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 firma Henryk Mattoni w Giesshübl-Puchstein podała prośbę o udzielenie jej koncesyi na wybudowanie i utrzymywanie w ruchu kolei lokalnej od stacji Velichov-Wikwie wyłącznie uprzywilejowanej kolei busztiehradzkiej do Giesshübl-Puchstein, przeto ze względu na powszechną użyteczność tego przedsięwzięcia, widzimy się spowodowani nadać rzeczony koncesyonaryuszce 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), tudzież ustawy z dnia 27. grudnia 1893 (Dz. u. p. Nr. 198), w sposób następujący:

§. 1.

Nadajemy koncesyonaryuszce prawo wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej parowej od stacji Velichov-Wikwie wyłącznie uprzywilejowanej kolei busztiehradzkiej do Giesshübl-Puchstein, która wybudowana być ma jako lokalna ze szlakiem normalnym.

§. 2.

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

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

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

2. tyjących się nabycia gruntów, budowy i urzędzenia kolei aż do końca pierwszego roku ruchu.

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

- b) uwolnienie od opłat za przeniesienie własności, jakie powstaną przy wykupnie gruntów po upływie pierwszego roku ruchu (lit. a, l. 2), z wyjątkiem należitości, które według istniejących ustaw mają być z tego powodu płacone gminom lub 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, jakoteż od wszelkiego nowego podatku, któryby w przyszłości mocą ustawy był zaprowadzony, na lat trzydzieści, licząc od dnia dzisiejszego.

§. 3.

Koncesyonaryuszka obowiązana jest rozpocząć budowę kolei żelaznej w §. 1 wzmiankowanej niezwłocznie, skończyć najpóźniej w przeciągu roku, licząc od dnia dzisiejszego, gotową kolej oddać na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojnią dotrzymania powyższego terminu budowy, dać ma koncesyonaryuszka kaucyą w sumie 2.000 złotych a to w papierach, 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 koncesyonaryuszce do wybudowania wszelkich kolei podjazdowych, gdyby Rząd ze względu na dobro publiczne uznał potrzebę wybudowania takich kolei.

§. 5.

We względzie budowy kolei koncesyonowanej i ruchu na niej trzymać się powinna koncesyonaryuszka osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego i warunków koncesyjnych, które ministerstwo handlu ustanowi, jakoteż istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie 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 ustaw i rozporządzeń, które w przyszłości wydane być mogą.

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, a w szczególności ze względu na zmniejszenie chyżości największej, ministerstwo handlu uzna to za możebne, a natomiast trzymać się należy osobnych przepisów ruchu, które w tej mierze wyda Ministerstwo handlu.

§. 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, jakoteż kosztów sprawienia parku kolejowego, rzeczywiście wyłożonych i należycie udowodnionych, tudzież 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 skończeniu 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 niższych. 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 rządowych 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 nietylko gdy podróżują kosztem skarbu, lecz także gdy jadą po służbie o własnym koszcie na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne.

Koncesyonaryuszka zobowiązuje się przystąpić także do zawartej przez spółki kolei austriackich umowy względem zakupienia i utrzymywania w pogotowiu środków do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem swojemi parkami 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 koncesyonaryuszki mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na kolei koncesyonowanej. Przepisy rzeczono rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i nie będą ogłoszone w Dzienniku ustaw państwa, staną się dla koncesyonaryuszki obowiązującymi wtedy, gdy zostaną jej urzędownie podane do wiadomości.

Zobowiązania te ciążyą na koncesyonaryuszce tylko o tyle, o ile będzie możliwym dopełnienie ich na kolei drugorzędnej a w skutek tego zbudowanej, urządzonej i eksploatowanej z uciążliwościami ułatwieniami.

Koncesyonaryuszka 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).

§. 8.

O ile podobne zniżenia, jakie w §. 7 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.

§. 9.

Koncesyonaryuszka obowiązana jest w razie uruchomienia wojska i w razie wojny wstrzymać ruch na kolei koncesyonowanej bez pretensyi do wynagrodzenia o tyle i na tak długo, jak Władza wojskowa uzna za potrzebne do ruchów wojskowych lub jakichkolwiek innych czynności wojennych na jednej z dróg publicznych, którychby kolej używała.

§. 10.

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

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

Rząd może także wyrzec unieważnienie koncesyi przed upływem przerzeczonego czasu, gdyby określone w §cie 3cim zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia i utrzymywania ruchu nie były dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie da się usprawiedliwić w myśl §fu 11, lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne.

§. 11.

Koncesyonaryuszka nie jest upoważniona do odstąpienia trzecim osobom utrzymywania ruchu na kolei koncesyonowanej, wyjąwszy, gdyby Rząd wyraźnie na to zezwolił.

Rząd zastrzega sobie prawo objęcia ruchu na kolei koncesyonowanej i utrzymywania go przez pozostałą część okresu koncesyjnego na rachunek koncesyonaryuszki, mianowicie w tym przypadku, gdyby kolej koncesyonowana uzyskała bezpośrednie połączenie z jedną z kolei, na którychby ruch utrzymywał Rząd.

W przypadku takim koncesyonaryuszka zwracać będzie Rządowi koszt utrzymania ruchu rzeczywiście poniesione lub według okoliczności ryczałtowo oznaczone.

Zresztą warunki tego utrzymywania ruchu przepisane będą w kontrakcie, który Rząd zawrze z koncesyonaryuszką.

§. 12.

Koncesyonaryuszka obowiązana jest 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. Jednakże współużywanie to o tyle tylko będzie miało miejsce, o ile przez to nie będzie doznawał przeszkody własny regularny obrót na kolei współużywanej.

Do ustanowienia wynagrodzenia, które za to ma być płacone, służyć mają za wskazówkę przepisy dołączone 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.

§. 13.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolei koncesyonowanej po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu kiedykolwiek, pod następującemi warunkami:

1. Dla oznaczenia ceny odkupu policzone będą czyste dochody roczne przedsiębiorstwa w ciągu ostatnich lat siedmiu przed chwilą odkupu a z nich strącone będą czyste dochody dwóch lat najniepomyślniejszych i obliczony będzie średni dechód czysty pozostałych lat pięciu.

Dochód czysty w myśl postanowień powyższych 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 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 zaciągniętej przez koncesyonaryuszkę w banku krajowym czeskim pożyczki w sumie imiennej 317.100 zł., jako też pożyczki onejże przez królestwo czeskie w sumie 20.000 zł. udzielonej, nakoniec na oprocentowanie po cztery od sta reszty kapitału na budowę, którą za zezwoleniem Rządu koncesyonaryuszka z własnych zasobów dostarczy i na umorzenie tej sumy w ciągu całego okresu koncesyjnego, natenczas wynagrodzenie, które Rząd ma zapłacić za odstąpienie kolei, będzie polegało na tem, że Rząd weźmie na siebie spłacenie z własnych funduszy w miejsce koncesyonaryuszki pożyczek, które zaciągnęła tak w banku krajowym czeskim jak i u królestwa czeskiego a oznaczoną powyżej ratę roczną za resztę kapitału zakładowego płacić będzie w ratach półrocznych z dołu dnia 30. czerwca i 31. grudnia każdego roku.

3. Rząd zastrzega sobie, że gdyby kolej odkupiona została na podstawie dochodu średniego w myśl ustępu 1go, wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rat rocznych, zapłacić kapitał wyrównywający sumie rat według postanowień ustępu 1go półrocznie płacić się mających, zdyskontowanej przez potrącenie odsetek od odsetek po cztery od sta na rok.

Gdyby Rząd zamierzał 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 rządowe tego samego rodzaju, notowane urzędownie na giełdzie wiedeń-

skiej, będą miały w ciągu półroczu 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 wszystkiemi do niej należącemi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także park 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.

§. 14.

Gdy koncesya utraci moc swoją 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 park wozowy i zapasy materyałów, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, w rozmiarze wzmiankowanym w §. 13, l. 4.

Tak wtedy gdy koncesya moc swoją straci, jak i w razie odkupienia kolei (§. 13), zatrzymają koncesyonaryusze na własność fundusz zasobny, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i należące się im aktywa, 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.

§. 15.

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.

Uwalnia się koncesyonaryuszkę od przepisanego w §fie 89tym Porządku ruchu kolei z dnia 16. listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z roku 1852) obowiązku wynagradzania zwiększonych kosztów dozoru policyjnego i akeyzowego, jakoteż od obowiązku wystawienia bezpłatnie i utrzymywania lokalów urzędowych.

§. 16

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 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 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 głównem i rezydencyjnym mieście Wiedniu, dnia dwudziestego szóstego miesiąca kwietnia w roku zbawienia tysiąc ośmset dziewięćdziesiątym czwartym, Naszego panowania czterdziestym szóstym.

 **Franciszek Józef r. w.**

Windisch-Graetz r. w. Wurmbrand r. w.
Plener r. w.

101.**Obwieszczenie Ministerstw skarbu i handlu z dnia 24. maja 1894,**

o zaprowadzeniu w Hard nad jeziorem bodeńskim delegacyi komory.

Odnośnie do spisu urzędów cłowych w obszarze cłowym austriacko-węgierskim ustanowionych, ogłoszonego rozporządzeniem ministeryalnym z dnia 1. sierpnia 1891 (Dz. u. p. Nr. 154), podaje się do wiadomości, że w Hard nad jeziorem bodeńskim zaprowadzona została delegacya c. k. komory głównej bregenskiej, z upoważnieniami komory pomocniczej II. klasy.

Wurmbrand r. w.

Plener r. w.

102.**Rozporządzenie Ministerstwa handlu z dnia 27. maja 1894,**

tyczące się pokrywania kosztów przewozu i ubezpieczenia na czas przewozu wodomierzy nadsyłanych do Komisji głównej miar i wag w celu sprawdzenia i ocechowania.

Dodatkowo do tutejszego rozporządzenia z dnia 15. marca 1893 (Dz. u. p. Nr. 37) postanawia się niniejszem, że koszta przewozu i ubezpieczenia na czas przewozu wodomierzy nadsyłanych z miejsc poza obrębem Wiednia do Komisji głównej miar i wag w celu sprawdzenia i ocechowania ponosić będzie skarb publiczny pod następującymi warunkami:

1. Strony powinny upakować dobrze wodomierze najmniej po sto sztuk w mocnych skrzyniach żelazem okutych, umieszczając każdą sztukę w osobnej przegrodzie.

Wieka nie wolno przybijać gwoździami, lecz należy je dobrze przyśrubować.

2. Skrzynię oddaje się jako posyłkę zwyczajną, bez frankowania, na stacyi kolei żelaznej, która dla obowiązanego do postarania się o ocechowanie jest najbliższą, z adresem: „C. k. Komisya główna miar i wag w Wiedniu“ (obecnie V., Griesgasse 25) a jednocześnie uwiadomić należy o tem Komisją główną miar i wag, tudzież firmę spedycyjną E. Scholz w Wiedniu, I, Predigergasse 5, z podaniem wartości.

3. Wodomierze odsyła się stronic bez kosztów do tego dworca kolei, z którego zostały wysłane, gdy strona opłaci taryfowe należności za sprawdzenie i cechowanie.

Kosztów odstawy w miejscu oddania nie zwraca się.

Wurmbrand r. w.

103.**Obwieszczenie Ministerstwa handlu z dnia 27. maja 1894,**

tyczące się opłat za sprawdzenie i cechowanie wodomierzy.

Z częściową zmianą przepisów Komisji głównej miar i wag ogłoszonych obwieszczeniem Ministerstwa handlu z dnia 5. września 1892 (Dz. u. p. Nr. 175), ustęp VII, punkt 17, ustanawia się następujące opłaty za sprawdzenie wodomierzy (od sztuki):

A. Za wodomierze, w których podziałka wskazówki najprędzej idącej podzielona jest na 100 równych części odpowiadających każda jednemu litrowi:

- a)* taksę zasadniczą 0 80 zł.
b) dodatek za każdy litr największego obciążenia 0 01 „

B. Za wodomierze innego rodzaju, w których jednak podczas sprawdzania po odjęciu jednej części składowej wodomierza, można umieścić tarczę pomocniczą z podziałem litrowym pod *A* opisanym:

- a)* taksę zasadniczą 1.— zł.
b) dodatek za każdy litr największego obciążenia 0 01 „

C. Za wodomierze tak urządzone jak to pod *A* i *B* jest podane, w których jednak jednemu obiegowi wskazówki najszybciej idącej, odpowiada więcej niż 100 litrów.

Opłatę za te wodomierze obliczać się będzie według *A* a względnie *B* i pobierać się będzie dodatek według dołączonej tablicy.

Wurmbrand r. w.

104.

Obwieszczenie Ministerstwa skarbu z dnia 29. maja 1894,

tyczące się zwinięcia komory pomocniczej II. klasy w Stallie i ustanowienia w Val Pidocchio delegacyi komory.

Od 1. czerwca b. r. zwija się komorę pomocniczą II. klasy w Stallie (w Przymorzu) a natomiast zaprowadza się w Val Pidocchio delegacyą komory z upoważnieniami komory pomocniczej II. klasy.

Plener r. w.

