

# Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część CXXIV. — Wydana i rozesłana dnia 20. grudnia 1907.

Treść: № 270. Dokument koncesyjny na kolej lokalną z Opoczna do Dobruszki.

## 270.

### Dokument koncesyjny z dnia 5. grudnia 1907.,

na kolej lokalną z Opoczna do Dobruszki.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia nadaje w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami gminie miasta Dobruszka koncesyę na budowę i utrzymywanie w ruchu kolei poruszanej lokomotywą, która ma być wykonana jako normalnotorowa kolej lokalna od stacji Opoczno uprz. austryacko-węgierskiej Spółki kolei państwowych do Dobruszki, a to w myśl postanowień ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854., Dz. u. p. Nr. 238., jakoteż ustaw z dnia 31. grudnia 1894., Dz. u. p. Nr. 2. z r. 1895., i z dnia 24. grudnia 1905., Dz. u. p. Nr. 216., pod następującymi warunkami i zastrzeżeniami:

#### § 1.

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

#### § 2.

Koncesyonaryszka obowiązana jest ukończyć budowę koncesyonowanej kolei najpóźniej w przeciągu dwóch lat, licząc od dnia dzisiejszego, oddać gotową kolej na użytek publiczny i utrzymywać ją w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy, tudzież wykonania i urządzenia kolei zgodnie z warunkami koncesyi — złożyć na koncesyonaryszka na żądanie c. k. rządu odpowiednią kaucyę w papierach wartościowych, nadających się do lokacyi pieniędzy sierocych.

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

#### § 3.

Celem wybudowania koncesyonowanej kolei nadaje się koncesyonaryszce prawo wywłaszczania podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takie samo prawo przyznane będzie koncesyonaryszce także co do ewentualnej budowy tych kolei podjazdowych, których budowę rząd ze względu na dobro publiczne uznałby za pożyteczną.

## § 4.

Co do budowy koncesyonowanej kolei i co do ruchu na niej, stosować się winna koncesyonaryuszka do osnowy tego dokumentu koncesyjnego, do warunków koncesyjnych, ustanowionych przez Ministerstwo kolei żelaznych, jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, w szczególności do ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854., Dz. u. p. Nr. 238., i do regulaminu ruchu na kolejach żelaznych z dnia 16. listopada 1851., Dz. u. p. Nr. 1. z r. 1852., wreszcie do ustaw i rozporządzeń, któreby w przyszłości zostały wydane. Pod względem ruchu będzie można o tyle odstąpić od zarządzeń dla bezpieczeństwa i przepisów, dotyczących ruchu, ustanowionych w regulaminie ruchu kolei żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych, 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. W tej mierze stosowane będą osobne przepisy ruchu, które wyda Ministerstwo kolei żelaznych.

## § 5.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po niższych cenach taryfowych. 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 państwowych, każdorazem obowiązują.

Postanowienia te stosują się także do obrony krajowej i pospolitego ruszenia obu połów Monarchii, do tyrolskich strzelców krajowych i do żandarmerii a to nie tylko w podróżach na koszt skarbu, lecz także w służbowych podróżach na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne, odbywanych własnym kosztem.

Koncesyonaryuszka obowiązana jest przystąpić do umowy zawartej przez austriackie spółki kolejowe co do zakupu i utrzymywania w pogotowiu przyborów dla transportów wojskowych oraz co do pomagania sobie nawzajem służbą i taborem przy uskutecznianiu większych transportów wojskowych, dalej do każdorazem obowiązujących przepisów dla kolei żelaznych na wypadek wojny, jakoteż do umowy dodatkowej, która weszła w wykonanie z dniem 1. czerwca 1871. o przewozie chorych i rannych, których na rachunek skarbu wojskowego przewozi się w pozycji leżącej.

Przepis, który obowiązuje każdorazem pod względem transportów wojskowych kolejami żelaznymi, tudzież każdorazem obowiązujące prze-

pisy dla kolei żelaznych na wypadek wojny nabywają dla koncesyonaryuszki mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na koncesyonowanej kolei. Przepisy rzeczzonego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i w Dzienniku ustaw państwa nie będą ogłoszone, staną się dla koncesyonaryuszki obowiązującymi z chwilą, w której poda się je urzędownie do jej wiadomości.

Zobowiązania te ciężą na koncesyonaryuszce tylko o tyle, o ile dopełnienie ich będzie możliwe ze względu na drugorzędny charakter tej linii oraz ze względu na ułatwienia udzielone skutkiem tego pod względem budowy, urządzenia i rodzaju ruchu.

Koncesyonaryuszka obowiązana jest 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.

## § 6.

Do przewozu korpusów straży cywilnej (straży bezpieczeństwa, straży skarbowej itp.) stosować należy analogicznie niższą taryfę, przepisaną dla transportów wojskowych.

## § 7.

Koncesyonaryuszce nie wolno powierzać ruchu na koncesyonowanej kolei osobom trzecim, wyjąwszy przypadek, gdy rząd na to wyraźnie zezwoli.

Rząd zastrzega sobie prawo objęcia każdej chwili ruchu na koncesyonowanej kolei i utrzymywania go przez resztę okresu koncesyjnego na rachunek koncesyonaryuszki.

W tym przypadku winna koncesyonaryuszka zwracać rządowi koszty, z powodu utrzymywania tego ruchu rzeczywiście poniesione.

Zresztą warunki tego utrzymywania ruchu określi się w kontrakcie ruchu, który rząd zawrze z koncesyonaryuszką.

## § 8.

Koncesyonaryuszka obowiązana 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 swej kolei do transportów między kolejami już istniejącymi lub dopiero w przyszłości mającymi powstać — na których rząd ruch

utrzymuje — w taki sposób, by rząd mógł z prawem samoistnego ustanawiania taryf przeprowiać lub kazać przeprowiać tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy współużywaną koleją lub jej częściami, za opłatą stosownego wynagrodzenia.

### § 9.

Koncesyonaryuszce nadaje się prawo utworzenia — za osobnem zezwoleniem rządu i pod warunkami, które on ustanowi — spółki akcyjnej, która wejść ma we wszystkie prawa i obowiązki koncesyonaryuszkzi.

Statuty spółki oraz formularze akcji, które ewentualnie wypuści się, wymagają zatwierdzenia rządowego.

Osnowa skryptu dłużnego, który ma być wystawiony celem zaciągnięcia pożyczki ubezpieczonej w księdze kolejowej a nie podzielonej na częściowe zapisy długu, wymaga zatwierdzenia rządowego.

Cyfra rzeczywistego, jakoteż imiennego kapitału zakładowego podlega zatwierdzeniu rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolei, łącznie z kosztami zaopatrzenia się w park kolejowy tudzież kosztów na uposażenie rezerwy kapitałowej, którą 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, żadnych wydatków dalszych jakiegobądź rodzaju w kapitał wliczać nie wolno.

Gdyby po wybudowaniu kolei jeszcze jakie nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, natenczas można odnośnie kosztu doliczyć do kapitału zakładowego, jeżeli rząd zezwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub na pomnożenie urządzeń ruchu a koszty należycie będą wykazane.

Cały kapitał zakładowy umorzony być ma w okresie koncesyjnym według planu amortyzacyi, przez rząd zatwierdzonego.

### § 10.

Rząd zastrzega sobie prawo wykupienia koncesyonowanej kolei po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu, w każdym czasie pod następującemi warunkami:

1. Celem oznaczenia ceny wykupna policzy się czyste roczne dochody przedsiębiorstwa w ciągu ostatnich zamkniętych lat siedmiu przed chwilą wykupna, strąci się z tego czyste dochody najniepomyślniejszych dwóch lat, poczem obliczy się średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

2. Gdyby wykupno nastąpić miało przed upływem unormowanego w § 1. czasowego uwolnienia od podatku, w takim razie przez resztujący okres uwolnienia od podatku stanowi obliczony w ten sposób średni dochód czysty owych lat pięciu uścić się mającą bez opłaty podatku rentę wykupna. Za czas po upływie wolności podatkowej oznacza się rentę wykupna w ten sposób, że od dochodów, podług których oblicza się sumę średnią, policza się podatek wraz z dodatkami według stopy procentowej odnośnych lat i potrąca go od dochodów. Do pozostałej reszty dolicza się ze względu na to, że stosownie do § 131., lit. a) ustawy z dnia 25. października 1896., Dz. u. p. Nr. 220., opłacać się ma na przyszłość od renty wykupna podatek dziesięcioprocentowy — dodatek w wysokości jednej dziewiątej tego czystego dochodu.

3. Gdyby wykupno nastąpić miało po upływie ustanowionego w § 1. czasowego uwolnienia od podatków, uważać się będzie przy obliczaniu czystych dochodów rocznych podatki i dodatki do podatków, ciężące na wykupionym przedsiębiorstwie kolejowym, oraz wszelkie inne opłaty publiczne za wydatki ruchu.

Jeżeli obowiązek płacenia podatku istniał nie przez wszystkie lata, podług których oblicza się sumę średnią, w takim razie obliczyć należy także co do lat wolnych od podatku podatek wraz z dodatkami według stopy procentowej odnośnych lat i potrącić go z przychodów.

Ze względu jednak na to, że stosownie do § 131., lit. a) ustawy z dnia 25. października 1896., Dz. u. p. Nr. 220., opłacać się ma od renty wykupna podatek dziesięcioprocentowy, doliczyć należy do przeciętnych czystych dochodów, w taki sposób obliczonych, dodatek, wynoszący jedną dziewiątą tych czystych dochodów.

4. Czysty dochód roczny, obliczony w myśl powyższych postanowień, płacić należy koncesyonaryuszce jako wynagrodzenie za wykupioną kolej aż do upływu okresu koncesyjnego w ratach półrocznych, płatnych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku.

5. Gdyby jednak kolej miała być wykupioną przed upływem siódmego roku ruchu lub gdyby

średni dochód czysty, w myśl powyższych postanowień ustępów 1. do 3. obliczony, bez uwzględnienia dodatku, w ustępach 2. i 3. przewidzianego, nie dawał przynajmniej takiej sumy rocznej, która by się równała racie ryczałtowej, potrzebnej na oprocentowanie i umorzenie według planu pożyczek, zaciągniętych za upoważnieniem rządu na pokrycie koniecznych kosztów zakładowych a zabezpieczonych prawem zastawu wraz z ratą ryczałtową, potrzebną na oprocentowanie po cztery od sta kapitału akcyjnego przez rząd zatwierdzonego i na umorzenie go w ciągu okresu koncesyjnego, w takim razie wynagrodzenie, które państwo ma zapłacić za kolej wykupioną, będzie polegało na tym, że państwo wymienione wyżej kwoty ryczałtowe płacić będzie w ratach półrocznych z dołu, płatnych dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku i zwracać koncesyonaryuszce podatek rentowy, przysługujący od tej renty wykupna.

6. Państwu zastrzega się prawo objęcia każdej chwili — do zapłacenia z własnych funduszy w miejsce koncesyonaryuszki — pożyczek, zaciągniętych w celu uzyskania kapitału na koncesyonowaną kolej, w kwocie, według zatwierdzonego planu amortyzacyjnego w chwili wykupna jeszcze nie umorzonej; w przypadku tym niższy się należąca renta wykupna o kwotę potrzebną na pokrycie procentów i na umorzenie określonego wyżej kapitału pożyczkowego, jakoteż ewentualnie o odpowiadającą powyższemu zapotrzebowaniu sumę dodatku, który w myśl przepisów ustępów 2. i 3. doliczyć się ma do przeciętnego dochodu.

7. Państwo zastrzega sobie prawo, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rent, w myśl postanowień powyższych punktów koncesyonaryuszce należnych, zapłacić kapitał, równający się zdyskontowanej według stopy po cztery od sta na rok — licząc odsetki od odsetek — wartości kapitałowej tych rent, po strąceniu, jak się samo przez się rozumie, dodatku, gdyby w myśl postanowień ustępów 2. i 3. zawierał się w tych rentach.

Gdyby państwo postanowiło w taki sposób spłacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego, podług własnego wyboru, gotówki lub obligacji długu państwa. Obligacje długu państwa liczone będą w takim razie po kursie takim, jaki wyniknie jako kurs średni z porównania kursów pieniężnych obligacji długu państwa tego samego rodzaju, notowanych urzędowo na giełdzie wiedeńskiej, w ciągu półroczna bezpośrednio poprzedzającego.

8. Przez wykupienie kolei i od dnia tego wykupienia przechodzi na państwo za wypłatą wy-

grodzienia pod l. 1. do 7. przepisanego, bez dalszej odpłaty, wolna od ciężarów, względnie obciążona tylko zalegającą jeszcze resztą ewentualnych pożyczek, za zezwoleniem rządowym zaciągniętych. własność i używanie koncesyonowanej obecnie kolei ze wszystkimi do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i zapasy kasowe, ewentualnie także własnością koncesyonaryuszki będące koleje podjazdowe i jej przedsiębiorstwa poboczne, jakoteż rezerwy obrotowe i kapitałowe utworzone z kapitału zakładowego, o ileby tych ostatnich z zezwoleniem rządowym nie użyto już stosownie do ich przeznaczenia.

9. Postanowienie rządu, dotyczące się wykonania państwowego prawa wykupna, które nastąpić może zawsze tylko z początkiem roku kalendarzowego, oznajmione będzie przedsiębiorstwu kolejowemu we formie deklaracji najpóźniej do 31. października bezpośrednio poprzedzającego roku.

Deklaracja ta obejmować będzie następujące szczegóły:

- a) termin, od którego wykupno następuje;
- b) przedsiębiorstwo kolejowe, będące przedmiotem wykupna i inne przedmioty majątkowe, które bądź jako przynależność przedsiębiorstwa kolejowego, bądź jako zaspokojenie pretensyi państwa lub z jakiegokolwiek innych tytułów prawnych przejść mają również na państwo;
- c) kwotę ceny wykupna (l. 1. do 7.), którą państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowemu, a którą ewentualnie z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania tymczasowo obliczyć się, z oznaczeniem terminu i miejsca płatności.

10. Rząd zastrzega sobie prawo ustanowienia — jednocześnie z doręczeniem deklaracji, dotyczącej się wykupna — osobnego komisarza do czuwania nad tym, żeby począwszy od tej chwili, nie zmieniono stanu majątku, na szkodę państwa.

Od chwili deklaracji dotyczącej się wykupienia wymaga wszelka sprzedaż lub obciążenie nieruchomości przedmiotów majątkowych, w niej wymienionych pozwolenia tego komisarza.

To samo odnosi się do przyjmowania wszelkich nowych zobowiązań, które albo przekraczają zakres zwyczajnego toku interesów albo powodują trwałe obciążenie.

11. Koncesyonaryuszka obowiązana jest mieć o to staranie, aby rząd mógł w dniu, na wykupienie wyznaczonym objąć w fizyczne posiadanie wszystkie w deklaracji wykupna wymienione przedmioty majątkowe.

Gdyby koncesyonaryuszka nie uczyniła zadość temu zobowiązaniu, będzie rząd miał prawo nawet bez jej zezwolenia i bez sądowej interwencji objąć wymienione przedmioty majątkowe w fizyczne posiadanie.

Począwszy od chwili wykupienia, odbywać się będzie ruch na wykupionej kolei na rachunek państwa; przeto od tej chwili przypadają wszelkie dochody ruchu na korzyść państwa, na koszt jego zaś wszelkie wydatki ruchu.

Czyste dochody, jakie okażą się z obrachunku po chwilę wykupienia, 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.

12. Rząd zastrzega sobie prawo zahipotekowania na podstawie deklaracji wykupna (l. 9), prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach przedmiotach majątkowych, wskutek wykupienia na państwo przechodzących.

Koncesyonaryuszka obowiązana jest oddać rządowi na jego żądanie do dyspozycji wszelkie dokumenty prawne, jakichby od niej w tym celu jeszcze potrzebował.

#### § 11.

Okres koncesyi i ochrony przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl § 9., lit *b*) ustawy o koncesjach na koleje żelazne, wynosić ma lat dziewięćdziesiąt (90), licząc od dnia dzisiejszego a po upływie tego czasu koncesya traci moc swoją.

Rząd może pod warunkami wymienionemi w § 15. uznać koncesję za zgasłą jeszcze przed upływem rzeczonoego czasu.

#### § 12.

Gdy koncesya zgaśnie i od dnia jej zgaśnięcia przechodzi na państwo bez wynagrodzenia wolna od ciężarów własność i używanie koncesyonowanej kolei i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności, licząc tu także tabor wozowy, zapasy

materyałów i zapasy kasowe, koleje podjazdowe i przedsiębiorstwa poboczne, gdyby je koncesyonaryuszka posiadała, jakoteż rezerwy obrotowe i kapitałowe utworzone z kapitału zakładowego, o ile te ostatnie za zezwoleniem rządu nie zostały już użyte stosownie do swego przeznaczenia.

#### § 13.

Tak wtedy, gdy koncesya niniejsza zgaśnie, jak i w razie wykupienia kolei (§ 10.) zatrzymuje koncesyonaryuszka na własność fundusz rezerwowy, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i ewentualne 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 one stanowić przynależności kolei.

#### § 14.

Rząd ma prawo przekonywać się, czy budowa kolei i jej urządzenia ruchu są we wszystkich częściach odpowiednio celowi i sumiennie wykonane, tudzież ma prawo zarządzić, aby wadom w tym względzie zapobieżono, względnie je usunięto.

Rząd ma także prawo wglądać w zarząd kolei za pośrednictwem wydelegowanego przez siebie funkcyonaryusza, a w szczególności nadzorować w sposób, jaki tylko za stosowny uzna, za pośrednictwem organów nadzorczych, które wydeleguje na koszt koncesyonaryuszki, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i kontraktami.

W razie utworzenia spółki akcyjnej, komisarz przez rząd ustanowiony ma także prawo bywać na posiedzeniach rady zawiadowczej lub innej reprezentacji, sprawującej zarząd spółki jakoteż na walnych zgromadzeniach, ile razy uzna to za potrzebne i zawieszać wszelkie takie uchwały lub zarządzenia, któreby sprzeciwiały się ustawom, koncesyi lub statutowi spółki, względnie były dla publicznego dobra szkodliwe; w przypadku jednak takim winien komisarz przedstawić sprawę natychmiast Ministerstwu kolei żelaznych do decyzji, która zapaść ma bezzwłocznie z mocą spółkę wiążącą.

#### § 15.

Rząd zastrzega sobie ponadto prawo tej treści, że gdyby, pomimo poprzedniego ostrzeżenia,

dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniebdania jednego z obowiązków, przepisanych dokumentem koncesyjnym, warunkami koncesyi lub ustawami, będzie temu zapobiegał środkami, odpowiadającymi ustawom a według okoliczności uzna koncesyę za zgasłą jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego. W szczególności można koncesyę uznać za zgasłą jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego, jeżeli niedopełniono określo-

nych w § 2. zobowiązań co do skończenia budowy, tudzież otwarcia ruchu, o ile ewentualne przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl § 11., lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne.

**Derschatta** wlr.