

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część VIII. — Wydana i rozesłana dnia 9. lutego 1906.

Treść: (№ 18 i 19.) 18. Rozporządzenie, zawierające zakaz handlu obnośnego w miejscu klimatycznym Iglis. — 19. Dokument koncesyjny na kolej lokalną z Leibnitz do Pöfling-Brunn (kolej Sulmtalska).

18.

Rozporządzenie Ministerstwa handlu w porozumieniu z Ministerstwem spraw wewnętrznych i Ministerstwem skarbu z dnia 31. grudnia 1905,

zawierające zakaz handlu obnośnego w miejscu klimatycznym Iglis.

Na zasadzie §u 10 cesarskiego patentu z dnia 4. września 1852, Dz. u. p. Nr. 252, tudzież §u 5 przepisu wykonawczego do tego patentu, zabrania się handlu obnośnego na obszarze miejsca klimatycznego Iglis w czasie od 1. czerwca do włącznie 30. września każdego roku.

Zakaz ten nie ma zastosowania do osób, mających prawo przynależności w uprzywilejowanych pod względem handlu obnośnego okolicach, wymienionych w §ie 17 patentu o handlu obnośnym i w odnośnych rozporządzeniach dodatkowych.

Przez ten zakaz nie doznaje żadnej zmiany wspomniana w §ie 60, ustępie 2, ustawy przemysłowej sprzedaż wymienionych tamże do codziennego użytku służących wytworów gospodarstwa rolnego i leśnego od domu do domu lub na ulicy.

Bylandt wlr.

Kosel wlr.

Auersperg wlr.

(Polnisch.)

19.

Dokument koncesyjny z dnia 31. stycznia 1906,

na kolej lokalną z Leibnitz do Pöfling-Brunn (kolej Sulmtalska).

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia nadaję w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami c. i k. pułkownikowi w stanie spoczynku Karolowi baronowi Wuchererowi z Huldendorf w Gracu w spółce z emerytowanym adwokatem Drem Leopoldem Stramitzarem w Leibnitz na ich prośbę koncesję na budowę i utrzymywanie w ruchu kolei żelaznej, która ma być wybudowana jako kolej lokalna normalno-torowa od stacji Leibnitz c. k. uprzyw. Towarzystwa kolei południowej do stacji Pöfling-Brunn c. k. uprzyw. górniczego i kołcowego Towarzystwa Grac-Köflach, a to w myśl postanowień ustawy o koncesjach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, jako też 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, korzystają koncesyo-

narysach z dobrodziejstw, przewidzianych w artykule V ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895.

§ 2.

Koncesjonariusze obowiązani są ukończyć budowę koncesjonowanej kolei najpóźniej w przeciągu dwóch lat, licząc od dnia dzisiejszego, gotową kolej oddać na użytek publiczny i utrzymywać ją w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

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

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

§ 3.

Do wybudowania koncesjonowanej kolei nadaje się koncesjonariuszom prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takie samo prawo przyznane będzie koncesjonariuszom co do wybudowania tych kolei podjazdowych, których budowę rząd ze względu na dobro publiczne uznałby za pożyteczną.

§ 4.

Co do budowy koncesjonowanej kolei i co do ruchu na niej stosować się winni koncesjonariusze 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 koncesjach 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 odstąpić od środków bezpieczeństwa i przepisów, dotyczących ruchu a ustanowionych w regulaminie 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 w tej mierze osobnych prze-

pisów ruchu, które wyda Ministerstwo kolei żelaznych.

§ 5.

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

Nadaje się koncesjonariuszom prawo, aż do ustanowionej przez rząd kwoty wydawać akcyje pierwszeństwa, które co do oprocentowania i umorzenia mają pierwszeństwo przed akcyjami zakładowemi.

Dywidenda, przypadająca od akcyi pierwszeństwa przedtem, zanim akcyje zakładowe do niej prawa nabędą, przyczem jednak dopłata z przychodów lat późniejszych jest niedopuszczalna, nie może wynosić więcej, aniżeli 5 procent.

Cyfra rzeczywistego jakoteż imiennego kapitału zakładowego podlega zatwierdzeniu rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenie projektu, budowy i urzędzenie kolei łącznie z kosztami zaopatrzenia się w park kolejowy, wreszcie kosztów na uposażenie rezerwy kapitału, 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, mogą być koszta przez to poniesione doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli rząd zezwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub na pomnożenie urządzeń ruchu a koszta należycie będą wykazane.

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

Statut spółki i formularze wydać się mających obligacyi pierwszeństwa tudzież akcyi zakładowych i akcyi pierwszeństwa podlegają zatwierdzeniu rządu.

§ 6.

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 do pospolitego ruszenia obu połów monarchii, do tyrolskich strzelców krajowych i do żandarmerii a to nietylko w podróżach na koszt skarbu, lecz także w służbowych podróżach na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne, odbywanych własnym kosztem.

Koncesjonaryusze obowiązani są przystąpić do umowy zawartej przez austriackie spółki kolejowe co do zakupu i utrzymywania w pogotowiu przyborów do transportów wojskowych, oraz co do pomagania sobie nawzajem służbą i taborem przy skutecznianiu większych transportów wojskowych, dalej do każdorazem obowiązujących przepisów dla kolei żelaznych na wypadek wojny, jakoteż do umowy dodatkowej o przewozie obłożnie chorych i rannych na rachunek skarbu wojskowego, która weszła w wykonanie z dniem 1. czerwca 1871.

Przepis, który obowiązuje każdorazem pod względem transportów wojskowych kolejami żelaznymi tudzież każdorazem obowiązujące przepisy dla kolei żelaznych na wypadek wojny nabywają dla koncesjonaryuszy mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na koncesjonowanej kolei. Przepisy rzeczonego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i w Dzienniku ustaw państwa nie będą ogłoszone, staną się dla koncesjonaryuszy obowiązującymi z chwilą, w której im się je urzędownie poda do wiadomości.

Zobowiązania te ciężą na koncesjonaryuszach 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.

Koncesjonaryusze obowiązani są 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.) stosować należy analogicznie zniżoną taryfę, przepisaną dla transportów wojskowych.

§ 8.

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

Rząd może uznać koncesyę za zgasiłą także przed upływem powyższego czasu, gdyby określonych w §ie 2 zobowiązań pod względem ukończenia budowy i otwarcia ruchu nie dopełniono, o ile ewentualne przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl §u 11, lit. b) ustawy o koncesjach na koleje żelazne.

§ 9.

Nie wolno koncesjonaryuszom powierzać ruchu na koncesjonowanej kolei osobom trzecim. Wyjąwszy przypadek, gdy na to rząd wyraźnie zezwoli.

Rząd zastrzega sobie prawo objęcia ruchu w każdym czasie na koncesjonowanej kolei i utrzymywania go aż do upływu okresu koncesyjnego na rachunek koncesjonaryuszy.

W przypadku takim koncesjonaryusze zwracać mają rządowi koszty z powodu utrzymywania ruchu rzeczywiście ponoszone, które według okoliczności ryczałtowo oznaczyć należy.

Zresztą warunki tego utrzymywania ruchu unormowane będą w kontrakcie ruchu, który rząd zawrze z koncesjonaryuszami.

§ 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. podanymi, dozwolić rządowi na jego żądanie każdego czasu współużywania swej kolei do przewozu 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 przewozić lub pozwolić przewozić tak całe pociągi jak i pojedyncze wozы współużywaną koleją lub jej częściami, za opłatą stosownego wynagrodzenia.

§ 11.

Państwo zastrzega sobie prawo wykupienia koncesjonowanej kolei po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu w każdym czasie pod następującymi warunkami:

1. Dla oznaczenia ceny wykupna policzy się czyste roczne dochody przedsiębiorstwa w ciągu ostatnich zamkniętych lat siedmiu przed chwilą wykupna, straci się zaś 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 §ie 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 uiszczyć się mającą bez opłaty podatku rentę wykupna. Za czas po upływie wolności podatkowej oznacza się rentę wykupna w ten sposób, że się od dochodów, podług których oblicza się sumę średnią, oblicza 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 §u 131, lit. a, ustawy z dnia 25. października 1896, Dz. u. p. Nr. 220, opłacać się ma od renty wykupna podatek dziesięcioprocentowy — dodatek w wysokości jednej dziewiątej tego czystego dochodu.

3. Gdyby wykupno nastąpić miało po upływie czasowego, w §ie 1 ustanowionego uwolnienia od podatków, uważać się będzie przy obliczaniu czystych dochodów rocznych podatki i dodatki do podatków, ciężące na wykupionem przedsiębiorstwie kolejowem, 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 z przychodów. Ze względu jednak na to, że stosownie do §u 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 średni obliczony w myśl powyższego postanowienia, płacić należy koncesyonaryuszom 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, któraby się róż-

niła racie ryczałtowej, potrzebnej na oprocentowanie i umorzenie według planu pożyczki na pokrycie policzalnych kosztów zakładowych z uwzględnieniem rządowem zaciągniętej i na hipotecę kolejowej zabezpieczonej tudzież kwoty ryczałtowej, potrzebnej na oprocentowanie po cztery od sta kapitału akeyjnego 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 tem, że państwo wymienione wyżej kwoty ryczałtowe płacić będzie w ratach półrocznych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku i zwracać koncesyonaryuszom podatek rentowy, przypadający od tej renty wykupna.

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

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

Gdyby państwo postanowiło 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 półroczu bezpośrednio poprzedzającego.

8. Przez wykupienie kolei i od dnia tego wykupienia przechodzi na państwo za wypłatą wynagrodzenia, pod ll. 1 do 7 przepisanego, bez dalszej zapłaty, wolna od ciężarów, względnie obciążona tylko zalegającą jeszcze resztą pożyczek za zezwoleniem rządowem zaciągniętych, własność i używanie koncesyonowanej kolei ze wszystkiemi do niej

należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i zapasy kasowe, będące ewentualnie własnością koncesjonariuszy koleje podjazdowe i jego przedsiębiorstwa poboczne, jakoteż rezerwowe kapitały ruchu i rezerwy utworzone z kapitału zakładowego, o ileby te ostatnie z zezwoleniem rządowym nie były już stosownie do swego przeznaczenia użyte.

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

Deklaracja ta określać będzie następujące szczegóły:

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

10. Państwo zastrzega sobie prawo ustanowienia — jednocześnie z doręczeniem deklaracji, dotyczącej się wykupna — osobnego komisarza do czuwania nad tem, żeby stan majątku, począwszy od tej chwili, nie został na szkodę państwa zmieniony.

Od chwili deklaracji co do wykupienia, wymaga wszelka sprzedaż lub obciążenie nieruchomości w niej wymienionych pozwolenia tego komisarza.

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

11. Koncesjonariusze obowiązani są mieć o to staranie, aby państwo mogło w dniu na wykupienie wyznaczonym, objąć w fizyczne posiadanie wszystkie w deklaracji wykupna wymienione przedmioty majątkowe.

Gdyby koncesjonariusze nie uczynili zadość temu zobowiązaniu, będzie państwo miało prawo nawet bez ich zezwolenia i bez sądowej interwencji, objąć w fizyczne posiadanie oznaczone w deklaracji przedmioty majątkowe.

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 wszystkie 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 majątkowych, wskutek wykupienia na państwo przechodzących.

Koncesjonariusze obowiązani są oddać rządowi na jego żądanie do dyspozycji wszelkie dokumenty prawne, jakichby do tego celu od nich potrzebował.

§ 12.

Gdy koncesya upłynie i od dnia jej upłynięcia przechodzi na państwo, bez wynagrodzenia, wolna od ciężarów własność i używanie koncesjonowanej kolei i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i zapasy kasowe, będące ewentualnie własnością koncesjonariuszy koleje podjazdowe i przedsiębiorstwa poboczne, jakoteż rezerwowe kapitały ruchu i rezerwy, utworzone z kapitału zakładowego, w rozmiarze określonym w §ie 12, ustępie 8.

Tak wtedy, gdy koncesya zgaśnie, jak i w razie wykupienia kolei (§ 12), zatrzymują koncesjonariusze 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 koncesjonariuszy z tym wyraźnym dodatkiem upoważnił, że nie mają one stanowić przynależności kolei.

§ 13.

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

Rząd ma także prawo wglądać w zarząd kolei przez wydelegowanego przez siebie funkcyjnarjusza a w szczególności nadzorować we wszelki sposób, jaki za stosowny uzna, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i kontraktami i wydelegować w tym celu nadzorcze organy na koszt koncesjonaryuszy.

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 się ustawom, koncesyi lub statutowi spółki sprzeciwiały, względnie dla publicznego dobra były szkodliwe; w przypadku jednak takim winien komisarz przedstawić sprawę natychmiast Minister-

stwu kolei żelaznych do decyzji, która wydana być ma bezzwłocznie z mocą spółkę wiążącą.

§ 14.

Rząd zastrzega sobie nadto 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 nadto według okoliczności uzna koncesyę za zgasłą jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego, na który ją nadano.

Wrba wlr.