

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XXXIX. — Wydana i rozesłana dnia 28. kwietnia 1906.

Treść: (Nr 87 i 88.) 87. Obwieszczenie, dotyczące koncesyi na małą elektryczną kolej normalno-torową od placu Dietrichsteina w Gracu do przedmieścia St. Peter. — 88. Dokument koncesyjny na kolej lokalną z Nemetyc do Koryczan.

§ 7.

Obwieszczenie Ministerstwa kolei żelaznych z dnia 19. kwietnia 1906,

dotyczące koncesyi na małą elektryczną kolej normalno-torową od placu Dietrichsteina w Gracu do przedmieścia St. Peter.

Na zasadzie i w myśl postanowień 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, nadało c. k. Ministerstwo kolei żelaznych w porozumieniu z interesowanymi c. k. Ministerstwami, tudzież z c. i k. wspólnem Ministerstwem wojny spółce tramwajowej w Gracu koncesyę na wybudowanie i utrzymywanie w ruchu małej elektrycznej kolei normalno-torowej od placu Dietrichsteina w Gracu do przedmieścia St. Peter a to pod warunkami i zastrzeżeniami poniżej wymienionymi.

§ 1.

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

Okres uwolnień od podatków, przewidzianych w artykule V, lit. d) powyższej ustawy, ustanawia się na lat 15, licząc od dnia dzisiejszego.

§ 2.

Spółka obowiązana jest ukończyć budowę wymienionej na wstępie linii kolejowej najpóźniej w przeciągu sześciu miesięcy, licząc od dnia dzisiejszego, gotową kolej oddać na użytek publiczny i utrzymywać ją przez cały okres koncesyjny, kończący się z dniem 31. grudnia 1948, w nieprzerwanym ruchu.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy ma spółka złożyć na żądanie c. k. rządu odpowiednią kaucyę w papierach wartościowych, posiadających bezpieczeństwo pupilarne.

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

§ 3.

Do wybudowania koncesyonowanej linii kolejowej nadaje się spółce prawo wyłączenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

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

§ 4.

O ileby do wybudowania koncesyonowanej linii kolejowej użyte być miały drogi publiczne, winna spółka postarać się o cezwolenie tych osób,

które do utrzymywania owych dróg są obowiązane. względnie tych władz lub urzędów, którym według istniejących ustaw przysługują prawo udzielania pozwolenia na używanie dróg.

§ 5.

Względem budowy koncesyonowanej linii kolejowej i ruchu na niej stosować się winna spółka do osnowy tego dokumentu koncesyjnego i do koncesyjnych warunków technicznych, które Ministerstwo kolei żelaznych ustanowi, 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 do regulaminu ruchu na kolejach żelaznych z dnia 16. listopada 1851, Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852, o ile one w myśl postanowień rozdziału B ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, mają zastosowanie na małych kolejach, tudzież do ustaw i rozporządzeń, któreby w przyszłości zostały wydane, nakoniec do zarządzeń Ministerstwa kolei żelaznych i w ogóle władz powołanych.

§ 6.

Wymienioną na wstępie kolej uważać zresztą należy za istotną część składową sieci małych, za pomocą elektryczności w ruchu utrzymywanych, linii kolejowych w Gracu i okolicy, do których odnoszą się obwieszczenia c. k. Ministerstwa kolei żelaznych z dnia 22. października 1897, Dz. u. p. Nr. 256, z dnia 25. października 1900, Dz. u. p. Nr. 183, i z dnia 15. marca 1902, Dz. u. p. Nr. 58; stosownie do tego stosują się analogicznie także i do tej linii §§y 6 włącznie do 14 powołanego na wstępie obwieszczenia wraz ze zmianami spowodowanymi przez § 6 obwieszczenia c. k. Ministerstwa kolei żelaznych z dnia 25. października 1900, Dz. u. p. Nr. 183.

Wrba wh.

88.

Dokument koncesyjny z dnia 21. kwietnia 1906,

na kolej lokalną z Nemotyc do Koryczan.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia nadaje w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami właścicielowi dóbr Ludwikowi Wittgenstein we Wiedniu na jego prośbę koncesję na budowę i utrzymywanie w ruchu przeznaczoną tylko do

powszechnego przewozu towarów kolei żelaznej, która ma być wybudowana jako kolej lokalna normalno-torowa od stacji Nemotyce uprzyw. austr. węgier. spółki państwowych kolei żelaznych, do Koryczan, a to w myśl postanowień ustawy o koncesjach 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 koncesyonaryusz z dobrodziejstw, przewidzianych w artykułach V ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895.

§ 2.

Koncesyonaryusz obowiązany jest ukończyć budowę koncesyonowanej kolei najpóźniej w przeciągu półtora roku, 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, tudzież wykonania i urządzenia kolei zgodnie z warunkami koncesyi — złożyć ma koncesyonaryusz na żądanie rządu odpowiednią kaucję w papierach wartościowych, nadających się do lokacji sierocych pieniędzy.

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

§ 3.

Do wybudowania koncesyonowanej kolei nadaje się koncesyonaryuszowi prawo wywłaszczania podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takie samo prawo przyznane będzie koncesyonaryuszowi co do wybudowania 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 winien koncesyonaryusz 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; natomiast trzymać się należy w tej mierze osobnych przepisów ruchu, które wyda Ministerstwo kolei żelaznych.

§ 5.

Cyfra kapitału zakładowego podlega zatwierdzeniu rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenie projektu, budowy i urządzenia kolei wraz 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, 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 zgodził się 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 amortyzacji, przez rząd zatwierdzonego.

§ 6.

Trwanie koncesyi łącznie z ochroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §u 9go, 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 zgastą 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.

§ 7.

Nie wolno koncesynariuszowi powierzać ruchu na koncesjonowanej kolei i utrzymywania go aż do upływu okresu koncesyjnego na rachunek koncesynariusza, mianowicie w tym przypadku, gdyby kolej ta została bezpośrednio połączona z jedną z tych kolei, na których rząd ruch utrzymuje.

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

W przypadku takim koncesynariusz zwracać ma rządowi koszta 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 ewentualnie z koncesynariuszem.

§ 8.

Koncesynariusz obowiązany 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 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 przeprawiać lub pozwolić przeprawiać tak całe pociągi, jak i pojedyncze wozy współużywaną koleją lub jej częściami za opłatą stosownego wynagrodzenia.

§ 9.

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 wykupną.

Za czas po upływie wolności podatkowej oznacza się rentę wykupną 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 od 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 go 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 roczny, 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 obliczony, bez uwzględnienia dodatku, w ustępach 2 i 3 przewidzianego, nie dawał przynajmniej takiej sumy rocznej, któraby się równała racie ryczałtowej, potrzebnej na oprocentowanie po cztery od sta kapitału zakładowego 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 wymienioną wyżej kwotę ryczałtową płacić będzie w ratach półrocznych

z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku i zwracać koncesyonaryuszowi podatek rentowy, przypadający od tej renty wykupna.

6. Państwo zastrzega sobie nadto, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rent, w myśl postanowień powyższych punktów koncesyonaryuszowi należnych, zapłacić kapitał, równający się zdyskontowanej według stopy po cztery od sta — licząc odsetki od odsetek — na rok wartości kapitałowej tych rent, po straceniu, 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 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.

7. Przez wykupienie kolei i od dnia tego wykupienia przechodzi na państwo za wypłatą wynagrodzenia pod ll. 1 do 6 przepisanego, bez dalszej zapłaty, wolna od ciężarów własność i używanie koncesyonowanej kolei ze wszystkimi do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i zapasy kasowe, ewentualnie także własnością koncesyonaryusza będące koleje podjazdowe i jego przedsiębiorstwa poboczne, jakoteż rezerwowe kapitały ruchu i rezerwy utworzone z kapitału zakładowego, o ileby te ostatnie z zezwoleniem rządowem nie były już stosownie do swego przeznaczenia użyte.

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

Deklaracya ta określać 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 jakichkolwiek innych tytułów prawnych przejść mają na państwo;
- c) kwotę ceny wykupna (l. 1 do 6), którą państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowemu,

ewentualnie z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania tymczasowo obliczoną, z oznaczeniem terminu i miejsca płatności.

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

Od chwili deklaracji co do wykupna, wymaga wszelka sprzedaż lub obciążenie nieruchomości, 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.

10. Koncesyonaryusz obowiązany jest mieć o to staranie, aby państwo mogło w dniu, na wykupienie wyznaczonym, objąć w fizyczne posiadanie wszystkie w deklaracji wykupna wymienione przedmioty majątkowe.

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

Poczynszy 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 należitości obrachunkowe i za wszelkie inne długi, pochodzące z budowy i ruchu kolei aż do chwili powyższej.

11. Rząd zastrzega sobie prawo zahipotekowania na podstawie deklaracji wykupna (l. 8) prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach majątkowych wskutek wykupienia na państwo przechodzących.

Koncesyonaryusz obowiązany jest oddać rządowi na jego żądanie do dyspozycji wszelkie dokumenty prawne, jakichby do tego celu od niego potrzebował.

§ 10.

Gdy koncesya upływie i od dnia jej upływu 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 materiałów i zapasy kasowe, będące ewentualnie własnością koncesyonaryusza koleje podjazdowe i przedsiębiorstwa poboczne, jakoteż rezerwowe kapitały ruchu i rezerwy utworzone z kapitału zakładowego, w rozmiarze określonym w §ie 9, ustępie 7.

Tak wtedy, gdy koncesya zgaśnie jak i w razie wykupienia linii (§ 9) zatrzymuje koncesyonaryusz na własność fundusz rezerwowy, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i ewentualne aktywa obrachunkowe, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wniesione lub nabyte, do których zbudowania lub nabycia rząd koncesyonaryusza z tym wyraźnym dodatkiem upoważnił, że nie mają one stanowić przynależności kolei.

§ 11.

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 funkcyonaryusza, 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 koncesyonaryusza.

§ 12.

Rząd zastrzega sobie nadto prawo tej treści, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniedbania 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, na który ją nadano.

Wrba wlr.

