

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XCV. — Wydana i rozesłana dnia 14. listopada 1906.

Treść: (№ 216 i 217.) 216. Obwieszczenie o nadaniu koncesyi na małą elektryczną kolej normalno-torową od podnóża góry Virgl do obserwatorium na tej górze w Zwölfmalgreien (kolej Virglska). — 217. Reskrypt, dotyczący upoważnienia c. k. głównego urzędu cłowego w Bielsku do kredytowania zapadłych dowozowych opłat cłowych.

216.

Obwieszczenie Ministerstwa kolei żelaznych z dnia 30. października 1906,

o nadaniu koncesyi na małą elektryczną kolej normalno-torową od podnóża góry Virgl do obserwatorium na tej górze w Zwölfmalgreien (kolej Virglska).

Na zasadzie i w myśl postanowień ustawy o kolejach niższego rzędu z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, jakoteż ustawy 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 Zygmuntowi Schwarzwowi w Bolcanie koncesyę na wybudowanie i utrzymywanie w ruchu małej elektrycznej kolei normalno-torowej od podnóża góry Virgl do obserwatorium na tej górze w Zwölfmalgreien (kolej Virglska) a to pod warunkami i zastrzeżeniami poniżej wymienionymi w następujących paragrafach.

§ 1.

Względem koncesyonowanej kolei korzysta koncesyonaryusz z dobrodziejstw finansowych, wyszczególnionych 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.

Koncesyonaryusz obowiązany jest ukończyć budowę wspomnianej na wstępie kolei najpóźniej w przeciągu dwóch lat, licząc od dnia dzisiejszego, gotową zaś kolej oddać na użytek publiczny i utrzymywać ją przez cały okres koncesyjny w nieprzerwanym ruchu.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy ma koncesyonaryusz złożyć na żądanie 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.

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

§ 4.

O ileby kolej koncesyonowana poprowadzona być miała przez drogi publiczne, koncesyonaryusz winien postarać się o pozwolenie na to u osób,

które są obowiązane do utrzymywania tych dróg, względnie u tych władz i organów, które według obowiązujących ustaw są powołane do udzielania pozwoleń na używanie drogi.

§ 5.

Koncesyonaryusz obowiązany jest ponosić kosztą tych zarządzeń dla zabezpieczenia należytego funkcyonowania przewodów telegraficznych i telefonicznych, w chwili udzielenia koncesyi już istniejących, które okazałyby się potrzebnymi wskutek budowy i ruchu wymienionej na wstępie linii, w szczególności zaś pokryć także wydatki, z jakimi w danym razie byłoby połączone przeniesienie tych przewodów na inne miejsce.

§ 6.

Pod względem budowy kolei koncesyonowanej i ruchu na niej, powinien koncesyonaryusz stosować się do osnowy niniejszego obwieszczenia do technicznych 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 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, dalej do ustaw i rozporządzeń, któreby w przyszłości zostały wydane, nakoniec do zarządzeń Ministerstwa kolei żelaznych i w ogóle władz powołanych.

§ 7.

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

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, łącznie z kosztami nabycia parku kolejowego i uposażenia funduszu zasobowego — rzeczywiście wyłożonych i należycie udo wodnionych, z doliczeniem odsetek interkalarnych rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy i straty na kursie, gdyby ją rzeczywiście poniesiono przy zgromadzeniu kapitału, żadne wydatki jakiegobądź rodzaju nie mogą być liczone.

Gdyby po wyczerpaniu zatwierdzonego kapitału zakładowego jeszcze jakie nowe budowle wysta-

wione 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 na pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta te będą należycie wykazane.

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

Statut spółki i formularze wydać się mających akcyi podlegają zatwierdzeniu rządu.

§ 8.

Koncesyonaryusz obowiązany jest przyznawać zawsze prawo wolnego przejazdu koleją podoficerom i ordynansom w służbie będącym.

Co do bliższych szczegółów w tym względzie umówić się należy z właściwymi władzami wojskowemi.

Koncesyonaryusz zobowiązuje się 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.

§ 9.

Gdyby z powodu uroczystości, przemarszów wojsk, parad, tudzież w razie budowy kanałów, przewodów rurowych itp. władze uznały za potrzebne wstrzymanie na pewien czas ruchu na jakiejś części kolei koncesyonowanej, koncesyonaryusz ma się poddać bez oporu odnośnym zarządzeniom władz i nie może rościć sobie żadnego prawa do wynagrodzenia za stratę poniesioną wskutek czasowego wstrzymania ruchu.

§ 10.

Urzednicy państwa funkcyonaryusze i sludzy, jadący koleją z polecenia władz, sprawujących nadzór nad zarządem i ruchem kolei żelaznych lub dla strzeżenia interesów państwa z tytułu koncesyi lub w sprawach dochodów skarbowych, przewożeni być muszą z pakunkami podróżnymi bezpłatnie, o ile wykażą się certyfikatami urzędowymi, jakie im c. k. Ministerstwo kolei żelaznych dla legitymacyi wystawiać będzie.

§ 11.

Koncesyonaryusz jest obowiązany przewozić pocztę tudzież funkcyonaryuszy zarządu poczt i telegrafów wszystkimi pociągami programowymi.

Za te, jak i za inne świadczenia na rzecz poczty, może koncesyonaryusz żądać stosownego

wynagrodzenia, które będzie oznaczone drogą umowy.

Korespondencje, dotyczące się zarządu tej kolei małej, a wymieniane między dyrekcją lub kierownictwem przedsiębiorstwa kolei małej a jej władnymi funkcjonaryuszami lub przez tych ostatnich między sobą, mogą być przewożone przez służbę kolejową przedsiębiorstwa.

§ 12.

Koncesyonaryusz obowiązany jest postarać się o zaopatrzenie swych funkcyonaryuszy na wypadek niezdolności do pracy i na starość, tudzież o zaopatrzenie ich rodzin i przystąpić w tym celu do kasy emerytalnej związku austriackich kolei lokalnych, jeśliby dla koncesyonowanego przedsiębiorstwa kolejowego nie utworzono własnej kasy emerytalnej, przynajmniej takie same korzyści członkom zapewniającej, względnie przynajmniej takie same zobowiązania na koncesyonaryusza wkładającej, jak kasa rzeczonoego związku.

To zaopatrzenie tak należy przeprowadzić, by koncesyonaryusz i wstępujące w jego miejsce przedsiębiorstwo miało obowiązek zgłaszać w instytucie emerytalnym związku austriackich kolei lokalnych, względnie we własnej kasie emerytalnej, stałych funkcyonaryuszy z dniem nadania im stałej posady, z innych zaś funkcyonaryuszy przynajmniej tych, którzy pełnią służbę jako motorowi, konduktorzy, strażnicy lub posługacze stacyjni — przy odpowiednim ich zatrudnieniu najpóźniej po ukończeniu trzech lat służby.

§ 13.

Koncesyonaryusz obowiązany jest dostarczać Ministerstwu kolei żelaznych na jego żądanie w należytym czasie wykazów statystycznych, potrzebnych do zestawienia statystyki rocznej kolei żelaznych.

§ 14.

Trwanie koncesyi wraz z ochroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §u 9, lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne, oznacza się na lat sześćdziesiąt (60), poczynszy od dnia dzisiejszego a gaśnie ona po upływie tego czasu.

Rząd może także przed upływem rzeczonoego, czasu uznać koncesyę za zgasłą, gdyby określonych w §ie 2 zobowiązań, co do rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia ruchu nie dopełniono — o ile ewentualnie przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl §u 11, lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne.

§ 15.

Prawo kaduka na rzecz państwa, ustanowione w §ie 8ym ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, nie ma zastosowania do tej kolei koncesyonowanej.

§ 16.

Bez wyraźnego zezwolenia rządu nie ma koncesyonaryusz prawa oddawać utrzymywania ruchu na koncesyonowanej kolei osobom trzecim.

§ 17.

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

§ 18.

Rząd zastrzega sobie prawo tej treści, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniedbania jednego z obowiązków, przepisanych w niniejszym obwieszczeniu, warunkach koncesyjnych lub ustawach, będzie temu zapobiegał środkami, odpowiadającymi ustawom a według okoliczności uzna koncesyę jeszcze przed upływem jej okresu za zgasłą.

Derschatta wlr.

217.

Reskrypt Ministerstwa skarbu z dnia 2. listopada 1906,

dotyczący upoważnienia c. k. głównego urzędu
cłowego w Bielsku do kredytowania zapadłych
dowozowych opłat cłowych.

C. k. główny urząd cłowy w Bielsku zalicza się do tych głównych urzędów, które są upoważnione zezwalać po myśli reskryptu ministeryalnego z dnia 15. stycznia 1862, Dz. u. p. Nr. 6, na kredytowanie zapadłych dowozowych opłat cłowych.

Korytowski wlr.

