

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część CVIII. — Wydana i rozesłana dnia 24. grudnia 1906.

Treść: № 244. Dokument koncesyjny na kolej lokalną z Dermulo na przesmyk Mendel.

244.

Dokument koncesyjny z dnia 20. grudnia 1906,

na kolej lokalną z Dermulo na przesmyk Mendel.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia nadaje w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami zarejestrowanej spółce z ograniczoną poręką w Trydencie p. n. „Banca Cattolica Trentina“ na jej prośbę koncesję na budowę i utrzymywanie w ruchu kolei żelaznej, która ma być wybudowana jako kolej lokalna wązko-torowa od stacji Dermulo projektowanej linii kolei lokalnej Trydent-Malè na przesmyk Mendel, 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 koncesjonaryuszka z dobrodziejstw, przewidzianych w artykule V ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895.

§ 2.

Koncesjonaryuszka obowiązana jest 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, tudzież wykonania i urzędzenia kolei zgodnie z warunkami koncesyi — złożyć ma koncesjonaryuszka na żądanie rządu odpowiednią kaucję 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 koncesjonaryuszce prawo wywłaszczania podług przepisów ustawowych, w tej mierze obowiązujących.

Takie samo prawo przyznane będzie koncesjonaryuszce 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 winna koncesjonaryuszka

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.

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 podróży na koszt skarbu lecz także w służbowych podróży na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne, odbywanych własnym kosztem.

Koncesjonaryuszka 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 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 koncesjonaryuszki mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na koncesjonowanej kolei. Przepisy rzeczonożego rodzaju, które dopiero po tym

terminie zostaną wydane i w Dzienniku ustaw państwa nie będą ogłoszone, staną się dla koncesjonaryuszki obowiązującymi z chwilą, w której będą jej urzędownic podane do wiadomości.

Zobowiązania te ciężą na koncesjonaryuszce 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.

Koncesjonaryuszka obowiązana jest 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.

§ 6.

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

§ 7.

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

Rząd zastrzega sobie prawo objęcia każdej chwili ruchu na koncesjonowanej kolei i utrzymywania go aż do upływu okresu koncesyjnego na rachunek koncesjonaryuszki.

W przypadku takim koncesjonaryuszka zwracać ma rządowi koszta z powodu utrzymywania ruchu rzeczywiście ponoszone.

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

§ 8.

Koncesjonaryuszka obowiązana jest postarać się o zaopatrzenie swoich funkcyjaryuszów i ich rodzin na wypadek choroby i na starość i w tym celu przystąpić do kasy emerytalnej związku austriackich kolei lokalnych, jeśliby dla koncesjonowanego przedsiębiorstwa kolejowego nie była utworzona własna kasa emerytalna, przynajmniej takie same korzyści członkom zapewniająca, względnie przynajmniej takie same obowiązki na koncesjonaryuszkę wkładająca, jak kasa rzeczonożego związku.

Owo zaopatrzenie na wypadek choroby i na starość tak należy przeprowadzić, by koncesjona-

ryuszka lub wstępujący w jego miejsce przedsiębiorca mieli obowiązek zgłaszać w instytucie emerytalnym związku austriackich kolei lokalnych, względnie we własnej kasie emerytalnej, stałych funkcyjaryusz z dniem nadania im stałej posady, z innych zaś funkcyjaryusz przynajmniej tych, którzy pełnią służbę jako kierownicy maszyn, palacze, konduktorzy, strażnicy lub posługacze stacyjni — przy odpowiednim ich zatrudnieniu najpóźniej po ukończeniu trzech lat służby.

§ 9.

Koncesyjaryuszka 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 przewozu między kolejami już istniejącemi lub dopiero w przyszłości mającemi 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 wozy współużywaną koleją lub jej częściami, za opłatą stosownego wynagrodzenia.

§ 10.

Koncesyjaryuszce przyznane zostaje prawo utworzenia spółki akcyjnej za specjalnem pozwoleniem rządu i pod warunkami, które tenże ustanowi, a spółka ta wniesie ma we wszystkie prawa i zobowiązania koncesyjaryuszki.

Koncesyjaryuszka mieć będzie prawo emitowania akcji pierwszeństwa, które co do oprocentowania i amortyzacji mieć będą pierwszeństwo przed akcjami zakładowemi i to aż do kwoty, którą rząd oznaczy.

Dywidenda, należąca się akcyom pierwszeństwa jeszcze przed nastaniem prawa na dywidendę dla akcji zakładowych, nie może wynosić więcej, jak 5 od sta, przyczem nie wolno czynić dopłat z dochodów lat późniejszych.

Statut spółki, tudzież formularzy akcji, emitować się mających, podlegają zatwierdzeniu przez rząd.

Cyfra kapitału zakładowego rzeczywistego, jakoteż imiennego podlega zatwierdzeniu rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenia projektu, budowę

i urządzenia 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 ukończeniu budowy 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 na 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.

§ 11.

Państwo zastrzega sobie prawo wykupienia koncesyjowanej 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 uścić 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 czy-

stych 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 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 koncesjonariuszce 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 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 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 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 koncesjonariuszce podatek rentowy, przypadający od tej renty wykupna.

6. Państwo zastrzega sobie prawo, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rent w myśl postanowień powyższych punktów koncesjonariuszce 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 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 półrocza 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, względnie obciążona tylko zalegającą jeszcze resztą pożyczek, za zewolaniem rządowem zaciągniętych, własność i używanie koncesyonowanej kolei ze wszystkimi do niej należącemi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materyałów i zapasy kasowe, ewentualnie także koleje podjazdowe, własnością koncesjonaryuszki będące i jej 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 sprostawania, tymczasowo obliczoną, z oznaczeniem terminu i miejsca płatności.

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

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.

10. Koncesyonaryuszka obowiązana 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 koncesyonaryuszka nie uczyniła zadość temu zobowiązaniu, będzie państwo miało prawo nawet bez jej 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 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.

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

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

§ 12.

Trwanie koncesyi łącznie z ochroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §u 9, lit. b) ustawy o koncesyach 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 zgasłą także przed upływem powyższego czasu, pod warunkami w §ie 16tym przytoczonymi.

§ 13.

Gdy koncesya upływie i od dnia jej upłynięcia 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, koleje podjazdowe i przedsiębiorstwa poboczne, gdyby je koncesyonaryuszka posiadała, jakoteż rezerwowe kapitały ruchu i rezerwy, utworzone z kapitału zakładowego, o ileby te ostatnie za zezwoleniem rządowym nie były już stosownie do swego przeznaczenia zużyte.

§ 14.

Tak wtedy, gdy koncesya zgaśnie, jak i w razie wykupienia kolei (§ 11), 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 koncesyonaryuszkę z tym wyraźnym dodatkiem upoważnił, że nie mają one stanowić przynależności kolei.

§ 15.

Rząd ma prawo przekonać 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 koncesyonaryuszki.

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 Ministerstwu kolei żelaznych do decyzji, która zapaść ma bezzwłocznie, z mocą spółkę wiążącą.

§ 16.

Rząd zastrzega sobie ponadto 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. W szczególności

można kaucyę jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego uznać za zgasłą, gdyby niedotrzymano ustanowionych w § 2gim zobowiązań co do ukończenia budowy i rozpoczęcia ruchu i o ileby ewentualne przekroczenie terminu nie dało się usprawiedliwić w myśl §u 11go, lit. b, ustawy o koncesjach na koleje żelazne.

Derschatta wkr.