

# Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XXXVII. — Wydana i rozesłana dnia 14. maja 1910.

---

**Treść:** (Nr 95 i 96.) 95. Obwieszczenie, dotyczące utworzenia w Piano della Fugazza (Streva) ekspozytury Urzędu celnego pobocznego w Vallarsa na przeciąg miesięcy letnich roku 1910. — 96. Obwieszczenie, dotyczące koncesjonowania normalnotorowej kolejki elektrycznej z St. Pölten do Harland.

---

**95.****Obwieszczenie Ministerstwa skarbu z dnia 29. kwietnia 1910,**

dotyczące utworzenia w Piano della Fugazza (Streva) ekspozytury Urzędu celnego pobocznego w Vallarsa na przeciąg miesięcy letnich roku 1910.

W Piano della Fugazza (Streva) w Tyrolu ustanawia się na czas od dnia 1. czerwca do końca września 1910 ekspozyturę celną, wyposażoną w uprawnienia urzędu celnego pobocznego II. klasy, która urzędować będzie równocześnie jako posturunek zapowiadawczy Urzędu celnego pobocznego w Vallarsa.

Upoważnienia tej ekspozytury pod względem poboru cła i ekspedycyowania ograniczyć się mają do ekspedycyi zapiskowej bydła pastewnego, dalej do ekspedycyi wchodowej ruchomości, wiezionych przez podróżnych, a nieprzeznaczonych do handlu, tudzież przedmiotów użytkowych i naczyń, wiezionych przez górskich pasterzy, oraz tych towarów, które są przeznaczone na własny użytek mieszkańców Camposilvano, a w drodze do miejsca przeznaczenia nie przechodzą przez Urząd celny poboczny w Vallarsa.

Biliński wr.

**96.****Obwieszczenie Ministerstwa kolei żelaznych z dnia 1. maja 1910,**

dotyczące koncesjonowania normalnotorowej kolejki elektrycznej z St. Pölten do Harland.

Na zasadzie i w myśl postanowień ustaw o kolejach niższego rzędu z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, i z dnia 29. grudnia 1908, Dz. u. p. Nr. 264, nadało c. k. Ministerstwo kolei żelaznych w porozumieniu z interesowanymi c. k. Ministerstwami, tudzież c. i k. wspólnem Ministerstwem wojny adwokatowi Drowi Hermanowi Ofnerowi w St. Pölten koncesję na wybudowanie i utrzymywanie w ruchu normalnotorowej kolejki elektrycznej od dworca towarowego St. Pölten c. k. kolei państwowych przez Daniel Granstrasse, Viehofenerstrasse, Neugebäudeplatz i gościniec lincki do Harland z odnogą, służącą tylko do ruchu osobowego, od Daniel Granstrasse przez gościniec kremski do placu przed dworcem kolei państwowych w St. Pölten i odnogą od rzeźni w St. Pölten przez Viehofenerstrasse do fabryki materii glancowanych przy St. Pölten, a to pod warunkami i zastrzeżeniami, określonymi bliżej w dalszym ciągu.

## § 1.

Co do koncesyonowanych kolei korzysta koncesyonaryusz z ulg skarbowych, przewidzianych w artykuł V. ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895.

Czas trwania uwolnień od podatków, o których mowa w artykule V., lit. d) powyższej ustawy, oznacza się na lat 15, licząc od dnia dzisiejszego.

## § 2.

Koncesyonaryusz ma obowiązek ukończenia budowy wspomnianych na wstępie kolei najpóźniej w przeciągu dwóch lat, licząc od dnia dzisiejszego, tudzież oddania gotowych kolei na użytek publiczny i utrzymywania ich w nieprzerwanym ruchu przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy złożyć ma koncesyonaryusz na żądanie rządu odpowiednią kaucję w papierach wartościowych, nadających się do lokacy pieniędzy sierocy.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania można uznać kaucję tę za przepadłą.

## § 3.

Celem wybudowania koncesyonowanych kolei nadaje się koncesyonaryuszowi prawo wywłaszczania podług przepisów ustawowych, w tej mierze obowiązujących.

Takie samo prawo przyzna się koncesyonaryuszowi także co do ewentualnej budowy tych kolei dojazdowych, których urządzenie rząd uznałby za odpowiadające interesowi publicznemu.

## § 4.

O ileby koncesyonowane koleje miały być poprowadzone przez drogi publiczne, ma koncesyonaryusz postarać się o pozwolenie na to u osób, które są obowiązane do utrzymywania dróg tych, względnie władz i organów, które według obowiązujących ustaw są powołane do udzielania pozwolenia na używanie drogi.

## § 5.

Przy budowie koncesyonowanych kolei i ruchu na nich stosować się winien koncesyonaryusz do osnowy tego dokumentu koncesyjnego, do technicznych warunków koncesyjnych, ustanowionych przez Ministerstwo kolei żelaznych, jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, w szcze-

gólności 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 mają zastosowanie do kolejek w myśl postanowień, zamieszczonych w rozdziale B ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, dalej do ustaw i rozporządzeń, któreby wydano w przyszłości, a wreszcie do wskazówek Ministerstwa kolei żelaznych i innych powołanych władz.

## § 6.

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

Wydawanie obligacyi pierwszeństwa jest wykluczone.

Natomiast przyznaje się koncesyonaryuszowi prawo wydania akcyi pierwszeństwa, idących pod względem oprocentowania i umorzenia przed akcyami zakładowymi, aż do kwoty, którą oznaczy rząd.

Dywidenda, należąca się akcyom pierwszeństwa, zanim dla akcyi zakładowych zaistnieje prawo do dywidendy, nie może być wyznaczona w kwocie wyższej, jak cztery i pół od sta, przyczem jednak dopłata z dochodów późniejszych lat nie jest dopuszczalna.

Cyfra kapitału zakładowego, rzeczywistego i nominalnego podlega zatwierdzeniu rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów, które rzeczywiście wyłożono na sporządzenie projektu, tudzież na budowę i urządzenie kolei, wraz z nabyciem parku kolejowego i uposażeniem rezerwy kapitałowej, i które będą należycie udowodnione, z doliczeniem odsetek interkalarnych, zapłaconych rzeczywiście w okresie budowy i straty na kursie, któreby istotnie poniesiono przy gromadzeniu kapitału, żadnych wydatków jakiegobądź rodzaju w kapitał wliczać nie wolno.

Gdyby po zużyciu zatwierdzonego kapitału zakładowego miano wystawić jeszcze jakie nowe budowlę lub pomnożyć urządzenie ruchu, wówczas można doliczyć odnośne koszty do kapitału zakładowego, jeżeli rząd zezwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub na pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszty te będą należycie wykazane.

Cały kapitał zakładowy ma być umorzony w ciągu okresu koncesyjnego według planu amortyzacyi, zatwierdzonego przez rząd.



Statut spółki oraz wzory akcyi zakładowych i akcyi pierwszeństwa, które będą wydane, podlegają zatwierdzeniu rządu.

#### § 7.

Koncesjonaryusz obowiązany jest przyznawać wolną jazdę na kolei podoficerom i ordynansom, będącym w danej chwili w służbie.

Szczegółowe warunki w tym względzie ułoży należy z właściwymi władzami wojskowymi.

Koncesjonaryusz jest obowiązany uwzględniać przy obsadzaniu posad wysłużonych podoficerów wojska, marynarki wojennej i obrony krajowej w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872, Dz. u. p. Nr. 60.

#### § 8.

Gdyby władze z powodu uroczystości, pochodów wojska lub parad albo z powodu robót około kanałów, przewodów rurowych itd. uznały za potrzebne wstrzymać na pewien czas ruch na jakiejś przestrzeni koncesjonowanych kolei, ma koncesjonaryusz poddać się bez oporu odnośnym zarządzeniom władz i nie może rościć sobie prawa do wynagrodzenia straty, poniesionej wskutek czasowego wstrzymania ruchu.

#### § 9.

Urzędnicy państwowi, funkcyonaryusze i studzy, jadący kolejami z polecenia władz, sprawujących nadzór nad zarządem i ruchem kolei żelaznych, lub dla strzeżenia interesów państwa z tytułu koncesyi lub w sprawach skarbowych, przewożeni być muszą wraz z swymi pakunkami podróżnymi bezpłatnie, o ile wykażą się certyfikatami urzędowymi, jakie im c. k. Ministerstwo kolei żelaznych wystawi dla legitymacyi.

#### § 10.

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

Za te świadczenia i za inne usługi na rzecz zakładu pocztowego może koncesjonaryusz żądać stosownego wynagrodzenia, które będzie oznaczone drogą umowy.

Korespondencye, tyżące się zarządu kolejki a wymieniane między dyrekcją lub kierownictwem przedsiębiorstwa kolejki i podwładnymi funkcyonaryuszami lub przez tych ostatnich między sobą,

mogą być przewożone przez służbę zakładu kolejowego.

#### § 11.

Koncesjonaryusz jest obowiązany postarać się o zaopatrzenie swych funkcyonaryuszy na przypadek choroby i na starość oraz o zaopatrzenie ich rodzin i przystąpić w tym celu do kasy emerytalnej związku austriackich kolei lokalnych, o ileby nie utworzono dla koncesjonowanego przedsiębiorstwa kolejowego własnej kasy emerytalnej, zapewniającej członkom przynajmniej takie same korzyści, względnie nakładającej na koncesjonaryusza przynajmniej takie same obowiązki, jak kasa wspomnianego związku.

To zaopatrzenie należy tak przeprowadzić, by koncesjonaryusz miał obowiązek zgłaszać w zakładzie 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 kierownicy maszyn, konduktorzy, strażnicy lub posługacze stacyjni — przy odpowiednim ich zatrudnieniu — najpóźniej po ukończeniu trzech lat służby.

#### § 12.

Koncesjonaryusz jest obowiązany dostarczać w czasie właściwym na żądanie Ministerstwa kolei żelaznych wykazów statystycznych, potrzebnych do zestawienia rocznej statystyki kolejowej.

#### § 13.

Czas trwania koncesyi wraz z ochroną przeciw zakładaniu nowych kolei, wypowiedzianą w § 9., lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne, ustanawia się na lat sześćdziesiąt (60), licząc od dnia dzisiejszego; po upływie tego czasu gaśnie koncesya.

Rząd może uznać koncesyę za zgastą także przed upływem powyższego terminu, jeżeli nie dopełniono określonych w § 2. zobowiązań względem rozpoczęcia i ukończenia budowy, tudzież otwarcia ruchu, o ile ewentualne przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl § 11., lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne.

#### § 14.

Prawo powrotu na rzecz państwa, unormowane w § 8. ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, nie ma zastosowania do koncesjonowanych kolei.

## § 15.

Koncesyonariuszowi nie wolno powierzać ruchu na koncesyonowanych kolejach osobom trzecim, wyjąwszy w razie wyraźnego zezwolenia ze strony rządu.

## § 16.

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

## § 17.

Rząd zastrzega sobie prawo tej treści, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniedbania jednego z obowiązków, przepisanych koncesją, warunkami koncesyi lub ustawami, będzie temu zapobiegał środkami, odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności uzna koncesję za zgasłą jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego.

Wrba wlr.