

# Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XVI. — Wydana i rozesłana dnia 25. lutego 1908.

Treść: № 41. Obwieszczenie, dotyczące koncesjonowania sieci wążkotorowych kolejek elektrycznych we Lwowie.

## 41.

### Obwieszczenie Ministerstwa kolei żelaznych z dnia 11. lutego 1908., dotyczące koncesjonowania sieci wążkotorowych kolejek elektrycznych we Lwowie.

C. k. Ministerstwo kolei żelaznych nadało na zasadzie i w myśl postanowień ustaw o kolejach niższego rzędu z dnia 31. grudnia 1894., Dz. u. p. Nr. 2. z r. 1895., tudzież z dnia 24. grudnia 1905., Dz. u. p. Nr. 216., w porozumieniu z interesowanemi c. k. Ministerstwami oraz c. i k. wspólnem Ministerstwem wojny królewskiemu głównemu miastu Lwowu żadaną koncesyę na budowę i utrzymywanie w ruchu jednolitej sieci wążkotorowych kolejek elektrycznych we Lwowie, która ma być zbudowana przy częściowem włączeniu i odpowiedniem przekształceniu linii kolei konnej, nabytych przez wymienioną gminę, tudzież istniejących linii elektrycznej kolei drogowej we Lwowie, które dotąd ani w charakterze kolei lokalnych ani w charakterze kolejek nie były w ogóle koncesjonowane, a to z zawowaniem podjęcia potrzebnych komisyjnych czynności urzędowych tudzież pod warunkami i zastrzeżeniami w dalszym ciągu bliżej oznaczonemi i przy równoczesnem uchyleniu reskryptów koncesyjnych c. k. Ministerstwa handlu z dnia 23. lipca 1879., l. 20882., i z dnia 21. czerwca 1893., l. 25924., odnoszących się do istniejących linii.

Koncesjonowana sieć kolejek obejmuje następujące linie:

1. z głównego dworca kolejowego przez ulicę Kolejową, Grodecką, Kazimierzowską, przez plac Gołuchowskich i plac Krakowski tudzież przez ulicę Żółkiewską do rogatki żółkiewskiej;
2. z placu Gołuchowskich przez ulicę Karola Ludwika, przez place: Maryacki, Halicki i Bernardyński tudzież przez ulicę Czarnieckiego aż do placu Cłowego;
3. z ulicy Grodeckiej przez ulice: Leona Sapiehy, Kopernika, Słowackiego, Sykstuską, Kilińskiego, przez Rynek, ulice Ruską i Podwale do ulicy Lyczakowskiej;
4. z placu Halickiego przez ulice: Batorego, Pańską, Zyblikiewicza i Św. Zofii do parku Kilińskiego;
5. od wylotu ulicy Kolejowej ze strony ulicy Grodeckiej przez tę ostatnią ulicę do rogatki grodeckiej;
6. odnogę od linii Nr. 1. aż do budynku pocztowego na placu przed głównym dworcem kolejowym, lwowskim;
7. z ulicy Grodeckiej przez ulicę Janowską do rogatki janowskiej;
8. z ulicy Żółkiewskiej przez ulicę Zamarstynowską do rogatki zamarstynowskiej;

9. z ulicy Żółkiewskiej przez ulicę Balonową do ulicy Zamarstynowskiej;

10. z ulicy Żółkiewskiej przez ulicę Studzienną aż do placu przed stacją c. k. kolei państwowych Lwów-Podzamecze;

11. z ulicy Żółkiewskiej przez ulicę Nowej Rzeźni aż do nowej rzeźni;

12. od kościoła Św. Maryi Magdaleny przez ulicę Krzyżową i ulicę Szymonowicza do ulicy 29. Listopada;

13. od parku Kilińskiego przez ulice: Św. Zofii i Ponińskiego aż do placu Wystawowego z odnogą od kościoła Św. Zofii do głównego wejścia na plac Wystawowy;

14. z placu Krakowskiego przez ulicę Kościelną, plac Strzelecki i ulicę Podwale aż do połączenia z linią Nr. 3.;

15. z ulicy Batorego przez ulicę Pańską do placu Bernardyńskiego;

16. od szkoły Zofii przez ulice Zofii, Dwer-nickiego, Snopkowską do Żelaznej Wody;

17. z ulicy Pańskiej przez ulice: Zieloną, Szewczenki, Kochanowskiego, Św. Piotra do ulicy Łyczakowskiej;

18. odnogę od linii Nr. 3. w ulicy Sykstuskiej do wewnętrznego podwórza budynku głównej poczty;

19. od rogatki janowskiej gościńcem janowskim do placu przed stacją Lwów-Kleparów;

20. z ulicy Janowskiej przez ulicę Kleparowską do rogatki kleparowskiej;

21. z ulicy Kazimierzowskiej przez ulice Szpitalną i Słoneczną, przez plac Misyonarski aż do połączenia z linią Nr. 8. w ulicy Zamarstynowskiej;

22. od wylotu ulicy Leona Sapiehy ze strony ulicy Kopernika przez tę ostatnią i ulicę Kadecką do placu Wystawowego;

23. odnogę od linii Nr. 22. do elektrowni;

24. z ulicy Zyblikiewicza przez ulicę Pełczyńską aż do ulicy Kopernika;

25. od wylotu ulicy Szewczenki ze strony ulicy Zielonej przez tę ostatnią do rogatki sichowskiej;

26. odnogę od linii Nr. 17. w ulicę Kochanowskiego przez ulicę Pohulanka aż do Pohulanki;

27. tor łączący od dolnej części ulicy Kopernika do ulicy Karola Ludwika i

28. z ulicy Czarnieckiego przez Wysoki Zamek do ulicy Żółkiewskiej z odnogą do ulicy Podwale.

### § 1.

Królewskiemu głównemu miastu Lwowu, jako koncesyonaryuszowi, przyznaje się dobrodziejstwa skarbowe, wymienione 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 25 lat, licząc od dnia dzisiejszego.

### § 2.

Koncesyonaryusz obowiązany jest ukończyć budowę względnie przekształcenie linii kolejowych, wymienionych na wstępie pod l. 1. do 4., 6. do 18., 27. i 28., najpóźniej w przeciągu trzech lat, licząc od dnia dzisiejszego. Termin budowy dla linii kolejowych, wymienionych na wstępie pod l. 5. i 19. do 26., ustanowi Ministerstwo kolei żelaznych przy sposobności udzielenia konsensu budowlanego na te linie. Po ukończeniu budowy należy oddać linie kolejowe na użytek publiczny i utrzymywać je w nieprzerwanym ruchu przez cały czas trwania koncesyi.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy złożyć ma koncesyonaryusz na żądanie c. k. rządu odpowiednią kaucyę w papierach wartościowych, nadających się do lokowania pieniędzy pupilarnych.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania, można kaucyę tę uznać za przepadłą.

### § 3.

Celem wybudowania koncesyonowanych linii kolejek i przynależnych zakładów pomocniczych nadaje się koncesyonaryuszowi prawo wywłaszczania podług przepisów ustawowych, w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie koncesyonaryuszowi także odnośnie do tych kolei podjazdowych, ewentualnie wybudować się mających, których wykonanie rząd uznałby za odpowiadające interesowi publicznemu.

### § 4.

O ileby celem budowy koncesyonowanych linii kolejowych miały być użyte drogi publiczne, nie pozostające pod zarządem gminy lwowskiej, winien koncesyonaryusz 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 udzielenia pozwolenia na używanie drogi.

## § 5.

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

## § 6.

Przy budowie koncesyjonowanych linii kolejowych i utrzymywaniu ruchu na nich powinien koncesyonaryusz stosować się do osnowy tego dokumentu koncesyjnego, oraz do technicznych warunków koncesyjnych, ustanowionych przez Ministerstwo kolei żelaznych, jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do ustawy o koncesyjach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854., Dz. u. p. Nr. 238., i do regulaminu ruchu kolei 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., znajdują zastosowanie do kolejek, dalej do ustaw i rozporządzeń, któreby w przyszłości zostały wydane, nakoniec do zarządzeń Ministerstwa kolei żelaznych i innych władz do tego powołanych.

## § 7.

Cyfra kapitału zakładowego, rzeczywistego jakoteż imiennego podlega zatwierdzeniu rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów, które rzeczywiście wyłożono na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie linii kolejowych łącznie z kosztami nabycia parku kolejowego i uposażenia funduszu zasobowego i które należyte będą udowodnione, z doliczeniem odsetek interkalarnych, rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy i straty na kursie, gdyby ją istotnie poniesiono przy gromadzeniu kapitału, nie można policzać żadnych innych wydatków jakiegobądź rodzaju.

Gdyby po wyczerpaniu zatwierdzonego kapitału zakładowego miano wystawić jeszcze jakie nowe budowle lub pomnożyć urządzenia ruchu, natenczas kosztą przez to poniesione mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli rząd pozwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub na pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli kosztą te będą należycie wykazane.

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

## § 8.

Koncesyonaryusz obowiązany jest przyznawać zawsze podoficerom i ordynansom w służbie będącym wolną jazdę na kolei.

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

Koncesyonaryusz jest obowiązany uwzględnić przy obsadzaniu posad wysłużonych podoficerów wojska, marynarki wojennej i obrony krajowej w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872., Dz. u. p. Nr. 60., a to niezależnie od postanowień poniżej umieszczonego § 12.

## § 9.

Gdyby władze z powodu uroczystości, marszów wojska, parad, tudzież w razie budowy kanałów, przewodów rurowych itp. uznały za potrzebne wstrzymać na pewien czas ruch na jakiejś części koncesyjonowanych linii kolejowych, natenczas winien koncesyonaryusz poddać się bez oporu odnośnym zarządzeniom władz, nie podnosząc żadnych roszczeń do wynagrodzenia straty poniesionej wskutek czasowego wstrzymania ruchu.

## § 10.

Urzednicy państwa, funkcyonaryusze i słuźy, jadący liniami kolejowemi 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 mają wraz z swemi pakunkami podróżnemi bezpłatnie, o ile wykażą się certyfikatami urzędowemi, jakie im c. k. Ministerstwo kolei żelaznych dla legitymacyi wystawi.

## § 11.

Koncesyonaryusz obowiązany jest przewozić pocztę tudzież funkcyonaryuszy zarządu pocztowego i telegraficznego wszystkimi pociągami programowemi.

Za te świadczenia, jakoteż za wszelkie inne usługi na rzecz zakładu pocztowego może koncesyonaryusz żądać odpowiedniego wynagrodzenia, które ustanowione będzie drogą ugody.

Korespondencye, tyjące się zarządu kolejki a wymieniane między dyrekcją lub zarządem przedsiębiorstwa kolejki a jej podwładnemi funkcyonaryuszami, lub przez tych ostatnich między sobą, mogą być przewożone przez służbę zakładu kolejowego.

## § 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 zakładu emerytalnego związku austriackich kolei lokalnych, o ileby nie utworzono dla koncesyowanego przedsiębiorstwa kolejowego własnej kasy emerytalnej, zapewniającej przynajmniej takie same korzyści dla członków, względnie nakładającej przynajmniej takie same zobowiązania na koncesyonaryusza, jak zakład emerytalny, wyżej wspomniany.

To zaopatrzenie na wypadek niezdolności do pracy i na starość należy przeprowadzić w ten sposób, iż koncesyonaryusz będzie 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 motorowi, konduktorzy, strażnicy lub posługacze stacyjni, przy odpowiedniem ich zatrudnieniu, najpóźniej po ukończeniu trzech lat służby.

Koncesyonaryusz jest dalej obowiązany, postarać się o to, aby personal zatrudniony dotychczas przy ruchu istniejących we Lwowie linii kolei drogowych, użyty był także przy ruchu koncesyjonowanych linii kolejowych, o ile to będzie mogło mieć miejsce z uwagi na zmieniony sposób prowadzenia ruchu.

## § 13.

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

## § 14.

Czas trwania koncesyi i ochrony przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl § 9., lit. b) ustawy o koncesyjach na koleje żelazne wynosić ma lat

dziewięćdziesiąt (90), licząc od dnia dzisiejszego; po upływie tego czasu koncesya traci moc swoją.

Rząd może uznać koncesyę za zgasłą jeszcze przed upływem powyższego terminu, jeżeli nie dopełniono określonych w § 2. zobowiązań co do rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia ruchu, o ile ewentualne przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl § 11., lit. b) ustawy o koncesyjach na koleje żelazne.

## § 15.

Prawo powrotu na rzecz państwa, unormowane § 8. ustawy o koncesyjach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854., Dz. u. p. Nr. 238., nie ma zastosowania do koncesyjonowanych linii kolejowych.

## § 16.

Koncesyonaryusz nie ma prawa, wyjąwszy w przypadku wyraźnego zezwolenia ze strony rządu, odstąpić osobom trzecim utrzymywania ruchu na koncesyjonowanych liniach kolejowych.

## § 17.

Rząd ma prawo przekonywać się, czy budowę linii kolejowych i urządzenia ruchu wykonano we wszystkich częściach odpowiednio celowi i trwale, tudzież prawo zarządzić, żeby wadom istniejącym w tym względzie zapobieżono lub takowe usunięto.

## § 18.

Rząd zastrzega sobie prawo, iż na wypadek, gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniebdania jednego z obowiązków, przepisanych w koncesyi, warunkach koncesyjnych lub ustawach, będzie temu zapobiegał środkami, odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności uzna koncesyę za zgasłą jeszcze przed upływem jej czasu trwania.

**Derschatta wlr.**