

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XXXV. — Wydana i rozesłana dnia 11. kwietnia 1908.

Treść: № 68. Dokument koncesyjny na normalnotorową kolej lokalną z Taus do Tachowa.

68.

Dokument koncesyjny z dnia 28. marca 1908.

na normalnotorową kolej lokalną z Taus do
Tachowa.

Na podstawie Najwyższego upoważnienia udzielan w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami burmistrzowi królewskiego miasta Taus, Janowi Ludwikowi oraz Maksymilianowi Duffekowi, prezesowi rady powiatowej w Taus, Drowi Antoniemu Steidlowi, posłowi na sejm krajowy w Pradze, Andrzejowi Ecklowi, prezesowi rady powiatowej w Eisendorf i Henrykowi Swobodzie, burmistrzowi miasta Tachowa, na ich żądanie koncesyę na budowę i utrzymywanie w ruchu kolei, poruszanej lokomotywą, która ma być wykonana jako normalnotorowa kolej lokalna, z Taus do Tachowa, a to w myśl postanowień ustawy o koncesyach 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., z dnia 24. grudnia 1905., Dz. u. p. Nr. 216. i z dnia 19. lutego 1907., Dz. u. p. Nr. 67., pod następującymi warunkami i zastrzeżeniami:

§ 1.

Względem kolei, będącej przedmiotem tego dokumentu koncesyjnego, korzystają koncesyona-

ryusze z dobrodziejstw, przewidzianych w artykule V. ustawy z dnia 31. grudnia 1894., Dz. u. p. Nr. 2. z r. 1895.

§ 2.

Państwo zapewnia kolei koncesyonowanej na czas od otwarcia ruchu aż do upływu 76. roku okresu koncesyjnego gwarancję czystego dochodu rocznego w wysokości, potrzebnej na oprocentowanie po cztery od sta i amortyzację pożyczki pierwszeństwa, która będzie zaciągnięta celem dostarczenia kapitału i ulegnie umorzeniu w ciągu powyższego czasu, a to w taki sposób, że gdyby czysty dochód roczny nie osiągał sumy zagwarantowanej, rząd uzupełni część niedostającą.

Wspomnianą pożyczkę pierwszeństwa zaciągnąć jednak wolno tylko do tej kwoty imiennej, w właściwym czasie przez rząd oznaczonej, jakiej wymagać będzie uzyskanie sumy 6,900.000 K w gotówce.

§ 3.

Z czystego rocznego dochodu, zagwarantowanego w § 2., obracać należy na umorzenie pożyczki pierwszeństwa, która ma być zaciągnięta, taką kwotę, jaka wypadnie według planu amortyzacji zatwierdzonego przez rząd.

§ 4.

Dodatek, który rząd płacić ma z powodu objęcia gwarancyi, asygnowany będzie do wypłaty po

poprzednim zbadaniu przedłożonego, udokumentowanego rachunku rocznego najpóźniej w trzy miesiące po przedłożeniu tegoż.

Celem zastrzeżonego oprocentowania i zgodnego z planem zwrotu pożyczki w umówionych terminach płatności, wypłaci jednak skarb stosownie do zapotrzebowania, sprostowanego na podstawie preliminarza dochodów, częściowe kwoty także wcześniej z zastrzeżeniem policzenia, przeprowadzić się mającego na podstawie rachunku rocznego, jeżeli koncesyonaryusze wniosą odnośną prośbę na sześć tygodni przed terminem zapadłości.

Gdyby po ostatecznym ustaleniu rachunku rocznego, który o ile możności przedłożyć należy w ciągu trzech miesięcy po upływie roku obrotowego, okazało się, iż zaliczki wymierzono za wysoko, natenczas koncesyonaryusze winni zwrócić zaraz otrzymaną nadwyżkę.

Żądanie względem uiszczenia dopłaty ze strony państwa podnieść należy najpóźniej w przeciągu roku po upływie odnośnego roku obrotowego, w przeciwnym bowiem razie gaśnie ono.

§ 5.

Kwotę, płaconą przez rząd wskutek objęcia gwarancji, uważać należy jedynie za zaliczkę, oprocentowaną rocznie po cztery od sta.

Jeżeli czysty dochód kolei przenosi zagwarantowaną sumę roczną, natenczas oddać należy zaraz rządowi odnośną nadwyżkę na spłacenie udzielonej zaliczki wraz z procentami aż do zupełnego jej umorzenia.

Wyrównanie płatnych odsetek poprzedza przytem zwrot zaliczek.

Wierzytelności państwa z tytułu takich zaliczek lub odsetek, których nie zapłacono aż do chwili zgaśnięcia koncesyi lub wykupienia kolei, wyrównać należy z pozostałego majątku przedsiębiorstwa, do którego należy w szczególności także odszkodowanie, uiszczyć się mające w razie wykupna (§ 17).

§ 6.

Ewentualne koszty notowania papierów wartościowych na giełdach krajowych i zagranicznych, ewentualne należności stemplowe od kuponów, oraz podatki, które przedsiębiorstwo płacić będzie po upływie lat wolnych, można wstawić do rachunku ruchu jako pozycję wydatkową.

To samo odnosi się do ewentualnych dodatków administracyjnych, które mają być płacone

od zaciągnąć się mającej pożyczki pierwszeństwa, oraz do ewentualnych zwrotów z tytułu podatków i należności, które mają być uiszczone na rzecz zakładu finansowego, dostarczającego pożyczki.

Od dodatków państwowych nie uiszcza przedsiębiorstwo żadnych podatków.

§ 7.

Budowę koncesyonowanej kolei żelaznej należy ukończyć najpóźniej w przeciągu trzech lat, licząc od dnia dzisiejszego. Gotową kolej oddać należy bezzwłocznie do użytku publicznego i utrzymywać ją w nieprzerwanym ruchu przez cały czas trwania koncesyi.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy jakoteż wykonania i urządzenia kolei zgodnie z warunkami koncesyi złożyć mają koncesyonaryusze na żądanie rządu odpowiednią kaucję w papierach wartościowych, nadających się do lokacji pieniędzy sierocych.

W razie niedotrzymania powyższych zobowiązań z winy koncesyonaryuszy można kaucję tę uznać za przepadłą.

§ 8.

Celem wybudowania koncesyonowanej kolei żelaznej nadaje się koncesyonaryuszom prawo wywłaszczania podług przepisów ustawowych, w tej mierze obowiązujących.

Takie samo prawo przyznane będzie koncesyonaryuszom co do tych ewentualnie wybudować się mających kolei podjazdowych, których budowę rząd ze względu na dobro publiczne uznałby za potrzebną.

§ 9.

Co do budowy koncesyonowanej kolei i co do ruchu na niej stosować się winni koncesyonaryusze do osnowy tego dokumentu koncesyjnego, do warunków koncesyjnych, ustanowionych przez Ministerstwo kolei żelaznych i do innych wydać się mających zarządzeń, jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, w szczególności do ustawy o koncesyach 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 co do

ruchu, ustanowionych w regulaminie ruchu kolei żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych o tyle, o ile ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu koncesyonowanej kolei, a w szczególności ze względu na zmniejszoną chyżość Ministerstwo kolei żelaznych uzna to za dopuszczalne; w tej mierze trzymać się należy osobnych przepisów ruchu, które wyda Ministerstwo kolei żelaznych.

§ 10.

Budowa kolei koncesyonowanej wykonana będzie stosownie do zarządzeń, które w tym względzie przez Ministerstwo kolei żelaznych będą wydane, pod bezpośrednim kierownictwem i nadzorem Ministerstwa kolei żelaznych względnie władzy, delegowanej w tym celu przez powyższe Ministerstwo.

Oddanie budowy i dostaw nastąpi na podstawie szczegółowego projektu i kosztorysu, zestawionych przy odpowiednim wpływie organów państwowych, z bezpośrednim współudziałem rządu i o ile możliwości według warunków, stosowanych zwyczajnie przy budowach kolei państwowych.

Oddanie robót, połączonych z budową, nastąpi oddzielnie od dostarczenia pieniędzy.

§ 11.

Dla wykonania koncesyonowanego przedsięwzięcia kolejowego nadaje się koncesyonariuszom prawo utworzenia — za osobnem zezwoleniem rządu i pod ustalonymi przezeń warunkami — osobnej spółki akcyjnej, która wchodzi we wszelkie prawa i obowiązki koncesyonaryuszy.

Koncesyonaryusze mają prawo zaciągnięcia pod warunkami, ustalonymi przez rząd, pożyczki pierwszeństwa, rozłożonej ewentualnie na częściowe zapisy długu, oprocentowanej po cztery od sta i mającej uleść umorzeniu w przeciągu 76 lat, a to w kwocie imiennej, przez rząd oznaczyć się mającej (§ 2.).

Zbycie tej pożyczki pierwszeństwa nastąpi według zarządzeń, wydanych przez rząd.

Cyfra kapitału zakładowego, rzeczywistego i nominalnego podlega zatwierdzeniu rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów sporządzenia projektu, budowy i urządzenia kolei, jakoteż kosztów sprawienia parku kolejowego, które za zezwoleniem rządu rzeczywiście wyłożono i które będą należycie udowodnione, tudzież kwot. wyznaczonych przez rząd na nabycie zapasu materiałów i uposażenie kasowe,

z doliczeniem odsetek interkalarnych i rat amortyzacyjnych, rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy i straty na kursie, gdyby ją istotnie poniesiono przy gromadzeniu kapitału, żadnych wydatków dalszych jakiegobądź rodzaju w kapitał wliczać nie wolno.

Gdyby po zupełnem zużyciu pierwszego kapitału zakładowego miano wystawić jeszcze jakie nowe budowle lub pomnożyć urządzenia ruchu, można koszta przez to poniesione doliczyć do kapitału zakładowego, jeżeli rząd zgodził się na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub na pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta te będą należycie wykazane.

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

Statut spółki oraz wzory obligacji pierwszeństwa, które ewentualnie będą wydane, tudzież akcyi, podlegają zatwierdzeniu rządu.

§ 12.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po niższych cenach taryfowych. Pod względem stosowania taryfy wojskowej do przewozu osób i rzeczy obowiązywać będą postanowienia, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych każdorazem obowiązują na austriackich kolejach państwowych.

Postanowienia te stosują się także do obrony krajowej i pospolitego ruszenia obu połów Monarchii, do tyrolskich strzelców krajowych i do żandarmerji, a to nie tylko w podróżach na koszt skarbu, lecz także w służbowych podróżach na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne, odbywanych własnym kosztem.

Koncesyonaryusze obowiązani są 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 chorych i rannych, przewożonych w pozycji leżącej 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 koncesyonaryuszy mocy obowiązującej od dnia

otwarcia ruchu na koncesyonowanej kolei. Przepisy rzeczzonego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i w Dzienniku ustaw państwa nie będą ogłoszone, nabędą dla koncesyonaryusza mocy obowiązującej z chwilą, w której im się je urzędownie poda do wiadomości.

Zobowiązania te ciężą na koncesyonaryuszach 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 i wyposażenia kolei.

Koncesyonaryusze obowiązani są uwzględniać przy obsadzaniu posad wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajowej w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872., Dz. u. p. Nr. 60.

§ 13.

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

§ 14.

Ruch na kolei, będącej przedmiotem tego dokumentu koncesyjnego, utrzymywać będzie państwo przez cały okres koncesyjny na rachunek koncesyonaryusza, koncesyonaryusze zaś obowiązani będą zwracać zarządowi kolei państwowych koszta, z powodu utrzymywania tego ruchu rzeczywiście poniesione. Warunki utrzymywania tego ruchu unormuje kontrakt ruchu, który rząd zawrze w tym względzie z koncesyonaryuszami.

Przytem zastrzega się rządowi prawo urządzenia ruchu, ustalenia taryf dla przewozu osób i towarów, klasyfikacji towarów i wszystkich dodatkowych postanowień, odnoszących się do przewozu rzeczy, następnie prawo ustalenia świadczeń przedsiębiorstwa kolejowego na rzecz wydziałów służby publicznej, w szczególności na korzyść zarządu pocztowego i zakładu telegrafów państwowych, a to z uwzględnieniem wymogów, istniejących w danej chwili co do ruchu, i według swobodnego uznania, na tak długo, dopóki kolej będzie rzeczywiście korzystać z gwarancji państwowej względnie dopóki zaliczki gwarancyjne, udzielone przez państwo, nie będą spłacone.

§ 15.

Koncesyonaryusze obowiązani są pod warunkami i zastrzeżeniami, podanymi w artykule XII. ustawy z dnia 31. grudnia 1894., Dz. u. p. Nr. 2.

z r. 1895., dozwolić rządowi na jego żądanie każdego czasu współużywania kolei do transportów 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 przeprować lub kazać przeprować tak całe pociągi, jak i pojedyncze wozy współużywaną koleją lub jej częściami za opłatą stosownego wynagrodzenia.

§ 16.

Trwanie koncesyi łącznie z ochroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl § 9., lit. b) ustawy o koncesjach na koleje żelazne oznacza się na lat dziewięćdziesiąt licząc od dnia dzisiejszego; po upływie tego czasu gaśnie koncesya.

Rząd może uznać koncesyę za zgasłą także przed upływem rzeczzonego czasu, jeżeli nie dopełniono zobowiązań, określonych w § 7. co do rozpoczęcia i skończenia budowy tudzież otwarcia ruchu, wskutek takiego przewinienia koncesyonaryusza, które nie dałoby się usprawiedliwić w myśl § 11. ustawy o koncesjach na koleje żelazne.

§ 17.

Rząd zastrzega sobie prawo wykupienia koncesyonowanej kolei po jej wybudowaniu i puszczeniu w ruch w każdym czasie pod następującymi warunkami:

1. Odszkodowanie, które uiszcza się w razie odkupienia, będzie polegało na tem, iż państwo weźmie na siebie w miejsce koncesyonaryusza spłacenie pożyczek pierwszeństwa, w § 11. określonych i innych pożyczek hipotecznych, któreby koncesyonaryusze za zezwoleniem rządu możliwie zaciągnęli celem pokrycia policzalnych kosztów założenia (§ 11., ustęp 5. i 6.), a to w kwotach, zalegających w chwili odkupienia jako jeszcze nieumorzone, a nadto, że uiszcza w gotówce lub w państwowych zapisach długu kwotę w wysokości kapitału akcyjnego, w chwili odkupienia jeszcze nieumorzonego.

Obligacye długu państwa liczone będą w takim razie po kursie, jaki wyniknie jako przecięcie z porównania kursów pieniężnych obligacyi długu państwa tego samego rodzaju, notowanych urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, w ciągu półroczia bezpośrednio poprzedzającego.

2. Przez wykupienie kolei i od dnia tego wykupienia przechodzi na państwo za wypłatą wynagrodzenia, pod l. 1. przepisanego, bez dalszej zapłaty własność koncesyonowanej obecnie kolei,

wolna od ciężarów, względnie obciążona tylko zalegającą jeszcze resztą pożyczek, za zezwoleniem rządowym zaciągniętych, tudzież jej używanie wraz z wszystkimi do niej należącemu ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i zapasy kasowe, ewentualnie także koleje podjazdowe własnością koncesjonaryusza będące i ich przedsiębiorstwa poboczne, jakoteż rezerwy obrotowe i kapitałowe, utworzone z kapitału zakładowego, o ileby tych ostatnich nie użyto już za zezwoleniem rządu stosownie do ich przeznaczenia.

3. Uchwała rządu, tycząca się wykonania państwowego prawa wykupna, które nastąpić może zawsze tylko z początkiem roku kalendarzowego, oznajmiona będzie przedsiębiorstwu kolejowemu we formie deklaracji najpóźniej do dnia 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 ze stosunku gwarancyjnego lub z jakichkolwiek innych tytułów prawnych przejść mają na państwo;
- c) kwotę ceny wykupna (l. 1.), którą państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowemu, ewentualnie z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania tymczasowo obliczoną, z oznaczeniem terminu i miejsca płatności.

4. Rząd zastrzega sobie prawo ustanowienia — jednocześnie z doręczeniem deklaracyi, tyczącej się wykupna — osobnego komisarza do czuwania nad tem, żeby, poczynszy od tej chwili, nie zmieniono stanu majątku na szkodę państwa.

Od chwili deklaracyi, dotyczącej wykupna, 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.

5. Koncesjonaryusze obowiązani są mieć o to staranie, aby rząd mógł w dniu na wykupienie wyznaczonym objąć w fizyczne posiadanie wszystkie w deklaracyi wykupna wymienione przedmioty majątkowe.

Gdyby koncesjonaryusze nie uczynili zadość temu zobowiązaniu, będzie rząd miał prawo nawet

bez ich zezwolenia i bez sądowej interwencyi objąć w fizyczne posiadanie przedmioty majątkowe, oznaczone w deklaracyi.

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, zaś na jego niekorzyść 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.

6. Rząd zastrzega sobie prawo zahipotekowania na podstawie deklaracyi wykupna (l. 3.) prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach, przechodzących na państwo wskutek wykupienia.

Koncesjonaryusze obowiązani są oddać rządowi na jego żądanie do dyspozycyi wszelkie dokumenty prawne, jakichby do tego celu od nich jeszcze potrzebował.

§ 18.

Gdy koncesya zgaśnie i od dnia jej zgaśnięcia przechodzi na państwo bez wynagrodzenia wolna od ciężarów własność i używanie koncesjonowanej kolei i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i zapasy kasowe, koleje podjazdowe i przedsiębiorstwa poboczne, będące ewentualnie własnością koncesjonaryusza, jakoteż rezerwy ruchowe i kapitałowe, utworzone z kapitału zakładowego, a to w zakresie, podanym w § 17., l. 2.

Tak wtedy, gdy koncesya niniejsza zgaśnie, jak i w razie wykupienia kolei (§ 17.), zatrzymują koncesjonaryusze na własność fundusz rezerwowy, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa, i ewentualne aktywa obrachunkowe, tudzież te osobne zakłady i budynki, wzniesione lub nabyte z własnego majątku, do których zbudowania lub nabycia rząd koncesjonaryuszy z tym wyraźnym dodatkiem upoważnił, że przedmioty te nie mają stanowić przynależności kolei.

§ 19.

W razie utworzenia spółki akcyjnej (§ 11.) 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 sprzeciwiały ustawom, koncesyi lub statutowi spółki, względnie były szkodliwe dla publicznego dobra i dla finansowego interesu skarbu państwa, który przyjął gwarancję; w przypadku jednak takim winien komisarz przedstawić sprawę natychmiast Ministerstwu kolei żelaznych do decyzji, która zapaść ma bezzwłocznie z mocą spółkę wiążącą.

§ 20.

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

Derschatta wlr.