

Rok 1911.

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XXXV. — Wydana i rozesłana dnia 2. maja 1911.

Treść: (M 82 i 83.) 82. Dokument koncesyjny na kolej lokalną z Gmunden do Vorchdorf. — 83. Obwieszczenie, dotyczące przeniesienia Urzędu celnego pobocznego Moena do S. Pellegrino.

82.

Dokument koncesyjny z dnia 20. kwietnia 1911

na kolej lokalną z Gmunden do Vorchdorf.

Na podstawie Najwyższego upoważnienia udzielam w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami gminie miasta Gmunden koncesję na budowę i utrzymywanie w ruchu wąskotorowej kolei lokalnej z Gmunden do Vorchdorf a to w myśl postanowień ustawy o koncesjach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, jakoteż ustawy z dnia 8. sierpnia 1910, Dz. u. p. Nr. 149, pod warunkami i zastrzeżeniami, podanymi w dalszym ciągu:

§ 1.

Co do kolei żelaznej, będącej przedmiotem tego dokumentu koncesyjnego, korzysta koncesjonaryuszka z ulg, przewidzianych w artykułach VI. do XII. ustawy z dnia 8. sierpnia 1910, Dz. u. p. Nr. 149.

§ 2.

Koncesjonaryuszka ma obowiązek ukończenia budowy koncesjonowanej kolei najpóźniej w przeciągu roku, licząc od dnia dzisiejszego, tudzież oddania gotowej kolei na użytek publiczny i utrzymywania jej w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy, jakoteż wykonania i urządzenia kolei zgodnie z warunkami koncesyi ma koncesjonaryuszka złożyć na żądanie c. k. rządu odpowiednią kaucję w papierach wartościowych, nadających się do lokacyi pieniędzy sierocych.

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

§ 3.

Celem wybudowania koncesjonowanej kolei nadaje się koncesjonaryuszce prawo wyłączenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

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

§ 4.

Przy budowie koncesjonowanej kolei i ruchu na niej stosować się winna koncesjonaryuszka do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego, do warunków koncesyjnych, ustanowionych przez c. k. 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 wydano w przyszłości. Pod względem ruchu będzie można o tyle odstąpić od zarządzeń dla bezpieczeństwa i przepisów co do ruchu, ustanowionych w regulaminie ruchu kolei żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych, o ile ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu, a w szczególności ze względu na zmniejszoną chyżość c. k. Ministerstwo kolei żelaznych uzna to za dopuszczalne; w tej mierze stosowane będą osobne przepisy ruchu, które wyda c. k. Ministerstwo kolei żelaznych.

§ 5.

Transporty wojskowe muszą być przewożone po niższych cenach taryfowych. Pod względem zastosowania taryfy wojskowej do przewozu osób i rzeczy obowiązywać będą postanowienia, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych obowiązują każdorazowo 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 nietylko w podróżach na koszt skarbu państwa lecz także w podróżach służbowych na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne, odbywanych własnym kosztem.

Koncesyonaryuszka jest obowiązana 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 każdorazowo obowiązujących przepisów dla kolei żelaznych na wypadek wojny, jakoteż do umowy dodatkowej, która weszła w wykonanie z dniem 1. czerwca 1871, o przewozie chorych i rannych, przewożonych na rachunek skarbu wojkowego w postawie leżącej.

Przepis, który obowiązuje każdorazowo pod względem transportu wojskowego na kolejach żelaznych, tudzież każdorazowo obowiązujące przepisy dla kolei żelaznych na wypadek wojny nabywają dla koncesyonaryuszki mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na koncesyonowanej kolei. Przepisy rzeczonożego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i nie będą ogłoszone w Dzienniku ustaw państwa, nabędą dla koncesyonaryuszki mocy obowiązującej z chwilą, w której urzędownie poda się je do jej wiadomości.

Zobowiązania te ciągną na koncesyonaryuszce 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, wyposażenia kolei i systemu ruchu.

Koncesyonaryuszka jest obowiązana uwzględnić przy obsadzaniu posad wysłużonych podoficerów c. i k. wojska, c. i k. marynarki wojennej i c. k. 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 niższe stopy taryfowe, przepisane dla transportów wojskowych.

§ 7.

Nie wolno koncesyonaryuszce powierzać ruchu na koncesyonowanej kolei osobom trzecim, wyjąwszy w razie wyraźnego zezwolenia ze strony c. k. rządu.

§ 8.

Koncesyonaryuszka jest obowiązana postarać się o zaopatrzenie swoich funkcyonaryuszy na wypadek niezdolności do pracy i na starość, oraz o zaopatrzenie ich rodzin i przystąpić w tym celu do zakładu emerytalnego związku austriackich kolei lokalnych, o ileby nie utworzono dla koncesyonowanego przedsiębiorstwa kolejowego własnej kasy emerytalnej, zapewniającej członkom przynajmniej takie same korzyści, względnie nakładającej na koncesyonaryuszkę przynajmniej takie same obowiązki, jak wspomniany zakład emerytalny.

To zaopatrzenie należy tak przeprowadzić, by koncesyonaryuszka lub przedsiębiorstwo w jej miejsce wstępujące mieli 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 wozów, konduktorzy, strażnicy lub postugacze stacyjni, przy odpowiednim ich zatrudnieniu, najpóźniej po ukończeniu trzech lat służby.

Statut kasy pensyjnej oraz wszelkie jego zmiany podlegają zatwierdzeniu c. k. Ministerstwa kolei żelaznych.

§ 9.

Pod warunkami i zastrzeżeniami, podanymi w artykule XXV. ustawy z dnia 8. sierpnia 1910, Dz. u. p. Nr. 149, jest koncesyonaryuszka obowią-

zana dozwolić c. k. rządowi na jego żądanie każdego czasu współużywania kolei do przewozu między kolejami, już istniejącymi lub mającymi dopiero w przyszłości powstać, na których rząd ruch utrzymuje, w taki sposób, by c. k. rząd mógł, przy swobodnem ustanawianiu taryf, przeprawiać lub kazać przeprawiać tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy współużywaną koleją lub jej częściami za opłatą stosownego wynagrodzenia.

§ 10.

Nadaje się koncesyonaryuszce prawo utworzenia za osobnem zezwoleniem c. k. rządu i pod warunkami, które on ustanowi, spółki akcyjnej, która ma wejść we wszystkie prawa i obowiązki koncesyonaryuszki.

Statut spółki oraz wzory akcyi, które będą wydane, podlegają zatwierdzeniu c. k. rządu.

Koncesyonaryuszce zastrzega się prawo wypuszczenia częściowych zapisów dłużnych odnośnie do pożyczki pierwszeństwa, która będzie przez nią zaciągnięta, a to pod warunkami, oznaczonymi przez c. k. rząd; formularze obligacyi pierwszeństwa, które będą wydane, wymagają zatwierdzenia ze strony c. k. rządu.

Cyfra kapitału zakładowego, rzeczywistego, jakoteż imiennego, podlega zatwierdzeniu c. k. rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz rzeczywiście wyłożonych i należycie wykazanych kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolei, łącznie z kosztami zaopatrzenia się w park wozowy oraz na uposażenie rezerwy kapitałowej, oznaczonej przez c. k. rząd, z doliczeniem odsetek interkalarnych, rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy, i straty na kursie, gdyby ją istotnie poniesiono przy gromadzeniu kapitału, żadnych wydatków jakiegobądź rodzaju w kapitał wliczać nie wolno.

Gdyby po wybudowaniu kolei miano jeszcze wystawić jakie nowe budowle lub pomnożyć urządzenia ruchu, natenczas można doliczyć odnośne koszta do kapitału zakładowego, jeżeli c. k. rząd zezwolił 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 amortyzacyi, zatwierdzonego przez c. k. rząd.

§ 11.

C. k. rząd zastrzega sobie prawo wykupienia koncesyonowanej kolei po jej ukończeniu i puszczeniu w ruch w każdym czasie pod następującymi warunkami:

1. Celem oznaczenia ceny wykupna policzy się czyste roczne dochody przedsiębiorstwa w ciągu ostatnich zamkniętych lat siedmiu, poprzedzających chwilę wykupna, strąci się 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 § 1. czasowego uwolnienia od podatku, w takim razie obliczony w ten sposób średni dochód czysty owych lat pięciu przedstawia w ciągu pozostałego okresu wolności od podatku rentę wykupna, która ma być wypłacana bez ściągnięcia podatku. Za czas po upływie wolności podatkowej oznacza się zarazem rentę wykupna w ten sposób, że od dochodów, podług których oblicza się sumę średnią, policza się podatek wraz z dodatkami według stopy procentowej odnośnych lat i potrąca go z dochodów. Do pozostałej reszty dolicza się ze względu na to, że stosownie do § 131., lit. a) ustawy z dnia 25. października 1896, Dz. u. p. Nr. 220, opłacać się ma na przyszłość od renty wykupna podatek dziesięcioprocentowy, dodatek w wysokości jednej dziewiątej tego czystego dochodu.

3. Gdyby wykupno nastąpić miało po upływie ustanowionego w § 1. czasowego uwolnienia od podatków, wówczas uważać się będzie przy obliczaniu czystych dochodów rocznych podatki i dodatki do podatków, ciążące 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 należy także co do lat wolnych od podatku obliczyć podatek wraz z dodatkami według stopy procentowej odnośnych lat i potrącić go z przychodów.

Ze względu jednak na to, że stosownie do § 131., lit. a) ustawy z dnia 25. października 1896, Dz. u. p. Nr. 220, opłacać się ma od renty wykupna podatek dziesięcioprocentowy, należy doliczyć do przeciętnych czystych dochodów, w taki sposób obliczonych, dodatek, wynoszący jedną dziewiątą tych czystych dochodów.

4. Przeciętny dochód czysty, obliczony w myśl powyższych postanowień, płacić należy koncesyonaryuszce jako wynagrodzenie za wykupioną koleją

przez pozostały czas trwania koncesyi 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 obrotowego lub gdyby średni dochód czysty, obliczony w myśl powyższych postanowień ustępów 1. do 3., bez uwzględnienia dodatku, przewidzianego w ustępach 2. i 3., nie dawał przynajmniej takiej sumy rocznej, któraby się równała racie rocznej, potrzebnej na zgodne z planem oprocentowanie i umorzenie pożyczek, ubezpieczonych przez wpis do ksiąg kolejowych a zaciągniętych za zezwoleniem c. k. rządu celem pokrycia policzalnych kosztów założenia, wraz z ratą roczną, potrzebną na oprocentowanie po cztery od sta kapitału akcyjnego, zatwierdzonego przez c. k. rząd, i na umorzenie go w ciągu okresu koncesyjnego, w takim razie wynagrodzenie, które państwo ma zapłacić za wykupioną kolej, będzie polegało na tem, że państwo płacić będzie wymienioną wyżej kwotę ryczałtową w ratach półrocznych, płatnych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku, i zwracać koncesyonaryuszce podatek rentowy, przypadający od tej renty wykupna.

6. Państwu zastrzega się prawo objęcia każdej chwili do zapłacenia z własnych funduszów w miejscu koncesyonaryuszki pożyczek, zaciągniętych w celu uzyskania kapitału na koncesyonowaną kolej, w kwocie, zalegającej jeszcze według zatwierdzonego planu amortyzacyjnego w chwili wykupna; w przypadku tym zniży się należna renta wykupna, o kwotę, potrzebną na oprocentowanie i umorzenie określonego wyżej kapitału pożyczkowego, jakoteż ewentualnie o odpowiadającą powyższemu zapotrzebowaniu sumę dodatku, który w myśl przepisów ustępów 2. i 3. ma być doliczony do przeciętnego dochodu.

7. Państwo zastrzega sobie dalej prawo zapłacenia w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rent, należnych koncesyonaryuszce w myśl postanowień punktów powyższych, kapitału, równającego się zdyskontowanej wartości kapitałowej tych rent, licząc odsetki od odsetek, po strąceniu, jak się samo przez się rozumie, dodatku, któryby w myśl postanowień ustępu 2. i 3. mieścił się w tych rentach; przyczem należy wziąć za podstawę dyskontowania raty na kapitał obligacyi pierwszeństwa stopę procentową $4\frac{1}{2}$ od sta, zaś raty na kapitał akcyjny stopę 4 od sta rocznie.

Gdyby państwo postanowiło w taki sposób spłacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego, podług własnego wyboru, gotówki lub obligacyi długu pań-

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

8. Przez wykupienie kolei i od dnia tego wykupienia przechodzi na państwo za wypłatą wynagrodzenia, oznaczonego pod l. 1. do 7., bez dalszej odpłaty własność koncesyonowanej niniejszem kolei, wolna od ciężarów względnie obciążona tylko zalegającą jeszcze resztą pożyczek, zaciągniętych za zezwoleniem c. k. rządu, tudzież jej używanie, a to ze wszystkimi do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i zapasy kasowe, koleje dojazdowe, będące ewentualnie własnością koncesyonaryuszki, i jej przedsiębiorstwa poboczne, jakoteż rezerwy obrotowe i kapitałowe, utworzone z kapitału zakładowego, o ileby tych ostatnich nie użyto już za zezwoleniem c. k. rządu stosownie do ich przeznaczenia.

9. Postanowienie c. k. rządu, dotyczące się wykonania państwowego prawa wykupna, które nastąpić może zawsze tylko z początkiem roku kalendarzowego, oznajmione będzie przedsiębiorstwu kolejowemu we formie deklaracyi najpóźniej do dnia 31. października bezpośrednio poprzedzającego roku.

Deklaracya ta będzie określać następujące szczegóły:

- a) termin, od którego wykupienie 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 również na państwo;
- c) wysokość ceny wykupna (l. 1. do 7.), którą państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowemu, a którą ewentualnie obliczy się tymczasowo z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania, przy równoczesnem podaniu terminu i miejsca płatności.

10. C. k. rząd zastrzega sobie prawo ustanowienia jednocześnie z doręczaniem deklaracyi, dotyczącej się wykupna, osobnego komisarza do czuwania nad tem, żeby począwszy od tej chwili nie zmieniono stanu majątku na szkodę państwa.

Od chwili deklaracyi, dotyczącej się wykupienia, wymaga wszelka sprzedaż lub obciążenie nierucho-

mych przedmiotów majątkowych, w niej wymienionych, pozwolenia tego komisarza.

To samo odnosi się do przyjmowania wszelkich nowych zobowiązań, które albo przekraczają zakres zwyczajnego toku interesów albo powodują trwałe obciążenie.

11. Koncesyonaryuszka jest obowiązana postarać się o to, aby c. k. rząd mógł w dniu, wyznaczonym na wykupienie, objąć w fizyczne posiadanie wszystkie przedmioty majątkowe, wymienione w deklaracji wykupna.

Gdyby koncesyonaryuszka nie uczyniła zadość temu zobowiązaniu, będzie c. k. rząd miał prawo nawet bez jej zezwolenia i bez interwencji sądowej objąć wymienione przedmioty majątkowe w fizyczne posiadanie.

Począwszy od chwili wykupienia, odbywać się będzie ruch na wykupionej kolei na rachunek państwa; od tej chwili przypadają więc wszystkie dochody z ruchu na korzyść państwa, na koszt jego zaś idą wszystkie wydatki, połączone z ruchem.

Czyste dochody, jakie wynikną 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.

12. C. k. rząd zastrzega sobie prawo zahipotekowania na podstawie deklaracji wykupna (l. 9.) prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach majątkowych, przechodzących na państwo wskutek wykupienia.

Koncesyonaryuszka jest obowiązana oddać c. k. rządowi na jego żądanie do dyspozycji wszelkie dokumenty prawne, jakichby od niej w tym celu jeszcze wymagano.

§ 12.

Trwanie koncesyj łącznie z ochroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl § 9., lit. b) ustawy o koncesjach na koleje żelazne oznacza się na lat dziewięćdziesiąt (90), licząc od dnia dzisiejszego; po upływie tego czasu gaśnie koncesya.

C. k. rząd może uznać koncesję za zgasłą także przed upływem powyższego czasu, jeżeli zajdą warunki, wymienione w § 16.

§ 13.

Gdy koncesya zgaśnie i od dnia jej zgaśnięcia 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 materyałów i zapasy kasowe, koleje dojazdowe i przedsiębiorstwa poboczne, będące ewentualnie własnością koncesyonaryuszki, jakoteż rezerwy obrotowe i kapitałowe, utworzone z kapitału zakładowego, o ileby nie użyto już tych ostatnich za zezwoleniem c. k. rządu stosownie do ich przeznaczenia.

§ 14.

Zarówno w razie zgaśnięcia niniejszej koncesyj 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, wzniesione lub nabyte z własnego majątku, do których zbudowania lub nabycia c. k. rząd upoważnił koncesyonaryuszkę z tym wyraźnym dodatkiem, iż przedmioty te nie stanowią przynależności kolei.

§ 15.

C. k. rząd ma prawo przekonywania się, czy budowę kolei i jej urządzenia ruchu wykonano we wszystkich częściach odpowiednio celowi i sumiennie, tudzież prawo zarządzenia, aby wadom, zachodzącym w tym względzie, zapobieżono, względnie, aby je usunięto.

C. k. rząd ma także prawo wglądania w zarząd kolei za pośrednictwem wydelegowanego przez siebie funkcyonaryusza, a w szczególności prawo nadzorowania w sposób, jaki tylko uzna za stosowny, za pośrednictwem organów nadzorczych, które wydeleguje na koszt koncesyonaryuszki, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i kontraktami.

W razie utworzenia spółki akcyjnej ma komisarz, ustanowiony przez c. k. rząd, także prawo bywania na posiedzeniach rady zawiadowczej lub innej reprezentacji, sprawującej zarząd spółki, jakoteż na walnych zgromadzeniach, ile razy uzna to za potrzebne, oraz prawo zawieszania wszelkich takich uchwał lub zarządzeń, które sprzeciwiałyby się ustawom, koncesyj lub statutowi spółki, względnie były dla publicznego dobra szkodliwe; w przypadku takim winien jednak komisarz przedstawić sprawę natychmiast c. k. Ministerstwu kolei żelaznych do decyzji, która zapaść ma bezzwłocznie i mieć dla spółki moc obowiązującą.

§ 16.

C. k. rząd zastrzega sobie ponadto prawo tej treści, że gdyby, pomimo poprzedniego ostrzeżenia, dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniebdania 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. W szczególności można uznać koncesyę za zgasłą jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego, jeżeli nie dopełniono zobowiązań względem ukończenia budowy i otwarcia ruchu, określonych § 2., o ile ewentualne przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl § 11., lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne.

Głabiński wlr.

83.

Obwieszczenie Ministerstwa skarbu z dnia 26. kwietnia 1911,

dotyczące przeniesienia Urzędu celnego pobocznego Moena do S. Pellegrino.

Urząd celny poboczny II. klasy, istniejący dotychczas w Moena (w Tyrolu), przeniesiono do S. Pellegrino, gdzie tenże rozpoczął już swoją działalność.

W upoważnieniach tego urzędu celnego nie zachodzi żadna zmiana.

Meyer wlr.