

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część LXVIII. — Wydana i rozesłana dnia 17. sierpnia 1911.

Treść: (№ 159—162.) 159. Obwieszczenie, dotyczące świadectw kobiecej szkoły przemysłowej dla szycia bielizny i krawiectwa w Marburgu. — 160. Dokument koncesyjny na kolej lokalną od stacyi Miasto Weidenau na linii c. k. kolei państwowych do granicy państwa w kierunku ku Nisie. — 161. Rozporządzenie, dotyczące zakazu handlu obnośnego na obszarze miasta Brixen. — 162. Obwieszczenie, dotyczące utworzenia Ekspozytury S. Rocco Urzędu celnego głównego tryesteńskiego.

159.

Obwieszczenie Ministerstwa handlu w porozumieniu z Ministerstwem robót publicznych z dnia 3. sierpnia 1911,

dotyczące świadectw kobiecej szkoły przemysłowej dla szycia bielizny i krawiectwa w Marburgu.

Na zasadzie § 14. d, ustępu 3. ustawy z dnia 5. lutego 1907, Dz. u. p. Nr. 26, względnie rozporządzenia Ministra handlu w porozumieniu z Ministrem wyznań i oświaty z dnia 26. lipca 1907, Dz. u. p. Nr. 180, przyjmuje się kobiecą szkołę przemysłową dla szycia bielizny i krawiectwa w Marburgu do spisu tych przemysłowych zakładów naukowych, których świadectwa zastępują przy zgłaszaniu przez kobiety przemysłu krawieckiego, ograniczonego do sukien damskich i dziecięcych, dowód prawdziwego ukończenia nauki.

Marek wlr.

Mataja wlr.

160.

Dokument koncesyjny z dnia 4. sierpnia 1911

na kolej lokalną od stacyi Miasto Weidenau na linii c. k. kolei państwowych do granicy państwa w kierunku ku Nisie.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia nadają w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami Nisańskiej Spółce akcyjnej kolei obwodowej w Nisie żadaną koncesyę na budowę i utrzymywanie w ruchu normalnotorowej kolei lokalnej od stacyi Miasto Weidenau na linii c. k. kolei państwowych do granicy państwa, mającą połączenie z normalnotorową kolejką do Nisy, projektowaną na obszarze pruskim, a to w myśl postanowień ustawy o koncesyach 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 połączenia koncesyonowanej kolei z pruską siecią kolejową oraz uregulowania służby ruchu na kolei tej będą obowiązywać układy, które c. k. Rząd zawrze pod tym względem z Rządem królewsko-pruskim.

Koncesjonaryuszka jest obowiązana poddać się układom tym oraz obowiązkom, które stąd dla niej wynikną.

§ 2.

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.

§ 3.

Koncesjonaryuszka ma obowiązek ukończenia budowy koncesyonowanej kolei najpóźniej do dnia 31. grudnia 1912, 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 złożyć ma koncesjonaryuszka 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.

§ 4.

Celem wybudowania koncesyonowanej kolei nadaje się koncesjonaryuszce prawo wywłaszczenia 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.

§ 5.

Przy budowie koncesyonowanej 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 regu-

laminu 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.

§ 6.

Zatwierdzenie i ułożenie rozkładu jazdy oraz oznaczenie cen przewozu pozostawione jest królewsko-pruskim władzom nadzorczym w granicach ich rzeczowej właściwości z tem zastrzeżeniem, iż austriacką i pruską przestrzeń kolei ma się traktować równomiernie.

Urzednicy państwowi, funkcyonaryusze i służby, którzy korzystają z kolei wskutek polecenia władz, sprawujących nadzór nad zarządem i ruchem kolei, albo w celu strzeżenia interesów państwa z tytułu koncesyi lub z względów skarbowych i wykazują się urzędowymi certyfikatami, wystawionymi przez c. k. Ministerstwo kolei żelaznych dla ich legitymacyi, muszą być przewożeni wraz z pakunkami podróżnymi bezpłatnie.

§ 7.

Kolej lokalna nie ma prawa przyjmować do dalszego przewozu towarów, które pewna stacya kolei państwowej lub prywatnej ma przewieźć do innej stacyi takiej w obrocie przechodowym przez kolej lokalną.

Za przechodowy obrót towarowy nie należy uważać obrotu między Weidenau i Nisą oraz obrotu z Weidenau do jednej z stacyi kolejowych, położonych poza Nisą.

§ 8.

Z wyjątkiem wyraźnego zezwolenia c. k. Rządu nie wolno koncesjonaryuszce powierzać ruchu na koncesyonowanej kolei osobom trzecim.

§ 9.

Koncesjonaryuszka jest obowiązana postarać się o zaopatrzenie swoich funkcyjaryuszy, którzy będą ewentualnie ustanowieni w Austrii, na przypadek niezdolności do pracy i na starość, oraz o zaopatrzenie ich rodzin.

§ 10.

Pod warunkami i zastrzeżeniami, podanymi w artykule XXV. ustawy z dnia 8. sierpnia 1910, Dz. u. p. Nr. 149, jest koncesjonaryuszka obowiązana dozwolić c. k. Rządowi na żądanie każdego czasu współużywania kolei do przewozu między kolejami, utrzymywanymi w ruchu przez państwo, które już istnieją lub mają powstać w przyszłości, w taki sposób, by c. k. Rząd mógł, przy swobodnym ustanowieniu taryf, przeprowadzić lub kazać przeprowadzić tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy współużywaną koleją lub jej częściami za opłatą stosownego wynagrodzenia.

§ 11.

Wydawanie obligacji pierwszeństwa jest kluczzone.

Cyfra kapitału zakładowego 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, z doliczeniem odsetek interkalarnych, rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy, nie wolno wliczać w kapitał żadnych dalszych wydatków.

Gdyby po wybudowaniu kolei miano wystawić dalsze nowe budowle lub pomnożyć urządzenie ruchu, natenczas można doliczyć odnośne koszty do kapitału zakładowego, jeżeli c. k. 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 okresie koncesyjnym według planu amortyzacji, zatwierdzonego przez c. k. Rząd.

§ 12.

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

1. Celem oznaczenia ceny wykupna policzyć się czyste roczne dochody przedsiębiorstwa w ciągu ostatnich zamkniętych lat siedmiu, poprzedzających chwilę wykupna, straci się z tego czyste dochody najniepomyślniejszych dwóch lat, poczem obliczy się średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

2. W razie wykupna przed upływem unormowanego w § 2. czasowego uwolnienia od podatku przedstawia obliczony w ten sposób średni dochód czysty owych lat pięciu w ciągu pozostałego okresu wolności od podatku rentę wykupna, która ma być wypłacana bez ściągania podatku. Za czas po upływie wolności podatkowej oznacza się 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, ma się na przyszłość opłacać od renty wykupna podatek dziesięcioprocentowy, dodatek w wysokości jednej dziewiątej tego czystego dochodu.

3. Gdyby natomiast wykupno nastąpić miało po upływie ustanowionego w § 2. czasowego uwolnienia od podatków, wówczas uważać się będzie przy obliczaniu czystych 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 należy obliczyć 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 § 131, lit. a) ustawy z dnia 25. października 1896, Dz. u. p. Nr. 220, ma się opłacać od renty wykupna podatek dziesięcioprocentowy, należy doliczyć do przeciętnych czystych dochodów, w ten sposób obliczonych, dodatek, wynoszący jedną dziewiątą tych czystych dochodów.

4. Przeciętny dochód czysty, obliczony w myśl powyższych postanowień, należy płacić koncesjonaryuszce jako wynagrodzenie za wykupioną kolej 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 wykupiona 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 oprocentowanie po cztery od sta kapitału zakładowego, zatwierdzonego przez c. k. Rząd, i na umorzenie go w ciągu okresu koncesyjnego, w takim razie ma wynagrodzenie, które państwo zapłaci za wykupioną koleję, polegać na tem, że państwo będzie płacić wymienione wyżej anuitety 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 zapłacenia w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rent, należnych koncesyonaryuszce w myśl postanowień punktów powyższych, kapitału, równającego się zdyskontowanej według stopy po cztery od sta na rok, licząc odsetki od odsetek, wartości kapitałowej tych rent, po strąceniu, jak się samo przez się rozumie, dodatku, któryby w myśl postanowień ustępów 2. i 3. mieścił się w tych rentach.

Gdyby państwo postanowiło w taki sposób spłacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego, podług swego wyboru, gotówki lub obligacyi długu państwa. Obligacye długu państwa liczyć się będzie 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 półrocza bezpośrednio poprzedzającego.

7. Przez wykupienie kolei i od dnia tego wykupienia przechodzi na państwo za wypłatą wynagrodzenia, oznaczonego pod l. 1. do 6., bez dalszej odpłaty wolna od ciężarów własność koncesyonowanej niniejszem koleji i jej używanie, a to ze wszystkimi do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także koleje dojazdowe, będące ewentualnie własnością koncesyonaryuszki.

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

Deklaracya ta będzie określać następujące szczegóły:

- a) termin, od którego zacznie się wykupno;
- 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 mają również przejść na państwo;

- c) wysokość ceny wykupna (l. 1. do 6.), którą państwo ma zapłacić przedsiębiorstwu kolejowemu, a którą ewentualnie obliczy się tymczasowo z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania, przy równoczesnem podaniu terminu i miejsca płatności.

9. C. k. Rząd zastrzega sobie prawo ustanowienia jednocześnie z doręczeniem deklaracyi, tyczącej się wykupna, osobnego komisarza, który ma czuwać nad tem, aby począwszy od tej chwili nie zmieniono stanu majątku na szkodę państwa.

Od chwili deklaracyi, tyczącej się wykupienia, wymaga wszelka sprzedaż lub obciążenie wymienionych tamże nieruchomości przedmiotów majątkowych pozwolenia tego komisarza.

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

10. 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 deklaracyi wykupna.

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

Począwszy od chwili wykupienia, odbywać się będzie ruch na wykupionej koleji 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 należytości obrachunkowe i za wszelkie inne długi, pochodzące z budowy i ruchu kolei aż do chwili powyższej.

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

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

§ 13.

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

C. k. Rząd może uznać koncesyę za zgasłą także przed upływem powyższego czasu, jeżeli zajdą warunki, wymienione w § 17.

§ 14.

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 koleje dojazdowe, będące ewentualnie własnością koncesjonaryuszki.

§ 15.

Zarówno w razie zgaśnięcia niniejszej koncesyi jak i w razie wykupienia kolei (§ 12.) zatrzymuje koncesjonaryuszka na własność fundusze, utworzone z własnych dochodów przedsiębiorstwa, a to fundusz rezerwowy bilansowy i fundusz rezerwowy specjalny, oraz fundusz na odnowienia, dalej ewentualne aktywa obrachunkowe, tabor wozowy, a także te osobne zakłady i budynki, wzniesione lub nabyte z własnego majątku, do których zbudowania lub nabycia c. k. Rząd upoważnił koncesjonaryuszkę z tym wyraźnym dodatkiem, iż przedmioty te nie stanowią przynależności kolei.

§ 16.

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

§ 17.

C. k. Rząd zastrzega sobie dalej prawo wydania zarządzeń zapobiegawczych, odpowiadających ustawom, na wypadek, gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczono się ponownie naruszenia

lub zaniedbania jednego z obowiązków, przepisanych dokumentem koncesyjnym, warunkami koncesyi lub ustawami, a według okoliczności prawo uznania koncesyi za zgasłą jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego. W szczególności można uznać koncesyę za zgasłą jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego, jeżeli nie dopełniono zobowiązań co do ukończenia budowy i otwarcia ruchu, określonych w § 3., o ile ewentualne przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl § 11., lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne.

Röll wtr.

161.

Rozporządzenie Ministerstwa handlu w porozumieniu z Ministerstwami spraw wewnętrznych i skarbu z dnia 5. sierpnia 1911, dotyczące zakazu handlu obnośnego na obszarze miasta Brixen.

Na zasadzie § 10. patentu cesarskiego z dnia 4. września 1852, Dz. u. p. Nr. 252, i § 5. odnośnego przepisu wykonawczego zakazuje się handlu obnośnego na obszarze miasta Brixen.

Zakaz ten nie ma zastosowania do osób, które przynależą do okolic, wymienionych jako uprzywilejowane pod względem handlu obnośnego w § 17. patentu o handlu obnośnym i w odnośnych rozporządzeniach dodatkowych.

Mataja wtr.

Meyer wtr.

Wickenburg wtr.

162.

Obwieszczenie Ministerstwa skarbu z dnia 7. sierpnia 1911, dotyczące utworzenia Ekspozytury S. Rocco Urzędu celnego głównego tryesteńskiego.

W warsztatach okrętowych S. Rocco utworzono ekspozyturę Urzędu celnego głównego tryesteńskiego z oznaczeniem „Ekspozytura urzędu celnego głównego S. Rocco”, która rozpoczęła już swoją działalność.

Meyer wtr.

