

Rok 1912.

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Cześć XX. — Wydana i rozesłana dnia 10. marca 1912.

Treść: (M 18 52.) 48. Obwieszczenie, dotyczące koncesjonowania kolejki elektrycznej z Lana na Vigiljoch. — 49. Rozporządzenie, dotyczące upoważnienia c. k. Urzędu celnego głównego w Chomutowie do wymiaru cła od barwików maziowych Nr. 525, według wartości rzeczywistej. — 50. Rozporządzenie, dotyczące zwinienia Inspektoratu skarbowego w St. Johann. — 51. Obwieszczenie, dotyczące utworzenia w Popradfelka ekspozytury królewsko-węgierskiego Urzędu celnego głównego Zsoba. — 52. Rozporządzenie, którem znosi się wydane z powodu cholery w Włoszech rozporządzenia, dotyczące zakazu względnie ograniczenia dowozu i przewozu niektórych towarów i przedmiotów.

48.

Obwieszczenie Ministerstwa kolei żelaznych z dnia 26. lutego 1912, dotyczące koncesjonowania kolejki elektrycznej z Lana na Vigiljoch.

C. k. Ministerstwo kolei żelaznych udzieliło na zasadzie i w myśl postanowień ustawy o kolejach niższego rzędu z dnia 8. sierpnia 1910, Dz. u. p. Nr. 149, w porozumieniu z interesowanymi c. k. Ministerstwami i c. i k. Ministerstwem wojny adwokatowi Drowi Jakóbowi Köllenspergerowi w Lana wraz z właścicielem pensjonatu Pawłem Michelem w Obermais, kupcem hurtownym Marcinem Löschem, właścicielem hotelu Tobiaszem Kreyerem, właścicielem gospody Franciszkiem Stauderem i właścicielem zakładu fabrycznego, inżynierem Ludwikiem Zuegg, wszystkimi w Lana, koncesję na budowę i utrzymywanie w ruchu kolejki elektrycznej z Lana na Vigiljoch pod warunkami i zastrzeżeniami, określonymi bliżej w dalszym ciągu:

§ 1.

Co do koncesjonowanej kolei żelaznej korzystają koncesjonariusze z ulg skarbowych, przewi-

dzianych w artykułach VI. do XII. ustawy z dnia 8. sierpnia 1910, Dz. u. p. Nr. 149.

Czas uwolnień, przewidzianych w artykule X. ustawy powyższej, oznacza się na lat 15.

§ 2.

Koncesjonariusze mają obowiązek ukończenia budowy wspomnianej na wstępie kolei najpóźniej w przeciągu roku, licząc od dnia dzisiejszego, oddania gotowej kolei na użytek publiczny i utrzymywania jej w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy złożyć mają koncesjonariusze na żądanie Rządu odpowiednią kaucję w papierach wartościowych, nadających się do lokacji pieniędzy sierocych.

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

§ 3.

Celem wybudowania koncesjonowanej kolei nadaje się koncesjonariuszom prawo wyłączenia według postanowień odnośnych przepisów ustawowych.

§ 4.

O ile celem poprowadzenia koncesyonowanej kolei ma się użyć dróg publicznych, powinni koncesyonaryusze postarać się o zezwolenie u osób, obowiązanych do utrzymywania tychże, a względnie u tych władz lub organów, które w myśl obowiązujących ustaw są powołane do zezwolenia na używanie drogi.

§ 5.

Przy budowie koncesyonowanej kolei i ruchu na niej stosować się winni koncesyonaryusze do osnowy niniejszego obwieszczenia koncesyjnego, do technicznych warunków koncesyjnych, ustanowionych przez 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, o ile one w myśl postanowień rozdziału B ustawy z dnia 8. sierpnia 1910, Dz. u. p. Nr. 149, mają zastosowanie do kolejek, dalej do ustaw i rozporządzeń, któreby wydano w przyszłości, a wreszcie do zarządzeń Ministerstwa kolei żelaznych i innych powołanych władz.

§ 6.

Nadaje się koncesyonaryuszom prawo utworzenia za osobnem zezwoleniem Rządu i pod warunkami, które on ustanowi, spółki akcyjnej, która ma wejść w wszystkie prawa i obowiązki koncesyonaryuszy.

Wydawanie obligacyi pierwszeństwa jest wyklucone.

Cyfra kapitału zakładowego, rzeczywistego i nominalnego podlega zatwierdzeniu Rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz rzeczywiście wyłożonych i należycie wykazanych kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolei wraz z nabyciem parku wozowego i uposażeniem rezerwy kapitałowej, z doliczeniem odsetek interkalarnych, rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy i rzeczywistej straty na kursie, wynikłej ewentualnie przy gromadzeniu kapitału, nie wolno wliczać w kapitał żadnych dalszych wydatków.

Gdyby po zużyciu zatwierdzonego kapitału zakładowego miano wystawić dalsze nowe budowle lub pomnożyć urządzenia ruchu, natenczas można doliczyć odnośne koszta do kapitału zakładowego, jeżeli 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 Rząd.

Statuty spółki oraz formularze akcyi, które będą wydane, podlegają zatwierdzeniu Rządu.

§ 7.

Koncesyonaryusze są obowiązani przyznawać prawo wolnej jazdy na kolei podoficerom i ordonom, będącym każdorazem w służbie.

Bliższe warunki w tym względzie należy ułożyć z właściwymi władzami wojskowymi.

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

§ 8.

Urzednicy państwowi, funkcyonaryusze i sludzy, 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 bezpłatnie.

§ 9.

Koncesyonaryusze są obowiązani przewozić pocztę, oraz funkcyonaryuszy zarządu pocztowego i telegraficznego wszystkimi pociągami programowymi.

Za te jak również za inne świadczenia na cele zakładu pocztowego mogą koncesyonaryusze domagać się odpowiedniego wynagrodzenia, które będzie ustalone drogą układu.

Korespondencye, odnoszące się do zarządu kolejki, a wymieniane między dyrekcją lub zawiadownstwem przedsiębiorstwa kolejki i jego podwładnymi organami albo przez organa te między sobą, mogą być przewożone przez funkcyonaryuszy zakładu kolejowego.

§ 10.

Koncesyonaryusze są obowiązani postarać się o zabezpieczenie swych funkcyonaryuszy na wypadek niezdolności do pracy i na starość, oraz o zaopatrzenie ich rodzin i przystąpić w tym celu do kasy emerytalnej związku austriackich kolei lokalnych, o ilczy nie utworzono dla koncesyonowanego przedsiębiorstwa kolejowego własnej kasy emerytalnej, zapewniającej członkom przynajmniej takie same

korzyści, względnie nakładającej na koncesyonaryusza przynajmniej takie same obowiązki, jak zakład wspomnianego związku.

To zaopatrzenie należy tak przeprowadzić, by koncesyonaryusze mieli obowiązek zgłaszać w zakładzie emerytalnym związku austriackich kolei lokalnych, względnie w własnej kasie emerytalnej stałych funkcyonaryusza z dniem nadania im stałej posady, z innych zaś funkcyonaryusza przynajmniej tych, którzy pełnią służbę jako kierownicy wozów, konduktorzy, strażnicy lub posługacze stacyjni, przy odpowiedniem ich zatrudnieniu, najpóźniej po ukończeniu trzech lat służby.

Statuty kasy pensyjnej oraz wszelkie ich zmiany podlegają zatwierdzeniu Ministerstwa kolei żelaznych.

§ 11.

Koncesyonaryusze są obowiązani dostarczać na żądanie Ministerstwa kolei żelaznych w czasie właściwym wykazów statystycznych, potrzebnych do zestawienia rocznej statystyki kolejowej.

§ 12.

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

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

§ 13.

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

§ 14.

Z wyjątkiem wyraźnego zezwolenia Rządu nie wolno koncesyonaryuszom powierzać ruchu na koncesyonowanej kolei osobom trzecim.

§ 15.

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.

§ 16.

Rząd zastrzega sobie prawo wydania zarządzeń zapobiegawczych, odpowiadających ustawom, na wypadek, gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniedbania jednego z obowiązków, przepisanych koncesyą, warunkami koncesyi lub ustawami, a według okoliczności prawo uznania koncesyi za zgasłą jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego.

Forster wlr.

49.

Rozporządzenie Ministerstw skarbu i handlu z dnia 27. lutego 1912,

dotyczące upoważnienia c. k. Urzędu celnego głównego w Chomutowie do wymiaru cła od barwików maziowych Nru 625. według wartości rzeczywistej.

C. k. Urząd celny główny II. klasy w Chomutowie zostaje upoważniony do wymiaru cła od barwików maziowych Nru 625. według wartości rzeczywistej.

Zaleski wlr.

Roessler wlr.

50.

Rozporządzenie Ministerstwa skarbu z dnia 2. marca 1912,

dotyczące zwinięcia Inspektoratu skarbowego w St. Johann.

Na podstawie Najwyższego postanowienia z dnia 8. lutego 1912 związa się Inspektorat skarbowy w St. Johann i łączy jego agendy urzędowe z agendami Inspektoratu skarbowego w Solnogradzie.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z końcem marca 1912.

O tem obwieszcza się odnośnie do reskryptu Ministerstwa skarbu z dnia 29. października 1874, Dz. u. p. Nr. 133.

Zaleski wlr.

51.**Obwieszczenie Ministerstwa skarbu z dnia 4. marca 1912,**

dotyczące utworzenia w Popradfelka ekspozytury królewsko-węgierskiego Urzędu celnego głównego Zsolna.

Według uwiadomienia królewsko-węgierskiego Ministerstwa skarbu utworzono na stacji Popradfelka Kolei koszycko-bogumińskiej ekspozyturę królewsko-węgierskiego Urzędu celnego głównego Zsolna, wyposażoną w upoważnienia urzędu celnego głównego I. klasy i uprawnioną także do stosowania postępowania zapowiadawczego w obrocie kolejowym.

Ekspozytura ta rozpocznie swą działalność w dniu 15. czerwca r. b. i będzie otwarta corocznie dla obrotu od tegoż dnia aż do dnia 15. września.

Zaleski wlr.

52.**Rozporządzenie Ministerstw spraw wewnętrznych, handlu i skarbu z dnia 6. marca 1912,**

którem znosi się wydane z powodu cholery w Włoszech rozporządzenia z dnia 4. sierpnia, 6. września i 23. października 1911, Dz. u. p. Nr. 151, 182 i 207, dotyczące zakazu względnie ograniczenia dowozu i przewozu niektórych towarów i przedmiotów.

W porozumieniu z Rządem królewsko-węgierskim znosi się rozporządzenia z dnia 4. sierpnia, 6. września i 23. października 1911, Dz. u. p. Nr. 151, 182 i 207, dotyczące zakazu względnie ograniczenia dowozu i przewozu niektórych towarów i przedmiotów z wymienionych tamże prowincji włoskich.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi zaraz w życie.

Zaleski wlr.

Heinold wlr.

Roessler wlr.