

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XXIX. — Wydana i rozesłana dnia 7. kwietnia 1897.

Treść: (№ 85—86.) 85. Dokument koncesyjny na kolej lokalną od Trzebini do Skawiec. — 86. Obwieszczenie o nadaniu koncesyi na linię poboczną malej kolei wązko-torowej zapomoćą elektryczności w ruchu utrzymywanej od Cieplic do Eichwaldu.

85.

Dokument koncesyjny z dnia 20. marca 1897,

na kolej lokalną od Trzebini do Skawiec.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia uznając za stosowne w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami nadać Juliuszowi Sieglerowi z Eberswaldu o to proszącemu, koncesyę do wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej parowej, która wybudowana być ma jako lokalna ze szlakiem normalnym od Trzebini na Spytkowice i Wadowice do Skawiec, a to w myśl ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, jakoteż ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, pod następującymi warunkami i zastrzeżeniami:

§. 1.

Kolei, na którą wydaje się niniejszy dokument koncesyjny, zapewniają się dobrodziejstwa w artykule V ustawy z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895) przewidziane.

§. 2.

Koncesyonaryusz obowiązany jest rozpocząć budowę kolei koncesyonowanej niezwłocznie po otrzymaniu pozwolenia do budowania, skończyć najpóźniej w przeciągu dwóch lat, licząc od dnia

dzisiejszego, gotową kolej oddać na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy jakoteż wybudowania i urządzenia kolei zgodnie z koncesyą, dać ma koncesyonaryusz kaucyę na żądanie administracyi państwa w sumie 5.000 zł. w papierach obiegowych, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania kaucya ta uznana być może za przepadłą.

§. 3.

Do wybudowania kolei koncesyonowanej nadaje się koncesyonaryuszowi prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie koncesyonaryuszowi do wybudowania nowych kolei podjazdowych, lub do przekształcenia tych, któreby nabył, o ile Rząd ze względu na dobro publiczne uznałby wybudowanie a względnie przekształcenie takich kolei za potrzebne.

§. 4.

We względzie budowy kolei koncesyonowanej i ruchu na niej zastosować się powinien koncesyonaryusz do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego i do warunków koncesyjnych, które Ministerstwo kolei żelaznych ustanowi, jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do

ustawy o koncesjach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) i Porządku ruchu kolei z dnia 16. listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852), tudzież do ustaw i rozporządzeń, któreby w przyszłości wydane zostały. Pod względem ruchu pozwala się odstąpić od środków bezpieczeństwa i przepisów ruchu, ustanowionych w Porządku ruchu kolei żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych, o ile ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu, a w szczególności ze względu na zmniejszenie chyżości, Ministerstwo kolei żelaznych uzna to za możebne, a natomiast trzymać się należy osobnych przepisów ruchu, które w tej mierze wyda Ministerstwo kolei żelaznych.

§. 5.

Nadaje się koncesyonaryuszowi prawo utworzenia za osobnem zezwoleniem Rządu i pod warunkami, które on ustanowi, Spółki akcyjnej, która wniść ma we wszystkie prawa i obowiązki koncesyonaryusza.

Nadaje się koncesyonaryuszowi prawo wypuszczenia w obieg akcyj pierwszorzędných, które mieć będą pod względem wypłaty odsetek i umorzenia, pierwszeństwo przed akcjami zakładowemi, za sumę, którą Rząd ustanowi.

Dywidenda należąca się od akcyj pierwszorzędných, zanim akcje zakładowe nabędą prawa do pobierania dywidendy, nie może być wymierzana w większej kwocie jak po cztery od sta i dopłaty z dochodów późniejszych lat są wzbronione.

Cyfra kapitału zakładowego rzeczywistego jakoteż imiennego podlega zatwierdzeniu Rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolei łącznie z kosztami sprawienia taboru kolejowego, jakoteż na uposażenie funduszu zasobnego w sumie, którą Rząd ustanowi, rzeczywiscie wyłożonych i należycie udowodnionych, z doliczeniem odsetek interkalarnych rzeczywiscie zapłaconych w okresie budowy i straty na kursie rzeczywiscie poniesionej przy gromadzeniu kapitału, żadne wydatki jakiegobądź rodzaju nie mogą być liczone.

Gdyby po wybudowaniu kolei jeszcze jakie nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, koszta przez to poniesione mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli Rząd pozwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta będą należycie wykazane.

Cały kapitał zakładowy umorzony być ma w okresie koncesyjnym według planu amortyzacyi przez Rząd zatwierdzonego.

Statut Spółki jakoteż formularze obligacyi pierwszeństwa emitować się mających tudzież akcyj zakładowych i akcyj pierwszeństwa, które mają być wypuszczone, podlegają zatwierdzeniu Rządu.

§. 6.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych niższych. Taryfę wojskową stosuje się do przewozu osób i rzeczy według postanowień, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych kiedykolwiek na austriackich kolejach państwa obowiązywać będą.

Postanowienia te stosowane będą także do Obrony krajowej i Pospolitego ruszenia obu połów monarchii, do strzelców krajowych tyrolskich i do żandarmeryi a to nietylko gdy podróżują kosztem skarbu, lecz także gdy jadą po służbie o własnym koszcie na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne.

Koncesyonaryusz zobowiązuje się przystąpić także do zawartej przez spółki kolei austriackich umowy względem zakupienia i utrzymywania w pogotowiu środków do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem służbą i swojemi taborami w razie przewożenia większych transportów wojskowych, do przepisów dla kolei żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, jakoteż do umowy dodatkowej o przewożeniu na rachunek skarbu wojskowego obłożnie chorych i rannych, która weszła w wykonanie od dnia 1. czerwca 1871.

Przepis dotyczący się przewożenia transportów wojskowych kolejami żelaznymi, który kiedykolwiek będzie obowiązywał, tudzież przepisy dla kolei żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, nabywają dla koncesyonaryusza mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na kolei koncesyonowanej. Przepisy rzeczzonego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i nie będą ogłoszone w Dzienniku ustaw państwa, staną się dla koncesyonaryusza obowiązującemi wtedy, gdy zostaną im urzędownie podane do wiadomości.

Zobowiązania te ciężą na koncesyonaryuszu tylko o tyle, o ile będzie możliwem dopełnienie ich na kolei drugorzędnej a w skutek tego zbudowanej, urządzonej i eksploatowanej z dozwoleńmi ułatwieniami.

Koncesyonaryusz zobowiązuje się przy obsadzeniu posad mieć wzgląd na wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony kra-

jowej w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872 (Dz. u. p. Nr. 60).

§. 7.

O ile podobne zniżenia, jakie w §. 6 dla transportów wojskowych są przepisane, mają być udzielane także korpusem straży cywilnej (Straży bezpieczeństwa, Straży skarbowej itp.) lub innym funkcyjonym publicznym, postanowione będzie w warunkach koncesyjnych.

§. 8.

Koncesją nadaje się z obroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §fu 9go, lit. b) ustawy o koncesjach na koleje żelazne na lat dziewięćdziesiąt (90), licząc od dnia dzisiejszego, a po upływie tego czasu utraci ona moc swoją.

Rząd może także wyrzec wygaśnięcie koncesyi przed upływem przerwzonego czasu, gdyby określone w §fie 2gim zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia ruchu nie były dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie da się usprawiedliwić w myśl §u 11go, lit. b) ustawy o koncesjach na koleje żelazne.

§. 9.

Ruch na kolei, będącej przedmiotem niniejszego dokumentu koncesyjnego, o ile inna umowa nie przyjdzie do skutku, utrzymywać będzie państwo na rachunek koncesjonariusza. Warunki tego utrzymywania ruchu przepisane będą w kontrakcie, który Rząd zawrze z koncesjonariuszem.

§. 10.

Koncesjonariusz obowiązany jest pod warunkami i zastrzeżeniami w artykule XII ustawy z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895) podanemi dozwolić Rządowi na jego żądanie każdego czasu współużywania kolei do obrotu między kolejami już istniejącymi lub dopiero w przyszłości powstać mającymi, na których Rząd ruch utrzymuje, w taki sposób, że Rząd będzie mógł z prawem ustanawiania taryf przesyłać lub pozwolić przesyłać tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy koleją współużywaną lub niektórymi jej częściami, za opłatą stosownego wynagrodzenia.

§. 11.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolei koncesjonowanej po jej wybudowaniu i otwarciu

na niej ruchu kiedykolwiek, pod następującymi warunkami:

1. Dla oznaczenia ceny odkupu policzone będą czyste dochody roczne przedsiębiorstwa w ciągu ostatnich zamkniętych lat siedmiu przed chwilą odkupu a z nich stracone będą czyste dochody dwóch lat najniepomyślniejszych, poczem obliczony będzie średni dochód czysty pozostałych lat pięciu

Dochód średni czysty w myśl powyższego postanowienia obliczony, będzie koncesjonariuszowi płacony aż do upływu okresu koncesyjnego jako wynagrodzenie za odstąpienie kolei a to w ratach półrocznych płatnych z dołu dnia 30. czerwca i 31. grudnia każdego roku.

2. Gdyby kolej miała być odkupiona po upływie czasowego, w §. 1 ustanowionego uwolnienia od podatków, dodatki do podatków ciężące na odkupionem przedsiębiorstwie kolejowem i wszelkie inne pobory publiczne uważać się będzie za wydatki ruchu.

Jezeli obowiązek płacenia podatku istniał nie przez wszystkie lata, podług których oblicza się sumę średnią, w takim razie także co do lat wolnych od podatku obliczyć należy podatek razem z dodatkami według stopy procentowej pierwszego roku podlegającego podatkowi i potrącić z przychodów.

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

3. Gdyby jednak odkupienie miało nastąpić przed upływem siódmego roku ruchu, lub gdyby średni dochód czysty, w myśl postanowień ustępu 1. obliczony, nie wynosił najmniej takiej kwoty rocznej, jaka jest potrzebna na oprocentowanie i spłacenie według planu obligacji pierwszorzędných za zezwoleniem Rządu emitowanych i pożyczki, gdyby została zaciągnięta, z doliczeniem raty na oprocentowanie po cztery od sta kapitału akcyjnego przez Rząd zatwierdzonego i na umorzenie go w ciągu całego okresu koncesyjnego, natenczas wynagrodzenie, które państwo ma zapłacić za odstąpienie kolei, będzie polegało na tem, że państwo weźmie na siebie spłacenie z własnych funduszów w umówionych terminach płatności w miejsce koncesjonariusza, powyższej pożyczki hipotecznej aż do zupełnego umorzenia takowej a oznaczoną powyżej sumę roczną za kapitał akcyjny płacić będzie w ratach półrocznych z dołu dnia 30. czerwca i 31. grudnia każdego roku i wynagrodzi Spółce podatek rentowy, opłacać się mający od tej renty odkupu.

4. Państwo zastrzega sobie, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rat rocznych zapłacić kapitał, wyrównujący sumie obligacji pierwszeństwa, w chwili odkupienia a stosownie do zatwierdzonego planu amortyzacji jeszcze jako nie umorzone zalegających i pożyczki, gdyby została zaciągnięta, z doliczeniem zdyskontowanej przez potrącenie odsetek od odsetek po cztery od sta na rok wartości kapitałowej rat, które mają być według postanowień ustępu 2 półrocznie płacone oprócz kwot na programowe oprocentowanie i umorzenie obligacji pierwszeństwa i pożyczki, gdyby została zaciągnięta.

Gdyby państwo zamierzało w taki sposób spłacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego podług własnego wyboru gotówki lub obligacji długu państwa. Obligacje długu państwa liczone będą po kursie pieniężnym średnim, jaki obligacje długu państwa tego samego rodzaju, notowane urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półrocza bezpośrednio poprzedzającego.

5. Przez odkupienie kolei i od dnia tego odkupienia wchodzi państwo za wypłatą ceny odkupu bez dalszego wynagrodzenia w posiadanie wolne od ciężarów a względnie obciążone tylko zalegającą jeszcze resztą pożyczki pierwszorzędnej i innymi pożyczkami, gdyby zostały zaciągnięte i w używanie kolei niniejszem koncesyonowanej ze wszystkimi do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy i zapasy materiałów, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już użyte stosownie do swego przeznaczenia.

6. Odkupienie na rzecz państwa nastąpić ma w każdym przypadku z rozpoczęciem się roku kalendarzowego, uchwała zaś Rządu, tycząca się odkupienia, oznajmiona będzie przedsiębiorstwu kolejowemu najpóźniej aż do 31. października roku bezpośrednio poprzedniego w formie deklaracji.

W deklaracji tej oznaczone będą następujące szczegóły:

- a) termin, od którego nastąpi odkupienie;
- b) przedsiębiorstwo kolejowe, będące przedmiotem odkupienia i inne przedmioty majątku, które bądźto jako przynależność przedsiębiorstwa kolejowego, bądź też na zaspokojenie pretensyi państwa przejść mają na państwo;
- c) kwota ceny odkupu, którą państwo zapłaci przedsiębiorstwu z oznaczeniem terminu i miejsca płatności.

7. Rząd zastrzega sobie prawo ustanowienia jednocześnie z doręczeniem deklaracji co do odkupienia, osobnego komisarza do czuwania nad tem, żeby stan majątku, poczynszy od tej chwili, nie został zmniejszony na szkodę państwa.

Poczynszy od chwili oznajmienia o odkupieniu, wszelka sprzedaż lub obciążenie nieruchomości majątkowych, w deklaracji o odkupieniu wymienionych, podlega przyzwoleniu osobnego komisarza. Toż samo rozumie się o wszelkiem przyjęciu nowych zobowiązań, przekraczających granicę regularnego sprawowania interesów lub uzasadniających trwałe obciążenie.

8. Koncesyonaryusz obowiązany jest mieć o to staranie, żeby Rząd mógł w dniu na odkupienie wyznaczonym, objąć w fizyczne posiadanie wszystkie przedmioty majątku w deklaracji o odkupieniu wymienione.

Gdyby koncesyonaryusz nie uczynił zadość temu zobowiązaniu, Rząd będzie miał prawo nawet bez zezwolenia koncesyonaryusza i bez wdania się sądu, objąć w fizyczne posiadanie przedmioty majątku powyżej oznaczone.

Poczynszy od chwili odkupienia, ruch na kolei odkupionej odbywać się będzie na rachunek państwa a przeto od tej chwili wszelkie dochody ruchu przechodzić będą na rzecz państwa, wszelkie zaś wydatki ruchu na karb państwa,

Czyste dochody, jakie okażą się z obrachunku aż do chwili odkupienia, pozostaną własnością przedsiębiorstwa kolejowego, które natomiast odpowiadać ma samo za wszelkie należyłości obrachunkowe i za wszelkie inne długi pochodzące z budowy i ruchu kolei aż do chwili powyższej.

9. Rząd zastrzega sobie prawo zahipotekowania na podstawie deklaracji o odkupieniu (l. 6), prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach majątkowych w skutek odkupienia na państwo przechodzących.

Koncesyonaryusz obowiązany jest oddać Rządowi na jego żądanie do rozporządzenia wszelkie dokumenty prawne, jakichby do tego celu potrzebował.

§. 12.

Gdy koncesya utraci moc swoją i od tego dnia, w którym to nastąpi, wchodzi państwo bez wynagrodzenia w wolne od ciężarów posiadanie i używanie kolei koncesyonowanej i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności, licząc tu także tabor wozowy i zapasy materiałów, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, w rozmiarze wzmiankowanym w §. 11, ustęp 5.

Tak wtedy gdy koncesya moc swoją straci, jak i w razie odkupienia kolei (§. 11), zatrzyma koncesyonaryusz na własność fundusz zasobny, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i na-

leżące się im aktywa obrachunkowe, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniesione lub nabyte, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił koncesjonariusza z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależności kolejowej.

§. 13.

Rząd ma prawo przekonywać się, czy budowa kolei i jej urządzenia ruchu są we wszystkich częściach wykonane odpowiednio celowi i trwale, tudzież zarządzić, żeby wadom w tym względzie zapobieżono lub takowe usunięto.

Rząd ma także prawo wglądania w zarząd przez wydelegowanego do tego funkcjonariusza, a w szczególności nadzorowania w wszelki sposób, jaki uzna za stosowny, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i kontraktami i wydelegowania do nadzoru nad tem funkcjonariuszów na koszt koncesjonariuszów.

W razie utworzenia się Spółki akcyjnej, komisarz przez Rząd ustanowiony będzie miał także prawo bywania na posiedzeniach Rady zawiadowczej lub innej reprezentacji, przedstawiającej grono kierujące Spółką, jakoteż na walnych zgromadzeniach ile razy uzna to za potrzebne, i zawieszania wszelkich takich uchwał lub zarządzeń, któreby się ustawom, koncesyi lub statutowi Spółki sprzeciwiały albo były szkodliwe publicznemu dobru; w przypadku jednak takim komisarz winien rzecz przedstawić natychmiast Ministerstwu kolei żelaznych do decyzji, która wydana być ma niezwłocznie i będzie dla Spółki obowiązująca.

§. 14.

Nadto zastrzega sobie Rząd prawo, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniedbania obowiązków, w dokumencie koncesyjnym, warunkach koncesyj-

nych lub ustawami przepisanych, będzie temu zapobiegał środkami odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności unieważni koncesyą jeszcze przed upływem czasu, na który została nadana.

Guttenberg r. w.

86.

Obwieszczenie Ministerstwa kolei żelaznych z dnia 23. marca 1897,

o nadaniu koncesyi na linię poboczną małej kolei wązko-torowej za pomocą elektryczności w ruchu utrzymywanej od Ciepliec do Eichwaldu.

Na zasadzie i w myśl postanowień ustawy o kolejach niższego rzędu z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895), c. k. Ministerstwo kolei żelaznych w porozumieniu z interesowanymi c. k. Ministerstwami, tudzież c. i k. wspólnem Ministerstwem wojny, nadało Cieplickiej spółce elektryczności i małych kolei na prośbę onejże koncesyę do wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei, która ma być linią poboczną małej kolei wązko-torowej od Ciepliec do Eichwaldu, utrzymywanej w ruchu za pomocą elektryczności, ma zaś prowadzić od Placu Szkolnego ulicami Królewską, Młyńską i Praską do zakładu gazowego w Cieplicach.

Rzeczoną linię poboczną uważa się za istotną część składową istniejącej małej kolei z Ciepliec do Eichwaldu, przeto postanowienia obwieszczenia c. k. Ministerstwa handlu z dnia 28. lutego 1895 (Dz. u. p. Nr. 39), dotyczące się tej ostatniej kolei, mają być stosowane także do nowej linii pobocznej, jednakże w ten sposób, że 15letnie uwolnienie od podatków, w §. 1 tego obwieszczenia przewidziane, liczyć się ma dla nowej linii pobocznej dopiero od dnia dzisiejszego.

Guttenberg r. w.

