

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część LIX. — Wydana i rozesłana dnia 23. czerwca 1897.

Treść: (№ 136—142.) 136. Obwieszczenie o rozszerzeniu upoważnień c. k. Komory II. klasy w Wels. — 137. Dokument koncesyjny na kolej lokalną od Lublany (Brezowic) do Lublany Górnej. — 138. Dokument koncesyjny na kolej lokalną od Mięsta Hermanowego do Borohradka z odnogą od Tynca Hrochowego do Chrastu. — 139. Dokument koncesyjny na kolej lokalną od Policzki do Skuteza. — 140. Rozporządzenie, dotyczące się upoważnienia kilku c. k. komor śródkrajowych do ekspedycyowania posyłek roślinnych z zagranicy pocztą nadchodzących. — 141. Rozporządzenie, dotyczące się przeistoczenia Komisji podatkowej lokalnej w Czerniowcach na Administrację podatkową. — 142. Rozporządzenie, zabraniające handlu obnośnego na obszarze Salzburga stolicy krajowej.

136.

Obwieszczenie Ministerstwa skarbu z dnia 20. maja 1897,

o rozszerzeniu upoważnień c. k. Komory II. klasy w Wels.

C. k. Komora główna II. klasy w Wels upoważniona została do stosowania postępowania awizacyjnego w obrocie kolejowym.

Biliński r. w.

137.

Dokument koncesyjny z dnia 26. maja 1897,

na kolej lokalną od Lublany (Brezowic) do Lublany Górnej.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia uznaje za stosowne w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami nadać Iwanowi Hribarowi, posłowi na sejm krajowy, burmistrzowi miasta Lublany w związku z Gabryełem Wiktozem Jelowszekiem, posłem na sejm krajowy, burmistrzem w Lublanie Górnej i z Janem Gruden, c. k. poborcą podatkowym na e.

w Lublanie Górnej, o to proszącemu, koncesyę do wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej parowej, która wybudowana być ma jako lokalna ze szlakiem normalnym od Lublany (Brezowic) z dobiegiem do linii wiedeńsko-tryestyńskiej c. k. uprz. Spółki kolei południowej do Lublany Górnej, a to w myśl ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, jako też ustaw z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895 i z dnia 21. lipca 1896, Dz. u. p. Nr. 141, pod następującymi warunkami i zastrzeżeniami:

§. 1.

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

§. 2.

Kolei koncesyonowanej zapewnia państwo gwarancyę czystego dochodu rocznego w sumie wyrównującej kwocie potrzebnej na oprocentowanie po cztery od sta i umorzenie pożyczki pierwszeństwa w celu zgromadzenia kapitału zaciągnąć i w przeciągu 76 lat umorzyć się mającej w sumie imiennej 400.000 zł. w. a. w monecie papierowej, a to w taki sposób, że gdyby czysty dochód roczny nie dorównywał sumie zagwarantowanej, część niedostającą uzupełni Rząd.

Zagwarantowany czysty dochód roczny ustanawia się na czas od otwarcia ruchu aż do upływu 76go roku okresu koncesyjnego w sumie maksymalnej 17.000 zł. w. a.

§. 3.

Z czystego dochodu rocznego w §. 2 zagwarantowanego obracać należy na umorzenie pożyczki pierwszeństwa, która ma być zaciągnięta, taką kwotę, jaką Rząd wyznaczy, stosownie do planu amortyzacyjnego, podlegającego jego zatwierdzeniu, według którego cały kapitał zakładowy (§. 11) umorzony być ma w ciągu okresu koncesyjnego.

§. 4.

Dodatek, który Rząd ma płacić z tytułu przyjęcia gwarancyi, wydawany będzie po poprzednim sprawdzeniu przedstawionego ze wszystkimi dowodami rachunku rocznego, najpóźniej w trzy miesiące po przedstawieniu tego rachunku.

Jednakże na wypłatę odsetek od pożyczki w terminach płatności, tudzież na umorzenie pożyczki stosownie do planu w oznaczonych terminach płatności, skarb będzie i pierwiej wydawał kwoty częściowe w miarę potrzeby, sprawdzonej na podstawie preliminarza przychodów, a to z zastrzeżeniem obliczenia się na podstawie rachunku rocznego i jeżeli koncesyonaryusze będą o to prosili wcześniej przed terminem płatności.

Gdyby po ostatecznym stwierdzeniu rachunku rocznego, który przedstawić należy najpóźniej w przeciągu trzech miesięcy po upływie roku ruchu, okazało się, że zaliczki wymierzono za wysoko, koncesyonaryusze winni niezwłocznie zwrócić otrzymaną nadwyżkę z sześcioprocentowymi odsetkami.

Z roszczeniem do dopłaty od państwa zgłaszając się należy najpóźniej w przeciągu roku po upływie odpowiedniego roku ruchu, w przeciwnym razie roszczenie to upada.

§. 5.

Kwotę, którą Rząd zapłaci w skutek przyjęcia gwarancyi, uważać należy tylko za zaliczkę podlegającą oprocentowaniu po cztery od sta rocznie.

Gdy czysty dochód kolei przewyższy zagwarantowaną sumę roczną, nadwyżka odsyłana być ma niezwłocznie Rządowi na spłacenie udzielonej zaliczki z odsetkami aż do całkowitego umorzenia.

W przypadku tym zaspokojenie płatnych odsetek ma pierwszeństwo przed zwrotem zaliczek.

Pretensje państwa z tytułu zaliczek lub odsetek, nie wypłaconych jeszcze Rządowi w chwili, gdy

koncesya moc swoją utraci, lub gdy kolej zostanie odkupiona, zaspokojone będą z pozostałego jeszcze majątku przedsiębiorstwa.

§. 6.

Koszta notowania papierów na giełdach krajowych i zagranicznych, opłaty stęplowe od kuponów jakoteż podatki, które po upływie lat swobody podatkowej przedsiębiorstwo ma opłacać, wolno umieszczać w rachunku ruchu jako pozycję wydatkową.

Toż samo rozumie się o dodatku za zawiadomstwo, płacić się mającym od pożyczki pierwszeństwa, która ma być zaciągnięta, jakoteż o podatkach i należnościach, któreby instytucji finansowemu pożyczającemu miały być zwracane.

Od dopłat państwa niema przedsiębiorstwo opłacać podatku dochodowego.

§. 7.

Budowę kolei koncesyonowanej rozpocząć należy niezwłocznie po otrzymaniu pozwolenia do budowania i skończyć najpóźniej w przeciągu roku, licząc od dnia dzisiejszego. Gotową kolej oddać należy niezwłocznie na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy, jakoteż wykonania i urzędzenia kolei zgodnie z koncesyą, dać mają koncesyonaryusze na żądanie Rządu stosowną kaucyę w papierach obiegowych, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

W razie niedotrzymania powyższych zobowiązań z winy koncesyonaryuszów, kaucya ta uznana być może za przepadłą.

§. 8.

Do wybudowania kolei koncesyonowanej nadaje się koncesyonaryuszom prawo wyłączenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie koncesyonaryuszom do wybudowania wszelkich kolei podjazdowych, których budowę Rząd ze względu na dobro publiczne uznałby za potrzebną.

§. 9.

We względzie budowy kolei koncesyonowanej i ruchu na niej zastosować się powinni koncesyona-

ryszu do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego, do warunków koncesyjnych i innych zarządzeń, które c. k. Ministerstwo kolei żelaznych wyda, 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 zostały wydane.

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 koncesyonowanej kolei lokalnej 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.

§. 10.

Budowa kolei koncesyonowanej wykonana być ma podług zarządzeń, jakie w tej mierze wyda Ministerstwo kolei żelaznych pod bezpośrednim kierunkiem i nadzorem Ministerstwa kolei żelaznych a względnie funkcyonaryuszów, których Ministerstwo do tego wydeleguje.

Budowa i dostawy powierzane być mają na podstawie projektu szczegółowego i kosztorysu ułożonego przy odpowiednim wpływie funkcyonaryuszów rządowych, z bezpośrednim współdziałaniem Rządu i według warunków stosowanych pospolicie przy budowie kolei państwa.

Roboty budownicze powierzać należy drogą ofert oddzielnie od zbierania kapitału.

Wartość dostawy materiałów, odstąpić się mających gruntów i wszelkich innych świadczeń, które objęciem akcyj zakładowych mają być zapewnione, oceniana być ma w porozumieniu między Rządem a stronami interesowanemi, gdyby zaś porozumienie do skutku nie przyszło, drogą dobrowolnego sądowniego oszacowania.

Tabor kolejowy, szyny i wszelkie inne części składowe kolei, jakoteż wszelkie przedmioty do jej urządzenia mają być nabywane wyłącznie z fabryk krajowych.

Wyjątku od tego postanowienia dozwolić może Ministerstwo kolei żelaznych w porozumieniu z Ministerstwem handlu tylko w takim razie, gdyby udowodniono, że fabryki krajowe nie zdołają dostarczyć

wszystkiego pod temi samemi warunkami, co się tyczy ceny, gatunku i czasu dostawy, jakie ofiarują fabryki zagraniczne.

§. 11.

Nadaje się koncesyonaryuszom prawo utworzenia za osobnem zezwoleniem Rządu i pod warunkami, które on ustanowi, osobnej Spółki akcyjnej do prowadzenia przedsiębiorstwa kolei lokalnej koncesyonowanej, która wnijść ma we wszystkie prawa i obowiązki koncesyonaryuszów.

Koncesyonaryusze są upoważnieni zaciągnąć pod warunkami, które Rząd ustanowi, pożyczkę pierwszeństwa w sumie 400.000 zł. w. a. w momencie papierowej po 4 od sta procentowaną a która umorzona być ma w przeciągu lat 76.

Zbycie tej pożyczki pierwszeństwa odbyć się ma według zarządzeń, jakie Rząd wyda.

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, na kosztą sprawienia parku kolejowego, za zezwoleniem Rządu rzeczywiście wyłożonych i należycie udowodnionych, tudzież kwoty, którą Rząd wyznaczy na zakupno zapasu materiałów i dotacyj kasowych łącznie z odsetkami interkalarnemi, ratami amortyzacyjnemi w ciągu czasu budowy rzeczywiście zapłaconymi i stratą na kursie rzeczywiście poniesioną przy gromadzeniu kapitału, żadne wydatki jakiegobądź rodzaju nie mogą być liczone.

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

Statut spółki, jakoteż formularze emitować się mających według okoliczności obligacyi pierwszeństwa i akcyj, podlegają zatwierdzeniu Rządu.

W statucie Spółki akcyjnej, która ma być utworzona, zamieścić należy postanowienie, że wszyscy członkowie grona kierującego (rady zawiadowczej, dyrekeyi), winni być obywatelami austriackimi i winni mieć siedzibę w królestwach i krajach w Radzie państwa reprezentowanych.

§. 12.

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 nie tylko gdy podróżują kosztem skarbu, lecz także gdy jadą po służbie o własnym koszcie na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne.

Koncesjonaryusze zobowiązują się przystąpić do zawartej przez austriackie spółki kolejowe umowy względem zakupu i utrzymywania w pogotowiu środków do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem swoją służbą i swoimi 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 koncesjonaryuszów mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na kolei koncesjonowanej. Przepisy rzeczonożego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i w Dzienniku ustaw państwa nie będą ogłoszone, staną się dla koncesjonaryuszów obowiązującymi wtedy, gdy zostaną im urzędownie podane do wiadomości.

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

Koncesjonaryusze zobowiązują się przy obsadzeniu posad mieć wzgląd na 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.) stosowane będą podobnie postanowienia taryfowe niższe dla transportów wojskowych.

§. 14.

Ruch na kolei będącej przedmiotem niniejszego dokumentu koncesyjnego utrzymywać będzie c. k. uprz. Spółka kolei południowej na podstawie kontraktu, który będzie w tym względzie za zezwoleniem Rządu zawarty.

Jednakowoż zastrzega się Rządowi prawo objęcia kiedykolwiek ruchu kolei koncesjonowanej i utrzymywania go aż do upływu okresu koncesyjnego na rachunek koncesjonaryuszów. W przypadku tym koncesjonaryusze będą obowiązani zwrócić Rządowi kosztą z powodu tego utrzymywania ruchu rzeczywiste poniesione lub według okoliczności ryczałtowo oznaczone. Warunki utrzymywania ruchu określone będą w osobnej umowie, którą w tym względzie Rząd zawrze z koncesjonaryuszami.

W każdym przypadku dopóki kolej będzie istotnie używała gwarancji państwa lub dopóki zaliczki z tytułu gwarancji wypłacone, nie będą państwu zwrócone, Rząd będzie miał prawo wydawania według własnego uznania postanowień co do urządzeń ruchu, co do ustanowienia taryf dla przewozu osobowego i towarowego, jakoteż klasyfikacji towarów i wszelkich warunków pobocznych, dotyczących się przewozu towarów, tudzież świadczeń przedsiębiorstwa kolejowego na rzecz niektórych gałęzi służby publicznej, mianowicie na rzecz zarządu pocztowego i zakładu telegrafów państwa, przyczem będzie miał wzgląd na istniejące stosunki obrotu.

Po upływie tego czasu, koncesjonaryusze stosować się mają do ustanowionych warunków ruchu.

Zresztą uregulowanie taryf pasażerskich i towarowych, jakoteż świadczeń na cele publiczne, zastrzeżone jest na zawsze ustawodawstwu i koncesjonaryusze obowiązani są poddać się takiej regulacji.

§. 15.

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

§. 16.

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

Rząd może także wyrzec unieważnienie koncesji przed upływem przewidzianego czasu, gdyby określone w §. 7ym zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia ruchu nie były dopełnione z winy koncesjonaryuszów, o ile zaszczytne przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl §u 11 ustawy o koncesjach na koleje żelazne.

§. 17.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolei koncesjonowanej po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu kiedykolwiek, pod następującymi warunkami:

1. Wynagrodzenie zapłacić się mające w razie odkupienia będzie polegało na tem, że państwo weźmie na siebie spłatenie w miejsce koncesjonaryuszów pożyczki pierwszeństwa w §. 11 oznaczonej i wszelkich innych pożyczek hipotecznych zaciągniętych przez koncesjonaryuszów za zezwoleniem Rządu w kwotach zalegających jeszcze jako nieumorzone w chwili odkupu a kapitał akcyjny, o ileby w chwili odkupienia nie był jeszcze umorzony, spłaci w pełnej wartości imiennej gotówką lub obligacyami długu państwa.

Obligacje długu państwa liczone będą w takim razie po kursie pieniężnym średnim, jaki obligacje długu państwa tego samego rodzaju, notowane urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półroczia bezpośrednio poprzedzającego.

2. Przez odkupienie kolei i od dnia tego odkupienia obejmuje państwo za wypłatą ceny odkupu pod l. 1 przepisanej, bez dalszego wynagrodzenia własność wolną od ciężarów a względnie obciążoną tylko zalegającą jeszcze resztą pożyczki za zezwoleniem Rządu zaciągniętej i używanie kolei niniejszem koncesjonowanej ze wszystkimi do niej należąciami ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy i zapasy materiałów i kasowe, koleje podjazdowe gdyby je spółka posiadała i przedsiębiorstwa poboczne spółki, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już użyte stosownie do swego przeznaczenia.

3. Odkupienie na rzecz państwa nastąpić ma z rozpoczęciem się roku kalendarzowego, uchwała zaś Rządu, tycząca się wykonania służącego Rządowi prawa 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 z tytułu gwarancyi (§. 5) lub z jakichkolwiek tytułów prawnych przejść mają na państwo;
- c) kwota ceny odkupu (l. 1), którą państwo zapłaci przedsiębiorstwu kolejowemu według okoliczności z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania tymczasowo obliczonej (l. 1) z oznaczeniem terminu i miejsce płatności.

4. 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.

5. Koncesjonaryusze obowiązani są 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 koncesjonaryusze nie uczynili zadość temu zobowiązaniu, Rząd będzie miał prawo nawet bez zezwolenia koncesjonaryuszów 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, natomiast przedsiębiorstwo odpowiadać ma samo za wszelkie należności obrachunkowe i za wszelkie inne długi pochodzące z budowy i ruchu kolei aż do chwili powyższej.

6. Rząd zastrzega sobie prawo zahipotekowania na podstawie deklaracji o odkupieniu (l. 3), prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach majątkowych w skutek odkupienia na państwo przechodzących.

Koncesjonaryusze obowiązani są oddać Rządowi na jego żądanie do rozporządzenia wszelkie dokumenty prawne, jakichby do tego celu potrzebowal.

§. 18.

Gdy koncesya utraci moc swoją i od tego dnia, w którym to nastąpi, obejmuje państwo bez wynagrodzenia wolną od ciężarów własność i używanie kolei koncesjonowanej i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i kasowe, koleje podjazdowe, jeżeliby koncesjonaryusze je posiadali i przedsiębiorstwa poboczne Spółki, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, w rozmiarze wzmiankowanym w §. 17, l. 2.

Tak wtedy gdy koncesya moc swoją straci, jak i w razie odkupienia kolei (§. 17), zatrzymają koncesjonaryusze na własność fundusz zasobny, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i należące się im aktywa obrachunkowe, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wniesione lub nabyte, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił koncesjonaryuszów z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależności kolejowej.

§. 19.

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 Spółki, 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 i interesowi finansowemu skarbu państwa dającemu gwarancję; w przypadku jednak takim komisarz winien rzecz przedstawić natychmiast Ministerstwu kolei żelaznych do decyzji, która wydana być ma niezwłocznie i będzie dla Spółki obowiązująca.

§. 20.

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

138.

Dokument koncesyjny z dnia 26. maja 1897,

na kolej lokalną od Miastca Hermanowego do Borohradka z odnogą od Tynca Hrochowego do Chrastu.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia uznają za stosowne w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami nadać Józefowi Dysmasowi, przewodniczącemu powiatu i dyrektorowi dóbr w Rosicy w związku z Drem Janem Figarem, adwokatem w Chrudimie, Drem Franciszkiem Vozenilekiem, adwokatem w Holicach, Alojzym Leiserem, aptekarzem, Drem Józefem Machekiem, adwokatem i Karolem Horkym, właścicielem dóbr w Chrudimie o to proszącemu, koncesyę do wybudowania i utrzymania w ruchu kolei żelaznej parowej, która wybudowana być ma jako lokalna ze szlakiem normalnym od stacji w Miejscu Hermanowym uprzyw. austriacko-węgierskiej Spółki kolei państwa na Chrudim, Tyniec Hrochowy, Morawan i Holicce do Borohradka z odnogą od Tynca Hrochowego do Chrastu, 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.

Koncesjonaryusz obowiązany jest rozpocząć budowę kolei koncesjonowanej 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 koncesją, dać mają koncesyonaryusze kaucyę w sumie 15.000 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 koncesyonaryuszom prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie koncesyonaryuszom do wybudowania nowych kolei podjazdowych, o ile Rząd ze względu na dobro publiczne uznałby wybudowanie takich kolei za potrzebne.

§. 4.

We względzie budowy kolei koncesyonowanej i ruchu na niej zastosować się powinni koncesyonaryusze 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 koncesyach 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 koncesyonaryuszom prawo utworzenia za osobnem zezwoleniem Rządu i pod warunkami, które on ustanowi, Spółki akcyjnej, która wnijsz na we wszystkie prawa i obowiązki koncesyonaryuszów.

Wypuszczenie w obieg obligacji pierwszorzędnych jest 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, rzeczywście wyłożonych i należycie udowodnionych, z doliczeniem odsetek interkalarnych rzeczywście zapłaconych w okresie budowy i straty na kursie rzeczywście 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 akcji, które mają być wypuszczone, podlegają zatwierdzeniu Rządu.

§. 6.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych zniżonych. 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.

Koncesyonaryusze zobowiązują 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 koncesjonaryuszów mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na kolei koncesjonowanej. Przepisy rzeczono rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i nie będą ogłoszone w Dzienniku ustaw państwa, staną się dla koncesjonaryuszów obowiązującymi wtedy, gdy zostaną im urzędownie podane do wiadomości.

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

Koncesjonaryusze zobowiązują się przy obsadzaniu posad mieć wzgląd na wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajowej 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 korpusom straży cywilnej (Straży bezpieczeństwa, Straży skarbowej itp.) lub innym funkcjonaryuszom publicznym, postanowione będzie w warunkach koncesyjnych.

§. 8.

Koncesyą 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 przereczonego 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.

Wyjąwszy przypadek wyraźnego zezwolenia Rządu, koncesjonaryusze nie są upoważnieni do odstąpienia trzecim osobom utrzymywania ruchu na kolei koncesjonowanej.

Rząd zastrzega sobie prawo objęcia ruchu na kolei koncesjonowanej i utrzymywania go aż do upływu okresu koncesyjnego na rachunek koncesjonaryuszów mianowicie w tym przypadku, gdyby kolej ta została bezpośrednio połączona z jedną z tych kolei, na których ruch utrzymuje Rząd.

W przypadku takim koncesjonaryusze zwracają Rządowi koszta z powodu utrzymywania ruchu rzeczywiście ponoszone, lub według okoliczności, ryczałtowo oznaczone.

Zresztą warunki tego utrzymywania ruchu przepisane będą w kontrakcie, który zawarty będzie z koncesjonaryuszami.

§. 10.

Koncesjonaryusze obowiązani są 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 pozwoić 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 koncesjonaryuszom 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.

Jeżeli 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 dziewiątą 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 umówione oprocentowanie i spłacenie według planu pożyczki hipotecznej, która dla zgromadzenia kapitału zaciągnięta być ma w Banku krajowym królestwa czeskiego pod gwarancją tego królestwa, jakoteż 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 koncesyonaryuszów, 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 sum rocznych w myśl ustępu 1 a względnie zamiast raty ryczałtowej płacić się mającej według ustępu 3 za kapitał akcyjny, zapłacić kapitał wyrównywający zdyskontowanej przez potrącenie odsetek od odsetek po cztery od sta na rok wartości kapitałowej rat, które mają być według postanowień ustępu 1 i 3 płacone.

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 urzędowo 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 hipotecznej i w używaniu kolei niniejszem koncesyjonowanej ze wszystkimi do niej należąciami 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 z jakichkolwiek tytułów prawnych przejść mają na państwo;
- c) kwota ceny odkupu, którą państwo zapłaci przedsiębiorstwu z oznaczeniem terminu i miejsce 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. Koncesyonaryusze obowiązani są 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 koncesyonaryusze nie uczynili zadość temu zobowiązaniu, Rząd będzie miał prawo nawet bez zezwolenia koncesyonaryuszów 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 należitości 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.

Koncesjonaryusze obowiązani są oddać Rządowi na jego żądanie do rozporządzenia wszelkie dokumenty prawne, jakichby do tego celu potrzebował.

§. 12.

Gdy koncesya utraci moc swoją i od 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, zapasy materyałów, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, w rozmiarze wzmiankowanym w §. 11, l. 5.

Tak wtedy gdy koncesya moc swoją straci, jak i w razie odkupienia kolei (§. 11), zatrzymają koncesjonaryusze na własność fundusz zasobny, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i należące się jej aktywa obrachunkowe, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniesione lub nabyte, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił koncesjonaryuszów 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 funkcyonaryusza, 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 funkcyonaryuszów na koszt koncesjonaryuszów.

W razie utworzenia się Spółki akcyjnej, komisarz przez Rząd ustanowiony będzie miał także prawo bywania na posiedzeniach Rady zawiadowczej lub innej reprezentacyj, przedstawiającej grono kierujące Spółki, 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.

§. 11.

Nadto zastrzega sobie Rząd, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczano się naruszenia lub zamiedbania obowiązków, w dokumencie koncesyjnym, warunkach koncesyjnych lub ustawami przepisanych, będzie miał prawo zapobiegać temu środkami unieważniającymi ustawom, a według okoliczności unieważni koncesyę jeszcze przed upływem okresu, na który została nadana.

Guttenberg r. w.

139.

Dokument koncesyjny z dnia 31. maja 1897,

na kolej lokalną od Policzki do Skutcza.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia uznają za stosowne w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami nadać rzeczonyj Spółce akcyjnej „Kolej lokalna Switawa—Policzka“, o to proszącej, koncesyę do wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej parowej, która wybudowana być ma jako lokalna ze szlakiem normalnym od stacyi Spółki w Policzce na Kamenicę Pustą, Cachnow i Krownę do stacyi w Skutczu c. k. uprzyw. kolei Północno-zachodniej z odnogą do łomów granitu pod Skutczem, która wybudowana być ma jako kolej podjazdowa, a to w myśl 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 i z dnia 21. lipca 1896, Dz. u. p. Nr. 141, 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.

Budowę kolei koncesyonowanej rozpocząć należy niezwłocznie po otrzymaniu pozwolenia do budowania i skończyć najpóźniej w przeciągu półtora roku, licząc od dnia dzisiejszego. Gotową kolej oddać należy niezwłocznie na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy tudzież wybudowania i urządzenia kolei zgodnie z koncesją, dać ma Spółka akcyjna ubiegająca się o koncesję na żądanie Rządu stosowną kaucyę w gotówce lub w papierach obiegowych, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

W razie niedotrzymania powyższych zobowiązań z winy Spółki akcyjnej ubiegającej się o koncesję, koncesya uznana być może za przepadłą.

§. 3.

Do wybudowania kolei koncesyonowanej nadaje się Spółce akcyjnej ubiegającej się o koncesję, prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane być ma Spółce także co do projektowanej kolei podjazdowej do kamieniołomów pod Skutczem, jakoteż do wybudowania innych kolei podjazdowych, których wybudowanie Rząd ze względu na dobro publiczne uznałby za potrzebne.

§. 4

Zresztą kolej żelazna, w §. 1 oznaczona, uważana być ma za istotną część składową przedsiębiorstwa kolei lokalnej Switawa—Policzka, będącego przedmiotem Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 10. września 1894, Dz. u. p. Nr. 207 i postanowienia tego Najwyższego dokumentu koncesyjnego, lecz z wyjątkiem dobrodziejstw tamże w §. 2 przewidzianych, które stosują się jedynie do tej ostatniej kolei lokalnej, mają być obowiązującymi dla obu rzeczonych linii kolejowych jako wspólnego przedsiębiorstwa, a to w następującym sposobie:

I. Postanowienia §§. 4 aż do 7, 10 aż do 16, 18 i 20 aż do 22 stosowane być mają także do linii przedłużenia w §. 2 oznaczonego w ten sposób, że

1. wartość dostawy materiałów, odstąpionych gruntów i wszelkich innych świadczeń (§. 11, ustęp 4), które mają być zapewnione przez objęcie akcyi zakładowych, oceniana być ma w myśl posta-

nowień artykułu XIII, ustęp trzeci ustawy z dnia 21. lipca 1896, Dz. u. p. Nr. 141, że

2. także kontrakt dotyczący się zaciągnięcia powyższej pożyczki a względnie formularze udziałowych zapisów dłużnych, gdyby emitowane były i plan ich umorzenia podlegają zatwierdzeniu przez Rząd, i że

3. także dodatki za zawiadownictwo a według okoliczności także zwroty podatków i należności, gdyby miały być płacone co do pożyczki pierwszeństwa zaciągnąć się mającej w celu zgromadzenia kapitału na linię przedłużenia, mogą być umieszczane w rachunku ruchu jako pozycya wydatkowa.

II. Na miejsce postanowień §§. 3, 17 i 19 rzeczonego Najwyższego dokumentu koncesyjnego, które zostają uchylone, wydają się następujące:

1. Wspólnemu przedsiębiorstwu zjednoczonych obu kolei lokalnych Switawa—Policzka i Policzka—Skutcze zapewnia państwo gwarancję czystego wspólnego dochodu rocznego w kwocie potrzebnej na oprocentowanie po cztery od sta i umorzenie pożyczki pierwszeństwa w sumie 650.000 zł. w. a. zabezpieczonej hipotecznie na kolei lokalnej z doliczeniem kwoty potrzebnej na tenże cel co do dalszej pożyczki pierwszeństwa w sumie 968.000 zł., która na wybudowanie linii przedłużenia ma być zaciągnięta i na tejsze linii hipotecznie zabezpieczona.

Gdyby czysty dochód roczny obu kolei nie dorównywał sumie zagwarantowanej, część niedostającą uzupełni Rząd.

Zagwarantowany czysty dochód roczny ustanawia się na czas aż do otwarcia ruchu linii przedłużenia w sumie maksymalnej 27.406 zł. w. a. a od tego czasu aż do dnia 10. września 1970 w sumie maksymalnej 68.606 zł. w. a.

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

3. Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia obu kolei koncesyonowanych każdego czasu pod następującymi warunkami:

a) Wynagrodzenie, które ma być zapłacone w razie odkupienia, będzie polegało na tem, że Rząd weźmie na siebie spłacenie z własnych funduszów, w miejsce Spółki akcyjnej „Kolej lokalna Switawa—Policzka“, pożyczek pierwszeństwa w §. 4, ustęp II, l. 1 oznaczonych i wszelkich innych pożyczek, jakiby Spółka za zezwoleniem Rządu zaciągnęła, w kwotach zalegających jeszcze w chwili odkupienia jako nieumorzone a kapitał akcyjny, o ileby w rzeczonyj chwili nie był jeszcze umorzony, spłaci w pełnej wartości imiennej gotówką lub obligacyami długu państwa.

Te 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 półroczu bezpośrednio poprzedzającego.

b) Przez odkupienie kolei i od dnia tego odkupienia wchodzi państwo za wypłatą wynagrodzenia pod lit. a) przepisanego bez dalszej zapłaty w posiadanie wolne od ciężarów a względnie obciążone tylko zalegającymi jeszcze resztami pożyczek za zezwoleniem Rządu zaciągniętych i w używanie kolei ze wszystkimi do nich należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materjałów i kasowe, a według okoliczności koleje podjazdowe własnością Spółki będące i przedsiębiorstwa poboczne Spółki, jakoteż fundusze obrotowe i zasobowe z kapitału zakładowego utworzone, o ile te ostatnie nie były już za zezwoleniem Rządu użyte stosownie do swego przeznaczenia.

c) Odkupienie na rzecz państwa nastąpić ma w każdym przypadku z rozpoczęciem się roku kalendarzowego, uchwałą 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:

- α) termin, od którego nastąpi odkupienie;
- β) przedsiębiorstwo kolejowe, będące przedmiotem odkupienia i inne przedmioty majątku, które bądźto jako przynależność przedsiębiorstwa kolejowego, bądź też na zaspokojenie pretensyi państwa ze stosunku gwarancyjnego lub z jakichkolwiek innych tytułów prawnych przejść mają na państwo;

γ) kwota ceny odkupu, którą państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowemu (lit. a) według okoliczności z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania tymczasowo obliczonej z oznaczeniem terminu i miejsca płatności.

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

Począwszy 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.

e) Spółka obowiązana 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 Spółka nie uczyniła zadość temu zobowiązaniu, Rząd będzie miał prawo nawet bez zezwolenia Spółki i bez wdania się sądu, objąć w fizyczne posiadanie przedmioty majątku powyżej oznaczone.

Począwszy 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 należitości obrachunkowe i za wszelkie inne długi pochodzące z budowy i ruchu kolei aż do chwili powyższej.

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

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

Guttenberg r. w.

140.**Rozporządzenie Ministerstw rolnictwa, spraw wewnętrznych, skarbu, handlu i kolei żelaznych z dnia 6. czerwca 1897,**

tyczące się upoważnienia c. k. komor śródkrajowych do ekspedycyowania posyłek roślinnych z zagranicy pocztą nadchodzących.

Dodatkowo do rozporządzenia Ministerstw rolnictwa, spraw wewnętrznych, handlu i skarbu z dnia 15. lipca 1882, Dz. u. p. Nr. 107, tyczącego się ostrożności, które mają być zachowywane w obrocie z zagranicą dla zapobieżenia przynoszeniu mszycy winnej, upoważnia się c. k. komory w Wiedniu, Linzu, Grazu, Celowcu, Lublanie, Pradze, Bernie, Lwowie i Czerniowcach, żeby posyłki nadchodzące pocztą z zagranicy a zawierające przedmioty pod Nr. 2 załączki do powyższego rozporządzenia oznaczone, ekspedycyowały według przepisów istniejących dla komor pogranicznych, upoważnionych do ekspedycyowania takich posyłek.

Badeni r. w.

Biliński r. w.

Ledebur r. w.

Glanz r. w.

Guttenberg r. w.

141.**Rozporządzenie Ministerstwa skarbu z dnia 12. czerwca 1897,**

tyczące się przeistoczenia Komisji podatkowej lokalnej w Czerniowcach na Administrację podatkową.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia z dnia 18. lipca 1896, przeistacza się Komisję podatkową

lokalną istniejącą w Czerniowcach do załatwiania czynności w służbie podatków bezpośrednich na Administrację podatkową.

Administracja podatkowa rozpocznie czynności swoje dnia 1. lipca 1897.

Nowo ustanowiona Administracja podatkowa będzie miała ten sam zakres działania i okrąg urzędowy, tudzież tę samą siedzibę co Komisya podatkowa lokalna, która dotychczas istniała.

Biliński r. w.

142.**Rozporządzenie Ministerstwa handlu w porozumieniu z Ministerstwami spraw wewnętrznych i skarbu z dnia 18. czerwca 1897, zabraniające handlu obnośnego na obszarze Salzburga stolicy krajowej.**

Na zasadzie §. 10 patentu cesarskiego z dnia 4. września 1852 (Dz. u. p. Nr. 252) i §. 5 obnośnego przepisu wykonawczego, zabrania się, począwszy od 1. listopada 1897, handlu obnośnego na obszarze Salzburga, stolicy krajowej.

Zakaz ten nie stosuje się do mieszkańców okolic pod względem handlu obnośnego uprzywilejowanych, które wymienione są w §. 17 tegoż patentu o handlu obnośnym.

Zakaz niniejszy nie narusza też wzmiankowanej w §. 60, ustęp 2 ustawy przemysłowej sprzedaży po domach i na ulicy przedmiotów konsumpcyjnej codziennej tamże oznaczonych.

Badeni r. w.

Glanz r. w.

Biliński r. w.

