

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część X. — Wydana i rozesłana dnia 25. lutego 1904.

Treść: (№ 16—18.) 16. Rozporządzenie, zawierające dalsze postanowienie wyjątkowe od ustawy z dnia 4. stycznia 1903, Dz. u. p. Nr. 10, dotyczącej tryjeścieńskiej giełdy handlowej. — 17. Obwieszczenie, dotyczące upoważnienia królewskiej węgierskiej głównej komory w Orsowie do postępowania wyjściowego przy wywozie i przewozie takich towarów, które w celu poddania postępowaniu wyjściowemu w swoim czasie innemu urzędowi przekazano. — 18. Dokument koncesyjny na kolej lokalną z Sudomeř-Skalsko do Alt-Paka.

16.

Rozporządzenie Ministerstw rolnictwa, skarbu, handlu i sprawiedliwości z dnia 12. lutego 1904,

zawierające dalsze postanowienie wyjątkowe od ustawy z dnia 4. stycznia 1903, Dz. u. p. Nr. 10, dotyczącej tryjeścieńskiej giełdy handlowej.

Na zasadzie §u 24. ustawy z dnia 4. stycznia 1903, Dz. u. p. Nr. 10, zawierającej pewne zmiany i uzupełnienia ustawy z dnia 1. kwietnia 1875, Dz. u. p. Nr. 67 o organizacyi giełd, zmienia się częściowo § 1 rozporządzenia ministeryalnego z dnia 3. kwietnia 1903, Dz. u. p. Nr. 80 i rozporządza co następuje:

§ 1.

Do tryjeścieńskiej giełdy handlowej stosują się — ze względu na szczególne warunki tego targu — postanowienia §u 7. ustawy z dnia 4. stycznia 1903, Dz. u. p. Nr. 10, z tą różnicą, że do ważnego składu każdego giełdowego sądu polubownego wystarcza, jeżeli przynajmniej trzy piąte sędziów polubownych posiadają obywatelstwo królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych. Ze sędziów polubownych, będących uczestnikami giełdy (wybranych), muszą również trzy piąte posiadać obywatelstwo

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

§ 2.

Rozporządzenie to nabiera mocy obowiązującej natychmiast.

Koerber wlr.
Call wlr.

Böhm wlr.
Giovannelli wlr.

17.

Obwieszczenie Ministerstwa skarbu z dnia 18. lutego 1904,

dotyczące upoważnienia królewskiej węgierskiej głównej komory w Orsowie do postępowania wyjściowego przy wywozie i przewozie takich towarów, które w celu poddania postępowaniu wyjściowemu w swoim czasie innemu urzędowi przekazano.

Według zawiadomienia królewskiego węgierskiego Ministerstwa skarbu udzielono głównej komorze w Orsowie upoważnienia tej treści, by przy przewozie i wywozie takich towarów, które w celu poddania postępowaniu wyjściowemu przekazano w swoim czasie innemu urzędowi — z wyjątkiem towarów, wywożonych za bonifikacyą podatku — na żądanie strony (przedsiębiorstwa przewozowego) we własnym zakresie działania odprawiał.

Böhm wlr.

18.**Dokument koncesyjny z dnia 19.
lutego 1904,****na kolej lokalną z Sudoměř-Skalsko do Alt-Paka.**

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia nadaje w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami sekretarzowi miejskiemu Henrykowi G. Maštálce w Sobótce w spółce z właścicielem realności Wacławem Hanouškiem w Młodobolessławiu, z fabrykantem Teodorem Mastným w Łomnicach n. P., z inżynierem powiatowym Wacławem Michalem w Młodobolessławiu i z właścicielem dóbr Cyrylem Papouškiem w Groß-Wschelis na ich prośbę koncesyę na budowę i utrzymywanie w ruchu kolei żelaznej, która ma być wybudowana jako kolej lokalna normalno-torowa od nowo wybudować się mającej pomiędzy stacyami Sudoměř i Skalsko kolei lokalnej Mscheno—Unter-Cetno, stacyi Sudoměř-Skalsko przez Młodobolessław i Unter-Bautzen do Alt-Paka, 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 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, pod następującymi warunkami i zastrzeżeniami:

§ 1.

Względem kolei żelaznej, będącej przedmiotem tego dokumentu koncesyjnego, korzystają koncesyonaryusze z dobrodziejstw, przewidzianych w artykule V ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895.

§ 2.

Koncesyonaryusze obowiązani są ukończyć budowę koncesyonowanej kolei najpóźniej w przeciągu dwóch lat licząc od dnia dzisiejszego, gotową kolej oddać na użytek publiczny i utrzymywać ją w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy, tudzież wykonania i urządzenia kolei zgodnie z warunkami koncesyi — złożyć mają koncesyonaryusze na żądanie rządu odpowiednią kaucyę w papierach wartościowych, nadających się do lokacyi sierocych pieniędzy.

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

§ 3.

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

Takie samo prawo przyznane będzie koncesyonaryuszom co do wybudowania tych kolei podjazdowych, których budowę rząd ze względu na dobro publiczne uznałby za potrzebną.

§ 4.

Pod względem budowy koncesyonowanej kolei i ruchu na niej zastosować się winni koncesyonaryusze do osnowy tego dokumentu koncesyjnego, do warunków koncesyjnych, ustanowionych przez Ministerstwo kolei żelaznych, jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, w szczególności do ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238 i do regulaminu ruchu dla kolei żelaznych z dnia 16. listopada 1851, Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852, wreszcie do ustaw i rozporządzeń, któreby w przyszłości ewentualnie zostały wydane. Pod względem ruchu będzie można odstąpić od środków bezpieczeństwa i przepisów, dotyczących ruchu, ustanowionych w regulaminie ruchu kolei żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych — o tyle, o ile, ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu a w szczególności ze względu na zmniejszoną chyżość, Ministerstwo kolei żelaznych uzna to za dopuszczalne; trzymać się należy w tej mierze osobnych przepisów ruchu, które wyda Ministerstwo kolei żelaznych.

§ 5.

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

Koncesyonaryuszom wolno aż do kwoty, przez rząd ustanowionej, wydać akcyę pierwszeństwa, które co do oprocentowania i umorzenia mają pierwszeństwo przed akcyami zakładowemi.

Dywidenda, przypadająca od akcyi pierwszeństwa przedtem, zanim akcyę zakładowe do niej prawa nabędą — przyczem jednak dopłata z przychodów lat późniejszych jest niedopuszczalna — nie może wynosić więcej aniżeli 4 procent.

Cyfra rzeczywistego, jakoteż imiennego kapitału zakładowego podlega zatwierdzeniu rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolei łącznie z kosztami zaopatrzenia się w park kolejowy, wreszcie kosztów na uposażenie funduszu rezerwowego, który rząd ma oznaczyć, — rzeczywiście wyłożonych i należycie wykazanych, — z doliczeniem odsetek interkalarnych rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy i straty na kursie, gdyby ją istotnie poniesiono przy gromadzeniu kapitału — żadnych wydatków dalszych jakiegobądź rodzaju liczyć nie wolno.

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

Cały kapitał zakładowy ma być umorzony w okresie koncesyjnym według planu amortyzacji, który rząd ma zatwierdzić.

Statut spółki i formularze przeznaczone do emisji akcji zakładowych i akcji pierwszeństwa podlegają zatwierdzeniu rządu.

§ 6.

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

Postanowienia te stosują się także do obrony krajowej i do pospolitego ruszenia obu połów monarchii, do tyrolskich strzelców krajowych i do żandarmerii, a to nietylko do podróży na koszt skarbu państwa, lecz także do podróży służbowych na ćwiczenia wojskowe i zebrania kontrolne, odbywanych własnym kosztem.

Koncesjonariusze obowiązani są przystąpić do umowy zawartej przez austriackie spółki kolejowe co do zakupna i utrzymywania w pogotowiu przyborów dla transportów wojskowych oraz co do pomagania sobie nawzajem służbą i taborem przy skutecznianiu większych transportów wojskowych, dalej zastosować się do każdorazem obowiązujących przepisów dla kolei żelaznych na wypadek wojny, jakoteż przystąpić do umowy dodatkowej o przewożeniu obłożnie chorych i rannych na rachunek skarbu wojskowego, która weszła w wykonanie z dniem 1. czerwca 1871.

Każdoczesny przepis, tyczący się transportów wojskowych na kolejach żelaznych, tudzież każdorazem przepisy dla kolei żelaznych na wypadek wojny, nabywają dla koncesjonariuszy mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na koncesjonowanej kolei. Przepisy rzeczonoego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i nie będą ogłoszone w Dzienniku ustaw państwa, staną się dla koncesjonariuszy obowiązującymi z chwilą, w której im się je urzędownie poda do wiadomości.

Zobowiązania te ciężą na koncesjonariuszach tylko o tyle, o ile dopełnienie ich będzie możliwem ze względu na drugorzędny charakter tej linii oraz ze względu na ułatwienia, udzielone skutkiem tego pod względem budowy, urządzenia i systemu ruchu.

Koncesjonariusze obowiązani są 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.

§ 7.

Do przewozu korpusów straży cywilnej (straży bezpieczeństwa, straży skarbowej itp.) stosować analogicznie należy zniżoną taryfę, przepisaną dla transportów wojskowych.

§ 8.

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

Rząd może uznać koncesyę za zgasiłą także przed upływem rzeczonoego czasu, gdyby określonych w §ie 2. zobowiązań, pod względem skończenia budowy i otwarcia ruchu, nie dopełniono, o ile ewentualne przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl §u 11., lit. b) ustawy o koncesjach na koleje żelazne.

§ 9.

Ruch na kolei, będącej przedmiotem tego dokumentu koncesyjnego, utrzymywać będzie państwo na rachunek koncesjonariuszy, a ci zwracają będą zarządowi kolei państwowych koszta z tego powodu rzeczywiście ponoszone. Warunki tego utrzymywania ruchu uregulowane będą w kontrakcie ruchu, który rząd zawrze z koncesjonariuszami.

§ 10.

Koncesjonariusze obowiązani są pod warunkami i zastrzeżeniami, podanymi w artykule XII.

ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, dozwolić rządowi na jego żądanie każdego czasu współużywania kolei do przewozu między kolejami już istniejącymi lub dopiero w przyszłości mającymi powstać — na których rząd utrzymuje — w taki sposób, że rząd będzie mógł z prawem dowolnego ustanawiania taryf przeprawiać lub pozwolić przeprawiać tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy współużywaną koleją lub jej częściami za opłatą stosownego wynagrodzenia.

§ 11.

Rząd zastrzega sobie prawo wykupienia koncesyonowanej kolei po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu w każdym czasie pod następującymi warunkami:

1. Dla oznaczenia ceny wykupna policzy się czyste roczne dochody przedsiębiorstwa w ciągu ostatnich rachunkowo zamkniętych lat siedmiu przed chwilą wykupna, straci się zaś z tego czyste dochody najniepomyślniejszych dwóch lat, poczem obliczy się średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

2. Gdyby wykupno nastąpić miało po upływie czasowego, w §ie 1. ustanowionego uwolnienia od podatków, wliczając podatki i dodatki do podatków, ciężące na wykupionem przedsiębiorstwie kolejowem, oraz wszelkie inne opłaty publiczne uważać się będzie przy obliczaniu czystych dochodów rocznych za wydatki ruchu.

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

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

3. Czysty średni dochód roczny, w myśl powyższych postanowień obliczony, płacić więc należy koncesyonaryuszom jako wynagrodzenie za kolej wykupioną aż do upływu okresu koncesyjnego w ratach półrocznych, płatnych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku.

4. Gdyby jednak kolej miała być wykupioną przed upływem siódmego roku ruchu lub gdyby średni dochód czysty, obliczony w myśl postano-

wień zawartych w ustępach 1 do 3, bez uwzględnienia dodatku, w ustępie 2. przewidzianego, nie dawał przynajmniej sumy rocznej, potrzebnej na oprocentowanie i umarżanie według planu pożyczki hipotecznej, zaciągniętej w celu uzyskania kapitału w Banku krajowym Królestwa czeskiego pod gwarancją tego królestwa, tudzież potrzebnej na oprocentowanie po cztery od sta kapitału akcyjnego przez rząd zatwierdzonego i na umarżanie go w ciągu okresu koncesyjnego, w takim razie wynagrodzenie, które państwo ma zapłacić za kolej wykupioną, będzie polegało na tem, że państwo samo spłacać będzie w miejsce koncesyonaryusza powyższą pożyczkę hipoteczną aż do zupełnego jej umorzenia w umówionych terminach płatności i wymienione wyżej kwoty umorzenia kapitału akcyjnego zapłaci w ratach półrocznych z dołu dnia 30. czerwca i 31. grudnia każdego roku i zwracać będzie koncesyonaryuszom podatek rentowy, przypadający od tej renty wykupna.

5. Państwo zastrzega sobie nadto, że wolno mu będzie zamiast niepłatnych jeszcze rent, w myśl postanowień powyższych punktów koncesyonaryuszom należnych, zapłacić kapitał, równający się zdyskontowanej przez potrącenie odsetek od odsetek po cztery od sta na rok wartości kapitałowej tych rent, po strąceniu, jak się samo przez się rozumie, dodatku, gdyby w myśl postanowień ustępu 2. zawierał się w tych rentach.

Gdyby państwo postanowiło w taki sposób spłacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego, podług własnego wyboru, gotówki lub obligacyi długu państwa. Obligacye długu państwa liczone będą w takim razie po kursie pieniężnym średnim, jaki obligacye długu państwa tego samego rodzaju, notowane urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półroczna bezpośrednio poprzedzającego.

6. Przez wykupienie kolei i od dnia tego wykupienia przechodzi na państwo za wypłatą wynagrodzenia, pod ll. 1. do 5. przepisanego, bez dalszej zapłaty, wolna od ciężarów, względnie obciążona tylko zalegającą jeszcze resztą pożyczek, za zezwoleniem rządowem zaciągniętych, własność i używanie koncesyonowanej kolei ze wszystkimi do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materyałów i zapasy kasowe, ewentualnie także koleje podjazdowe, własnością koncesyonaryusza będące i ich przedsiębiorstwa poboczne, jakoteż rezerwyw kapitały ruchu i rezerwy utworzone z kapitału zakładowego, o ileby te ostatnie za zezwoleniem rządu nie były już użyte stosownie do swego przeznaczenia.

7. Uchwała rządu, tycząca się wykonania państwowego prawa wykupna, które nastąpić może

tylko z początkiem roku kalendarzowego, oznajmiona będzie przedsiębiorstwu kolejowemu w formie deklaracji najpóźniej do 31. października bezpośrednio poprzedzającego roku.

Deklaracya ta obejmować będzie następujące szczegóły:

- a) termin, od którego wykupienie następuje;
- b) przedsiębiorstwo kolejowe, będące przedmiotem wykupna i inne przedmioty majątkowe, które bądź jako przynależność przedsiębiorstwa kolejowego, bądź z jakichkolwiek innych tytułów prawnych przejść mają również na państwo.
- c) kwotę ceny wykupna (l. 1 do 5), którą państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowemu, ewentualnie z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania tymczasowo obliczoną, z oznaczeniem terminu i miejsca płatności.

8. Rząd zastrzega sobie prawo ustanowienia — jednocześnie z doręczeniem deklaracji dotyczącej się wykupna — osobnego komisarza do czuwania nad tem, żeby stan majątku, począwszy od tej chwili, nie został na szkodę państwa zmieniony.

Od chwili deklaracji co do wykupienia wymaga wszelka sprzedaż lub obciążenie nieruchomości, w niej wymienionych, pozwolenia tego komisarza.

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

9. Koncesyonaryusze obowiązani są mieć o to staranie, aby rząd mógł w dniu na wykupienie wyznaczonym objąć w fizyczne posiadanie wszystkie w deklaracji wykupna wymienione przedmioty majątku.

Gdyby koncesyonaryusze temu zobowiązaniu zadość nie uczynili, będzie rządowi służyło prawo nawet bez zezwolenia koncesyonaryuszy i bez sądowej interwencji objąć we fizyczne posiadanie powyżej oznaczone przedmioty majątku.

Począwszy od chwili wykupienia odbywać się będzie ruch na wykupionej kolei na rachunek państwa, wskutek czego od chwili tej przypadają wszystkie dochody ruchu na korzyść państwa, na koszt jego zaś wszystkie wydatki ruchu.

Czyste dochody, jakie okażą się z obrachunku po chwilę wykupienia, pozostaną własnością przedsiębiorstwa kolejowego, które natomiast odpowiadać ma samo za wszelkie należności obrachunkowe, pochodzące z budowy i ruchu aż do chwili powyższej, tudzież za wszelkie inne długi tego pochodzenia.

10. Rząd zastrzega sobie prawo zahipotekowania, na podstawie deklaracji wykupna (l. 7), prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach majątkowych, w skutek wykupienia na państwo przechodzących.

Koncesyonaryusze obowiązani są oddać rządowi na jego żądanie do dyspozycji wszelkie dokumenty prawne, jakichby do tego celu od nich potrzebował.

§ 12.

Gdy koncesya upłynie i od dnia jej upłynięcia przechodzi na państwo bez wynagrodzenia wolna od ciężarów własność i używanie koncesyonowanej kolei i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i zapasy kasowe, koleje podjazdowe i przedsiębiorstwa poboczne, gdyby je koncesyonaryusze posiadali, jakoteż rezerwowe kapitały ruchu i rezerwy utworzone z kapitału zakładowego, w rozmiarze określonym w §. 11., ustępie 6.

Tak wtedy gdy koncesya zgaśnie, jak i w razie wykupienia kolei (§. 11), zatrzymują koncesyonaryusze na własność fundusz rezerwowy, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i ewentualne aktywa obrachunkowe tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniesione lub nabyte, do których wybudowania lub nabycia rząd upoważnił koncesyonaryuszy z tym wyrażnym dodatkiem, że one nie mają stanowić przynależności kolei.

§ 13.

Rząd ma prawo przekonywać się, czy budowa kolei i jej urządzenia ruchu są we wszystkich częściach odpowiednio celowi i sumiennie wykonane, tudzież zarządzić, aby wadom w tym względzie zapobieżono względnie je usunięto.

Rząd ma także prawo wglądać w zarząd kolei przez wydelegowanego przez siebie funkcyjnaryusza, a w szczególności nadzorować we wszelki sposób, jaki za stosowny uzna, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i kontraktami i wydelegować w tym celu nadzorcze organy na koszt koncesyonaryuszy.

W razie utworzenia spółki akcyjnej, komisarz przez rząd ustanowiony ma także prawo bywać na posiedzeniach rady zawiadowczej lub innej reprezentacji, sprawującej zarząd spółki, jakoteż na walnych zgromadzeniach, ile razy uzna to za potrzebne i zawieszać wszelkie takie uchwały lub zarządzenia, któreby się ustawom, koncesyi lub statutowi spółki sprzeciwiały, względnie dla publicznego

dobrze były szkodliwe; w przypadku jednak takim winien komisarz przedstawić sprawę natychmiast Ministerstwu kolei żelaznych do decyzji, która zapaść ma bezzwłocznie z mocą spółkę wiążącą.

§ 14.

Rząd zastrzega sobie ponadto prawo tej treści, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia

dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniedbania jednego z obowiązków, przepisanych dokumentem koncesyjnym, warunkami koncesyi lub ustawami, będzie temu zapobiegał środkami odpowiadającymi ustawom a według okoliczności uzna koncesyę za zgasłą jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego, na który nadana została.

Wittek wlr.