

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XVIII. — Wydana i rozesłana dnia 2. kwietnia 1904.

Treść: № 32 Dokument koncesyjny na kolej lokalną Zwettl—Martinsberg.

32.

Dokument koncesyjny z dnia 26. marca 1904,

na kolej lokalną Zwettl—Martinsberg.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia udzielam w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami Spółce akcyjnej „Kolej lokalna Schwarzenau—Zwettl“ we Wiedniu na jej prośbę koncesyę na budowę i utrzymywanie w ruchu kolei parowej, która ma być wykonana jako kolej lokalna normalna od stacyi Zwettl, będącej własnością rzeczonoj Spółki, do Martinsberg, a to w myśl postanowień ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, tudzież ustaw z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895 i z dnia 15. lipca 1903, Dz. u. p. Nr. 153, pod określonymi poniżej warunkami i zastrzeżeniami.

§ 1.

Co do kolei, będącej przedmiotem niniejszego dokumentu koncesyjnego, korzysta koncesyonaryszka z dobrodziejstw, przewidzianych w artykule V ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895.

§ 2.

Budowa koncesyonowanej kolei ma być ukończoną najpóźniej w przeciągu dwóch lat, licząc od dnia dzisiejszego. Gotową kolej oddać należy bezwzględnie na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

§ 3.

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

Takież samo prawo nadane będzie spółce do wybudowania tych ewentualnych kolei podjazdowych, których budowę rząd ze względu na dobro publiczne uznał za potrzebną.

§ 4.

Kolej koncesyonowaną wybudować należy według zarządzeń, które w tej mierze wyda Ministerstwo kolei żelaznych, pod bezpośrednim kierunkiem i nadzorem Ministerstwa kolei żelaznych względnie urzędów, które ono w tym celu wydeleguje.

Budowę i dostawy oddać należy przy bezpośrednim współudziale rządu, na podstawie szczegółowego projektu i kosztorysu, sporządzonego pod odpowiednim wpływem organów państwowych; oddać je zaś należy ile możności według warunków, przyjętych ogólnie przy budowach kolei państwowych.

Budowę oddać należy oddzielnie od zgromadzenia potrzebnego kapitału.

Oszacowanie dostaw materyałów, odstąpionych gruntów i innych świadczeń, które objęciem akcji zarodowych zabezpieczyć należy, nastąpi na zasadzie porozumienia państwa ze stronami interesowanymi, a w braku porozumienia drogą swobodnego ocenienia przez sąd.

Materyałów budowlanych, dalej środków ruchu, szyn i innych części składowych kolei

jakoteż wszystkich urzędzeń dostarczyć mają wyłącznie fabryki krajowe.

Na wyjątek od tej zasady zezwolić może Ministerstwo kolei żelaznych w porozumieniu z Ministerstwem handlu o tyle, o ileby udowodniono, że swojskie fabryki nie są zdolne wykonać odnośne dostawy pod tymi samymi warunkami co do ceny, jakości i terminu dostawy, które objęte są ofertami fabryk zagranicznych. Przy robotach budowlanych zatrudniać należy przedewszystkiem swojskie siły robocze.

§ 5.

Okres koncesyi z ochroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §u 9go, lit. b) ustawy o koncesjach na koleje żelazne postanawia się na czas od dnia dzisiejszego do 21. października 1984 włącznie i gaśnie ona po upływie tego czasu.

Rząd może także przed upływem rzeczzonego czasu uznać koncesję za zgasłą, gdyby określonych w §ie 2 zobowiązań co do rozpoczęcia i skończenia budowy tudzież otwarcia ruchu nie dopełniono z winy koncesyonaryuszki i gdyby wina ta nie dała się usprawiedliwić w myśl §u 11, lit. b) ustawy o koncesjach na koleje żelazne.

§ 6.

Zresztą kolej lokalną Zwettl—Martinsberg uważać należy za nieodłączną część składową jednolitego przedsiębiorstwa kolei lokalnej Zwettl—Žlabings, będącego przedmiotem Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 22. października 1894, Dz. u. p. Nr. 218, i obwieszczenia Ministerstwa kolei żelaznych z dnia 10. listopada 1900, Dz. u. p. Nr. 192, a to tak, że postanowienia tego Najwyższego dokumentu koncesyjnego — z wyjątkiem tych, które są zawarte w §§ach 1, 2, 8, 9, 11 i 18, a które dotyczą wyłącznie kolei lokalnej Schwarzenau—Zwettl — jak niemniej postanowienia §u 7, ustępu I i II powyższego obwieszczenia Ministerstwa kolei żelaznych stosowane być mają do kolei lokalnych Schwarzenau—Zwettl, Schwarzenau—Waidhofen nad Tają, Waidhofen nad Tają—Žlabings i Zwettl—Martinsberg jako jednolitego przedsiębiorstwa z następującymi uzupełnieniami względnie zmianami.

1. Spółka ma prawo zaciągnąć w celu uzyskania kapitału, potrzebnego na budowę kolei miejscowej Zwettl—Martinsberg, dalszą pożyczkę pierwszeństwa w takiej kwocie imiennej, jakiej potrzeba do uzyskania sumy 3,700.000 K w gotówce; pożyczka ta ma być oprocentowana po cztery od sta i umorzona w przeciągu lat 76; przytem i tutaj pozostaje w mocy postanowienie, że dodatek za admini-

stracyę, od nowej pożyczki ewentualnie uiszczać się mający, jakoteż ewentualne zwroty podatków i należności na rzecz instytucji finansowej, która pożyczki udzieliła, wolno wstawić w rachunek ruchu jako wydatek, dalej, że od dopłat państwa przedsiębiorstwo nie ma opłacać podatku zarobkowego.

2. Państwu zastrzega się prawo wykupna pod szczegółowymi warunkami, określonymi w przytoczonym obwieszczeniu także dla linii Zwettl—Martinsberg.

3. Do majątku przedsiębiorstwa, wspomnianego o czwartym ustępie §u 6 przytoczonego wyżej dokumentu koncesyjnego, z którego pokrywane być mają pretensye państwa z tytułu zaliczek gwarancyjnych czy też odsetek, należy w szczególności także wynagrodzenie, które się ma zapłacić za wykupienie (obwieszczenie z dnia 10. listopada 1900, Dz. u. p. Nr. 192, § 7, ustęp II, liczba 3 a).

4. Powołanie się na postanowienia §u 7, ustępu II, liczby 1 wyżej przytoczonego obwieszczenia, zawarte w §ie 7, ustępie II, liczbach 2 i 3 a tego obwieszczenia, odnosi się obecnie do postanowienia, podanego poniżej w punkcie 5.

5. Zamiast postanowień, zawartych w §ie 7, rozdziele II, l. 1, wzmiankowanego powyżej obwieszczenia, które przestają obowiązywać, stosować należy następujące postanowienia:

Zjednoczonym w jedno wspólne przedsiębiorstwo kolejom lokalnym Schwarzenau—Zwettl, Schwarzenau—Waidhofen nad Tają, Waidhofen nad Tają—Žlabings i Zwettl—Martinsberg zapewnia państwo gwarancję czystego wspólnego dochodu rocznego, równającego się kwocie, potrzebnej na oprocentowanie po cztery od sta i na ratę amortyzacyjną pożyczki pierwszeństwa w sumie imiennej 900.000 zł. w. a. = 1,800.000 K, zabezpieczonej hipotecznie na kolei lokalnej Schwarzenau—Zwettl, a umorzyć się mającej najpóźniej do 21. października 1969, tudzież kwocie potrzebnej na taki sam cel względem pożyczki pierwszeństwa, zaciągniętej w celu zakupna kolei lokalnej Schwarzenau—Waidhofen nad Tają, oraz na budowę dalszej linii z Waidhofen nad Tają do Žlabings w kwocie imiennej 2,960.000 K, zabezpieczonej hipotecznie na tychże liniach, a umorzyć się mającej najpóźniej do 9. listopada 1976, wreszcie kwocie, potrzebnej na takisam cel względem pożyczki pierwszeństwa, jaka ma być zaciągnięta w celu uzyskania pieniędzy na budowę kolei lokalnej Zwettl—Martinsberg i spleacona do końca 76. roku okresu koncesyjnego teźże kolei lokalnej, a to w takiej, w swoim czasie przez rząd oznaczyć się mającej, kwocie imiennej, jakiej potrzeba na uzyskanie kapitału 3,700.000 K w gotówce.

Gdyby czysty dochód roczny wszystkich czterech zjednoczonych kolei nie dochodził gwarantowanej sumy, kwotę niedostającą dopłaci rząd.

6. W miejsce postanowienia, zawartego w §ie 7, rozdziale II, l. 2, ustęp 2 wyżej przytoczonego obwieszczenia, które traci moc obowiązującą, wstąpić ma przepis następujący:

Umorzenie pożyczki pierwszeństwa w pierwotnej kwocie imiennej 900.000 zł. w. a. ==

1,800.000 K, zabezpieczonej hipotecznie na lokalnej kolei Schwarzenau—Zwettl, jakoteż pożyczki pierwszeństwa w pierwotnej kwocie imiennej 2,960.000 K, zabezpieczonej hipotecznie na lokalnych kolejach Schwarzenau—Waidhofen nad Tają i Waidhofen nad Tają—Žlabings, nastąpić musi przed umorzeniem akcji.

Wittek wlr.

