

# Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część LXXXVI. — Wydana i rozesłana dnia 30. grudnia 1904.

**Treść:** (№ 164 i 165.) 164. Dokument koncesyjny na normalno-torową elektryczną kolej lokalną z Bludenz do Schruns. — 165. Rozporządzenie, dotyczące wymiaru należytości uniformowanych i nieuniformowanych c. k. organów straży policyjnej z tytułu wzywania ich na świadków przed cywilne i karne sądy wojskowe lub w postępowaniu karnem z powodu przekroczeń skarbowych wreszcie z tytułu używania ich do eskorty więźniów sądowych.

## 164.

### Dokument koncesyjny z dnia 24. grudnia 1904,

na normalno-torową elektryczną kolej lokalną  
z Bludenz do Schruns.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia nadaje w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami Jakóbowi Stemerowi, reprezentantowi stanu Motafon w Schruns na wspólkę z Wilhelmem Mayerem w Schruns na ich prośbę koncesję na budowę i utrzymywanie w ruchu normalno-torowej, elektrycznej kolei lokalnej od stacji Bludenz, linii c. k. kolei państwowych Insbruck — Bregencya, do Schruns, a to w myśl postanowień ustawy o koncesjach 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.

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

#### § 2.

Koncesjonariusze obowiązani są ukończyć budowę koncesjonowanej 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 koncesjonariusze na żądanie rządu odpowiednią kaucję w papierach wartościowych, nadających się do lokacyi sierocych pieniędzy.

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

#### § 3.

Do wybudowania koncesjonowanej kolei nadaje się koncesjonariuszom prawo wywłaszczania podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

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

## § 4.

Co do budowy koncesyonowanej kolei i co do ruchu na niej stosować 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 kolei żelaznych z dnia 16. listopada 1851, Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852, wreszcie do ustaw i rozporządzeń, któreby w przyszłości zostały wydane. Pod względem ruchu będzie można odstąpić od warunków 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; natomiast 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 wniósć ma we wszystkie prawa i obowiązki koncesyonaryuszy.

Upoważnia się koncesyonaryuszy do wydania akcji pierwszeństwa — mających co do oprocentowania i umorzenia pierwszeństwo przed akcyami zakładowemi — a to do sumy, którą rząd oznaczy.

Dywidenda, przypadająca od akcji pierwszeństwa, zanim akcyje zakładowe do jej poboru prawa nabędą, nie może przekraczać stopy czterech od sta, przyczem jednak nie wolno uiszczuć dopłaty z dochodów lat późniejszych.

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 w okresie budowy zapłaconych i straty na kursie, gdyby ją przy gromadzeniu kapitału istotnie poniesiono — 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 pomnożenie urządzeń ruchu, a koszta należycie będą wykazane.

Cały kapitał zakładowy umorzony być ma w ciągu okresu koncesyjnego według planu amortyzacji, zatwierdzonego przez rząd.

Statut spółki i formularze obligacji pierwszeństwa i akcji zakładowych podlegają zatwierdzeniu rządu.

## § 6.

Transporty wojskowe skutecznie należy 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 na austriackich kolejach państwowych każdorazem obowiązują.

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

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

Przepis, który obowiązuje każdorazem pod względem transportów wojskowych kolejami żelaznymi, tudzież każdorazem obowiązujące przepisy dla kolei żelaznych na wypadek wojny, nabywają dla koncesyonaryuszy mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na koncesyonowanej kolei. Przepisy rzezonego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i w Dzienniku ustaw państwa nie będą ogłoszone, staną się dla koncesyonaryuszy obowiązującymi z chwilą, w której im się je urzędnie poda do wiadomości.

Zobowiązania te ciążyą na koncesyonaryuszach tylko o tyle, o ile dopełnienie ich będzie możliwe ze względu na drugorzędny charakter tej linii oraz



ze względu na ułatwienia, udzielone skutkiem tego pod względem budowy, urządzenia i systemu ruchu.

Koncesyonaryusze obowiązani są przy obsadzeniu posad mieć wzgląd na wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajo-wej 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 § 9go, 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 zgasałą także przed upływem powyższego czasu, gdyby określonych w §ie 2. zobowiązań pod względem ukończenia 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 rząd na rachunek koncesyonaryuszy, a ci zwracać będą zarządowi kolei państwowych koszta z tego powodu rzeczywiście ponoszone. Warunki tego utrzymywania ruchu zawierać będzie kontrakt ruchu, który rząd zawrze z koncesyonaryuszami.

#### § 10.

Koncesyonaryusze obowiązani są pod warunkami i zastrzeżeniami, podanemi 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 swej kolei do przewozu między kolejami już istniejącymi lub dopiero w przyszłości mającymi powstać — na których rząd ruch utrzymuje — w taki sposób, że rząd będzie mógł z prawem samoistnego ustanawiania taryf przeprowadzać lub pozwolić przeprowadzać tak całe pociągi jak

i pojedyncze wozy współużywaną koleją lub jej częściami, za opłatą stosownego wynagrodzenia.

#### § 11.

Państwo 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 zamkniętych lat siedmiu przed chwilą wykupna, strąci 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, uważać się będzie przy obliczaniu czystych dochodów rocznych podatki i dodatki do podatków, ciężące na wykupionem przedsiębiorstwie kolejowem, oraz wszelkie inne opłaty publiczne za wydatki ruchu.

Jeżeli obowiązek placenia 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 przeciętnych czystych dochodów, w taki sposób obliczonych, dodatek, wynoszący jedną dziewiątą tych czystych dochodów.

3. Czysty dochód roczny, obliczony w myśl powyższego postanowienia, płacić należy koncesyonaryuszom jako wynagrodzenie za wykupioną koleją 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 wykupiona przed upływem siódmego roku ruchu, lub gdyby średni dochód czysty, w myśl powyższych postanowień obliczony, bez uwzględnienia dodatku, w ustępie 2. przewidzianego, nie dawał przynajmniej takiej sumy rocznej, któraby się równała racie ryczałtowej, potrzebnej na oprocentowanie po cztery od sta kapitału akcyjnego przez rząd zatwierdzonego i na umorzenie go w ciągu okresu koncesyjnego, w takim razie wynagrodzenie, które państwo

ma zapłacić za kolej wykupioną, będzie polegało na tem, że państwo wymienione wyżej kwoty ryczałtowe płacić będzie w ratach półrocznych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku i zwracać koncesyonaryuszom podatek rentowy, przypadający od tej renty wykupna.

5. Państwo zastrzega sobie nadto, że wolno mu będzie w każdym czasie 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 półroczu 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 należąciami ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materyałów i zapasy kasowe, ewentualnie także koleje podjazdowe, własnością koncesyonaryuszy będące i ich przedsiębiorstwa poboczne, jakoteż rezerwowe kapitały ruchu i rezerwy utworzone z kapitału zakładowego, o ileby te ostatnie z zezwoleniem rządowem nie były już stosownie do swego przeznaczenia użyte.

7. Uchwała rządu, tycząca się wykonania państwowego prawa wykupna, które nastąpić może tylko z początkiem roku kalendarzowego, oznajmiona będzie przedsiębiorstwu kolejowemu w formie deklaracyi najpóźniej do 31. października bezpośrednio poprzedzającego roku.

Deklaracya ta określać 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 jako zaspokojenie pre-

tensyi państwa lub z jakichkolwiek innych tytułów prawnych przejść mają 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. Państwo zastrzega sobie prawo ustanowienia — jednocześnie z doręczeniem deklaracyi, tyczącej się wykupna — osobnego komisarza do czuwania nad tem, żeby stan majątku, począwszy od tej chwili, nie został na szkodę państwa zmieniony.

Od chwili deklaracyi 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 albo powodują trwałe obciążenie.

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

Gdyby koncesyonaryusze nie uczynili zadość temu zobowiązaniu, będzie państwo miało prawo nawet bez ich zezwolenia i bez sądowej interwencyi objąć w fizyczne posiadanie oznaczone w deklaracyi przedmioty majątku.

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

Czyste dochody, jakie okażą się z obrachunku po chwilę wykupienia, 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.

10. Rząd zastrzega sobie prawo zabipotekowania, na podstawie deklaracyi wykupna (l. 7), prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach majątkowych, wskutek wykupienia na państwo przechodzących.

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



## § 12.

Gdy koncesya zgaśnie i od dnia jej zgaśnięcia 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 koncesyonarysze 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 koncesyonarysze 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 zbudowania lub nabycia rząd koncesyonaryszy z tym wyraźnym dodatkiem upoważnił, że nie mają one 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 i snadnie 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 koncesyonaryszy.

W razie utworzenia spółki akcyjnej, ma komisarz przez rząd ustanowiony także prawo bywać na posiedzeniach rady zawiadowczej lub innej reprezentacji, sprawującej zarząd spółki, jakoteż na walnych zgromadzeniach, ile razy uzna to za potrzebne i zawieszając wszelkie takie uchwały lub zarządzenia, któreby się ustawom, koncesyi lub statutowi spółki sprzeciwiały, względnie dla publicznego dobra były szkodliwe; w przypadku jednak takim winien komisarz przedstawić sprawę natychmiast Ministerstwu kolei żelaznych do decyzji, która zapaść ma bezwzględnie z mocą spółkę wiążącą.

## § 14.

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

dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniebdania 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 nadaną została.

Wittek wlr.

## 165.

## Rozporządzenie Ministerstw sprawiedliwości, spraw wewnętrznych i skarbu z dnia 24. grudnia 1904,

dotyczące wymiaru należytości uniformowanych i nieuniformowanych c. k. organów straży policyjnej z tytułu wzywania ich na świadków przed cywilne i karne sądy wojskowe lub w postępowaniu karnem z powodu przekroczeń skarbowych wreszcie z tytułu używania ich do eskorty więźniów sądowych.

Funkcyjnaryusze c. k. straży bezpieczeństwa, c. k. cywilnej straży policyjnej lub c. k. zakładu agentów policyjnych, stawający w roli świadków przed cywilnym lub wojskowym sądem karnym lub w postępowaniu karnem z powodu przekroczeń skarbowych lub używani w razach wyjątkowych przez sądy do eskorty więźniów, otrzymują następujące należytości:

- a) Tytułem kosztów podróży: Jeżeli siedziba sądu, do którego organ bezpieczeństwa ma się udać, oddalona jest od miejsca jego stacyonowania o więcej niżeli 7.5 km — otrzymują oni taryfową należytość kolejową względnie okrętową, a w braku połączenia kolejowego lub okrętowego kwotę 20 h za każdy kilometr drogi tam i z powrotem;
- b) tytułem kosztów wyżywienia („strawne“):

1. Jeżeli organ bezpieczeństwa — czyto ze względu na odległość miejsca, do którego miał się udać, czy też z powodu dłuższego trwania rozprawy — nie mógł tegosamego dnia powrócić do swego miejsca stacyonowania, otrzymuje inspektor kwotę 4 K, strażnik (agent) zaś kwotę 3 K;

2. jeżeli organ bezpieczeństwa nie jest wprawdzie zmuszony nocować poza swem miejscem stacyonowania, ale musiał przebywać poza niem co najmniej przez ośm godzin,

otrzymuje inspektor kwotę 1 K 50 h a strażnik (ajent) kwotę 1 K;

3. za dnie, przypadające po przemocowaniu, odpada wszelki zwrot kosztów wyżywienia („strawnego“), jeżeli powrót do miejsca stacyonowania do 12. godziny w południe był możliwy. Jeżeli podróż z powrotem wymaga dłuższej nieobecności w miejscu stacyonowania, przyznać się ma należyłość według punktu 2, a tylko w razie potrzeby ponownego przemocowania według punktu 1.

Należytości za dostawianie osób, podejrzanych o czyn karygodny, do najbliższego sądu właściwego — które należy do zakresu ogólnych obowiązków służbowych organów bezpieczeństwa — nie mają, jak i dotąd, ciążyć na zarządzie sprawiedliwości.

Równocześnie traci moc obowiązującą rozporządzenie ministeryalne z dnia 6. grudnia 1871, Dz. u. p. Nr. 141.

**Koerber wtr.**

**Kosel wtr.**