

Rok 1905.

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część LXV. — Wydana i rozestana dnia 14. października 1905.

Treść: (№ 160 i 161.) 160. Rozporządzenie, dotyczące postępowania cłowego z żelaznemi łyżkami. — 161. Dokument koncesyjny na kolej lokalną z Tarnowa do Szczucina.

160.

Rozporządzenie Ministerstw skarbu i handlu z dnia 2. października 1905,

dotyczące postępowania cłowego z żelaznemi łyżkami.

W porozumieniu z interesowanemi król. węgierskiemi Ministerstwami uzupełnia się postanowienia abecedowego spisu towarów, dołączonego do taryfy cłowej, a to w sposób następujący:

Przy wyrazie „Łyżki“ należy po ustępie 4. („żelazne“) umieścić:

— — niklowane itp.	271	25 zł.
— inne żelazne, jako małe przedmioty użytku	272	50 „

Uwaga. Podlegające oczeniu według l. tar. 272 a z żelaza sztabowego (stal Martin'a itp.) łyżki różnią się tem od blaszanych, że część wgłębiona a zwyczajnie i trzonek są szersze a zatem cieńsze aniżeli nierozklepana część środkowa, podczas gdy łyżki, wytłaczane z blachy są we wszystkich częściach równie grube, łatwiej dają się giąć i zawdzięczają sztywność swą zwyczajnie rowkowi, przebiegającemu wzdłuż trzonka.

Rozporządzenie to nabiera natychmiast mocy obowiązującej.

Kosel wlr.

Auersperg wlr.

161.

Dokument koncesyjny z dnia 7. października 1905,

na kolej lokalną z Tarnowa do Szczucina.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia nadaje w porozumieniu z interesowanemi Ministerstwami właścicielowi większych posiadłości Andrzejowi księciu Lubomirskiemu na jego prośbę koncesyę na budowę i utrzymywanie w ruchu parowej kolei żelaznej, która ma być wybudowana jako kolej lokalna normalnotorowa od stacji Tarnów, c. k. linii kolei państwowej Kraków—Lwów do Szczucina a to w myśl postanowień 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 16. maja 1905, Dz. u. p. Nr. 81, pod następującymi warunkami i zastrzeżeniami:

§ 1.

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

§ 2.

Koncesyonaryusz obowiązany jest 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, jakoteż wykonania i urządzenia kolei zgodnie z warunkami koncesyi — złożyć ma koncesyonaryusz na żądanie rządu odpowiednią kaucyę w papierach wartościowych, nadających się do lokacyi sierocych pieniędzy.

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

§ 3.

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

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

§ 4.

Co do budowy kolei koncesyonowanej i co do ruchu na niej stosować się winien koncesyonaryusz 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 na kolejach 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 środków bezpieczeństwa i przepisów 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, a natomiast trzymać się należy w tej mierze osobnych przepisów ruchu, które wyda Ministerstwo kolei żelaznych.

§ 5.

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

Koncesyonaryuszowi nadaje się prawo wydania dla zaciągnięć się mającej pożyczki pierwszeństwa częściowych zapisów długu a to pod warunkami, które rząd ustanowi.

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, poniesionej ewentualnie 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 będą należycie wykazane.

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

Statut spółki i formularze wydać się mających akcyi i ewentualnych obligacyi 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, kaźdocześnie obowiązująć będą na austryackich kolejach państwowych.

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

Koncesyonaryusz obowiązany jest przystąpić do umowy zawartej przez austryackie spółki kolejowe co do zakupna i utrzymywania w pogotowiu przyborów do transportów wojskowych, oraz co do pomagania sobie nawzajem służbą i taborem przy skutecznianiu większych transportów wojsko-

wych, 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.

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

Zobowiązania te ciężą na koncesjonariuszu 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.

Koncesjonariusz obowiązany jest 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 należy w analogiczny sposób niższe ceny taryfowe, jakie obowiązują co do transportów wojskowych.

§ 8.

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

Rząd może uznać koncesyę za zgasłą także przed upływem powyższego 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 koncesyach na koleje żelazne.

§ 9.

Ruch na kolei, będącej przedmiotem tego dokumentu koncesyjnego, utrzymywać będzie — o ile inny układ nie będzie miał miejsca — państwo

na rachunek koncesjonariusza. Warunki tego utrzymywania ruchu uregulowane będą w kontrakcie ruchu, który rząd zawrze z koncesjonariuszem.

§ 10.

Koncesjonariusz obowiązany jest 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 ruch utrzymuje — w taki sposób, że rząd będzie mógł z prawem dowolnego ustanawiania taryf przeprawić lub pozwolić przeprawić tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy współużywaną koleją lub jej częściami, za opłatą stosownego wynagrodzenia.

§ 11.

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

1. Dla oznaczenia ceny wykupna policzyć się czyste roczne dochody przedsiębiorstwa w ciągu ostatnich rachunkowo 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 miało nastąpić przed upływem czasowego, w §ie 1 unormowanego uwolnienia od podatku, natenczas stanowi przez resztę okresu wolności podatkowej obliczony w ten sposób przeciętny czysty dochód roczny tych lat pięciu wolną od podatku rentę wykupna. Dla okresu po upływie wolności podatkowej ustala się rentę wykupna w ten sposób, że się od wciągniętych do tego obliczenia średniego dochodów oblicza podatek wraz z dodatkami według stopy procentowej z dotyczących lat i strąca je z dochodów. Do pozostałej reszty dolicza się — ze względu na przypadający od renty wykupna według §u 131 lit. a, ustawy z dnia 25. października 1896, Dz. u. p. Nr. 220, dziesięcioprocentowy podatek — dodatek w wysokości jednej dziewiątej tego czystego dochodu.

3. 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 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 odnośnych lat 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 dziesiątą tych czystych dochodów.

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

5. Gdyby jednak kolej miała być wykupioną przed upływem siódmego roku ruchu lub gdyby średni dochód czysty, w myśl postanowień ustępów 1 do 3 obliczony, bez uwzględnienia dodatków w ustępach 2 i 3 przewidzianego, nie wynosił przynajmniej takiej sumy rocznej, która by dorównywała racie rocznej potrzebnej na oprocentowanie i umarżanie według planu pożyczek hipotecznych, z upoważnieniem rządowym na pokrycie policzalnych kosztów budowy zaciągniętych, wraz z ratą roczną, potrzebną 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 obejmie w miejsce koncesjonaryusza powyższe pożyczki do zapłaty z własnych funduszków aż do zupełnego ich spłacenia w umówionych terminach spłaty, wymienione wyżej raty kapitału akcyjnego płacić będzie w ratach półrocznych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku i zwracać koncesjonaryuszowi podatek rentowy, przypadający od tej renty wykupna.

6. Państwo zastrzega sobie nadto, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rent, w myśl postanowień powyższych punktów koncesjonaryuszowi należnych, zapłacić kapitał, równający się zdyskontowanej według stopy po cztery od sta na rok z uwzględnieniem odsetek od odsetek, skapitalizowanej wartości tych rent, po strąceniu, jak się to samo przez się rozumie, dodatku, gdyby w myśl postanowień ustępów 2 i 3 zawierał się w tych rentach.

Gdyby państwo postanowiło w taki sposób spłacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego podług własnego wyboru gotówki lub obligacji 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 półroczu bezpośrednio poprzedzającego.

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

8. 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.

Deklaracja 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 pretensyi państwa lub z jakichkolwiek innych tytułów prawnych przejść mają na państwo;
- c) kwotę ceny wykupna (l. 1 do 6), którą państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowemu, ewentualnie z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania, tymczasowo obliczoną, z oznaczeniem terminu i miejsca płatności.

9. Państwo zastrzega sobie prawo ustanowienia — jednocześnie z doręczeniem deklaracji tyczącej 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.

Tosamo odnosi się do przyjmowania wszelkich nowych zobowiązań, które albo przekraczają

zakres zwyczajnego toku interesów albo powodują trwałe obciążenie.

10. Koncesyonaryusz obowiązany jest mieć o to staranie, aby państwo mogło w dniu na wykupienie wyznaczonym objąć w fizyczne posiadanie wszystkie w deklaracji wykupna wymienione przedmioty majątku.

Gdyby koncesyonaryusz nie uczynił zadość temu zobowiązaniu, będzie państwo miało prawo nawet bez jego zezwolenia i bez sądowej interwencji, objąć we fizyczne posiadanie oznaczone w deklaracji 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 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, i za wszelkie inne długi pochodzące z budowy i ruchu kolei aż do chwili powyższej.

11. Rząd zastrzega sobie prawo zahipotekowania na podstawie deklaracji wykupna (l. 8) prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach majątkowych, wskutek wykupienia na państwo przechodzących.

Koncesyonaryusz obowiązany jest oddać rządowi na jego żądanie do dyspozycji wszelkie dokumenty prawne, jakichby do tego celu od niego potrzebował.

§ 12.

Gdy koncesya zgaśnie i od dnia jej zgaśnięcia przechodzi na państwo, bez wynagrodzenia, wolna od ciężarów własność i używanie kolei koncesyonowanej i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i zapasy kasowe, koleje podjazdowe i przedsiębiorstwa poboczne, gdyby je koncesyonaryusz posiadał, jakoteż rezerwowe kapitały ruchu i rezerwy utworzone z kapitału zakładowego, w rozmiarze określonym w §ie 11, ustępie 7.

Tak wtedy, gdy koncesya zgaśnie, jak i w razie wykupienia kolei (§ 11), zatrzymuje koncesyonaryusz 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 koncesyonaryusza z tym wyraźnym dodatkiem upoważnił, że nie mają one stanowić przynależności kolei.

§ 13.

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

Rząd ma także prawo wglądać w zarząd kolei przez wydelegowanego przez siebie funkcyonaryusza, 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 koncesyonaryusza.

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 dobra 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 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 nadana została.

Wrba wlr.

