

# Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XXXVII. — Wydana i rozestana dnia 24. maja 1899.

**Treść:** (№ 86—92.) 86. Obwieszczenie, którem podaje się do wiadomości zamieszczenie niemieckiej Szkoły handlowej wyższej pilzeńskiej w spisie zakładów naukowych tutejszo-krajowych zostających na równi z gimnazjami wyższymi i szkołami realnymi wyższymi pod względem służby ochotniczej jednorocznej. — 87. Obwieszczenie o ustanowieniu delegacji Komory pomocniczej husiatyńskiej w tamtejszym dworcu kolejowym. — 88. Dokument koncesyjny na kolej lokalną od Kolina do Czerczan z odnogą od Rattaja do Kacowa. — 89. Dokument koncesyjny na kolej lokalną od Trzebini do Sierszy. — 90. Obwieszczenie o nadaniu koncesyi na sieć kolei małych o szlaku normalnym na obszarze królewskiego stołecznego miasta Praги i gmin przyległych, które utrzymywane być mają w ruchu zapomocą elektryczności. — 91. Obwieszczenie o przedłużeniu terminu wybudowania kolei lokalnej od Miestca Hermanowego do Borohradka z odnogą od Tyńca Hrochowego do Hrastu. — 92. Rozporządzenie ustanawiające na kampanię 1899/1900 wymiar zabezpieczenia niechybnej płatności na wypadek zwrotu bonifikacyi płaconej przy wywozie cukru.

## 86.

### Obwieszczenie Ministerstwa obrony krajowej z dnia 22. marca 1899,

którem podaje się do wiadomości zamieszczenie niemieckiej Szkoły handlowej wyższej pilzeńskiej w spisie zakładów naukowych tutejszo-krajowych zostających na równi z gimnazjami wyższymi i szkołami realnymi wyższymi pod względem służby ochotniczej jednorocznej.

Na zasadzie §. 25 ustawy o służbie wojskowej i w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami, uznaje się niemiecką Szkołę handlową wyższą w Pilzni, składającą się z klasy przygotowawczej i trzech kursów rocznych, prawo publiczności posiadającą, za równą gimnazjom wyższym i szkołom realnym wyższym pod względem udowadniania naukowego uzdolnienia do służby ochotniczej jednorocznej.

Postanowieniem tem uzupełnia się załączkę II a do §. 64 I. części Przepisów o służbie wojskowej, rozporządzeniem tutejszem z dnia 15. kwietnia 1889, Dz. u. p. Nr. 45, ogłoszonej.

Weltersheimb r. w.

## 87.

### Obwieszczenie Ministerstwa skarbu z dnia 28. kwietnia 1899,

o ustanowieniu delegacji Komory pomocniczej husiatyńskiej w tamtejszym dworcu kolejowym.

W dworcu kolejowym w Husiatynie w Galicyi ustanowiona została delegacja husiatyńskiej Komory pomocniczej I. klasy i rozpoczęła już swoje czynności.

Kaizl r. w.

## 88.

### Dokument koncesyjny z dnia 10. maja 1899,

na kolej lokalną od Kolina do Czerczan z odnogą od Rattaja do Kacowa.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia nadaję w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami Hrabiemu Leopoldowi Sternbergowi, jenerałowi jazdy u. o. s., radcy tajnemu, o to proszącemu, kon-

cesyę do wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej ruchoziennej, która wybudowana być ma jako lokalna o szlaku normalnym od Kolina na Beczwar, Kohljanowice i Rattaj do Czereczan z odnogą od Rattaja do Kacowa 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.

Co do kolei, na którą wydaje się niniejszy dokument koncesyjny, używa koncesyonaryusz dobrodziejstw w artykule V ustawy z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895) przewidzianych.

### §. 2.

Koncesyonaryusz obowiązany jest rozpocząć budowę kolei koncesyonowanej 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 wykonania i urządzenia kolei zgodnie z koncesyą, dać ma koncesyonaryusz kaucyę w sumie 10.000 zł. w papierach wartościowych, 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 koncesyonaryuszowi prawo wyłączenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

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

### §. 4.

We względzie budowy kolei koncesyonowanej i ruchu na niej zastosować się powinien koncesyonaryusz do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego i do warunków koncesyjnych, które Ministerstwo kolei żelaznych ustanowiło, 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 przeszłości zostały wydane.

Pod względem ruchu będzie można odstąpić od środków bezpieczeństwa i przepisów ruchu ustanowionych w Porządku 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 zmniejszenie chyżości, Ministerstwo kolei żelaznych uzna to za dopuszczalne, a trzymać się należy osobnych przepisów ruchu, które w tej mierze wyda Ministerstwo kolei żelaznych.

### §. 5.

Nadaje się koncesyonaryuszowi prawo utworzenia za osobnem zezwoleniem Rządu i pod warunkami, które on ustanowi, Spółki akcyjnej, która wniść ma we wszystkie prawa i obowiązki koncesyonaryusza.

Emitowanie obligacyi pierwszeństwa jest wzbronione.

Nadaje się koncesyonaryuszowi prawo wypuszczenia w obieg akcyi pierwszeństwa, które pod względem oprocentowania i umorzenia będą miały pierwszeństwo przed akcyami zakładowemi, a to w sumie, którą Rząd ustanowi.

Dywidenda należąca się od akcyi pierwszeństwa, zanim akcye zakładowe nabędą prawa do pobierania dywidendy, nie może być wymierzana w większej kwocie jak po cztery od sta i dopłaty z dochodów późniejszych lat są 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 nabycia parku kolejowego, za zezwoleniem Rządu rzeczywiście wyłożonych i należycie udowodnionych, tudzież kwoty, którą Rząd wyznaczy na zakupno zapasu materiałów i dotacyi kasowych łącznie z odsetkami interkalarnemi, ratami amortyzacyjnymi 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 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 akcyi zakładowych i akcyi pierwszeństwa, które będą wydane, podlegają zatwierdzeniu Rządu.

#### §. 6.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych znizowanych. 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.

Koncesyonaryusz zobowiązuje 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 tyczący się przewożenia transportów wojskowych kolejami żelaznymi, który kiedykolwiek będzie obowiązywał, tudzież przepisy dla kolei żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, nabywają dla koncesyonaryusza mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na kolei koncesyonowanej. Przepisy rzeczzonego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i nie będą ogłoszone w Dzienniku ustaw państwa, staną się dla koncesyonaryusza obowiązującymi wtedy, skoro tylko zostaną mu urzędownie podane do wiadomości.

Zobowiązania te ciężą na koncesyonaryuszu tylko o tyle, o ile będzie możliwem dopełnienie ich jako na kolei drugorzędnej a w skutek tego zbudowanej i urządzanej z dozwolonemi ułatwieniami.

Koncesyonaryusz zobowiązuje 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.

#### §. 7.

Do przewozu korpusów straży cywilnej (Straży bezpieczeństwa, Straży skarbowej itp.) mają być

podobnie stosowane zniżenia taryfowe, służące dla transportów wojskowych.

#### §. 8.

Koncesyę nadaje się z ochroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §u 9go, lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne na lat dziewięćdziesiąt (90), licząc od dnia dzisiejszego, i takowa kończy się z upływem tego czasu.

Rząd może także przed upływem przerweczonego czasu uznać koncesyę za nieistniejącą nadal, gdyby określone w §. 2im zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia ruchu nie były dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl §u 11go, lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne.

#### §. 9.

Ruch na kolei, będącej przedmiotem niniejszego dokumentu koncesyjnego, będzie utrzymywał Rząd na rachunek koncesyonaryusza i koncesyonaryusz zwracać ma zarządowi kolei państwa koszta z powodu tego utrzymywania ruchu rzeczywiście ponoszone. Warunki utrzymywania ruchu przepisane będą w kontrakcie, który Rząd zawrze w tym względzie z koncesyonaryuszem.

#### §. 10.

Koncesyonaryusz obowiązany jest 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 przysyłać lub pozwolić przysyłać tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy koleją współużywaną lub niektórymi jej częściami, za opłatą stosownego wynagrodzenia.

#### §. 11.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolei koncesyonowanej 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 od-

kupu a z nich stracone będą czyste dochody najniepomyślniejszych dwóch lat, poczem obliczony będzie średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

Gdyby kolej miała być odkupiona po upływie czasowego, w §. 1 ustanowionego uwolnienia od podatków, podatki i 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 dziesiątą tych czystych dochodów.

Czysty średni dochód roczny w myśl powyższego postanowienia obliczony, płacić się będzie koncesjonaryuszowi jako wynagrodzenie za kolej odkupioną aż do upływu okresu koncesyjnego w ratach półrocznych płatnych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku.

2. Gdyby jednak kolej miała być odkupiona przed upływem siódmego roku ruchu lub gdyby średni dochód czysty, w myśl postanowień ustępu 1 obliczony, bez dodatku także wzmiankowanego, nie wynosił najmniej takiej sumy rocznej, jaka jest potrzebna na zawarowane oprocentowanie i spłacenie pożyczki hipotecznej w Banku krajowym królestwa czeskiego pod gwarancją tego królestwa zaciągniętej z doliczeniem raty rocznej potrzebnej na oprocentowanie po cztery od/ sta kapitału akcyjnego przez Rząd zatwierdzonego i na umorzenie go w ciągu całego okresu koncesyjnego, w takim razie wynagrodzenie, które państwo ma zapłacić za kolej odkupioną, będzie polegało na tem, że państwo płacić będzie wzmiankowane sumy w ratach półrocznych płatnych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku i zwracać będzie koncesjonaryuszowi podatek rentowy od tej renty odkupu opłacać się mający.

3. Państwo zastrzega sobie, że wolno mu będzie kiedykolwiek objąć na siebie w miejsce koncesjonariusza spłacenie z własnych funduszy reszty pożyczki zaciągniętej w celu zgromadzenia kapitału dla kolei koncesjonowanej, to jest kwot, któreby w chwili odkupu zalegały jako według zatwierdzonego planu amortyzacji jeszcze nie umorzone, w tym zaś razie reszta odkupu płacić się mająca,

zmniejszy się o sumę potrzebną na oprocentowanie i umorzenie rzeczzonego kapitału pożyczki, jakoteż, według okoliczności, o odpowiednią tej sumie kwotę dodatku, która w myśl postanowień ustępu 1 ma być do średniego dochodu doliczana.

4. Państwo zastrzega sobie nadto, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rent w myśl postanowień powyższych punktów koncesjonaryuszowi płacić się mających, zapłacić kapitał wyrównywający zdyskontowanej przez potrącenie odsetek od odsetek po cztery od sta na rok wartości kapitałowej tych rent bez doliczania jak się samo przez się rozumie dodatku, gdyby w myśl postanowień ustępu 1 zawierał się w tych rentach.

Gdyby państwo zamierzało w taki sposób spłacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego podług własnego wyboru gotówki lub obligacyj długu państwa jakiegokolwiek rodzaju. 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 półroczia bezpośrednio poprzedzającego.

5. Przez odkupienie kolei i od dnia tego odkupienia przechodzi na państwo za wypłatą wynagrodzenia pod ll. 1 aż do 4 przepisanego bez dalszej zapłaty własność wolna od ciężarów a względnie obciążona tylko zalegającami jeszcze pozostałościami pożyczek za zezwoleniem Rządu zaciągniętych i używanie kolei niniejszem koncesjonowanej ze wszystkich do niej należącami ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i kasowe, a według okoliczności koleje podjazdowe własnością koncesjonariusza będące i przedsiębiorstwa poboczne, 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 deklaracyi.

W deklaracyi 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 lub z jakichkolwiek innych tytułów prawnych przejść mają na państwo;

c) kwota ceny odkupu, którą państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowemu, według okoliczności z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania tymczasowo obliczonej (l. 1 aż do 4) z oznaczeniem terminu i miejsca płatności.

7. 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 zmieniony 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.

8. Koncesyonaryusz obowiązany 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 koncesyonaryusz nie uczynił zadość temu zobowiązaniu, Rząd będzie miał prawo nawet bez jego zezwolenia 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 należności 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.

Koncesyonaryusz obowiązany jest oddać Rządowi na jego żądanie do rozporządzenia wszelkie dokumenty prawne, jakichby od nich do tego celu potrzebował.

#### §. 12.

Gdy koncesya upływie i od tego dnia, w którym to nastąpi, przechodzi na państwo bez wyna-

grodzienia wolna od ciężarów własność i używanie kolei koncesyonowanej i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i kasowe, koleje podjazdowe, jeżeliby koncesyonaryusz je posiadał i przedsiębiorstwa poboczne Spółki, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, w rozmiarze wzmiankowanym w §. 11, ustępie 5.

Tak wtedy gdy koncesya upływie jak i w razie odkupienia kolei (§. 11), zatrzyma koncesyonaryusz na własność fundusz zasobny, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i aktywa obrachunkowe, jeżeliby istniały, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniesione lub nabyte, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił koncesyonaryusza z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależności kolejowej.

#### §. 13.

Rząd ma prawo przekonywać się, czy budowa kolei i ich 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 koncesyonaryusza.

Po utworzeniu się Spółki akcyjnej w §. 5 przewidzianej, komisarz przez Rząd ustanowiony będzie miał także prawo bywania na posiedzeniach Rady zawiadowczej lub innej reprezentacyi, 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.

#### §. 14.

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 uzna koncesyę za nieistniejącą nadal jeszcze przed upływem czasu, na który została nadana.

Wittek r. w.

## 89.

# Dokument koncesyjny z dnia 10. maja 1899,

na kolej lokalną od Trzebinia do Sierszy.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia nadaję w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami Spółce akcyjnej „Kolej lokalna Trzebinia—Skawce“ o to proszącej, koncesyę do wybudowania i utrzymania w ruchu kolei żelaznej ruchozmiernej, która wykonana być ma jako lokalna o szlaku normalnym od Trzebinia do Sierszy z włączeniem i odpowiednim przekształceniem istniejącej kolei podjazdowej Trzebinia—Siersza, 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 niniejszego dokumentu koncesyjnego, zapewnia się koncesyonaryszce dobrodziejstwa w artykule V ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, przewidziane.

### §. 2.

Spółka obowiązana jest rozpocząć budowę kolei żelaznej koncesyonowanej niezwłocznie po otrzymaniu pozwolenia do budowania, skończyć najpóźniej w przeciągu roku, 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 wykonania i urządzenia kolei zgodnie z koncesyą dać ma Spółka na żądanie Rządu stosowną kaucyę w papierach wartościowych, 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 Spółce prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane być ma Spółce do wybudowania wszelkich kolei podjazdowych, których wybudowanie Rząd ze względu na dobro publiczne uznałby za potrzebne.

### §. 4.

Zresztą wzmiankowana na wstępie kolej lokalna Trzebinia—Siersza uważana być ma za istotną część składową przedsiębiorstwa kolei lokalnej Trzebinia—Skawce, będącego przedmiotem Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 20. marca 1897, Dz. u. p. Nr. 85, a przeto postanowienia tego Najwyższego dokumentu koncesyjnego z wyjątkiem zawartych w §§. 1 aż do 3 i stosujących się jedynie do tej ostatniej kolei lokalnej są obowiązującymi dla obu rzeczonych linii kolejowych jako wspólne przedsiębiorstwo stanowiących a to w następujący sposób:

I. Postanowienia §§. 4 aż do 10 włącznie, tudzież 13 i 14 stosowane być mają w ten sposób, że

1. Spółka obowiązana jest mieć pieczęć o urządzenie na rzecz swoich funkcjonaryszów zaopatrzenia dla inwalidów i starców, i w tym celu przystąpić do kasy emerytalnej związku austriackich kolei lokalnych, jeśliby dla koncesyonowanego przedsiębiorstwa kolejowego nie była utworzona własna kasa emerytalna przynajmniej takie same korzyści członkom nastręczająca jak kasa rzeczownego związku,

2. okres koncesyjny kolei lokalnej Trzebinia—Siersza kończy się tak samo jak okres koncesyjny kolei lokalnej Trzebinia—Skawce dnia 19. marca 1987.

II. Na miejsce postanowień §§. 11 i 12 rzeczownego Najwyższego dokumentu koncesyjnego, które się niniejszem uchylają, wydają się następujące:

1. Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolei koncesyonowanych kiedykolwiek po ich wybudowaniu i otwarciu pod następującymi warunkami:

a) Dla oznaczenia ceny odkupu policzone będą czyste dochody roczne przedsiębiorstwa w ciągu ostatnich zamkniętych lat siedmiu przed chwilą odkupu, z nich strącone będą czyste dochody dwóch lat najmniejpomyślniejszych i obliczony będzie średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

Gdyby kolej miała być odkupiona po upływie czasowego, w §. 1 niniejszego dokumentu koncesyjnego a względnie w §. 1 dokumentu koncesyjnego z dnia 20. marca 1897, Dz. u. p. Nr. 85, ustanowionego uwolnienia od podatków, podatki i 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 podatкови 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.

Czysty średni dochód roczny w myśl powyższego postanowienia obliczony, płacić się będzie Spółce jako wynagrodzenie za koleje odkupione aż do upływu okresu koncesyjnego w ratach półrocznych płatnych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku.

- b) Gdyby jednak odkupienie miało nastąpić przed upływem siódmego roku ruchu kolei lokalnej Trzebinia—Skawce, lub gdyby średni dochód czysty, w myśl postanowień ustępu a) obliczony, bez uwzględnienia dodatku tamże przewidzianego, nie wynosił przynajmniej takiej kwoty rocznej, któraby wyrównywała racie ryczałtowej potrzebnej na programowe oprocentowanie i umorzenie pożyczki za zezwoleniem Rządu zaciągniętej z doliczeniem raty ryczałtowej potrzebnej na oprocentowanie po cztery od sta kapitału zakładowego przez Rząd zatwierdzonego i na umorzenie go w ciągu całego okresu koncesyjnego, natenczas wynagrodzenie, które państwo ma zapłacić za koleje odkupione, będzie polegało na tem, że państwo płacić będzie wzmiankowane powyżej raty ryczałtowe w ratach półrocznych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku i zwracać będzie Spółce podatek rentowy od tej renty odkupu przypadający.
- c) Państwo zastrzega sobie, że wolno mu będzie kiedykolwiek objąć na siebie w miejsce Spółki spłacenie z własnych funduszów reszty pożyczki zaciągniętej w celu zgromadzenia kapitału dla kolei koncesyonowanych, to jest kwot, któreby w chwili odkupu zalegały jako według

zatwierdzonego planu amortyzacji jeszcze nie umorzone, w tym zaś razie renta odkupu płacić się mająca zmniejszy się o sumę potrzebną na oprocentowanie i umorzenie rzeczzonego kapitału pożyczki, jakoteż według okoliczności o odpowiednią tej sumie kwotę dodatku, która w myśl postanowień ustępu a) ma być do średniego dochodu doliczana.

- d) Państwo zastrzega sobie, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rent w myśl poprzedzających ustępów płacić się mających, zapłacić kapitał wyrównywający 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 się w myśl postanowień ustępu a) w tych rentach zawierał.

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

- e) Przez odkupienie kolei i od dnia tego odkupienia przechodzi na państwo za wyplatą wynagrodzenia pod lit. a) aż do d) przepisane bez dalszej zapłaty własność wolna od ciężarów a względnie obciążona tylko zalegającami jeszcze pozostałościami pożyczki za zezwoleniem Rządu zaciągniętej i używanie kolei niniejszem koncesyonowanych ze wszystkimi do nich należącami ruchomościami i nieruchomościami z wliczeniem taboru wozowego, zapasów materiałów i zapasów kasowych a według okoliczności kolei podjazdowych i przedsiębiorstw pobocznych, gdyby własność spółki stanowiły, jakoteż funduszów obrotowych i zasobnych z kapitału zakładowego utworzonych, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już użyte stosownie do swego przeznaczenia.
- f) 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 deklaracyi.

W deklaracyi tej oznaczone będą następujące szczegóły:

- α) termin, od którego nastąpi odkupienie;
- β) przedsiębiorstwo kolejowe, będące przedmiotem odkupienia i inne przedmioty majątku, które bądź jako przynależność

przedsiębiorstwa kolejowego bądź na zaspokojenie wierzytelności państwa lub z jakichkolwiek innych tytułów prawnych przejść mają na państwo;

γ) kwota ceny odkupu, którą państwo zapłaci przedsiębiorstwu kolejowemu, według okoliczności z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania, tymczasowo obliczonej (ustęp *a* aż do *d*), z oznaczeniem terminu i miejsca płatności.

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

Poczynawszy 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.

h) 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 ma prawo nawet bez zezwolenia Spółki i bez wdania się sądu, objąć w fizyczne posiadanie oznaczone przedmioty majątku powyżej oznaczone.

Poczynawszy od chwili odkupienia, ruch na kolei odkupionej odbywa się na rachunek państwa a przeto od tej chwili wszelkie dochody ruchu przechodzą 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 należności obrachunkowe i za wszelkie inne długi pochodzące z budowy i ruchu kolei aż do chwili powyższej.

i) Rząd zastrzega sobie prawo zahipotekowania na podstawie deklaracji o odkupieniu (ustęp *f*) 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, jakieby do tego celu ze strony Spółki potrzebne były.

2. Gdy koncesya upłynie i od tego dnia, w którym to nastąpi, przechodzi na państwo bez wynagrodzenia wolna od ciężarów własność i używanie kolei koncesyonowanych i wszystkich ruchomych i nieruchomości przynależności, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i zapasy kasowe a według okoliczności koleje podjazdowe będące własnością Spółki i przedsiębiorstwa poboczne jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, w rozmiarze wzmiankowanym pod l. 1, ustęp *e*).

Tak wtedy gdy koncesya upłynie jak i w razie odkupienia kolei, zatrzyma Spółka na własność fundusz zasobny, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i aktywa obrachunkowe, jeżeliby istniały, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniesione lub nabyte, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił Spółkę z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależności kolejowej.

Wittek r. w.

## 90.

### Obwieszczenie Ministerstwa kolei żelaznych z dnia 10. maja 1899,

o nadaniu koncesyi na sieć kolei małych o szlaku normalnym na obszarze królewskiego stołecznego miasta Pragi i gmin przyległych, które utrzymywane być mają w ruchu zapomocą elektryczności.

Na zasadzie i w myśl postanowień ustawy o kolejach niższego rzędu z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, e k. Ministerstwo kolei żelaznych w porozumieniu z interesowanymi c. k. Ministerstwami, tudzież c. i k. wspólnem Ministerstwem wojny nadało gminie królewskiego stołecznego miasta Pragi o to prosiącej, koncesyę do wybudowania i utrzymywania w ruchu a to zapomocą siły elektrycznej, sieci kolei małych normalnotorowych, wybudować się mających z włączeniem i odpowiedniem przerobieniem linii praskiej kolei konnej przez rzeczoną gminę nabytych, dotychczas ani jako koleje lokalne ani jako koleje małe nie koncesyonowanych — pod warunkami i zastrzeżeniami poniżej przepisanimi.

Sieć kolejowa koncesyonowana obejmuje linie następujące:

1. Od placu Purkyniego w mieście Winohradach królewskich ulicą Palackiego do Werszowic, następnie wzdłuż grobli c. k. kolei państwa do Nusli a stąd ulicami Sobiesławową i Neklanową i ulicą Wyszehradzką na plac Karola w Pradze, z odnogą do mostu Palackiego;



2. od ulicy Choteka ulicami Oujezdzką i Kar-melitańską a następnie z jednej strony ulicą Toma-sza przez plac Waldsteina i ulicą Waldsteina, z drugiej strony ulicą Leteńską do ogrodu na Le-tniem a następnie wzdłuż Wełtawy ulicami Biel-skiego, Wełtawską, Rohanową i Płynarenską do stacji głównej elektrycznej w Holeszowicach;

3. od przecięcia się kolei okalającej Praga—Żyżkow—Winohrady królewskie z gościńcem skar-bowym Czarno-Kosteleckim na tymże gościńcu aż do cmentarzy miasta Winohrady królewskie;

4. od domu inwalidów w Karlinie ulicą Kró-lewską przez plac Józefa, Przykop, ulicami Owocową, Ferdynanda, Choteka, Kińskiego i Schwarzenberga aż do dworca kolei zachodniej w Smichowie;

5. od ulicy Jezdzieckiej w Pradze ulicami Dlażdenowską, Jindrzyską, Wodyczkową, Myslikową i Naplawną przez wybrzeże Palackiego i ulicą Pa-lackiego aż do ulicy Kinskiego w Smichowie;

6. od rynku na Małej Stronie ulicą Mostową, przez most Karola, plac Krzyżownicki, ulicą Krzy-żownicką, ulicą Platnerską przez Mały i Wielki rynek Starego Miasta, ulicami Oletnową, Hyberską, ulicą Hussa, Prokopa i Helczyckiego do ulicy Ne-kwasowej w Żyżkowie;

7. od ulicy Czelakowskiego w mieście Wino-hradach królewskich ulicami Szafazyka i Hawliczka, ulicą Mezybranską przez plac Wacława aż do ulicy Owocnej;

8. od teatru narodowego przez Nabrzeże do ulicy Krzyżownickiej;

9. od placu Józefa ulicą Elżbiety przez most Cesarza Franciszka Józefa i ulicą Bielskiego do Strómówki aż do tantejszej restauracji.

Linie kolei końskiej, które mają być włączone w koncesyjonowaną sieć kolejową jako istotne części składowe uznają się za koleje małe i odtąd stosować się mają do nich, z uchyleniem odnośnych rozpo-rządzeń koncesyjnych, postanowienia §§. 1 aż do 6 włącznie niniejszego obwieszczenia, w ten sposób, że ruch na tychże liniach, aż do zupełnego prze-kształcenia ich na koleje elektryczne może być wy-konywany końmi.

### §. 1.

Co do linii koncesyjonowanych zapewniają się gminie miasta Pragi jako koncesyonaryuszce dobro-dziejstwa finansowe wyszczególnione w artykule V ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895.

Okres przewidzianych w artykule V, lit. d) ustawy powyższej uwolnień od podatków, ustana-wia się na lat 25, licząc od dnia dzisiejszego w ten

sposób, że uwolnienie od podatków co do linii ko-lejowych, pod ll. 4 aż do 9 włącznie wymienionych, stosować się ma dopiero od tej chwili, gdy po zupeł-nem ich przestoczeniu ruch na nich zacznie się odbywać zapomocą elektryczności.

Co do stępla od biletów osobowych stosowane być ma postanowienie artykułu XX, ustęp drugi ustawy rzeczonej.

### §. 2.

Koncesyonaryuszka obowiązana jest urządze-nie do ruchu elektrycznego linii kolejowych powy-żej oznaczonych rozpocząć niezwłocznie, skończyć najpóźniej w przeciągu dwóch lat, licząc od dnia dzisiejszego, gotowe koleje oddać na użytek pu-bliczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny, który ustanawia się na czas aż do 12. stycznia 1897.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego ter-minu budowy dać ma koncesyonaryuszka na żą-danie Rządu stosowną kaucyę a to w papierach war-tościowych, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

W razie niedotrzymania powyższego zobowi-ązania, kaucya ta uznana być może za przepadłą.

### §. 3.

Do wybudowania koncesyjonowanych linii kole-i małej należy się koncesyonaryuszce prawo wy-właszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie koncesyo-naryuszce do wybudowania kolei podjazdowych, gdyby Rząd ze względu na dobro publiczne uznał potrzebę wybudowania takich kolei.

### §. 4.

O ileby do wybudowania linii koncesyjonowa-nych użyte być miały drogi publiczne nie zostające pod zarządem gminy miasta Pragi, koncesyona-ryuszka winna postarać się o zezwolenie tych, którzy do utrzymywania owych dróg są obowiązani a względnie Władz lub urzędów, którym według istniejących ustaw służy prawo udzielania pozwo-lenia do używania drogi.

### §. 5.

We względzie budowy kolei koncesyjonowa-nych i ruchu na nich zastosować się powinna kon-cesyonaryuszka do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego i do warunków koncesyjnych technicz-nych, które Ministerstwo kolei żelaznych ustanowi,

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, o ile takowe w myśl postanowień rozdziału *B* ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, znajdują zastosowanie na małych kolejach, tudzież do ustaw i rozporządzeń, któreby w przyszłości zostały wydane, nakoniec do zarządzeń Ministerstwa kolei żelaznych i w ogóle Władz powołanych.

§. 6.

Zresztą do wszystkich linii powyżej oznaczonych, które stanowią istotne części składowe rozszerzonej sieci kolei małych elektrycznych przez gminę królewskiego stołecznego miasta Pragi projektowanych, stosowane być mają postanowienia §§. 6 aż do 15 obwieszczenia c. k. Ministerstwa kolei żelaznych z dnia 12. stycznia 1897, Dz. u. p. Nr. 37, jednakże w ten sposób, że koncesjonaryuszka jest teraz co do wszystkich dotychczas na jej imię koncesyonowanych linii kolei małych obowiązana:

- a) ponieść koszta urządzeń, jakie z powodu przestoczenia, budowy i ruchu kolei na wstępie oznaczonych będą potrzebne dla zabezpieczenia swobodnego funkcjonowania istniejących już w chwili nadania koncesyi na te koleje przewodów telegraficznych i telefonicznych państwa a w szczególności także koszta przełożenia tych przewodów, gdyby to było potrzebne, tudzież
- b) mieć pieczę o urządzenie na rzecz swoich funkcjonaryuszów i ich rodzin zaopatrzenia dla inwalidów i starców i w tym celu przystąpić do kasy emerytalnej związku austriackich kolei lokalnych, jeśliby dla koncesyonowanego przedsiębiorstwa kolejowego nie była utworzona własna kasa emerytalna, przynajmniej takie same korzyści członkom następczącej a względnie przynajmniej takie same zobowiązania na koncesjonaryuszkę wkładającą jak kasa rzeczzonego związku, nakoniec
- c) dostarczać wcześniej Ministerstwu kolei żelaznych na jego żądanie wykazów statystycznych potrzebnych do zestawienia statystyki rocznej kolei żelaznych.

Wittek r. w.

91.

**Obwieszczenie Ministerstwa kolei żelaznych z dnia 12. maja 1899,**

**o przedłużeniu terminu wybudowania kolei lokalnej od Miestca Hermanowego do Borohradka z odnogą od Tyńca Hrochowego do Chrastu.**

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia termin skończenia i otwarcia kolei lokalnej od Miestca Hermanowego do Borohradka z odnogą od Tyńca Hrochowego do Chrastu ustanowiony, w §. 2 dokumentu koncesyjnego z dnia 26. maja 1897, Dz. u. p. Nr. 138, przedłużony został co do tej kolei lokalnej i jej odnogi aż do 31. sierpnia 1899.

Wittek r. w.

92.

**Rozporządzenie Ministerstwa skarbu z dnia 20. maja 1899,**

**ustanawiające na kampanię 1899/1900 wymiar zabezpieczenia niechybnej płatności na wypadek zwrotu bonifikacji płaconej przy wywozie cukru.**

W porozumieniu z królewsko węgierskiem Ministerstwem skarbu postanawia się na zasadzie §. 3 ustawy z dnia 20. czerwca 1888 (Dz. u. p. Nr. 97) o opodatkowaniu cukru, że zabezpieczenie niechybnej płatności na wypadek zwrotu bonifikacji wynosić ma w okresie wyrobu cukru 1899/1900 dla każdego z tych zakładów fabrykacji cukru, których rodzaj w §. 1, l. 1 ustawy o opodatkowaniu cukru jest oznaczony, tymczasowo 430 procentów (430<sup>0</sup>/<sub>0</sub>) owej kwoty, którą zakład ten miał zapłacić tytułem zwrotu bonifikacji wywozowej, odnośnie do wywozu cukru w okresie wyrobu 1897/98.

Kwoty zabezpieczenia, w taki sposób obliczone, należy zaokrąglić przez podwyższanie kwot mniejszych od 50 zł. na 50 zł., a kwot większych od 50 zł. na 100 zł.

Dla tych zakładów fabrykacji cukru, które w okresie wyrobu 1897/98 jeszcze nie były w ruchu, ustanawia się rzeczzone zabezpieczenie dla każdego w kwocie 20.000 zł. (dwadzieścia tysięcy złotych).

Kaizl r. w.