

# Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część LXXXVII. — Wydana i rozesłana dnia 15. listopada 1899.

**Treść:** (№ 215—216.) 215. Dokument koncesyjny na kolej lokalną Dolhopole — Dorna Watra z odnogą od Pożoritty do Luisenthalu. — 216. Rozporządzenie, dotyczące się przeniesienia siedziby urzędowej Sądu powiatowego żytyczyńskiego w Krainie.

## 215.

### Dokument koncesyjny z dnia 23. października 1899,

na kolej lokalną Dolhopole—Dorna Watra z odnogą od Pożoritty do Luisenthalu.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia nadaje w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami Spółce akcyjnej „Koleje lokalne bukowskińskie“ o to proszącej, koncesyę do wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej ruchozmiennej, która wybudowana być ma jako lokalna o szlaku normalnym od stacji Spółki w Dolhopolu na Pożorittę do Dornej Watry z odnogą od Pożoritty do Luisenthalu, 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.

Co do kolei będącej przedmiotem niniejszego dokumentu koncesyjnego, zapewnia się Spółce dobrodziejstwa w artykule V ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895 przewidziane.

#### §. 2.

Spółka jest obowiązana rozpocząć budowę kolei koncesyonowanej niezwłocznie po otrzymaniu

pozwolenia do budowania i w ten sposób budować, żeby szlak od Dolhopola do Valeputny skończony ~~został~~ najpóźniej w przeciągu półtora roku, łączący się z nim szlak od Valeputny do Dorny Waty najpóźniej w przeciągu półtrzecia roku, licząc od dnia dzisiejszego.

Budowę odnogi od Pożoritty do Luisenthalu rozpocząć należy w takim czasie, żeby mogła być skończona jednocześnie z otwarciem kopalni w Luisenthalu. Gotowe szlaki kolejowe oddać należy niezwłocznie na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny kończący się dnia 4. czerwca 1973.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy, jakoteż wykonania i urządzenia kolei zgodnie z koncesyą, dać ma Spółka na żądanie c. k. Ministerstwa kolei żelaznych kaucyę w sumie 10.000 zł. w papierach wartościowych, w których wolno lokować pieniądze sierocze.

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 będzie Spółce 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 powinna Spółka do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego i do warunków koncesyjnych, które Ministerstwo kolei żelaznych ustanowi, 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, jakieby w przyszłości 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.

W celu zgromadzenia kapitału na kolej koncesyonowaną Spółka ma prawo pod warunkami i zastrzeżeniami, które Rząd przepisze, zaciągnąć pożyczkę pierwszeństwa w sumie imiennej, którą Rząd oznaczy, rozłożoną na udziałowe zapisy długu i oprocentowaną po 4 od sta.

Formularze udziałowych zapisów długu, które mają być emitowane, podlegają zatwierdzeniu Rządu.

## §. 6.

Zresztą oznaczona na wstępie kolei lokalna Dołhopole—Dorna Watra z odnogą Pożoritta—Luisenthal uważana być ma za istotną część składową przedsiębiorstwa będącego przedmiotem Najw. dokumentu koncesyjnego z dnia 29. sierpnia 1885, Dz. u. p. Nr. 141 i postanowienia tego dokumentu koncesyjnego — jednak z wyjątkiem tych, które zawierają się w §§. 1 aż do 6 i stosują się wyłącznie do kolei tamże wymienionych, mają być obowiązującymi dla wszystkich linii kolejowych Spółki jako zespolonego przedsiębiorstwa a to w następujący sposób:

I. Postanowienia §§. 7 aż do 9 i 11 aż do 13 stosowane być mają w ten sposób, że

- a) postanowienia dotyczące się transportów wojskowych (§. 7) obejmują także pospolite ruszenie

obu połów państwa i że przepis tyczący się przewożenia transportów wojskowych kolejami żelaznymi, który kiedykolwiek będzie obowiązujący, tudzież przepisy dla kolei żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązujące, nabywają dla Spółki mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na kolejach koncesyonowanych. Przepisy rzeczzonego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i w Dzienniku ustaw państwa nie będą ogłoszone, staną się dla Spółki obowiązującymi wtedy, gdy zostaną jej urzędownie podane do wiadomości.

- b) Spółka obowiązana jest pod warunkami i zastrzeżeniami w artykule XII ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z roku 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 przesyłać lub pozwolić przesyłać tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy kolejami współużywanymi lub niektórymi ich częściami za opłatą stosownego wynagrodzenia, jednakże z unikaniem wyzyskiwania kolei lokalnych, będących przedmiotem Najw. dokumentu koncesyjnego z dnia 29. sierpnia 1885, Dz. u. p. Nr. 141, do celów konkurencyjnych przeciwko Spółce.

II. Zamiast postanowień §. 10go rzeczzonego Najw. dokumentu koncesyjnego, które uchylają się, obowiązujące mają następujące zarządzenia:

- a) 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 sprawienia taboru kolejowego, jakoteż na uposażenie funduszu zasobnego, który Rząd ma oznaczyć, rzeczywiście wyłożonych i należycie udowodnionych, z doliczeniem odsetek interkalarnych rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy i straty na kursie, gdyby rzeczywiście była poniesiona 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 podlegającego zatwierdzeniu Rządu.

b) Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolei koncesyonowanych po ich wybudowaniu i otwarciu na nich ruchu kiedykolwiek, pod następującymi warunkami:

1. Dla oznaczenia ceny odkupu policzone będą czyste dochody roczne przedsiębiorstwa w ciągu ostatnich zamkniętych lat siedmiu przed chwilą odkupu, z nich stracone będą czyste dochody najniepomyślniejszych dwóch lat, poczem obliczony będzie średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

2. Gdyby kolej miała być odkupiona po upływie ustanowionego w koncesyi 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 dziewiątą tych czystych dochodów.

3. Czysty 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.

4. Gdyby jednak średni dochód czysty, w myśl postanowień ustępu 1 i 2 obliczony, nie wynosił przynajmniej takiej sumy rocznej, któraby wyrównywała racie ryczałtowej potrzebnej na programowe oprocentowanie i umorzenie w ciągu całego okresu koncesyjnego, zatwierdzonego przez Rząd kapitału zakładowego imiennego linii kolejowych Spółki, które mają być odkupione, z wzięciem za podstawę dla tej części kapitału zakładowego, którą zgromadzono przez zbycie obligacji pierwszeństwa odsetek 4procentowych, dla pozostałej zaś części onegoż odsetek 5procentowych, w takim razie wynagrodzenie, które państwo ma zapłacić za koleje odkupione, będzie polegało na tem, że państwo płacić będzie Spółce przez pozostałą jeszcze część okresu koncesyjnego wznianowaną powyżej sumę

roczną w ratach półrocznych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku i nadto zwracać będzie Spółce podatek rentowy od tej renty odkupu płacić się mający.

5. Państwo zastrzega sobie nadto, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rent (1. 2 i 3) zapłacić kapitał wyrównujący zdyskontowanej wartości kapitałowej tych rent po strąceniu (jak się samo przez się rozumie dodatku, jeżeli w myśl końcowego postanowienia ustępu 2 był doliczony), przyczem część tych rent, odpowiednia sumie potrzebnej na oprocentowanie i umorzenie części zatwierdzonego kapitału zakładowego imiennego linii kolejowych, będących przedmiotem odkupienia, zdyskontowana być ma z policzeniem odsetek od odsetek po cztery od sta, reszta zaś tych rent z policzeniem odsetek od odsetek po pięć od sta.

Gdyby państwo zamierzało w taki sposób spłacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego podług własnego wyboru gotówki lub obligacyj długu państwa jakiegokolwiek rodzaju. Obligacje długu państwa liczone będą w takim razie po kursie pieniężnym średnim; jako obligacje długu państwa tego samego rodzaju, notowane urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półrocza bezpośrednio poprzedzającego.

6. Przez odkupienie kolei i od dnia tego odkupienia przechodzi na państwo za wypłatą wynagrodzenia pod ll. 1 aż do 5 przepisanego bez dalszej zapłaty własność wolna od ciężarów i używanie kolei odkupionych ze wszystkimi do nich należąciami ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów z kapitału zakładowego utworzone, a według okoliczności koleje podjazdowe własnością Spółki będące i przedsiębiorstwa poboczne Spółki, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już użyte stosownie do swego przeznaczenia.

7. 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 deklaracji.

W deklaracji tej oznaczone będą następujące szczegóły:

- aa) termin, od którego nastąpi odkupienie;
- bb) przedsiębiorstwo kolejowe, będące przedmiotem odkupienia i inne przedmioty majątku

które, jako przynależność przedsiębiorstwa kolejowego, lub z jakichkolwiek tytułów prawnych przejść mają na państwo;

cc) kwota ceny odkupu (l. 1 aż do 5), którą państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowemu, według okoliczności obliczona tymczasowo z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania, z oznaczeniem terminu i miejsca płatności.

8. 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.

9. 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 będzie miał prawo nawet bez jej zezwolenia i bez wdania się sądu, objąć w fizyczne posiadanie przedmioty majątku powyżej oznaczone.

Począwszy od chwili odkupienia, ruch na kolejach odkupionych 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.

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

Spółka obowiązana jest oddać Rządowi na jego żądanie do rozporządzenia lecz nie na swój koszt wszelkie dokumenty prawne, jakichby od niej jeszcze do tego celu potrzebował.

Wiitek r. w.

## 216.

**Rozporządzenie Ministerstwa sprawiedliwości z d. 5. listopada 1899,**  
**tyczące się przeniesienia siedziby urzędowej Sądu powiatowego żytyczyńskiego w Krainie.**

Na zasadzie §. 2 ustawy z dnia 11. czerwca 1868, Dz. u. p. Nr. 59, przenosi się siedzibę urzędową Sądu powiatowego żytyczyńskiego z Żytyczyna do Wiszniej Góry.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w wykonanie od dnia 1. stycznia 1901.

Kindinger r. w.