

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część LX. — Wydana i rozesłana dnia 24. czerwca 1903.

Treść: (№ 129 i 130.) 129. Dokument koncesyjny na kolej lokalną ze stacyi Polna-Stecken do miasta Polny. — 130. Obwieszczenie, dotyczące ustanowienia urzędu podatkowego dla miasta Czerniowiec.

129.

Dokument koncesyjny z dnia 13. czerwca 1903,

na kolej lokalną ze stacyi Polna-Stecken do miasta Polny.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia nadają w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami właścicielowi realności Rudolfowi Sadilowi, burmistrzowi miasta Polny na jego prośbę koncesyę na wybudowanie i utrzymywanie w ruchu kolei żelaznej, która ma być wybudowana jako kolej lokalna normalno-torowa od stacyi Polna-Stecken c. k. uprz. austr. kolei północno-zachodniej, do miasta Polny 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.

Względem kolei, 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 kolei koncesyonowanej najpóźniej w prze-

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

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

§. 4.

Co do budowy koncesyonowanej kolei i 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 koncesjach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, i do regulaminu ruchu dla kolei żelaznych z dnia 16. listopada 1851, Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852, tudzież do ustaw i rozporządzeń, któreby w przyszłości zostały wydane. Pod względem ruchu będzie można odstąpić od środków 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 koncesyonaryuszowi prawo utworzenia — za osobnem zezwoleniem rządu i pod warunkami, które on ustanowi — spółki akcyjnej, która wejść ma we wszystkie prawa i obowiązki koncesyonaryusza.

Upoważnia się koncesyonaryusza do wydawania akcji pierwszeństwa — mających co do oprocentowania i umorzenia pierwszeństwo przed akcjami zakładowemi — a to do sumy, którą rząd oznaczy.

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

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 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, gdyby ją istotnie poniesiono 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 zgodził się na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub na pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta należycie będą wykazane.

Cały kapitał zakładowy umorzony być ma w okresie koncesyjnym według planu amortyzacji, przez rząd zatwierdzonego.

Statut spółki jakoteż formularze wydać się mających akcji zakładowych i akcji pierwszeństwa podlegają zatwierdzeniu rządu.

§. 6.

Transporty wojskowe uskuteczniane 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, każdorazem na austriackich kolejach państwowych obowiązywać będą.

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

Koncesyonaryusz obowiązany jest przystąpić do zawartej przez austriackie spółki kolejowe umowy co do zakupna i utrzymywania w pogotowiu przyborów do uskuteczniania transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem służbą i taborem przy przewożeniu większych transportów wojskowych, dalej zastosować się do przepisów dla kolei żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, jakoteż przystąpić do umowy dodatkowej o przewożeniu na rachunek skarbu wojskowego obłożnie chorych i rannych, która weszła w wykonanie z dniem 1. czerwca 1871.

Każdoczesny przepis, tyczący się transportów wojskowych na kolejach żelaznych, tudzież każdorazem przepisy dla kolei żelaznych na wypadek wojny nabywają dla koncesyonaryusza mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na koncesyonowanej kolei. Przepisy rzeczonożego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i nie będą ogłoszone w Dzienniku ustaw państwa, staną się dla koncesyonaryusza obowiązującymi wtedy, gdy mu urzędownie zostaną podane do wiadomości.

Zobowiązania te ciężą na koncesyonaryuszu tylko o tyle, o ile dopełnienie ich będzie możliwe na tej kolei jako drugorzędnej a w skutek tego zbudowanej z dozwolonemi ułatwieniami pod względem budowy, urządzenia i systemu ruchu.

Koncesyonaryusz obowiązany jest mieć wzgląd przy obsadzaniu posad 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 analogicznie zniżoną taryfę przepisaną dla transportów wojskowych.

§. 8.

Trwanie koncesyi łącznie z ochroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §. 9, 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 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 koncesjach na koleje żelazne.

§. 9.

Nie wolno koncesyonaryuszowi powierzać ruchu na koncesyonowanej kolei osobom trzecim, wyjąwszy przypadek, gdy na to rząd wyraźnie zezwoli.

Rząd zastrzega sobie prawo objęcia ruchu na koncesyonowanej kolei i utrzymywania go aż do upływu okresu koncesyjnego na rachunek koncesyonaryusza, mianowicie w tym przypadku, gdyby kolej ta została bezpośrednio połączona z jedną z tych kolei, na których rząd ruch utrzymuje.

W przypadku takim koncesyonaryusz zwracać ma rządowi koszta z powodu utrzymywania ruchu rzeczywiście ponoszone, które według okoliczności ryczałtowo oznaczyć należy.

Zresztą warunki tego utrzymywania ruchu unormowane będą w kontrakcie ruchu, który zawarty będzie 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 podanymi, dozwolić rządowi na jego żądanie każdego czasu współużywania kolei do obrotu między kolejami już istniejącymi lub dopiero w przyszłości mającymi powstać, — na których rząd ruch utrzymuje — a to w taki sposób, że rząd będzie mógł z prawem dowolnego ustanawiania taryf przeprowadzać lub pozwolić przeprowadzać tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy koleją współużywaną lub jej częściami, za opłatą stosownego wynagrodzenia.

§. 11.

Rząd 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 rachunkowo zamkniętych lat siedmiu przed chwilą wykupna, straci 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, natenczas podatki i dodatki do podatków, ciężące na wykupionem przedsiębiorstwie kolejowem, oraz wszelkie inne opłaty publiczne uważać się będzie przy obliczaniu czystych dochodów rocznych 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 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 przeciętnego czystego dochodu, w taki sposób obliczonego, dodatek, wynoszący jedną dziewiątą tych czystych dochodów.

3. Czysty średni dochód roczny, w myśl powyższych postanowień obliczony, wypłacać należy koncesyonaryuszowi jako wynagrodzenie za kolej wykupioną 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 wykupioną przed upływem siódmego roku ruchu lub gdyby średni dochód czysty, w myśl postanowień ustępów 1 do 3 obliczony, bez uwzględnienia dodatku w ustępie 2. przewidzianego, nie wynosił przynajmniej takiej sumy rocznej, która potrzebną jest na oprocentowanie i umarzenie według planu pożyczki hipotecznej, jaka w celu uzyskania kapitału zaciągnięta będzie w Banku krajowym Królestwa czeskiego za poręką tegoż królestwa, tudzież na oprocentowanie po cztery od sta kapitału akcyjnego przez rząd zatwierdzonego i na umarzenie go w ciągu okresu koncesyjnego, w takim razie wynagrodzenie, które państwo ma zapłacić za kolej wykupioną, będzie polegało na tem, że państwo weźmie na siebie

w miejsce koncesjonariusza spłacanie z własnych funduszków rzeczonyj pożyczki hipotecznej w umówionych terminach płatności aż do zupełnego jej umorzenia, wzmiankowaną zaś powyżej ratę roczną na umorzenie kapitału akcyjnego płacić będzie w ratach półrocznych z dołu dnia 30. czerwca i 31. grudnia każdego roku i zwracać będzie koncesjonariuszowi 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 koncesjonariuszowi należnych, zapłacić kapitał, równający się zdyskontowanej według stopy po cztery od sta na rok, licząc odsetki od odsetek, skapitalizowanej wartości tych rent, oczywiście po strąceniu dodatku, zawartego ewentualnie w tych ratach w myśl postanowień ustępu 2.

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 półroczia bezpośrednio poprzedzającego.

6. Przez wykupienie kolei i od dnia tego wykupna przechodzi na państwo za wypłatą wynagrodzenia, pod l. 1 do 5 przepisanego, bez dalszej zapłaty, własność wolna od ciężarów, względnie obciążona tylko zaiegającą jeszcze resztą pożyczek za zezwoleniem rządu zaciągniętych tudzież używanie kolei niniejszem koncesjonowanej ze wszystkimi do niej należąciami ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i zapasy kasowe, ewentualnie także koleje podjazdowe, własnością koncesjonariusza będące i jego przedsiębiorstwa poboczne, jakoteż rezerwowe kapitały ruchu i rezerwy z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem rządu nie były już użyte stosownie do swego przeznaczenia.

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

Deklaracja ta określać będzie następujące szczegóły:

- a) termin, od którego wykupienie następuje;
- b) przedsiębiorstwo kolejowe, stanowiące przedmiot wykupna i inne przedmioty majątkowe, które bądź jako przynależność przedsiębiorstwa

kolejowego, bądź w celu zaspokojenia pretensyi 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. Rząd zastrzega sobie prawo ustanowienia — jednocześnie z doręczeniem deklaracji co do 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 osobnego komisarza.

To samo odnosi się do przyjmowania wszelkich nowych zobowiązań, które albo przekraczają zakres zwyczajnego toku interesów lub powodują stałe obciążenie.

9. Koncesjonariusz jest obowiązany mieć o to staranie, aby rząd mógł w dniu na wykupienie wyznaczonym objąć w fizyczne posiadanie wszystkie w deklaracji wykupna wymienione przedmioty majątku.

Gdyby koncesjonariusz temu zobowiązaniu zadość nie uczynił, będzie rządowi służyło prawo nawet bez zezwolenia koncesjonariusza i bez sądowej interwencji objąć we fizyczne posiadanie powyżej oznaczone przedmioty majątku.

Począwszy od chwili wykupienia odbywać się będzie ruch na wykupionej kolei na rachunek państwa, wskutek czego od chwili tej przypadają wszystkie 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 należytości obrachunkowe, pochodzące z budowy i ruchu aż do chwili powyższej, tudzież za wszelkie inne długi tego pochodzenia.

10. Rząd zastrzega sobie prawo zahipotekowania na podstawie deklaracji wykupna (l. 7) prawa własności państwa na wszystkich w skład majątku wchodzących nieruchomościach, które wskutek wykupienia na państwo przechodzą.

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

§. 12.

Gdy koncesya zgaśnie i od dnia jej zgaśnięcia przechodzi na państwo, bez wynagrodzenia, wolna od ciężarów własność i używanie kolei koncesyowanej i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i zapasy kasowe, koleje podjazdowe i przedsiębiorstwa poboczne, gdyby je koncesjonaryusz posiadał, jakoteż rezerwowe kapitały ruchu i rezerwy utworzone z kapitału zakładowego w rozmiarze określonym w §ie 11, ustęp 6.

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

§. 13.

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

Rząd ma także prawo wglądać w zarząd przez wydelegowanego do tego funkcjonaryusza a w szczególności nadzorować we wszelki sposób, jaki uzna za stosowny, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i kontraktami i wydelegować nadzorcze organy na koszt koncesjonaryusza.

W razie utworzenia spółki akcyjnej, komisarz przez rząd ustanowiony będzie miał także prawo bywania na posiedzeniach rady nadzorczej lub innej reprezentacji, przedstawiającej zarząd spółki, jakoteż na walnych zgromadzeniach, ile razy uzna to za stosowne, i zawieszania wszelkich takich uchwał lub zarządzeń, któreby się ustawom, koncesyi lub statutowi spółki sprzeciwiały albo były szkodliwe dla dobra publicznego; w przypadku

jednak takim winien komisarz przedstawić sprawę natychmiast Ministerstwu kolei żelaznych do decyzji, która wydana być ma bezzwłocznie i będzie dla spółki obowiązująca.

§. 14.

Nadto zastrzega sobie rząd prawo tej treści, że gdyby, mimo poprzedniego ostrzeżenia, dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniedbania jednego z obowiązków, przepisanych dokumentem koncesyjnym, warunkami koncesyi lub ustawami, będzie temu zapobiegał środkami odpowiadającymi ustawom a nadto według okoliczności uzna koncesyę za zgasłą jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego, na który nadaną została.

Wittek wlr.

130.**Obwieszczenie Ministerstwa skarbu z dnia 20. czerwca 1903,**

dotyczące ustanowienia urzędu podatkowego dla miasta Czerniowiec.

Jego c. i k. Apostolska Mość raczył Najwyższem postanowieniem z dnia 24. kwietnia 1903 zezwolić najmiłościwiej na ustanowienie urzędu podatkowego dla miasta Czerniowiec.

Urząd ten, który nosić będzie tytuł: „c. k. Urząd podatkowy dla miasta Czerniowiec“ rozpocznie czynności urzędowe w dniu 1. lipca 1903 a zakres jego działania rozciąga się na obszar miasta Czerniowiec wraz z przedmieściami, w obrębie zaś tego obszaru na wszystkie agendy urzędów podatkowych z wyjątkiem dopytyw sądowych i czynności urzędów cechowniczych, które to ostatnie tak jak dotychczas należeć będą i nadal do istniejącego już głównego urzędu podatkowego i urzędu depozytów sądowych w Czerniowcach.

Böhm wlr.

