

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część CIV. — Wydana i rozesłana dnia 18. listopada 1903.

Treść: *M* 229. Dokument koncesyjny na wąskotorową kolej lokalną z Hruszowa do Polskiej Ostrawy.

229.

Dokument koncesyjny z dnia 14. listopada 1903,

na wąskotorową kolej lokalną z Hruszowa do
Polskiej Ostrawy.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia nadaje w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami morawsko-sląskiej akcyjnej spółce kolei lokalnych na jej prośbę koncesję na budowę i utrzymywanie w ruchu kolei żelaznej, która ma być wybudowana jako kolej lokalna wąskotorowa od stacyi c. k. uprz. Kolei Północnej Cesarza Ferdynanda Hruszów do Polskiej Ostrawy wraz z podjazdowym torem do fabryki sody w Hruszowie 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 ustalonymi poniżej warunkami i zastrzeżeniami:

§ 1.

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

§ 2.

Koncesyonaryuszka obowiązana jest budowę koncesyonowanej kolei najpóźniej w przeciągu jednego roku, licząc od dnia dzisiejszego, ukończyć, gotową kolej na użytek publiczny oddać 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 koncesyonaryuszka kaucję 10.000 K 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 koncesyonaryuszce prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

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

§ 4.

Co do budowy koncesyonowanej kolei i co do ruchu na niej stosować się winna koncesyonaryuszka 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.

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 jakiegokolwiek 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 te należycie będą wykazane.

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

§ 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 nie tylko w podróżach na koszt skarbu państwa lecz także w służbowych podróżach na ćwiczenia wojskowe i zebrania kontrolne, odbywanych własnym kosztem.

Koncesjonaryuszka obowiązana jest przystąpić do umowy zawartej przez austriackie spółki kolejo-

we 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 każdorazem obowiązujących przepisów dla kolei żelaznych na wypadek wojny, jakoteż przystąpić do umowy dodatkowej o przewozie obłożnie chorych i rannych na rachunek skarbu wojskowego, która weszła w wykonanie z dniem 1. czerwca 1871.

Każdoczesny przepis, tyżący się transportów wojskowych na kolejach żelaznych, tudzież każdorazem przepisy dla kolei żelaznych na wypadek wojny nabywają dla koncesjonaryuszki 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 koncesjonaryuszki obowiązującymi z chwilą, w której się je urzędownie poda do jej wiadomości.

Zobowiązania te ciężą na koncesjonaryuszce tylko o tyle, o ile dopełnienie ich będzie możliwe ze względu na drugorzędny charakter tej kolei oraz ze względu na ułatwienia udzielone skutkiem tego pod względem budowy, urządzenia i systemu ruchu.

Koncesjonaryuszka obowiązana jest przy obsadzeniu posad mieć wzgląd na wysłużonych podoficerów armji, marynarki wojennej i obrony krajowej, w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872, Dz. u. p. Nr. 60.

Koncesjonaryuszka obowiązana jest dozwolić każdorazem w służbie pozostającym podoficerom i ordynansom wolnego przejazdu na kolei. Szczegółowe warunki pod tym względem ułożyć należy wspólnie z właściwymi władzami wojskowymi.

Gdyby władze uznały z powodu uroczystości, przemarszu wojsk, parad, dalej z powodu robót naprawczych w kanałach, przewodach rurowych itp. czasowe wstrzymanie ruchu na pewnej przestrzeni koncesjonowanej kolei za potrzebne, winna się koncesjonaryuszka bez opozycji zastosować do odnośnych zarządzeń władz i to bez jakiegokolwiek pretensji do wynagrodzenia za straty powstałe wskutek czasowego zastanowienia ruchu.

§ 7

Do przewozu korpusów straży cywilnej (straży bezpieczeństwa, straży skarbowej itp.) stosować analogicznie należy niższą 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 koncesję 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 koncesyonaryuszce powierzać ruchu na koncesyonowanej kolei żelaznej trzecim osobom, wyjąwszy, jeżeli rząd na to wyraźnie zezwoli.

§ 10.

Koncesyonaryuszka jest obowiązana postarać się o zaopatrzenie swych funkcyonaryuszy na przypadek choroby i na starość i przystąpić w tym celu do kasy emerytalnej związku austriackich kolei lokalnych, jeśliby dla koncesyonowanego przedsiębiorstwa kolejowego nie utworzono własnej kasy emerytalnej, przynajmniej takie same korzyści zapewniającej jak kasa rzeczzonego związku.

Owo zaopatrzenie na przypadek choroby i na starość tak należy przeprowadzić, by koncesyonaryuszka miała obowiązek zgłaszać w instytucie emerytalnym związku austriackich kolei lokalnych, względnie we własnej kasie emerytalnej, stałych funkcyonaryuszy z dniem nadania im stałej posady, z innych zaś funkcyonaryuszy przynajmniej tych, którzy pełnią służbę jako kierownicy maszyn, palacze, konduktorzy, strażnicy lub posługacze stacyjny — przy odpowiednim ich zatrudnieniu najpóźniej po ukończeniu trzech lat służby.

§ 11.

Koncesyonaryuszka obowiązana 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 przeprowadzać lub pozwolić przeprowadzać tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy koleją współużywaną lub jej częściami, za opłatą stosownego wynagrodzenia.

§ 12.

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, 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 pierwszego roku, podlegającego podatkowi i potrącić go z przychodów.

Ze względu jednak na to, że stosownie do §. 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 dochód średni, obliczony w myśl powyższych postanowień, płacić przeto należy koncesyonaryuszce jako wynagrodzenie za wykuponą koleją aż do upływu okresu koncesyjnego w ratach półrocznych, płatnych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku.

4. Gdyby jednak kolej miała być wykupioną przed upływem siódmego roku ruchu lub gdyby średni dochód czysty, w myśl powyższych postanowień obliczony, bez uwzględnienia dodatku w ustępie 2. przewidzianego, nie wynosił przynajmniej takiej sumy rocznej, któraby się równała racie rocznej, potrzebnej na oprocentowanie po cztery od sta kapitału akcyjnego przez rząd zatwierdzonego i na umarzanie go w ciągu okresu koncesyjnego — w takim razie wynagrodzenie, które państwo ma zapłacić za koleją wykupioną, będzie polegało na tem, że państwo wymienione wyżej raty roczne płacić będzie w ratach półrocznych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku i zwracać koncesyonaryuszce podatek rentowy, przypadający od tej renty wykupna.

5. Państwu zastrzega się prawo zapłacenia każdej chwili, w miejsce rat renty — należnych koncesyonaryuszce w myśl postanowień poprzedzających punktów, a jeszcze nie zapadłych — kapitału, równającego się zdyskontowanej według stopy po cztery od sta rocznie, z uwzględnieniem odsetek od odsetek, skapitalizowanej wartości tych rent, oczywiście po strąceniu dodatku, zawartego ewentualnie w tych ratach rentowych w myśl postanowień 2. ustępu

Gdyby się państwo na ten sposób wypłacenia kapitału zdecydowało, przysługuje mu wybór uiszczenia go gotówką lub obligacyami długu państwowego. 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.

6. Przez wykupienie kolei i od dnia tego wykupienia przechodzi na państwo za wypłatą wynagrodzenia pod l. 1. do 5. przepisanego, bez dalszej zapłaty własność, wolna od ciężarów i używanie kolei koncesyonowanej ze wszystkimi do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i zapasy kasowe, ewentualnie także koleje podjazdowe, własnością koncesyonaryuszki będące i jej 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.

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, będące przedmiotem 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, tyczącej się wykupna — osobnego komisarza do czuwania nad tem, żeby stan majątku, poczynszy od tej chwili, nie został na szkodę państwa zmieniony.

Od chwili deklaracji, tyczącej się wykupna, wymaga wszelka sprzedaż lub obciążenie nieruchomości, w deklaracji wymienionych, pozwolenia tego osobnego komisarza.

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

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

Gdyby koncesyonaryuszka nie uczyniła zadość temu zobowiązaniu, będzie rząd miał prawo nawet bez zezwolenia koncesyonaryuszki i bez sądowej interwencji objąć w fizyczne posiadanie przedmioty majątku powyżej oznaczone.

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

Czyste dochody, jakie okażą się z obrachunku po chwilę wykupienia, pozostaną własnością przedsiębiorstwa kolejowego, które natomiast odpowiadać ma samo za wszelkie należności obrachunkowe i za wszelkie inne długi, pochodzące z budowy i ruchu kolei aż do chwil powyższej.

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

Koncesyonaryuszka obowiązana jest oddać rządowi na jego żądanie do dyspozycji wszelkie dokumenty prawne, jakichby od niej jeszcze do tego celu potrzebował.

§ 13

Gdy koncesya zgaśnie i od dnia jej zgaśnięcia przechodzi na państwo bez wynagrodzenia wolna od ciężarów własność i używanie koncesyonowanej kolei i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności, licząc tu także tabor wozowy, zapasy

materyałów i zapasy kasowe, koleje podjazdowe i przedsiębiorstwa poboczne, gdyby je koncesyonaryuszka posiadała, jakoteż rezerwowe kapitały ruchu i rezerwy, utworzone z kapitału zakładowego, w rozmiarze określonym w §ie 12, ustępie 6.

Tak wtedy gdy koncesya zgaśnie, jak i w razie wykupienia kolei (§. 12), zatrzymuje koncesyonaryuszka 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 koncesyonaryuszkę z tym wyraźnym dodatkiem, że one nie mają stanowić przynależności kolei.

§ 14.

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

Rząd ma także prawo wglądać w zarząd kolei przez wydelegowanego przez siebie funkcjonariusza, 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 koncesyonaryuszki.

Komisarz przez rząd dla spółki ustanowiony ma także prawo bywać na posiedzeniach rady nadzorczej lub innej reprezentacyi, 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 decyzyi, która zapaść ma bezzwłocznie, z mocą spółkę wiążącą.

§ 15.

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 odpowiedzialnymi ustawom a według okoliczności uzna koncesyę za zgasłą jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego, na który nadaną została.

Wittek wlr.

