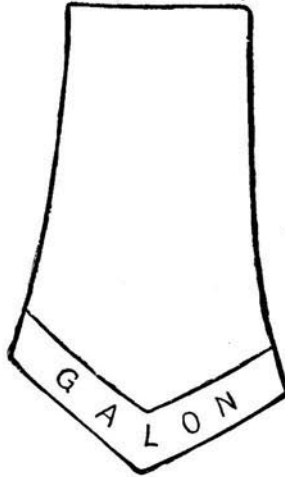
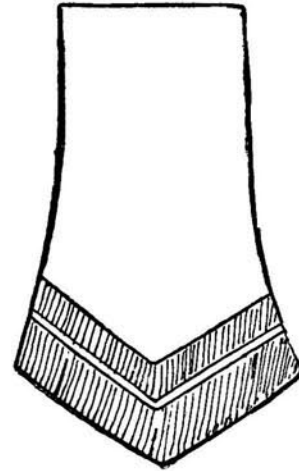


Rys. 21



Rys. 22



578.

ZARZĄDZENIE MINISTRA KOMUNIKACJI

z dnia 3 grudnia 1935 r.

w sprawie nadania koncesji na budowę i eksploatację kolei linowej użytku publicznego z Zakopanego (Kućnice) na Kasprowy Wierch w Tatrach.

Na podstawie art. 6 ustawy z dnia 17 marca 1932 r. o koncesjach na koleje znaczenia miejscowego i koleje miejskie (Dz. U. R. P. Nr. 38, poz. 391) nadaję Towarzystwu Budowy i Eksploatacji Kolei Linowej Zakopane (Kućnice) — Kasprowy Wierch, Spółce z ograniczoną odpowiedzialnością w Warszawie, nazywanej niżej „Spółką”, koncesję na budowę i eksploatację kolei linowej użytku publicznego dla ruchu osobowego z Zakopanego (Kućnice) na Kasprowy Wierch w Tatrach, na warunkach następujących:

§ 1. Spółka jest obowiązana wybudować swoim kosztem kolej linową, o trakcji elektrycznej, z Zakopanego (Kućnice) na Kasprowy Wierch o długości eksploatacyjnej około 4 km, zgodnie z planami i projektami technicznymi oraz kosztorysem ogólnym, sporządzonymi przez Ministerstwo Komunikacji.

Plany i projekty kolei, kosztorys ogólny i szczegółowe warunki techniczne zatwierdza Minister Komunikacji.

§ 2. Koncesję nadaje się na okres 25 lat, licząc od daty jej ogłoszenia.

§ 3. Spółka jest obowiązana ukończyć budowę koncesjonowanej kolei w przeciągu jednego roku od daty ogłoszenia niniejszej koncesji.

§ 4. Spółka jest obowiązana wykonać wszystkie roboty, mające na celu zabezpieczenie istnieją-

cych stosunków wodnych i drogowych oraz innych interesów publicznych.

§ 5. Spółce służy prawo wyłączenia na podstawie rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 września 1934 r. o wyłączeniu na cele kolejowe (Dz. U. R. P. Nr. 86, poz. 777).

§ 6. Spółka powierzy administracyjne i techniczne kierownictwo budowy inżynierowi, zatwierdzonemu na wniosek Spółki przez Ministra Komunikacji.

§ 7. Nadzór nad budową kolei wykonywać będą organa Ministerstwa Komunikacji, których zlecenia powinny być ściśle przestrzegane.

Tytułem zwrotu kosztów, związanych z wykonywaniem tego nadzoru, Spółka wpłaci do kasy Ministerstwa Komunikacji w okresie 2 miesięcy od daty ogłoszenia niniejszej koncesji ryczałtową sumę w wysokości $\frac{1}{4}\%$ kosztów budowy, ustalonych w kosztorysie.

§ 8. Otwarcie ruchu użytku publicznego na kolei może nastąpić za zezwoleniem Ministra Komunikacji, który przedtem zarządza zbadanie komisyjne wykonanych robót i urządzeń kolejowych pod względem ich zgodności z zatwierdzonymi planami i projektami oraz warunkami technicznymi.

§ 9. Spółka jest obowiązana zaopatrzyć kolej we wszystkie urządzenia, niezbędne do eksploatacji, i utrzymywać ją przez cały czas trwania koncesji w stanie zupełnej sprawności, zapewniającej bezpieczeństwo.

Spółka może albo sama wytwarzać energię elektryczną albo też czerpać ją z istniejących elektrowni. Tak w jednym jak w drugim przypadku Spółka powinna stosować się do postanowień ustawy

elektrycznej z dnia 21 marca 1922 r. (Dz. U. R. P. z 1935 r. Nr. 17, poz. 98) i rozporządzeń na podstawie tej ustawy wydanych.

§ 10. Przy wszelkich robotach i dostawach Spółka obowiązana jest uwzględniać krajową siłę roboczą i przemysł krajowy. Przywóz z zagranicy przedmiotów i urządzeń, potrzebnych do budowy i eksploatacji kolei, może nastąpić tylko za uprzednim zezwoleniem Ministra Komunikacji.

§ 11. Taryfy maksymalne na przewóz osób i bagażu koleją linową oraz należności uboczne będą zatwierdzane i wydawane na wniosek Spółki w trybie wydawania taryf na kolejach państwowych.

W granicach taryf maksymalnych Spółka może ustalać według swego uznania opłaty za przewóz osób i bagażu.

§ 12. Personel, zatrudniony przy eksploatacji kolei, powinien być kwalifikowany i umundurowany.

§ 13. Spółka jest odpowiedzialna za szkody i wypadki, jakie powstaną z powodu budowy i eksploatacji kolei. Spółka jest obowiązana ubezpieczyć się ze względu na tę odpowiedzialność.

§ 14. Kapitał zakładowy i sumy, uzyskane z operacji kredytowych, stanowiąc będą kapitał budowlany, służący na pokrycie:

- a) kosztów założenia Spółki;
- b) kosztów studjów i projektów oraz budowy kolei, łącznie z kosztami administracji budowy i oprocentowania zaciągniętych na budowę pożyczek;
- c) kosztów nadzoru państwowego nad budową kolei;
- d) kapitału obrotowego.

W przeciągu roku od ukończenia budowy Spółka obowiązana jest przedstawić Ministerstwu Komunikacji sprawozdanie z budowy kolei ze szczegółowym jej opisem i podaniem kosztów budowy.

§ 15. Spółka może zaciągać dla celów budowy i utrzymania kolei pożyczki tylko na podstawie uprzedniego zezwolenia Ministra Komunikacji i na warunkach w tem zezwoleniu ustalonych. Pożyczki te powinny być spłacone w całości w czasie trwania koncesji z dochodów kolei po pokryciu wydatków eksploatacyjnych.

§ 16. W celu zapewnienia należytego utrzymania kolei oraz prawidłowej i przezornej eksploatacji Spółka powinna utworzyć kapitał amortyzacyjny, który przeznaczony będzie na pokrycie wydatków na urządzenia kolejowe, które — mimo należytego ich utrzymania — wymagają po pewnych okresach czasu wymiany na nowe, a których wymiana nie zwiększa majątku kolei.

Kapitał amortyzacyjny powstaje z dochodów ze sprzedaży zużytych materiałów, wymienionych na

nowe, oraz z corocznych odpisów od ogólnego zysku brutto, obliczonych w sposób następujący:

- 3% od wartości bilansowej budowli murowanych,
- 5% od wartości bilansowej budynków drewnianych,
- 10% od wartości bilansowej maszyn.

§ 17. Spółka powinna utworzyć kapitał zapasowy z sum corocznie odpisywanych w wysokości 10% od ogólnego zysku brutto. Kapitał ten służy na pokrycie nieprzewidzianych wydatków i strat w latach deficytowych.

Jeżeli kapitał zapasowy dojdzie do wysokości nominalnego kapitału zakładowego, ustają dalsze coroczne odpisy na ten cel, natomiast zostaną one wznowione, gdy kapitał ten zmniejszy się.

§ 18. Zysk brutto przedsiębiorstwa stanowić będzie różnica, powstała po potrąceniu z ogólnego dochodu wszystkich wydatków eksploatacyjnych i handlowych.

§ 19. Po dokonaniu z zysku brutto potrąceń, przewidzianych w §§ 16 i 17, powstaje czysty zysk bilansowy.

Do czasu spłacenia wszystkich zobowiązań Spółki czysty zysk przeznaczają się całkowicie na umorzenie tych zobowiązań.

Z chwilą spłacenia zobowiązań właściwa władza Spółki podzieli czysty zysk w sposób następujący:

- a) może przyznać dywidendę w wysokości nie wyższej niż 8% od udziałów;
- b) resztę czystego zysku przeznaczy na dodatkowe inwestycje turystyczne, mające na celu ogólne dobro społeczne.

§ 20. Bilans, rachunek strat i zysków oraz podział czystego zysku Spółki zatwierdza Minister Komunikacji w porozumieniu z Ministrem Skarbu.

§ 21. Spółka nie może zbywać ani obdłużać majątku nieruchomego kolei bez uprzedniej zgody Ministra Komunikacji. Wyjątek stanowią przypadki sprzedaży niezdatnych do użytku urządzeń kolejowych w celu ich wymiany.

§ 22. Spółka powinna stosować się do ustaw, rozporządzeń i zarządzeń, które są lub będą wydane w sprawie budowy i eksploatacji kolei.

Spółka jest obowiązana wykonywać wszelkie ustawami określone obowiązki wobec przedsiębiorstwa „Polska Poczta, Telegraf i Telefon”.

§ 23. Kierownictwo kolei pod względem administracyjnym i technicznym sprawować będzie osoba, zatwierdzona przez Ministra Komunikacji na wniosek Spółki.

§ 24. Spółka obowiązana jest prowadzić statystykę eksploatacji kolejowej według zasad i form, wskazanych przez Ministerstwo Komunikacji.

§ 25. Spółce nie wolno powierzyć prowadzenia eksploatacji kolei osobom trzecim bez uprzedniej zgody Ministra Komunikacji.

§ 26. Nadzór ogólny nad należytem utrzymaniem kolei pod względem technicznym i nad prowadzeniem ruchu sprawować będą organa Ministerstwa Komunikacji.

Na pokrycie kosztów nadzoru państwowego Spółka jest obowiązana wpłacać rocznie do kasy Ministerstwa Komunikacji 2.000 zł w 2 ratach, płatnych co pół roku zgóry.

§ 27. Po upływie 15 lat od daty otwarcia ruchu na koncesjonowanej kolei Rząd ma prawo wykupić całe przedsiębiorstwo kolejowe.

Minister Komunikacji zawiadomi Spółkę o zamiarze wykupu kolei co najmniej na sześć miesięcy przed dniem wykupu. Od dnia doręczenia Spółce tego zawiadomienia Spółka nie może zaciągać żadnych zobowiązań i długów bez zgody Ministra Komunikacji.

W okresie sześciomiesięcznym, wyżej wymienionym, delegat Ministra Komunikacji czuwać będzie, aby wszelkie nakłady pieniężne, niezbędne do utrzymania kolei i jej urządzeń w należytem stanie, zapewniającym bezpieczeństwo, były dokonywane w czasie właściwym.

W dniu wykupu kolei Rząd wypłaci Spółce tytułem odszkodowania sumę kapitału zakładowego według wartości nominalnej udziałów, a przedsiębiorstwo „Polskie Koleje Państwowe” przejmie z tym dniem wszystkie zobowiązania i długi Spółki, zaciągnięte na rzecz wykupionej kolei.

Z dniem wykupu cały majątek nieruchomy i ruchomy Spółki z wszystkimi przynależnościami przechodzi na własność Skarbu Państwa.

§ 28. Koncesja może być przez Ministra Komunikacji unieważniona w przypadkach, przewidzianych w ustawie z dnia 17 marca 1932 r. o koncesjach na koleje znaczenia miejscowego i koleje miejskie.

W razie unieważnienia koncesji Minister Komunikacji zarządza:

- 1) przejęcie na własność Skarbu Państwa całego nieruchomości i ruchomego majątku kolei z wszystkimi przynależnościami;
- 2) przejęcie przez przedsiębiorstwo „Polskie Koleje Państwowe” do zapłaty nieumorzonych długów Spółki, zaciągniętych na rzecz koncesjonowanej kolei;
- 3) wypłatę Spółce kapitału zakładowego według wartości nominalnej udziałów.

§ 29. Po upływie terminu koncesji kolej wraz z gruntami, budowlami i wszystkimi przynależnościami bez żadnych ciężarów przechodzi natychmiast bez odszkodowania na własność Skarbu Państwa.

§ 30. W razie przejścia na własność Skarbu Państwa całego nieruchomości i ruchomego majątku Spółki na podstawie §§ 27, 28 lub 29 zostanie dokonane obliczenie oprocentowania udziałów od momentu powstania Spółki do chwili jej rozwiązania.

Gdyby oprocentowanie powyższe nie osiągnęło średnio rocznie wysokości stopy dyskontowej Banku Polskiego, obowiązującej w momencie rozwiązania Spółki, wówczas udziałowcy mają prawo do wypłaty z kapitału zapasowego sumy, brakującej do oprocentowania udziałów według wyżej wspomianej stopy Banku Polskiego.

§ 31. W każdym przypadku przejścia kolei na własność Skarbu Państwa Spółka jest obowiązana przekazać Ministerstwu Komunikacji wszelkie dokumenty i akta, dotyczące kolei oraz praw i zobowiązań Spółki, przejętych przez Skarb Państwa lub przedsiębiorstwo „Polskie Koleje Państwowe”.

Minister Komunikacji: *M. Butkiewicz*

Prenumerata Dz. U. R. P. wynosi w kraju 8 zł kwartalnie (32 zł rocznie). Władze, urzędy i instytucje państwowe oraz władze samorządu terytorjalnego opłacają 6 zł kwartalnie (24 zł rocznie). Do prenumeraty zagranicznej dolicza się 4 zł kwartalnie (16 zł rocznie) tytułem porta pocztowego. Prenumeratę wpłacać należy zgóry przed początkiem każdego kwartału, półrocza lub roku.

Zamówienia na prenumeratę jak również na numery pojedyncze wykonywa się jedynie po wpłaceniu należności. Reklamacje z powodu nieotrzymania poszczególnych numerów wnosić należy do właściwych urzędów pocztowych niezwłocznie po otrzymaniu następnego kolejnego numeru. Reklamacyj spóźnionych lub wniesionych niewłaściwie nie uwzględnia się.

Wszelkie wpłaty na Dz. U. R. P. wnosić należy za pośrednictwem P. K. O. na konto czekowe Adm. Dz. Ustaw 30-130.