



DZIENNIK USTAW

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 14 września 1938 r.

Nr 68

Treść:

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA

Poz.: 499—Spraw Wewnętrznych z dnia 14 września 1938 r. w sprawie poddania rewizji podziału powiatów na obwody głosowania 1165

ZARZĄDZENIE MINISTRA

Poz.: 500—Komunikacji z dnia 27 sierpnia 1938 r. w sprawie nadania koncesji na budowę i eksploatację kolei górskiej w Krynicy Zdroju 1165

499

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA SPRAW WEWNĘTRZNYCH

z dnia 14 września 1938 r.

w sprawie poddania rewizji podziału powiatów na obwody głosowania.

Na podstawie art. 8 pkt 4 oraz art. 96 ordynacji wyborczej do Sejmu (Dz. U. R. P. z 1935 r. Nr 47, poz. 319) zarządzam co następuje:

§ 1. Władze administracji ogólnej przeprowadzą rewizję podziału powiatów na obwody głosowania w terminie do dnia 20 września 1938 r.

§ 2. Rewizja winna być dokonana zgodnie z postanowieniami pkt 1, 2 i 3 art. 8 ordynacji wyborczej do Sejmu.

§ 3. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Spraw Wewnętrznych:

Sławoj Składkowski

500

ZARZĄDZENIE MINISTRA KOMUNIKACJI

z dnia 27 sierpnia 1938 r.

w sprawie nadania koncesji na budowę i eksploatację kolei górskiej w Krynicy Zdroju.

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 Spółce z ograniczoną odpowiedzialnością „Kolej Górską w Krynicy” mającej siedzibę w Warszawie, nazywanej niżej

„Spółka“, koncesję na budowę i eksploatację kolei górskiej użytku publicznego w Krynicy Zdroju dla ruchu osobowego i towarowego, na warunkach następujących:

§ 1. Spółka jest obowiązana wybudować swoim kosztem kolej górską, linowo-terenową na szczyt Góry Parkowej w Krynicy Zdroju o trakcji elektrycznej, długości około 650 m, zgodnie z planami i projektami oraz kosztorysem ogólnym i szczegółowymi warunkami technicznymi, zatwierdzonymi przez Ministra Komunikacji.

§ 2. Koncesję nadaje się na okres 35 lat, licząc od daty jej ogłoszenia.

§ 3. Spółka jest obowiązana ukończyć budowę koncesjonowanej kolei i otworzyć stały ruch użytku publicznego w przeciągu jednego roku od daty ogłoszenia niniejszej koncesji.

§ 4. Spółka jest obowiązana wykonać wszystkie roboty, mające na celu zabezpieczenie istniejących stosunków wodnych i drogowych oraz innych interesów publicznych, w tym także istniejących urządzeń turystyczno-sportowych.

§ 5. Spółka jest obowiązana nabyć na swoją własność grunty, potrzebne do budowy i eksploatacji kolei koncesjonowanej, jej budowli i urządzeń, z zachowaniem przepisów o nabywaniu nieruchomości w pasie granicznym.

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

§ 6. 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 6 miesięcy od daty ogłoszenia niniejszej koncesji ryczałtową sumę w wysokości $\frac{1}{4}\%$ kosztów budowy, ustalonych w kosztorysie.

§ 7. Otwarcie stałego ruchu użytku publicznego na kolei może nastąpić za zezwoleniem Ministra Komunikacji, który przed tym zarządzi zbadanie komisyjne wykonanych robót i urządzeń kolejowych pod względem ich zgodności z zatwierdzonymi planami, projektami i szczegółowymi warunkami technicznymi oraz pod względem bezpieczeństwa ruchu.

§ 8. 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 i ciągłość ruchu.

W sprawie budowy i uruchomienia urządzeń elektrycznych kolei górskiej obowiązują postanowienia 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.

§ 9. 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 właściwych władz państwowych.

§ 10. Spółka może zaciągać dla celów budowy i utrzymania kolei pożyczki hipoteczne i obligacyjne tylko na podstawie uprzedniego zezwolenia Ministra Komunikacji wydanego w porozumieniu z Ministrem Skarbu i na warunkach w tym zezwoleniu ustalonych. Pożyczki te powinny być spłacone w całości w czasie trwania koncesji według planu, zatwierdzonego przez Ministerstwo Komunikacji z dochodów kolei po pokryciu wydatków eksploatacyjnych i handlowych (administracyjnych).

§ 11. Kapitał zakładowy Spółki i sumy, uzyskane z operacji kredytowych, stanowić będą kapitał budowlany, służący na pokrycie:

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

W ciągu roku od ukończenia budowy Spółka obowiązana jest przedłożyć Ministerstwu Komunikacji sprawozdanie z budowy kolei ze szczegółowym jej opisem oraz z podaniem wysokości kapitału budowlanego i kosztów poszczególnych robót, budowli i innych urządzeń.

§ 12. W celu zapewnienia należytego utrzymania kolei oraz prawidłowej i przezornej eksploatacji Spółka powinna utworzyć następujące kapitały pomocnicze:

- a) kapitał odnowienia (renowacyjny), przeznaczony 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 ten powstaje

z dochodów ze sprzedaży niezdatnych do użytku materiałów, wymienionych na nowe oraz z corocznych odpisów od zysku brutto, określonego w § 13, obliczonych w sposób następujący:

3% od wartości bilansowej budowli murywanych,

5% od wartości bilansowej budynków drewnianych,

10% od wartości bilansowej maszyn;

b) kapitał zapasowy z sum corocznie odpisywanych w wysokości 8% czystego zysku (§ 14); 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.

Kapitały odnowienia (renowacyjny) i zapasowy lokuje Spółka na rachunku bieżącym w instytucjach finansowych, wskazanych przez Ministerstwo Komunikacji w porozumieniu z Ministerstwem Skarbu, lub w papierach wartościowych, mających bezpieczeństwo pupilarne.

§ 13. Zysk brutto przedsiębiorstwa stanowić będzie różnica, powstała po potrąceniu z ogólnego dochodu wszystkich wydatków eksploatacyjnych i handlowych (administracyjnych), łącznie z kosztami nadzoru państwowego, określonego w § 25, tudzież wydatków na spłatę pożyczek hipotecznych i obligacyjnych.

§ 14. Po dokonaniu z zysku brutto potrąceń na kapitał odnowienia (renowacyjny) w myśl § 12, powstaje czysty zysk.

Czysty zysk zużyty będzie w następującej kolejności:

a) na odpisy na kapitał zapasowy (§ 12) za rok bieżący i za lata ubiegłe, o ile powstały zaległości,

b) na pokrycie wszystkich innych zobowiązań Spółki,

c) na inwestycje turystyczne znaczenia ogólnospołecznego.

§ 15. Taryfy maksymalne na przewóz osób, bagażu i towarów koleją górską oraz należności dodatkowe, jak i ich zmiany, 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, bagażu i towarów.

§ 16. Personel, zatrudniony przy eksploatacji kolei, powinien posiadać potrzebne kwalifikacje fachowe i być umundurowany.

§ 17. Preliminarz budżetowy, roczne sprawozdanie, bilans oraz rachunek zysków i strat Spółki zatwierdza Ministerstwo Komunikacji.

§ 18. 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.

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

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

§ 21. Spółce nie wolno powierzać prowadzenia eksploatacji kolei osobom trzecim bez uprzedniej zgody Ministerstwa Komunikacji.

§ 22. Przy budowie i eksploatacji kolei Spółka powinna stosować się do właściwych ustaw a w szczególności do ustawy z dnia 17 marca 1932 r. o koncesjach na koleje znaczenia miejscowego i koleje miejskie oraz do rozporządzeń i zarządzeń na ich podstawie wydanych.

§ 23. Spółka jest obowiązana ubezpieczyć się od odpowiedzialności, wynikającej z przepisów, za szkody i wypadki, jakie powstaną z powodu budowy i eksploatacji kolei.

§ 24. Spółka zwolniona jest od podatków oraz od opłat państwowych i samorządowych w zakresie, ustalonym w art. 26 ustawy z dnia 17 marca 1932 r. o koncesjach na koleje znaczenia miejscowego i koleje miejskie.

§ 25. Nadzór ogólny nad należyтым utrzymaniem kolei pod względem technicznym, nad prowadzeniem ruchu i wykonywaniem postanowień koncesji sprawować będą organa Ministerstwa Komunikacji, które mają również prawo wglądu w czynności Spółki, w jej księgi, rachunki i dokumenty, prawo uczestniczenia w Walnych Zgromadzeniach i posiedzeniach władz Spółki oraz prawo sprzeciwienia się uchwałom, które byłyby niezgodne z obowiązującymi przepisami, postanowieniami koncesji lub umowy Spółki albo, które byłyby szkodliwe dla interesu publicznego. W razie sprzeciwu Spółka przedstawia odnośną uchwałę Ministrowi Komunikacji do decyzji. W przypadku braku tej decyzji w ciągu 30 dni od daty przedstawienia uchwały, uważa się sprzeciw za nieaktualny.

Na pokrycie kosztów tego nadzoru Spółka jest obowiązana wpłacać corocznie do kasy Mi-

nisterstwa Komunikacji pół procent ($\frac{1}{2}\%$) od ogólnego dochodu, otrzymanego z eksploatacji kolei.

§ 26. Po upływie 15 lat od daty otwarcia stałego 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 ani długów bez zgody Ministra Komunikacji.

W okresie sześciomiesięcznym, wyżej wymienionym, organa Ministerstwa Komunikacji czuwać będą, aby wszelkie nakłady pieniężne, niezbędne do utrzymania kolei i jej urządzeń w należytych stanie, zapewniającym bezpieczeństwo, były dokonywane we właściwym czasie.

W dniu wykupu kolei Rząd wypłaci Spółce tytułem odszkodowania sumę kapitału zakładowego, zaś przedsiębiorstwo „Polskie Koleje Państwowe” przejmie z tym dniem nieumorzony pożyczki hipoteczne i obligacyjne Spółki.

Z dniem wykupu cały majątek nieruchomości Spółki przechodzi na własność Skarbu Państwa, zaś majątek ruchomy Spółki oraz kapitały odnowienia (renowacyjny) i zapasowy przechodzą na własność przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe”.

§ 27. 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 majątku Spółki, na własność zaś przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe” — całego ruchomego majątku oraz kapitałów pomocniczych, wskazanych w § 12;
- 2) przejęcie przez przedsiębiorstwo „Polskie Koleje Państwowe” nieumorzonych pożyczek hipotecznych i obligacyjnych Spółki, zaciągniętych na rzecz koncesjonowanej kolei;
- 3) wypłatę Spółce kapitału zakładowego.

§ 28. Po upływie terminu koncesji kolej wraz z gruntami, budowlami i wszystkimi przynależnościami łącznie z kapitałem odnowienia (renowacyjnym) i obrotowym bez żadnych ciężarów przechodzi natychmiast bez odszkodowania na własność Skarbu Państwa.

§ 29. 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: *Ulrych*

Tłoczono z polecenia Ministra Sprawiedliwości w Drukarni Państwowej w Warszawie.

101042

Cena 20 gr

Prenumerata Dz. U. R. P. wynosi w kraju 8 zł kwartalnie (32 zł rocznie). Władze, urzędy i instytucje państwowe oraz władze samorządu terytorialnego opłacają 6 zł kwartalnie (24 zł rocznie). Do prenumeraty zagranicznej dolicza się 4 zł kwartalnie (16 zł rocznie) tytułem porta pocztowego. Prenumeratę wpłacać należy z góry 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. Reklamacji spóźnionych lub wniesionych niewłaściwie nie uwzględnia się.

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