

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 dowoli i urządzeń, z zachowaniem przepisów o nabywaniu nieruchomości w pasie granicznym.

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. 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 przejrzystej 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 murowanych,

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 ( $1/2\%$ ) 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 należyтым 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 nieumorzone pożyczki hipoteczne i obligacyjne Spółki.

Z dniem wykupu cały majątek nieruchomy 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 nieruchomego 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*