

# Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

---

Część XXVI. — Wydana i rozesłana dnia 14 czerwca 1884.

---

## 91.

### Ustawa z dnia 8 czerwca 1884,

o nabyciu kolei pilzeńsko-brzeźnińskiej (chomutowskiej) na rzecz państwa.

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanowiłem i stanowią co następuje :

#### Artykuł I.

Niniejszem zatwierdza się umowę poniżej zamieszczoną, przez ministerstwo handlu i skarbu w imieniu Rządu z jednej a Spółką akcyjną: „C. k. uprzyw. kolei pilzeńsko-brzeźnińskiej (chomutowskiej)“ za przystąpieniem kuratorów ustanowionych sądownie do wspólnego zastępowania praw posiadaczy obligacji pierwszorzędnych I i II emisji rzeczonej Spółki kolejowej, w Wiedniu dnia 26 kwietnia 1884 zawartą a tyżącą się nabycia na rzecz państwa linii kolejowych Spółki.

Ciężar, spadający na Rząd, gdy obejmie na siebie w myśl postanowień w §. 2, lit. a) i §. 3 umowy niniejszej zawartych, pożyczkę pierwszorzędną, mającą uleż konwersyi, w skutek czego mogą być wydane nowe obligacye pierwszorzędne, których oprocentowanie i spłata nie będzie podlegała potrąceniu na podatek, opłaty itp. nie może wynosić więcej, jak spłata tych rat rocznych, które są potrzebne na odsetki po cztery od sta i na umorzenie kapitału dłużnego w sumie 11,940.000 zł. w. a. srebrem, w okresie umorzenia od dnia 1 lipca 1884 do dnia 1 lipca 1963, w wartości imiennej w srebrze.

#### Artykuł II.

Upoważnia się Ministra handlu, aby celem nabycia kolei żelaznej pilzeńsko-brzeźnińskiej (chomutowskiej) na rzecz państwa, wydał obligacye kolejowe, niosące od dnia 1 lipca 1884 po cztery od sta rocznie w walucie austriackiej papierami, najpóźniej w przeciągu 79 lat od tego terminu, w wartości imiennej

wal. austr. papierami spłacić się mające, których odsetki i raty amortyzacyjne nie będą podlegały żadnemu potrąceniu na podatek, opłaty itp. i które, stósownie do §. 3 umowy mają być na obu liniach kolei żelaznej pilzeńsko-brzeźnieńskiej (chomutowskiej) prawem zastawu zabezpieczone, w ogólnej sumie imiennej 7,157.600 zł. wal. austr. papierami.

### Artykuł III.

Odpowiednią część należącą się Rządowi według §. 4 umowy jako udział w czystych dochodach linii pilzeńsko-klattowsko-eisensteinskiej, aż do 1 lipca 1884 narosłych, kwoty 1,310.000 zł. wal. austr. papierami, użyć należy na umorzenie długów nieustalonych, według §. 11 umowy na karb skarbu objąć się mających, tamże bliżej oznaczonych, w kwocie 183.670 zł. 24 c. i 217.059 zł. 96 c. z odsetkami bieżącymi od 1 lipca 1884.

### Artykuł IV.

Ruch na kolei będącej przedmiotem ustawy niniejszej utrzymywać ma Rząd na własny rachunek i przekazanie utrzymywania go osobie prywatnej lub Spółce mogłoby nastąpić tylko na zasadzie ustawy, gdyby w tej mierze została wydana.

### Artykuł V.

Ustawa niniejsza nabywa mocy od dnia ogłoszenia.

Wykonanie ustawy niniejszej poruczam Memu Ministrowi handlu i Memu Ministrowi skarbu.

Wiedeń, dnia 8 czerwca 1884.

**Franciszek Józef r. w.**

**Taaffe r. w.**

**Pino r. w.**

**Dunajewski r. w.**

# U m o w a

która między

**c. k. Ministerstwami handlu i skarbu w imieniu c. k. Rządu z jednej a c. k. uprzywilejowaną koleją żelazną pilzeńsko-brzeźnieńską (chomutowską) za przystąpieniem ustanowionych sędownie kuratorów do wspólnego zastępowania praw posiadaczy obligacyj pierwszorzędnych I i II emisji rzeczony Spółki kolejowej z drugiej strony, w przedmiocie nabycia na rzecz państwa linii kolejowych Spółki pod następującymi warunkami została zawarta:**

## §. 1.

C. k. uprzywilejowana kolej pilzeńsko-brzeźnieńska (chomutowska) przelewa na Rząd własność i eksploatacyą wszystkich swoich linii kolejowych ze wszystkimi prawami, służącymi jej na zasadzie Najwyższych koncesyj z dnia 21 kwietnia 1870 (Dz. u. p. Nr. 111) i z dnia 13 listopada 1872 (Dz. u. p. Nr. 19), umów z dnia 23 kwietnia 1874 (Dz. u. p. Nr. 52) i z dnia 1 maja 1876 (Dz. u. p. Nr. 74) z Rządem zawartych, tudzież wszelkich pod jakąkolwiek nazwą istniejących tytułów prawnych.

W szczególności stanowią przedmiot przelewu:

- a) Kolej pilzeńsko-brzeźnieńska (chomutowska) od Pilzni do Brzezna z odnogą na Żatec do Mostu i Duchcowa;

tudzież kolej pilzeńsko-klattowsko-eisensteinska — dla którychto obu linii głównych istnieją dwa wykazy w księdze kolei żelaznych c. k. Sądu krajowego w Pradze, jakoteż wszystkie koleje podjazdowe, własnością Spółki będące, z wyjątkiem jedynie kolei podjazdowej deggendorfskiej i wszelkie inne nieruchomości Spółki, mianowicie zaś grunta, nabyte z powodu budowy kolei, lecz nie zapisane w księdze dla kolei żelaznych.

- b) Wszystkie przynależności do stanu i ruchu linii kolejowych Spółki służące, park wozowy, przedmioty wszelkiego rodzaju do urządzenia potrzebne, rzeczy inwentarskie, zapasy materiałów a mianowicie te ostatnie w ilości odpowiadającej dotychczasowemu obrotowi.

- c) Fundusze (§. 10), tudzież kaucyje z prawami i obowiązkami na nich ciężąciami.

Natomiast wyjątkują się od przeniesienia na Rząd prócz wzmiankowanej już kolei dowozowej deggendorfskiej: zakład deggendorfski do przeładowywania i przedsiębiorstwo żeglarskie, będące z nim w związku, tudzież kopalnia węgla brunatnego St. Jan pod Kutterezycami do Spółki należąca;

nakoniec ów grunt w ilości 3764·46 metrów kwadratowych, czyli 1046·5 sążni kwadratowych ze stanu posiadania Spółki według wykazu 240 pilzeńskiej księgi gruntowej, do Spółki należącego, którego odprzedanie gminie miasta Pilzni jest w toku.

### §. 2.

Wynagrodzenie za nabycie kolei żelaznej, w §. 1 wzmiankowanej, umówione zostało w sposób następujący:

- a) Rząd obejmuje dług pierwszorzędny I emisji z dnia 20 lutego 1872, w sumie, która po strąceniu imiennej kwoty kapitałowej 60.000 zł. za wylosowane dotychczas obligacje udziałowe, z pierwotnego kapitału długu imiennie 12,000.000 zł. wynoszącego, pozostała, to jest imiennie 11,940.000 zł. wal. austr. srebrem, jako dłużnik jedyny, pod warunkiem, że stopa procentowa tego długu będzie zniżona z pięciu od sta na cztery od sta srebrem wal. austr.

Ciężar, spadający przez to na skarb państwa, nie może wynosić więcej, aniżeli potrzeba, aby od kapitału długu, 11,940.000 zł. wal. austr. srebrem wynoszącego, równemi ratami opłacić odsetki po cztery od sta na rok w srebrze wal. austr., począwszy od 1 lipca 1884 półrocznie z dołu i kapitał ten umorzyć najpóźniej aż do 1 lipca 1963 w srebrze wal. austr.

Zaległe odsetki lub raty amortyzacyjne z czasu przed 1 lipca 1884 przechodzą na rachunek Spółki umowę zawierającej.

- b) Rząd zrzeka się praw wierzyciela Spółki z tytułu zaliczek na budowę w sumie 7,000.000 zł. wal. austr. stósownie do umowy z dnia 23 kwietnia 1874 i z dnia 1 maja 1876 udzielonych, tudzież z tytułu objęcia 69.999 sztuk obligacji udziałowych długu pierwszorzędnego II emisji, bez uszczerbku dla utrzymanego w mocy prawa do dotychczasowego czystego dochodu z linii pilzeńsko-klattowsko-eisensteinskiej (§. 4).

Prawo zastawu dla wierzytelności hipotecznej skarbu państwa w sumie 7,000.000 zł., jakoteż dla obligacji udziałowych II emisji przez Rząd objętych, w sumie imiennej 10,499.850 zł. srebrem, w księdze dla kolei żelaznych zapisane, ma być hipotecznie wykreślone.

- c) Rząd zapłaci c. k. uprzywilejowanej kolei żelaznej pilzeńsko-brzeźnieńskiej (chomutowskiej) sumę imienną 7.157.600 zł., wyraźnie siedm milionów sto pięćdziesiąt siedm tysięcy sześćset złotych wal. austr. papierami w obligacjach kolejowych rządowych, podzielonych na 35.788 sztuk po 200 zł. wal. austr. papierami, z których każde 5 sztuk mogą być połączone w sztuki po 1.000 zł.

Te obligacje kolejowe, od których odsetki będą płacone od 1 lipca 1884 w równych ratach rocznych po cztery od sta rocznie papierami, bez wszelkiego potrącenia na podatek, opłaty itp., umorzone być mają, począwszy od tego terminu, najpóźniej do 1 lipca 1963 papierami w wal. austr. podług planu amortyzacyjnego, który Rząd ustanowi, przyczem Rząd zastrzega sobie prawo spłacenia kiedykolwiek także większej ilości sztuk obligacji, aniżeliby podług planu amortyzacyjnego przypadala.

Rzeczne obligacje kolejowe będą zawierały kupony półroczne płatne z dołu dnia 2 stycznia i 1 lipca, z których pierwszy będzie płatny dnia 2 stycznia 1885. Dla zabezpieczenia rzeczonych obligacji kolejowych zapisane będzie prawo zastawu w księdze dla kolei żelaznych wspólnie na linii pilzeńsko-brzeźnieńskiej (chomutowskiej) w drugim a na linii pilzeńsko-klattowsko-eisensteinskiej w pierwszym stopniu.

Z tych obligacji kolejowych Spółka użyć ma sumy imiennej 1½ miliona na wykupienie obligacji pierwszorzędnych II emisji nie będących w posiadaniu Rządu, w takiejże wartości imiennej 1½ miliona złotych.

### §. 3.

C. k. uprzyw. kolej żelazna pilzeńsko-brzeźnieńska (chomutowska) zobowiązuje się, w porozumieniu z kuratorem obligacji pierwszorzędnych I emisji, wykonać położoną przez c. k. Rząd w §. 2 lit. a) za warunek redukcją odsetek przez konwersyą, w taki sposób, że będące teraz w obiegu 79.600 sztuk pięćprocentowych obligacji pierwszorzędnych I emisji po 150 zł. wal. austr. srebrem, wymienione będą za taką ilość nowych obligacji udziałowych czteroprocentowych po 150 zł. wal. austr. srebrem, których odsetki i kwoty amortyzacyjne nie będą podlegały żadnemu potrąceniu na podatek, opłaty itp. Tekst nowych tytułów dłużnych, w którym dłużnikowi ma być zastrzeżone prawo spłacenia kiedykolwiek także większej od przypadającej według planu amortyzacji, ilości sztuk obligacji, jakoteż w ogóle warunki wykonania tej konwersji, podlegają zatwierdzeniu c. k. Rządu.

Nowe obligacje winny zawierać kupony półroczne płatne z dołu 2 stycznia i 1 lipca, z których pierwszy będzie płatny 2 stycznia 1885.

Prawo zastawu, zabezpieczające pożyczkę pierwszorzędną I emisji z dnia 20 lutego 1872 w obu wykazach księgi kolei żelaznych dla stanu posiadania Spółki kolejowej istniejących, ma być wykreślone, jednocześnie zaś prawo zastawu, dla zabezpieczenia nowych czteroprocentowych, przez wymianę w obieg wypuścić się mających obligacyj udziałowych, w ogólnej sumie imiennej 11,940.000 zł. wal. austr. srebrem, zhipotekowane będzie wspólnie w księdze dla kolei żelaznych na linii pilzeńsko-brzeźnieńskiej (chomutowskiej) w pierwszym a na linii pilzeńsko-klattowsko-eisensteinskiej w drugim stopniu.

Koszta konwersyi ponosi c. k. uprzyw. kolej żelazna pilzeńsko-brzeźnieńska (chomutowska). Gdyby z powodu konwersyi trzecie osoby wystąpiły z roszczeniami, Spółka kolejowa, umowę zawierająca, ma je zaspokoić a względnie zastąpić Rząd od skargi i szkody.

#### §. 4.

Należącą się c. k. Skarbowi część czystych dochodów linii pilzeńsko-klattowsko-eisensteinskiej, ustanawia się za czas od otwarcia tej linii aż do dnia 30 czerwca 1884, stosunkowo razem z odsetkami w sumie 1,310.000 zł., wyraźnie milion trzysta dziesięć tysięcy złotych wal. austr. papierami. Suma ta będzie złożona dnia 1 lipca 1884 gotówką w c. k. kasie naczelnej rządowej w Wiedniu lub w kasie głównej krajowej w Pradze.

Reszta zaś czystego dochodu linii pilzeńsko-klattowsko-eisensteinskiej za czas od jej otwarcia aż do dnia 30 czerwca 1884 dostanie się posiadaczom obligacyj pierwszorzędnych II emisji, nie będących własnością Rządu, w sumie imiennej 1½ miliona złotych.

Przez rzeczony rozdział czystego dochodu linii pilzeńsko-klattowsko-eisensteinskiej, roszczenia posiadaczy obligacyj pierwszorzędnych II emisji do spłacenia im kuponów należących się od emisji aż do dnia 30 czerwca 1884, zostają umorzone i przeto ani Rząd ani inni posiadacze obligacyj pierwszorzędnych nie mogą już nie więcej żądać od c. k. uprzyw. kolei pilzeńsko-brzeźnieńskiej (chomutowskiej) z tytułu tych kuponów.

Z powodu objęcia 69.999 sztuk obligacyj pierwszorzędnych II emisji, dokonanego w myśl umowy z dnia 1 maja 1876 (Dz. u. p. Nr. 74) a mianowicie co do ceny objęcia tych obligacyj przez Rząd zapewnionej, żadna ze stron umawiających się nie może narzucać drugiej dalszego żądania.

#### §. 5.

Oprócz długu pierwszorzędnego I emisji a względnie pożyczki konwersyjnej czteroprocentowej, która zajmie jego miejsce, tudzież objętych w myśl §fu 11 umowy niniejszej spłat kontraktowych, nie bierze Rząd na siebie żadnych innych jakiegobądź rodzaju długów Spółki. W szczególności przeto wyłączają się od objęcia przez Rząd obowiązki Spółki z tytułu emisji nie subskrybowanej przez Rząd części obligacyj pierwszorzędnych II emisji w sumie imiennej 1½ miliona złotych srebrem, tudzież dług nieustalony Spółki.

Za nabycie linii kolejowych w §fie 1 wyszczególnionych, nie będzie Rząd w żadnym razie obowiązany zapłacić więcej nad to, co w §§. 2 i 11 jest ustanowione.

Gdyby Rząd z jakiegokolwiek powodu był zniewolony zapłacić więcej, będzie miał prawo żądać od Spółki zwrotu albo nawet ściągnąć należność bez pośrednictwa sądów z obligacyj kolejowych, które będą się jeszcze znajdowały w kasie rządowej.

#### §. 6.

C. k. uprzywilejowana kolej żelazna pilzeńsko-brzeźnieńska (chomutowska), począwszy od dnia dzisiejszego, nie ma prawa rozrządzać bez poprzedniego pozwolenia c. k. ministerstwa handlu swojemi funduszami zasobowemi, tudzież funduszami, któremi zawiaduje, sprzedawać lub zastawiać cokolwiek z własności, stósownie do §fu 1go na Rząd przeniesionej, zmieniać przedmiot przedsiębiorstwa, przyjmować nowe zobowiązania, przechodzące zakres prawidłowego biegu interesów, albo też rozwiązać się w inny sposób, niż w umowie niniejszej przepisany. Za ubytki, któreby powstały w skutek niedotrzymania powyższych zobowiązań, jest Spółka odpowiedzialna.

#### §. 7.

Linie kolejowe Spółki, razem z przynależnościami, w §fie 1 wyszczególnionemi, oddane będą Rządowi w dobrym stanie, do utrzymywania ruchu sposobnym, dnia pierwszego tego miesiąca, co nastąpi po miesiącu, w którym umowa niniejsza stanie się dla obu stron obowiązującą.

Jeżeliby w tym względzie wady znalezione zostały, Spółka zobowiązuje się usunąć je przed oddaniem kolei, w przeciwnym razie Rząd miałby prawo uczynić to na koszt Spółki i zastosować ustęp końcowy §fu 5go.

Linie Spółki obrnisko-mostowską i żaboblicko-brzeźnieńską, na których za zezwoleniem Rządu ruch nie jest utrzymywany, oddać należy Rządowi w terażniejszym stanie.

Zapasy gotówki i papiery publiczne, które w dniu oddania linii kolejowych Spółki, będą się znajdowały w kasach Spółki, oddać również należy Rządowi, z zastrzeżeniem obliczenia ze Spółką, stósownie do §fu 9go.

#### §. 8.

Spółka oddając c. k. Rządowi linie swoje, odda mu zarazem wszystkie dokumenty, plany, książki, rachunki i całe swoje archiwum, z wyjątkiem tych książek i pism, które tyczą się wyłącznie przedmiotów majątku, w §fie 1 wzmiankowanych, od przeniesienia na Rząd wyłączonych, a Rząd zachowywać będzie te dokumenty i dowody przez czas, postanowieniami kodeksu handlowego przepisany, w taki sposób, aby rada zawiadowcza i wszyscy reprezentanci Spółki mogli z nich bez trudności korzystać.

#### §. 9.

Aż do dnia 30 czerwca 1884, ruch na liniach kolejowych Spółki utrzymywany będzie na rachunek Spółki. W dniu tym książki zostaną zamknięte a od 1 lipca 1884 zaczną się utrzymywanie ruchu na rachunek Rządu.

Ponieważ wierzytelności Spółki, pochodzące z okresu przed dniem 1 lipca 1884, pozostają własnością Spółki a z drugiej strony Rząd nie obejmuje innych passywów Spółki, prócz tych, które w umowie niniejszej są wzmiankowane, przeto, o ile Rząd ściągnie wierzytelności Spółki lub zapłaci za nią należności, do objęcia których nie był obowiązany, nastąpi wzajemne obliczenie.

Podług rezultatu tego obliczenia, do którego wciągnięte oraz będą zasoby kasowe, stósownie do §fu 7go przez Rząd tymczasowo objęte, strona obowiązana do wyrównania rachunku zapłaci drugiej to, coby się jej należało. Nawet jeszcze przed stanowczem obliczeniem, mają być Spółce wypłacone części należności w miarę rozrządzalnych funduszków.

#### §. 10.

Rząd przyjmuje wszystkie osoby, pełniące służbę na kolei pilzeńsko-brzeźnieńskiej (chomutowskiej) i zabezpiecza im prawa nabyte przed dniem dzisiejszym, jakoteż nabyte po tymże dniu za wyraźnem zezwoleniem c. k. Rządu, bez względu, czy prawa te opierają się na porządku służbowym i prawidłach, tyczących się uregulowania plac tychże osób, czyli też na szczególnych umowach służbowych i osobom tym zapewnia wyraźnie mianowicie utrzymanie w mocy praw do zaopatrzenia, tudzież wszelkich innych praw nabytych na zasadzie obowiązującego obecnie statutu emerytalnego kolei pilzeńsko-brzeźnieńskiej.

Utworzony staraniem kolei pilzeńsko-brzeźnieńskiej (chomutowskiej) dla jej urzędników i sług, tudzież ich wdów i sierót instytut emerytalny, jakoteż kasę zapomogową dla chorych sług kolejowych, obejmuje również Rząd z zastrzeżeniem połączenia ich z takimiż instytucjami zarządu kolei rządowych.

Rząd wchodzi we wszystkie prawa i obowiązki, które Spółce kolei pilzeńsko-brzeźnieńskiej (chomutowskiej) we względzie powyższych instytucyj, stósownie do istniejących stosunków służą lub na niej ciężą. Atrybucye, służące według tych statutów Radzie zawiadowczej Spółki, wykonywać będzie c. k. administracya państwa.

Tym osobom, którym zarząd kolei pilzeńsko-brzeźnieńskiej wyznaczył emerytury lub stałe zapomogi roczne, wypłacane będą te emerytury lub zapomogi i w przyszłości podług tego jak zostały wyznaczone.

#### §. 11.

Od dnia 1 lipca 1884, Rząd zajmie miejsce c. k. uprzyw. kolei żelaznej pilzeńsko-brzeźnieńskiej (chomutowskiej) we wszystkich kontraktach, tyczących się współużywania dworców kolei, które się z nią stykają i ruchu w tychże, jakoteż tyczących się ruchu na łączących się z nią kolejach i na kolejach podjazdowych.

Co do innych umów, dotyczących się bądź utrzymania linii kolejowych Spółki, bądź też ruchu na tychże, Rząd wejdzie bezzwłocznie od dnia 1 lipca 1884 w te umowy, które, pomimo łączącego się z niemi czasowego obciążenia przedsiębiorstwa kolejowego, uzna za odpowiednie interesom nabytych linii. Mianowicie zaległą jeszcze z tytułu kupna odnogi nürschanskiej należność w sumie 183.670 zł. 24 c., tudzież zaległą aż dotąd należność za nabyte w r. 1881 200 wozów na węgle w sumie 217.059 zł. 96 c. z odsetkami od dnia 1 lipca 1884 weźmie Skarb państwa na siebie bez żądania, aby mu je Spółka zwróciła, przyczem postanawia się wyraźnie, że Spółka opłacić ma jeszcze odsetki bieżące od tych sum aż po dzień 30 czerwca 1884.

Natomiast zastrzega sobie Rząd odmówienie przejęcia tych umów, które uzna za niezgodne z interesami ruchu na kolejach rządowych.

### §. 12.

Obligacye kolejowe w sumie imiennej 7,157.600 zł. wal. austr. papierami, które Rząd przyznaje c. k. uprzyw. kolei żelaznej pilzeńsko-brzeźnieńskiej (chomutowskiej) stósownie do §fu 2 lit. c), będą Spółce niezwłocznie wydane, gdy:

- a) wzmiankowana w §fie 4 suma 1,310.000 zł. wal. austr. w gotówce zostanie w kasie państwa złożona;
- b) w myśl postanowień, zawartych w §fie 2 lit. a) i w §fie 3, prawo zastawu, ciężące wspólnie na obu liniach Spółki pilzeńsko-brzeźnieńskiej (chomutowskiej) i pilzeńsko-klattowsko-eisensteinskiej, ku zabezpieczeniu praw posiadaczy obligacyj udziałowych pięćprocentowej pożyczki pierwszorzędnej I emisji w sumie imiennej 12,000.000 zł. wal. austr. srebrem, będzie w księdze dla kolei żelaznych hipotecznie wykreślone, prawo zastawu dla nowych czteroprocentowych obligacyj udziałowych w sumie imiennej 11,940.000 zł. wal. austr. srebrem, które na miejsce obligacyj pierwszorzędnych I emisji mają być wydane, zostanie na kolei pilzeńsko-brzeźnieńskiej (chomutowskiej), w księdze dla kolei żelaznych zahipotekowane i zawarowana konwersya pięćprocentowej pożyczki pierwszorzędnej I emisji, na czteroprocentową pożyczkę pierwszorzędną, zostanie w zupełności dokonana;
- c) prawo zastawu, ciężące na stanie posiadania Spółki ku zabezpieczeniu pożyczki pierwszorzędnej II emisji w sumie imiennej 11,999.850 zł. wal. austr. srebrem w obu do tego istniejących wykazach hipotecznych księgi dla kolei żelaznych będzie wykreślone i nie objęta przez Rząd część pożyczki pierwszorzędnej II emisji, składająca się z 10.000 sztuk obligacyj udziałowych po 150 zł. srebrem ogółem wartości imiennej 1½ miliona złotych, będzie Rządowi wydana;
- d) prawo własności państwa będzie zahipotekowane w księdze dla kolei żelaznych a mianowicie w obu wykazach hipotecznych, dla stanu posiadania Spółki istniejących; nakoniec gdy
- e) Spółka wygotuje dokumenty potrzebne do nabycia własności kolei podjazdowych i wszelkich innych nieruchomości, stósownie do §fu 1go na własność państwa przechodzących a nie będących przedmiotem księgi dla kolei żelaznych.

Zresztą zastrzega sobie Rząd, że ponieważ z wykonania umowy niniejszej mogłyby wyniknąć niepokryte roszczenia do Spółki, przeto zatrzyma w razie potrzeby dla ich zabezpieczenia odpowiednią część obligacyj kolejowych i rozrządzi nią bez interwencji sądu. Zatrzymanie to będzie jednak uchylone, gdy po upływie terminu do zgłoszenia się wierzycieli, okaże się, że interesa Skarbu państwa nie są zagrożone, ani ze względu na passywa, z którymi się zgłoszono do majątku likwidacyjnego Spółki, ani z żadnych innych przyczyn.

Obligacye kolejowe, przeznaczone na wykupienie obligacyj pierwszorzędnych II emisji w sumie 1½ miliona złotych, nie będących w posiadaniu Rządu, mają jednak być wydane w takiejże sumie imiennej także przed dokonaniem konwersyi obligacyj pierwszorzędnych I emisji, po dopełnieniu innych warunków, wyżej pod a) aż do e) sformułowanych, jak będzie można najrychlej.

Suma wydać się mająca w tych obligacyach kolejowych nie ma także być wstrzymana z powodu roszczeń niepokrytych.

C. k. uprzyw. kolej żelazna pilzeńsko-brzeźnieńska (chomutowska) zobowiązuje się, że po otrzymaniu rzeczonych obligacyj kolejowych będzie akcyje Spółki w miarę ich ściągania, odsyłała do c. k. naczelnej kasy państwa, w celu uczynienia ich niezdatnymi do użytku.

### §. 13.

Akty hipoteczne, potrzebne do zapisania umowy niniejszej w księdze dla kolei żelaznych, wygotowane będą za porozumieniem się obu stron.

Zresztą c. k. uprzyw. kolej żelazna pilzeńsko-brzeźnieńska (chomutowska) zaręcza Rządowi wyraźnie, że w karcie ciężarów, oddziale I obu, dla linii pilzeńsko-brzeźnieńskiej (chomutowskiej) i pilzeńsko-klattowsko-eisensteinskiej istniejących wykazów hipotecznych, w czasie hipotecznego przeniesienia własności na c. k. Skarb państwa, nie będą istniały żadne wpisy, prócz tych, które wyjednane zostały na rzecz pożyczki pierwszorzędnej I i II emisji, tudzież na rzecz zaliczki na budowę w sumie 7,000.000 zł. od Skarbu państwa otrzymanej.

## §. 14.

Po dopełnieniu warunków umowy niniejszej nastąpi likwidacja kolei pilzeńsko-brzeźnieńskiej (chomutowskiej).

Likwidacja wykonana będzie podług przepisów kodeksu handlowego na rachunek Spółki.

## §. 15.

Strony umowę zawierającą zrzekają się środków prawnych z powodu pokrzywdzenia nad połowę wartości.

## §. 16.

Do wszystkich sporów, któreby z umowy niniejszej wyniknęły, uznaje się za „forum contractus“ c. k. Sąd handlowy w Wiedniu.

## §. 17.

Postanowienia umowy niniejszej będą miały dla kolei pilzeńsko-brzeźnieńskiej (chomutowskiej) taką samą moc, jak postanowienia statutowe i za zezwoleniem c. k. ministerstwa spraw wewnętrznych dołączone będą do statutu Spółki jako dodatek.

## §. 18.

Umowa niniejsza jest wolna od stępli i opłat tak samo jak oparte na niej przeniesienia własności, konwersja obligacji pierwszorzędnych, podania, wpisy hipoteczne, wygotowania, umowy i wszelkie inne dokumenty.

## §. 19.

Obadwaj kuratorowie posiadaczy obligacji pierwszorzędnych I i II emisji zastrzegają sobie zatwierdzenie umowy niniejszej przez Władzę kuratelną.

## §. 20.

Umowa niniejsza nabędzie mocy obowiązującej dla Spółki kolejowej, gdy ją przyjmie walne zgromadzenie akcyonaryuszów i Władza kuratelna zatwierdzi.

C. k. Rząd oświadcza, że uzna umowę za stanowczą wtedy, gdy porządkiem konstytucyjnym uzyska prawodawcze jej zatwierdzenie.

Gdyby umowa niniejsza nie uzyskała tego ostatniego zatwierdzenia aż do końca czerwca 1884, Spółka i kuratorowie będą wolni od umówionych zobowiązań.

Umowa niniejsza będzie spisana w trzech jednobrzmiących egzemplarzach, wolnych od stępli i opłat, przez obie strony podpisana a podpisy Spółki kolejowej i kuratorów będą notaryalnie uwierzytelnione.

Jeden egzemplarz wręczony będzie c. k. ministerstwu handlu, drugi c. k. uprzyw. kolei pilzeńsko-brzeźnieńskiej (chomutowskiej) a trzeci panom kuratorom wspólnie.

Wiedeń, dnia 26 kwietnia 1884.