

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Cześć XXV. — Wydana i rozesłana dnia 28. marca 1902.

Trześć: (№ 61—63.) 61. Obwieszczenie, dotyczące się uzupełnienia i częściowej zmiany Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 22. października 1894, na kolej w dolinie rzeki Ybbs, tudzież dokumentu koncesyjnego z dnia 20. maja 1898, na kolej lokalną Gstadt—Ybbsitz, z powodu zapewnionego tym kolejom podwyższenia gwarancyi państwa ze strony c. k. Rządu. — 62. Obwieszczenie, dotyczące się uzupełnienia i częściowej zmiany dokumentu koncesyjnego z dnia 22. czerwca 1897, na koleje żelazne Zeltweg—Wolfsberg i Unterdrauburg—Welenje, z powodu zapewnionego tym kolejom przez c. k. Rząd podwyższenia gwarancyi państwa. — 63. Dokument koncesyjny na kolej lokalną z Czeskiej Lipy do Szenowa Kamienickiego.

61.

Obwieszczenie Ministerstwa kolei żelaznych z dnia 23. marca 1902,

dotyczące się uzupełnienia i częściowej zmiany Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 22. października 1894, Dz. u. p. Nr. 219, na kolej w dolinie rzeki Ybbs, tudzież dokumentu koncesyjnego z dnia 20. maja 1898, Dz. u. p. Nr. 92, na kolej lokalną Gstadt—Ybbsitz, z powodu zapewnionego tym kolejom podwyższenia gwarancyi państwa ze strony c. k. Rządu.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia uzupełnienia i zmiany się stosownie do artykułu XVII. ustawy z dnia 1. lipca 1901, Dz. u. p. Nr. 85, Najwyższy dokument koncesyjny z dnia 22. października 1894, Dz. u. p. Nr. 219, tudzież dokumentu koncesyjnego z dnia 20. maja 1898, Dz. u. p. Nr. 92, w następujący sposób:

I. Oprócz gwarancyi, zapewnionej Spółce stosownie do §. 4go, ust. II, l. 1, dokumentu koncesyjnego z dnia 20. maja 1898, Dz. u. p. Nr. 92, co do czystego wspólnego dochodu rocznego, równającego się sumie potrzebnej na opłacanie procentów po 4 od sta od zabezpieczonej hipotecznie na kolei nadybbsańskiej pożyczki pierwszeństwa w kwocie 2,400.000 zł. (4,800.000 K) i na spłatę rat amortyzacyjnych od tejże pożyczki, tudzież na spła-

canie procentów tej samej wysokości od emitowanych dla rzeczzonej kolei akcji pierwszeństwa w kwocie imiennej 200.000 zł. (400.000 K) i umarżanie takowych, doliczając do tego nadto sumę potrzebną na takie same opłaty od pożyczki pierwszeństwa w kwocie imiennej 264.000 zł. (528.000 K), zaciągniętej w celu uzyskania kapitału na budowę kolei lokalnej Gstadt-Ybbsitz zapewnia się jej dalszą gwarancyę państwa co do czystego dochodu rocznego w sumie maksymalnej 66.940 K, t. j. w sumie, jakiej potrzeba na spłacanie procentów po cztery od sta od pożyczki pierwszeństwa w kwocie imiennej 1,570.000 K, która zaciągnięta być ma na pokrycie potrzebnego zwiększenia kapitału budowy i na spłatę rat amortyzacyjnych tejże pożyczki, której umorzenie nastąpić powinno najpóźniej do dnia 1. kwietnia 1973.

II. Paragrafy 4 aż do 7 włącznie Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 22. października 1894, Dz. u. p. Nr. 219, obowiązujące w myśl postanowienia §. 4go, ust. 1 dokumentu koncesyjnego z dnia 20. maja 1898, Dz. u. p. Nr. 92, stosują się do tego podwyższenia gwarancyi w analogiczny sposób, z tą tylko różnicą, że majątek przedsiębiorstwa, wymieniony w ustępie czwartym §. 6go rzeczzonego Najwyższego dokumentu koncesyjnego, z którego zaspakajane być mają wierzytelności państwa z tytułu zaliczek gwarancyjnych lub odsetek, obejmuje w szczególności także wynagrodzenie, jakie zapłacone być ma w razie odkupienia kolei (§. 4, ust. II, l. 3, lit. a, dokumentu koncesyjnego z dnia 20. maja 1898, Dz. u. p. Nr. 92).

III. §. 12 Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 22. października 1894, Dz. u. p. Nr. 219, zmieniony §em 4ym, ust. 1, l. 2, dokumentu koncesyjnego z dnia 20. maja 1898, Dz. u. p. Nr. 92, uzupełnia się o tyle, że nadaje się Spółce upoważnienie do zaciągnięcia dalszej pożyczki pierwszeństwa w kwocie imiennej 1,570.000 K, którego warunki podlegają zatwierdzeniu c. k. Rządu.

IV. W uzupełnieniu §u 4go, ust. II, l. 3, lit. a, dokumentu koncesyjnego z dnia 20. maja 1898, Dz. u. p. Nr. 92, postanawia się, że z wymienionego tamże kapitału akcyi zakładowych, który państwo wypłacić ma gotówką albo swemi własnymi obligacyami, potrącić należy w danym razie pretensye państwa z tytułu zalegających zaliczek gwarancyjnych razem z odsetkami.

Wittek r. w.

62.

Obwieszczenie Ministerstwa kolei żelaznych z dnia 24. marca 1902,

tyczące się uzupełnienia i częściowej zmiany dokumentu koncesyjnego z dnia 22. czerwca 1897, Dz. u. p. Nr. 152, na koleje żelazne Zeltweg—Wolfsberg i Unterdrauburg—Welenje, z powodu zapewnionego tym kolejom przez c. k. Rząd podwyższenia gwarancyi państwa.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia uzupełnia się i zmienia stosownie do artykułu XVII ustawy z dnia 1. lipca 1901, Dz. u. p. Nr. 85, dokument koncesyjny z dnia 22. czerwca 1897, Dz. u. p. Nr. 152, w następujący sposób:

I. Oprócz gwarancyi, zapewnionej Spółce w myśl §u 2go dokumentu koncesyjnego z dnia 22. czerwca 1897, Dz. u. p. Nr. 152, co do pożyczki pierwszeństwa w maksymalnej kwocie imiennej 6,400.000 zł. (12,800.000 K), zapewnia się jej jeszcze dalszą gwarancję państwa co do czystego dochodu rocznego w kwocie maksymalnej 67,120 K, równającej się wydatkowi na opłacanie czteroprocentowych odsetek od pożyczki pierwszeństwa w kwocie imiennej 1,570.000 K, która ma być zaciągnięta w celu pokrycia tej sumy włożonego w budowę kapitału, o jaką wypadło sumę preliminowaną przekroczyć, a której umorzenie nastąpić powinno w takim samym czasie, jaki wyznaczono co do wymienionej już wyżej pożyczki pierwszeństwa, to jest najpóźniej do dnia 1. sierpnia 1972, tudzież wydatkowi na spłatę rat amortyzacyjnych teje pożyczki.

II. Do tego podwyższenia gwarancyi stosują się §§. 2 aż do 6 włącznie przytoczonego powyżej

dokumentu koncesyjnego w analogiczny sposób, z tą atoli różnicą, że wymieniony w czwartym ustępie §u 5go majątek przedsiębiorstwa, z którego wierzytelności państwa z tytułu zaliczek gwarancyjnych lub odsetek mają być zaspakajane, obejmuje w szczególności także wynagrodzenie, jakie zapłacone być ma w razie odkupienia kolei (§. 17).

III. Ze zmianą drugiego ustępu §u 11go przytoczonego powyżej dokumentu koncesyjnego nadaje się Spółce upoważnienie do zaciągnięcia dalszej pożyczki pierwszeństwa w kwocie imiennej 1,570.000 K, którego warunki podlegają zatwierdzeniu c. k. Rządu.

IV. W uzupełnieniu §u 17go, l. 1, ust. 1 przytoczonego powyżej dokumentu koncesyjnego postanawia się, że z wymienionego tamże kapitału akcyjnego, który państwo ma zapłacić gotówką lub w swoich własnych obligacyach, potrącone być mają w danym razie wierzytelności państwa z tytułu zalegających zaliczek razem z odsetkami.

Wittek r. w.

63.

Dokument koncesyjny z dnia 24. marca 1902,

na kolej lokalną z Czeskiej Lipy do Szenowa Kamienickiego.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia nadaje w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami Klemensowi Raschowi, właścicielowi fabryki w Ullrichsthalu w spółce z Fryderykiem Bredschneiderem, burmistrzem w Czeskiej Lipie, Dr. Juliuszem Patzowskym, adwokatem w Czeskiej Lipie, Franciszkiem Hölzlem, przewodniczącym Rady powiatowej i właścicielem realności w Radezu, Fryderykiem Bilkiem, kupcem i radnym miejskim w Czeskiej Lipie, Józefem Kleinem, właścicielem realności w Czeskiej Lipie, Karolem Heinrichem, właścicielem młyna w Czeskiej Lipie, Szczepanem Hellmichem, właścicielem realności w Wolfertycach, Wilhelmem Ottonem Schöblem, kupcem w Wolfertycach, Janem Albertem, fabrykantem w Wolfertycach-Nowej wiosce, Janem Zekertem młodszym, naczelnikiem gminnym w Meistersdorfie, Ignacym Voglem, fabrykantem i radnym w Meistersdorfie, Franciszkiem Wagnerem, naczelnikiem gminnym w Ullrichsthalu, Hermanem Müllerem, fabrykantem i radnym w Ullrichsthalu, Engelbertem Johnem, fabrykantem w Szenowie kamienickim, Adolfem Palme, fabrykantem w Szenowie kamienickim, Antonim Rösslerem, właścicielem gospody w Parchenie, Kajetanem Majem, fabrykantem w Parchenie, Franciszkiem Köhlerem, właścicielem realności w Górnym Prysku, Franciszkiem Fiedlerem, właścicielem realności w Górnym Prysku i Dr. Janem Wenzlem, adwoka-

tem i burmistrzem w Czeskiej Kamienicy, na ich prośbę koncesyę do wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej parowej, która ma być wybudowana jako kolej lokalna normalno-torowa z Czeskiej Lipy do Szenowa kamienickiego, a to w myśl postanowień ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, tudzież ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, pod następującymi warunkami i zastrzeżeniami:

§. 1.

Co do kolei, będącej przedmiotem niniejszego dokumentu koncesyjnego, używają koncesyonaryusze dobrodziejstw, w artykule V ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895 przewidzianych.

§. 2.

Koncesyonaryusze obowiązani są skończyć budowę kolei koncesyonowanej najpóźniej w przeciągu dwóch lat, licząc od dnia dzisiejszego, gotową kolej oddać na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy, jakoteż wykonania i urządzenia kolei zgodnie z koncesyą, dać mają koncesyonaryusze na żądanie Rządu stosowną kaucyę w papierach wartościowych, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania, kaucya ta uznana być może za przepadłą.

§. 3.

Do wybudowania kolei koncesyonowanej nadaje się koncesyonaryuszom prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie koncesyonaryuszom do wybudowania tych kolei podjazdowych, których budowę Rząd ze względu na dobro publiczne uznałby za potrzebną.

§. 4.

We względzie budowy kolei koncesyonowanej i ruchu na niej zastosować się powinni koncesyonaryusze do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego i do warunków koncesyjnych, przez Ministerstwo kolei żelaznych ustanowionych, jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238 Porządku ruchu kolei 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 ruchu, ustanowionych w Porządku 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, a natomiast trzymać się należy osobnych przepisów ruchu, które w tej mierze wyda Ministerstwo kolei żelaznych.

§. 5.

Nadaje się koncesyonaryuszom prawo utworzenia za osobnem zezwoleniem Rządu i pod warunkami, które on ustanowi, spółki akcyjnej, która wniść ma we wszystkie prawa i obowiązki koncesyonaryuszów.

Zaciągnięcie pożyczki pierwszeństwa jest za zezwoleniem Rządu dopuszczalne tylko w takim razie, jeżeli Królestwo czeskie zapewni co do oprocentowania i umarzania takowej gwarancyę czystego dochodu.

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 i uposażenia funduszu zasobnego, 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, żadne wydatki jakiegobądź rodzaju nie mogą być liczone.

Gdyby po wybudowaniu kolei jeszcze jakie nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, koszta przez to poniesione mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli Rząd pozwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta będą należycie wykazane.

Cały kapitał zakładowy umorzony być ma w okresie koncesyjnym według planu amortyzacyi przez Rząd zatwierdzonego.

Statut Spółki jakoteż formularze emitować się mających akcji, podlegają zatwierdzeniu Rządu.

§. 6.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych zniżonych. Taryfę wojskową stosuje się do przewozu osób i rzeczy według posta-

nowień, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych kiedykolwiek na austriackich kolejach państwa obowiązywać będą.

Postanowienia te stosowane będą także do obrony krajowej i pospolitego ruszenia obu połów monarchii, do strzelców krajowych tyrolskich i do żandarmeryi a to nie tylko w podróżach na koszt skarbu, lecz także w podróżach służbowych na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne, odbywanych własnym kosztem.

Koncesjonaryusze zobowiązują się przystąpić także do zawartej przez spółki kolei austriackich umowy względem zakupienia i utrzymywania w pogotowiu środków do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem służbą i swojemi taborami w razie przewożenia większych transportów wojskowych, do przepisów dla kolei żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, jakoteż do umowy dodatkowej o przewożeniu na rachunek skarbu wojskowego obłożnie chorych i rannych, która weszła w wykonanie od dnia 1. czerwca 1871.

Przepis dotyczący się przewożenia transportów wojskowych kolejami żelaznymi, który kiedykolwiek będzie obowiązywał, tudzież przepisy dla kolei żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, nabywają dla koncesjonaryusza mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na kolei koncesjonowanej. Przepisy rzeczonoego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i nie będą ogłoszone w Dzienniku ustaw państwa, staną się dla koncesjonaryusza obowiązującymi wtedy, skoro tylko zostaną im urzędownie podane do wiadomości.

Zobowiązania te ciężą na koncesjonaryuszach tylko o tyle, o ile będzie możliwem dopełnienie ich na kolei jako drugorzędnej a w skutek tego zbudowanej, urządzonej i eksploatowanej z dozwołonemi ułatwieniami.

Koncesjonaryusze zobowiązują się przy obsadzaniu posad mieć wzgląd na wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajowej w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872, Dz. u. p. Nr. 60.

§. 7.

Do przewozu korpusów straży cywilnej (straży bezpieczeństwa, straży skarbowej itp.) mają być w analogiczny sposób stosowane zniżone ceny taryfowe, jakie obowiązują co do transportów wojskowych.

§. 8.

Trwanie koncesyi z ochroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §u 9go, lit b) ustawy

o koncesjach na koleje żelazne oznacza się na lat dziewięćdziesiąt (90), licząc od dnia dzisiejszego, a po upływie tego czasu utraci ona moc swoją.

Rząd może także przed upływem rzeczonoego czasu uznać koncesyę za nieistniejącą nadal, gdyby określone w §. 2im zobowiązania co do rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia ruchu nie były dopełnione, i o ile przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl §. 11, lit. b) ustawy o koncesjach na koleje żelazne.

§. 9.

Wyjawszy przypadek wyraźnego zezwolenia Rządu, koncesjonaryusz nie jest upoważniony do odstąpienia trzecim osobom utrzymywania ruchu na kolei koncesjonowanej.

Rząd zastrzega sobie prawo objęcia ruchu na kolei koncesjonowanej i utrzymywania go aż do upływu okresu koncesyjnego na rachunek koncesjonaryusza, mianowicie w tym przypadku, gdyby kolej ta została bezpośrednio połączona z jedną z tych kolei, na których ruch utrzymuje Rząd.

W przypadku takim koncesjonaryusze zwracać mają Rządowi koszta z powodu utrzymywania ruchu rzeczywiście ponoszone, lub według okoliczności, ryczałtowo oznaczone.

Zresztą warunki tego utrzymywania ruchu przepisane będą w kontrakcie ruchu, który zawarty będzie z koncesjonaryuszami.

§. 10.

Koncesjonaryusze obowiązani są pod warunkami i zastrzeżeniami, w artykule XII ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, wymienionemi, dozwolić Rządowi na jego żądanie każdego czasu współużywania kolei do obrotu między kolejami już istniejącymi lub dopiero w przyszłości powstać mającymi, na których Rząd ruch utrzymuje, i to w taki sposób, że Rząd będzie mógł z prawem ustanawiania taryf przesyłać lub pozwolić przesyłać tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy kolejami współużywanymi lub niektórymi jej częściami, opłacając za to stosowne wynagrodzenie.

§. 11.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kiedykolwiek kolei koncesjonowanej po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu, a to pod następującymi warunkami:

1. Dla oznaczenia ceny odkupu policzone będą czyste dochody roczne koncesjonowanej kolei w ciągu ostatnich zamkniętych lat siedmiu przed chwilą

odkupu, z nich stracone będą czyste dochody najniepomyślniejszych dwóch lat, poczem obliczony będzie średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

2. Gdyby kolej miała być odkupiona po upływie czasowego, w §. 1 ustanowionego uwolnienia od podatków, podatki i dodatki do podatków, ciążące na odkupionem przedsiębiorstwie kolejowem, i wszelkie inne daniny publiczne uważać się będzie przy obliczaniu czystych dochodów rocznych za wydatki ruchu.

Jeżeli obowiązek płacenia podatku istniał nie przez wszystkie lata, podług których oblicza się sumę średnią, w takim razie także co do lat wolnych od podatku obliczyć należy podatek razem z dodatkami według stopy procentowej pierwszego roku podlegającego podatkowi i potrącić z przychodów.

Ze względu jednak, że stosownie do §. 131, lit. a) ustawy z dnia 25. października 1896, Dz. u. p. Nr. 220, opłacać się ma od renty odkupu podatek dziesięcioprocentowy, doliczyć należy do czystych dochodów w taki sposób obliczonych dodatek wynoszący jedną dziewiątą tych czystych dochodów.

3. Czysty średni dochód roczny, w myśl powyższego postanowienia obliczony, płacić się będzie koncesyonaryuszowi jako wynagrodzenie za kolej odkupioną 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 odkupiona przed upływem siódmego roku ruchu lub gdyby średni dochód czysty w myśl postanowień ustępów 1 aż do 3 obliczony, bez uwzględnienia dodatku w ustępie 2 przewidzianego, nie wynosił przynajmniej takiej sumy rocznej, któraby wyrównywała racie ryczałtowej, potrzebnej na programowe oprocentowanie i umarżanie pożyczki hipotecznej, jaka w celu uzyskania kapitału zaciągnięta będzie w Banku krajowym Królestwa czeskiego za poręką tegoż królestwa, tudzież na oprocentowanie po cztery od sta kapitału akcyjnego przez Rząd zatwierdzonego i na umarżanie go w ciągu okresu koncesyjnego, w takim razie wynagrodzenie, które państwo ma zapłacić za kolej odkupioną, będzie polegało na tem, że państwo weźmie na siebie w miejsce koncesyonaryusza spłacanie z własnych funduszy rzeczony pożyczki hipotecznej w umówionych terminach płatności aż do zupełnego jej umorzenia, wzmiankowaną zaś powyżej ratę ryczałtową za kapitał akcyjny płacić będzie w ratach półrocznych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku i zwracać będzie koncesyonaryuszom podatek rentowy od tej renty odkupu opłacać się mający.

5. Państwo zastrzega sobie nadto, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze

rent w myśl ustępów powyższych koncesyonaryuszom płacić się mających, zapłacić kapitał, wyrównywający zdyskontowanej przez potrącenie odsetek od odsetek po cztery od sta na rok wartości kapitałowej tych rent, po strąceniu, jak się samo przez się rozumie dodatku w myśl postanowień ustępu 2, jeżeliby się takowy w nich zawierał.

Gdyby państwo zamierzało w taki sposób spłacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego podług własnego wyboru gotówki lub obligacyi długu państwa. Obligacye długu państwa liczone będą w takim razie po kursie pieniężnym średnim, jaki obligacye długu państwa tego samego rodzaju, notowane urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półroczja bezpośrednio poprzedzającego.

6. Przez odkupienie kolei i od dnia tego odkupienia przechodzi na państwo za wypłatą wynagrodzenia, pod ll. 1 aż do 5 przepisanego, bez dalszej zapłaty, własność wolna od ciężarów, a względnie obciążona tylko zalegającą jeszcze reszłą pożyczek za zezwoleniem Rządu zaciągniętych, i używanie kolei niniejszem koncesyonowanej ze wszystkimi do niej należącemi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i zapasy kasowe, a według okoliczności koleje podjazdowe, własnością koncesyonaryusza będące i ich przedsiębiorstwa poboczne, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już użyte stosownie do swego przeznaczenia

7. Odkupienie na rzecz państwa nastąpić ma w każdym przypadku z rozpoczęciem się roku kalendarzowego, uchwała zaś Rządu, tycząca się odkupienia, oznajmiona będzie przedsiębiorstwu kolejowemu najpóźniej do 31. października roku bezpośrednio poprzedniego w formie deklaracyi Rządu.

W deklaracyi tej oznaczone będą następujące szczegóły:

- a) termin, od którego nastąpi odkupienie;
- b) przedsiębiorstwo kolejowe, będące przedmiotem odkupienia i inne przedmioty majątku, które bądź jako przynależność przedsiębiorstwa kolejowego bądź na zaspokojenie pretensyi państwa lub z jakichkolwiek innych tytułów prawnych przejść mają na państwo;
- c) kwota ceny odkupu, którą państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowemu (l. 1 do 5), według okoliczności obliczona tymczasowo z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania, z oznaczeniem terminu i miejsca płatności.

8. Rząd zastrzega sobie prawo ustanowienia jednocześnie z doręczeniem deklaracyi co do odkupienia osobnego komisarza do czuwania nad tem,

żeby stan majątku, począwszy od tej chwili, nie został zmniejszony na szkodę państwa.

Począwszy od chwili oznajmienia o odkupieniu, wszelka sprzedaż lub obciążenie nieruchomości majątkowych, w deklaracji o odkupieniu wymienionych, podlega przyzwoleniu tego osobnego komisarza.

To samo rozumie się o wszelkiem przyjęciu nowych zobowiązań, przekraczających granicę regularnego sprawowania interesów lub uzasadniających trwałe obciążenie.

9. Koncesjonariusze obowiązani są mieć o to staranie, żeby Rząd mógł w dniu na odkupienie wyznaczonym objąć w fizyczne posiadanie wszystkie przedmioty majątku, w deklaracji o odkupieniu wymienione.

Gdyby koncesjonariusze nie uczynili zadość temu zobowiązaniu, Rząd będzie miał prawo nawet bez ich zezwolenia i bez wdania się sądu objąć w fizyczne posiadanie przedmioty majątku powyżej oznaczone.

Począwszy od chwili odkupienia, ruch na kolei odkupionej odbywać się będzie na rachunek państwa, a przeto od tej chwili wszelkie dochody ruchu przechodzić będą na rzecz państwa, wszelkie zaś wydatki ruchu na karb państwa.

Czyste dochody, jakie okażą się z obrachunku aż do chwili odkupienia, 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 chwili powyższej.

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

Koncesjonariusze obowiązani są oddać Rządowi na jego żądanie do rozporządzenia wszelkie dokumenty prawne, jakichby od nich jeszcze do tego celu potrzebował.

§. 12.

Gdy koncesya upływie i od dnia jej upłynięcia przechodzi na państwo bez wynagrodzenia wolna od ciężarów własność i używanie kolei koncesjonowanej i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i kasowe, według okoliczności kolejki podjazdowe i przedsiębiorstwa poboczne własnością koncesjonariuszów będące, jakoteż fun-

duże obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, w rozmiarze wzmiankowanym w §. 11, ustępie 6.

Tak wtedy gdy koncesya upływie, jak i w razie odkupienia kolei (§. 11), zatrzymają koncesjonariusze na własność fundusz zasobny, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i aktywa obrachunkowe, gdyby istniały, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniesione lub nabyte, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił koncesjonariuszkę z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależności kolei.

§. 13.

Rząd ma prawo przekonywać się, czy budowa kolei i ich urządzenia ruchu są we wszystkich częściach wykonane odpowiednio celowi i trwale, tudzież zarządzić, żeby wadom w tym względzie zapobieżono lub takowe usunięto.

Rząd ma także prawo wglądania w zarząd przez wydelegowanego do tego funkcjonariusza, a w szczególności nadzorowania w wszelki sposób, jaki uzna za stosowny, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i kontraktami i wydelegowania do nadzoru nad tem funkcjonariuszów na koszt koncesjonariuszów

W razie utworzenia się spółki akcyjnej, komisarz przez Rząd ustanowiony będzie miał także prawo bywania na posiedzeniach Rady zawiadowczej lub innej reprezentacji, przedstawiającej grono kierujące Spółki, jakoteż na walnych zgromadzeniach ile razy uzna to za stosowne, i zawieszania wszelkich takich uchwał lub zarządzeń, któreby się ustawiły, koncesyi lub statutom Spółki sprzeciwiały albo były szkodliwe publicznemu dobru; w przypadku jednak takim komisarz winien rzecz przedstawić natychmiast Ministerstwu kolei żelaznych do decyzji, która wydana być ma niezwłocznie i będzie dla Spółki obowiązująca.

§. 14.

Nadto zastrzega sobie Rząd prawo, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniedbania obowiązków, w dokumencie koncesyjnym lub ustawami przepisanych, będzie temu zapobiegał środkami odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności uzna koncesyę za nieistniejącą nadal jeszcze przed upływem czasu, na który została nadana.

Wittek r. w