

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część LXV. — Wydana i rozesłana dnia 18. czerwca 1907.

Treść: (№ 144 i 145.) 144. Dokument koncesyjny na kolej lokalną z Unterach nad Attersee do See nad Mondsee. — 145. Rozporządzenie, którym wydaje się nowe przepisy wykonawcze do ustawy z dnia 26. stycznia 1902., dotyczącej poborów i postępowania emerytalnego względem systemizowanego grona nauczycielskiego przy grecko-wschodnim zakładzie naukowym teologicznym w Zadarze.

144.

Dokument koncesyjny z dnia 7. czerwca 1907

na kolej lokalną z Unterach nad Attersee do See nad Mondsee.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia nadaje w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami przedsiębiorstwu budowlanemu Stern i Hafferl w Gmunden koncesję na budowę i utrzymywanie w ruchu wązkotorowej elektrycznej kolei lokalnej z Unterach nad Attersee do See nad Mondsee, a to w myśl postanowień ustawy o koncesjach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854., Dz. u. p. Nr. 238., jakoteż ustaw z dnia 31. grudnia 1894., Dz. u. p. Nr. 2. z r. 1895., i z dnia 24. grudnia 1905., Dz. u. p. Nr. 216., pod następującymi warunkami i zastrzeżeniami:

§ 1.

Co do kolei żelaznej, będącej przedmiotem tego dokumentu koncesyjnego, korzysta koncesjonaryuszka z dobrodziejstw, przewidzianych w arty-

kule V. ustawy z dnia 31. grudnia 1894., Dz. u. p. Nr. 2. z r. 1895.

§ 2.

Koncesjonaryuszka obowiązana jest ukończyć budowę koncesjonowanej kolei najpóźniej w przeciągu dwóch lat, licząc od dnia dzisiejszego, oddać gotową kolej na użytek publiczny i utrzymywać ją w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny w ciągu miesięcy od maja do października każdego roku.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy, tudzież wykonania i urzędzenia kolei zgodnie z warunkami koncesyi — złożyć ma koncesjonaryuszka na żądanie c. k. rządu odpowiednią kaucję w papierach wartościowych, nadających się do lokacyi pieniędzy sierocych.

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

§ 3.

Celem wybudowania koncesjonowanej kolei nadaje się koncesjonaryuszce prawo wyłączenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takie samo prawo przyznane będzie koncesyonaryuszce także co do ewentualnej budowy tych kolei podjazdowych, których budowę rząd ze względu na dobro publiczne uznałby za pożyteczną.

§ 4.

Co do budowy koncesyonowanej kolei i co do ruchu na niej stosować się winna koncesyonaryuszka do osnowy tego dokumentu koncesyjnego, do warunków koncesyjnych, ustanowionych przez Ministerstwo kolei żelaznych jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, w szczególności do ustawy o koncesjach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, i do regulaminu ruchu na kolejach żelaznych z dnia 16. listopada 1851, Dz. u. p. Nr. 1. z r. 1852, wreszcie do ustaw i rozporządzeń, któreby w przyszłości zostały wydane. Pod względem ruchu będzie można o tyle odstąpić od zarządzeń dla bezpieczeństwa i przepisów, dotyczących ruchu; ustanowionych w regulaminie ruchu kolei żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych, 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. W tej mierze stosowane będą osobne przepisy ruchu, które wyda Ministerstwo kolei żelaznych.

§ 5.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po niższych cenach taryfowych. Taryfę wojskową stosuje się do przewozu osób i rzeczy według postanowień, które tak w tej mierze, jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych na austriackich kolejach państwowych, każdorazem obowiązują.

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

Koncesyonaryuszka obowiązana jest przystąpić do umowy zawartej przez austriackie spółki kolejowe co do zakupu i utrzymywania w pogotowiu przyborów dla transportów wojskowych oraz co do pomagania sobie nawzajem służbą i taborem przy uskutecznianiu większych transportów wojskowych, dalej do każdorazem obowiązujących przepisów dla kolei żelaznych na wypadek wojny, jakoteż do umowy dodatkowej, która weszła w wykonanie z dniem 1. czerwca 1871. o przewozie

chorych i rannych, których na rachunek skarbu wojskowego przewozi się w pozycyi leżącej.

Przepis, który obowiązuje każdorazem pod względem transportów wojskowych kolejami żelaznymi, tudzież każdorazem obowiązujące przepisy dla kolei żelaznych na wypadek wojny nabywają dla koncesyonaryuszki mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na koncesyonowanej kolei. Przepisy rzeczonoego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i w Dzienniku ustaw państwa nie będą ogłoszone, staną się dla koncesyonaryuszki obowiązującymi z chwilą, w której urzędownie poda się je do jej wiadomości.

Zobowiązania te ciężą na koncesyonaryuszce tylko o tyle, o ile dopełnienie ich będzie możliwe ze względu na drugorzędny charakter tej linii oraz ze względu na ułatwienia, udzielone skutkiem tego pod względem budowy, urządzenia i rodzaju ruchu.

Koncesyonaryuszka obowiązana jest uwzględnić przy obsadzaniu posad wysłużonych podoficerów wojska, marynarki wojennej i obrony krajowej, w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872, Dz. u. p. Nr. 60.

§ 6.

Do przewozu korpusów straży cywilnej (straży bezpieczeństwa, straży skarbowej itp.) stosować należy analogicznie niższą taryfę, przepisaną dla transportów wojskowych.

§ 7.

Nie wolno koncesyonaryuszce powierzać ruchu na koncesyonowanej kolei osobom trzecim, wyjąwszy przypadek, gdy na to rząd wyraźnie zezwoli.

Rząd zastrzega sobie prawo objęcia w każdym czasie ruchu na koncesyonowanej kolei i utrzymywania go aż do upływu okresu koncesyjnego na rachunek koncesyonaryuszki.

W przypadku takim koncesyonaryuszka zwracać ma rządowi koszta z powodu utrzymywania ruchu rzeczywiście ponoszone.

Zresztą należy określić warunki tego utrzymywania ruchu w kontrakcie ruchu, który zawrze się z koncesyonaryuszką.

§ 8.

Koncesyonaryuszka obowiązana jest postarać się o zaopatrzenie swoich funkcyonaryuszów na

przypadek niezdolności do pracy i na starość oraz o zaopatrzenie ich rodzin i w tym celu przystąpić do zakładu emerytalnego związku austriackich kolei lokalnych, jeśliby dla koncesyjonowanego przedsiębiorstwa kolejowego nie utworzono własnej kasy emerytalnej, przynajmniej takie same korzyści członkom zapewnijającej, względnie przynajmniej takie same obowiązki na koncesyonaryuszkę wkładającej, jak wspomniany zakład emerytalny.

Owo zaopatrzenie na przypadek niezdolności do pracy i na starość należy tak przeprowadzić, by koncesyonaryuszka lub przedsiębiorstwo na jej miejsce wstępujące mieli obowiązek zgłaszać w zakładzie emerytalnym związku austriackich kolei lokalnych, względnie we własnej kasie emerytalnej, stałych funkcjonaryuszy z dniem nadania im stałej posady, z innych zaś funkcjonaryuszy przynajmniej tych, którzy pełnią służbę jako kierownicy maszyn, konduktorzy, strażnicy lub posługacze stacyjni — przy odpowiednim ich zatrudnieniu najpóźniej po ukończeniu trzech lat służby.

§ 9.

Koncesyonaryuszka obowiązana jest pod warunkami i zastrzeżeniami, w artykule XII. ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2. z r. 1895, podanemi, dozwolić rządowi na jego żądanie, każdego czasu współużywania swej kolei do przewozu między kolejami już istniejącemi lub dopiero w przyszłości mającemi powstać — na których rząd ruch utrzymuje — w taki sposób, by rząd mógł z prawem samoistnego ustanawiania taryf przewozić lub kazać przewozić tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy współużywaną koleją lub jej częściami, za opłatą stosownego wynagrodzenia.

§ 10.

Nadaje się koncesyonaryuszce prawo utworzenia — za osobnym zezwoleniem rządu i pod warunkami, które on ustanowi — spółki akcyjnej, która wejść ma we wszystkie prawa i obowiązki koncesyonaryuszki.

Koncesyonaryuszce nadaje się prawo wypuszczenia akcji pierwszeństwa, mających pod względem oprocentowania i umorzenia pierwszeństwo przed akcyami zakładowemi, a to aż do kwoty, którą oznaczy rząd.

Dywidenda, należąca się akcyom pierwszeństwa zanim dla akcji zakładowych zaistniało prawo do niej, nie może być wymierzona powyżej $4\frac{1}{2}$ od

sta, przyczym jednak dopłata z przychodów późniejszych lat nie jest dopuszczalna.

Statuty spółki i formularze akcji, które będą wydane, wymagają zatwierdzenia rządowego.

Cyfra rzeczywistego, jakoteż imiennego kapitału zakładowego podlega zatwierdzeniu rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenia projektu, budowę i urządzenie kolei, łącznie z kosztami zaopatrzenia się w park kolejowy, tudzież kosztów na wyposażenie rezerwy kapitału, którą 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, żadnych wydatków dalszych jakiegobądź rodzaju w kapitał wliczać nie wolno.

Gdyby po wybudowaniu kolei jeszcze jakie nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, natenczas można odnośnie kosztu doliczyć do kapitału zakładowego, jeżeli rząd zezwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub na pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli kosztu te należycie będą wykazane.

Cały kapitał zakładowy umorzony być ma w okresie koncesyjnym według planu amortyzacji, przez rząd zatwierdzonego.

§ 11.

Rząd zastrzega sobie prawo wykupienia koncesyonowanej kolei po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu, w każdym czasie pod następującemi warunkami:

1. Celem oznaczenia ceny wykupna policzy się czyste roczne dochody przedsiębiorstwa w ciągu ostatnich zamkniętych lat siedmiu przed chwilą wykupna, straci się z tego czyste dochody najniepomysłniejszych dwóch lat, poczem obliczy się średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

2. Gdyby wykupno nastąpić miało przed upływem unormowanego w § 1. czasowego uwolnienia od podatku, w takim razie przez resztujący okres uwolnienia od podatku stanowi obliczony w ten sposób średni dochód czysty owych lat pięciu rentę wykupna, uścić się mającą bez opłaty podatku. Za czas po upływie wolności podatkowej oznacza się rentę wykupna w ten sposób, że od dochodów, podług których oblicza się sumę średnią, policza się podatek wraz z dodatkami według stopy pro-

centowej odnośnych lat i potrąca go od dochodów. Do pozostałej reszty dolicza się ze względu na to, że stosownie do § 131., lit. a) ustawy z dnia 25. października 1896, Dz. u. p. Nr. 220., opłacać się ma na przyszłość od renty wykupna podatek dziesięcioprocentowy — dodatek w wysokości jednej dziewiątej tego czystego dochodu.

3. Gdyby wykupno nastąpić miało po upływie ustanowionego w § 1. czasowego uwolnienia od podatków, uważać się będzie przy obliczaniu czystych dochodów rocznych podatki i dodatki do podatków, ciężące na wykupionym przedsiębiorstwie kolejowym, oraz wszelkie inne opłaty publiczne za wydatki ruchu.

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

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

4. Czysty dochód roczny, obliczony w myśl powyższych postanowień, płacić należy koncesjonariuszce jako wynagrodzenie za wykupioną kolej aż do upływu okresu koncesyjnego w ratach półrocznych, płatnych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku.

5. Gdyby jednak kolej miała być wykupiona przed upływem siódmego roku ruchu lub gdyby średni dochód czysty, w myśl powyższych postanowień ustępów 1. do 3. obliczony, bez uwzględnienia dodatku, w ustępach 2. i 3. przewidzianego, nie dawał przynajmniej takiej sumy rocznej, która by się równała racie ryczałtowej, potrzebnej na oprocentowanie i umorzenie według planu ewentualnych pożyczek na pokrycie policzalnych kosztów zakładowych z upoważnieniem rządowym zaciągniętych a w księgach kolejowych zabezpieczonych, tudzież raty ryczałtowej, potrzebnej na oprocentowanie po cztery od sta kapitału akcyjnego przez rząd zatwierdzonego i na umorzenie go w ciągu okresu koncesyjnego, w takim razie wynagrodzenie, które państwo ma zapłacić za kolej wykupioną, będzie polegało na tym, że państwo wymienione wyżej raty ryczałtowe płacić będzie w ratach pół-

rocznych z dołu, płatnych dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku i zwracać koncesjonariuszce podatek rentowy, przypadający od tej renty wykupna.

6. Państwu zastrzega się prawo objęcia każdej chwili — do zapłacenia z własnych funduszków w miejsce koncesjonaryuszki — ewentualnych pożyczek, zaciągniętych w celu uzyskania kapitału na koncesyonowaną kolej, w kwocie, według zatwierdzonego planu amortyzacyjnego w chwili wykupna jeszcze nie umorzonych; w przypadku tym zniży się należna renta wykupna o kwotę potrzebną na pokrycie procentów i na umorzenie określonego wyżej kapitału pożyczkowego, jakoteż ewentualnie o odpowiadającą powyższemu zapotrzebowaniu sumę dodatku, który w myśl przepisów ustępów 2. i 3. doliczyć się ma do przeciętnego dochodu.

7. Państwo zastrzega sobie nadto, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rent, w myśl postanowień powyższych punktów koncesjonariuszce należnych, zapłacić kapitał, równający się zdyskontowanej według stopy po cztery od sta na rok — licząc odsetki od odsetek — wartości kapitałowej tych rent, po strąceniu, jak się samo przez się rozumie, dodatku, gdyby w myśl postanowień ustępów 2. i 3. zawierał się w tych rentach.

Gdyby państwo postanowiło w taki sposób spłacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego, podług własnego wyboru, gotówki lub obligacji długu państwa. Obligacje długu państwa liczone będą w takim razie po kursie takim, jaki wyniknie jako kurs średni z porównania kursów pieniężnych obligacji długu państwa tego samego rodzaju, notowanych urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, w ciągu półroczna bezpośrednio poprzedzającego.

8. Przez wykupienie kolei i od dnia tego wykupienia przechodzi na państwo za wypłatą wynagrodzenia pod l. 1. do 7. przepisanego, bez dalszej odpłaty, wolna od ciężarów, względnie obciążona tylko zalegającą jeszcze resztą ewentualnych pożyczek, za zezwoleniem rządowym zaciągniętych, własność i używanie koncesyonowanej obecnie kolei ze wszystkimi do niej należąciami ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i zapasy kasowe, ewentualnie także koleje podjazdowe, własnością koncesjonaryuszki będące i jej przedsiębiorstwa poboczne jakoteż rezerwy obrotowe i kapitałowe utworzone z kapitału zakładowego, o ileby tych ostatnich z zezwoleniem rządowym nie użyto już stosownie do ich przeznaczenia.

9. Postanowienie rządu, tycząca się wykonania państwowego prawa wykupna, które nastąpić może zawsze tylko z początkiem roku kalendarzowego, oznajmione będzie przedsiębiorstwu kolejowemu we formie deklaracji najpóźniej do 31. października bezpośrednio poprzedzającego roku.

Deklaracja ta określać będzie następujące szczegóły:

- a) termin, od którego wykupno następuje;
- b) przedsiębiorstwo kolejowe, będące przedmiotem wykupna i inne przedmioty majątkowe, które bądź jako przynależność przedsiębiorstwa kolejowego, bądź jako zaspokojenie pretensyi państwa lub z jakiegokolwiek innych tytułów prawnych przejść mają również na państwo;
- c) kwotę ceny wykupna (l. 1. do 7.), którą państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowemu, ewentualnie z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania, tymczasowo obliczonej, z oznaczeniem terminu i miejsca płatności.

10. Państwo zastrzega sobie prawo ustanowienia — jednocześnie z doręczeniem deklaracji, tyczącej się wykupna — osobnego komisarza do czuwania nad tym, żeby począwszy od tej chwili, nie zmieniono stanu majątku na szkodę państwa.

Od chwili deklaracji co do wykupienia wymaga wszelka sprzedaż lub obciążenie nieruchomości przedmiotów majątkowych, w niej wymienionych, pozwolenia tego komisarza.

To samo odnosi się do przyjmowania wszelkich nowych zobowiązań, które albo przekraczają zakres zwyczajnego toku interesów albo powodują trwałe obciążenie.

11. Koncesyonaryuszka obowiązana jest mieć o to staranie, aby rząd mógł w dniu, na wykupienie wyznaczonym, objąć w fizyczne posiadanie wszystkie w deklaracji wykupna wymienione przedmioty majątkowe.

Gdyby koncesyonaryuszka nie uczyniła zadość temu zobowiązaniu, będzie rząd miał prawo nawet bez jej zezwolenia i bez sądowej interwencji objąć wymienione przedmioty majątkowe w fizyczne posiadanie.

Począwszy od chwili wykupienia, odbywać się będzie ruch na wykupionej kolei na rachunek państwa; przeto od tej chwili przypadają wszelkie dochody z ruchu na korzyść państwa, na koszt jego zaś idą wszelkie wydatki ruchu.

Czyste dochody, jakie okażą się z obrachunku po chwilę wykupienia, pozostaną własnością przedsiębiorstwa kolejowego, które natomiast odpowiadać ma samo za wszelkie należitości obrachunkowe i za wszelkie inne długi, pochodzące z budowy i ruchu kolei aż do chwili powyższej.

12. Rząd zastrzega sobie prawo zahipotekowania, na podstawie deklaracji wykupna (l. 9.), prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach majątkowych, wskutek wykupienia na państwo przechodzących.

Koncesyonaryuszka obowiązana jest oddać rządowi na jego żądanie do dyspozycji wszelkie dokumenty prawne, jakichby od niej do tego celu jeszcze wymagano.

§ 12.

Trwanie koncesyi łącznie z ochroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl § 9. lit. b) ustawy o koncesjach na koleje żelazne, oznacza się na lat dziewięćdziesiąt (90), licząc od dnia dzisiejszego, a gaśnie ona po upływie tego czasu.

Rząd może uznać koncesyę za zgasłą także przed upływem powyższego czasu, jeżeli zajdą warunki, wymienione w § 16.

§ 13.

Gdy koncesya zgaśnie i od dnia jej zgaśnięcia przechodzi na państwo bez wynagrodzenia wolna od ciężarów własność i używanie koncesyonowanej kolei i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i zapasy kasowe, koleje podjazdowe i przedsiębiorstwa poboczne, gdyby je koncesyonaryuszka posiadała, jakoteż rezerwy obrotowe i kapitałowe, utworzone z kapitału zakładowego, o ileby te ostatnie z zezwoleniem rządu nie były już stosownie do swego przeznaczenia użyte.

§ 14.

Tak wtedy, gdy koncesya niniejsza zgaśnie, jak i w razie wykupienia kolei (§ 11), zatrzymuje koncesyonaryuszka na własność fundusz rezerwowy, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i ewentualne aktywa obrachunkowe, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniesione lub nabyte, do których zbudowania lub nabycia rząd koncesyonaryuszkę z tym wyraźnym

• dodatkiem upoważnił, że nie mają one stanowić przynależności kolei.

§ 15.

Rząd ma prawo przekonywać się, czy budowa kolei i jej urzędzenia ruchu są we wszystkich częściach odpowiednio celowi i sumiennie wykonane, tudzież zarządzić, aby wadom w tym względzie zapobieżono, względnie je usunięto.

Rząd ma także prawo wglądać w zarząd kolei za pośrednictwem wydelegowanego przez siebie funkcyjnarjusza, a w szczególności nadzorować w sposób jaki tylko za stosowny uzna, za pośrednictwem organów nadzorczych, które wydeleguje na koszt koncesjonaryuszki, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i kontraktami.

W razie utworzenia spółki akcyjnej, komisarz przez rząd ustanowiony ma także prawo bywać na posiedzeniach rady zawiadowczej lub innej reprezentacji, sprawującej zarząd spółki, jakoteż na walnych zgromadzeniach, ile razy uzna to za potrzebne i zawieszając wszelkie takie uchwały i zarządzenia, które sprzeciwiałyby się ustawom, koncesyi lub statutowi spółki, względnie były dla publicznego dobra szkodliwe; w przypadku jednak takim winien komisarz przedstawić sprawę natychmiast Ministerstwu kolei żelaznych do decyzji, która zapaść ma bezzwłocznie, z mocą spółkę wiążącą.

§ 16.

Rząd zastrzega sobie ponadto prawo tej treści, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniebdania jednego z obowiązków, przepisanych dokumentem koncesyjnym, warunkami koncesyi lub ustawami, będzie temu zapobiegał środkami odpowiedzialnemi ustawom, a według okoliczności uzna koncesyę za zgasłą jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego. W szczególności można koncesyę uznać za zgasłą jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego jeżeli nie dopełniono zobowiązań względem ukończenia budowy i otwarcia ruchu, określonych w § 2., o ile ewentualne przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl § 11., lit. b, ustawy o koncesyach na koleje żelazne.

Derschatta wlr.

145.

Rozporządzenie Ministra wyznań i oświaty oraz Ministra skarbu z dnia 10. czerwca 1907,

którym wydaje się nowe przepisy wykonawcze do ustawy z dnia 26. stycznia 1902, Dz. u. p. Nr. 24., dotyczącej poborów i postępowania emerytalnego względem systemizowanego grona nauczycielskiego przy grecko-wschodnim zakładzie naukowym teologicznym w Zadarze.

§ 1.

Dodatek aktywalny, należący się w myśl § 1., ustępu 2., ustawy z dnia 26. stycznia 1902., Dz. u. p. Nr. 24., profesorom przy grecko-wschodnim zakładzie naukowym teologicznym w Zadarze ustanawia się na kwotę 720 koron rocznie.

§ 2.

Minister wyznań i oświaty może na wniosek grecko-wschodniego biskupa zaderskiego, na zasadzie zadowolającego w każdym kierunku sprawowania służby podwyższyć ten dodatek aktywalny po upływie, w regule dziesięciu, względnie dwudziestu lat służby, przebytej przy tym zakładzie naukowym lub przy państwowej szkole średniej do kwoty 828, względnie 966 koron.

§ 3.

Do podstawy wymiaru poboru emerytalnego systemizowanego grona nauczycielskiego przy grecko-wschodnim zakładzie naukowym teologicznym w Zadarze, należnego w myśl ustępu 1., § 3. ustawy z dnia 26. stycznia 1902., Dz. u. p. Nr. 24., według postanowień ustawy z dnia 24. maja 1906., Dz. u. p. Nr. 105., dotyczącej podwyższenia poborów emerytalnych urzędników państwowych cywilnych (nauczycieli państwowych) i służb drogą samoubezpieczenia, należy oprócz poborów aktywalnych, policzalnych według istniejących przepisów wciągnąć jeszcze kwotę, odpowiadającą tej kwocie, która w myśl § 1., ustawy z dnia 24. maja 1906., Dz. u. p. Nr. 105., względnie według artykułu 2., § 3. ustawy z dnia 19. lutego 1907., Dz. u. p. Nr. 34., ma być wliczana do podstawy wymiaru poborów emerytalnych urzędników państwowych cywilnych

(nauczycieli państwowych) IX., VIII. i VII. klasy stopnia służbowego, która zatem wynosi w poszczególnym wypadku 400, względnie 480 koron, względnie 560 koron. Czynniki nauczyciele przy tym zakładzie naukowym winni przeto opłacać skarbowi państwa, począwszy od dnia 1. czerwca 1906, na cele emerytalne bieżący dodatek roczny, wynoszący 3·8 od sta poborów aktywalnych, policzalnych przy wymiarze emerytury, który będzie ściągany w ratach miesięcznych przy wypłacaniu płacy.

W ciągu okresu, przepisanej ustawą do uiszczania taksy służbowej, ściągac się ma dodatek ten w wysokości 3·8 od sta, tylko od kwoty, która będzie wliczona w myśl ustępu pierwszego niniej-

szego paragrafu, zaś w wysokości 0·8 od sta od innych poborów aktywalnych, policzalnych przy wymiarze emerytury.

§ 4.

Rozporządzenie niniejsze nabiera mocy obowiązującej w dniu 1. kwietnia 1907, nienaruszając postanowień wymienionych w § 3. Z tą chwilą uchyla się rozporządzenie ministeryjne z dnia 13. lutego 1902., Dz. u. p. Nr. 36.

Korytowski wlr.

Marchet wlr.

