

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XIV. — Wydana i rozesłana dnia 22. lutego 1908.

Treść: № 36. Obwieszczenie, dotyczące przeniesienia Najwyższej koncesyi udzielonej na kolej lokalną Wodniany—Prachatyce i koncesyi na kolej lokalną Prachatyce—Wolary na spółkę akcyjną „Zjednoczone koleje lokalne Lasu Czeskiego“ oraz udzielenia koncesyi dla normalnotorowej kolei lokalnej z Wolar przez Tusset do granicy państwa przy Neuthal z odnogą do Żelnawy.

36.

Obwieszczenie Ministerstwa kolei żelaznych z dnia 11. lutego 1908.,

dotyczące przeniesienia Najwyższej koncesyi, udzielonej na kolej lokalną Wodniany—Prachatyce i koncesyi na kolej lokalną Prachatyce—Wolary, na spółkę akcyjną „Zjednoczone koleje lokalne Lasu Czeskiego“ oraz udzielenia koncesyi dla normalnotorowej kolei lokalnej z Wolar przez Tusset do granicy państwa przy Neuthal z odnogą do Żelnawy.

Skoro spółka akcyjna „Zjednoczone koleje lokalne Lasu Czeskiego“ nabyła koleje lokalne Wodniany—Prachatyce i Prachatyce—Wolary, zbudowane i puszczane w ruch w myśl Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 18. kwietnia 1892., Dz. u. p. Nr. 75., i dokumentu koncesyjnego z dnia 22. maja 1898., Dz. u. p. Nr. 94., tudzież wniosła prośbę o udzielenie koncesyi na budowę i utrzymywanie w ruchu kolei lokalnej w Wolar przez Tusset do granicy państwa przy Neuthal z odnogą do Żelnawy dla połączenia z linią kolei państwowej Budziejowice—Żelnawa, przeto na podstawie Najwyższego upoważnienia i w porozumieniu z interesowanymi ministerstwami przenoszę na spółkę akcyjną „Zjednoczone koleje lokalne Lasu Czeskiego“ wynikające z koncesyi prawa i obowiązki co do kolei

lokalnych Wodniany—Prachatyce i Prachatyce—Wolary oraz udzielam teje żądaną koncesyę na budowę i utrzymywanie w ruchu kolei żelaznej, poruszanej lokomotywą, która ma być zbudowana jako normalnotorowa kolej lokalna od stacji Wolary na linii „Zjednoczonych kolei lokalnych Lasu Czeskiego“ przez Tusset do granicy państwa przy Neuthal z odnogą do Żelnawy dla połączenia z linią kolei państwowej Budziejowice—Żelnawa, a to w myśl postanowień ustawy o koncesyach 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 roku 1895., z dnia 24. grudnia 1905., Dz. u. p. Nr. 216. i z dnia 1. lipca 1901., Dz. u. p. Nr. 85., z tem zastrzeżeniem, iż wymienione trzy linie złączone będą w jedno jednolite przedsiębiorstwo z dotychczasowymi liniami spółki Strakonice—Wimperk i Wimperk—Wolary.

Z tego powodu ustalono na nowo wynikające z koncesyi prawa i obowiązki spółki akcyjnej „Zjednoczone koleje lokalne Lasu Czeskiego“ odpowiednio do zmienionych stosunków w sposób następujący:

I.

1. Dla kolei lokalnej Strakonice—Wimperk obowiązywać będą i nadal postanowienia zawarte w §§ 1., 2., 8. i 9. Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 18. kwietnia 1892., Dz. u. p. Nr. 74., dla kolei lokalnej Wodniany—Prachatyce postanowienia zawarte w §§ 1., 2., 8. i 9.

Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 18. kwietnia 1892., Dz. u. p. Nr. 75., dla kolei lokalnej Wimperk—Wolary postanowienia zawarte w §§ 1., 2. i 3. dokumentu koncesyjnego z dnia 22. maja 1898., Dz. u. p. Nr. 93, zaś dla kolei lokalnej Prachatyce—Wolary postanowienia zawarte w §§ 1., 2. i 3. dokumentu koncesyjnego z dnia 22. maja 1898., Dz. u. p. Nr. 94.

Natomiast tracą moc obowiązującą postanowienia §§ 3. do 7. włącznie i 10. do 20. włącznie Najwyższych dokumentów koncesyjnych z dnia 18. kwietnia 1892., Dz. u. p. Nr. 74. i Nr. 75., tudzież postanowienia §§ 4. i 5. dokumentów koncesyjnych z dnia 22. maja 1898., Dz. u. p. Nr. 93. i Nr. 94.

2. Co do połączenia linii kolejowej Wolary—granica państwa przy Neuthal z odnogą do Żelnawy z bawarską siecią kolejową oraz co do służby ruchu na szlaku łączącym i na stacji Haidmühle obowiązujące będą postanowienia traktatu państwowego pomiędzy Austro-Węgrami i Bawaryą z dnia 22. listopada 1904., Dz. u. p. Nr. 15. z roku 1905.; spółka obowiązana jest poddać się tym postanowieniom i wynikającym stąd dla niej obowiązkom.

3. Co do kolei lokalnej z Wolar przez Tusset do granicy państwa przy Neuthal z odnogą do Żelnawy dla połączenia z linią kolei państwowej Budziejowice—Żelnawa korzysta spółka z ulg przewidzianych w artykule V. ustawy z dnia 31. grudnia 1894., Dz. u. p. Nr. 2. z roku 1895.

4. Budowę kolei żelaznej Wolary—granica państwa przy Neuthal z odnogą do Żelnawy należy rozpocząć zaraz po uzyskaniu konsensu budowlanego i ukończyć ją najpóźniej w przeciągu dwóch lat licząc od dnia udzielenia koncesyi. Gotową kolej oddać należy bezzwłocznie do użytku publicznego i utrzymywać ją w nieprzerwanym ruchu przez cały czas trwania koncesyi.

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

W razie niedotrzymania powyższych zobowiązań z winy spółki, można kaucyę tę uznać za przepadłą.

5. Celem wybudowania kolei żelaznej Wolary—granica państwa przy Neuthal z odnogą do Żelnawy nadaje się spółce prawo wywłaszczania podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takie samo prawo przyznane będzie spółce także co do tych ewentualnie wybudować się mających kolei podjazdowych, których budowę rząd ze względu na dobro publiczne uznałby za pożyteczną.

6. Budowa kolei lokalnej Wolary—granica państwa przy Neuthal z odnogą do Żelnawy wykonana będzie stosownie do warunków koncesyjnych, ustanowionych przez c. k. Ministerstwo kolei żelaznych i innych zarządzeń, które w tym względzie będą wydane, pod bezpośredniem kierownictwem i nadzorem c. k. Ministerstwa kolei żelaznych względnie władzy delegowanej w tym celu przez powyższe Ministerstwo.

Oddanie budowy i dostaw nastąpi na podstawie szczegółowego projektu i kosztorysu, zestawionych przy odpowiednim wpływie organów państwowych, z bezpośredniem współudziałem rządu i o ile możliwości według warunków, stosowanych zwyczajnie przy budowach kolei państwowych.

Oddanie robót połączonych z budową nastąpi oddzielnie od dostarczenia pieniędzy.

II.

Zresztą stosowane będą co do wszystkich linii, tworzących jednolite przedsiębiorstwo, następujące postanowienia:

1. Państwo ręczy kolejom lokalnym Strakonice—Wimperk, Wimperk—Wolary, Wodniany—Prachatyce, Prachatyce—Wolary i Wolary—granica państwa przy Neuthal z odnogą do Żelnawy, zjednoczonym w jednolite przedsiębiorstwo, roczny ogólny czysty dochód, równający się zapotrzebowaniu na oprocentowanie po cztery od sta wraz z ratą amortyzacyjną pożyczki pierwszeństwa w nominalnej wysokości 1,200.000 fl. w. a. = 2,400.000 K, ubezpieczonej w księgach kolejowych na kolei lokalnej Strakonice—Wimperk i mającej uledez umorzeniu najpóźniej do dnia 2. stycznia 1967., tudzież takiego samego zapotrzebowania dla pożyczki pierwszeństwa w nominalnej wysokości 1,190.000 fl. w. a. = 2,380.000 K, ubezpieczonej w księgach kolejowych na kolei lokalnej Wimperk—Wolary i mającej uledez umorzeniu najpóźniej do dnia 2. stycznia 1974., dla pożyczki pierwszeństwa w nominalnej wysokości 800.000 fl. w. a. = 1,600.000 K, ubezpieczonej w księgach kolejowych na kolei lokalnej Wodniany—Prachatyce i mającej uledez umorzeniu najpóźniej do dnia 2. stycznia 1967., dla pożyczki pierwszeństwa w nominalnej wysokości 837.000 fl. w. a. = 1,674.000 K, ubezpieczonej w księgach kolejowych na kolei lokalnej Prachatyce—Wolary i mającej uledez umorzeniu najpóźniej do dnia 2. stycznia 1974. i dla pożyczki pierwszeństwa względnie hipotecznej,

która będzie zaciągnięta celem budowy kolei lokalnej Wolary—granica państwa z odnogą do Żelnawy i ulegnie umorzeniu najpóźniej do dnia 2. stycznia 1974., a to w tej kwocie imiennej, w właściwym czasie przez rząd oznaczyć się mającej, jaka będzie potrzebna celem zgromadzenia kwoty 2,200.000 K w gotówce, z doliczeniem zapotrzebowania na czteroprocentową dywidendę pierwszeństwa wraz z kwotą amortyzacyjną dla spółkowego kapitału akcji pierwszeństwa I. emisji, wynoszącego nominalnie 250.000 fl. w. a. = 500.000 K i dla spółkowego kapitału akcji pierwszeństwa II. emisji, wynoszącego nominalnie 200.000 K.

Gdyby roczny czysty dochód wszystkich pięciu kolei nie osiągał zagwarantowanego ogólnego dochodu czystego, natenczas c. k. rząd obowiązany będzie uzupełnić niedostającą kwotę.

2. Z czystego dochodu rocznego, zagwarantowanego w myśl punktu 1. użyć należy na umorzenie wymienionych tamże pożyczek pierwszeństwa względnie pożyczek hipotecznych i akcji pierwszeństwa takiej kwoty, jaką wyznaczy rząd stosownie do planów umorzenia zatwierdzonych przez siebie względnie mających uleść zatwierdzeniu rządowemu, według których cały kapitał zakładowy ma być umorzony w ciągu trwania koncesyi.

Umorzenie obligacji pierwszeństwa, zabezpieczonych na kolejach lokalnych Strakonice—Wimperk i Wodniany—Prachatyce przez wpis do ksiąg kolejowych, ma nastąpić przed umorzeniem akcji pierwszeństwa i akcji zakładowych.

3. Dodatek, który rząd płacić ma z powodu objęcia gwarancyi, asygnowany będzie do wypłaty po poprzednim zbadaniu przedłożonego, udokumentowanego rachunku rocznego najpóźniej w trzy miesiące po przedłożeniu tegoż.

Celem zastrzeżonego oprocentowania i zgośnego z planem zwrotu pożyczek i akcji pierwszeństwa w umówionych terminach płatności, wypłaci jednak skarb stosownie do zapotrzebowania, sprostowanego na podstawie preliminarza dochodów, częściowe kwoty także wcześniej z zastrzeżeniem policzenia, przeprowadzić się mającego na podstawie rachunku rocznego, jeżeli spółka wniesie odnośną prośbę na sześć tygodni przed terminem zapadłości.

Gdyby po ostatecznem ustaleniu rachunku rocznego, który o ile możności przedłożyć należy w ciągu trzech miesięcy po upływie roku obrotowego, okazało się, iż zaliczki wymierzono za wysoko, natenczas spółka winna zwrócić zaraz otrzymaną nadwyżkę z doliczeniem sześcioprocentowych odsetek.

Żądanie względem uiszczenia dopłaty ze strony państwa podnieść należy najpóźniej w przeciągu

roku po upływie odnośnego roku obrotowego, w przeciwnym bowiem razie gaśnie ono.

4 Kwotę płaconą przez rząd wskutek objęcia gwarancyi uważać należy jedynie za zaliczkę oprocentowaną rocznie po cztery od sta.

Jeżeli czysty dochód kolei przenosi zagwarantowaną sumę roczną, natenczas oddać należy zaraz rządowi odnośną nadwyżkę na spłnienie udzielonej zaliczki wraz z procentami aż do zupełnego jej umorzenia.

Wyrównanie płatnych odsetek poprzedza przytem zwrot zaliczek.

Wierzytelności państwa z tytułu takich zaliczek lub odsetek, których nie zapłacono aż do chwili zgaśnięcia koncesyi lub wykupienia kolei, wyrównać należy z pozostałego majątku przedsiębiorstwa, do którego należy w szczególności także odszkodowanie uiszczyć się mające w razie wykupna (punkt 13.).

5. Ewentualne koszty notowania papierów wartościowych na giełdach krajowych i zagranicznych oraz podatki, które przedsiębiorstwo płacić będzie po upływie lat wolnych, można wstawić do rachunku ruchu jako pozycję wydatkową.

To samo odnosi się do ewentualnych dodatków administracyjnych i należności stemplowych od kuponów, które mają być płacone od pożyczek ubezpieczonych hipotecznie na kolejach lokalnych Wimperk—Wolary i Prachatyce—Wolary tudzież od pożyczki pierwszeństwa względnie pożyczki hipotecznej, zaciągnąć się mającej celem dostarczenia kapitału dla kolei lokalnej Wolary—granica państwa przy Neuthal z odnogą do Żelnawy, oraz do ewentualnych zwrotów z tytułu podatków i należności, które mają być uiszczone na rzecz zakładu finansowego, dostarczającego pożyczki.

Oдноśnie do dodatków administracyjnych, zwrotu podatków i należności oraz należności stemplowych od kuponów, które mają być płacone od pożyczek ubezpieczonych hipotecznie na kolejach lokalnych Strakonice—Wimperk i Wodniany—Prachatyce, nie jest to dopuszczalne.

Od dodatków państwowych nie uiszcza spółka żadnych podatków.

6. Co do budowy kolei i co do ruchu na nich winna spółka stosować się do osnowy tego obwieszczenia, do zarządzeń, które w tym względzie wyda c. k. Ministerstwo kolei żelaznych, jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, w szczególności do ustawy o koncesyach 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 roku 1852., wreszcie do ustaw i rozporządzeń, któreby w przyszłości zostały wydane.

Pod względem ruchu będzie można odstąpić od środków bezpieczeństwa i przepisów co do ruchu, ustanowionych w regulaminie 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 c. k. Ministerstwo kolei żelaznych uzna to za dopuszczalne; w tej mierze trzymać się należy osobnych przepisów ruchu, które wyda c. k. Ministerstwo kolei żelaznych.

7. Spółka ma prawo zaciągnięcia, oprócz pożyczek pierwszeństwa ubezpieczonych już hipotecznie na liniach kolejowych Strakonice—Wimperk, Wodniany—Prachatyce, Wimperk—Wolary i Prachatyce—Wolary, celem pokrycia zapotrzebowania na budowę kolei lokalnej Wolary—granica państwa przy Neuthal z odnogą do Żelnawy, pod warunkami ustalonymi przez rząd, pożyczki pierwszeństwa, rozłożonej ewentualnie na częściowe zapisy długu, oprocentowanej po cztery od sta i mającej uleść umorzeniu do dnia 2. stycznia 1974.. w takiej przez rząd oznaczyć się mającej kwocie imiennej, która potrzebna będzie celem dostarczenia kwoty 2,200.000 K w gotówce.

Zbycie tej pożyczki pierwszeństwa nastąpi według zarządzeń wydanych przez rząd.

Cyfra kapitału zakładowego, rzeczywistego i nominalnego podlega zatwierdzeniu rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolei, jakoteż kosztów sprawienia parku kolejowego, które za zezwoleniem rządu rzeczywiście wyłożono i należyte udowodniono, tudzież kwoty wynaczonej przez rząd na nabycie zapasu materiałów i uposażenia kasowe z doliczeniem odsetek interkalarnych i rat amortyzacyjnych, rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy i straty na kursie rzeczywiście poniesionej przy gromadzeniu kapitału, żadne wydatki jakiegobądź rodzaju nie mogą być liczone.

Gdyby po zupełnem zużytkowaniu pierwszego kapitału zakładowego miano wystawić jeszcze jakie nowe budowle lub pomnożyć urządzenia ruchu, natenczas koszta przez to poniesione mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli rząd pozwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub na pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta te będą należyte wykazane.

Wzory wydać się mających obligacji pierwszeństwa względnie tekst skryptu dłużnego, który ewentualnie będzie wystawiony celem zaciągnięcia pożyczki ubezpieczonej w księgach kolejowych a nie rozłożonej na częściowe zapisy długu, wymagają również zatwierdzenia rządowego.

8. Transporty wojskowe muszą być przewożone po niższych cenach taryfowych. Pod względem zastosowania taryfy wojskowej do przewozu osób i rzeczy obowiązywać będą postanowienia, które tak w tej mierze, jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych, każdocześnie obowiązują na austriackich kolejach państwowych.

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

Spółka obowiązana jest przystąpić do umowy, zawartej przez austriackie spółki kolejowe co do zakupna i utrzymywania w pogotowiu przyborów dla transportów wojskowych, oraz co do pomagania sobie nawzajem służbą i taborem przy skutecznieniu większych transportów wojskowych, dalej do każdocześnie obowiązujących przepisów dla kolei żelaznych na wypadek wojny, jakoteż do umowy dodatkowej o przewozie chorych i rannych, przewożonych w postawie leżącej na rachunek skarbu wojskowego, która weszła w wykonanie z dniem 1. czerwca 1871.

Przepis, który obowiązuje każdocześnie pod względem transportu wojskowego na kolejach żelaznych, tudzież każdocześnie obowiązujące przepisy dla kolei żelaznych na wypadek wojny, nabywają dla spółki mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na odnośnych kolejach. Przepisy rzeczonoego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i w Dzienniku ustaw państwa nie będą ogłoszone, nabędą dla spółki mocy obowiązującej z chwilą, w której urzędownie poda się je do jej wiadomości.

Zobowiązania te ciążą na spółce tylko o tyle, o ile dopełnienie ich będzie możliwe ze względu na drugorzędny charakter tych linii oraz ze względu na ułatwienia udzielone skutkiem tego pod względem budowy i wyposażenia kolei.

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

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

10. Ruch na kolejach, będących przedmiotem niniejszego dokumentu koncesyjnego, utrzymywany będzie przez państwo na rachunek spółki przez cały czas trwania koncesyi, a spółka obowiązana będzie

zwracać zarządowi kolei państwowych koszta z powodu utrzymywania tego ruchu rzeczywiście ponoszone, które ewentualnie ustalą się w pewnej kwocie ryczałtowej. Warunki tego utrzymywania ruchu unormowane będą w kontrakcie ruchu, który rząd zawrze ze spółką.

Przytem zastrzega się rządowi prawo urzędzenia ruchu, ustalenia taryf dla przewozu osób i towarów, klasyfikacji towarów i wszystkich dodatkowych postanowień, odnoszących się do przewozu rzeczy, następnie prawo ustalenia świadczeń przedsiębiorstwa kolejowego na rzecz wydziałów służby publicznej, w szczególności na korzyść zarządu pocztowego i zakładu telegrafów państwowych, a to według swobodnego uznania, przy uwzględnieniu istniejących w danym czasie wymogów ruchu.

Unormowanie taryf osobowych i towarowych oraz świadczeń na cele publiczne pozostanie zresztą zawsze zastrzeżone dla ustawodawstwa a spółka winna poddać się takiemu unormowaniu.

11. Pod warunkami i zastrzeżeniami podanymi w artykule XII. ustawy z dnia 31. grudnia 1894., Dz. u. p. Nr. 2. z r. 1895., obowiązana jest spółka dozwolić rządowi na jego żądanie każdego czasu współużywania kolei do przewozu między kolejami, już istniejącymi lub dopiero w przyszłości mającymi powstać — na których rząd ruch utrzymuje — w taki sposób, by rząd mógł z prawem samostanowienia taryf przeprowadzać lub pozwolić przeprowadzać tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy współużywanymi kolejami lub ich częściami, za opłatą stosownego wynagrodzenia.

12. Trwanie koncesyi, łącznie z ochroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl § 9., lit. b) ustawy o koncesjach na koleje żelazne, oznacza się na czas aż do dnia 17. kwietnia 1982. włącznie; po upływie tego czasu gaśnie koncesya.

Rząd może uznać koncesyę za zgasałą także przed upływem powyższego czasu, jeżeli spółka nie dopełniła zobowiązań względem rozpoczęcia i ukończenia budowy tudzież otwarcia ruchu, wskutek takiego zawinięcia ze swej strony, które nie dałoby się usprawiedliwić w myśl § 11., ustawy o koncesjach na koleje żelazne.

13. Rząd zastrzega sobie prawo wykupienia koncesyonowanych kolei w każdym czasie pod następującymi warunkami:

a) Odszkodowanie, które uiszcza się w razie odkupienia, będzie polegało na tem, iż państwo weźmie na siebie w miejsce spółki spłacenie pożyczek pierwszeństwa w punkcie 7. określonych i innych pożyczek hipotecznych, któreby spółka za zezwoleniem zarządu państwowego możliwie zaciągnęła celem pokrycia policzal-

nych kosztów założenia, a to w kwotach zalegających w chwili odkupienia jako jeszcze nieumorzone, a nadto, że uiszcza w gotówce lub w państwowych zapisach długu kwotę w wysokości kapitału akcyjnego, w chwili odkupienia jeszcze nie umorzonego.

Obligacye długu państwa liczone będą w takim razie po kursie, jaki wyniknie jako przecięcie z porównania kursów pieniężnych obligacyi długu państwa tego samego rodzaju, notowanych urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, w ciągu półroczia bezpośrednio poprzedzającego.

b) Przez wykupienie kolei i od dnia tego wykupienia przechodzi na państwo za wypłatą wynagrodzenia, pod lit. a) wymienionego, bez dalszej zapłaty własność kolei wolna od ciężarów, względnie obciążona tylko zalegającą jeszcze resztą pożyczek, za zezwoleniem rządowym zaciągniętych, tudzież ich używanie wraz z wszystkimi do nich należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i zapasy kasowe, ewentualnie także koleje podjazdowe, własnością spółki będące i jej przedsiębiorstwa poboczne, jakoteż rezerwy obrotowe i kapitałowe, utworzone z kapitału zakładowego, o ileby te ostatnie za zezwoleniem rządu nie były już stosownie do swego przeznaczenia użyte.

c) Uchwała rządu, dotycząca się wykonania państwowego prawa wykupna, które nastąpić musi zawsze tylko z początkiem roku kalendarzowego, oznajmiona będzie przedsiębiorstwu kolejowemu we formie deklaracyi najpóźniej do dnia 31. października bezpośrednio poprzedzającego roku.

Deklaracya ta określać będzie następujące szczegóły:

α) termin, od którego wykupienie następuje;

β) przedsiębiorstwo kolejowe, będące przedmiotem wykupna i inne przedmioty majątkowe, które bądź jako przynależność przedsiębiorstwa kolejowego, bądź jako zaspokojenie pretensyi państwa ze stosunku gwarancyjnego lub z jakichkolwiek innych tytułów prawnych przejść mają na państwo;

γ) kwotę ceny wykupna (lit. a), którą państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowemu, ewentualnie z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania tymczasowo obliczoną, z oznaczeniem terminu i miejsca płatności.

d) Rząd zastrzega sobie prawo ustanowienia — jednocześnie z doręczeniem deklaracji, dotyczącej się wykupna — osobnego komisarza do czuwania nad tem, żeby stan majątku, począwszy od tej chwili, nie został na szkodę państwa zmieniony.

Od chwili deklaracji co do wykupienia wymaga wszelka sprzedaż lub obciążenie nieruchomości 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.

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

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

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

Czyste dochody, jakie okażą się z obrachunku po chwilę wykupienia, 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.

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

Spółka obowiązana jest oddać rządowi na jego żądanie do dyspozycji wszelkie dokumenty prawne, jakichby tenże do tego celu od niej potrzebował.

14. Gdy koncesya uplynie i od dnia jej upływu przechodzi na państwo, bez wynagrodzenia, wolna od ciężarów własność i używanie kolei i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i zapasy kasowe, koleje podjazdowe i przedsiębiorstwa poboczne, gdyby je spółka posiadała, jakoteż rezerwowe kapitały rucliu i rezerwy, utworzone z kapitału zakładowego w zakresie określonym w punkcie 13., lit. b.

Tak wtedy, gdy koncesya zgaśnie, jak i w razie wykupienia kolei (punkt 13.), zatrzymuje spółka 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 spółkę z tym wyraźnym dodatkiem upoważnił, że przedmioty te nie mają stanowić przynależności kolei.

15. Komisarz przez rząd ustanowiony ma prawo bywać na posiedzeniach rady zawiadowczej lub innej reprezentacji, sprawującej zarząd spółki jakoteż na ważnych zgromadzeniach, ile razy uzna to za potrzebne i zawieszać wszelkie takie uchwały lub zarządzenia, któreby się sprzeciwiały ustawom, koncesyi lub statutowi spółki, względnie były szkodliwe dla publicznego dobra; 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 nadto prawo tej treści, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniebdania jednego z obowiązków, przepisanych dokumentami koncesyjnymi i niniejszem obwieszczeniem oraz warunkami koncesyi lub ustawami, będzie temu zapobiegał środkami, odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności uzna koncesyę za zgasłą jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego.

Derschatta wtr.