

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część LIX. — Wydana i rozesłana dnia 4. września 1909.

Treść: (№ 129 i 130.) 129. Obwieszczenie, dotyczące koncesyonowania kilku linii wązkotorowych kolejek elektrycznych na obszarze miasta Budziejowic. — 130. Dokument koncesyjny na kolej lokalną z Swinowa-Witkowic do Gieszyna z odgałęzieniem do Frysztatu.

129.

Obwieszczenie Ministerstwa kolei żelaznych z dnia 24. sierpnia 1909,

dotyczące koncesyonowania kilku linii wązkotorowych kolejek elektrycznych na obszarze miasta Budziejowic.

C. k. Ministerstwo kolei żelaznych udzieliło na zasadzie i w myśl postanowień ustawy o kolejach drugorzędnych z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, oraz ustawy z dnia 29. grudnia 1908, Dz. u. p. Nr. 264, w porozumieniu z interesowanymi c. k. Ministerstwami i c. i k. wspólnem Ministerstwem wojny Bankowi Union w Wiedniu koncesyę na wybudowanie i utrzymywanie w ruchu następujących linii wązkotorowych kolejek elektrycznych na obszarze miasta Budziejowic, a mianowicie:

a) od dworca c. k. kolei państwowych w Budziejowicach do przystanku osobowego Budziejowice-Stare Miasto na linii c. k. kolei państwowych Wiedeń—Cheb,

b) od placu Radetzky'ego do głównej elektrowni przy fabryce cygar i

c) od wylotu ulicy Wiedeńskiej od strony Rynku do przystanku osobowego Przedmieście Linckie na linii c. k. kolei państwowych Linc—Budziejowice, a to pod następującymi warunkami i zastrzeżeniami, w dalszym ciągu bliżej określonymi.

§ 1.

Co do koncesyonowanych linii kolei żelaznej korzysta koncesyonaryusz z ulg skarbowych, wymienionych w artykule V. ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895.

Okres uwolnień od podatków, o których mowa w artykule V., lit. d) powyższej ustawy, ustanawia się na lat 15, licząc od dnia dzisiejszego.

§ 2.

Koncesyonaryusz jest obowiązany ukończyć budowę linii kolejowych wymienionych na wstępie, najpóźniej w przeciągu roku, licząc od dnia dzisiejszego, oddać gotowe linie kolejowe na użytek publiczny i utrzymywać je w nieprzerwanym ruchu przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy złożyć ma koncesyonaryusz na żądanie c. k. rządu odpowiednią kaucyę w papierach wartościowych, nadających się do lokacyi pieniędzy sierocych.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania, można uznać kaucję tę za przepadłą.

§ 3.

Celem wybudowania koncesyjonowanych kolei nadaje się koncesyonaryuszowi prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych, obowiązujących w tej mierze.

§ 4.

O ileby celem budowy koncesyjonowanych linii kolejowych miano użyć dróg publicznych, winien koncesyonaryusz postarać się o pozwolenie u osób, które są obowiązane do utrzymywania tych dróg, względnie u tych władz i organów, które według obowiązujących ustaw są powołane do udzielania pozwolenia na używanie drogi.

§ 5.

Pod względem budowy koncesyjonowanych linii kolejowych i ruchu na nich winien koncesyonaryusz stosować się do osnowy niniejszego obwieszczenia koncesyjnego, do technicznych warunków koncesyjnych, ustanowionych przez Ministerstwo kolei żelaznych, jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie 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, o ile one w myśl postanowień rozdziału B ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, mają zastosowanie do kolei drugorzędnych, dalej do ustaw i rozporządzeń, któreby ewentualnie w przyszłości zostały wydane, wreszcie do zarządzeń Ministerstwa kolei żelaznych i innych władz powołanych.

§ 6.

Nadaje się koncesyonaryuszowi prawo utworzenia — za osobnem zezwoleniem rządu i pod warunkami, które on ustanowi — spółki akcyjnej, która co do koncesyjonowanych linii kolejowych wejść ma we wszystkie prawa i obowiązki koncesyonaryusza.

Wydawanie obligacji pierwszeństwa jest wykluczone.

Cyfra kapitału zakładowego, rzeczywistego, jakoteż imiennego podlega zatwierdzeniu rządu.

W tym względzie ma obowiązywać zasada, że oprócz kosztów, które rzeczywiście wyłożono na sporządzenie projektu, tudzież budowę i urządzenie linii kolejowych wraz z nabyciem taboru wozowego i uposażeniem rezerwy kapitałowej, i które będą

należycie wykazane, 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 zużyciu zatwierdzonego kapitału zakładowego miano wystawić jeszcze dalsze nowe budowle lub pomnożyć urządzenia ruchu, wówczas można doliczyć odnośnie koszta do kapitału zakładowego, jeżeli rząd zgodził się na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub na pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta te będą należycie wykazane.

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

Statuty spółki i formularze wydać się mających akcji podlegają zatwierdzeniu rządu.

§ 7.

Koncesyonaryusz jest obowiązany przyznawać wolną jazdę na kolei podoficerom i ordynansom, będącym w danej chwili w służbie.

Szczegółowe warunki w tym względzie ułożyły należy z właściwymi władzami wojskowymi.

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

§ 8.

Gdyby władze z powodu uroczystości, pochodów wojska lub parad albo z powodu robót około kanałów, przewodów rurowych itd. uznały za potrzebne, wstrzymać na pewien czas ruch na jakiejś przestrzeni koncesyjonowanych linii kolejowych, wówczas ma koncesyonaryusz poddać się bez oporu odnośnym zarządzeniom władz, nie roszcząc sobie żadnego prawa do wynagrodzenia za stratę, poniesioną wskutek czasowego wstrzymania ruchu.

§ 9.

Urzędnicy państwowi, funkcyonaryusze i służy, jadący kolejami z polecenia władz, sprawujących nadzór nad zarządem i ruchem kolei żelaznych, lub dla strzeżenia interesów państwa z tytułu koncesyi lub w sprawach dochodów skarbowych, przewożeni być muszą wraz z swymi pakunkami podróżnymi bezpłatnie, o ile wykażą się certyfikatami urzędowymi, wystawionymi przez c. k. Ministerstwo kolei żelaznych dla legitymacyi.

§ 10.

Koncesjonaryusz jest obowiązany przewozić pocztę, tudzież funkcyjaryuszy zarządu poczt i telegrafów wszystkimi pociągami programowymi.

Za te świadczenia oraz za inne usługi na rzecz zakładu pocztowego może koncesjonaryusz żądać stosownego wynagrodzenia, które będzie oznaczone drogą umowy.

Korespondencye, tyczące się zarządu kolejki a wymieniane między dyrekcją lub kierownictwem przedsiębiorstwa kolejki a jej podwładnymi funkcyjaryuszami lub przez tych ostatnich między sobą, mogą być przewożone przez funkcyjaryuszy przedsiębiorstwa kolejowego.

§ 11.

Koncesjonaryusz jest obowiązany postarać się o zaopatrzenie swych funkcyjaryuszy, zajętych przy ruchu kolejowym, na przypadek choroby i na starość i o zaopatrzenie ich rodzin i przystąpić w tym celu do kasy emerytalnej związku austriackich kolei lokalnych, o ileby nie utworzono dla koncesjonowanego przedsiębiorstwa kolejowego własnej kasy emerytalnej, zapewniającej członkom przynajmniej takie same korzyści, względnie wkładającej na koncesjonaryusza przynajmniej takie same zobowiązania jak kasa rzeczzonego związku. Zabezpieczenie to należy przeprowadzić w ten sposób, by koncesjonaryusz względnie wstępujące w jego miejsce przedsiębiorstwo mieli obowiązek zgłaszać stałych funkcyjaryuszy z dniem nadania im stałej posady, z reszty zaś funkcyjaryuszy przynajmniej tych, którzy pełnią służbę kierowników wozów, konduktorów, strażników lub służ stacyjnych, przy odpowiednim ich zatrudnieniu najpóźniej po upływie trzech lat służby, w instytucie pensyjnym związku austriackich kolei lokalnych, względnie we własnej kasie emerytalnej.

§ 12.

Koncesjonaryusz jest obowiązany dostarczać na żądanie Ministerstwa kolei żelaznych w należytych czasie wykazów statystycznych, potrzebnych do zestawienia rocznej statystyki kolejowej.

§ 13.

Trwanie koncesyi wraz z ochroną przeciw zakładaniu nowych kolei, wypowiedzianą w § 9, lit. b) ustawy o koncesjach na koleje żelazne, oznacza się na pięćdziesiąt (50) lat, licząc od dnia dzisiejszego; po upływie tego czasu gaśnie koncesya.

Rząd może uznać koncesyę za zgasłą także przed upływem rzeczzonego czasu, gdyby nie dopeł-

niono określonych w § 2. zobowiązań co do rozpoczęcia i ukończenia budowy, tudzież otwarcia ruchu, o ile ewentualne przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl § 11., lit. b) ustawy o koncesjach na koleje żelazne.

§ 14.

Prawo kaduka na rzecz państwa. unormowane w § 8. ustawy o koncesjach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, nie ma zastosowania do koncesjonowanych linii kolejowych.

§ 15.

Koncesjonaryusz nie może odstępować osobom trzecim utrzymywania ruchu na koncesjonowanych liniach kolei żelaznej, wyjąwszy w przypadku wyraźnego zezwolenia ze strony rządu.

§ 16.

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

§ 17.

Rząd zastrzega sobie prawo tej treści, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniedbania jednego z obowiązków, przepisanych w tem obwieszczeniu koncesyjnym, w warunkach koncesyjnych lub ustawach, będzie temu zapobiegał środkami, odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności uzna koncesyę za zgasłą jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego.

Wrba wlr.

130.

Dokument koncesyjny z dnia 28. sierpnia 1909

na kolej lokalną z Swinowa-Witkowic do Cieszna z odgałęzieniem do Frysztatu.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia nadając w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami spółce akcyjnej: „C. k. uprzywilejowana Kolej ostrawsko-frydlańska“ koncesyę na budowę i utrzymywanie w ruchu kolei żelaznej, poruszanej loko-

motywą, która ma być zbudowana jako normalnotorowa kolej lokalna, od stacji c. k. kolei państwowych Swinów-Witkowiec do Kunczic dla połączenia z c. k. uprzywilejowaną Koleją ostrawsko-frydlańską a stamtąd przez Suchów do Cieszyna z krzywizną łączącą do stacji, mającej powstać obok przystanku c. k. kolei państwowych Polanka, tudzież z odnogą z Suchowa do Frysztatu, 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 29. grudnia 1908, Dz. u. p. Nr. 264, pod następującymi warunkami i zastrzeżeniami:

§ 1.

Co do kolei żelaznej, będącej przedmiotem tego dokumentu koncesyjnego, korzysta koncesyonaryuszka z ulg, przewidzianych w artykule V. ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895.

§ 2.

Terminy rozpoczęcia robót budowlanych na poszczególnych częściach szlaku oznaczy c. k. Ministerstwo kolei żelaznych. Koncesyonaryuszka jest obowiązana ukończyć budowę szlaku koncesyonowanej kolei Kunczice—Suchów najpóźniej w przeciągu roku, licząc od terminu, naznaczonego przez c. k. Ministerstwo kolei żelaznych dla rozpoczęcia robót budowlanych na tej przestrzeni.

Okres czasu budowy dla szlaków Swinów—Witkowiec, względnie Polanka—Kunczice i Suchów—Cieszyn, tudzież dla odnogi do Frysztatu oznaczy c. k. Ministerstwo kolei żelaznych później, a koncesyonaryuszka winna poddać się postanowieniom, które w tym względzie będą wydane.

Gotowe przestrzenie kolei należy oddać do użytku publicznego i utrzymywać je w nieprzerwanym ruchu przez cały okres koncesyjny.

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

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania można uznać kaucję za przepadłą.

§ 3.

Celem wybudowania koncesyonowanej kolei nadaje się koncesyonaryuszce prawo wywłaszczenia w myśl postanowień odnośnych przepisów ustawowych.

Takie samo prawo przyznane będzie koncesyonaryuszce także co do ewentualnej budowy tych kolei podjazdowych, których budowę c. k. rząd uznałby za odpowiadającą interesom publicznym.

§ 4.

Co do budowy koncesyonowanej kolei i co do ruchu na niej stosować się winna koncesyonaryuszka do, osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego i do warunków koncesyjnych, ustanowionych przez c. k. 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 ewentualnie w przyszłości wydano.

Pod względem ruchu będzie można o tyle odstąpić od zarządzeń dla bezpieczeństwa i przepisów co do ruchu, ustanowionych w regulaminie ruchu kolei żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych, o ile c. k. Ministerstwo kolei żelaznych uzna to za dopuszczalne ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu a zwłaszcza ze względu na zmniejszoną chyżość. W tej mierze stosowane będą osobne przepisy ruchu, które wyda c. k. Ministerstwo kolei żelaznych.

§ 5.

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 obowiązują każdorazem na austriackich kolejach państwowych.

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

Koncesyonaryuszka obowiązana jest przystąpić do umowy, zawartej przez austriackie spółki kolejowe co do zakupu i utrzymywanie w pogotowiu przyborów dla transportów wojskowych, oraz co do pomagania sobie nawzajem służbą i taborem przy skutecznianiu większych transportów wojskowych, dalej do każdorazem 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 każdorazem pod względem transportu wojskowego na kolejach żelaznych, tudzież każdorazem obowiązujące przepisy dla kolei żelaznych na wypadek wojny nabywają dla koncesyonaryuszki mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na koncesyonowanej kolei. Przepisy rzeczonożego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i nie będą ogłoszone w Dzienniku ustaw państwa, nabędą dla koncesyonaryuszki mocy obowiązującej z chwilą, w której urzędownie poda się je do jej wiadomości.

Zobowiązania te ciążą 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, wyposażenia i systemu ruchu.

Koncesyonaryuszka obowiązana jest uwzględnić przy obsadzaniu posad wysłużonych podoficerów armii, 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 niższe stopy taryfowe, przepisane dla transportów wojskowych.

§ 7.

Ruch na kolei, stanowiącej przedmiot niniejszego dokumentu koncesyjnego, utrzymywać będzie państwo na rachunek koncesyonaryuszki, a koncesyonaryuszka zwracać ma rządowi kolei państwowych koszta, rzeczywiście poniesione z powodu utrzymywania tego ruchu. Warunki utrzymywania ruchu określi się w kontrakcie ruchu, który c. k. rząd zawrze z koncesyonaryuszką.

Przytem zastrzega się c. k. rządowi prawo ustalenia taryf dla przewozu osób i towarów, klasyfikacji towarów i wydania wszystkich postanowień dodatkowych, odnoszących się do przewozu towarów, tudzież ustalenia świadczeń przedsiębiorstwa kolejowego na rzecz wydziałów służby publicznej a zwłaszcza na rzecz zarządu pocztowego i zakładu telegrafów państwowych, a to według swobodnego uznania z uwzględnieniem każdorazowych potrzeb ruchu.

§ 8.

Koncesyonaryuszka obowiązana jest postarać się o zaopatrzenie swych funkcyonaryuszy na przy-

padek choroby i na starość i o zaopatrzenie ich rodzin stosownie do zasad, obowiązujących pod tym względem na c. k. kolejach państwowych.

§ 9.

Pod warunkami i zastrzeżeniami, podanymi w artykule XII. ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, obowiązana jest koncesyonaryuszka dozwolić c. k. rządowi na jego żądanie każdego czasu współużywania kolei do ruchu między kolejami już istniejącymi lub mającymi powstać dopiero w przyszłości — na których rząd ruch utrzymuje — w taki sposób, by c. k. rząd mógł przy swobodnem ustanawianiu taryf przeprowadzać lub kazać przeprowadzać tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy współużywaną koleją lub jej poszczególne części za opłatą stosownego wynagrodzenia.

§ 10.

Osnowa skryptu dłużnego, który będzie wystawiony w razie zaciągnięcia pożyczki, ubezpieczonej w księgach kolejowych a nie rozłożonej na częściowe zapisy długu, wymaga zatwierdzenia rządowego.

Koncesyonaryuszce nadaje się prawo wydania częściowych zapisów dłużnych odnośnie do pożyczek pierwszeństwa, które ewentualnie zaciągnie, a to pod warunkami, oznaczonymi przez rząd; formularze obligacji pierwszeństwa, które będą w danym razie wydane, podlegają zatwierdzeniu rządu.

§ 11.

Cyfra kapitału zakładowego, rzeczywistego i nominalnego podlega zatwierdzeniu c. k. rządowi.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów, które rzeczywiście wyłożono na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolei, wraz z nabyciem parku wozowego, oraz uposażenie rezerwy kapitałowej, oznaczonej przez c. k. rząd, i które należy wykazać, z doliczeniem odsetek interkalarnych, rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy, oraz straty na kursie, gdyby ją istotnie poniesiono przy gromadzeniu kapitału, żadnych dalszych wydatków jakiegobądź rodzaju w kapitał wliczać nie wolno.

Gdyby po ukończeniu budowy kolei miano jeszcze wystawić jakie nowe budowle lub pomnożyć urządzenia ruchu, natenczas można doliczyć odnośne koszta do kapitału zakładowego, jeżeli c. k. rząd zezwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub na pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta te będą należyte wykazane.

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

§ 12.

C. k. rząd zastrzega sobie prawo wykupienia koncesyonowanej kolei w każdym czasie pod następującymi warunkami :

1. Odszkodowanie, które ma być zapłacone w razie wykupienia, będzie polegało na tem, że państwo przyjmie do zapłaty z własnych funduszków w miejsce koncesyonaryuszki pożyczki, zaciągnięte w danym razie celem pierwszego zgromadzenia kapitału dla kolei, stanowiącej przedmiot niniejszego dokumentu koncesyjnego, i ewentualne inne dalsze pożyczki, zaciągnięte za zezwoleniem c. k. rządu celem pokrycia policzalnych kosztów zakładowych tej kolei, w kwotach, zalegających w chwili wykupna jako jeszcze nie umorzone, oraz iż zwróci spółce w gotówce dalsze wydatki, poniesione przez nią w danym razie z własnych funduszków na założenie i wybudowanie kolei, będącej przedmiotem niniejszego dokumentu koncesyjnego.

2. Przez wykupienie kolei i od dnia tego wykupienia przechodzi na państwo za wypłatą wynagrodzenia, oznaczonego pod l. 1, bez dalszej odpłaty własność koncesyonowanej niniejszem kolei, wolna od ciężarów, względnie obciążona tylko zalegającymi jeszcze resztami pożyczek, zaciągniętych za zezwoleniem c. k. rządu, tudzież jej używanie, a to ze wszystkimi do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i zapasy kasowe, koleje podjazdowe, będące ewentualnie własnością koncesyonaryuszki, i jej przedsiębiorstwa poboczne, jakoteż rezerwy obrotowe i kapitałowe, utworzone z kapitału zakładowego, o ileby tych ostatnich nie użyto już za zezwoleniem c. k. rządu stosownie do ich przeznaczenia.

3. Postanowienie c. k. rządu, dotyczące się wykonania państwowego prawa wykupna, które nastąpić może zawsze tylko z początkiem roku kalendarzowego, oznajmione będzie przedsiębiorstwu kolejowemu we formie deklaracji najpóźniej do dnia 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 na zaspokojenie pretensyi państwa lub z jakichkolwiek innych tytułów prawnych przejść mają również na państwo;

- c) kwotę ceny wykupna (l. 1), którą państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowemu, a którą ewentualnie z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania obliczy się tymczasowo z oznaczeniem terminu i miejsca płatności.

4. Rząd zastrzega sobie prawo ustanowienia — jednocześnie z doręczeniem deklaracji, dotyczącej się wykupna — osobnego komisarza do czuwania nad tem, żeby począwszy od tej chwili, nie zmieniono stanu majątku na szkodę państwa.

Od chwili deklaracji, dotyczącej się 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.

5. Koncesyonaryuszka obowiązana jest postarać się o to, aby c. k. rząd mógł w dniu, wyznaczonym na wykupienie, objąć w fizyczne posiadanie wszystkie przedmioty majątkowe, wymienione w deklaracji wykupna.

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

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

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.

6. C. k. rząd zastrzega sobie prawo zahipotekowania na podstawie deklaracji wykupna (l. 3.) prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach majątkowych, przechodzących wskutek wykupienia na państwo.

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

§ 13.

Trwanie koncesyi, łącznie z ochroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl § 9. lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne, oznacza się na czas do dnia 31. grudnia 1985; po upływie tego czasu gaśnie koncesya.

C. k. rząd może uznać koncesyę za zgasłą także przed upływem powyższego czasu, jeżeli zajdą warunki, wymienione w § 17.

§ 14.

Gdy koncesya zgaśnie i od dnia jej zgaśnięcia przechodzi na państwo bez wynagrodzenia wolna od ciężarów własność i używanie koncesyonowanej kolci i wszystkich ruchomych i nieruchomych przy należności, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i zapasy kasowe, koleje podjazdowe i przedsiębiorstwa poboczne, będące ewentualnie własnością koncesyonaryuszki, jakoteż rezerwy obrotowe i kapitałowe, utworzone z kapitału zakładowego, o ileby nie użyto już tych ostatnich za zezwoleniem c. k. rządu stosownie do ich przeznaczenia.

§ 15.

Zarówno w razie zgaśnięcia niniejszej koncesyi, jak i w razie wykupienia kolei (§ 12.) zatrzymuje koncesyonaryuszka na własność fundusz rezerwowy, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i ewentualne aktywa obrachunkowe, tudzież te osobne zakłady i budynki, wzniesione lub nabyte z własnego majątku, do których zbudowania lub nabycia c. k. rząd upoważnił koncesyonaryuszkę z tym wyraźnym dodatkiem, iż przedmioty te nie stanowią przynależności kolei.

§ 16.

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

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

§ 17.

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

Wrba wlr.

