

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część CLXXXVII. — Wydana i rozesłana dnia 31. grudnia 1915.

Treść: (№ 402.—404.) 402. Dokument koncesyjny na kolej lokalną z Peggau-Deutsch Feistritz do Übelbach. — 403. Rozporządzenie, w sprawie uregulowania spoczynku niedzielnego i świątecznego w przemyśle handlowym. — 404. Rozporządzenie cesarskie, dotyczące dalszego pobierania podatków i danin oraz pokrywania wydatków państwowych za czas od dnia 1. stycznia do dnia 30. czerwca 1916.

402.

Dokument koncesyjny z dnia 20. grudnia 1915

na kolej lokalną z Peggau-Deutsch Feistritz
do Übelbach.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia udzielam w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami panom Janowi Feyrerowi, członkowi Wydziału krajowego i drowi Wiktorowi Baldaufowi, adwokatowi nadwornemu i sądowemu w Gracu koncesję na budowę i utrzymywanie w ruchu normalnotorowej poruszanej siłą elektryczną kolej ze stacji Peggau-Deutsch Feistritz c. k. uprzyw. Towarzystwa kolei południowej do Übelbach, a to w myśl postanowień ustawy o koncesjach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, jakoteż ustawy z dnia 8. sierpnia 1910, Dz. u. p. Nr. 149, pod warunkami i zastrzeżeniami, podanymi w dalszym ciągu:

§ 1.

Co do kolei żelaznej, będącej przedmiotem tego dokumentu koncesyjnego, korzystają koncesjonariusze z ulg, przewidzianych w artykułach VI. do XII. ustawy z dnia 8. sierpnia 1910, Dz. u. p. Nr. 149.

§ 2.

Koncesjonariusze mają obowiązek ukończenia budowy koncesjonowanej kolei żelaznej najpóźniej w przeciągu dwóch lat, licząc od dnia dzisiej-

szego, oddania gotowej kolei na użytek publiczny i utrzymywania jej w ruchu bez przerwy przez cały czas trwania koncesyi.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy, jakoteż wykonania i urządzenia kolei zgodnie z warunkami koncesyi złożyć mają koncesjonariusze na żądanie c. k. Rządu odpowiednią kaucję w papierach wartościowych, nadających się do lokacyi pieniędzy sierocych.

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

§ 3.

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

Takie samo prawo przyzna się koncesjonariuszom także co do ewentualnej budowy tych kolei dojazdowych, których urządzenie c. k. Rząd uznałby za odpowiadające interesowi publicznemu.

§ 4.

Przy budowie koncesjonowanej kolei i ruchu na niej stosować się winni koncesjonariusze do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego, 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 roku 1852, wreszcie do ustaw i rozporządzeń, któreby wydano w przyszłości. 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 ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu, a zwłaszcza ze względu na zmniejszoną chyżość c. k. Ministerstwo kolei żelaznych uzna to za dopuszczalne; w tej mierze stosować się będzie osobne przepisy ruchu, które wyda c. k. Ministerstwo kolei żelaznych.

§ 5.

Transporty wojskowe musi się przewozić po zużitych 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 każdorazowo na austriackich kolejach państwowych.

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

Koncesjonariusze są obowiązani 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, oraz do każdorazowo 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, przewożonych na rachunek skarbu wojskowego w pozycji leżącej.

Przepis, który obowiązuje każdorazowo pod względem transportu wojskowego na kolejach żelaznych, tudzież każdorazowo obowiązujące przepisy dla kolei żelaznych na wypadek wojny, nabywają dla koncesjonariuszów mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na koncesjonowanej kolei. Przepisy wspomnianego rodzaju, wydane dopiero po tym terminie i nie ogłoszone w Dzienniku ustaw państwa, nabędą dla koncesjonariuszy mocy obowiązującej z chwilą, w której urzędownie poda się je do ich wiadomości.

Zobowiązania te ciążyą na koncesjonariuszach 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.

Koncesjonariusze są obowiązani uwzględnić przy obsadzaniu posad wysłużonych podoficerów wojska, marynarki wojennej i obrony krajowej i żandarmeryi w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872, Dz. u. p. Nr. 60, z dnia 25. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 1 z roku 1895.

§ 6.

Co do przewozu korpusów straży cywilnej (straży bezpieczeństwa, straży skarbowej itp.) stosować należy analogicznie niższe stopy taryfowe, obowiązujące dla transportów wojskowych.

§ 7.

Nie wolno koncesjonariuszom powierzać ruchu na koncesjonowanej kolei osobom trzecim, wyjąwszy w razie wyraźnego zezwolenia ze strony c. k. Rządu.

C. k. Rząd zastrzega sobie prawo objęcia każdej chwili ruchu na koncesjonowanej kolei i utrzymywania go przez resztę czasu trwania koncesyi na rachunek koncesjonariuszów.

W takim przypadku winni koncesjonariusze zwracać c. k. Rządowi kosztą, rzeczywiście ponoszone z powodu utrzymywania tego ruchu.

Warunki utrzymywania tego ruchu unormowane będą zresztą w kontrakcie ruchu, który zawrze się z koncesjonariuszami.

§ 8.

Koncesjonariusze są obowiązani postarać się o zaopatrzenie swoich funkcyjaryuszów, na wypadek niezdolności do pracy i na starość oraz o zaopatrzenie ich rodzin i przystąpić w tym celu do Zakładu emerytalnego związku austriackich kolei lokalnych, o ileby nie utworzono dla koncesjonowanego przedsiębiorstwa kolejowego osobnej kasy pensyjnej, zapewniającej członkom przynajmniej takie same korzyści, względnie nakładającej na koncesjonariuszów przynajmniej takie same zobowiązania jak wspomniany zakład emerytalny.

To zaopatrzenie należy tak przeprowadzić, by koncesjonariusze lub przedsiębiorstwo w jego miejsce wstępujące mieli obowiązek zgłaszać w Zakładzie emerytalnym związku austriackich kolei lokalnych, względnie w własnej kasie pensyjnej stałych funkcyjaryuszów z dniem nadania im stałej posady, z innych zaś funkcyjaryuszów przynajmniej tych, którzy pełnią służbę jako kierownicy wozów, konduktorzy, strażnicy lub posługacze stacyjni, przy odpowiednim ich zatrudnieniu, najpóźniej po ukończeniu trzech lat służby.

Statut utworzyć się mającej w danym razie kasy pensyjnej oraz każda jego zmiana podlegają zatwierdzeniu c. k. Rządu.

§ 9.

Pod warunkami i zastrzeżeniami, podanymi w artykule XXV. ustawy z dnia 8. sierpnia 1910, Dz. u. p. Nr. 149, są koncesyonaryusze obowiązani dozwolić c. k. Rządowi na żądanie każdego czasu współużywania kolei do przewozu między kolejami, utrzymywaniem w ruchu przez państwo, które już istnieją lub mają powstać w przyszłości, w taki sposób, by c. k. Rząd mógł, przy swobodnem ustanawianiu taryfy, przewozić lub kazać przewozić tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy współużywaną koleją lub poszczególne jej częściami za opłatą stosownego wynagrodzenia.

§ 10.

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

Koncesyonaryuszom przyznaje się prawo wydawania akcji pierwszeństwa, które co do ich oprocentowania i umarzania mają pierwszeństwo przed akcjami zakładowemi, a to do wysokości kwoty, którą c. k. Rząd ustanowi.

Dywidendę, która należy się od akcji pierwszeństwa, zanim nastanie prawo do dywidendy od akcji zakładowych, nie może być wymierzona dla akcji pierwszeństwa wyżej, jak na 4 procent.

Nadto przyznaje się koncesyonaryuszom prawo wydawania akcji zakładowych lit. A i lit. B do kwot, które Rząd ustanowi w ten sposób, że akcyom zakładowym lit. A co do ich oprocentowania i umorzenia przysługuje pierwszeństwo przed akcjami zakładowemi lit. B. — Dywidenda, która należy się od akcji zakładowych lit. A, zanim nastanie prawo do dywidendy dla akcji zakładowych lit. B, nie może być wymierzana wyżej, jak na 5 procent.

Statuty towarzystwa oraz formularze akcji, które będą wydane, podlegają zatwierdzeniu c. k. Rządu.

Tekst dokumentu odnośnego, który się ma wystawić w celu zaciągnięcia pożyczki, mającej być zabezpieczoną w księgach hipotecznych kolejowych i której nie rozkłada się na częściowe zapisy długu, podlegają zatwierdzeniu c. k. Rządu.

Cyfra kapitału zakładowego rzeczywistego i nominalnego podlega zatwierdzeniu c. k. Rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz rzeczywiście wyłożonych i należycie wykazanych kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolei wraz z nabyciem parku wozowego i uposażeniem rezerwy kapitałowej, którą oznaczy c. k. Rząd, z doliczeniem odsetek interkalarnych, rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy, i rzeczywistej straty na kursie, wynikłej ewentualnie przy gromadzeniu kapitału, nie wolno wliczać do kapitału żadnych dalszych wydatków.

Gdyby po ukończeniu kolei miano wystawić dalsze nowe budowle lub pomnożyć urządzenia ruchu, natenczas można doliczyć odnośne koszty do kapitału zakładowego, jeżeli c. k. Rząd zezwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub na pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszty te będą należycie wykazane.

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

§ 11.

C. k. Rząd zastrzega sobie prawo wykupienia koncesyonowanej kolei po jej ukończeniu i puszczaniu w ruch w każdym czasie pod następującymi warunkami:

1. Celem oznaczenia ceny wykupna policzy się czyste roczne dochody przedsiębiorstwa kolejowego w ciągu ostatnich zamkniętych lat siedmiu, poprzedzających chwilę wykupna, strąci się z tego czyste dochody najniepomysłniejszych dwóch lat, poczem odliczy się przeciętny dochód czysty pozostałych lat pięciu.

2. Gdyby wykupno nastąpić miało przed upływem unormowanego w § 1. czasowego uwolnienia od podatku, w takim razie obliczony w ten sposób średni dochód czysty owych lat pięciu przedstawia w ciągu pozostałego okresu wolności od podatku rentę wykupna, która ma być wypłacana bez ściągnięcia podatku. Za czas po upływie wolności podatkowej oznacza się zarazem rentę wykupna w ten sposób, że od dochodów, podług których oblicza się sumę średnią, policzy się podatek wraz z dodatkami według stopy procentowej odnośnych lat i potrąci się go z dochodów. Do pozostałej reszty doliczy 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 dziesiątej tego czystego dochodu.

3. Gdyby zaś wykupno nastąpić miało po upływie ustanowionego w § 1. czasowego uwolnienia od podatku, wówczas uważać się będzie przy obliczaniu czystych dochodów rocznych, ciężące na wykupionem przedsiębiorstwie kolejowym podatki i dodatki do podatków 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 należy także co do lat wolnych od podatku obliczyć 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. należy doliczyć do przeciętnego czystego dochodu w taki sposób obliczonego dodatek, wynoszący jedną dziewiątą tego czystego dochodu.

4. Przeciętny dochód czysty, obliczony w myśl powyższych postanowień, należy płacić koncesyonaryuszom jako wynagrodzenie za wykupioną kolej przez pozostały czas trwania koncesyi 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 obrotowego lub gdyby przeciętny dochód czysty, obliczony w myśl powyższych postanowień ustępów 1. do 3., bez uwzględnienia dodatku, przewidzianego w ustępach 2. i 3., nie dawał przynajmniej takiej sumy rocznej, któraby się równała racie rocznej, potrzebnej na oprocentowanie i umorzenie zgodnie z planem zabezpieczonych w księgach kolejowych pożyczek, zaciągniętych za zezwoleniem c. k. Rządu w celu pokrycia policzalnych kosztów zakładowych, wraz z ratą roczną, potrzebną na oprocentowanie kapitału akcyjnego, zatwierdzonego przez c. k. Rząd, po cztery od sta oraz na umorzenie tegoż w ciągu okresu koncesyjnego, w takim razie wynagrodzenie, które państwo ma zapłacić za wykupioną kolej, będzie polegało na tem, że państwo płacić będzie wymienione wyżej raty roczne w ratach półrocznych, płatnych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku, i zwracać koncesyonaryuszom podatek rentowy, przypadający od tej renty wykupna:

6. Państwo zastrzega sobie prawo objęcia każdej chwili do zapłacenia z własnych funduszów w miejsce koncesyonaryuszów pożyczek, zaciągniętych w celu uzyskania kapitału na koncesyonowaną kolej, w kwocie, zalegającej jeszcze według zatwierdzonego planu umorzenia w chwili wykupna; w przypadku tym zniży się należna renta wykupna o kwotę, potrzebną na oprocentowanie i umorzenie określonego wyżej kapitału pożyczkowego, jakoteż ewentualnie o odpowiadającą temu zapotrzebowaniu sumę dodatku, który w myśl przepisów ustępów 2. i 3. ma być doliczony do przeciętnego dochodu.

7. Państwo zastrzega sobie dalej prawo zapłacenia w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rent, należnych koncesyonaryuszom w myśl posta-

nowień punktów powyższych, kapitału, który równa się wartości kapitału, dyskontowanej po $4\frac{1}{2}$ procent na rok, licząc odsetki od odsetek, po strąceniu, jak się samo przez się rozumie, dodatku, któryby w myśl postanowień ustępów 2. i 3. mieścił się w tych rentach.

Gdyby państwo postanowiło 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, jaki wyniknie jako kurs średni z porównania kursów pieniężnych obligacyi 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, oznaczonego pod l. 1. do 7., bez dalszej odpłaty wolna od ciężarów, a względnie obciążona tylko zalegającami jeszcze resztami pożyczek, zaciągniętych za zezwoleniem c. k. Rządu, własność koncesyonowanej niniejszem kolei tudzież jej używanie, a to z wszystkimi do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów, zapasy kasowe, koleje dojazdowe, będące ewentualnie własnością koncesyonaryuszy i przedsiębiorstwa poboczne, jakoteż rezerwy obrotowe i kapitałowe, utworzone z kapitału zakładowego, o ileby tych ostatnich nie użyto już stosownie do ich przeznaczenia za zezwoleniem c. k. Rządu.

9. Postanowienie c. k. Rządu, dotyczące się wykonania państwowego prawa wykupna, które nastąpić może zawsze tylko z początkiem roku kalendarzowego, oznajmione będzie przedsiębiorstwu kolejowemu w formie deklaracyi najpóźniej do dnia 31. października bezpośrednio poprzedzającego roku.

Deklaracya ta będzie określać następujące szczegóły:

- a) termin, od którego wykupienie zaczyna się;
- b) przedsiębiorstwo kolejowe, będące przedmiotem wykupna, i inne przedmioty majątkowe, które bądź jako przynależność przedsiębiorstwa kolejowego, bądź jako zaspokojenie pretensyi państwa, bądź z jakichkolwiek innych tytułów prawnych przejść mają również na państwo;
- c) wysokość ceny wykupna (l. 1. do 7.), którą państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowemu, a którą ewentualnie obliczy się tymczasowo z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania, przy równoczesnem podaniu terminu i miejsca płatności.

10. C. k. Rząd zastrzega sobie prawo ustanowienia jednocześnie z doręczeniem deklaracyi, dotyczącej się wykupna, osobnego komisarza, który

ma czuwać nad tem, aby począwszy od tej chwili nie zmieniono stanu majątku na szkodę państwa.

Od chwili deklaracji, tyczącej się wykupienia, wymaga wszelka sprzedaż lub obciążenie wymienionych tam nieruchomości przedmiotów majątkowych pozwolenia tego osobnego komisarza.

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

11. Koncesyonaryusze są obowiązani 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 koncesyonaryusze nie uczynili zadość temu zobowiązaniu, będzie c. k. Rząd miał prawo nawet bez ich 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 wynikną z obrachunku do chwili wykupienia, pozostaną własnością przedsiębiorstwa kolejowego, które natomiast odpowiadać ma samo za wszelkie należytości obrachunkowe i za wszelkie inne długi, pochodzące z budowy i ruchu kolei aż do chwili powyższej.

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

Koncesyonaryusze są obowiązani oddać c. k. Rządowi na jego żądanie do dyspozycji wszelkie dokumenty prawne, jakichby od nich w tym celu jeszcze wymagano.

§ 12.

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

C. k. Rząd może uznać koncesyę za zgasłą także przed upływem powyższego czasu, jeżeli zajdą warunkami, 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 nieruchomości przynależności, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i zapasy kasowe, koleje dojazdowe, będące ewentualnie własnością koncesyonaryuszów tudzież przedsiębiorstwa poboczne, 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.

§ 14.

Zarówno w razie zgaśnięcia niniejszej koncesyi jak i w razie wykupienia kolei (§ 11.) zatrzymują koncesyonaryusze na własność fundusz rezerwowy, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa, ewentualne aktywa obrachunkowe, tudzież te osobne zakłady i budynki, wzniesione lub nabyte z własnego majątku, do których zbudowania lub nabycia c. k. Rząd upoważnił koncesyonaryuszów z tym wyraźnym dodatkiem, iż przedmioty te nie stanowią przynależności kolei żelaznej.

§ 15.

C. k. Rząd ma prawo przekonywania się, czy budowę kolei i jej urządzenia ruchu wykonano w wszystkich częściach odpowiednio do celu i sumiennie, tudzież prawo zarządzania, aby wadliwościom, zachodzącym w tym względzie, zapobieżono, względnie aby je usunięto.

C. k. Rząd ma także prawo wglądania w zarząd kolei za pośrednictwem wydelegowanego funkcyonaryusza, a w szczególności prawo nadzoru w sposób, jaki tylko uzna za stosowny, za pośrednictwem organów nadzorczych, które wydeleguje na koszt koncesyonaryuszów, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i umową.

W razie utworzenia spółki akcyjnej ma komisarz, ustanowiony przez c. k. Rząd, także prawo bywania na posiedzeniach rady zawiadowczej lub innej reprezentacji, sprawującej zarząd spółki, jakoteż na walnych zgromadzeniach, ile razy uzna to za potrzebne, oraz prawo zawieszania wszelkich takich uchwał i zarządzeń, które sprzeciwiałyby się ustawom, koncesyi lub statutowi spółki, względnie były dla publicznego dobra szkodliwe; w tym przypadku winien jednak komisarz przedstawić sprawę natychmiast c. k. Ministerstwu kolei żelaznych do decyzji, która zapaść ma bezzwłocznie i mieć dla spółki moc obowiązującą.

Za ustanowiony tutaj nadzór nad przedsiębiorstwem kolejowym płacić mają koncesyonaryusze ze względu na połączony z tem zakres czynności roczne wynagrodzenie, którego wysokość oznaczy Rząd, uwzględniając rozmiar przedsiębiorstwa kolei lokalnej.

§ 16.

C. k. Rząd zastrzega sobie ponadto prawo wydania zarządzeń zapobiegawczych, odpowiadających ustawom, na wypadek, gdyby mimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniedbania jednego z obowiązków, przepisanych dokumentem koncesyjnym, warunkami koncesyi lub ustawami, a według okoliczności prawo uznania koncesyi za zgasłą jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego. W szczególności można uznać koncesyę 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.

Forster wlr.

403.

Rozporządzenie Ministra handlu w porozumieniu z Ministrami spraw wewnętrznych oraz wyznań i oświaty z dnia 28. grudnia 1915,

w sprawie uregulowania spoczynku niedzielnego i świątecznego w przemyśle handlowym.

§ 1.]

Uchyła się w zakresie przemysłu handlowego wydane na mocy § 1. rozporządzenia cesarskiego z dnia 31. lipca 1914, Dz. u. p. Nr. 183, rozporządzenie ministeryalne z dnia 31. lipca 1914, Dz. u. p. Nr. 184, w sprawie uregulowania spoczynku niedzielnego i świątecznego w przedsiębiorstwach przemysłowych. Tem samem wchodzi w życie napowrót ustawy z dnia 16. stycznia 1895, Dz. u. p. Nr. 21 i z dnia 18. lipca 1905, Dz. u. p. Nr. 125, oraz wszystkie, wydane na podstawie tych ustaw rozporządzenie ministeryalne i rozporządzenia krajowych

władz politycznych o tyle, o ile te ustawy i rozporządzenia regulują spoczynek niedzielny i świąteczny w przemyśle handlowym.

§ 2.

Rozporządzenie to wchodzi w życie w 14 dni po ogłoszeniu.

Hohenlohe wlr.

Hussarek wlr.

Spitzmüller wlr.

404.

Rozporządzenie cesarskie z dnia 30. grudnia 1915,

dotyczące dalszego pobierania podatków i danin oraz pokrywania wydatków państwowych za czas od dnia 1. stycznia do dnia 30. czerwca 1916.

Na mocy § 14. ustawy zasadniczej z dnia 21. grudnia 1867, Dz. u. p. Nr. 141, postanawiam, co następuje:

§ 1.

Upoważnienia, udzielone Rządowi w §§ 1., 2., 3. i 4. rozporządzenia cesarskiego z dnia 28. czerwca 1915, Dz. u. p. Nr. 180, za czas od dnia 1. lipca do dnia 31. grudnia 1915, rozszerza się na czas od dnia 1. stycznia do dnia 30. czerwca 1916.

§ 2.

Wykonanie tego rozporządzenia, które wchodzi w życie z dniem 1. stycznia 1916, poruczam Mojemu Ministrowi skarbu.

Wiedeń, w dniu 30. grudnia 1915.

Franciszek Józef wlr.

Stürgkh wlr.

Hohenlohe wlr.

Georgi wlr.

Hochenburger wlr.

Forster wlr.

Hussarek wlr.

Trnka wlr.

Zenker wlr.

Morawski wlr.

Leth wlr.

Spitzmüller wlr.