

Rok 1905.

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część LIII. — Wydana i rozesłana dnia 1. września 1905.

Treść: (138—141.) 138. Rozporządzenie, zawierające zakaz handlu obnośnego na obszarze gminy jarmarcznej „Hof am Leithaberge“. — 139. Obwieszczenie, dotyczące utworzenia starostwa w Zastawnie na Bukowinie. — 140. Dokument koncesyjny na kolej lokalną ze Lwowa do Podhajec. — 141. Rozporządzenie, zawierające wcielenie gminy jarmarcznej i obszaru dworskiego Straża do okręgu sądu powiatowego w Radowcach na Bukowinie.

138.

Rozporządzenie Ministerstwa handlu w porozumieniu z Ministerstwami spraw wewnętrznych i skarbu z dnia 20. lipca 1905,

zawierające zakaz handlu obnośnego na obszarze gminy jarmarcznej „Hof am Leithaberge“.

Na zasadzie §u 10 patentu cesarskiego z dnia 4. września 1852, Dz. u. p. Nr. 252 i §u 5 przepisu wykonawczego do tego patentu zabrania się handlu obnośnego na obszarze gminy jarmarcznej „Hof am Leithaberge“.

Zakaz ten nie stosuje się do osób, przynależnych do wymienionych w §ie 17 patentu o handlu obnośnym i w dotyczących rozporządzeniach dodatkowych okolic, uprzywilejowanych pod względem handlu obnośnego.

Zakaz ten nie narusza w niczem sprzedaży od domu do domu wyrobów gospodarstwa wiejskiego i leśnego, służących do codziennego użytku, o której mowa w §ie 60, ustępie 2 ustawy przemysłowej.

Bylandt wtr.

Kosel wtr.

Call wtr.

139.

Obwieszczenie Ministerstwa spraw wewnętrznych z dnia 15. sierpnia 1905,

dotyczące utworzenia starostwa w Zastawnie na Bukowinie.

Jego c. i k. Apostolska Mość raczył najmiłościwiej Najwyższem postanowieniem z dnia 15. sierpnia b. r. zmienić częściowo administracyjny podział księstwa bukowińskiego, ogłoszony rozporządzeniem Ministerstwa spraw wewnętrznych z dnia 10. lipca 1868, Dz. u. p. Nr. 101 i zatwierdził utworzenie starostwa z siedzibą w Zastawnie.

Okrąg urzędowy tego starostwa obejmować ma powiat sądowy Zastawnę, wydzielony z obecnego powiatu politycznego Koecmania.

Starostwo w Zastawnie rozpocznie urzędowanie z dniem 1. października 1905.

Bylandt wtr.

140.**Dokument koncesyjny z dnia
19. sierpnia 1905,
na kolej lokalną ze Lwowa do Podhajec.**

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia nadają w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami c. i k. tajnemu radcy i podkomorzemu Romanowi hrabiemu Potockiemu do spółki z profesorem Drem Adamem Czyżewiczem i właścicielem większych posiadłości Adamem Treterem koncesyę na budowę i utrzymywanie w ruchu kolei żelaznej, która ma być wybudowana jako kolej lokalna normalno-torowa od odpowiedniego punktu w pobliżu stacji Lwów—Podzamcze linii kolei państwowej Lwów—Podwołoczyska, na Winniki, Przemysłany, Brzeżany i Potutory do Podhajec, 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 r. 1895, z dnia 15. lipca 1903, Dz. u. p. Nr. 154 i z dnia 16. maja 1905, Dz. u. p. Nr. 81, pod następującymi warunkami i zastrzeżeniami:

§ 1.

Koncesyonaryusze obowiązani są na wezwanie rządu wybudować odnogę ze stacji Lwów—Lyczaków wymienionej na wstępie kolei aż do połączenia z linią kolejową Lwów—Czerniowiec pod Persenkówką, zaczem podane niżej postanowienia stosują się także i do tej odnogi.

§ 2.

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

§ 3.

Kolei koncesyonowanej zapewnia państwo na czas od otwarcia ruchu aż do upływu 76go roku okresu koncesyjnego gwarancyę czystego dochodu rocznego w wysokości kwoty, potrzebnej na zabezpieczenie oprocentowania po cztery od sta i umorzenia pożyczki pierwszeństwa, w celu zgromadzenia kapitału zaciągnąć i w powyższym przeciągu czasu umorzyć się mającej, a to w taki sposób, że gdyby czysty dochód roczny nie do-

równywał sumie zagwarantowanej, część niedostająca uzupełni rząd.

Powyższą pożyczkę pierwszeństwa wolno jednak zaciągnąć tylko do wysokości kwoty imiennej, którą rząd w swoim czasie cyfrowo oznaczy, a która do uzyskania kwoty 12,000.000 K w gotówce jest potrzebna.

§ 4.

Z czystego dochodu rocznego, w §ie 2 zagwarantowanego, obracać należy na umarzenie zaciągniętej pożyczki pierwszeństwa taką kwotę, jaką rząd wyznaczy stosownie do zatwierdzonego przez planu amortyzacyjnego, według którego cały kapitał zakładowy umorzony być ma w ciągu okresu koncesyjnego.

§ 5.

Dodatek, który rząd ma płacić z tytułu przyjęcia gwarancyi, wypłacany będzie po poprzednim sprawdzeniu przedłożonego ze wszystkimi dowodami rachunku rocznego, najpóźniej w trzy miesiące po jego przedłożeniu.

Jednakże na umówione oprocentowanie i umarzenie według planu pożyczki w ułożonych terminach płatności, będzie skarb państwa i pierwiej wydawał kwoty częściowe w miarę potrzeby, ustalonej na podstawie preliminarza przychodów, a to z zastrzeżeniem obliczenia się na podstawie rachunku rocznego, jeżeli koncesyonaryusze będą o to prosili na sześć tygodni przed terminem płatności.

Gdyby po ostatecznem ustaleniu rachunku rocznego — który przedkładać należy najpóźniej w ciągu trzech miesięcy po upływie roku ruchu — okazało się, że zaliczki wymierzono za wysoko, winni koncesyonaryusze zwrócić natychmiast otrzymaną nadwyżkę z sześcioprocentowymi odsetkami.

Z roszczeniem do dopłaty ze strony państwa wystąpić należy najpóźniej w przeciągu roku po upływie odnośnego roku ruchu, w przeciwnym razie roszczenie to upada.

§ 6.

Kwotę, którą rząd zapłaci wskutek przyjęcia gwarancyi, uważać należy tylko za zaliczkę, podlegającą oprocentowaniu po cztery od sta rocznie.

Gdy czysty dochód kolei przewyższa zagwarantowaną sumę roczną, nadwyżka odsyłana być ma bezzwłocznie rządowi na spłacenie udzielonej zaliczki z odsetkami aż do całkowitego umorzenia.

W przypadku tym zaspokojenie płatnych odsetek ma pierwszeństwo przed zwrotem zaliczek.

Pretensje państwa z tytułu zaliczek lub odsetek, nie wypłaconych jeszcze w chwili, gdy koncesya zgaśnie lub gdy kolej zostanie wykupiona, zaspokojone będą z pozostałego jeszcze majątku przedsiębiorstwa, do którego należy w szczególności także odszkodowanie (§ 18) z tytułu wykupna.

§ 7.

Koszta notowania obligów na giełdach krajowych i zagranicznych, opłaty stemplowe od kuponów jakoteż podatki, które po upływie wolnych od podatku lat przedsiębiorstwo ma opłacać, wolno umieszczać w rachunku ruchu jako pozycję wydatkową.

To samo obowiązuje względem ewentualnych wydatków na zawiadowstwo, spowodowanych zaciągniętą pożyczką pierwszeństwa, jakoteż względem wszystkich podatków i należności, któreby pożyczającej instytucji finansowej miały być zwracane.

Od dopłat państwa nie będzie przedsiębiorstwo opłacać żadnych podatków.

§ 8.

Budowę wymienionej na wstępie kolei żelaznej ukończyć należy najpóźniej w przeciągu trzech lat, licząc od dnia dzisiejszego. Gotową kolej oddać należy bezzwłocznie na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy tudzież wykonania i urządzenia kolei zgodnie z warunkami koncesyi — złożyć mają koncesyonaryusze na żądanie rządu odpowiednią kaucyę w papierach wartościowych, nadających się do lokacyi sierocych pieniędzy.

W razie gdyby powyższych zobowiązań z winy koncesyonaryuszy nie dotrzymano, kaucya ta uznana być może za przepadłą.

§ 9.

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

Takież same prawo przyznane będzie koncesyonaryuszom co do wybudowania tych kolei podjazdowych, których budowę rząd ze względu na dobro publiczne uznałby za pożyteczną.

.. § 10.

Co do budowy koncesyonowanej kolei i co do ruchu na niej stosować się winni koncesyonaryusze do osnowy tego dokumentu koncesyjnego, do warunków koncesyjnych, ustanowionych przez Ministerstwo kolei żelaznych i innych zarządzeń, 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 r. 1852, wreszcie do ustaw i rozporządzeń, któreby w przyszłości zostały wydane.

Pod względem ruchu będzie można odstąpić od środków bezpieczeństwa i przepisów, dotyczących ruchu a ustanowionych w regulaminie ruchu kolei żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych, o tyle, o ile ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu na koncesyonowanej kolei a w szczególności ze względu na zmniejszoną chyżość Ministerstwo kolei żelaznych uzna to za dopuszczalne; natomiast trzymać się należy w tej mierze osobnych przepisów ruchu, które wyda Ministerstwo kolei żelaznych.

§ 11.

Budowa kolei koncesyonowanej wykonana być ma podług zarządzeń, jakie w tej mierze wyda Ministerstwo kolei żelaznych i pod bezpośrednim kierunkiem i nadzorem Ministerstwa kolei żelaznych względnie urzędu, który Ministerstwo do tego wydeleguje.

Budowa i dostawy powierzane być mają na podstawie szczegółowego projektu i kosztorysu, ułożonego przy odpowiednim wpływie funkcyonaryuszów państwowych, z bezpośrednim współdziałaniem rządu i ile możności według warunków, stosowanych pospolicie przy budowach kolei państwowych.

Roboty budowlane oddać należy oddzielnie od gromadzenia kapitału.

Wszystkie materiały, potrzebne do budowy, a między nimi także materiały na budowie nadziemne, żelazne mosty itd., jakoteż tabor kolejowy i wszelkie części składowe urządzenia kolei nabywać należy wyłącznie we fabrykach swojskich.

Przy oddawaniu dostaw taboru kolejowego i urządzenia baczyc należy w szczególności na to, by poszczególne użyte przytem materiały, względnie części składowe pochodziły ze źródeł swojskich.

Wyjątku od tych postanowień dozwolić może na osobne żądanie koncesyonaryuszy c. k. Ministerstwo kolei żelaznych tylko w takim razie, gdyby udowodniono, że swojskie fabryki nie zdołają wykonać odnośnych dostaw pod tymi samymi warunkami co do ceny, gatunku i czasu, jakie ofiarują fabryki zagraniczne.

Jeżeli koncesyonaryusze wniosą podanie takie z uwzględnieniem terminu dostawy, będą mieli obowiązek udowodnić, że się dość wcześnie, lecz bez skutku zwracali do swojskich przedsiębiorstw.

Przy robotach budowlanych zatrudniać należy przedewszystkiem swojskie siły robocze.

§ 12.

Nadaje się koncesyonaryuszom prawo utworzenia — za osobnem zezwoleniem rządu i pod warunkami, które on ustanowi — osobnej spółki akcyjnej do prowadzenia koncesyonowanego przedsiębiorstwa, która wejść ma we wszystkie prawa i obowiązki koncesyonaryuszy.

Koncesyonaryuszom wolno zaciągnąć pod warunkami, które rząd ustanowi, pożyczkę pierwszeństwa w wysokości imiennej (§ 3) przez rząd oznaczonej, rozłożoną ewentualnie na udziałowe zapisy długu, oprocentowaną po 4 od sta i spłacaną w przeciągu 76 lat.

Zbycie tej pożyczki pierwszeństwa odbyć się ma według zarządzeń, jakie rząd wyda w tej mierze.

Nadaje się koncesyonaryuszom prawo wydania do wysokości, którą rząd oznaczy i pod warunkami przezeń określonymi akcyi pierwszeństwa, które pod względem oprocentowania i umorzenia będą miały pierwszeństwo przed akcyami zarodowemi.

Dywidenda, przypadająca od akcyi pierwszeństwa zanim jeszcze akcyje zarodowe prawa do niej nabędą, nie może przekraczać wysokości 4 od sta; nie wolno także skutecznie dopłat z dochodów lat późniejszych.

Cyfra rzeczywistego jakoteż imiennego kapitału zakładowego podlega zatwierdzeniu rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów sporządzenia projektu, budowy

i urządzenia kolei łącznie z kosztami zaopatrzenia się w park kolejowy, za zezwoleniem rządu rzeczywiście wyłożonych i należycie wykazanych, tudzież kwoty, którą rząd wyznaczy na zakupno zapasu materiałów i dotacyi kasowych, z doliczeniem odsetek interkalarnych i rat amortyzacyjnych 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 zupełnem zużyciu pierwszego kapitału zakładowego jeszcze jakie nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, mogą być koszta przez to poniesione doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli rząd zezwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub na pomnożenie urządzeń ruchu a koszta należycie będą wykazane.

Statut spółki jakoteż formularze ewentualnych obligacyi pierwszeństwa, akcyi zarodowych i akcyi pierwszeństwa podlegają zatwierdzeniu rządu.

§ 13.

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 austryackich kolejach państwowych każdorazem obowiązują.

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

Koncesyonaryusze obowiązani są przystąpić do umowy zawartej przez austryackie spółki kolejowe co do zakupu i utrzymywania w pogotowiu przyborów do 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 obłożone chorych i rannych na rachunek skarbu wojskowego, która weszła w wykonanie z dniem 1. czerwca 1871.

Przepis, który obowiązuje każdorazem pod względem transportów wojskowych na kolejach żelaznych, tudzież każdorazem obowiązujące prze-

pisy dla kolei żelaznych na wypadek wojny, nabywają dla koncesyonaryuszy mocy obowiązującej z dniem otwarcia ruchu na koncesyonowanej kolei. Przepisy rzeczzonego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i w Dzienniku ustaw państwa nie będą ogłoszone, staną się dla koncesyonaryuszy obowiązującymi z chwilą, w której im się je urzędownie poda do wiadomości.

Zobowiązania te ciążyą na koncesyonaryuszach 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 i urządzenia.

Koncesyonaryusze obowiązani są przy obsadzeniu posad mieć wzgląd na wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajowej w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872, Dz. u. p. Nr. 60.

§ 14.

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

§ 15.

Ruch na kolei, będącej przedmiotem tego dokumentu koncesyjnego, będzie państwo przez cały okres koncesyjny utrzymywało na rachunek koncesyonaryuszy a koncesyonaryusze będą obowiązani zwrócić administracji kolei państwowych koszta z powodu tego utrzymywania ruchu rzeczywiście powstałe, które się ewentualnie ryczałtowo oznaczy. Warunki tego utrzymywania ruchu określone będą w kontrakcie ruchu, który rząd zawrze z koncesyonaryuszami.

Dopóki kolej będzie istotnie korzystala z gwarancji państwa względnie dopóki zaliczki z tytułu gwarancji wypłacone, nie będą państwu zwrócone, będzie rząd miał prawo według własnego uznania urządzić ruch, ustanawiać taryfy dla przewozu osób i rzeczy, klasyfikować towary i określać wszelkie warunki uboczne, dotyczące się przewozu towarów ludzież oznaczać świadczenia przedsiębiorstwa kolejowego na rzecz niektórych gałęzi służby publicznej, w szczególności na rzecz zarządu pocztowego i zakładu telegrafów państwowych, uwzględniając przytem współczesne wymogi obrotu.

Po upływie tego czasu stosować się mają koncesyonaryusze do ustanowionych warunków kon-

cesyjnych, względnie do odnośnych postanowień, zawartych w kontrakcie ruchu.

§ 16.

Koncesyonaryusze obowiązani są pod warunkami i zastrzeżeniami, podanymi w artykule XII. ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, dozwolić rządowi na jego żądanie każdego czasu współużywania swej 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 samoistnego ustanawiania taryf i za opłatą stosownego wynagrodzenia przeprowadzać lub pozwoleń przeprowadzać współużywaną koleją lub jej częściami tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy.

§ 17.

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

Rząd może uznać koncesyę za zgasłą także przed upływem rzeczzonego czasu, gdyby określonych w §ie 8 zobowiązań pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy dalej otwarcia ruchu nie dopełniono z powodu takiego przewinienia koncesyonaryuszy, któreby się nie dało usprawiedliwić w myśl §u 11 ustawy o koncesyach na koleje żelazne.

§ 18.

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

1. Wynagrodzenie w razie wykupna będzie polegało na tem, że państwo obejnie w miejsce koncesyonaryuszy zaplatę oznaczonej w §ie 12 pożyczki pierwszeństwa i wszelkich innych długów hipotecznych, zaciągniętych przez koncesyonaryuszy za zezwoleniem rządu na pokrycie policzalnych kosztów zakładowych (§ 12, ustęp 7 i 8) w kwotach zalegających jeszcze w czasie wykupna jako nieumorzone a nadto zapłaci kwotę, odpowiadającą nieumorzonemu jeszcze w chwili wykupna kapitałowi akcyjnemu gotówką lub obligacyami długu państwa.

Obligacje długu państwa liczone będą w takim razie po kursie pieniężnym średnim, jaki obligacje długu państwa tego samego rodzaju, notowane urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półrocza bezpośrednio poprzedzającego.

2. Przez wykupienie kolei i od dnia tego wykupienia przechodzi na państwo za wypłatą wynagrodzenia pod l. 1 przepisanego, bez dalszej zapłaty, wolna od ciężarów, względnie obciążona tylko za legającą jeszcze resztą pożyczek, za zezwoleniem rządowem zaciągniętych, własność i używanie koncesyonowanej kolei ze wszystkimi do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i zapasy kasowe, ewentualne także koleje podjazdowe, własnością koncesyonaryusza będące i przedsiębiorstwa poboczne jakoteż rezerwowe kapitały ruchu i rezerwy utworzone z kapitału zakładowego, o ileby te ostatnie z zezwoleniem rządowem nie były już stosownie do swego przeznaczenia użyte.

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

Deklaracja ta obejmować 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 jakichkolwiek innych tytułów prawnych przejść mają na państwo;
- c) kwotę ceny wykupna (l. 1), którą państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowemu, — ewentualnie z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania — tymczasowo obliczoną, z oznaczeniem terminu i miejsca płatności.

4. Państwu zastrzega się prawo ustanowienia — jednocześnie z doręczeniem deklaracji, tyczącej 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 wykupna 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.

5. Koncesyonaryusze obowiązani są mieć o to staranie, aby państwo mogło w dniu, na wykupienie wyznaczonym, objąć w fizyczne posiadanie wszystkie w deklaracji wykupna wymienione przedmioty majątkowe.

Gdyby koncesyonaryusze nie uczynili zadość temu zobowiązaniu, będzie państwo miało prawo nawet bez ich zezwolenia i bez sądowej interwencji objąć w fizyczne posiadanie oznaczone w deklaracji przedmioty majątkowe.

Począwszy od chwili wykupienia, odbywać się będzie ruch na wykupionej kolei na rachunek państwa; od tej chwili przypadają przeto wszystkie 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.

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

Koncesyonaryusze obowiązani są oddać rządowi na jego żądanie do dyspozycji wszelkie dokumenty prawne, jakichby do tego celu od nich potrzebował.

§ 19.

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 koncesyonaryusze posiadali, jakoteż rezerwowe kapitały ruchu i rezerwy utworzone z kapitału zakładowego, w rozmiarze określonym w §ie 18, l. 2.

Tak wtedy, gdy koncesya zgaśnie jak i w razie wykupienia kolei (§ 18) zatrzymują koncesyonaryusze 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 na-

bycia rząd koncesyonaryuszy z tym wyraźnym dodatkiem upoważnił, że nie mają one stanowić przynależności kolei.

§ 20.

Rząd ma prawo przekonywać się, czy budowa kolei i jej urządzenia 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 przez wydelegowanego przez siebie funkcyonaryusza, a w szczególności nadzorować we wszelki sposób, jaki za stosowny uzna, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i kontraktami i wydelegować w tym celu nadzorcze organy na koszt koncesyonaryuszy.

W razie utworzenia spółki akcyjnej, komisarz przez rząd ustanowiony ma także prawo być na posiedzeniach rady zawiadowczej lub innej reprezentacyi, sprawującej zarząd spółki jakoteż na walnych zgromadzeniach, ile razy uzna to za potrzebne i zawieszać wszelkie takie uchwały lub zarządzenia, któreby się ustawom, koncesyi lub statutowi spółki sprzeciwiały, względnie dla publicznego dobra i fiskalnego interesu gwarantującego skarbu państwa były szkodliwe; w przypadku jednak takim winien komisarz przedstawić sprawę natychmiast Ministerstwu kolei żelaznych do decyzyi, która zapaść ma bezzwłocznie, z mocą spółkę wiążącą.

§ 21.

Rząd zastrzega sobie nadto prawo tej treści, że gdyby mimo poprzedniego ostrzeżenia do-

puszczono się ponownie naruszenia lub zaniedbania jednego z obowiązków, przepisanych dokumentem koncesyjnym, warunkami koncesyi lub ustawami, będzie temu zapobiegał środkami, odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności uzna koncesyę za zgasłą jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego na który ją nadano.

Wrba wlr.

141.

Rozporządzenie Ministerstwa sprawiedliwości z dnia 22. sierpnia 1905,

zawierające wcielenie gminy jarmarcznej i obszaru dworskiego Straża do okręgu sądu powiatowego w Radowcach na Bukowinie.

Na zasadzie ustawy z dnia 11. czerwca 1868, Dz. u. p. Nr. 59, przydziela się gminę jarmarczną i obszar dworski Strażę z okręgu sądu powiatowego w Seletynie do okręgu sądu powiatowego w Radowcach na Bukowinie.

Rozporządzenie to nabiera mocy obowiązującej z dniem 1. stycznia 1906.

Klein wlr.

