

312.

Na mocy art. 44 Konstytucji ogłaszam ustawę następującej treści:

U S T A W A

z dnia 18 marca 1931 r.

w sprawie ratyfikacji konwencji, zawartej pomiędzy Austrią, Polską i Czechosłowacją, dotyczącej „Kasy Oszczędności dzieci urzędników i robotników stałych Kolei Północnej”, podpisanej wraz z 1 załącznikiem w Wiedniu dnia 30 października 1928 r.

Art. 1. Wyraża się zgodę na dokonanie przez Prezydenta Rzeczypospolitej ratyfikacji konwencji, zawartej pomiędzy Austrią, Polską i Czechosłowacją, dotyczącej „Kasy Oszczędności dzieci urzędników i robotników stałych Kolei Północnej”, podpisanej wraz z 1 załącznikiem w Wiedniu dnia 30 października 1928 r.

Art. 2. Wykonanie niniejszej ustawy porucza się Ministrowi Spraw Zagranicznych, wykonanie zaś postanowień powyższej konwencji Ministrowi Komunikacji i Ministrowi Skarbu w porozumieniu z innymi właściwymi ministrami.

Art. 3. Ustawa niniejsza wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Prezydent Rzeczypospolitej: *I. Mościcki*

Prezes Rady Ministrów: *W. Stawek*

Minister Spraw Zagranicznych: *August Zaleski*

Minister Komunikacji: *Kühn*

Kierownik Ministerstwa Skarbu: *Ignacy Matuszewski*

313.

Na mocy art. 44 Konstytucji ogłaszam ustawę następującej treści:

U S T A W A

z dnia 18 marca 1931 r.

o skupie na rzecz Skarbu Państwa kolei fabryczno-łódzkiej.

Art. 1. Upoważnia się Ministra Komunikacji do skupu w porozumieniu z Ministrem Skarbu na własność Skarbu Państwa kolei fabryczno-łódzkiej, stanowiącej przedmiot umowy nadawczej z dnia 26 sierpnia 1865 r., zatwierdzonej przez b. rząd rosyjski dnia 1 września 1865 r. i uzupełnionej postanowieniem z dnia 24 czerwca 1900 r., i w tym celu do zawarcia imieniem Skarbu Państwa urzędowego aktu skupu ze Spółką Akcyjną pod firmą „Towarzystwo Drogi Żelaznej Fabryczno-Łódzkiej” w osobach pełnomocników Rady Zarządzającej tejże Spółki, a to pod warunkami, jakie akt ten bliżej ustali, i z zastrzeżeniami, przewidzianymi w art. 2 — 8 niniejszej ustawy.

Art. 2. (1) Skupowi ulegnie kolej, wymieniona w art. 1, wraz z gruntami, budynkami, taborem, inwentarzem, zasobami i wszelkimi przynależnościami tej kolei za cenę skupu w sumie 3.717.000 złotych i 84 grosze w złocie.

(2) Niezależnie od tego Skarb Państwa wypłaci Towarzystwu Drogi Żelaznej Fabryczno-Łódzkiej tytułem wynagrodzenia za eksploatację kolei przez Skarb oraz Zarząd Polskich Kolei Państwowych od dnia 11 listopada 1918 r. do dnia 31 grudnia 1929 r. sumę 3.829.660 złotych i 94 grosze w złocie. Terminy płatności tych sum w całości lub ratami określi akt skupu.

Art. 3. (1) We wszystkich wypadkach, w których przed zawarciem aktu skupu Towarzystwo Drogi Żelaznej Fabryczno-Łódzkiej figurowało w wykazach hipotecznych nieruchomości w charakterze właściciela, właściwe wydziały hipoteczne przepiszą na wniosek Prokuratorji Generalnej, do którego winien być dołączony wypis aktu skupu, tytuł własności do nieruchomości na imię Skarbu Państwa.

(2) Jednocześnie z zatwierdzeniem wniosku Prokuratorji Generalnej o przepisanie tytułu własności Towarzystwu Drogi Żelaznej Fabryczno-Łódzkiej zwolnione zostaje z mocy prawa od odpowiedzialności osobistej w stosunku do wierzycieli hipotecznych, na których rzecz zabezpieczone są prawa w wykazie hipotecznym danej nieruchomości.

Art. 4. (1) Skarb Państwa odpowiada za spłatę i oprocentowanie nieumorzonego długu obligacyjnego Towarzystwa, a nadto za wszelkie inne należycie zgłoszone i nieprzedawnione zobowiązania Towarzystwa, powstałe z tytułu eksploatacji kolei i we własnym zarządzie, w tych granicach, w jakich odpowiadałoby Towarzystwo ze swego rachunku, przyczem za ostatni dzień eksploatacji tej kolei przez Towarzystwo we własnym zarządzie ustala się dzień 1 sierpnia 1914 r.

(2) Odpowiedzialność Skarbu Państwa z tytułu zobowiązań Towarzystwa, poza spłatą i oprocentowaniem nieumorzonych długów obligacyjnych Towarzystwa i poza zabezpieczeniami hipotecznymi, o jakich mowa w art. 3, ogranicza się do sumy 500.000 złotych.

(3) W razie, gdyby przejęte przez Skarb zobowiązania, o jakich mowa w ustępie poprzednim, przekroczyły wraz z procentami 500.000 złotych, to nadwyżka potrącona zostanie z sum, należnych Towarzystwu od Skarbu w myśl art. 2.

Art. 5. Towarzystwo winno przekazać Skarbowi pretensje swoje do Skarbu niemieckiego i rosyjskiego z tytułu szkód i strat, wyrządzonych Towarzystwu w czasie wojny od 1 sierpnia 1914 do 11 listopada 1918 r., jako też pretensje do osób trzecich, powstałe do 1 sierpnia 1914 r., a nadto winno scedować na rzecz Skarbu Państwa prawa do sum, istniejących w bankach krajowych i zagranicznych, a przeznaczonych na wypłaty kapitału i procentów długu obligacyjnego Towarzystwa.

Art. 6. Pokrycie wydatków, przewidzianych w art. 2 i 4, nastąpi w okresie budżetowym 1930/31

częściowo z kredytów, jakie na ten cel są ustalone ustawą skarbową z dnia 29 marca 1930 r. na okres od 1 kwietnia 1930 r. do 31 marca 1931 r. (Dz. U. R. P. Nr. 24, poz. 221), częściowo zaś ze zwiększonych wpływów zwyczajnych przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe”, względnie drogą redukcji przewidzianych w planie finansowo-gospodarczym za ten okres rozchodów przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe” (art. 7 ust. 1 p. 2) wymienionej wyżej ustawy skarbowej), w następnych zaś okresach budżetowych z kredytów, jakie na ten cel będą przewidziane w planach finansowo-gospodarczych przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe”.

Art. 7. (1) Roszczenia z tytułów nieprzedawnionych zobowiązań Towarzystwa Drogi Żelaznej Fabryczno-Łódzkiej, przejętych przez Skarb Państwa, winny być zgłoszone w ciągu sześciu miesięcy od wejścia w życie ustawy niniejszej.

(2) W terminie tym osoby zainteresowane winny złożyć w Ministerstwie Komunikacji, bądź nadać na pocztę pod adresem tegoż Ministerstwa podanie, poparte odpowiednimi dokumentami.

(3) Nie wymagają zgłoszenia prawa osób trzecich, ujawnione hipotecznie.

(4) Ministerstwo Komunikacji celem sprawdzenia prawdziwości i ścisłości danych, zawartych w podaniu, ma prawo wyznaczyć osobom zainteresowanym termin do uzupełnienia dowodów. Termin ten nie może być krótszy niż dwa tygodnie od daty doręczenia zawiadomienia.

(5) Jeżeli Ministerstwo Komunikacji roszczenie odrzuci, osobie zainteresowanej służy prawo wytoczenia powództwa przeciwko Skarbowi Państwa w terminie miesięcznym w sądzie okręgowym w Warszawie od daty doręczenia odnośnej uchwały.

(6) Prawo do wytoczenia powództwa służy również osobom, zobowiązanym do złożenia dodatkowych dowodów. Termin miesięczny liczony będzie w tym wypadku od upływu terminu, wyznaczonego dla złożenia dowodów.

(7) Niezachowanie terminu zgłoszenia, przewidzianego w ust. 1 niniejszego artykułu, bądź też terminu do wniesienia powództwa (ust. 5 i 6 niniejszego artykułu) powoduje wygaśnięcie roszczenia zarówno w stosunku do Skarbu Państwa, jako też i do Towarzystwa Kolei Fabryczno-Łódzkiej.

Art. 8. Akt skupu, podlegający zeznaniu, uwalnia się od opłaty stemplowej i komunalnej, a koszty notarialne poniesie Skarb Państwa.

Art. 9. Wykonanie niniejszej ustawy porucza się Ministrowi Komunikacji w porozumieniu z Ministrem Skarbu.

Art. 10. Ustawa niniejsza wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Prezydent Rzeczypospolitej: *I. Mościcki*

Prezes Rady Ministrów: *W. Sławek*

Minister Komunikacji: *Kühn*

Kierownik Ministerstwa Skarbu: *Ignacy Matuszewski*

314.

Na mocy art. 44 Konstytucji ogłaszam ustawę następującej treści:

U S T A W A

z dnia 18 marca 1931 r.

o skupie kolei lokalnej Lwów — Stojanów.

Art. 1. Skarb Państwa skupuje kolej lokalną Lwów — Stojanów z ważnością od dnia 1 stycznia 1929 r. na podstawie dokumentu koncesyjnego z dnia 23 marca 1908 r. (Dz. u. p. austr. Nr. 58).

Art. 2. (1) Cenę skupu stanowi renta roczna, ustalona według postanowień § 11 dokumentu koncesyjnego kolei lokalnej Lwów — Stojanów, płatna w ratach półrocznych zdołu dnia 30 czerwca i 31 grudnia każdego roku do upływu terminu koncesji.

(2) Skarb Państwa ma prawo każdego czasu zamiast niepłatnych jeszcze rat renty skupu wypłacić spółce akcyjnej „Kolej Lokalna Lwów — Stojanów” sumę, jaka wypadnie z kapitalizacji renty skupu w stosunku 4% rocznie.

(3) Wydatek pokrywa się z budżetu przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe”.

Art. 3. Skarb Państwa ma prawo każdego czasu przejąć zaciągniętą przez spółkę w b. Banku Krajowym dla Królestwa Galicji i Lodomerji z Wielkim Księstwem Krakowskim pożyczkę pierwszeństwa do zapłaty na rzecz Banku Gospodarstwa Krajowego w sumie niespłaconej jeszcze według planu umorzenia w czasie przejścia. W tym przypadku renta skupu zmniejsza się o sumę, jaka jest potrzebna na oprocentowanie i umorzenie tej pożyczki.

Art. 4. (1) Przedmiotem skupu jest całe przedsiębiorstwo kolejowe spółki z całym jej majątkiem ruchomym i nieruchomym i wszystkimi prawami.

(2) Za cenę, wymienioną w art. 2 i 3, przechodzi wskutek skupu na własność Skarbu Państwa bez żadnego dalszego odszkodowania całe przedsiębiorstwo kolejowe spółki, wolne od wszelkich długów i ciężarów, a obciążone tylko resztą niespłaconej jeszcze Bankowi Gospodarstwa Krajowego pożyczki pierwszeństwa, wymienionej w art. 3.

Art. 5. Przed ostatecznym ustaleniem ceny skupu Skarb Państwa ma prawo wypłacać spółce zaliczki na rachunek tej ceny.

Art. 6. (1) Minister Komunikacji przeprowadzi w księgach kolejowych (gruntowych) wpis prawa własności i innych praw rzeczowych, które wskutek skupu przedsiębiorstwa kolejowego przechodzą na własność Skarbu Państwa.

(2) Jeżeli spółka nie przedstawi Ministrowi Komunikacji w oznaczonym przez niego terminie dokumentów, potrzebnych do przepisania prawa własności i innych praw rzeczowych, albo też dokumentów, sporządzonych przez Ministerstwo Komunikacji, i nie opatrzy w podpisy w sposób, prawem wymagany, to wpis prawa własności i innych praw rze-