

## 350.

Na mocy art. 44 Konstytucji ogłaszam ustawę następującej treści:

## U S T A W A

z dnia 27 kwietnia 1931 r.

**o oddaniu „Francusko-Polskiemu Towarzystwu Kolejowemu“, Spółce Akcyjnej w Paryżu, kolei Herby Nowe — Gdynia z odnogą Siemkowice — Częstochowa do eksploatacji oraz o udzieleniu poręki państwowej.**

**Art. 1.** Upoważnia się Ministra Komunikacji do oddania „Francusko-Polskiemu Towarzystwu Kolejowemu“ („Compagnie Franco-Polonaise de Chemins de Fer“), Spółce Akcyjnej w Paryżu, zwanemu w następnych artykułach tej ustawy „koncesjonariuszem“, kolei państwowej od stacji Herby Nowe do stacji Inowrocław i od stacji Nowawieś Wielka do stacji Gdynia do dokończenia jej budowy i eksploatacji oraz odnogi tej kolei od stacji Siemkowice do węzła kolejowego w Częstochowie do budowy i eksploatacji na warunkach koncesyjnych, ustalonych w porozumieniu z wspomnianą Spółką dnia 30 marca 1931 r.

**Art. 2.** Nieruchomości, wchodzące obecnie w skład wymienionych w art. 1 linii kolejowych, pozostają własnością Państwa, nieruchomości zaś, które koncesjonariusz nabędzie w celu budowy lub eksploatacji tych linii kolejowych, stają się z chwilą ich nabycia własnością Państwa.

**Art. 3.** (1) Upoważnia się Ministra Skarbu do udzielenia w porozumieniu z Ministrem Komunikacji poręki państwowej dla pożyczek obligacyjnych, które koncesjonariusz zaciągać będzie zgodnie z p. 15 art. 16 ustawy z dnia 14 października 1921 r. o udzieleniu koncesji na koleje żelazne prywatne (Dz. U. R. P. Nr. 88, poz. 646) na pokrycie kosztów budowy i wyposażenia linii kolejowych, wymienionych w art. 1.

(2) Poręka państwowa obejmuje spłatę kapitałów i odsetek oraz koszty obsługi pożyczek obligacyjnych i podatki zagraniczne od tych pożyczek.

**Art. 4.** (1) Celem zabezpieczenia wynikających z poręki państwowej uprawnień posiadaczy obligacji, wymienionych w art. 3, służy posiadaczom tych obligacji z mocy samej ustawy prawo zastawu na nieruchomościach państwowych, które wchodzi lub wejdą w skład linii kolejowych, wymienionych w art. 1, — z wyjątkiem nieruchomości na odcinku kolejowym z Kościerzyny do Somonina — z pierwszeństwem przed wszystkimi innymi wierzycielami.

(2) Wymienione w ustępie poprzednim prawo zastawu służy posiadaczom obligacji wszystkich emisji z równym stopniem pierwszeństwa.

**Art. 5.** W razie wygaśnięcia koncesji przed upływem jej terminu Minister Skarbu będzie władny w porozumieniu z Ministrem Komunikacji przejąć na Państwo pożyczki obligacyjne koncesjonariusza i za-

bezpieczyć ich spłatę i oprocentowanie na wpływach brutto linii kolejowych, wymienionych w art. 1.

**Art. 6.** Stosunek pracowników, pełniących służbę kolejową na liniach kolejowych, wymienionych w art. 1, lub w ich zarządzie — z wyjątkiem zatrudnionych na podstawie umowy o pracę — jest publiczno-prawny.

**Art. 7.** Do stałych pracowników kolejowych koncesjonariusza — z wyjątkiem zatrudnionych na podstawie umowy o pracę — będą miały zastosowanie przepisy o prawach i obowiązkach, o normach wynagrodzenia, pomocy leczniczej i uprawnieniach emerytalnych w zakresie każdorazem obowiązującym w stosunku do pracowników stałych przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe” z odpowiednimi zmianami, które ze względu na odrębne warunki przedsiębiorstwa koncesjonariusza ustalać będzie Minister Komunikacji w porozumieniu z Ministrami Skarbu oraz Pracy i Opieki Społecznej, po wysłuchaniu opinii koncesjonariusza.

**Art. 8.** Pracownicy przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe”, wyznaczeni przez Ministra Komunikacji do stałego pełnienia służby kolejowej na liniach kolejowych, wymienionych w art. 1, lub w ich zarządzie, przechodzą do służby kolejowej koncesjonariusza z zachowaniem uprawnień, wynikających z czasu służby, zaliczonego im przez przedsiębiorstwo „Polskie Koleje Państwowe”.

**Art. 9.** Przepisy prawne z dziedziny świadczeń socjalnych będą miały zastosowanie do koncesjonariusza w zakresie, obowiązującym przedsiębiorstwo „Polskie Koleje Państwowe”.

**Art. 10.** Wszelkie spory, mogące wyniknąć między Skarbem Państwa i koncesjonariuszem na tle wykładni lub wykonania warunków koncesyjnych (art. 1), mogą być rozstrzygane przez sądy polubowne z wyjątkiem sporów, które według ustawy z dnia 14 października 1921 r. o udzielaniu koncesji na koleje żelazne prywatne (Dz. U. R. P. Nr. 88, poz. 646) są wyłączone z właściwości sądów i podlegają orzecznictwu władz administracyjnych.

**Art. 11.** Wykonanie ustawy niniejszej porucza się Ministrowi Komunikacji, o ile chodzi o wykonanie artykułów 4 i 7 w porozumieniu z Ministrem Skarbu, o ile zaś chodzi o wykonanie artykułu 7 także w porozumieniu z Ministrem Pracy i Opieki Społecznej, natomiast wykonanie artykułów 3 i 5 Ministrowi Skarbu w porozumieniu z Ministrem Komunikacji.

**Art. 12.** (1) Ustawa niniejsza wchodzi w życie z dniem ogłoszenia w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej zarządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej o nadaniu koncesji na dokończenie budowy i eksploatację kolei od stacji Herby Nowe do stacji Inowrocław i od stacji Nowawieś Wielka do stacji Gdynia, oraz na budowę i eksploatację odnogi tej kolei od stacji Siemkowice do węzła kolejowego w Częstochowie.

(2) Z chwilą wejścia w życie ustawy niniejszej tracą moc obowiązującą: ustawa z dnia 23 czerwca 1925 r. o budowie kolei Bydgoszcz — Gdynia (Dz. U. R. P. Nr. 74, poz. 513) i rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 7 lutego 1928 r. w sprawie budowy kolei Herby — Inowrocław (Dz. U. R. P. Nr. 16, poz. 123).

Prezydent Rzeczypospolitej: *I. Mościcki*  
Prezes Rady Ministrów: *W. Sławek*  
Minister Komunikacji: *Kühn*  
Kierownik Ministerstwa Skarbu: *Ignacy Matuszewski*  
Minister Pracy i Opieki Społecznej: *Hubicki*

---