

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XXXV. — Wydana i rozesłana dnia 29. kwietnia 1902.

Treść: (№ 82 i 83.) 82. Obwieszczenie o odwołaniu tymczasowego pozwolenia urzędowego uwierzytelniania elektromierzy typów XXXVII, XXXVIII H K i XLVII, tudzież o stanowczem pozwoleniu uwierzytelniania typów XXXIX, XLI, XLV, XLV a i LIV. — 83. Dokument koncesyjny na kolej lokalną ze Świety na Ledecz do Kacowa.

82.

Obwieszczenie Ministerstwa handlu z dnia 15. kwietnia 1902,

o odwołaniu tymczasowego pozwolenia urzędowego uwierzytelniania elektromierzy typów XXXVII, XXXVII H K i XLVII, tudzież o stanowczem pozwoleniu uwierzytelniania typów XXXIX, XLI, XLV, XLV a i LIV.

Na zasadzie ustawy z dnia 23. lipca 1871, Dz. u. p. Nr. 16 z r. 1872 i stosownie do przepisów, obwieszczonych rozporządzeniem Ministerstwa handlu z dnia 4. lipca 1900, Dz. u. p. Nr. 176, a dotyczących się urzędowego sprawdzaniu i uwierzytelnianiu przyrządów do mierzenia zużytej elektrycz-

ności (rozdział V, punkt 21 i 22), obwieszcza się co następuje:

Dyrektor c. k. głównej Komisji miar i wag odwołał prowizoryczne pozwolenie urzędowego uwierzytelniania elektromierzy typów XXXVII XXXVIII H K i XLVII (ob. wykaz w Dz. u. p. Nr. 176 z r. 1900, względnie Dz. u. p. Nr. 129 z r. 1901), a jednocześnie pozwolił stanowczo sprawdzać i uwierzytelniać urzędowo typy XXXIX, XLI (ob. wykaz w Dz. u. p. Nr. 176 z r. 1900) i XLV (ob. Dz. u. p. Nr. 73 z r. 1901), tudzież typy XLV a i LIV, które dotychczas były już prowizorycznie aprobowane.

Znamiona aprobowanych typów elektromierzy zawarte są w umieszczonej poniżej tabeli; opis szczegółowy ogłoszony będzie później.

Typ elektromierzy	Aprobowane		Oznaczenie	Rodzaj prądu	System przewodowy	Znamiona	Zamknięte urzędowe plombami; ilość plomb
	stanow. ozo	prowizorycznie					
XXXIX	1	.	Elektromierz Hummła (Monachium)	Prąd stały	Trójprzewodowy	Przyrząd motorowy jak typ XI, jednak inne uzwojenie zbroi. Podany przez G. Hummła w Monachium.	3
XLI	1	.	Elektromierz Hummła (Monachium)	Prąd stały	Dwuprzewodowy	Jak typ XXXIX. Podany przez G. Hummła w Monachium.	3

Typ elektromierzy	Aprobowane		Oznaczenie	Rodzaj prądu	System przewodowy	Znamiona	Zamknięcie urzędowe plombami; ilość plomb
	stanowczo	próbowo					
XLV	1	.	Elektromierz wattogodzinowy	Prąd stały	Trójprzewodowy	Przyrząd motorowy z obracającym się rdzeniem żelaznym. Na tym rdzeniu umieszczone są cztery skrzydła z żelaza, z których każde z sąsiednim tworzy kąt 90°. Podany przez Spółkę akcyjną Siemens i Halske w Wiedniu.	3
XLV a	1	.	Elektromierz wattogodzinowy	Prąd stały	Trójprzewodowy	Jak typ XLV, jednak odmienny kształt skrzynki i odmiennie położenie cewek i liczydła. Podany przez Spółkę akcyjną Siemens i Halske w Wiedniu.	3
LIV	1	.	Elektromierz Thomsona	Prąd stały	Dwuprzewodowy	Przyrząd Thomsona podobny do przyrządu typu XXIV, jednak inny porządek części składowych i odmienna skrzynka, skonstruowany jako przyrząd dwuprzewodowy bez cewek początkujących. Podany przez Austriacką Spółkę elektryczną „Union“ w Wiedniu.	1

Call r. w.

83.**Dokument koncesyjny z dnia 19. kwietnia 1902,**

na kolej lokalną ze Swietły na Ledecz do Kacowa.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia nadaje w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami Józefowi Klöcknerowi, inspektorowi dóbr c. k. Terezyańskiej Fundacji szlacheckiej dla dam na zamku w Pradze, w spółce z Robertem Hruszem, dyrektorem dóbr skarbowych w Ledcczu, Józefem Kolarzem, przewodniczącym Rady powiatowej w Radostowicach i Janem Hęrszem, burmistrzem w Ledeczu, na ich prośbę koncesję do wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej parowej, która ma być wybudowana jako kolej lokalna normalnotorowa, wychodząca ze stacji w Swietłej przy linii c. k. uprzyw. austr. Kolei północno-zachodniej i wiodąca na Ledecz do Kacowa, 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 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, pod następującymi warunkami i zastrzeżeniami:

§. 1.

Co do kolei żelaznej, będącej przedmiotem niniejszego dokumentu koncesyjnego, używają kon-

cesyonaryusze dobrodziejstw, w artykule V ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895 przewidzianych.

§. 2.

Koncesyonaryusze obowiązani są skończyć budowę kolei koncesyonowanej najpóźniej w przeciągu dwóch lat, licząc od dnia dzisiejszego, gotową kolej oddać na użytek publiczny i utrzymywać ją w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy, jakoteż wykonania i urządzenia kolei zgodnie z koncesją, dać mają koncesyonaryusze na żądanie Rządu stosowną kaucję w papierach wartościowych, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania kaucya ta uznana być może za przepadłą.

§. 3.

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

Takież samo prawo nadane będzie koncesyonaryuszom do wybudowania wszelkich kolei podjazdowych, których wybudowanie Rząd ze względu na dobro publiczne uznałby za potrzebne.

§. 4.

We względzie budowy kolei koncesyonowanej i ruchu na niej zastosować się powinni koncesyonaryusze do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego, do warunków koncesyjnych, przez Ministerstwo kolei żelaznych ustanowionych, jako też do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, i Porządku ruchu kolei żelaznych z dnia 16. listopada 1851, Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852, tudzież do ustaw i rozporządzeń, któreby w przyszłości zostały wydane. Pod względem ruchu będzie można odstąpić od środków bezpieczeństwa i przepisów ruchu, ustanowionych w Porządku ruchu kolei żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych o tyle, o ile ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu, a w szczególności ze względu na zmniejszoną chyżość, Ministerstwo kolei żelaznych uzna to za dopuszczalne, a natomiast trzymać się należy osobnych przepisów ruchu, które w tej mierze wyda Ministerstwo kolei żelaznych.

§. 5.

Nadaje się koncesyonaryuszom prawo utworzenia za osobnem zezwoleniem Rządu i pod warunkami, które on ustanowi, spółki akcyjnej, która wniść ma we wszystkie prawa i obowiązki koncesyonaryuszy. Zaciągnięcie pożyczki pierwszeństwa może nastąpić za pozwoleniem Rządu w takim razie, jeżeli oprocentowanie i umarzenie teje będzie zabezpieczone gwarancją czystego dochodu, daną przez Królestwo czeskie.

Nadaje się koncesyonaryuszom prawo emitowania akcji pierwszeństwa, które pod względem oprocentowania i umorzenia będą miały pierwszeństwo przed akcjami zakładowemi, a to aż do sumy, którą Rząd oznaczy.

Dywidenda należąca się od akcji pierwszeństwa, zanim akcje zakładowe nabędą prawa do dywidendy, nie może być wymierzana w większej kwocie jak po cztery od sta, przychem dopłaty z dochodów lat późniejszych są niedozwolone.

Cyfra kapitału zakładowego rzeczywistego jakoteż imiennego podlega zatwierdzeniu Rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolei łącznie z kosztami zaopatrzenia się w park kolejowy i uposażenia funduszu zasobnego, który Rząd ma oznaczyć, rzeczywiście wyłożonych i należycie wykazanych, z doliczeniem odsetek interkalarnych rzeczywiście zapłaconych w okresie

budowy i straty na kursie, gdyby ją istotnie poniesiono przy gromadzeniu kapitału, żadne wydatki jakiegobądź rodzaju nie mogą być liczone.

Gdyby po wybudowaniu kolei jeszcze jakie nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, koszta przez to poniesione mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli Rząd pozwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta będą należycie wykazane.

Cały kapitał zakładowy umorzony być ma w okresie koncesyjnym według planu amortyzacyi przez Rząd zatwierdzonego.

Statut Spółki i formularze wydać się mających akcji zakładowych i akcji pierwszeństwa podlegają zatwierdzeniu Rządu.

§. 6.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych zniżonych. Taryfę wojskową stosuje się do przewozu osób i rzeczy według postanowień, które tak w tej mierze, jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych, kiedykolwiek na austriackich kolejach państwa obowiązywać będą.

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

Koncesyonaryusze zobowiązują się przystąpić do zawartej przez austriackie spółki kolejowe umowy co do zakupywania i utrzymywania w pogotowiu przyborów do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem swoją służbą i swoimi taborami w razie przewożenia większych transportów wojskowych, do przepisów dla kolei żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, jakoteż do umowy dodatkowej o przewożeniu na rachunek skarbu wojskowego obłożnie chorych i rannych, która weszła w wykonanie od dnia 1. czerwca 1871.

Przepis, tyczący się przewożenia transportów wojskowych kolejami żelaznymi, który kiedykolwiek będzie obowiązywał, tudzież przepisy dla kolei żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, nabywają dla koncesyonaryuszy mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na kolei koncesyonowanej. Przepisy rzeczonoego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i w Dzienniku ustaw państwa nie będą ogłoszone, staną się dla koncesyonaryuszy obowiązującymi wtedy, gdy zostaną im urzędownie podane do wiadomości.

Zobowiązania te ciężą na koncesyonaryuszach tylko o tyle, o ile będzie możliwem dopełnienie ich na kolei jako drugorzędnej a w skutek tego zbudowanej, urządzonej i eksploatowanej z dozwoleniami ułatwieniami.

Koncesyonaryusze zobowiązują się 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.

§. 7.

Do przewozu korpusów straży cywilnej (straży bezpieczeństwa, straży skarbowej itp.) stosowane być mają podobnie zniżone pozycje taryfowe, przepisane dla transportów wojskowych.

§. 8.

Trwanie koncesyi z ochroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §. 9go, lit. b) ustawy o koncesjach na koleje żelazne oznacza się na lat dziewięćdziesiąt (90), licząc od dnia dzisiejszego, a po upływie tego czasu utraci ona moc swoją.

Rząd może także uznać koncesję za nieistniejącą nadal przed upływem pizerzeczonego czasu, gdyby określone w §. 2 zobowiązania pod względem skończenia budowy i otwarcia ruchu nie były dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl §u 11, lit. b) ustawy o koncesjach na koleje żelazne.

§. 9.

Ruch na kolei, będącej przedmiotem niniejszego dokumentu koncesyjnego, utrzymywać będzie Rząd na rachunek koncesyonaryuszy, a ci zwracać mu będą koszta z tego powodu rzeczywiście ponoszone. Warunki tego utrzymywania ruchu przepisane będą w kontrakcie ruchu, który Rząd zawrze z koncesyonaryuszami.

§. 10.

Koncesyonaryusze obowiązani są pod warunkami i zastrzeżeniami w artykule XII ustawy z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895) podanemi, dozwolić Rządowi na jego żądanie każdego czasu współużywania kolei do obrotu między kolejami już istniejącymi lub dopiero w przyszłości powstać mającymi, na których Rząd ruch utrzymuje, w taki sposób, że Rząd będzie mógł z prawem

ustanawiania taryf przesyłać lub pozwolić przesyłać tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy koleją wspólną lub niektórymi jej częściami, za opłatą stosownego wynagrodzenia.

§. 11.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolei koncesyonowanej po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu kiedykolwiek, a to pod następującymi warunkami:

1. Dla oznaczenia ceny odkupu policzone będą czyste dochody roczne przedsiębiorstwa w ciągu ostatnich zamkniętych lat siedmiu przed chwilą odkupu, z nich stracone będą czyste dochody najniepomyślniejszych dwóch lat, poczem obliczony będzie średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

2. Gdyby kolej miała być odkupiona po upływie czasowego, w §. 1 ustanowionego uwolnienia od podatków, podatki i dodatki do podatków, ciężące na odkupionem przedsiębiorstwie kolejowem, i wszelkie inne pobory publiczne uważać się będzie przy obliczaniu czystych dochodów rocznych z wydatki ruchu.

Jeżeli obowiązek płacenia podatku istniał nie przez wszystkie lata, podług których oblicza się sumę średnią, w takim razie także co do lat wolnych od podatku obliczyć należy podatek razem z dodatkami według stopy procentowej pierwszego roku, podlegającego podatkowi, i potrącić z przychodów.

Ze względu jednak, że stosownie do §. 131, lit. a) ustawy z dnia 25. października 1896, Dz. u. p. Nr. 220, opłacać się ma od renty odkupu podatek dziesięcioprocentowy, doliczyć należy do czystych dochodów w taki sposób obliczonych dodatek, wynoszący jedną dziewiątą tych czystych dochodów.

3. Czysty dochód roczny, w myśl powyższego postanowienia obliczony, płacić się będzie koncesyonaryuszom jako wynagrodzenie za kolej odkupioną aż do upływu okresu koncesyjnego, w ratach półrocznych, płatnych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku.

4. Gdyby zaś kolej miała być odkupiona przed upływem siódmego roku ruchu, lub gdyby średni dochód czysty, w myśl postanowień ustępów 1 do 3 obliczony, bez uwzględnienia dodatku w ustępie 2 przewidzianego, nie wynosił przynajmniej takiej sumy rocznej, któraby wyrównywała racie ryczałtowej, potrzebnej na oprocentowanie i umarzenie według planu pożyczki hipotecznej, jaka w celu uzyskania kapitału ma być zaciągnięta w Banku krajowym królestwa czeskiego za poręką tegoż królestwa, tudzież kwoty ryczałtowej, potrzebnej na oprocentowanie po cztery od sta kapitału akcyj-

nego przez Rząd zatwierdzonego i na umarzenie go w ciągu okresu koncesyjnego, w takim razie wynagrodzenie, które państwo ma zapłacić za kolej odkupioną, będzie polegało na tem, że państwo weźmie zamiast koncesyonaryusza na siebie spłatę wymienionej pożyczki hipotecznej aż do całkowitego jej umorzenia w umówionych terminach płatności, a wzmiankowaną powyżej kwotę ryczałtową płacić będzie w ratach półrocznych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku i zwracać będzie koncesyonaryuszom podatek rentowy, od tej renty odkupu opłacać się mający.

5. Państwo zastrzega sobie nadto, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rent, w myśl postanowień powyższych punktów koncesyonaryuszom płacić się mających, zapłacić kapitał, wyrównywający zdyskontowanej przez potrącenie odsetek od odsetek po cztery od sta na rok wartości kapitałowej tych rent, po strąceniu, jak się samo przez się rozumie, dodatku, gdyby w myśl postanowień ustępu 2 zawierał się w tych rentach.

Gdyby państwo zamierzało 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 pieniężnym średnim, jaki obligacye długu państwa tego samego rodzaju, notowane urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półroczu bezpośrednio poprzedzającego.

6. Przez odkupienie kolei i od dnia tego odkupienia przechodzi na państwo za wypłatą wynagrodzenia pod ll. 1 aż do 5 przepisanego bez dalszej zapłaty własność wolna od ciężarów, a względnie obciążona tylko zalegającą jeszcze resztą pożyczek za zezwoleniem Rządu zaciągniętych i używanie kolei niniejszem koncesyonowanej ze wszystkimi do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materyałów i zapasy kasowe, a według okoliczności koleje podjazdowe, własnością koncesyonaryusza będące i ich przedsiębiorstwa poboczne, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już użyte stosownie do swego przeznaczenia.

7. Odkupienie na rzecz państwa nastąpić ma w każdym przypadku z rozpoczęciem się roku kalendarzowego, uchwała zaś Rządu, tycząca się odkupienia, oznajmiona będzie przedsiębiorstwu kolejowemu najpóźniej do 31. października roku bezpośrednio poprzedniego w formie deklaracyi.

W deklaracyi tej oznaczone będą następujące szczegóły:

- a) termin, od którego nastąpi odkupienie;
- b) przedsiębiorstwo kolejowe, będące przedmiotem odkupienia i inne przedmioty majątku, które bądź jako przynależność przedsiębiorstwa kolejowego bądź na zaspokojenie pretensyi państwa lub z jakichkolwiek innych tytułów prawnych przejść mają na państwo;
- c) kwota ceny odkupu (l. 1 aż do 5), którą państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowemu, według okoliczności z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania tymczasowo obliczonej, z oznaczeniem terminu i miejsca płatności.

8. Rząd zastrzega sobie prawo ustanowienia jednocześnie z doręczeniem deklaracyi tyczącej się odkupienia, osobnego komisarza do czuwania nad tem, żeby stan majątku, począwszy od tej chwili, nie został zmieniony na szkodę państwa.

Począwszy od chwili oznajmienia o odkupieniu, wszelka sprzedaż lub obciążenie nieruchomości majątkowych, w deklaracyi o odkupieniu wymienionych, podlega przyzwoleniu tego komisarza.

Toż samo rozumie się o wszelkiem przyjmowaniu nowych zobowiązań, przekraczających granicę regularnego sprawowania interesów lub uzasadniających trwałe obciążenie.

9. Koncesyonaryusze obowiązani są mieć o to staranie, żeby Rząd mógł w dniu na odkupienie wyznaczonym objąć w fizyczne posiadanie wszystkie przedmioty majątku, w deklaracyi o odkupieniu wymienione.

Gdyby koncesyonaryusze nie uczynili zadość temu zobowiązaniu, Rząd będzie miał prawo nawet bez jego zezwolenia i bez wdania się sądu objąć w fizyczne posiadanie przedmioty majątku powyżej oznaczone.

Począwszy od chwili odkupienia, ruch na kolei odkupionej odbywać się będzie na rachunek państwa, a przeto od tej chwili wszelkie dochody ruchu przechodzić będą na rzecz państwa, wszelkie zaś wydatki ruchu na karb państwa.

Czyste dochody, jakie okażą się z obrachunku aż do chwili odkupienia, 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.

10. Rząd zastrzega sobie prawo zahipotekowania na podstawie deklaracyi o odkupieniu (l. 7), prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach majątkowych, w skutek odkupienia na państwo przechodzących.

Koncesyonaryusze obowiązani są oddać Rządowi na jego żądanie do rozporządzenia wszelkie dokumenty prawne, jakichby tenże od niego do tego celu potrzebował.

§. 12.

Gdy koncesya uplynie i od dnia jej uplynięcia przechodzi na państwo bez wynagrodzenia wolna od ciężarów własność i używanie kolei koncesyjonowanej i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materyałów i zapasy kasowe, koleje podjazdowe i przedsiębiorstwa poboczne, gdyby je koncesyonarysze posiadali, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, w rozmiarze wzmiankowanym w §. 11, ust. 6.

Tak wtedy, gdy koncesya uplynie, jak i w razie odkupienia kolei (§. 11), zatrzymają koncesyonarysze na własność fundusz zasobny, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i aktywa obrachunkowe, jeżeliby istniały, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniesione lub nabyte, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił koncesyonaryszy z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają one stanowić przynależności kolei.

§. 13.

Rząd ma prawo przekonywać się, czy budowa kolei i jej urządzenia ruchu są we wszystkich częściach wykonane odpowiednio celowi i trwałe, tudzież zarządzić, aby wadom w tym względzie zapobieżono lub takowe usunięto.

Rząd ma także prawo wglądania w zarząd przez wydelegowanego do tego funkcyonaryusza,

a w szczególności nadzorowania w wszelki sposób, jaki uzna za stosowny, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i kontraktami, i wydelegowania w tym celu funkcyonaryuszów na koszt koncesyonaryszy.

W razie utworzenia się spółki akcyjnej, komisarz przez Rząd ustanowiony będzie miał także prawo bywania na posiedzeniach rady zawiadowczej lub innej reprezentacji, przedstawiającej grono kierujące spółki, jakoteż na walnych zgromadzeniach, ile razy uzna to za potrzebne, i zawieszania wszelkich takich uchwał lub zarządzeń, któreby się ustawom, koncesyi lub statutowi spółki sprzeciwiały albo były szkodliwe dla publicznego dobra; w przypadku jednak takim komisarz winien rzecz przedstawić natychmiast Ministerstwu kolei żelaznych do decyzji, która wydana być ma niezwłocznie i będzie dla spółki obowiązująca.

§. 14.

Nadto zastrzega sobie Rząd prawo, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniedbania jednego z obowiązków, dokumentem koncesyjnym, warunkami koncesyi lub ustawami przepisanych, będzie temu zapobiegał środkami odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności uzna koncesyę jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego, na który została nadana, za nieistniejącą nadal.

Wittek r. w.