

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część CIV. — Wydana i rozesłana dnia 21. października 1902.

Treść: (№ 201 i 202.) 201. Obwieszczenie, dotyczące się upoważnienia komory głównej I. klasy w Celowcu do odprawiania rzeczy przesiedlców bez pobierania cła. — 202. Dokument koncesyjny na kolej lokalną z Absdorfu do Stockerau.

201.

Obwieszczenie Ministerstwa skarbu z dnia 10. października 1902,

dotyczące się upoważnienia komory głównej I. klasy w Celowcu do odprawiania rzeczy przesiedlców bez pobierania cła.

C. k. komora główna w Celowcu otrzymuje w myśl art. VIII, l. 7, ust. 1 i art. IX, l. 1, ust. 2 i 3 ustawy o taryfie cłowej z dnia 25. maja 1882 — upoważnienie do odprawiania rzeczy przesiedlców bez pobierania cła.

Böhm r. w.

202.

Dokument koncesyjny z dnia 11. października 1902,

na kolej lokalną z Absdorfu do Stockerau.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia nadaje w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami Juliuszowi Schömannowi, burmistrzowi miasta Stockerau, Ignacemu Weineckowi, starszemu dyrektorowi kasy oszczędności w Stockerau i Drowi Michałowi Eckerowi, c. k. notaryusowi w Stockerau, na ich prośbę koncesję na budowę i utrzymanie w ruchu parowej kolei żelaznej, która ma być wybudowana jako zwyczajno-torowa kolej lokalna

od stacji Absdorf—Hippersdorf, leżącej przy linii kolei państwowej wiedeńsko-praskiej, przez Gaisruck i Hausleiten do Stockerau, z dobiegiem do c. k. uprzyw. austr. kolei północno-zachodniej, a to w myśl postanowień ustawy o koncesjach 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, i z dnia 21. grudnia 1898, Dz. u. p. Nr. 233, pod następującymi warunkami i zastrzeżeniami:

§. 1.

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

§. 2.

Kolei koncesyonowanej zapewnia państwo na czas od otwarcia ruchu aż do upływu 76go roku okresu koncesyjnego gwarancję czystego dochodu rocznego w sumie maksymalnej 47.600 K na zapewnienie oprocentowania po cztery od sta i amortyzacji pożyczki pierwszeństwa celem zgromadzenia kapitału zaciągnąć i w przeciągu powyższego okresu umorzyć się mającej w sumie imiennej najwięcej 1,120.000 K. a to w taki sposób, że gdyby czysty dochód roczny nie dorównywał sumie zagwarantowanej, część niedostającą dopłaci Rząd.

§. 3.

Z czystego rocznego dochodu, w §. 2 zagwarantowanego, obracać należy na umorzenie pożyczki

pierwszeństwa, która ma być zaciągnięta, taką kwotę, jaką Rząd wyznaczy, stosownie do planu amortyzacyjnego, podlegającego jego zatwierdzeniu, według którego cały kapitał zakładowy umorzony być ma w ciągu okresu koncesyjnego

Przytem amortyzacja pożyczki pierwszeństwa poprzedza ma amortyzację akcyi.

§. 4.

Dodatek, który Rząd ma płać z tytułu przyjęcia gwarancyi, wypłacany będzie po sprawdzeniu przedłożonego ze wszystkimi dowodami rachunku rocznego, a to najpóźniej w trzy miesiące po przedstawieniu tegoż.

Jednakże na spłatę umówionych odsetek od pożyczki, tudzież na umarzenie pożyczki stosownie do planu w oznaczonych terminach płatności, skarb państwa wypłaćć będzie już i przed tym terminem w miarę potrzeby, sprawdzonej na podstawie preliminarza przychodów i z zastrzeżeniem ostatecznego obliczenia się na podstawie rachunku rocznego, kwoty częściowe, jeżeli koncesyonaryusze będą o to prosili na sześć tygodni przed terminem płatności.

Gdyby po ostatecznem stwierdzeniu rachunku rocznego, który przedłożyć należy ile możliwości w przeciągu trzech miesięcy po upływie roku administracyjnego pokazało się, że zaliczki wymierzono za wysoko, koncesyonaryusze winni niezwłocznie zwrócić otrzymaną nadwyżkę z sześcioprocentowemi odsetkami.

Z roszczeniem prawa do dopłaty ze strony państwa zgłaszać się należy najpóźniej w przeciągu roku po upływie dotyczącego roku administracyjnego, gdyż w przeciwnym razie roszczenie to upada.

§. 5.

Kwotę, którą Rząd zapłaci w skutek przyjęcia gwarancyi, uważać należy tylko za zaliczkę, podlegającą oprocentowaniu po cztery od sta rocznie.

Gdy czysty dochód kolei przewyższy zagwarantowaną sumę roczną, nadwyżka oddawana być ma niezwłocznie Rządowi na spłacenie udzielonej zaliczki razem z odsetkami aż do całkowitego jej umorzenia.

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

Pretensye państwa z tytułu tych zaliczek lub odsetek, nie zapłaconych jeszcze Rządowi w chwili, gdy koncesya moc swoją utraci lub gdy kolej zostanie wykupiona, zaspokojone będą z pozostałego jeszcze majątku przedsiębiorstwa, do którego w szczególności zalicza się także wynagrodzenie, jakie ma być zapłacone za odkupienie kolei (§. 17).

§. 6.

Koszta notowania papierów na giełdach krajowych i zagranicznych, opłaty stemplowe od kuponów, jakoteż podatki, które po upływie lat swobody podatkowej przedsiębiorstwo ma opłacać, wolno umieszczać w rachunku ruchu jako pozycyę wydatkową.

Toż samo rozumie się o dodatku za zawiadowanie, płacić się mającym od pożyczki pierwszeństwa, która ma być zaciągnięta, jakoteż o podatkach i należyciach, któreby miały być zwracane instytucji finansowemu udzielającemu pożyczki.

Od dopłat państwa nie ma przedsiębiorstwo opłacać żadnego podatku.

§. 7.

Budowę kolei koncesyonowanej należy skończyć najpóźniej w przeciągu dwóch lat, licząc od dnia dzisiejszego. Gotową kolej oddać należy niezwłocznie na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

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

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania z winy koncesyonaryuszów, kaucya ta uznana być może za przepadłą.

§. 8.

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.

§. 9.

We względzie budowy kolei koncesyonowanej i ruchu na niej zastosować się powinni koncesyonaryusze do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego, do warunków koncesyjnych, które Ministerstwo kolei żelaznych ustanowiło i innych zarządzeń, jakie w tym względzie będą wydane, jakoteż 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 regulaminu 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 o tyle od środków bezpieczeństwa i przepisów ruchu ustanowionych w regulaminie ruchu kolei żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych, o ile ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu koncesyonowanej kolei, 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.

§. 10.

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

Budowa i dostawy powierzane być mają na podstawie szczegółowego projektu i kosztorysu, ułożonego przy odpowiednim wpływie organów rządowych, z bezpośrednim współdziałaniem Rządu i ile możności według warunków, stosowanych pospolicie przy budowie kolei państwa.

Roboty budowlane powierzać należy oddzielnie od gromadzenia kapitału.

§. 11.

Do wykonania koncesyonowanego przedsięwzięcia kolejowego nadaje się koncesyonariuszom prawo utworzenia za osobnem zezwoleniem Rządu i pod warunkami, które on ustanowi, osobnej spółki akcyjnej, która wniść ma we wszystkie prawa i obowiązki koncesyonaryuszów.

Koncesyonaryusze są upoważnieni emitować pod warunkami, które Rząd ustanowi, obligacye pierwszeństwa w maksymalnej sumie imiennej 1,120.000 K, które mają być oprocentowane po cztery od sta i umorzone w przeciągu lat 76, licząc od dnia nadania koncesyi. Zbycie tych obligacyi pierwszeństwa odbyć się ma według zarządzeń, jakie Rząd wyda.

Cyfra kapitału zakładowego rzeczywistego, jakoteż imiennej, podlega zatwierdzeniu Rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolei, łącznie z kosztami sprawienia taboru kolejowego, za zezwoleniem Rządu rzeczywiście wyłożonych i należycie udowodnionych,

tudzież kwoty, którą Rząd wyznaczy na zakupno zapasy materyałów i dotacyi kasowych, łącznie z odsetkami interkalarnymi i ratami amortyzacyjnymi w ciągu czasu budowy rzeczywiście zapłaconymi, tudzież stratą na kursie przy gromadzeniu kapitału rzeczywiście poniesioną, żadne wydatki jakiegobądź rodzaju nie mogą być liczone.

Gdyby po zupełnem wyczerpaniu kapitału zakładowego 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.

Statut spółki, formularze obligacyi pierwszeństwa i akcyi, plan umorzenia tych obligacyi i akcyi, wreszcie kontrakt zbycia pożyczki pierwszeństwa podlegają zatwierdzeniu Rządu.

W statucie spółki akcyjnej, która ma być utworzona, zamieścić należy postanowienie, że wszyscy członkowie zarządu (rady zawiadowczej, dyrekcji) winni być obywatelami austriackimi i mieć siedzibę w obszarze królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

§. 12.

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 także do zawartej przez spółki kolei austriackich umowy względem zakupienia i utrzymywania w pogotowiu środków do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem służbą i swojemi 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 dotyczący 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 rzeczonożo rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i nie będą ogłoszone w Dzienniku ustaw państwa, staną się dla koncesyonaryuszy obowiązującymi wtedy, skoro tylko 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, urzędzonej i eksploatowanej z dozwołonemi ułatwieniami.

Koncesyonaryusze zobowiązują się przy obsadzaniu 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.

§. 13.

Do przewozu korpusów straży cywilnej (straży bezpieczeństwa, straży skarbowej itp.) mają być w analogiczny sposób stosowane zniżone ceny taryfowe, jakie obowiązują co do transportów wojskowych.

§. 14.

Ruch na kolei, będącej przedmiotem niniejszego dokumentu koncesyjnego, utrzymywać będzie przez cały okres koncesyjny na rachunek koncesyonaryuszów państwo, za co koncesyonaryusze będą obowiązani zwracać zarządowi kolei państwa koszta, z powodu tego utrzymywania ruchu rzeczywiście poniesione lub według okoliczności ryczałtowo oznaczone. Warunki utrzymywania tego ruchu przepisane będą w kontrakcie, który Rząd zawrze w tym wzglądzie z koncesyonaryuszami.

Dopóki kolej będzie istotnie korzystała z gwarancyi państwa lub dopóki zaliczki z tytułu gwarancyi wypłacone, nie będą państwu zwrócone, Rząd będzie miał prawo wydawania według własnego uznania postanowień co do urządzeń ruchu, co do ustanowienia taryf dla przewozu osób i towarów, jakoteż co do klasyfikacji towarów i wszelkich warunków pobocznych, tyczących się przewozu towarów, tudzież świadczeń przedsiębiorstwa kolejowego na rzecz niektórych gałęzi służby publicznej, mianowicie na rzecz zarządu pocztowego i zakładu telegrafów państwa, przy czem będzie miał wzgląd na istniejące stosunki obrotu.

Po upływie tego czasu koncesyonaryusze stosować się mają do ustanowionych warunków ruchu, a wzglądnie do odnośnych postanowień, zawartych w kontrakcie ruchu.

Uregulowanie taryf pasażerskich i towarowych, jakoteż świadczeń na cele publiczne, zastrzeżone jest na zawsze ustawodawstwu, a koncesyonaryusze obowiązani są poddać się takiej regulacyi.

§. 15.

Koncesyonaryusze obowiązani są pod warunkami i zastrzeżeniami, w artykule XII ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, wymienionemi, dozwołić Rządowi na jego żądanie każdego czasu współużywania kolei do obrotu między kolejami już istniejącemi lub dopiero w przyszłości powstać mającemi, na których Rząd ruch utrzymuje, i to w taki sposób, że Rząd będzie mógł z prawem ustanawiania taryf przesyłać lub pozwalać przesyłać tak całe pociągi, jak i pojedyncze wozy, kolejami współużywanemi lub niektórymi jej częściami, opłacając za to stosowne wynagrodzenie.

§. 16.

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

Rząd może także przed upływem rzeczonożo czasu uznać koncesyę za nieistniejącą nadal, gdyby określone w §ie 7ym zobowiązania co do skończenia budowy, tudzież otwarcia ruchu, nie były dopełnione z winy koncesyonaryuszów, a przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl §u 11go ustawy o koncesyach na koleje żelazne.

§. 17.

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

1. Wynagrodzenie, w razie odkupienia zapłacić się mające będzie polegało na tem, że Rząd weźmie na siebie w miejsce koncesyonaryuszów spłacenie pożyczki pierwszeństwa, w §ie 11 oznaczonej i wszelkich innych pożyczek, jakieby koncesyonaryusze w celu pokrycia policzalnych kosztów budowy (§. 11, ustęp 5) za zewolnieniem Rządu zaciągnęli, w kwotach, które w chwili odkupienia

jeszcze zalegają, a nadto kwotę kapitału akcyjnego, zalegającą w chwili odkupienia, spłaci po strąceniu nieumorzonych jeszcze pretensyi państwa z tytułu zaliczek gwarancyjnych wraz z odsetkami (§. 5), gotówką lub obligacyami długu państwa.

Obligacye te 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 pięciu lat bezpośrednio poprzedzającego.

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

3. Wykupienie na rzecz państwa nastąpić może tylko z początkiem roku kalendarzowego, uchwała zaś Rządu, tycząca się wykupienia, 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 wykupienie;
- b) przedsiębiorstwo kolejowe, będące przedmiotem wykupienia i inne przedmioty majątku, które bądź jako przynależność przedsiębiorstwa kolejowego bądź na zaspokojenie pretensyi państwa z tytułu gwarancyi lub z jakichkolwiek innych tytułów prawnych przejść mają na państwo;
- c) kwota ceny odkupu, którą państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowemu (l. 1), według okoliczności obliczona tymczasowo z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania, z oznaczeniem terminu i miejsca płatności.

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

Począwszy od chwili oznajmienia o wykupieniu, wszelka sprzedaż lub obciążenie nieruchomości

majątkowych, w deklaracyi o wykupieniu wymienionych, podlega przyzwoleniu tego osobnego komisarza.

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

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

Gdyby koncesyonaryusze nie uczynili zadość temu zobowiązaniu, Rząd będzie miał prawo nawet bez ich 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 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 deklaracyi o wykupieniu (l. 3), prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach majątkowych, w skutek wykupienia na państwo przechodzących.

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

§. 18.

Gdy koncesya upłynie i od dnia jej upłynięcia 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 materiałów i zapasy kasowe, koleje podjazdowe i przedsiębiorstwa poboczne, gdyby je koncesyonaryusz posiadał, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, w rozmiarze wzmiankowanym w §. 17, l. 2.

Tak wtedy, gdy koncesya upłynie, jak i w razie odkupienia kolei (§. 17), zatrzymają koncesyona-

ryszce 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 koncesyonaryuszów z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają one stanowić przynależności kolei.

§. 19.

Po utworzeniu się spółki akcyjnej, w §ie 11ym przewidzianej, komisarz przez Rząd ustanowiony będzie miał także prawo bywania na posiedzeniach rady zawiadowczej lub innej reprezentacji, przedstawiającej zarząd 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 publicznemu dobru i interesowi finansowemu skarbu państwa dającego gwarancję; w przypadku jednak takim komisarz winien rzecz przedstawić natychmiast Ministerstwu kolei żelaznych do decyzji, która wydana być ma niezwłocznie i będzie dla spółki obowiązująca.

§. 20.

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 koncesję jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego, na który została nadana, za nieistniejącą nadal.

Wittek r. w.