

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część LII. — Wydana i rozszlana dnia 10. sierpnia 1901

Treść: (M 120—122.) 120. Rozporządzenie, którem zmienia się §§. 4 i 19 rozporządzenia ministeryalnego z dnia 20. sierpnia 1884, a względnie z dnia 18. września 1889, dotyczące się zaprowadzenia w Szkole głównej ziemiaństwa w Wiedniu teoretycznych egzaminów rządowych z technicznych przedmiotów nauki ziemiaństwa. — 121. Obwieszczenie o przeniesieniu vöröstoronńskiej komory głównej II. klasy na dworzec kolejowy w Vöröstoroniu (Porcsesd) i o ustanowieniu komory pomocniczej II. klasy w Vöröstoroniu. — 122. Dokument koncesyjny na kolej lokalną od Brzeclawy do Lednic.

120.

Rozporządzenie Ministra wyznań i oświaty w porozumieniu z Ministrem rolnictwa z dnia 31. lipca 1901,

którem zmienia się §§. 4 i 19 rozporządzenia ministeryalnego z dnia 20. sierpnia 1884, Dz. u. p. Nr. 145, a względnie z dnia 18. września 1889, Dz. u. p. Nr. 156, dotyczące się zaprowadzenia w Szkole głównej ziemiaństwa w Wiedniu teoretycznych egzaminów rządowych z technicznych przedmiotów nauki ziemiaństwa.

Na zasadzie Najwyższego postanowienia z dnia 22. lipca 1901, rozporządza się, co następuje:

Uchyła się dotychczasową osnovę §§. 4 i 19 rozporządzenia ministeryalnego z dnia 20. sierpnia 1884, Dz. u. p. Nr. 145, a względnie z dnia 18. września 1889, Dz. u. p. Nr. 156, a opiewać mają one nadal, jak następuje:

§. 4.

Do egzaminów rządowych potrzebne są świadectwa postępu z poszczególnych przedmiotów, a mianowicie do pierwszego z „geometrii wykreslnej“, z „fizyki i mechaniki“ i z „chemii“, do drugiego zaś z „zastosowania geodezyi w technice ziemiaństwa“, z „nauki o machinach rolniczych“, z „budownictwa

cywilnego ziemiańskiego“, z „nauki gospodarstwa rolnego“, z „uprawy roślin“, z „hydrauliki“, z „mechaniki budowniczej“, z „budownictwa ziemnego i mostowego“, a stopień postępu musi być w każdym razie najmniej „dostateczny“.

Biegłość w „rysowaniu planów i terenu“, w „wykreślaniu budowli drogowych i wodnych“ i w „układaniu planów technicznych kultury“ udowodnić winien kandydat przedłożeniem wszystkich swoich rysunków, uznanych przez docenta dotyczących przedmiotów przynajmniej za „dobre“.

§. 19.

Narady komisji nad rezultatami odbytego egzaminu i głosowanie odbywają się nie jawnie.

Wynik egzaminu z pojedynczych przedmiotów oceniany będzie według następującej skali: „celująco“, „bardzo dobrze“, „dobrze“, „dostatecznie“ i „niedostatecznie“. Kandydat zdał egzamin rządowy, jeżeli otrzymał przy egzaminie ustnym z każdego przedmiotu stopień przynajmniej „dostateczny“. Nie zdał go, jeżeli z jednego lub więcej przedmiotów otrzymał stopień „niedostateczny“.

Na podstawie rezultatów egzaminu z pojedynczych przedmiotów wydany będzie w końcu sąd ogólny, czy kandydat okazał się przy egzaminie „uzdolnionym“, „bardzo uzdolnionym“, czy „znakomicie uzdolnionym“. W tej mierze należy mieć wzgląd także na stopnie, uzyskane na podstawie egzaminów postępu (§. 4).

Hartel r. w.

Giovaneli r. w.

121.**Obwieszczenie Ministerstwa skarbu z dnia 3. sierpnia 1901,**

o przeniesieniu vöröstoroińskiej komory głównej II. klasy na dworzec kolejowy w Vöröstoroniu (Porcsesd) i o ustanowieniu komory pomocniczej II. klasy w Vöröstoroniu.

Według doniesienia królewsko węgierskiego Ministerstwa skarbu vöröstoroińska komora główna II. klasy przeniesiona została na dworzec kolejowy w Vöröstoroniu, a natomiast w Vöröstoroniu ustanowiona została komora pomocnicza II. klasy.

Obie komory rozpoczęły urządowanie dnia 1. sierpnia 1901.

Böhm r. w.

122.**Dokument koncesyjny z dnia 6. sierpnia 1901,**

na kolej lokalną od Brzeclawy do Lednic.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia nadaje w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami berneńskiej Spółce kolei lokalnych na jej prośbę koncesyę do wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei parowej, która wybudowana być ma jako kolej lokalna normalno-torowa, wychodząca ze stacji w Brzeclawie przy linii c. k. kolei północnej Cesarza Ferdynanda, idąca na przestrzeni między Brzeclawą a Zellerndorfen według okoliczności po torach kolei północnej i wiodąca na Unter-Themenau do Lednic, a to w myśl postanowień o koncesyach 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, używa koncesyonaryuszka dobrodziejsztw, w artykule V ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, przewidzianych.

§. 2.

Spółka obowiązana jest skończyć budowę kolei koncesyonowanej najpóźniej w przeciągu jednego

roku, licząc od dnia dzisiejszego, gotową zaś 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 koncesyą, winna Spółka złożyć kaucyę w sumie pięciu tysięcy koron 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 Spółce prawo wyłączenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie Spółce do wybudowania tych kolei podjazdowych, których budowę Rząd ze względu na dobro publiczne uznałby za potrzebną.

§. 4.

We względzie budowy kolei koncesyonowanej i utrzymywania ruchu na niej powinna Spółka stosować się do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego, do warunków koncesyjnych, które Ministerstwo kolei żelaznych ustanowi, 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 Porządku ruchu kolei 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 pozwala się o tyle odstąpić od środków bezpieczeństwa i przepisów ruchu, ustanowionych w Porządku ruchu kolei żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych, o ile ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu, a w szczególności ze względu na zmniejszenie chyżości, 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 Spółce prawo emitowania w celu uzyskania kapitału na budowę koncesyonowanej kolei za osobnem zezwoleniem Rządu i pod warunkami, które on ustanowi, obligacyi pierwszorzędnych w sumie przez Rząd oznaczyć się mającej.

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 sprawienia parku kolejowego i uposażenia funduszu zasobnego, który Rząd ma oznaczyć, rzeczywiście wyłożonych i należycie udowodnionych, z doliczeniem odsetek interkalarnych rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy i straty na kursie, gdyby ją rzeczywiście 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 obrębie okresu koncesyjnego według planu amortyzacyjnego, podlegającego zatwierdzeniu Rządu.

Formularze wydać się mających obligacyi 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 na austriackich kolejach państwa kiedykolwiek 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 gdy podróżują kosztem skarbu, lecz także gdy jadą po służbie o własnym koszcie na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne.

Spółka zobowiązuje się przystąpić do zawartej przez austriackie spółki kolejowe umowy względem sprawiania i utrzymywania w pogotowiu środków 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, 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 Spółki mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na kolei koncesyonowanej. Przepisy rzeczonożego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i w Dzienniku ustaw państwa nie będą ogłoszone, staną się dla Spółki obowiązującymi wtedy, gdy zostaną jej urzędownie podane do wiadomości.

Zobowiązania te ciężą na Spółce tylko o tyle, o ile będzie możliwym dopełnienie ich na tej linii jako na kolei drugorzędnej, a w skutek tego zbudowanej, urządzonej i eksploatowanej z dozwolonemi ułatwieniami.

Spółka zobowiązuje się mieć wzgląd przy obsadzaniu posad 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 pozycye taryfowe, przepisane dla transportów wojskowych.

§. 8.

Trwanie koncesyi z ochroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §u 9go, lit. b) ustawy o koncesyach 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 przed upływem rzeczonożego czasu uznać koncesyę za nieistniejącą nadal, gdyby określone w §. 2im zobowiązania co do rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia ruchu nie były dopełnione, i o ile przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl §. 11, lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne.

§. 9.

Spółka nie ma prawa przenosić utrzymywania ruchu na kolei koncesyonowanej na osoby trzecie, chyba że Rząd dałby na to wyraźne zezwolenie.

Rząd zastrzega sobie prawo objęcia ruchu na kolei koncesyonowanej i utrzymywania go aż do upływu okresu koncesyjnego na rachunek Spółki, osobliwie w tym przypadku, gdyby kolej ta została bezpośrednio połączona z jedną z tych kolei, na których w danej chwili ruch utrzymuje Rząd.

W takim razie Spółka zwracać ma Rządowi koszta, z powodu utrzymywania ruchu rzeczywiście ponoszone lub według okoliczności ryczałtowo oznaczone.

Zresztą warunki tego utrzymywania ruchu przepisane będą w kontrakcie ruchu, jaki zostanie ze Spółką zawarty.

§. 10.

Spółka obowiązana jest mieć pieczę o zaopatrzenie swoich funkcyonaryuszów na wypadek fizycznej niezdolności do służby i na starość i w tym celu przystąpić winna do kasy emerytalnej związku austriackich kolei lokalnych, chyba że dla koncesyonowanego przedsiębiorstwa kolejowego utworzona byłaby własna kasa emerytalna, któraby członkami swoim nastroczała przynajmniej takie same korzyści, jak kasa rzeczzonego związku.

§. 11.

Spółka obowiązana jest 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 współużywaną lub niektórymi jej częściami, za opłatą stosownego wynagrodzenia

§. 12.

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 koncesyonowanej kolei w ciągu ostatnich zamkniętych lat siedmiu przed chwilą odkupu, z nich strącone będą czyste dochody najmniepomysłniejszych 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, ciążące na odkupionem przedsiębiorstwie kolejowem, i wszelkie inne daniny publiczne uważać się będzie przy obliczaniu czystych dochodów rocznych za 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 Spółce jako wynagrodzenie za kolej odkupioną aż do upływu pozostałej części okresu koncesyjnego w ratach półrocznych, płatnych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku.

4. Gdyby kolej miała być odkupiona przed upływem siódmego roku ruchu lub gdyby średni dochód czysty w myśl postanowień powyższych obliczony, bez uwzględnienia dodatku w ustępie 2 przewidzianego, nie wynosił przynajmniej takiej sumy rocznej, któraby wyrównywała racie ryczałtowej, potrzebnej na oprocentowanie po cztery od sta kapitału zakładowego przez Rząd zatwierdzonego i na umarzenie tegoż w ciągu całego okresu koncesyjnego, w takim razie wynagrodzenie, które państwo ma zapłacić za kolej odkupioną, będzie polegało na tem, że państwo wzmiankowaną powyżej ratę ryczałtową płacić będzie w ratach półrocznych z dołu dnia 30. czerwca i 31. grudnia każdego roku i zwracać będzie Spółce podatek rentowy od tej renty odkupu opłacać się mający.

5. Państwo zastrzega sobie prawo objęcia kiedykolwiek do spłacenia z własnych funduszów w miejsce Spółki pożyczek zaciągniętych w celu uzyskania kapitału dla kolei koncesyonowanej, a to w kwocie jeszcze nie umorzonej według zatwierdzonego planu amortyzacji i zalegającej w chwili odkupienia, w którym to razie renta odkupu, jaka ma być płacona, zmniejszyłaby się o sumę potrzebną na oprocentowanie i umorzenie oznaczonego kapitału pożyczkowego, jakteż w danym razie o odpowiednią tej sumie kwotę dodatku, który w myśl ustępu 2 do dochodu średniego doliczony być winien.

6. Państwo zastrzega sobie, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rent, w myśl poprzedzających ustępów Spółce 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, jeżeliby się w nich w myśl postanowień ustępu 2 zawierał.

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.

7. Przez odkupienie kolei i od dnia tego odkupienia przechodzi na państwo za wypłatą wynagrodzenia, pod ll. 1 aż do 6 przepisanego, bez dalszej zapłaty własność wolna od ciężarów, a względnie obciążona tylko zalegającą jeszcze resztą pożyczek za zezwolenia Rządu zaciągniętych, i używanie kolei niniejszem koncesyonowanej ze wszystkimi do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materyatów i kasowe, a według okoliczności koleje podjazdowe własnością Spółki będące i jej 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

8. Odkupienie na rzecz państwa nastąpić ma w każdym przypadku z rozpoczęciem się roku kalendarzowego, uchwałą zaś Rządu, tyczącą 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 (ll. 1 aż do 6), którą państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowemu, według okoliczności z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania tymczasowo obliczonej, z oznaczeniem terminu i miejsca płatności.

9. Rząd zastrzega sobie prawo ustanowienia jednocześnie z doręczeniem deklaracyi co do 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 osobnego komisarza.

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

10. Spółka obowiązana jest 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 Spółka nie uczyniła zadość temu zobowiązaniu, Rząd będzie miał prawo nawet bez jej 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 należytości obrachunkowe i za wszelkie inne długi, pochodzące z budowy i ruchu kolei aż do chwili powyższej.

11. Rząd zastrzega sobie prawo zahipotekowania na podstawie deklaracyi o odkupieniu (l. 8), prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach majątkowych, w skutek odkupienia na państwo przechodzących.

Spółka kolei obowiązana jest oddać Rządowi na jego żądanie do rozporządzenia wszelkie dokumenty prawne, jakichby od niej jeszcze do tego celu potrzebował.

§. 13.

Gdy koncesya upływie i od tego dnia, w którym to nastąpi, przechodzi na państwo bez wynagrodzenia wolna od ciężarów własność i używanie kolei koncesyonowanych i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materyatów i zapasy kasowe, koleje podjazdowe i przedsiębiorstwa poboczne, gdyby je Spółka posiadała, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, a to w rozmiarze wzmiankowanym w §. 12, ustępie 7.

Tak wtedy, gdy koncesya upływie, jak i w razie odkupienia kolei (§. 12), zatrzyma Spółka 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 Spółkę z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależności kolejowej.

§. 14.

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

Rząd ma także prawo wglądania w zarząd przez wydelegowanego do tego funkcyjnaryusza, a w szczególności nadzorowania w wszelki sposób, jaki uzna za stosowny, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i kontraktami i wydelegowania w tym celu funkcyjnaryuszów na koszt Spółki.

§. 15.

Nadto zastrzega sobie Rząd prawo, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniedbania jednego z obowiązków, w dokumencie koncesyjnym, warunkach koncesyjnych lub ustawami przepisanych, będzie temu zapobiegał środkami odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności uzna koncesję jeszcze przed upływem jej okresu za nieistniejącą nadal.

Wittek r. w.