

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XCI. — Wydana i rozesłana dnia 18. grudnia 1901.

Treść: (№ 204 i 205.) 204. Obwieszczenie o upoważnieniu Komory pomocniczej I. klasy w Koćmyrzowie do stosowania w obrocie kolejowym postępowania awizacyjnego i do potwierdzania wyjścia towarów przewożonych bez ograniczenia. — 205. Dokument koncesyjny na kolej lokalną od Jiczyna do Turnowa.

204.

Obwieszczenie Ministerstwa handlu z dnia 20. listopada 1901,

o upoważnieniu Komory pomocniczej I. klasy w Koćmyrzowie do stosowania w obrocie kolejowym postępowania awizacyjnego i do potwierdzania wyjścia towarów przewożonych bez ograniczenia.

W porozumieniu z Ministerstwem handlu upoważnia się Komorę pomocniczą I. klasy w Koćmyrzowie do stosowania w obrocie kolejowym postępowania awizacyjnego sumarycznego według przepisu z dnia 18. września 1857, Dz. u. p. Nr. 175, jakoteż do potwierdzania wyjścia towarów przewożonych bez ograniczenia.

Böhm r. w.

205.

Dokument koncesyjny z dnia 7. grudnia 1901,

na kolej lokalną od Jiczyna do Turnowa.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia nadaje w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami Franciszkowi Dollanskiemu, burmistrzowi w Jiczynie w związku z Drem Franciszkiem Klouczekiem,

adwokatem i Franciszkiem Broulem, kupcem w Jiczynie o to proszącemu, koncesyę do wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej ruchozmienniej, która wybudowana być ma jako lokalna o szlaku normalnym od stacyi w Jiczynie c. k. uprz. austr. kolei północno-zachodniej do stacyi w Turnowie c. k. uprz. Spółki kolei północnej czeskiej, a to w myśl postanowień ustawy o koncesyach 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, z dnia 21. grudnia 1898, Dz. u. p. Nr. 233 i z dnia 1. lipca 1901, Dz. u. p. Nr. 85, pod następującymi warunkami i zastrzeżeniami:

§. 1.

Co do kolei, będącej przedmiotem niniejszego dokumentu koncesyjnego, przyznaje się koncesyonaryuszom dobrodziejstwa, w artykule V ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895 przewidziane.

§. 2.

Kolei koncesyonowanej zapewnia państwo na czas od otwarcia ruchu aż do upływu 76go roku okresu koncesyjnego gwarancję czystego dochodu rocznego w sumie potrzebnej na oprocentowanie po cztery od sta i na umorzenie pożyczki pierwszeństwa lub hipotecznej celem zgromadzenia kapitału zaciągnąć i w przeciągu powyższego okresu umorzyć się mającej a to w ten sposób, że gdyby czysty

dochód roczny nie dorównywał sumie zagwarantowanej, część niedostająca dopłaci Rząd. Rzeczoną pożyczkę można jednak zaciągnąć tylko w takiej największej sumie imiennej, jaka będzie potrzebna do uzyskania sumy rzeczywistej wynoszącej najwięcej 2,870.000 K gotówką a którą Rząd w swoim czasie oznaczy.

§. 3.

Z czystego dochodu rocznego 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.

§. 4.

Dodatek, który Rząd ma płacić z tytułu przyjęcia gwarancji, wypłacany będzie po sprawdzeniu rachunku rocznego, który przedstawiony być ma ze wszystkimi dokumentami, a to najpóźniej w trzy miesiące po przedstawieniu tegoż. Jednakże na wypłatę umówionych odsetek od pożyczki, tudzież na umarżanie pożyczki stosownie do planu w oznaczonych terminach płatności, skarb będzie i pierwiej wydawał kwoty częściowe w miarę potrzeby, sprawdzonej na podstawie preliminarza przychodów, a to z zastrzeżeniem obliczenia się na podstawie rachunku rocznego i jeżeli koncesjonariusze będą o to prosili przed terminem płatności.

Gdyby po ostatecznem stwierdzeniu rachunku rocznego, który przedstawić należy ile możliwości w przeciągu trzech miesięcy po upływie roku ruchu, pokazało się, że zaliczki wymierzono za wysoko, koncesjonariusze winni niezwłocznie zwrócić otrzymaną nadwyżkę. Z roszczeniem prawa do dopłaty ze strony państwa zgłaszać się należy najpóźniej w przeciągu roku po upływie dotyczącego roku ruchu, w przeciwnym razie roszczenie to upada.

§. 5.

Kwotę, którą Rząd zapłaci w skutek przyjęcia gwarancji, uważać należy tylko za zaliczkę oprocentowaną po cztery od sta rocznie.

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

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

Pretensje państwa z tytułu tych zaliczek lub odsetek, nie wypłaconych jeszcze Rządowi w chwili,

w której koncesya moc swoją utraci, lub w której kolej zostanie odkupiona, zaspokojone będą z pozostałego jeszcze majątku przedsiębiorstwa, do którego w szczególności zalicza się także wynagrodzenie, jakie będzie zapłacone za odkupienie kolei (§. 17).

§. 6.

Koszta notowania papierów na giełdach krajowych i zagranicznych, opłaty stęplowe od kuponów, jakoteż podatki, które po upływie lat swobody podatkowej przedsiębiorstwo ma opłacać, wolno umieszczać w rachunku ruchu jako pozycję wydatkową. Toż samo rozumie się o dodatkach na zawiadowstwo, gdyby pożyczającemu zakładowi finansowemu miały być płacone za pożyczkę, która będzie zaciągnięta, jakoteż o podatkach i należnościach, gdyby pożyczającemu zakładowi finansowemu musiały być zwracane.

Od dopłat ze strony państwa przedsiębiorstwo nie będzie opłacało żadnego podatku.

§. 7.

Budowę kolei koncesyonowanej rozpocząć należy niezwłocznie po otrzymaniu pozwolenia do budowania i 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 koncesją, złożyć mają koncesjonariusze na żądanie Rządu stosowną kaucję w papierach wartościowych, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

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

§. 8.

Do wybudowania kolei koncesyonowanej nadaje się koncesjonariuszom prawo wyłączenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących. Takież samo prawo nadane będzie koncesjonariuszom do wybudowania tych kolei podjazdowych, których budowę Rząd ze względu na dobro publiczne uznałby za potrzebną.

§. 9.

We względzie budowy kolei koncesyonowanej i ruchu na niej zastosować się powinni koncesjonariusze do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego, do warunków koncesyjnych, przez Mini-

sterstwo kolei żelaznych ustanowionych i innych zarządzeń, jakie w tym względzie będą wydane, jako też do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do ustawy o koncesjach 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 będzie trzeba 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, pod bezpośrednim kierunkiem i nadzorem Ministerstwa kolei żelaznych, a względnie urzędu, któremu Ministerstwo to poruczy.

Budowa i dostawy powierzane być mają na podstawie projektu szczegółowego i kosztorysu, ułożonych przy odpowiednim udziale organów rządowych, za bezpośrednim wpływem Rządu i ile możliwości według warunków, stosowanych zwyczajnie przy budowie kolei państwa. Roboty budowlane powierzać należy oddzielnie od gromadzenia kapitału.

§. 11.

Do wykonania koncesyonowanego przedsiębiorstwa kolejowego nadaje się koncesyonaryuszom prawo utworzenia za osobnem zezwoleniem Rządu i pod warunkami, które on ustanowi, osobnej spółki akcyjnej, która wnijść ma we wszystkie prawa i obowiązki koncesyonaryuszów. Koncesyonaryusze są upoważnieni zaciągnąć pod warunkami, jakie Rząd ustanowi, pożyczkę pierwszeństwa lub hipoteczną według okoliczności na udziałowe zapisy długu rozłożoną w sumie imiennej, którą Rząd oznaczy (§. 2), najwyżej po cztery od sta oprocentowaną a która umorzona być ma w przeciągu 76 lat, licząc od dnia nadania koncesyi.

Zbycie tej pożyczki pierwszeństwa odbywać się ma według zarządzeń, jakie Rząd wyda.

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, za zezwoleniem Rządu rzeczywiście wyłożonych i należycie udowodnionych, tudzież kwoty, którą Rząd wyznaczy na zakupno zapasu materiałów i dotacyi kasowych łącznie z odsetkami interkałarnemi, ratami amortyzacyjnymi w ciągu czasu budowy rzeczywiście zapłaconymi i stratą na kursie rzeczywiście poniesioną przy gromadzeniu kapitału, żadne wydatki jakiegobądź rodzaju nie mogą być liczone. Gdyby po zupełnem wyczerpaniu pierwszego 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 te będą należycie wykazane. Statut spółki i formularze obligacyi pierwszeństwa i akcyi, jakie w danym razie będą emitowane, również plan umarzania pożyczki pierwszeństwa lub hipotecznej i akcyi, jakoteż kontrakt zbycia pożyczki pierwszeństwa, podlegają zatwierdzeniu Rządu. W statucie Spółki akcyjnej, która ma być utworzona, zamieścić należy postanowienie, że wszyscy członkowie grona kierującego (rady zawiadowczej, dyrekcji), winni być obywatelami austriackimi i mieć siedzibę w królestwach i krajach 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 do zawartej przez austriackie spółki kolejowe umowy co do sprawiania i utrzymywania w pogotowiu środków do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem swoją służbą i swoimi taborami w razie przewożenia większych transportów wojskowych, dalej do przepasów 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 koncesjonaryuszów mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na kolei koncesjonowanej. Przepisy rzezonego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i w Dzienniku ustaw państwa nie będą ogłoszone, staną się dla koncesjonaryuszów obowiązującymi wtedy, gdy zostaną im urzędownie podane do wiadomości.

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

Koncesjonaryusze zobowiązują się przy obsadzanu 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.) stosowane być mają podobnie niżone pozycje taryfowe, przepisane dla transportów wojskowych.

§. 14.

Ruch na kolei, będącej przedmiotem niniejszego dokumentu koncesyjnego, będzie utrzymywał w czasie całego okresu koncesyi Rząd na rachunek koncesjonaryuszów, którzy będą obowiązani zwracać Rządowi koszta z powodu tego utrzymywania ruchu rzeczywiście poniesione lub według okoliczności ryczałtowo oznaczone. Zresztą warunki utrzymywania ruchu przepisane będą w kontrakcie, który Rząd zawrze w tym względzie z koncesjonaryuszami. Dopoki kolej będzie istotnie korzystała z gwarancji państwa lub dopóki zaliczki z tytułu gwarancji 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, dotyczących się przewozu towarów, tudzież świadczeń przedsiębiorstwa kolejowego na rzecz niektórych gałęzi służby publicznej, mianowicie na rzecz zarządu pocztowego i zakładu telegrafów państwa, przyczem będzie miał wzgląd na istniejące stosunki obrotu.

Po upływie tego czasu koncesjonaryusze stosować się mają do ustanowionych warunków ruchu,

a względnie do odnośnych postanowień, zawartych w kontrakcie ruchu.

Zresztą uregulowanie taryf pasażerskich i towarowych, jakoteż świadczeń na cele publiczne, zastrzeżone jest zawsze ustawodawstwu, a koncesjonaryusze obowiązani są poddać się takiej regulacji.

§. 15.

Koncesjonaryusze obowiązani są pod warunkami i zastrzeżeniami w artykule XII ustawy z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895) podanymi, 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.

§. 16.

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

Rząd może także uznać koncesyę za nieistniejącą nadal przed upływem przereczonego czasu, gdyby określone w §. 7 zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia ruchu nie były dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl §. 11go ustawy o koncesjach na koleje żelazne.

§. 17.

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

1. Wynagrodzenie, w razie odkupienia zapłacić się mające będzie polegało na tem, że Rząd weźmie na siebie w miejsce koncesjonaryuszów spłacenie pożyczki pierwszeństwa lub hipotecznej w §. 11 oznaczonej i wszelkich innych długów, jakieby koncesjonaryusze za zezwoleniem Rządu zaciągnęli w celu pokrycia policzalnych kosztów zakładowych (§. 11, ustęp 6), a to w kwotach, które w chwili odkupienia zalegać będą jako nieumorzone, a nadto kwotę kapitału akcyjnego, zalega-

jąca jeszcze w chwili odkupienia, spłaci gotówką lub obligacjami długu państwa, jednakże po strąceniu z tej ostatniej sumy wierzytelności państwa z tytułu zaliczek gwarancyjnych z odsetkami (§. 5), gdyby zalegały.

Obligacje te liczone będą w takim razie po kursie pieniężnym średnim, jaki obligacje długu państwa tego samego rodzaju, notowane urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu 30-tka bezpośrednio poprzedzającego.

2. 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 zalegającami jeszcze pozostałościami pożyczek za zezwoleniem Rządu zaciągniętych, i używanie kolei niniejszem koncesyonowanej ze wszystkimi do niej należąciami ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i zapasy kasowe, a według okoliczności koleje podjazdowe i przedsiębiorstwa poboczne własnością koncesyonaryuszów będące, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już użyte stosownie do swego przeznaczenia.

3. 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 deklaracji Rządu.

W deklaracji 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 pretensji państwa z tytułu gwarancyi lub z jakichkolwiek innych tytułów prawnych przejść mają na państwo;
- c) kwota ceny odkupu (l. 1), którą państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowemu, według okoliczności obliczona tymczasowo z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania, z oznaczeniem terminu i miejsca płatności.

4. Rząd zastrzega sobie prawo ustanowienia jednocześnie z doręczeniem deklaracji 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 deklaracji 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.

5. Koncesyonaryusze obowiązani są mieć o to staranie, żeby Rząd mógł w dniu na odkupienie wyznaczonym objąć w fizyczne posiadanie wszystkie przedmioty majątku, w deklaracji o odkupieniu 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 wyjdą z obrachunku aż do chwili odkupienia, pozostaną własnością przedsiębiorstwa kolejowego, które natomiast odpowiadać ma samo za wszelkie należitości obrachunkowe i za wszelkie inne długi, pochodzące z budowy i ruchu kolei aż do chwili powyższej.

6. Rząd zastrzega sobie prawo zahipotekowania na podstawie deklaracji o odkupieniu (l. 3), 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 od nich 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 koncesyonowanej i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i zapasy kasowe, koleje podjazdowe i przedsiębiorstwa poboczne, gdyby je koncesyonaryusze posiadali, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, w rozmiarze wzmiarkowanym w §. 17, l. 2.

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

W razie utworzenia się spółki akcyjnej, komisarz przez Rząd ustanowiony będzie miał także prawo bywania na posiedzeniach rady zarządczej lub innej reprezentacji, przedstawiającej grono kierujące spółką, 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 i dla interesu finansowego 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.

§. 15.

Nadto zastrzega sobie Rząd prawo, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniedbania jednego z obowiązków, dokumentem koncesyjnym, 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.

Witek r. w