

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część III. — Wydana i rozesłana dnia 14. stycznia 1908.

Treść: (№ 5—8.) 5. Obwieszczenie, którem ogłasza się zaliczenie gminy Borgo do ósmej klasy wojskowej taryfy czynszowej. — 6. Obwieszczenie, dotyczące upoważnienia królewsko-węgierskich głównych urzędów celnych w Budapeszcie i Pozsony (Preszburgu) do wymiaru cła od przędz podpadających pod numer taryfy 223. i 224. — 7. Obwieszczenie, dotyczące utworzenia ekspozytury Kolej południowa głównego Urzędu celnego w Wiedniu. — 8. Dokument koncesyjny na kolej lokalną z Frydlandu do Bila.

5.

Obwieszczenie Ministerstwa obrony krajowej i Ministerstwa skarbu z dnia 22. listopada 1907.,

którem ogłasza się zaliczenie gminy Borgo do ósmej klasy wojskowej taryfy czynszowej.

Odnośnie do obwieszczenia z dnia 14. grudnia 1900., Dz. u. p. Nr. 214., zalicza się w porozumieniu z c. i k. wspólnem Ministerstwem wojny gminę Borgo do ósmej klasy taryfy czynszowej kwaterunków wojskowych, która obowiązuje do końca roku 1910.

Korytowski wlr.

Georgi wlr.

6.

Obwieszczenie Ministerstwa skarbu z dnia 30. grudnia 1907.,

dotyczące upoważnienia królewsko-węgierskich głównych Urzędów celnych w Budapeszcie i Pozsony (Preszburgu) do wymiaru cła od przędz podpadających pod numer taryfy 223. i 224.

Według zawiadomienia królewsko-węgierskiego Ministerstwa skarbu upoważniono królewsko-węgier-

skie główne Urzędy celne w Budapeszcie i Pozsony (Preszburgu) do wymiaru cła od przędz podpadających pod numer taryfy 223. i 224.

Korytowski wlr.

7.

Obwieszczenie Ministerstwa skarbu z dnia 6. stycznia 1908.,

dotyczące utworzenia ekspozytury Kolej południowa głównego Urzędu celnego w Wiedniu.

W Wiedniu, Favoritenplatz, utworzono ekspozyturę c. k. głównego Urzędu celnego w Wiedniu noszącą oznaczenie „Eskpozytura głównego Urzędu celnego Kolej południowa“, która rozpoczęła już swoją działalność.

Ekspozytura ta posiada w ogólności upoważnienia celne głównego Urzędu celnego w Wiedniu, jednak co do towarów należących do XXII. aż do XXVI. klasy taryfy tylko upoważnienia głównego Urzędu celnego II. klasy, a po nadto jest uprawniona do stosowania skróconego postępowania zapowiadawczego w obrocie kolejowym.

Korytowski wlr.

8.

Dokument koncesyjny z dnia 3. stycznia 1908.,

na kolej lokalną z Frydlandu do Bila.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia nadaję w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami wiceprezydentowi Rady kultury krajowej dla Moraw Drowi Cyrylowi Seifertowi w Napagedl oraz centralnemu dyrektorowi książecko-arcybiskupich dóbr monsignorowi Julianowi Roska w Kromieryżu koncesyę na budowę i utrzymywanie w ruchu kolei żelaznej, poruszanej lokomotywą, która ma być wykonana jako normalnotorowa kolej lokalna od stacji Frydland na linii c. k. uprz. ostrawsko-frydlandskiej kolei żelaznej do Bila, 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., i z dnia 24. grudnia 1905., Dz. u. p. Nr. 216., pod następującymi warunkami i zastrzeżeniami:

§ 1.

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

§ 2.

Koncesyonaryusze obowiązani są ukończyć budowę koncesyonowanej kolei najpóźniej w przeciągu jednego roku, 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, tudzież wykonania i urządzenia kolei zgodnie z warunkami koncesyi — złożyć mają koncesyonaryusze na żądanie c. k. rządu odpowiednią kaucyę w papierach wartościowych, nadających się do lokacyi pieniędzy sierocych.

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

§ 3.

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

Takie samo prawo przyznane będzie koncesyonaryuszom co do wybudowania tych, ewentualnie wybudować się mających kolei podjazdowych, których budowę rząd ze względu na dobro publiczne uznałby za pożyteczną.

§ 4.

Co do budowy koncesyonowanej kolei i co do ruchu na niej stosować się winni koncesyonaryusze do osnowy tego dokumentu koncesyjnego, do warunków koncesyjnych, ustanowionych przez Ministerstwo kolei żelaznych jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, w szczególności do ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854., Dz. u. p. Nr. 238., i do regulaminu ruchu na kolejach żelaznych z dnia 16. listopada 1851., Dz. u. p. Nr. 1. z r. 1852., wreszcie do ustaw i rozporządzeń, któreby w przyszłości zostały wydane. Pod względem ruchu będzie można odstąpić od środków bezpieczeństwa i przepisów dotyczących ruchu a ustanowionych w regulaminie 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; w tej mierze trzymać się należy osobnych przepisów ruchu, które wyda Ministerstwo kolei żelaznych.

§ 5.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po zniżonych cenach taryfowych. 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 państwowych każdorazem obowiązują.

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

Koncesyonaryusze obowiązani są przystąpić do umowy zawartej przez austriackie spółki kolejowe co do zakupu i utrzymywania w pogotowiu przyborów dla transportów wojskowych, oraz co do pomagania sobie nawzajem służbą i taborem przy uskutecznianiu większych transportów wojskowych, dalej do każdorazem obowiązujących przepisów dla kolei żelaznych na wypadek wojny, jakoteż do umowy dodatkowej o przewozie chorych i rannych, przewożonych w pozycyi leżącej na

rachunek skarbu wojskowego, która weszła w wykonanie z dniem 1. czerwca 1871.

Przepis, który obowiązuje każdorazem pod względem transportów wojskowych kolejami żelaznymi, tudzież każdorazem obowiązujące przepisy dla kolei żelaznych na wypadek wojny nabywają dla koncesjonaryuszy mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na koncesjonowanej kolei. Przepisy rzeczono rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i w Dzienniku ustaw państwa nie będą ogłoszone, staną się dla koncesjonaryuszy obowiązującymi z chwilą, w której im się je urządzenie poda do wiadomości.

Zobowiązania te ciążyą na koncesjonaryuszach tylko o tyle, o ile dopełnienie ich będzie możliwe ze względu na drugorzędny charakter tej linii oraz ze względu na ułatwienia udzielone skutkiem tego pod względem budowy, urządzenia i rodzaju ruchu.

Koncesjonaryusze obowiązani są 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.

§ 6.

Do przewozu korpusów straży cywilnej (straży bezpieczeństwa, straży skarbowej itp.) stosować należy analogicznie zniżoną taryfę, przepisaną dla transportów wojskowych.

§ 7.

Koncesjonaryuszom nie wolno powierzać ruchu na koncesjonowanej kolei osobom trzecim, wyjąwszy przypadek, gdy rząd na to wyraźnie zezwoli.

Rząd zastrzega sobie prawo objęcia każdej chwili ruchu na koncesjonowanej kolei i utrzymywania go aż do upływu okresu koncesyjnego na rachunek koncesjonaryuszy.

W przypadku takim koncesjonaryusze zwracają mają rządowi koszty z powodu utrzymywania tego ruchu rzeczywiście ponoszone.

Zresztą warunki tego utrzymywania ruchu unormowane będą w kontrakcie ruchu, który rząd zawrze z koncesjonaryuszami.

§ 8.

Koncesjonaryusze obowiązani są postarać się o zaopatrzenie swoich funkcyjaryuszów na wypadek niezdolności do pracy i na starość tudzież

o zaopatrzenie ich rodzin i w tym celu przystąpić do zakładu emerytalnego związku austriackich kolei lokalnych, o ileby dla koncesjonowanego przedsiębiorstwa kolejowego nie utworzono własnej kasy emerytalnej, przynajmniej takie same korzyści członkom zapewniającej, względnie przynajmniej takie same obowiązki na koncesjonaryuszy nakładającej, jak w rzeczonym zakładzie emerytalnym.

Owo zaopatrzenie na wypadek niezdolności do pracy i na starość tak należy przeprowadzić, by koncesjonaryusze lub wstępujące w ich miejsce przedsiębiorstwo mieli obowiązek zgłaszać w instytucie emerytalnym związku austriackich kolei lokalnych, względnie we własnej kasie emerytalnej, stałych funkcyjaryuszy z dniem nadania im stałej posady, z innych zaś funkcyjaryuszy przynajmniej tych, którzy pełnią służbę jako kierownicy maszyn, palacze, konduktorzy, strażnicy lub posługacze stacyjni — przy odpowiednim ich zatrudnieniu najpóźniej po ukończeniu trzech lat służby.

§ 9.

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, dozwolnić rządowi na jego żądanie każdego czasu współużywania swej kolei do transportów między kolejami już istniejącymi lub dopiero w przyszłości mającymi powstać — na których rząd ruch utrzymuje — w taki sposób, by rząd mógł z prawem samoistnego ustanawiania taryf przeprowadzać lub pozwolić przeprowadzać tak całe pociągi, jak i pojedyncze wozy współużywaną koleją lub jej częściami za opłatą stosownego wynagrodzenia.

§ 10.

Nadaje się koncesjonaryuszom prawo utworzenia — za osobnem zezwoleniem rządu i pod warunkami, które on ustanowi — spółki akcyjnej, która przejmie wszystkie prawa i obowiązki koncesjonaryuszy.

Statut spółki oraz wzory akcyi, które będą wydane, podlegają zatwierdzeniu rządu.

Tekst skryptu dłużnego, który ewentualnie będzie wystawiony celem zaciągnięcia pożyczki ubezpieczonej w księgach kolejowych a nie rozłożonej na częściowe zapisy długu wymaga zatwierdzenia rządowego.

Wydanie obligacyi pierwszeństwa wykluczone jest na tak długo i o tyle, jak długo i o ile ich oprocentowanie i umorzenie nie będzie trwale zabezpieczone według wykazów, które Ministerstwo kolei żelaznych ma zbadać.

Cyfra rzeczywistego, jakoteż imiennego kapitału zakładowego 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 tudzież kosztów na uposażenie rezerwy kapitału, którą ma rząd 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, żadnych wydatków dalszych jakiegobądź rodzaju w kapitał wliczać nie wolno.

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

Cały kapitał zakładowy umorzony być ma w okresie koncesyjnym według planu amortyzacji, przez rząd zatwierdzonego.

§ 11.

Rząd zastrzega sobie prawo wykupienia koncesyonowanej kolei po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu w każdym czasie pod następującymi warunkami:

1. Dla oznaczenia ceny wykupna policzy się czyste roczne dochody przedsiębiorstwa w ciągu ostatnich zamkniętych lat siedmiu przed chwilą wykupna, straci się zaś z tego czyste dochody najniepomyślniejszych dwóch lat, poczem obliczy się średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

2. Gdyby wykupno nastąpić miało przed upływem unormowanego w § 1. czasowego uwolnienia od podatku, w takim razie przez resztujący okres uwolnienia od podatku stanowi obliczony w ten sposób średni dochód czysty owych lat pięciu uścić się mającą bez opłaty podatku rentę wykupna. Za czas po upływie wolności podatkowej oznacza się rentę wykupna w ten sposób, że od dochodów, podług których oblicza się sumę średnią, policza się podatek wraz z dodatkami według stopy procentowej odnośnych lat i potrąca go od dochodów. Do pozostałej reszty dolicza się ze względu na to, że stosownie do § 131., lit. a) ustawy z dnia 25. października 1896., Dz. u. p. Nr. 220., opłacać się ma na przyszłość od renty wykupna podatek dziesięcioprocentowy — dodatek w wysokości jednej dziewiątej tego czystego dochodu.

3. Gdyby wykupno nastąpić miało po upływie ustanowionego w § 1. czasowego uwolnienia od podatków, uważać się będzie przy obliczaniu czystych dochodów rocznych podatki i dodatki do podatków, ciążące na wykupionem przedsiębiorstwie kolejowem, oraz wszelkie inne opłaty publiczne za wydatki ruchu.

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

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

4. Czysty dochód roczny, obliczony w myśl powyższych postanowień, płacić należy koncesyonaryuszom jako wynagrodzenie za wykupioną kolej aż do upływu okresu koncesyjnego w ratach półrocznych, płatnych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku.

5. Gdyby jednak kolej miała być wykupioną przed upływem siódmego roku ruchu lub gdyby średni dochód czysty, w myśl powyższych postanowień ustępów 1. do 3. obliczony bez uwzględnienia dodatku w ustępach 2. i 3. przewidzianego, nie dawał przynajmniej takiej sumy rocznej, któraby się równała racie rocznej, potrzebnej na oprocentowanie i umorzenie według planu zaciągniętych za zezwoleniem rządu na pokrycie policyjalnych kosztów zakładowych i w księgach kolejowych zabezpieczonych pożyczek, wraz z ratą roczną, potrzebną na oprocentowanie po cztery od sta kapitału akcyjnego, zatwierdzonego przez rząd i na umorzenie tegoż w ciągu trwania koncesyi, w takim razie wynagrodzenie, które państwo ma zapłacić za kolej wykupioną, będzie polegało na tem, że państwo, wymienione wyżej kwoty ryczałtowe płacić będzie w ratach półrocznych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku i zwracać koncesyonaryuszom podatek rentowy, przypadający od tej renty wykupna.

6. Państwo zastrzega sobie prawo, iż może pożyczki zaciągnięte dla zebrania kapitału na koncesyonowaną kolej, w kwocie według zatwierdzonego planu umorzenia w czasie wykupna jeszcze nie umorzonej, przejąć w każdym czasie w miejsce koncesyonaryusza do zapłaty z własnych funduszów, w którym to wypadku przypadająca do wypłaty

renta wykupna obniża się o kwotę potrzebną do oprocentowania i umorzenia oznaczonego kapitału pożyczkowego, tudzież w danym razie o odpowiadającą temu zapotrzebowaniu kwotę dodatku, który w myśl postanowień ustępów 2. i 3. ma być doliczony do dochodu przeciętnego.

7. Państwo zastrzega sobie dalej prawo, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rent, w myśl postanowień powyższych punktów koncesyonaryuszom należnych, zapłacić kapitał równający się zdyskontowanej według stopy po cztery od sta — licząc odsetki od odsetek — na rok wartości kapitałowej tych rent, po strąceniu, jak się samo przez się rozumie, dodatku, gdyby w myśl postanowień ustępów 2. i 3. mieścił się w tych rentach.

Gdyby państwo postanowiło 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, jaki wyniknie jako przecięcie z porównania kursów pieniężnych obligacyi długu państwa tego samego rodzaju, notowanych urzędowo na giełdzie wiedeńskiej, w ciągu półroczu bezpośrednio poprzedzającego.

8. Przez wykupienie kolei i od dnia tego wykupienia przechodzi na państwo za wypłatą wynagrodzenia pod l. 1. do 7. przepisanego, bez dalszej zapłaty wolna od ciężarów, względnie obciążona tylko zalegającą jeszcze resztą pożyczek, za zezwoleniem rządowym zaciągniętych, własność i używanie koncesyonowanej kolei ze wszystkimi do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i zapasy kasowe, ewentualnie także koleje podjazdowe własnością koncesyonaryusza będące i ich przedsiębiorstwa poboczne, jakoteż rezerwowe kapitały ruchu i rezerwy utworzone z kapitału zakładowego, o ileby te ostatnie z zezwoleniem rządowym nie były już stosownie do swego przeznaczenia użyte.

9. Uchwała rządu, tycząca się wykonania państwowego prawa wykupna, które nastąpić może zawsze tylko z początkiem roku kalendarzowego, oznajmiona będzie przedsiębiorstwu kolejowemu we formie deklaracyi najpóźniej do 31. października bezpośrednio poprzedzającego roku.

Deklaracya ta określać będzie następujące szczegóły:

- a) termin, od którego wykupno następuje;
- b) przedsiębiorstwu kolejowemu, będącemu przedmiotem wykupna i inne przedmioty majątkowe, które bądź jako przynależność przedsiębiorstwa kolejowego bądź jako zaspokojenie pretensyi państwa lub z jakichkolwiek innych tytułów prawnych przejść mają na państwo;

c) kwotę ceny wykupna (l. 1. do 7.), którą państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowemu, ewentualnie tymczasowo obliczoną z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania, z oznaczeniem terminu i miejsca płatności.

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

Od chwili deklaracyi co do wykupna, wymaga wszelka sprzedaż lub obciążenie nieruchomości, w niej wymienionych, pozwolenia tego komisarza.

Tosamo odnosi się do przyjmowania wszelkich nowych zobowiązań, które albo przekraczają zakres zwyczajnego toku interesów albo powodują trwałe obciążenie.

11. Koncesyonaryusze obowiązani są mieć o to staranie, aby rząd mógł w dniu na wykupienie wyznaczonym objąć w fizyczne posiadanie wszystkie w deklaracyi wykupna wymienione przedmioty majątkowe.

Gdyby koncesyonaryusze nie uczynili zadość temu zobowiązaniu, będzie rząd miał prawo nawet bez ich zezwolenia i bez sądowej interwencyi objąć w fizyczne posiadanie oznaczone w deklaracyi przedmioty majątkowe.

Począwszy od chwili wykupienia, odbywać się będzie ruch na wykupionej kolei na rachunek państwa; przeto od tej chwili przypadają wszelkie dochody ruchu na korzyść państwa, na koszt jego zaś wszelkie wydatki ruchu.

Czyste dochody, jakie okażą się z obrachunku po chwilę wykupienia, 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.

12. Rząd zastrzega sobie prawo zahipotekowania na podstawie deklaracyi wykupna (l. 9.), prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach majątkowych, wskutek wykupienia na państwo przechodzących.

Koncesyonaryusze obowiązani są oddać rządowi na jego żądanie do dyspozycyi wszelkie dokumenty prawne, jakichby do tego celu od nich potrzebował.

§ 12.

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

Pod warunkami przewidzianymi w § 16. może rząd także przed upływem powyższego czasu uznać koncesję za zgasłą.

§ 13.

Gdy koncesya zgaśnie i od dnia jej zgaśnięcia przechodzi na państwo bez wynagrodzenia wolna od ciężarów własność i używanie koncesyjonowanej kolei i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i zapasy kasowe, będące ewentualnie własnością koncesyonaryuszy koleje podjazdowe i przedsiębiorstwa poboczne, jakoteż rezerwowe kapitały ruchu i rezerwy, utworzone z kapitału zakładowego, o ileby te ostatnie za zezwoleniem rządu nie były już stosownie do swego przeznaczenia zużyte.

§ 14.

Tak wtedy, gdy koncesya niniejsza zgaśnie, jak i w razie wykupienia kolei (§ 11.), zatrzymują koncesyonaryusze na własność fundusz rezerwowy, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i ewentualne aktywa obrachunkowe, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniesione lub nabyte, do których zbudowania lub nabycia rząd koncesyonaryuszy z tym wyraźnym dodatkiem upoważnił, że przedmioty te nie mają stanowić przynależności kolei.

§ 15.

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

Rząd ma także prawo wglądać w zarząd kolei przez wydelegowanego przez siebie funkcjonariusza, a w szczególności nadzorować, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i kontraktami za pośrednictwem organów nadzorczych, wydelegowanych na koszt koncesyonaryuszy i to w sposób, jaki uzna za stosowny.

W razie utworzenia spółki akcyjnej, komisarz przez rząd ustanowiony ma także prawo bywać na posiedzeniach rady zawiadowczej lub innej reprezentacji sprawującej zarząd spółki jakoteż na walnych zgromadzeniach, ile razy uzna to za potrzebne i zawieszać wszelkie takie uchwały lub zarządzenia, któreby się sprzeciwiały ustawom, koncesyi lub statutowi spółki, względnie były szkodliwe dla publicznego dobra; w przypadku jednak takim winien komisarz przedstawić sprawę natychmiast Ministerstwu kolei żelaznych do decyzji, która zapaść ma bezzwłocznie z mocą spółkę wiążącą.

§ 16.

Rząd zastrzega sobie ponadto prawo tej treści, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniebdania jednego z obowiązków, przepisanych dokumentem koncesyjnym, warunkami koncesyi lub ustawami, będzie temu zapobiegał środkami odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności uzna koncesję za zgasłą jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego. W szczególności można uznać koncesję za zgasłą jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego, jeżeli niedopełniono zobowiązań względem ukończenia budowy i otwarcia ruchu określonych w § 2., o ile ewentualne przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl § 11., lit. b, ustawy o koncesjach na koleje żelazne.

Derschatta wlr.