

Rok 1908.

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XV. — Wydana i rozesłana dnia 25. lutego 1908.

Treść: (№ 37—40.) 37. Obwieszczenie, którem ogłasza się zaliczenie gminy Kötschach do ósmej klasy wojсковej taryfy czynszowej. — 38. Obwieszczenie, którem ogłasza się zaliczenie gminy Schlanders do dziewiątej klasy wojсковej taryfy czynszowej. — 39. Obwieszczenie, dotyczące koncesjonowania kilku wążkotorowych linii kolejek elektrycznych w Meranie i okolicy. — 40. Obwieszczenie, dotyczące koncesjonowania elektrycznej wążkotorowej kolejki z Meranu do Obermais.

37.

Obwieszczenie Ministerstwa obrony krajowej i Ministerstwa skarbu z dnia 14. stycznia 1908.,

którem ogłasza się zaliczenie gminy Kötschach do ósmej klasy wojсковej 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 Kötschach w Karyntyi do ósmej klasy taryfy czynszowej wojсковych kwaterunków, która obowiązuje do końca roku 1910.

Korytowski wlr.

Georgi wlr.

38.

Obwieszczenie Ministerstwa obrony krajowej i Ministerstwa skarbu z dnia 14. stycznia 1908.,

którem ogłasza się zaliczenie gminy Schlanders do dziewiątej klasy wojсковej taryfy czynszowej.

Odnośnie do obwieszczenia z dnia 14. grudnia 1900., Dz. u. p. Nr. 214., zalicza się w poro-

zumieniu z c. i k. wspólnem Ministerstwem wojny gminę Schlanders w Tyrolu do dziewiątej klasy taryfy czynszowej wojсковych kwaterunków, która obowiązuje do końca roku 1910.

Korytowski wlr.

Georgi wlr.

39.

Obwieszczenie Ministerstwa kolei żelaznych z dnia 11. lutego 1908.,

dotyczące koncesjonowania kilku wążkotorowych linii kolejek elektrycznych w Meranie i okolicy.

C. k. Ministerstwo kolei żelaznych nadało na zasadzie i w myśl postanowień ustaw o kolejach niższego rzędu z dnia 31. grudnia 1894., Dz. u. p. Nr. 2. z r. 1895., tudzież z dnia 24. grudnia 1905., Dz. u. p. Nr. 216., w porozumieniu z interesowanymi c. k. Ministerstwami oraz c. i k. wspólnem Ministerstwem wojny, gminie miasta Meran łącznie z gminą miasta Bolcany żadaną koncesyę na wybudowanie i utrzymywanie w ruchu kilku wążkotorowych linii kolejek elektrycznych na obszarze miasta Meranu i najbliższej jego okolicy, a to pod warunkami i zastrzeżeniami w dalszym ciągu bliżej oznaczonymi.

Przedsiębiorstwo kolejki obejmuje następujące linie:

1. od placu przed nowym dworcem kolejowym kolei Vinschgau w Meranie przez Habsburgerstrasse aż do Sandplatz;

2. odnogę od linii wymienionej pod 1. przy teatrze miejskim przez Rennweg i gościniec prowadzący przez Vinschgau aż do browaru Forst wraz z torem podjazdowym do browaru Forst;

3. tor łączący od placu stacyjnego nowego dworca kolejowego kolei Vinschgau w Meranie aż do połączenia z linią wymienioną pod 2 na gościńcu prowadzącym przez Vinschgau przy Lacknerhof i

4. odnogę, przeznaczoną przedewszystkiem dla celów ruchu, od linii wymienionej pod 1 do dworca ruchu obok rzeźni miejskiej.

§ 1.

Co do koncesyonowanych linii kolei żelaznej korzystają koncesyonaryusze z dobrodziejstw skarbowych, wymienionych w artykule V. ustawy z dnia 31. grudnia 1894., Dz. u. p. Nr. 2. z r. 1895.

Okres uwolnień od podatków, przewidzianych w artykule V, lit. d) powyższej ustawy, ustanawia się na lat 15, licząc od dnia dzisiejszego.

§ 2.

Koncesyonaryusze są obowiązani ukończyć budowę linii kolei żelaznych, wspomnianych na wstępie najpóźniej w przeciągu roku, licząc od dnia dzisiejszego i oddać gotowe linie kolejowe na użytek publiczny oraz utrzymywać je w nieprzerwanym ruchu przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy, mają koncesyonaryusze złożyć na żądanie rządu odpowiednią kaucyę w papierach wartościowych, nadających się do lokowania pieniędzy pupilarnych.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania, można kaucyę tę uznać za przepadłą.

§ 3.

Celem wybudowania koncesyonowanych linii kolei żelaznej nadaje się koncesyonaryuszom prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych, w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie koncesyonaryuszom także odnośnie do kolei podjazdowych, ewentualnie wybudować się mających, których wykonanie rząd uznałby za odpowiadające interesowi publicznemu.

§ 4.

O ileby celem budowy koncesyonowanych linii kolejowych miały być użyte drogi publiczne, nie pozostające pod zarządem gminy miasta Meranu, winni koncesyonaryusze postarać się o pozwolenie na to u osób, które są obowiązane do utrzymywania tych dróg, względnie u tych władz i organów, które według obowiązujących ustaw są powołane do udzielania pozwolenia na używanie drogi.

§ 5.

Koncesyonaryusze obowiązani są ponosić koszta tych zarządzeń dla zabezpieczenia należytego funkcjonowania państwowych przewodów telegraficznych i telefonicznych, w chwili udzielenia koncesyi na te linie już istniejących, które okazałyby się potrzebne wskutek budowy i ruchu wymienionej na wstępie linii kolejowej, w szczególności zaś winni pokryć także wydatki, z jakimi w danym razie byłoby połączone przeniesienie tych przewodów na inne miejsce.

§ 6.

Przy budowie koncesyonowanych linii kolejowych i utrzymywaniu ruchu na nich powinni koncesyonaryusze stosować się do osnowy tego dokumentu koncesyjnego, oraz do technicznych warunków koncesyjnych, ustanowionych przez Ministerstwo kolei żelaznych, jakoteż 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 regulaminu ruchu kolei żelaznych z dnia 16. listopada 1851., Dz. u. p. Nr. 1. z r. 1852., o ile one w myśl postanowień rozdziału B ustawy z dnia 31. grudnia 1894., Dz. u. p. Nr. 2. z r. 1895., znajdują zastosowanie do kolejek, dalej do ustaw i rozporządzeń, któreby w przyszłości zostały wydane, nakoniec do zarządzeń Ministerstwa kolei żelaznych i innych władz do tego powołanych.

§ 7.

Cyfra kapitału zakładowego, rzeczywistego jakoteż imiennego podlega zatwierdzeniu rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów, które rzeczywiście wyłożono na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie linii kolejowych łącznie z kosztami nabycia parku kolejowego i uposażenia funduszu zasobowego i które będą należycie udowodnione z doliczeniem odsetek interkalarnych, rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy i straty na kursie, gdyby ją istotnie

poniesiono przy gromadzeniu kapitału, nie można policzać żadnych innych wydatków, jakiegobądź rodzaju.

Gdyby po wyczerpaniu zatwierdzonego kapitału zakładowego miano wystawić jeszcze jakie nowe budowle lub pomnożyć urządzenia ruchu, natenczas koszta przez to poniesione mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli rząd pozwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub na pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta te będą należyście wykazane.

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

§ 8.

Koncesjonariusze obowiązani są przyznawać zawsze podoficerom i ordynansom w służbie będącym wolną jazdę na kolei.

Co do bliższych szczegółów w tym względzie porozumieć się należy z właściwemi władzami wojskowemi.

Koncesjonariusze są obowiązani uwzględniać przy obsadzaniu posad wysłużonych podoficerów wojska, marynarki wojennej i obrony krajowej w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872., Dz. u. p. Nr. 60.

§ 9.

Gdyby władze z powodu uroczystości, marszów wojska, parad, tudzież w razie robót przy kanałach, przewodach rurowych itp. uznały za potrzebne wstrzymać na pewien czas ruch na jakiejś części koncesjonowanych linii kolejowych, natenczas winni koncesjonariusze poddać się bez oporu odnośnym zarządzeniom władz, nie podnosząc żadnych roszczeń do wynagrodzenia straty poniesionej wskutek czasowego wstrzymania ruchu.

§ 10.

Urzednicy państwa, funkcyonariusze i studzy, jadący liniami kolei żelaznej z polecenia władz, sprawujących nadzór nad zarządem i ruchem kolei żelaznych lub dla strzeżenia interesów państwa z tytułu koncesyi lub w sprawach dochodów skarbowych, przewożeni być mają z swemi pakunkami podróżnemi bezpłatnie, o ile wykazą się certyfikatami urzędowemi, jakie im c. k. Ministerstwo kolei żelaznych dla legitymacyi wystawi.

§ 11.

Koncesjonariusze obowiązani są przewozić pocztę tudzież funkcyonaryuszy zarządu pocztowego i telegraficznego, wszystkiemi pociągami programowemi.

Za te świadczenia, jakoteż za wszelkie inne usługi na rzecz zakładu pocztowego, mogą koncesjonariusze żądać odpowiedniego wynagrodzenia, które ustanowione będzie drogą ugody.

Korespondencye, tyczące się zarządu kolejki a wymieniane między dyrekcją lub zarządem przedsiębiorstwa kolejki a jej podwładnemi funkcyonaryuszami, lub przez tych ostatnich między sobą, mogą być przewożone przez służbę zakładu kolejowego.

§ 12.

Koncesjonariusze obowiązani są postarać się o zaopatrzenie swoich funkcyonaryuszy na wypadek niezdolności do pracy i na starość oraz o zaopatrzenie ich rodzin i w tym celu przystąpić do zakładu emerytalnego związku austriackich kolei lokalnych, o ileby nie utworzono dla koncesjonowanego przedsiębiorstwa kolejowego własnej kasy emerytalnej, zapewniającej przynajmniej takie same korzyści dla członków względnie nakładającej przynajmniej takie same obowiązki na koncesjonaryuszy, jak zakład emerytalny wyżej wspomniany.

To zaopatrzenie należy przeprowadzić w ten sposób, iż koncesjonariusze będą mieli obowiązek zgłaszać w zakładzie emerytalnym związku austriackich kolei lokalnych, względnie we własnej kasie emerytalnej, stałych funkcyonaryuszy z dniem nadania im stałej posady, z innych zaś funkcyonaryuszy przynajmniej tych, którzy pełnią służbę jako motorowi, konduktorzy, strażnicy lub posługacze stacyjni, przy odpowiedniem ich zatrudnieniu, najpóźniej po ukończeniu trzech lat służby.

§ 13.

Koncesjonariusze obowiązani są dostarczać Ministerstwu kolei żelaznych na jego żądanie w należytem czasie wykazów statystycznych, potrzebnych do zestawienia rocznej statystyki kolei żelaznych.

§ 14.

Czas trwania koncesyi i ochrony przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl § 9., lit. b) ustawy o koncesjach na koleje żelazne wynosić ma lat dziewięćdziesiąt (90), licząc od dnia dzisiejszego; po upływie tego czasu koncesya traci moc swoją.

Rząd może uznać koncesyę za zgasłą jeszcze przed upływem powyższego terminu, jeżeli nie dopełniono określonych w § 2. zobowiązań co do rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia ruchu, o ile ewentualne przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl § 11., lit. b) ustawy o koncesjach na koleje żelazne.

§ 15.

Prawo powrotu na rzecz państwa, unormowane § 8. ustawy o koncesjach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854., Dz. u. p. Nr. 238., nie ma zastosowania do koncesyjonowanych linii kolei żelaznej.

§ 16.

Koncesjonariusze nie mają prawa, wyjąwszy w przypadku wyraźnego zezwolenia ze strony rządu, odstąpić osobom trzecim utrzymywania ruchu na koncesyjonowanych liniach kolei żelaznej.

§ 17.

Rząd ma prawo przekonywać się, czy budowę linii kolejowych i urządzenia ruchu wykonano we wszystkich częściach odpowiednio celowi i trwale, tudzież prawo zarządzić, żeby wadom istniejącym w tym względzie zapobieżono lub takowe usunięto.

§ 18.

Rząd zastrzega sobie prawo, iż na wypadek gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniedbania jednego z obowiązków przepisanych w koncesyi, warunkach koncesyjnych lub ustawach, będzie temu zapobiegał środkami, odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności uzna koncesyę za zgasłą jeszcze przed upływem jej czasu trwania.

Derschatta wlr.

40.

Obwieszczenie Ministerstwa kolei żelaznych z dnia 11. lutego 1908.,

dotyczące koncesyjonowania elektrycznej kolejki wązkotorowej z Meranu do Obermais.

C. k. Ministerstwo kolei żelaznych nadało na zasadzie i w myśl postanowień ustaw o kolejach niższego rządu z dnia 31. grudnia 1894., Dz. u. p. Nr. 2. z r. 1895., tudzież z dnia 24. grudnia 1905., Dz. u. p. Nr. 216., w porozumieniu z interesowanymi c. k. Ministerstwami, oraz c. i k. wspólnym Ministerstwem wojny gminie Obermais żadaną koncesyę na wybudowanie i utrzymywanie w ruchu elektrycznej kolejki wązkotorowej z Sandplatz w Meranie przez Spitalbrücke, ulicę Karola Teodora i przez gościniec prowadzący do Obermais aż do

placu Karola Ludwika w Obermais, a to pod warunkami i zastrzeżeniami w dalszym ciągu bliżej oznaczonymi:

§ 1.

Co do koncesyjonowanej kolei żelaznej, korzysta koncesjonariuszka z dobrodziejstw skarbowych, wymienionych w artykule V. ustawy z dnia 31. grudnia 1894., Dz. u. p. Nr. 2. z r. 1895.

Okres uwolnień od podatków, przewidzianych w artykule V., lit. d) powyższej ustawy, ustanawia się na lat 15, licząc od dnia dzisiejszego.

§ 2.

Koncesjonariuszka obowiązana jest ukończyć budowę kolei żelaznej, wspomnianej na wstępie najpóźniej w przeciągu jednego roku, licząc od dnia dzisiejszego i oddać gotową kolej na użytek publiczny oraz utrzymywać ją w nieprzerwanym ruchu przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy ma koncesjonariuszka złożyć na żądanie rządu odpowiednią kaucyę w papierach wartościowych, nadających się do lokacyi pieniędzy pupilarnych.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania można kaucyę tę uznać za przepadłą.

§ 3.

Celem wybudowania koncesyjonowanej kolei żelaznej nadaje się koncesjonariuszce prawo wywłaszczania podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie koncesjonariuszce także odnośnie do tych kolei podjazdowych, ewentualnie wybudować się mających, których wykonanie rząd uznałby za odpowiadające interesowi publicznemu.

§ 4.

O ileby celem wybudowania koncesyjonowanej kolei miały być użyte drogi publiczne, nie pozostające pod zarządem gminy Obermais, winna koncesjonariuszka postarać się o pozwolenie na to u osób, które są obowiązane do utrzymywania tych dróg, względnie u tych władz i organów, które według obowiązujących ustaw są powołane do udzielania pozwolenia na używanie drogi.

§ 5.

Koncesjonariuszka obowiązana jest ponosić kosztą tych zarządzeń dla zabezpieczenia należytego funkcjonowania państwowych przewodów telegraficznych i telefonicznych, w chwili udzielenia kon-

cesyi na tę linię już istniejących, które okazałyby się potrzebne wskutek budowy i ruchu wymcnionej na wstępie linii kolejowej. w szczególności zaś winna pokryć także wydatki, z jakimi w danym razie byłoby połączone przeniesienie tych przewodów na inne miejsce.

§ 6.

Przy budowie kolei koncesyonowanej i utrzymywaniu ruchu na niej, powinna koncesyonaryuszka stosować się do osnowy tego dokumentu koncesyjnego, do technicznych warunków koncesyjnych, ustanowionych przez Ministerstwo kolei żelaznych, jakoteż 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 do regulaminu ruchu na kolejach żelaznych z dnia 16. listopada 1851., Dz. u. p. Nr. 1. z r. 1852., o ile one w myśl postanowień rozdziału B ustawy z dnia 31. grudnia 1894., Dz. u. p. Nr. 2. z r. 1895., znajdują zastosowanie do kolejek, dalej do ustaw i rozporządzeń, któreby w przyszłości zostały wydane, nakoniec do zarządzeń Ministerstwa kolei żelaznych i innych władz do tego powołanych.

§ 7.

Cyfra kapitału zakładowego tak rzeczywistego jakoteż imiennego podlega zatwierdzeniu rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów, które rzeczywiście wyłożono na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolei łącznie z kosztami nabycia parku kolejowego i uposażenia funduszu zasobowego i które należycie będą udowodnione z doliczeniem odsetek interkalarnych rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy i straty na kursie, gdyby ją istotnie poniesiono przy gromadzeniu kapitału, nie można policzyć żadnych innych wydatków jakiegobądź rodzaju.

Gdyby po wyczerpaniu zatwierdzonego kapitału zakładowego miało wystawić jeszcze jakie nowe budowle lub pomnożyć urządzenia ruchu, natenczas koszta przez to poniesione mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli rząd pozwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub na pomnożenie urządzeń ruchu a koszta te będą należycie wykazane.

Cały kapitał zakładowy ma być umorzony w okresie koncesyjnym według planu amortyzacyi zatwierdzonej przez rząd.

§ 8.

Koncesyonaryuszka obowiązana jest przyznawać zawsze podoficerom i ordynansom w służbie będącym wolną jazdę na kolei.

Co do bliższych szczegółów w tym względzie porozumieć się należy z właściwymi władzami wojskowemi.

Koncesyonaryuszka jest zobowiązana uwzględnić przy obsadzaniu posad wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajowej w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872., Dz. u. p. Nr. 60.

§ 9.

Gdyby władze z powodu uroczystości, marszów wojska, parad tudzież w razie robót przy kanałach, przewodach rurowych itd. uznały za potrzebne wstrzymać na pewien czas ruch na jakiejś części kolei koncesyonowanej, natenczas winna koncesyonaryuszka poddać się bez oporu odnośnym zarządzeniom władz, nie podnosząc żadnych roszczeń do wynagrodzenia straty poniesionej wskutek czasowego wstrzymania ruchu.

§ 10.

Urzednicy państwa, funkcyonaryusze i słudzy, jadący koleją z polecenia władz, sprawujących nadzór nad zarządem i ruchem kolei żelaznych lub dla strzeżenia interesów państwa z tytułu koncesyi lub w sprawach dochodów skarbowych, przewożeni być mają wraz z swemi pakunkami podróżnemi bezpłatnie, o ile wykażą się certyfikatami urzędowemi, jakie im c. k. Ministerstwo kolei żelaznych dla legitymacyi wystawi.

§ 11.

Koncesyonaryuszka obowiązana jest przewozić pocztę tudzież funkcyonaryuszy zarządu pocztowego i telegrafów wszystkimi pociągami programowemi.

Za te świadczenia jakoteż za wszelkie inne usługi na rzecz zakładu pocztowego może koncesyonaryuszka żądać odpowiedniego wynagrodzenia, które będzie oznaczone drogą ugody.

Korespondencye, tyżące się zarządu kolejki a wymieniane między dyrekcją lub zarządem przedsiębiorstwa kolejki a jej podwładnemi funkcyonaryuszami lub przez tych ostatnich między sobą, mogą być przewożone przez służbę zakładu kolejowego.

§ 12.

Koncesyonaryuszka obowiązana jest postarać się o zaopatrzenie swych funkcyonaryuszy na wypadek niezdolności do pracy i na starość, tudzież o zaopatrzenie ich rodzin i przystąpić w tym celu do zakładu emerytalnego związku austriackich kolei lokalnych, o ileby nie utworzono dla koncesyonowanego przedsiębiorstwa kolejowego własnej

kasy emerytalnej, zapewniającej przynajmniej takie same korzyści dla członków, względnie nakładającej przynajmniej takie same zobowiązania na koncesyonaryuszkę, jak zakład emerytalny rzeczonoego związku.

To zaopatrzenie należy przeprowadzić w ten sposób, iż koncesyonaryuszka będzie miała obowiązek zgłaszać w zakładzie emerytalnym związku austriackich kolei lokalnych, względnie we własnej kasie emerytalnej, stałych funkcyonaryuszy z dniem nadania im stałej posady, z innych zaś funkcyonaryuszy przynajmniej tych, którzy pełnią służbę, jako motorowi, konduktorzy, strażnicy lub posługacze stacyjni, przy odpowiednim ich zatrudnieniu, najpóźniej po ukończeniu trzech lat służby.

§ 13.

Koncesyonaryuszka obowiązana jest dostarczać Ministerstwu kolei żelaznych na jego żądanie w należytem czasie wykazów statystycznych, potrzebnych do zestawienia rocznej statystyki kolejowej.

§ 14.

Czas trwania koncesyi wraz z ochroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl § 9., lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne, wynosić ma lat dziewięćdziesiąt (90), licząc od dnia dzisiejszego; po upływie tego czasu koncesya traci moc swoją.

Rząd może koncesyę uznać za zgastą jeszcze przed upływem powyższego terminu, jeżeli nie dopełniono określonych w § 2 zobowiązań co do rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia ruchu, o ile ewentualne przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl § 11., lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne.

§ 15.

Prawo powrotu na rzecz państwa, unormowane w § 8. ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854.. Dz. u. p. Nr. 238., nie ma zastosowania do koncesyonowanej kolei.

§ 16.

Koncesyonaryuszka nie ma prawa, wyjąwszy w przypadku wyraźnego zezwolenia ze strony rządu, odstąpić osobom trzecim utrzymywania ruchu na koncesyonowanej kolei żelaznej.

§ 17.

Rząd ma prawo przekonywać się, czy budowę kolei i urządzenia ruchu wykonano we wszystkich częściach odpowiednio celowi i trwale, tudzież prawo zarządzić, żeby wadom istniejącym w tym względzie zapobieżono lub takowe usunięto.

§ 18.

Rząd zastrzega sobie prawo, iż na wypadek, gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniedbania jednego z obowiązków, przepisanych w koncesyi, w warunkach koncesyjnych lub ustawach, będzie temu zapobiegał środkami, odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności uzna koncesyę za zgastą jeszcze przed upływem jej czasu trwania.

Derschatta wlr.