

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Cześć XXVIII. — Wydana i rozesłana dnia 31. marca 1908.

Treść: (№ 57. i 58.) 57. Rozporządzenie, dotyczące przydzielenia powiatów sądowych Mautern i Kirchberg nad Wagramem do okręgu Sądu obwodowego w Krems. — 58. Dokument koncesyjny na kolej lokalną ze Lwowa przez Kamionkę Strumiłową do Stojanowa.

57.

Rozporządzenie Ministerstwa sprawiedliwości z dnia 22. marca 1908., dotyczące przydzielenia powiatów sądowych Mautern i Kirchberg nad Wagramem do okręgu Sądu obwodowego w Krems.

Na zasadzie § 1. ustawy z dnia 26. kwietnia 1873., Dz. u. p. Nr. 62., wydzieli się powiat sądowy Mautern z okręgu Sądu obwodowego w St. Pölten, a powiat sądowy Kirchberg nad Wagramem z okręgu Sądu obwodowego w Korneuburgu i przydzieli się oba te powiaty sądowe do okręgu Sądu obwodowego w Krems.

Rozporządzenie niniejsze nabiera mocy obowiązującej w dniu 1. lipca 1908.

Klein wlr.

58.

Dokument koncesyjny z dnia 23. marca 1908.

na kolej lokalną ze Lwowa przez Kamionkę Strumiłową do Stojanowa.

Na podstawie Najwyższego upoważnienia nadaję w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami Wydziałowi krajowemu Królestwa Galicyi i Lodomerji z Wielkim Księstwem krakowskiem

koncesję na budowę i utrzymywanie w ruchu kole żelaznej, poruszanej lokomotywą od stacyi Lwów—Podzamcze na linii c. k. kolei państwowej Lwów—Podwołoczyska przez Kamionkę Strumiłową do Stojanowa, która to kolej ma być wybudowana jako normalnotorowa kolej lokalna, 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 24. grudnia 1905., Dz. u. p. Nr. 216., pod następującymi warunkami i zastrzeżeniami:

§ 1.

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

§ 2.

Koncesyonaryusz obowiązany jest ukończyć budowę koncesyonowanej kolei najpóźniej w przeciągu trzech lat, licząc od dnia dzisiejszego, oddać gotową kolej 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 ma koncesyonaryusz na żądanie c. k. rządu odpowiednią kaucję w papierach wartościowych, nadających się do lokacyi pieniędzy sierocych.

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

§ 3.

Celem wybudowania koncesyonowanej kolei nadaje się koncesyonaryuszowi prawo wywłaszczania podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takie samo prawo przyznane będzie koncesyonaryuszowi także co do ewentualnej budowy tych 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 winien koncesyonaryusz 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 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., wreszcie do ustaw i rozporządzeń, któreby w przyszłości zostały wydane. Pod względem ruchu będzie można o tyle odstąpić od zarządzeń dla bezpieczeństwa i przepisów, dotyczących ruchu a ustanowionych w regulaminie ruchu kolei żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych, 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 stosowane będą osobne przepisy ruchu, które wyda Ministerstwo kolei żelaznych.

§ 5.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po zniżonych cenach taryfowych. Pod względem zastosowania taryfy wojskowej do przewozu osób i rzeczy obowiązywać będą postanowienia, które tak w tej mierze, jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych na austriackich kolejach państwowych, każdorazem są w mocy.

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

Koncesyonaryusz obowiązany jest 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, która weszła w wykonanie z dniem 1. czerwca 1871., o przewozie chorych i rannych, których na rachunek skarbu wojskowego przewozi się w pozyeci leżącej.

Przepis, który obowiązuje każdorazem pod względem transportów wojskowych kolejami żelaznymi, tudzież każdorazem obowiązujące przepisy dla kolei żelaznych na wypadek wojny nabywają dla koncesyonaryusza mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na koncesyonowanej kolei. Przepisy rzeczonoego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i w Dzienniku ustaw państwa nie będą ogłoszone, obowiązywać będą koncesyonaryusza począwszy od chwili, w której urzędowo poda się je do jego wiadomości.

Zobowiązania te ciągną na koncesyonaryuszu 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.

Koncesyonaryusz obowiązany jest 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.

§ 6.

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

§ 7.

Ruch na kolei, stanowiącej przedmiot niniejszego dokumentu koncesyjnego, utrzymywać będzie państwo na rachunek koncesyonaryusza, o ile nie przyjdzie do skutku inna umowa a koncesyonaryusz zwracać ma zarządowi kolei państwowych koszta z powodu utrzymywania tego ruchu rzeczywiście poniesione. Warunki tego utrzymywania ruchu określi się w kontrakcie ruchu, który rząd zawrze z koncesyonaryuszem.

§ 8.

Koncesjonaryusz obowiązany jest postarać się o zaopatrzenie swoich funkcyjaryuszy 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 członkom, względnie nakładającej przynajmniej takie same obowiązki na koncesjonaryusza, jak wspomniany zakład emerytalny.

Zaopatrzenie to należy tak przeprowadzić, by koncesjonaryusz lub przedsiębiorstwo w jego miejsce wstępujące mieli obowiązek zgłaszać w zakładzie 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, konduktorzy, strażnicy lub posługacze stacyjni — przy odpowiednim ich zatrudnieniu najpóźniej po ukończeniu trzech lat służby.

§ 9.

Koncesjonaryusz obowiązany jest pod warunkami i zastrzeżeniami, podanymi w artykule XII. ustawy z dnia 31. grudnia 1894., Dz. u. p. Nr. 2. z r. 1895., dozwolić rządowi na jego żądanie, każdego czasu współużywania swej kolei do przewozu 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 przeprować lub kazać przeprować tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy współużywaną koleją lub jej częściami, za opłatą stosownego wynagrodzenia.

§ 10.

Nadaje się koncesjonaryuszowi prawo utworzenia — za osobnem zezwoleniem rządu i pod warunkami, które on ustanowi — spółki akcyjnej, która wejsć ma we wszystkie prawa i obowiązki koncesjonaryusza.

Statuty spółki i formularze akcji, które będą wydane, wymagają zatwierdzenia rządowego.

Koncesjonaryuszowi nadaje się prawo wydania częściowych zapisów dłużnych odnośnie do pożyczki pierwszeństwa, którą zaciągnie, a to pod warunkami, oznaczonymi przez rząd; formularze obligacji pierwszeństwa, które będą wydane, względnie tekst skryptu dłużnego, który będzie

wystawiony celem zaciągnięcia pożyczki, ubezpieczonej przez wpis do ksiąg kolejowych a nie rozłożonej na częściowe zapisy dłużne, podlegają zatwierdzeniu rządowemu.

Cyfra rzeczywistego, jakoteż imiennego kapitału zakładowego podlega zatwierdzeniu rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów, rzeczywiście wyłożonych na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolei i należycie udowodnionych, łącznie z kosztami zaopatrzenia się w park kolejowy, tudzież kosztów na uposażenie rezerwy kapitału, którą rząd ma oznaczyć, 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 miano wystawić jeszcze jakie nowe budowle lub pomnożyć urządzenia, ruchu, natenczas można odnośne koszta doliczyć do kapitału zakładowego, jeżeli rząd zezwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub na pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta te należycie będą wykazane.

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

§ 11.

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

1. Celem oznaczenia ceny wykupna policzy się czyste roczne dochody przedsiębiorstwa w ciągu ostatnich zamkniętych lat siedmiu przed chwilą wykupna, strąci się 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 obliczony w ten sposób średni dochód czysty owych lat pięciu stanowi rentę wykupna, uiścić się mającą bez opłaty podatku. 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, natenczas przy obliczaniu czystych dochodów rocznych uważać się będzie podatki i dodatki do podatków, ciężące 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 koncesyonariuszowi 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, obliczony w myśl powyższych postanowień ustępów 1. do 3., bez uwzględnienia dodatku, przewidzianego w ustępach 2. i 3., nie dawał przynajmniej takiej sumy rocznej, któraby się równała racie ryczałtowej, potrzebnej na oprocentowanie i umorzenie według planu ewentualnych pożyczek, na pokrycie policzalnych kosztów zakładowych z upoważnieniem rządowem zaciągniętych a w księgach kolejowych zabezpieczonych, tudzież raty ryczałtowej, potrzebnej na oprocentowanie po cztery od sta kapitału akcyjnego, zatwierdzonego przez rząd i na umorzenie go w ciągu okresu koncesyjnego, w takim razie wynagrodzenie, które państwo ma zapłacić za wykupioną kolej, będzie polegało na tem, że państwo płacić będzie wymienione wyżej kwoty ryczałtowe w ratach półrocznych z dołu, płatnych dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku i zwracać koncesyonariuszowi podatek rentowy, przypadający od tej renty wykupna.

6. Państwu zastrzega się prawo objęcia każdej chwili — do zapłacenia z własnych fundusów w miejsce koncesyonariusza — pożyczek, zaciągniętych w celu uzyskania kapitału na koncesyonowaną kolej, w kwocie, zalegającej jeszcze według zatwierdzonego planu amortyzacyjnego w chwili wykupna; w przypadku tym zniży się należna renta wykupna o kwotę, potrzebną na pokrycie procentów i na umorzenie określonego wyżej kapitału pożyczkowego, jakoteż ewentualnie o odpowiadającą powyższemu zapotrzebowaniu sumę dodatku, który w myśl przepisów ustępów 2. i 3. ma być doliczony do przeciętnego dochodu.

7. Państwo zastrzega sobie prawo, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rent, należnych koncesyonariuszowi w myśl postanowień powyższych punktów, zapłacić kapitał, równający się zdyskontowanej według stopy po cztery od sta na rok — licząc odsetki od odsetek — wartości kapitałowej tych rent, po strąceniu, jak się samo przez się rozumie, dodatku, któryby 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 takim, jaki wyniknie jako kurs średni z porównania kursów pieniężnych obligacyi długu państwa tego samego rodzaju, notowanych urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, w ciągu półroczna bezpośrednio poprzedzającego.

8. Przez wykupienie kolei i od dnia tego wykupienia przechodzi na państwo za wypłatą wynagrodzenia przepisanego pod l. 1. do 7., bez dalszej odpłaty, własność koncesyonowanej obecnie kolei, wolna od ciężarów, względnie obciążona tylko zalegającą jeszcze resztą pożyczek, za zezwoleniem rządowem zaciągniętych, tudzież jej używania, a to ze wszystkimi do niej należąciami ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i zapasy kasowe, ewentualnie także koleje podjazdowe, będące własnością koncesyonariusza i jego przedsiębiorstwa poboczne, jakoteż rezerwy obrotowe i kapitałowe, utworzone z kapitału zakładowego, o ileby tych ostatnich nie użyto już stosownie do ich przeznaczenia za zezwoleniem rządu.

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

Deklaracya ta obejmować będzie następujące szczegóły:

- a) termin, od którego wykupno następuje;
- b) przedsiębiorstwo kolejowe, będące 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 również na państwo;
- c) kwotę ceny wykupna (l. 1. do 7.), którą państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowemu, ewentualnie tymczasowo obliczoną z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania, przy oznaczeniu terminu i miejsca płatności.

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

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

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

11. Koncesyonaryusz obowiązany jest postarać się o to, aby rząd mógł w dniu, na wykupienie wyznaczonym, objąć w fizyczne posiadanie wszystkie przedmioty majątkowe, wymienione w deklaracyi wykupna.

Gdyby koncesyonaryusz nie uczynił zadość temu zobowiązaniu, będzie rząd miał prawo objąć nawet bez jego zezwolenia i bez sądowej interwencyi wymienione przedmioty majątkowe w fizyczne posiadanie.

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 należności obrachunkowe, pochodzące z budowy i ruchu kolei aż do chwili powyższej i za wszelkie inne długi.

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

Koncesyonaryusz obowiązany jest oddać rządowi na jego żądanie do dyspozycyi wszelkie dokumenty prawne, jakichby w tym celu od niego wymagano.

§ 12.

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

Rząd może uznać koncesyę za zgasłą także przed upływem powyższego czasu, jeżeli zajdą warunki, wymienione w § 16.

§ 13.

Gdy koncesya zgaśnie i od dnia jej zgaśnięcia przechodzi na państwo bez wynagrodzenia wolna od ciężarów własność i używanie koncesyonowanej kolei i wszystkich ruchomych i nieruchomości przynależności, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materyałów i zapasy kasowe, koleje podjazdowe i przedsiębiorstwa poboczne, gdyby je koncesyonaryusz posiadał, jakoteż rezerwy obrotowe i kapitałowe, utworzone z kapitału zakładowego, o ileby tych ostatnich nie użyto już z zezwoleniem rządu stosownie do ich przeznaczenia.

§ 14.

Tak wtedy, gdy koncesya niniejsza zgaśnie, jak i w razie wykupienia kolei (§ 11.), zatrzymuje koncesyonaryusz na własność fundusz rezerwowy, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i ewentualne aktywa obrachunkowe, tudzież te osobne zakłady i budynki, wzniesione lub nabyte z własnego majątku, do których zbudowania lub nabycia rząd upoważnił koncesyonaryusza z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają one 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 ma prawo zarządzić, aby wadom w tym względzie zapobieżono, względnie je usunięto.

Rząd ma także prawo wglądać w zarząd kolei za pośrednictwem wydelegowanego przez siebie funkcyonaryusza, a w szczególności nadzorować w sposób, jaki tylko za stosowny uzna, za pośrednictwem organów nadzorczych, które wydeleguje na koszt koncesyonaryusza, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i kontraktami.

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 sprzeciwiały się ustawom, koncesyi lub statutowi spółki, względnie były dla publicznego dobra szkodliwe; w przypadku jednak takim winien komisarz przedstawić sprawę natychmiast Ministerstwu kolei żelaznych do decyzji, która zapasć 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 koncesyę za zgasłą jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego. W szczególności można koncesyę uznać 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.