

Rok 1912.

# Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część LII. — Wydana i rozesłana dnia 2. lipca 1912.

**Treść:** *M* 125. Dokument koncesyjny na kolej lokalną z Wiednia (Grossmarkthalle) przez Hainburg do granicy kraju.

## 125.

### Dokument koncesyjny z dnia 24. czerwca 1912

na kolej lokalną z Wiednia (Grossmarkthalle) przez  
Hainburg do granicy kraju.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia udzielam w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami dolnoaustriackiemu Wydziałowi krajowemu żadaną koncesyę na budowę i utrzymywanie w ruchu normalnotorowej kolei lokalnej z Wiednia (Grossmarkthalle) przez Hainburg do granicy kraju w myśl postanowień ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, jakoteż ustawy z dnia 8. sierpnia 1910, Dz. u. p. Nr. 149, pod warunkami i zastrzeżeniami, podanymi w dalszym ciągu:

#### § 1.

Co do kolei żelaznej, będącej przedmiotem tego dokumentu koncesyjnego, korzysta koncesyonaryusz z ulg, przewidzianych w artykułach VI. do XII. ustawy z dnia 8. sierpnia 1910, Dz. u. p. Nr. 149.

#### § 2.

Koncesyonaryusz ma obowiązek ukończenia budowy koncesyonowanej kolei najpóźniej w przeciągu dwóch lat, licząc od dnia dzisiejszego, tudzież oddania gotowej kolei na użytek publiczny i utrzymywania jej w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy, jakoteż wykonania i urządzenia kolei zgodnie z warunkami koncesyi złożyć ma koncesyonaryusz na żądanie c. k. Rządu odpowiednią kaucyę w papierach wartościowych, nadających się do lokacyi pieniędzy sierocych.

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

#### § 3.

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

Takie samo prawo przyzna się koncesyonaryuszowi także co do ewentualnej budowy tych kolei dojazdowych, których urządzenie c. k. Rząd uznałby za odpowiadające interesowi publicznemu.

#### § 4.

Przy budowie koncesyonowanej kolei i ruchu na niej stosować się winien koncesyonaryusz do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego, do warunków koncesyjnych, ustanowionych przez c. k. 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 roku 1852, wreszcie do ustaw i rozporządzeń, któreby wydano

w przyszłości. Pod względem ruchu będzie można o tyle odstąpić od zarządzeń dla bezpieczeństwa i przepisów co do ruchu, 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 c. k. Ministerstwo kolei żelaznych uzna to za dopuszczalne; w tej mierze stosowane będą osobne przepisy ruchu, które wyda c. k. Ministerstwo kolei żelaznych.

### § 5.

Transporty wojskowe muszą być przewożone po niższych 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 obowiązują każdorazowo na austriackich kolejach państwowych.

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

Koncesjonaryusz jest obowiązany 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 uskutenianiu większych transportów wojskowych, dalej do każdorazowo 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, przewożonych na rachunek skarbu wojskowego w pozycji leżącej.

Przepis, który obowiązuje każdorazowo pod względem transportu wojskowego na kolejach żelaznych, tudzież każdorazowo obowiązujące przepisy dla kolei żelaznych na wypadek wojny, nabywają dla koncesjonaryusza mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na koncesjonowanej kolei. Przepisy rzonego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i nie będą ogłoszone w Dzienniku ustaw państwa, nabędą dla koncesjonaryusza mocy obowiązującej z chwilą, w której urzędownie poda się je do jego wiadomości.

Zobowiązania te ciążyą na koncesjonaryuszu 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, wyposażenia kolei i systemu ruchu.

Koncesjonaryusz jest obowiązany uwzględnić przy obsadzaniu posad wysłużonych podoficerów c. i k. wojska, c. i k. marynarki wojennej i c. k. obrony krajowej w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872, Dz. u. p. Nr. 60.

### § 6

Co do przewozu korpusów straży cywilnej (straży bezpieczeństwa, straży skarbowej itp.) stosować należy analogicznie niższe stopy taryfowe, obowiązujące dla transportów wojskowych.

### § 7.

Z wyjątkiem wyraźnego zezwolenia c. k. Rządu nie wolno koncesjonaryuszowi powierzać ruchu na koncesjonowanej kolei osobom trzecim.

C. k. Rząd zastrzega sobie prawo objęcia każdej chwili ruchu na koncesjonowanej kolei i utrzymywania go przez pozostały okres koncesyjny na rachunek koncesjonaryusza.

W tym przypadku będzie koncesjonaryusz obowiązany zwracać c. k. Rządowi kosztą, rzeczywiście ponoszone z powodu utrzymywania tego ruchu.

Warunki tego utrzymywania ruchu będą zresztą unormowane w kontrakcie ruchu, który zawrze się z koncesjonaryuszem.

### § 8.

Koncesjonaryusz jest obowiązany postarać się o zaopatrzenie swoich funkcyjaryuszy na wypadek niezdolności do pracy i na starość, oraz o zaopatrzenie ich rodzin i przystąpić w tym celu do zakładu emerytalnego związku austriackich kolei lokalnych, o ileby nie utworzono dla koncesjonowanego przedsiębiorstwa kolejowego własnej kasy emerytalnej, zapewniającej członkom przynajmniej takie same korzyści, względnie nakładającej na koncesjonaryusza przynajmniej takie same obowiązki, jak wspomniany zakład emerytalny.

To zaopatrzenie należy tak przeprowadzić, by koncesjonaryusz lub przedsiębiorstwo w jego miejsce wstępujące mieli obowiązek zgłaszać w zakładzie emerytalnym związku austriackich kolei lokalnych, względnie w własnej kasie pensyjnej stałych funkcyjaryuszy z dniem nadania im stałej posady, z innych zaś funkcyjaryuszy przynajmniej tych, którzy pełnią służbę jako kierownicy wozów, kon-

duktorzy, strażnicy lub posługacze stacyjni, przy odpowiednim ich zatrudnieniu, najpóźniej po ukończeniu trzech lat służby.

Statut kasy pensyjnej oraz każda jego zmiana podlega zatwierdzeniu Ministerstwa kolei żelaznych.

### § 9.

Pod warunkami i zastrzeżeniami, podanymi w artykule XXV. ustawy z dnia 8. sierpnia 1910, Dz. u. p. Nr. 149, jest koncesyonaryusz obowiązany dozwolić c. k. Rządowi na jego żądanie każdego czasu współużywania kolei do przewozu między kolejami, już istniejącymi lub mającymi w przyszłości powstać, na których Rząd ruch utrzymuje, w taki sposób, by c. k. Rząd mógł, przy swobodnem ustanawianiu taryf, przeprowadzać lub kazać przeprowadzać tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy współużywaną koleją lub jej częściami za opłatą stosownego wynagrodzenia.

### § 10.

Nadaje się koncesyonaryuszowi prawo utworzenia za osobnem zezwoleniem c. k. Rządu i pod warunkami, które on ustanowi, spółki akcyjnej, która wejść ma w wszystkie prawa i obowiązki koncesyonaryusza.

Koncesyonaryuszowi nadaje się prawo wydania akcji pierwszeństwa, idących pod względem oprocentowania i umorzenia przed akcjami zakładowymi, aż do kwoty, którą oznaczy c. k. Rząd.

Dywidenda, należąca się akcyom pierwszeństwa, zanim dla akcji zakładowych zaistnieje prawo do dywidendy, nie może być wyznaczona w wyżej kwocie jak  $4\frac{1}{2}$  od sta, przyczem jednak dopłata z dochodów późniejszych lat nie powinna mieć miejsca.

Statuty spółki oraz wzory akcji, które będą wydane, podlegają zatwierdzeniu c. k. Rządu.

Koncesyonaryuszowi zastrzega się prawo wypuszczenia częściowych zapisów dłużnych odnośnie do pożyczki pierwszeństwa, która będzie przez niego zaciągnięta, a to pod warunkami, oznaczonymi przez c. k. Rząd; formularze obligacji pierwszeństwa, które będą wydane, wymagają zatwierdzenia ze strony c. k. Rządu.

Cyfra kapitału zakładowego, rzeczywistego, jakoteż imiennego, podlega zatwierdzeniu c. k. Rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz rzeczywiście wyłożonych i należycie wyka-

zanych kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolei, łącznie z kosztami zaopatrzenia się w park wozowy oraz na uposażenie rezerwy kapitałowej, oznaczonej przez c. k. Rząd, z doliczeniem odsetek interkalarnych, rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy, i straty na kursie, gdy ją istotnie poniesiono przy gromadzeniu kapitału, żadnych wydatków jakiegobądź rodzaju w kapitał wliczać nie wolno.

Gdyby po wybudowaniu kolei miano jeszcze wystawić jakie nowe budowle lub pomnożyć urządzenia ruchu, natenczas można doliczyć odnośne koszty do kapitału zakładowego, jeżeli c. k. Rząd zezwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub na pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta te będą należycie wykazane.

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

### § 11.

C. k. Rząd zastrzega sobie prawo wykupienia koncesyonowanej kolei po jej ukończeniu i puszczeniu w ruch w każdym czasie pod następującymi warunkami:

1. Celem oznaczenia ceny wykupna policzy się czyste roczne dochody przedsiębiorstwa kolejowego w ciągu ostatnich zamkniętych lat siedmiu, poprzedzających chwilę wykupna, straci się z tego czyste dochody najmniejpomyślniejszych 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 obliczony w ten sposób średni dochód czysty owych lat pięciu przedstawia w ciągu pozostałego okresu wolności od podatku rentę wykupna, która ma być wypłacana bez ściągnięcia podatku. Za czas po upływie wolności podatkowej oznacza się zarazem rentę wykupna w ten sposób, że od dochodów, podług których oblicza się sumę średnią, policzy się podatek wraz z dodatkami według stopy procentowej odnośnych lat i potrąci 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 zaś wykupno nastąpić miało po upływie ustanowionego w § 1. czasowego uwolnienia od podatków, wówczas uważać się będzie przy

obliczaniu czystych dochodów rocznych 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, należy doliczyć do przeciętnych czystych dochodów, w taki sposób obliczonych, dodatek, wynoszący jedną dziewiątą tych czystych dochodów.

4. Przeciętny dochód czysty, obliczony w myśl powyższych postanowień, należy płacić koncesjonariuszowi jako wynagrodzenie za wykupioną kolej przez pozostały czas trwania koncesyi w ratach półrocznych, płatnych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku.

5. Gdyby jednak kolej miała być wykupiona przed upływem siódmego roku obrotowego 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 rocznej, potrzebnej na zgodne z planem oprocentowanie i umorzenie pożyczek, zaciągniętych za zezwoleniem c. k. Rządu na pokrycie policzalnych kosztów zakładowych i zabezpieczonych w księgach kolejowych, z doliczeniem raty rocznej, potrzebnej na oprocentowanie kapitału akcyjnego, zatwierdzonego przez c. k. Rząd, o ile kapitał ten wydano celem pokrycia kapitału zakładowego kolei, a to akcyi pierwszeństwa po  $4\frac{1}{2}$ , a akcyi zakładowych po 4 od sta, oraz na umorzenie wymienionego wyżej kapitału akcyjnego 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, płatnych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku i zwracać koncesjonariuszowi podatek rentowy, przypadający od tej renty wykupna.

6. Państwu zastrzega się prawo objęcia każdej chwili do zapłacenia z własnych funduszków w miejsce koncesjonariusza pożyczek, zaciągniętych w celu uzyskania kapitału na koncesjonowaną kolej, w kwocie, zalegającej jeszcze według zatwierdzonego planu amortyzacyjnego w chwili wykupna; w przypadku tym zniży się należną rentę wykupna

o kwotę, potrzebną na oprocentowanie i 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 dalej prawo zapłacenia w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rent, należnych koncesjonariuszowi w myśl postanowień powyższych punktów, kapitału, równającego się zdyskontowanej według stopy po  $4\frac{1}{2}$  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, 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, oznaczonego pod l. 1. do 7., bez dalszej odpłaty własność koncesjonowanej niniejszem kolei, wolna od ciężarów, względnie obciążona tylko wiszącymi jeszcze resztami pożyczek, zaciągniętych za zezwoleniem c. k. Rządu, tudzież używanie kolei, a to ze wszystkimi do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materyałów i zapasy kasowe, koleje dojazdowe, będące ewentualnie własnością koncesjonariusza 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 c. k. Rządu.

9. Postanowienie c. k. Rządu, dotyczące się wykonania państwowego prawa wykupna, które nastąpić może zawsze tylko z początkiem roku kalendarzowego, oznajmione będzie przedsiębiorstwu kolejowemu w formie deklaracyi najpóźniej do dnia 31. października bezpośrednio poprzedzającego roku.

Deklaracya ta będzie określać następujące szczegóły:

- a) termin, od którego wykupienie 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) wysokość ceny wykupna (l. #1. do 7.), którą państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowemu, a którą ewentualnie obliczy się tymczasowo z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania, przy równoczesnem podaniu terminu i miejsca płatności.

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

Od chwili deklaracji, tyczącej się 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 przekraczają zakres zwyczajnego toku interesów albo powodują trwałe obciążenie.

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

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

Począwszy od chwili wykupienia, odbywać się będzie ruch na wykupionej kolei na rachunek państwa; od tej chwili przypadają więc wszystkie dochody z ruchu na korzyść państwa, na koszt jego zaś idą wszystkie wydatki, połączone z ruchem.

Czyste dochody, jakie wynikną z obrachunku po chwilę wykupienia, 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.

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

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

#### § 12.

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

C. k. 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 nieruchomych przynależności, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i zapasy kasowe, koleje dojazdowe i przedsiębiorstwa poboczne, będące ewentualnie własnością koncesyonaryusza, jakoteż rezerwy obrotowe i kapitałowe, utworzone z kapitału zakładowego, o ileby nie użyto już tych ostatnich za zezwoleniem c. k. Rządu stosownie do ich przeznaczenia.

#### § 14.

Zarówno w razie zgaśnięcia niniejszej koncesyi 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 c. k. Rząd upoważnił koncesyonaryusza z tym wyraźnym dodatkiem, iż przedmioty te nie stanowią przynależności kolei.

#### § 15.

C. k. Rząd ma prawo przekonywania się, czy budowę kolei i jej urządzenia ruchu wykonano w wszystkich częściach odpowiednio celowi i sumiennie, tudzież prawo zarządzenia, aby wadom, zachodzącym w tym względzie, zapobieżono, względnie, aby je usunięto.

C. k. Rząd ma także prawo wglądania w zarząd kolei za pośrednictwem wydelegowanego przez siebie funkcyonaryusza, a w szczególności prawo

nadzorowania w sposób, jaki tylko za stosowny uzna, za pośrednictwem organów nadzorczych, które wydeleguje na koszt koncesjonariusza, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i kontraktami.

W razie utworzenia spółki akcyjnej ma komisarz, ustanowiony przez c. k. Rząd, także prawo bywania na posiedzeniach rady zawiadowczej lub innej reprezentacji, sprawującej zarząd spółki, jakoteż na walnych zgromadzeniach, ile razy uzna to za potrzebne, oraz prawo zawieszania wszelkich takich uchwał lub zarządzeń, które sprzeciwiałyby się ustawom, koncesyi lub statutowi spółki, względnie były dla publicznego dobra szkodliwe; w przypadku takim winien jednak komisarz przedstawić sprawę natchmiast c. k. Ministerstwu kolei żelaznych do decyzji, która zapaść ma bezzwłocznie i mieć dla spółki moc obowiązującą.

Za przepisane nadzorowanie przedsiębiorstwa kolejowego ma koncesjonariusz opłacać Skarbowi państwa ze względu na połączony z tem ciężar roczne wynagrodzenie ryczałtowe, którego wysokość

oznaczy Rząd, uwzględniając rozmiar przedsiębiorstwa kolei lokalnej.

#### § 16.

C. k. Rząd zastrzega sobie dalej prawo wydania zarządzeń zapobiegawczych, odpowiadających ustawom, na wypadek, gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia, dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniedbania jednego z obowiązków, przepisanych dokumentem koncesyjnym, warunkami koncesyi lub ustawami, a według okoliczności prawo uznania koncesyi za zgasłą jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego. W szczególności można uznać koncesyę za zgasłą jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego, jeżeli nie dopełniono zobowiązań względem ukończenia budowy i otwarcia ruchu, określonych § 2., o ile ewentualne przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl § 11., lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne.

Forster wlr.