

# Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XV. — Wydana i rozesłana dnia 28. lutego 1899.

Treść: (№ 37—38.) 37. Dokument koncesyjny na kolej lokalną Raspenau—Weissbach. — 38. Dokument koncesyjny na kolej lokalną od Friedlandu do granicy państwa pod Hermsdorfem.

## 37.

### Dokument koncesyjny z dnia 15. lutego 1899,

na kolej lokalną Raspenau—Weissbach.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia nadaje w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami Wydziałowi powiatowemu friedlandzkiemu w Czechach o to proszącemu, koncesyę do wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej ruchozmienej, która wybudowana być ma jako lokalna o szlaku normalnym od stacji Raspenau-Liebwerda kolei łączącej południowo-północno-niemieckiej do Weissbachu a to w myśl ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, jakoteż ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, pod następującymi warunkami i zastrzeżeniami:

#### §. 1.

Kolei, na którą wydaje się niniejszy dokument koncesyjny, zapewniają się dobrodziejstwa w artykule V ustawy z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895) przewidziane.

#### §. 2.

Koncesyonaryusz obowiązany jest rozpocząć budowę kolei koncesyonowanej niezwłocznie po otrzymaniu pozwolenia do budowania, skończyć najpóźniej w przeciągu dwóch lat, licząc od dnia dzisiejszego, gotową kolej oddać na użytek pu-

bliczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy, jakoteż wykonania i urządzenia kolei zgodnie z koncesyą, dać ma koncesyonaryusz kaucyę w sumie 20.000 zł. w papierach wartościowych, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

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

#### §. 3.

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

Takież samo prawo nadane będzie koncesyonaryuszowi do wybudowania tych kolei podjazdowych, których budowę Rząd ze względu na dobro publiczne uznałby za potrzebną.

#### §. 4.

We względzie budowy kolei koncesyonowanej i ruchu na niej zastosować się powinien koncesyonaryusz do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego i do warunków koncesyjnych, które Ministerstwo kolei żelaznych ustanowi, jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do ustawy o koncesyach na koleje żelazne

z dnia 14. września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) i Porządku ruchu kolei 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 pozwala się odstąpić od środków bezpieczeństwa i przepisów ruchu, ustanowionych w Porządku ruchu kolei żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych, o ile ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu koncesyonowanej kolei lokalnej a w szczególności ze względu na zmniejszenie chyżości, Ministerstwo kolei żelaznych uzna to za możebne, a natomiast trzymać się należy osobnych przepisów ruchu, które w tej mierze wyda Ministerstwo kolei żelaznych.

#### §. 5.

Koncesyonaryusz obowiązany jest mieć pieczęć o urządzenie na rzecz swoich funkcyonaryuszów zaopatrzenia dla inwalidów i starców i w tym celu przystąpić do kasy emerytalnej związku austriackich kolei lokalnych, jeśliby dla koncesyonowanego przedsiębiorstwa kolejowego nie była utworzona własna kasa emerytalna, przynajmniej takie same korzyści członkom nastroczająca jak kasa rzeczzonego związku.

#### §. 6.

Nadaje się koncesyonaryuszom prawo utworzenia za osobnem zezwoleniem Rządu i pod warunkami, które on ustanowi, Spółki akcyjnej, która wnijsię ma we wszystkie prawa i obowiązki koncesyonaryusza.

Emisya obligacyi pierwszeństwa, które opiekować mogą tylko na walutę ustawową krajową, jest dopóty i o tyle wzbroniona, dopóki według wykazów, które Ministerstwo kolei żelaznych ma zbadać, nie okaże się, że ich oprocentowanie i umorzenie jest trwale zapewnione.

Natomiast nadaje się koncesyonaryuszowi prawo emitowania akcyi pierwszeństwa, które pod względem oprocentowania i umorzenia będą miały pierwszeństwo przed akcyami zakładowemi, a to w sumie aż do wysokości, którą Rząd ustanowi.

Dywidenda należąca się od akcyj pierwszorzędnych, zanim akcyje zakładowe nabędą prawa do pobierania dywidendy, nie może być wymierzana w większej kwocie jak po cztery od sta i dopłaty z dochodów późniejszych lat są wzbronione.

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 nabycia parku kolejowego i uposażenia funduszu zasobnego, który

Rząd ma oznaczyć, rzeczywiście wyłożonych i należycie udowodnionych, z doliczeniem odsetek interkalarnych rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy i straty na kursie gdyby ją rzeczywiście poniesiono przy gromadzeniu kapitału, żadne wydatki jakiegobądź rodzaju nie mogą być liczone.

Gdyby po wybudowaniu kolei 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 będą należycie wykazane.

Cały kapitał zakładowy umorzony być ma w obrębie okresu koncesyjnego według planu amortyzacyjnego podlegającego zatwierdzeniu Rządu.

Statut Spółki jakoteż formularze obligacyi pierwszeństwa, gdyby były emitowane, tudzież akcyi zakładowych i akcyi pierwszeństwa podlegają zatwierdzeniu Rządu.

#### §. 7.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych niższych. 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 kolei łączącej południowo-północno-niemieckiej 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 gdy podróżują kosztem skarbu, lecz także gdy jadą po służbie o własnym koszcie na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne.

Koncesyonaryusz zobowiązuje się przystąpić także do zawartej przez spółki kolei austriackich umowy względem zakupienia i utrzymywania w pogotowiu środków do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem służbą i swojemi taborami w razie przewożenia większych transportów wojskowych, do przepisów dla kolei żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, jakoteż do umowy dodatkowej o przewożeniu na rachunek skarbu wojskowego obłożnie chorých i rannych, która weszła w wykonanie od dnia 1. czerwca 1871.

Przepis dotyczący się przewożenia transportów wojskowych kolejami żelaznemi, który kiedykolwiek będzie obowiązywał, tudzież przepisy dla kolei żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, nabywają dla koncesyonaryusza mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na kolei koncesyonowanej. Przepisy rzeczzonego rodzaju,

które dopiero po tym terminie zostaną wydane i nie będą ogłoszone w Dzienniku ustaw państwa, staną się dla koncesjonariusza obowiązującymi wtedy, skoro tylko zostaną mu urzędownie podane do wiadomości.

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

Koncesjonariusz zobowiązuje się 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.

### §. 8

Koncesję nadaje się z obroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §u 9go, lit. b) ustawy o koncesjach na koleje żelazne na lat dziewięćdziesiąt (90), licząc od dnia dzisiejszego a po upływie tego czasu utraci ona moc swoją.

Rząd może także przed upływem przerwzonego czasu uznać koncesję za nieistniejącą nadal, gdyby określone w §. 2im zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia ruchu nie były dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl §u 11go, lit. b) ustawy o koncesjach na koleje żelazne.

### §. 9

Wyjąwszy przypadek wyraźnego zezwolenia Rządu, koncesjonariusz nie jest upoważniony do odstąpienia trzecim osobom utrzymywania ruchu na kolei koncesjonowanej.

Rząd zastrzega sobie prawo objęcia ruchu na kolei koncesjonowanej i utrzymywania go aż do upływu okresu koncesyjnego na rachunek koncesjonariusza mianowicie w tym przypadku, gdyby kolej ta została bezpośrednio połączona z jedną z tych kolei, na których ruch utrzymuje Rząd.

W przypadku takim koncesjonariusz zwracać ma Rządowi koszta z powodu utrzymywania ruchu rzeczywiście ponoszone, lub według okoliczności, ryczałtowo oznaczone.

Zresztą warunki tego utrzymywania ruchu przepisane będą w kontrakcie, który zawarty będzie z koncesjonariuszem.

### §. 10.

Koncesjonariusz obowiązany jest pod warunkami i zastrzeżeniami w artykule XII ustawy z dnia

31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, postanowieniami, 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 przysyłać lub pozwolić przysyłać tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy koleją współużywaną lub niektórymi jej częściami, za opłatą stosownego wynagrodzenia.

### §. 11.

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

1. Dla oznaczenia ceny odkupu policzone będą czyste dochody roczne przedsiębiorstwa w ciągu ostatnich zamkniętych lat siedmiu przed chwilą odkupu a z nich stracone będą czyste dochody najniepomyślniejszych dwóch lat, poczem obliczony będzie średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

2. Gdyby kolej miała być odkupiona po upływie czasowego, w §. 2 ustanowionego uwolnienia od podatków, podatki i dodatki do podatków ciążące na odkupionem przedsiębiorstwie kolejowem i wszelkie inne pobory publiczne uważać się będzie za wydatki ruchu.

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

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

3. Czysty dochód roczny w myśl powyższego postanowienia obliczony, płacić się będzie koncesjonariuszowi jako wynagrodzenie za kolej odkupioną aż do upływu okresu koncesyjnego w ratach półrocznych płatnych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku.

4. Gdyby kolej miała być odkupiona przed upływem siódmego roku ruchu lub gdyby średni dochód czysty, w myśl postanowień pod l. 1 i 2 obliczony, bez uwzględnienia dodatku przewidzianego w ostatniem zdaniu ustępu 2, nie wynosił przynajmniej takiej sumy rocznej, któraby wyrównywała racie ryczałtowej potrzebnej na programowe oprocentowanie i umorzenie obligacji pierwszeństwa,

gdyby za zezwoleniem Rządu były emitowane, z doliczeniem raty ryczałtowej potrzebnej na oprocentowanie po cztery od sta kapitału akcyjnego przez Rząd zatwierdzonego i na umorzenie go w ciągu całego okresu koncesyjnego, w takim razie wynagrodzenie, które państwo ma zapłacić za kolej odkupioną, będzie polegało na tem, że państwo płacić będzie koncesyonaryuszowi przez pozostałą jeszcze część okresu koncesyjnego kwoty potrzebne na programowe oprocentowanie i umorzenie obligacyi pierwszeństwa, gdyby były emitowane, a to w programowych terminach płatności aż do zupełnego spłacenia owych obligacyi, wzmiankowaną zaś powyżej ratę ryczałtową za kapitał akcyjny płacić będzie w ratach półrocznych z dotu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku.

5. Państwo zastrzega sobie nadto, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rent w myśl ustępu 3 a względnie zamiast raty ryczałtowej płacić się mającej w myśl ustępu 4 za kapitał akcyjny, zapłacić kapitał wyrównujący zdyskontowanej przez potrącenie odsetek od odsetek po cztery od sta na rok wartości kapitałowej tych rent bez doliczania jak się samo przez się rozumie dodatku, przewidzianego w ostatniem zdaniu ustępu 2.

Gdyby państwo zamierzało w taki sposób spłacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego podług własnego wyboru gotówki lub obligacyi długu państwa jakiegokolwiek rodzaju. Obligacye długu państwa liczone będą po kursie pieniężnym średnim, jaki obligacye długu państwa tego samego rodzaju, notowane urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półroczu bezpośrednio poprzedzającego.

6. Przez odkupienie kolei i od dnia tego odkupienia przechodzi na państwo za wypłatą wynagrodzenia pod ll. 1 aż do 5 przepisanego bez dalszej zapłaty własność wolna od ciężarów i używanie kolei niniejszem koncesyonowanej ze wszystkimi do niej należąciami ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i kasowe, a według okoliczności koleje podjazdowe własnością koncesyonaryusza będące i przedsiębiorstwa poboczne Spółki, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już użyte stosownie do swego przeznaczenia.

7. 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 aż do 31. października roku bezpośrednio poprzedniego w formie deklaracyi.

W deklaracyi tej oznaczone będą następujące szczegóły:

- a) termin, od ktorego nastąpi odkupienie;
- b) przedsiębiorstwo kolejowe, będące przedmiotem odkupienia i inne przedmioty majątku, które, jako przynależność przedsiębiorstwa kolejowego, lub z jakichkolwiek innych tytułów prawnych przejść mają na państwo;
- c) kwota ceny odkupu (ll. 1 aż do 5), którą państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowemu, według okoliczności z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania tymczasowo obliczonej, z oznaczeniem terminu i miejsca płatności.

8. Rząd zastrzega sobie prawo ustanowienia jednocześnie z doręczeniem deklaracyi co do odkupienia, osobnego komisarza do czuwania nad tem, żeby stan majątku, poczynszy od tej chwili, nie został zmieniony na szkodę państwa.

Poczynszy od chwili oznajmienia o odkupieniu, wszelka sprzedaż lub obciążenie nieruchomości majątkowych, w deklaracyi o odkupieniu wymienionych, podlega przyzwoleniu osobnego komisarza.

Toż samo rozumie się o wszelkiem przyjęciu nowych zobowiązań, przekraczających granicę regularnego sprawowania interesów lub uzasadniających trwałe obciążenie.

9. Koncesyonaryusz obowiązany jest mieć o to staranie, żeby Rząd mógł w dniu na odkupienie wyznaczonym, objąć w fizyczne posiadanie wszystkie przedmioty majątku w deklaracyi o odkupieniu wymienione.

Gdyby koncesyonaryusz nie uczynił zadość temu zobowiązaniu, Rząd będzie miał prawo nawet bez jego zezwolenia i bez wdania się sądu, objąć w fizyczne posiadanie przedmioty majątku powyżej oznaczone.

Poczynszy 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 okażą się z obrachunku aż do chwili odkupienia, pozostaną własnością przedsiębiorstwa kolejowego, które natomiast odpowiadać ma samo za wszelkie należności obrachunkowe i za wszelkie inne długi pochodzące z budowy i ruchu kolei aż do chwili powyższej.

10. Rząd zastrzega sobie prawo zahipotekowania na podstawie deklaracyi o odkupieniu (l. 7), prawa własności państwa na wszystkich nierucho-

mościach majątkowych w skutek odkupienia na państwo przechodzących.

Koncesyonaryusz obowiązany jest oddać Rządowi na jego żądanie do rozporządzenia wszelkie dokumenty prawne, jakichby od niego do tego celu potrzebował.

#### §. 12.

Gdy koncesya uplynie i od tego dnia, w którym to nastąpi, 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 materyałów, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, w rozmiarze wzmiankowanym w §. 11, ustępie 6.

Tak wtedy gdy koncesya uplynie jak i w razie odkupienia kolei (§. 11), zatrzyma koncesyonaryusz 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 koncesyonaryusza z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależności kolejowej.

#### §. 13.

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

Rząd ma także prawo wglądania w zarząd przez wydelegowanego do tego funkcyjnyusza, a w szczególności nadzorowania w wszelki sposób, jaki uzna za stosowny, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i kontraktami i wydelegowania do nadzoru nad tem funkcyjnyuszów na koszt koncesyonaryusza.

W razie utworzenia się Spółki akcyjnej, komisarz przez Rząd ustanowiony będzie miał także prawo bywania na posiedzeniach Rady zawiadowczej lub innej reprezentacji, przedstawiającej grono kierujące Spółki, 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 publicznemu dobru; w przypadku jednak takim komisarz winien rzecz przedstawić natychmiast Ministerstwu kolei żelaznych do decyzji, która

wydana być ma niezwłocznie i będzie dla Spółki obowiązująca.

#### §. 14.

Nadto zastrzega sobie Rząd prawo, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniedbania obowiązków, w dokumencie koncesyjnym lub ustawami przepisanych, będzie temu zapobiegał środkami odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności uzna koncesyę za nieistniejącą nadal jeszcze przed upływem czasu, na który została nadana.

Wittek r. w.

### 38.

## Dokument koncesyjny z dnia 15. lutego 1899,

na kolej lokalną od Friedlandu do granicy państwa pod Hermsdorfem.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia nadaję w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami Wydziałowi powiatowemu friedlandzkiemu w Czechach o to proszącemu, koncesyę do wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej ruchozmiennnej, która wybudowana być ma jako lokalna wąskotorowa od stacji w Friedlandzie kolei łączącej południowo-północno-niemieckiej aż do granicy państwa pod Hermsdorfem, a to w myśl postanowień ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, jakoteż ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895 pod następującymi warunkami i zastrzeżeniami:

#### §. 1.

Zastrzega się, że gdyby kolej koncesyonowana miała być doprowadzona do sieci kolei saskich pod Hermsdorfem, postanowienia dotyczące się tego jej dobiegu, jakoteż służby ruchu w stacji dobiegowej, przepisane będą w traktacie państwa z Rządem królewsko saskim i że koncesyonaryusz obowiązany jest poddać się tym postanowieniom tudzież obowiązkom z nich wynikającym.

#### §. 2.

Kolei, na którą wydaje się niniejszy dokument koncesyjny, zapewniają się dobrodziejstwa w artykule V ustawy z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895) przewidziane.

## §. 3.

Koncesyonaryusz obowiązany jest rozpocząć budowę kolei koncesyonowanej niezwłocznie po otrzymaniu pozwolenia do budowania, skończyć najpóźniej w przeciągu dwóch lat, licząc od dnia dzisiejszego, gotową kolej oddać 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, dać ma koncesyonaryusz kaucyę w sumie 20.000 zł. w papierach wartościowych, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

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

## §. 4.

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

Takież samo prawo nadane będzie koncesyonaryuszowi do wybudowania wszelkich kolei podjazdowych, których budowę Rząd ze względu na dobro publiczne uznałby za potrzebną.

## §. 5.

We względzie budowy kolei koncesyonowanej i ruchu na niej zastosować się powinien koncesyona-

ryusz do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego i do warunków koncesyjnych, które Ministerstwo kolei żelaznych ustanowiło, 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 Porządku ruchu kolei 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 zmniejszenie chyżości, Ministerstwo kolei żelaznych uzna to za dopuszczalne, a trzymać się należy osobnych przepisów ruchu, które w tej mierze wyda Ministerstwo kolei żelaznych.

## §. 6.

Zresztą linia kolejowa na wstępie oznaczona ma być uważana za istotną część składową przedsięwzięcia kolejowego będącego przedmiotem dokumentu koncesyjnego z dnia 15. lutego 1899, Dz. u. p. Nr. 37, przeto stosują się do niej postanowienia §§. 5—14 rzeczzonego dokumentu koncesyjnego.

**Wittek** r. w.