

Rok 1896.

# Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XLV. — Wydana i rozesłana dnia 18. lipca 1896.

**Treść:** (№ 115—116.) 115. Dokument koncesyjny na kolej lokalną od Cieplic (Rzetenic) do Liberca. — 116. Obwieszczenie o nadaniu koncesyi na sieć małych kolei wązko-torowych w Pilzni i okolicy, które utrzymywane być mają w ruchu zapomocą elektryczności.

## 115.

### Dokument koncesyjny z dnia 13. czerwca 1896,

na kolej lokalną od Cieplic (Rzetenic) do Liberca.

### My Franciszek Józef Pierwszy, z Bożej łaski Cesarz Austryacki;

Król Apostolski Węgierski, Król Czeski, Dalmacki, Kroacki, Sławoński, Galicyjski, Lodomeryjski i Illiryjski; Arcyksiążę Austryacki, Wielki Książę Krakowski, Książę Lotaryński, Salzburski, Styryjski, Karyntyjski, Kraiński, Bukowiński, Górno- i Dolno-Śląski; Wielki Książę Siedmiogrodzki; Margrabia Mórawski; uksiążęcony Hrabia na Habsburgu i Tyrolu itd. itd. itd.

Gdy uprzyw. Spółka kolei żelaznej uściecko-cieplickiej podała prośbę o udzielenie jej koncesyi na wybudowanie i utrzymywanie w ruchu kolei lokalnej od Cieplic (Rzetenic) na Lowosice, Litomierzycy i Czeską Lipę do Liberca, przeto ze względu na powszechną użyteczność tego przedsięwzięcia, widzimy się spowodowani nadać rzeczonyj Spółce

koncesyą niniejszą na zasadzie 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), w sposób następujący:

#### §. 1.

Nadajemy uprzyw. Spółce kolei uściecko-cieplickiej prawo wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej parowej, która wybudowana być ma jako lokalna o torze normalnym od stacyi w Rzetenicach przy głównej linii uściecko-cieplickiej tejże Spółki, z kądem wybudowane być ma połączenie ze stacją Cieplice—Waldthor linii kolei państwa duchcowsko-podmokielskiej, do Lowosic z koleją podjazdową do portu Łaby, który tamże ma być założony, ztąd w poprzek Łaby na Litomierzycy i Ouszteku do Czeskiej Lipy a ztąd po części z użyciem istniejącej linii kolei państwa Czeska Lipa—Mimonie na Jabłonce i Rynoltyce do Liberca.

#### §. 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.

Budowę kolei koncesyonowanej rozpocząć należy niezwłocznie po udzieleniu pozwolenia do bu-

dowania i prowadzić w taki sposób, żeby szlak Rzetenicze—Lowosice był skończony najpóźniej do 1. października 1897, dalszy szlak Lovosice—Czeska Lipa najpóźniej do 1. października 1898, nakoniec ostatni szlak częściowy Czeska Lipa—Liberec najpóźniej do 1. października 1899.

Kolej łączącą od stacyi w Rzetenicach do stacyi Cieplice—Waldthor wybudować należy wtedy, gdy grunt, w skutek robót górniczych teraz jeszcze podkopany, o tyle osiedzie, że według zdania Ministerstwa kolei żelaznych można będzie budować na nim kolej.

Gotowe szlaki kolei oddać należy niezwłocznie na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmią dotrzymania powyższych terminów budowy, dać ma Spółka kaucyę w sumie 150.000 zł. a to w papierach obiegowych, w których wolno lokować pieniądze sieroce albo we własnych obligacjach pierwszorzędných.

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

#### §. 4.

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

Takież samo prawo nadane będzie Spółce do wybudowania tych 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 powinna Spółka do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego i do warunków koncesyjnych, które Ministerstwo kolei żelaznych przepisze, 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 ustaw i rozporządzeń, któreby w przyszłości zostały wydane.

#### §. 6.

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 sprawienia taboru kolejowego rzeczywiście wyłożonych i należycie udowodnionych, z doliczeniem odsetek interkalarnych rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy i straty na kursie rzeczywiście poniesionej 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 o-błępie okresu koncesyjnego według planu amortyzacyjnego podlegającego 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 na austryackich kolejach państwa kiedykolwiek obowiązująć 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.

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

Przepis tyczący się przewożenia transportów wojskowych kolejami żelaznymi, który kiedykolwiek będzie obowiązował, tudzież przepisy dla kolei żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązowały, nabywają dla Spółki mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na kolei kon-



cesyonowanej. Przepisy rzezonego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i w Dzienniku ustaw państwa nie będą ogłoszone, staną się dla Spółki obowiązującymi wtedy, gdy zostaną jej urzędownie podane do wiadomości.

Spółka 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.

O ile podobne zniżenia, jakie w §. 7 dla transportów wojskowych są przepisane, mają być udzielane korpusom straży cywilnej (Straży bezpieczeństwa, Straży skarbowej itp.) lub innym organom publicznym, postanowione będzie w warunkach koncesyjnych.

#### §. 9.

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

Rząd może także wyrzec wygaśnięcie koncesyi przed upływem przerzeczonego czasu, gdyby określone w §. 3im zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia ruchu nie były dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl §. 11go, lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne.

#### §. 10.

Wyjąwszy przypadek wyraźnego zezwolenia Rządu, Spółka nie jest upoważniona do odstąpienia trzecim osobom utrzymywania ruchu na kolei koncesyonowanej.

#### §. 11.

Spółka obowiązana jest pod warunkami i zastrzeżeniami w artykule XII ustawy z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895) podanymi, dozwolić Rządowi na jego żądanie każdego czasu współużywania kolei do obrotu między kolejami już istniejącymi lub dopiero w przyszłości powstać mającymi, na których państwo 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 współ-

używaną lub niektórymi jej częściami, za opłatą stosownego wynagrodzenia.

#### §. 12.

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

1. Wynagrodzenie zapłacić się mające będzie polegało na tem, że aż do upływu okresu koncesyjnego państwo będzie płaciło Spółce w ustanowionych planem terminach płatności kwoty potrzebne na oprocentowanie i zupełne umorzenie według planu obligacyj pierwszorzędnych wypuszczonych w obieg za zezwoleniem Rządu w celu zgromadzenia kapitału na kolej koncesyonowaną, tudzież w takim razie, gdyby w kolej koncesyonowaną włożono za zezwoleniem Rządu jeszcze dalszy kapitał, kwoty potrzebne na oprocentowanie po cztery od sta i umorzenie tego kapitału w ciągu całego okresu koncesyjnego.

2. Państwo zastrzega sobie, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rat rocznych zapłacić kapitał wyrównywający sumie obligacyj pierwszorzędnych w chwili odkupienia jeszcze według zatwierdzonego planu amortyzacji nie umorzonych i sumie dalszego kapitału, gdyby za zezwoleniem Rządu był w kolej koncesyonowaną włożony.

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

3. Gdyby kolej miała być odkupiona przed upływem roku 1910, cena odkupu, którą według powyższego Rząd zapłacić ma w ratach rocznych lub w kapitale, podwyższa się o dodatek, wynoszący dziesięć procentów w razie odkupienia przed upływem 1905 roku a pięć procentów w razie odkupienia w latach 1906 aż do 1910 włącznie.

4. Przez odkupienie kolei i od dnia tego odkupienia wchodzi państwo za wypłatą ceny odkupu bez dalszego wynagrodzenia w posiadanie wolne od ciężarów i używanie kolei niniejszem koncesyonowanej ze wszystkimi do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy i zapasy materiałów, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu

nie były już użyte stosownie do swego przeznaczenia.

### §. 13.

Gdy koncesya utraci moc swoją i od tego dnia, w którym to nastąpi, wchodzi państwo bez wynagrodzenia w wolne od ciężarów posiadanie i używanie kolei koncesyonowanej i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności, licząc tu także tabor wozowy i zapasy materyałów, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, w rozmiarze wzmiankowanym w §. 12, l. 4.

Tak wtedy gdy koncesya moc swoją straci, jak i w razie odkupienia kolei (§. 12), zatrzyma Spółka na własność fundusz zasobny, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i aktywa obrachunkowe, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wniesione lub nabyte, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił Spółkę z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależności kolejowej.

### §. 14.

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

Rząd ma także prawo wglądania w zarząd przez wydelegowanego do tego funkcjonariusza, 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 funkcjonariuszów na koszt Spółki.

### §. 15.

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

Ostrzegając surowo, aby nikt nie czynił nic przeciwnego postanowieniom koncesyi niniejszej i nadając Spółce prawo uciekania się do Naszych sądów w sprawach o wynagrodzenie udowodnionej szkody, rozkazujemy wyraźnie wszystkim Władzom,

do których to należy, aby nad koncesyą i wszystkimi postanowieniami w niej zawartymi ściśle i troskliwie czuwały.

W dowód czego wydajemy niniejszy list, pod Naszą większą pieczęcią, w Naszem głównem i rezydencyjnym mieście Wiedniu, dnia trzynastego miesiąca czerwca w roku zbawienia tysiąc ośmset dziewięćdziesiątego szóstego, Naszego panowania czterdziestego ósmego.



**Franciszek Józef r. w.**

**Badeni r. w.**

**Guttenberg r. w.**

**Biliński r. w.**

**116.**

## Obwieszczenie Ministerstwa kolei żelaznych z dnia 30. czerwca 1896,

**o nadaniu koncesyi na sieć małych kolei wązkotorowych w Pilzni i okolicy, które utrzymywane być mają w ruchu zapomocą elektryczności.**

Na zasadzie i w myśl postanowień ustawy o kolejach niższego rzędu z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895), c. k. Ministerstwo kolei żelaznych w porozumieniu z interesowanymi c. k. Ministerstwami, tudzież c. i k. wspólnem Ministerstwem wojny nadało gminie królewskiego miasta Pilzni na prośbę onejże, koncesyę do wybudowania i utrzymywania w ruchu następujących małych kolei wązkotorowych, na których ruch utrzymywany być ma zapomocą elektryczności pod następującymi bliżej określonymi warunkami i zastrzeżeniami:

**A.** Od cegielni Wiesnera przy ulicy Doudleweckiej do Skurznian a to ulicą Prokopa i Göthego, ulicą Franciszkańską, tudzież rynkiem w ulicę Saską i Karłowarską aż do gospody browaru mieszczańskiego na Lochotyńie, według okoliczności z przedłużeniem aż do Zawadilki i z odnogami do stacyi głównej i do linii pod *B* oznaczonej;

**B.** od pewnego punktu ulicy Nepomuckiej w pobliżu papierni Piettego a według okoliczności przy domu Nr. 245 ulicami Mikołajską, Kolejową i Podjebradzką rynkiem w ulicę Państwa w poprzek sadu Szczepana ulicą Palackiego, następnie placem tejże nazwy a nakoniec ulicą Przemysłową i Skurzniąską do Skurznian z odnogami do dworca kolejowego i do cmentarza, który ma być nowo założony, i



C. od zakładu karnego dla mężczyzn w Borach ulicami Klattowską i Ferdynandową do sadu Szczepana z dobiegiem do linii pod B oznaczonej.

### §. 1.

Kolejom koncesyonowanym zapewniają się dobrodziejstwa finansowe wyszczególnione w artykule V ustawy na wstępie wzmiankowanej.

Okres przewidzianego w artykule V, lit. d) ustawy powyższej uwolnienia od podatku zarobkowego i dochodowego, od opłaty stępla od kuponów, jakoteż od wszelkiego nowego podatku państwa, któryby w przyszłości mocą ustaw został na ich miejsce zaprowadzony, ustanawia się na lat 15, licząc od dnia dzisiejszego.

Gdyby stępel od biletów osobowych miał być zamieniony na opłatę procentową, zastosowane być ma postanowienie artykułu XX, ustęp drugi ustawy przerzeczonej.

### §. 2.

Koncesyonaryuszka obowiązana jest rozpocząć niezwłocznie budowę kolei na wstępie oznaczonych, skończyć ją najpóźniej w przeciągu półtora roku, 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, dać ma koncesyonaryuszka na żądanie Rządu stosowną kaucyę a to w papierach obiegowych, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

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

### §. 3.

Do wybudowania kolei koncesyonowanych nadaje się koncesyonaryuszce prawo wyłączenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie koncesyonaryuszce do wybudowania wszelkich kolei podjazdowych, gdyby Rząd ze względu na dobro publiczne uznał potrzebę wybudowania takich kolei.

### §. 4.

O ileby do wybudowania kolei koncesyonowanych użyte być miały drogi nie pod zarządem gminy zostające, koncesyonaryuszka winna postarać się o zezwolenie tych, którzy do utrzymywania owych

dróg są obowiązani a względnie Władz lub urzędów, którym według istniejących ustaw służy prawo udzielania pozwolenia do używania drogi.

### §. 5.

We względzie budowy kolei koncesyonowanych i ruchu na nich zastosować się powinna koncesyonaryuszka do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego i do warunków koncesyjnych technicznych, które Ministerstwo kolei żelaznych ustanowi, 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), o ile takowe w myśl postanowień rozdziału B ustawy z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895) znajdują zastosowanie na małych kolejach, tudzież do ustaw i rozporządzeń, jakieby w przyszłości zostały wydane, nakoniec do zarządzeń c. k. Ministerstwa kolei żelaznych i w ogóle Władz do tego powołanych.

### §. 6.

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, jakoteż kosztów sprawienia taboru kolejowego i uposażenia funduszu zasobnego rzeczywiście wyłożonych i należycie udowodnionych, tudzież odsetek interkalarnych rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy i straty na kursie rzeczywiście poniesionej 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.

### §. 7.

Koncesyonaryuszka obowiązana jest dozwalać podoficerom i ordynansom na razie służbę pełniącym bezpłatnego przejazdu kolejami.

Co do bliższych szczegółów w tym względzie, umówić się należy z właściwemi Władzami wojskowemi.

Koncesyonaryuszka 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.

Gdyby z powodu uroczystości, marszów wojska, parad, tudzież w razie budowy kanałów, przewodów rurowych itp. Władze uznały za potrzebne wstrzymanie na pewien czas ruchu na jednej z kolei koncesyonowanych, koncesyonaryuszka ma poddać się odnośnym zarządzeniom Władz bez oporu i bez jakiegokolwiek roszczenia do wynagrodzenia za stratę poniesioną w skutek czasowego wstrzymania ruchu.

#### §. 9.

Urzędnicy rządowi, funkcyonaryusze i służący jadący koleją z polecenia Władz sprawujących nadzór nad zarządem i ruchem kolei żelaznych lub dla zabezpieczenia interesów państwa z powodu koncesyi lub w sprawach podatkowych, gdy się wywiadą certyfikatami urzędowymi, jakie c. k. Ministerstwo kolei żelaznych dla wylegitymowania się wystawiać im będzie, przewożeni być powinni z pakunkiem podróжным bezpłatnie.

#### §. 10.

Koncesyonaryuszka obowiązana jest przewozić pocztę tudzież funkcyonaryuszów zarządu pocztowego i telegraficznego wszystkimi pociągami programowymi.

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

Korespondencye, tyżące się zarządu kolei, wymieniane między dyrekcją lub gronem kierującym przedsiębiorstwa kolejowego a jej podwładnymi funkcyonaryuszami lub przez tych ostatnich między sobą, mogą być przewożone przez służbę zakładu kolejowego.

#### §. 11.

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

Rząd może także wyrzec unieważnienie koncesyi przed upływem przewidzianego czasu, gdyby określone w §fie 2gim zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia ruchu nie były dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie da się usprawiedliwić w myśl §fu 11, lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne.

#### §. 12.

Prawo kaduku na rzecz państwa, ustanowione w §. 8 ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) nie stosuje się do kolei koncesyonowanych.

#### §. 13.

Koncesyonaryuszka nie jest upoważniona do odstąpienia trzecim osobom utrzymywania ruchu na kolejach koncesyonowanych, wyjąwszy, gdyby Rząd wyraźnie na to zezwolił.

#### §. 14.

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

#### §. 15.

Rząd zastrzega sobie, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniedbania obowiązków, w dokumencie koncesyjnym, warunkach koncesyjnych lub ustawami przepisanych, będzie temu zapobiegał środkami odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności unieważni koncesyą jeszcze przed upływem czasu, na który została nadana.

Guttenberg r. w.