

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część LIV. — Wydana i rozesłana dnia 20. września 1898.

Treść: № 165. Obwieszczenie o zmianie postanowień koncesyjnych dla kolei lokalnych od Wiednia do Wiener-Neudorfu i od Wiener-Neudorfu do Guntramsdorfu.

165.

Obwieszczenie Ministerstwa kolei żelaznych z dnia 5. września 1898,

o zmianie postanowień koncesyjnych dla kolei lokalnych od Wiednia do Wiener-Neudorfu i od Wiener-Neudorfu do Guntramsdorfu.

Dla kolei lokalnych od Wiednia do Wiener-Neudorfu i od Wiener-Neudorfu do Guntramsdorfu, będących przedmiotem Najwyższych dokumentów koncesyjnych z dnia 10. marca 1885, Dz. u. p. Nr. 45 i z dnia 29. grudnia 1886, Dz. u. p. Nr. 16 z r. 1887, wydają się na zasadzie Najwyższego upoważnienia, z uchyleniem postanowień zawartych w ustępach II i III obwieszczenia c. k. Ministerstwa handlu z dnia 16. marca 1894, Dz. u. p. Nr. 51, następujące zarządzenia:

A.

Dla kolei lokalnej od Wiednia (rogatki w Matzleinsdorfie) aż do Wiener-Neudorfu wydają się z mocą obowiązującą od dnia dzisiejszego, następujące postanowienia:

I.

Zarządzenia podane w §§. 1 aż do 7 włącznie Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 10. marca 1885, Dz. u. p. Nr. 45, zatrzymują nadal moc obowiązującą w ten sposób, że Spółce akcyjnej

wiedeńskich kolei lokalnych, jako terazniejszej koncesyonaryuszce, daje się pozwolenie, żeby do utrzymania ruchu osobowego używały siły elektrycznej a to pod warunkami, które c. k. Ministerstwo kolei żelaznych przepisze.

II.

Na miejsce §§. 9, 13 i 15 w pierwotnej osnowie Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 10. marca 1885, Dz. u. p. Nr. 45 i §§. 8, 10, 11, 12 i 14 w zmienionej osnowie obwieszczenia c. k. Ministerstwa handlu z dnia 16. marca 1894, Dz. u. p. Nr. 51, wydają się następujące zarządzenia:

§. 8.

Nadaje się Spółce prawo emitowania za osobnem zezwoleniem Rządu obligacji pierwszeństwa, które opiewać mogą tylko na walutę austriacką lub koronową aż do takiej sumy, której oprocentowanie i programowe umorzenie okaże się według wykazów przez c. k. Ministerstwo kolei żelaznych sprawdzić się mających, trwale zapewnionem.

Nadto upoważnia się Spółkę do emitowania akcji pierwszeństwa, które pod względem oprocentowania i umorzenia mieć będą pierwszeństwo przed akcjami zakładowemi aż do sumy, którą Rząd ustanowi.

Dywidenda należąca się od akcji pierwszorzędnych, zanim akcje 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.

Gdyby po zupełnem wyłożeniu kapitału zakładowego 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 wydać się mających obligacji pierwszeństwa i akcji pierwszeństwa, podlegają zatwierdzeniu Rządu.

§. 9.

Gdyby z powodu uroczystości, marszów wojska, parad, tudzież budowy kanałów, przewodów rurowych itp. Władze uznały za potrzebne zawiesić czasowo ruch na pewnej części kolei koncesyonowanej, Spółka obowiązana jest poddać się bez oporu rozporządzeniom, które Władza wyda w tej mierze i nie rościć sobie żadnego prawa do wynagrodzenia za straty, na któreby ją takie czasowe zawieszenie ruchu wystawiło.

Podobny obowiązek ciąży na Spółce o tyle i na tak długo, o ileby Władza wojskowa uznała za potrzebne zawiesić ruch w razie uruchomienia lub wojny, z przyczyny przechodów wojska lub jakichkolwiek innych czynności wojskowych na drogach, których kolej lokalna używa.

§. 10.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych zniżonych. Taryfę wojskową stosuje się do przewozu osób i rzeczy według postanowień, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych na austriackich kolejach państwa kiedykolwiek 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.

Spółka zobowiązuje się przystąpić do zawar-
tej przez austriackie spółki kolejowe umowy względem zakupienia i utrzymywania w pogotowiu środ-

ków 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 obowiązywały, 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 obowiązywał, tudzież przepisy dla kolei żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, nabywają dla Spółki mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na kolei koncesyonowanej. Przepisy rzeczzonego 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.

Zobowiązania te ciążyą na Spółce tylko o tyle, o ile będzie możliwem dopełnienie ich na tej linii jako na kolei drugorzędnej a w skutek tego zbudowanej, urządzonej i eksploatowanej z dozwoleńmi ułatwieniami.

Spółka zobowiązuje się przy obsadzaniu 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.

Do przewozu korpusów straży cywilnej (Straży bezpieczeństwa, Straży skarbowej itp.) stosowane być mają analogicznie zniżone pozycye taryfowe przepisane dla transportów wojskowych.

§. 11.

Koncesyę nadaje się z ochroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §. 9go, lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne na przeciąg czasu aż do 10. marca 1975 i takowa kończy się z upływem tego czasu.

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

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

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

Zresztą warunki tego utrzymywania ruchu przepisane będą w kontrakcie ruchu, który zawarty będzie ze Spółką.

Nadto pod warunkami i zastrzeżeniami podanymi w artykule XII ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, Spółka obowiązana jest 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 przesyłać lub pozwolić przesyłać tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy koleją współużywaną lub niektórymi jej częściami, za opłatą stosownego wynagrodzenia.

O ileby przechodzenie rządowego taboru kołowego na koleją lokalną nie dało się pogodzić z ułatwieniami onejże dozwolonemi, nadwyżka kosztów z tego wynikająca ma być przedsiębiorstwu kolei lokalnej zwracana.

§. 12.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolei koncesyonowanej 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, z nich strącone będą czyste dochody dwóch lat najniepomyślniejszych i obliczony będzie średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

Gdyby kolej miała być odkupiona po upływie czasowego, w myśl koncesyi nadanego uwolnienia od podatków, podatki i dodatki do podatków, tudzież wszelkie inne pobory publiczne ciężące na odkupionem przedsiębiorstwie kolejowem, 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 rentowy dziesięcioprocentowy, doliczyć należy do czystych dochodów w taki sposób obliczonych dodatek wynoszący jedną dziewiątą tych czystych dochodów.

2. Gdyby jednak kolej miała być odkupiona przed upływem roku 1900 i gdyby średni czysty dochód w myśl postanowień ustępu 1go obliczony

bez uwzględnienia dodatku jednej dziewiątej części w ustępie 1 wzmiankowanego nie wynosił najmniej takiej sumy rocznej, któraby wyrównała racie ryczałtowej potrzebnej na programowe oprocentowanie i umorzenie obligacyi pierwszeństwa za zezwoleniem Rządu emitowanych, z doliczeniem raty ryczałtowej potrzebnej na oprocentowanie po cztery od sta i programowe umorzenie akcyi pierwszeństwa za zezwoleniem Rządu emitowanych, jakoteż na oprocentowanie po cztery od sta i programowe umorzenie połowy kapitału zakładowego akcyjnego przez Rząd zatwierdzonego, w takim razie suma roczna powyżej oznaczona przyjęta będzie za czysty dochód, mający służyć za podstawę do wymierzenia ceny odkupu.

3. Gdyby zaś kolej miała być odkupiona po upływie roku 1900 a średni czysty dochód, w myśl postanowień ustępu 1go obliczony, bez uwzględnienia dodatku jednej dziewiątej części w ustępie 1ym wzmiankowanego, nie wynosił najmniej takiej sumy rocznej, któraby wyrównywała racie ryczałtowej potrzebnej na programowe oprocentowanie i umorzenie obligacyi pierwszeństwa za zezwoleniem Rządu emitowanych, z doliczeniem tej raty ryczałtowej, która potrzebna jest na oprocentowanie po cztery od sta, zatwierdzonego przez Rząd kapitału akcyi pierwszeństwa i akcyi zakładowych i na umorzenie całego tego kapitału akcyjnego w ciągu całego okresu koncesyjnego, w takim razie suma roczna powyżej oznaczona przyjęta będzie za czysty dochód mający służyć za podstawę do wymierzenia ceny odkupu.

4. Wynagrodzenie zapłacić się mające będzie polegało na tem, że w ciągu pozostałych lat okresu koncesyjnego płacić się będzie Spółce średni dochód czysty w myśl ustępu 1 z potrąceniem podatku rentowego, który od renty odkupu ma być opłacany a względnie, o ileby zachodził jeden z przypadków przewidzianych w ustępach 2 i 3, wzmiankowaną tamże ratę ryczałtową za kapitał zakładowy a to w ratach półrocznych dnia 30. czerwca i 31. grudnia każdego roku z dołu płatnych, w tych zaś ostatnich przypadkach zwracać się będzie Spółce osobno podatek rentowy, od renty odkupu opłacać się mający.

5. Państwo zastrzega sobie, że wolno mu będzie w każdym czasie objąć do spłacenia z własnych funduszów w miejsce Spółki obligacye pierwszeństwa emitowane w celu uzyskania kapitału dla kolei koncesyonowanej, w którym to razie renta odkupu w myśl ustępu 4 płacić się mająca, zmniejszy się o sumę potrzebną na oprocentowanie i umorzenie oznaczonego kapitału obligacyi, jakoteż w danym razie, o odpowiednią tej sumie potrzebną kwotę dodatku, który w myśl końcowego postanowienia ustępu 1 ma być do dochodu średniego doliczony.

Nadto zastrzega sobie państwo, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rat rocznych, płacić się mających Spółce w myśl postanowień powyższych, zapłacić kapitał wyrównywający zdyskontowanej przez potrącenie odsetek od odsetek po cztery od sta na rok wartości kapitałowej rat, które mają być płacone, po strąceniu jak się samo przez się rozumie dodatku, jeżeli w myśl końcowego postanowienia ustępu 1go był doliczony.

Gdyby państwo zamierzało w taki sposób spłacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego podług własnego wyboru gotówki lub obligacyi długu państwa. 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 ceny odkupu bez dalszej zapłaty własność wolna od ciężarów a względnie gdyby państwo przy odkupowaniu zrobiło użytek z prawa zastrzeżonego mu pod l. 5, ustęp 1, obciążona tylko prawem zastawu na rzecz obligacyi pierwszeństwa przez państwo objętych do spłacenia z własnych funduszów — i używanie kolei niniejszem koncesyonowanej ze wszystkimi do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także zakłady do wyrobu elektryczności, tabor wozowy i zapasy materyałów, 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 którego nastąpi odkupienie:
- b) przedsiębiorstwo kolejowe, będące przedmiotem odkupienia i inne przedmioty majątku, które bądź jako przynależność przedsiębiorstwa kolejowego bądź na zaspokojenie pretensyi państwa, lub z jakiegokolwiek innych tytułów prawnych przejść mają na państwo:
- c) kwota ceny odkupu, 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 zmniejszony 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. Spółka obowiązana 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 Spółka nie uczyniła zadość temu zobowiązaniu, Rząd będzie miał prawo nawet bez jej 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 nieruchomościach majątkowych w skutek odkupienia na państwo przechodzących.

Spółka obowiązana jest oddać Rządowi na jego żądanie do rozporządzenia wszelkie dokumenty prawne, jakichby od niej jeszcze do tego celu potrzebował.

§. 13.

Gdy koncesya upłynie i od dnia jej upłynięcia Spółka obowiązana jest na zarządzenie Rządu, podług tego, czego wymagać będą interesa obrotu publicznego albo usunąć własnym kosztem tor na drogach położony i przywrócić powierzchnię używanych dróg do dawnego stanu, albo też oddać państwu bez wynagrodzenia i a własność wolną od

ciężarów i w używanie zakłady kolejowe ze wszystkimi do nich należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także zakłady do wyrobu elektryczności, tabor wozowy i zapasy materiałów, jakoteż — o ileby istniały — fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, w rozmiarze wzmiankowanym w §. 12, l. 6.

Tak wtedy gdy koncesya uplynie, jak i w razie odkupienia kolei (§. 12), zatrzyma Spółka na własność fundusz zasobny, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i aktywa obrachunkowe, gdyby istniały, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniesione 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 trwale i utrzymywane w dobrym stanie, tudzież zarządzać, żeby wadom w tym względzie zapobieżono lub takowe usunięto.

Rząd ma także prawo wglądania w zarząd przez wydelegowanego funkcjonariusza a w szczególności nadzorowania w wszelki sposób, jaki uzna za stosowny, żeby ruch elektryczny urządzony był zgodnie z projektem i kontraktami, i wydelegowania do nadzoru nad tem funkcjonaryuszów na koszt Spółki.

Komisarz przez Rząd ustanowiony ma prawo hywania na posiedzeniach Rady zawiadowczej lub innej reprezentacji, przedstawiającej grono kierujące Spółki, jakoteż na walnych zgromadzeniach ile razy uzna to za stosowne, i zawieszania wszelkich takich uchwał lub zarządzeń, któreby się ustawom, koncesyi lub statutom 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.

Za nadzór nad przedsiębiorstwem kolejowym, niniejszem ustanowiony, Spółka obowiązana jest płacić skarbowi państwa wynagrodzenie ryczałtowe roczne, którego wysokość oznaczy Rząd ze względem na rozmiary przedsiębiorstwa.

Uwalnia się Spółkę od przepisanego w §. 89 Porządku ruchu kolei z dnia 16. listopada 1851, Dz. u. p. Nr. 1 z roku 1852 obowiązku wynagradzania nadwyżki kosztów dozoru policyjnego i akcyzowego gdyby powstała, jakoteż od obowiązku wystawienia bezpłatnie i utrzymywania lokalów urzędowych.

§. 15.

Rząd zastrzega sobie, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniedbania jednego z obowiązków, w pierwotnym dokumencie koncesyjnym, w niniejszem obwieszczeniu, w warunkach koncesyjnych lub ustawami przepisanych, będzie miał prawo zapobiegać temu środkami odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności uzna koncesyę jeszcze przed upływem okresu, na który została nadana, za nieistniejącą nadal.

III.

W uzupełnieniu postanowień części II (Ruch) warunków koncesyjnych przepisanych dla kolei lokalnej od Wiednia (rogatki w Matzleinsdorfie) do Wiener-Neudorfu, postanawia się z uchYLENIEM punktu 1 części II rzeczonych warunków koncesyjnych co następuje:

- a) Taryfy przewozu osób i towarów, klasyfikacya towarów i wszelkie postanowienia poboczne, odnoszące się do przewozu posytek, podlegają zatwierdzeniu c. k. Ministerstwa kolei żelaznych, przyczem należy mieć wzgląd zarówno na interesa publiczne jak i na dostateczną rentowność przedsiębiorstwa kolejowego.

Część I taryfy kolei żelaznych austriackich i bośniacko-hercegowińskich zawierająca postanowienia wspólne co do przewozu osób, pakunku podróżnych, posytek nagłych i psów, tudzież część I taryfy zawierająca postanowienia ogólne co do przewozu zwłok, zwierząt żywych i towarów na kolejach żelaznych austriacko-węgierskich i bośniacko-hercegowińskich, ta ostatnia ze zmianami, jakich wymagała klasyfikacya towarów c. k. austriackich kolei państwa, będą na żądanie c. k. Ministerstwa kolei żelaznych stosowane także na kolei lokalnej niniejszem koncesyonowanej.

Ceny przewozu osób i towarów, tudzież wszelkie inne opłaty, które kolej pobierać będzie, wolno obliczać tylko w ustawowej walucie krajowej w odnośnym czasie istniejącej bez doliczania ażyto.

Gdy dochód czysty kolei w dwóch latach ruchu po sobie następujących wynosić będzie najmniej 6 procentów kapitału zakładowego. Ministerstwo kolei żelaznych może zarządzić stosunkowe zniżenie pozycji taryfowych, które aż do tego czasu obowiązywały.

C. k. Ministerstwo kolei żelaznych zastrzega sobie wydanie w stosownym czasie zarządzeń co do opłat taryfowych od zboża i mąki, gdyby wymagały tego interesa austriackiego przemysłu młynarskiego.

b) Regulacja taryf osobowych i towarowych, tudzież świadczeń na cele publiczne, jest na teraz i na potem ustawodawstwu zastrzeżona.

B.

Dla kolei lokalnej od Wiener-Neudorfu do Guntramsdorfu wydają się z mocą obowiązującą od dnia dzisiejszego następujące postanowienia:

I.

Zarządzenia podane w §§. 1 i 4 Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 29. grudnia 1886, Dz. u. p. Nr. 16 z r. 1887, zatrzymują nadal moc obowiązującą w ten sposób, że Spółce akcyjnej wiedeńskich kolei lokalnych jako teraźniejszej koncesyonaryuszce daje się pozwolenie, żeby do utrzymywania ruchu osobowego używała siły elektrycznej a to pod warunkami, które c. k. Ministerstwo kolei żelaznych przepisze.

II.

Na miejsce postanowień §§. 2, 3 i 5 rzeczono dokumentu koncesyjnego z dnia 29. grudnia 1886, Dz. u. p. Nr. 16 z r. 1887 zmienionych obwieszczeniem c. k. Ministerstwa handlu z dnia 16. marca 1894, Dz. u. p. Nr. 51, wydają się następujące przepisy:

§. 2.

Koncesyonowanej linii kolejowej zapewniają się następujące dobrodziejstwa:

a) uwolnienie od stępli i opłat co do wszelkich umów, wpisów hipotecznych, podań i jakichkolwiek innych dokumentów, dotyczących się zebrania kapitału i zabezpieczenia odsetek, jakoteż ruchu aż do czasu otwarcia ruchu, tudzież co do dokumentów dotyczących się nabycia gruntów, budowy i urządzenia kolei aż do końca pierwszego roku ruchu;

b) uwolnienie od stępli i opłat pierwszej emisji akcyi, tudzież kwitów tymczasowych, jakoteż od opłat przypadających za przeniesienie własności zakupionych gruntów;

c) uwolnienie od opłat i taks za nadanie koncesyi i za wygotowanie dokumentu koncesyjnego;

d) uwolnienie od podatku dochodowego i zarobkowego, od opłat stęplowych, którym podlegają kupony, jakoteż od wszelkiego nowego podatku państwa, któryby na ich miejsce został wprowadzony, na przeciąg czasu aż do dnia 10. marca 1915.

§. 3.

Spółka obowiązana jest utrzymywać w ruchu koncesyonowaną linię kolejową bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

§. 5.

Rzeczona kolej żelazna ma zresztą być uważana za istotną część składową przedsiębiorstwa kolei lokalnej, będącego przedmiotem dokumentu koncesyjnego z dnia 10. marca 1885, Dz. u. p. Nr. 45 i przeto stosowane być mają do niej postanowienia §§. 4 i 7 powyższego dokumentu koncesyjnego w pierwotnej osnowie a postanowienia §§. 8 aż do 15 w osnowie zmienionej obwieszczeniem niniejszem w oddziale A pod II.

III.

Co się tyczy ruchu, uzupełnienia warunków koncesyjnych przepisane w oddziale A, III niniejszego obwieszczenia dla kolei lokalnej od Wiednia (rogatki w Matzleinsdorf) do Wiener-Neudorfu są obowiązującymi także dla kolei lokalnej od Wiener-Neudorfu do Guntramsdorfu.

Wittek r. w.