

# Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Cześć XVII. — Wydana i rozesłana dnia 22. marca 1894.

(Zawiera Nr. 50—51.)

## 50.

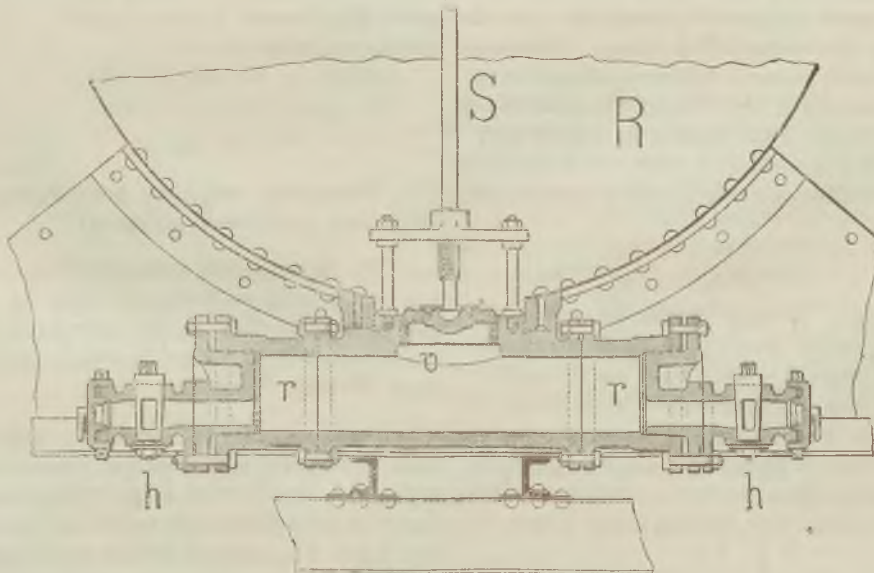
### Obwieszczenie Ministerstwa handlu z dnia 9. marca 1894,

o postanowieniach dodatkowych do przepisów dotyczących sprawdzania i cechowania metalowych rezerwoarów transportowych do spirytusu (obwieszczenie Ministerstwa handlu z dnia 7. marca 1891. Dz. u. p. Nr. 44).

Na zasadzie rozporządzenia Ministerstwa handlu z dnia 17. lutego 1872 (Dz. u. p. Nr. 17), wy-

Wymaganiom przepisów, dotyczących się sprawdzania i cechowania metalowych rezerwoarów transportowych do spirytusu a ogłoszonych przez Ministerstwo handlu pod dniem 7. marca 1891 (Dz. u. p. Nr. 44), nie sprzeciwia się to, gdy z dolną częścią osady wentyla połączone są dwie rury, wprost naprzeciw stojące i pionowo względem osi zestawy wozowej zwrócone i rezerwoar wypróżnia się temi rurami a względnie zapomocą kurków spustowych na ich końcach umieszczonych, podczas gdy wentyl jest otwarty.

Na dołączonej rycinie *R* oznacza rezerwoar, *rr* dwie rury odpływowe, *hh* kurki spustowe a *v*



dała c. k. komisya główna miar i wag następujące postanowienia dodatkowe do przepisów dotyczących się przyjmowania do sprawdzania i cechowania metalowych rezerwoarów transportowych do spirytusu.

wentyl. Korba połączona z trzonem wentyla *S*, pod włazem rezerwoaru umieszczona służy do zašrubowania i odšrubowania trzonu kłapy *S* a względnie do otwarcia i zamknięcia wentyla *v*.

Przy urzędowym sprawdzaniu takich rezerwoarów wyjmują się stożki bocznych kurków spustowych.

W świadectwie sprawdzenia dopisuje się następującą uwagę:

„Pojemność wyżej podana zmierzona jest aż do wentyla zamykającego i nie obejmuje w sobie ani pojemności lejka odpływowego ani też pojemności obu odgałęziających się z niego rur odpływowych.“

Wurmbrand r. w.

## 51.

### Obwieszczenie Ministerstwa handlu z dnia 16. marca 1894,

tyczące się przeniesienia koncesyj kolei lokalnych z Wiednia do Wiener-Neudorf a z tamtąd do Guntramsdorfu na Spółkę kolei lokalnych wiedeńskich.

Gdy Spółka akcyjna kolei lokalnych wiedeńskich nabyła od Spółki nowego tramwaju wiedeńskiego kolej lokalną z Wiednia do Wiener-Neudorf, na zasadzie Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 10. marca 1885 (Dz. u. p. Nr. 45) wybudowaną i w ruchu utrzymywaną a nadto wzięła na siebie w miejsce przerzeczonej Spółki wybudowanie kolei lokalnej od Wiener-Neudorf do Guntramsdorfu, będącej przedmiotem Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 29. grudnia 1886 (Dz. u. p. Nr. 16 z r. 1887), przeto na mocy Najwyższego postanowienia z dnia 23. lutego 1894 prawa i obowiązki koncesyjne Spółki nowego tramwaju wiedeńskiego, tyczące się rzeczonych kolei lokalnych, przenosi się na Spółkę akcyjną kolei lokalnych wiedeńskich i z tego powodu postanowienia powyższych koncesyj określa się odpowiednio zmienionym stosunkom, jak następuje:

#### I.

Część kolei lokalnej wiedeńsko-neudorfskiej od pierwotnej stacji początkowej przy Steinbaurgasse aż do dworca w Meidlingu ma stanowić na przyszłość istotną część składową kolei konnej od Opernringu do Steinbaurgasse, na którą Spółka nowego tramwaju wiedeńskiego posiada koncesyę, przeto co do tej części uchylają się postanowienia Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 10. marca 1885 (Dz. u. p. Nr. 45).

#### II.

Do dalszej części od dworca w Meidlingu aż do Neudorfu, jakoteż do części od nowej stacji po-

czątkowej przy rogatce Matzleinsdorfu aż do dworca w Meidlingu stosowane być mają postanowienia Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 10. marca 1885 (Dz. u. p. Nr. 45) z następującymi zmianami:

1. Na miejsce postanowień §§. 8, 10, 11, 12 i 14 Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 10. marca 1885 (Dz. u. p. Nr. 45), wydają się następujące zarządzenia:

#### §. 8.

Cyfra kapitału zakładowego rzeczywistego jakoteż imiennego podlega zatwierdzeniu Rządu.

Gdyby po całkowitem wyekspensowaniu zatwierzonego kapitału zakładowego jeszcze jakie nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, koszty 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 okresie koncesyjnym według planu amortyzacji przez Rząd zatwierdzonego.

Spółce nadaje się prawo wypuszczenia za osobnem zezwoleniem Rządu obligacji pierwszorzędnych tylko na walutę austryacką a względnie koronową opiewających, których blankiety i plan umorzenia podlegają zatwierdzeniu rządowemu lecz to dopiero wtedy i o tyle, gdy i o ile oprocentowanie i umorzenie onychże okaże się według wykazów przez Ministerstwo handlu sprawdzić się mających, trwale zapewnionem.

#### §. 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 kiedykolwiek na austryackich kolejach rządowych obowiązywać będą.

Postanowienia te stosowane będą także do Obrony krajowej i Pospolitego ruszenia obu połów monarchii, do strzelców krajowych tyrolskich, i żandarmerji a to nie tylko 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 spółki kolei austryackich umowy względem zakupienia i utrzymywania w pogotowiu środków

do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem swojemi parkami 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 dotyczący 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 koncesyjonowanej.

Przepisy rzeczonożego 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 ciężą na Spółce tylko o tyle, o ile będzie możliwym dopełnienie ich na kolei jako drugorzędnej a w skutek tego zbudowanej, urządzonej i eksploatowanej z dozwoleniami 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).

#### §. 11.

Koncesyą nadaje się z obroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §u 9go. lit. b) ustawy o koncesyjach na koleje żelazne na lat 90, licząc od dnia 10. marca 1895, a po upływie tego czasu utraci ona moc swoje.

#### §. 12.

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

2. Gdyby jednak odkupienie miało nastąpić przed upływem roku 1900 i gdyby średni dochód czysty w myśl postanowień ustępu 1. obliczony nie

wynosił najmniej takiej sumy rocznej, któraby wyrównywała racie rocznej potrzebnej do oprocentowania obligacyj pierwszorzędných, za zezwoleniem Rządu w obieg wypuszczonych, z doliczeniem raty rocznej, potrzebnej do oprocentowania po cztery od sta połowy kapitału akcyjnego przez Rząd zatwierdzonego i do umorzenia połowy tegoż kapitału akcyjnego w ciągu całego okresu koncesyjnego, natenczas kwota roczna, powyżej oznaczona, uważana będzie za dochód czysty, mający służyć za podstawę do wymierzenia ceny odkupu.

3. Gdyby odkupienie miało nastąpić po upływie roku 1900 a średni dochód czysty według postanowień ustępu 1go obliczony, nie wynosił przynajmniej takiej sumy rocznej, jaka jest potrzebna do oprocentowania po cztery od sta kapitału zakładowego rzeczywistego przez Rząd zatwierdzonego i do umorzenia go w okresie koncesyjnym, natenczas suma równa tej racie rocznej przyjęta będzie za dochód czysty, mający być wziętym za podstawę do wymierzenia ceny odkupu.

4. Wynagrodzenie, które ma być zapłacone, będzie polegało na tem, że w ciągu pozostałych lat okresu koncesyjnego płacić się będzie Spółce kwoty potrzebne do oprocentowania według planu i umorzenia obligacyj pierwszorzędných aż do zupełnego ich spłacenia w terminach płatności zgodnie z planem ustanowionych, natomiast za kapitał akcyjny płacić się będzie dochód średni w myśl ustępu 1go po strąceniu tych kwot pozostały a względnie, o ileby zachodził przypadek w ustępie 2 lub 3 przewidziany, suma roczna tamże wzmiankowana, a to w ratach półrocznych z dołu dnia 30. czerwca i 31. grudnia każdego roku.

5. Rząd zastrzega sobie, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rat rocznych wziąć na siebie spłacenie obligacyj pierwszorzędných w chwili odkupienia nie umorzonych jeszcze według zatwierdzonego planu amortyzacji i nadto zapłacić kapitał wyrównywający sumie zdyskontowanej przez potrącenie odsetek od odsetek po cztery od sta na rok wartości kapitałowej rat, które oprócz kwot na programowe oprocentowanie i umorzenie obligacyj pierwszorzędných według postanowień ustępu 4go mają być półrocznie płacone.

Gdyby Rząd zamierzał w taki sposób spłacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego podług własnego wyboru gotówki lub obligacyj długu państwa.

Obligacje długu państwa liczone będą po kursie średnim, jaki obligacje rządowe tego samego rodzaju, notowane urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półroczia bezpośrednio poprzedzającego.

6. 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 koncesyjonowanej ze wszystkimi do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także park wozowy i zapasy materiałów przez Spółkę nabyte, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już użyte stosownie do swego przeznaczenia.

#### §. 14.

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 urzędnika, 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 urzędników na koszt Spółki.

Komisarz przez Rząd dla Spółki ustanowiony będzie miał także prawo bywania na posiedzeniach Rady zawiadowczej lub innej reprezentacji, przedstawiającej dyrekcją 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 handlu do decyzji, która wydana być ma niezwłocznie i będzie dla Spółki obowiązująca.

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

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

2. Postanowienia oddziału II. (Ruch) warunków koncesyjnych kolei lokalnej z Wiednia do Wiener-Neudorf przepisanych, uzupełnia się jak następuje:

a) C. k. Ministerstwo handlu zastrzega sobie wydanie zarządzeń co do taryf dla zboża i mąki,

gdyby tego interesa przemysłu młynarskiego austriackiego wymagały.

b) Pod względem przewozu korpusów straży cywilnej (straży bezpieczeństwa, straży skarbowej itp.), stosowane być mają odpowiednio opłaty taryfowe niższe, istniejące dla transportów wojskowych.

c) Regulowanie taryf osobowych i towarowych, tudzież świadczeń na cele publiczne, zastrzeżone jest na wszelki czas ustawodawstwu. Spółka winna poddać się takiej regulacji.

### III.

Do kolei lokalnej Wiener-Neudorf — Guntramsdorf stosowane być mają postanowienia Najwyższych dokumentów koncesyjnych z dnia 29. grudnia 1886 (Dz. u. p. Nr. 16 z r. 1887) z następującymi zmianami:

1. W miejsce postanowień §§. 2, 3 i 5 Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 29. grudnia 1886 (Dz. u. p. Nr. 16 z r. 1887), stosowane być mają na przyszłość następujące zarządzenia:

#### §. 3.

Spółka obowiązana jest skończyć budowę kolei koncesyjonowanej i gotową kolej oddać na użytek publiczny w przeciągu roku, licząc od dnia niniejszego obwieszczenia, tudzież utrzymywać ją w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny, wyznaczony aż do 10. marca 1895.

Dotrzymanie powyższego terminu budowy winna Spółka zapewnić złożeniem odpowiedniej kaucyi.

#### §. 5.

Zresztą kolej żelazna, w §. 1 wzmiankowana, uważana być ma za istotną część składową przedsiębiorstwa kolejowego, będącego przedmiotem dokumentu koncesyjnego z dnia 10. marca 1885 (Dz. u. p. Nr. 45) i stosowane być mają do niej odpowiednio postanowienia §§. 2, 4, 7, 9, 13. 15 powyższego dokumentu koncesyjnego w pierwotnej osnowie, a postanowienia §§. 8, 10, 12 i 14 w osnowie według artykułu II, l. 1 niniejszego obwieszczenia zmienionej.

2. Pod względem ruchu, uzupełnienia warunków koncesyjnych, stosownie do artykułu II, l. 2 niniejszego obwieszczenia dla kolei lokalnej Wiedeń — Wiener-Neudorf wydane, mają być obowiązującymi także dla kolei lokalnej Wiener-Neudorf — Guntramsdorf.

Wurmbrand r. w.