

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część LI. — Wydana i rozesłana dnia 12. lipca 1910.

Treść: (№ 127 i 128.) 127. Dokument koncesyjny na koleje lokalne z Insbruka (Wilten) przez Seefeld do granicy państwa pod Scharnitz i z Reutte przez Lermoos do granicy państwa pod Griesen. — 128. Rozporządzenie, dotyczące zakazu handlu obnośnego na obszarze gminnym c. k. głównego i stołecznego miasta Wiednia.

127.

Dokument koncesyjny z dnia 1. lipca 1910

na koleje lokalne z Insbruka (Wilten) przez Seefeld do granicy państwa pod Scharnitz i z Reutte przez Lermoos do granicy państwa pod Griesen.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia nadaje w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami gminie miasta Insbruka w związku z c. k. uprz. austriackim Zakładem kredytowym dla handlu i przemysłu w Wiedniu żadaną koncesję na budowę i utrzymywanie w ruchu następujących normalnotorowych linii kolei lokalnej, w szczególności:

- a) z Insbruka (Wilten) przez Seefeld do granicy państwa pod Scharnitz,
- b) z Reutte przez Lermoos do granicy państwa pod Griesen,

a to w myśl postanowień ustawy o koncesjach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, jakoteż ustaw z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, i z dnia 29. grudnia 1908, Dz. u. p. Nr. 264, pod następującymi warunkami i zastrzeżeniami:

§ 1.

Pod względem połączenia koncesyonowanych kolei z królewsko bawarską siecią kolei żelaznych

oraz uregulowania służby ruchu na nich obowiązywać będą odnośnie postanowienia traktatu państwowego z dnia 22. listopada 1904 między Austro-Węgrami a Królestwem Bawarskiem, dotyczącego zaprowadzenia kilku połączeń kolejowych na obustronnej granicy, tudzież postanowienia układu, który oba Rządy zawrą na podstawie wspomnianego wyżej traktatu państwowego co do bliższych szczegółów zaprowadzenia połączenia kolejowego od stacji Garmisch-Partenkirchen z jednej strony przez Mittenwald i Scharnitz do Insbruka, a z drugiej strony przez Lermoos do Reutte; koncesyonaryusze są obowiązani poddać się tym postanowieniom i obowiązkom, które stąd dla nich wynikną.

§ 2.

Co do kolei, będących przedmiotem niniejszego dokumentu koncesyjnego, korzystają koncesyonaryusze z ulg, o których mowa w artykule V. ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895.

§ 3.

Koncesyonaryusze są obowiązani ukończyć budowę koncesyonowanych kolei najpóźniej w przeciągu trzech lat, licząc od dnia dzisiejszego, oddać gotowe koleje do użytku publicznego i utrzymywać je w nieprzerwanym ruchu przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy, tudzież wykonania i wyposażenia

kolei zgodnie z warunkami koncesyi złożyć mają koncesyonaryusze na żądanie c. k. rządu odpowiednią kaucyę w papierach wartościowych, nadających się do lokacyi pieniędzy sierocych.

W razie niedotrzymania powyższych zobowiązań można uznać kaucyę tę za przepadłą.

§ 4.

Celem wybudowania koncesyonowanych kolei nadaje się koncesyonaryuszom prawo wywłaszczenia w myśl postanowień odnośnych przepisów ustawowych.

Takie samo prawo przyznane będzie koncesyonaryuszom także co do ewentualnej budowy tych kolei dojazdowych, których budowę c. k. rząd uznałby za odpowiadającą interesom publicznym.

§ 5.

Co do budowy koncesyonowanych kolei i co do ruchu na nich stosować się mają koncesyonaryusze 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 w przyszłości wydano. Pod względem ruchu będzie można o tyle odstąpić od zarządzeń bezpieczeństwa i przepisów co do ruchu, ustanowionych w regulaminie ruchu kolei żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych, o ile c. k. Ministerstwo kolei żelaznych uzna to za dopuszczalne ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu, a zwłaszcza ze względu na zmniejszoną chyżość. W tej mierze stosowane będą osobne przepisy ruchu, które wyda c. k. Ministerstwo kolei żelaznych.

§ 6.

Transporty wojskowe muszą być przewożone po niższych cenach taryfowych. Pod względem zastosowania taryfy wojskowej do przewozu osób i rzeczy obowiązującą będą postanowienia, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych każdocześnie obowiązują na austriackich kolejach państwowych.

Postanowienia te stosują się także do obrony krajowej i pospolitego ruszenia obu połów Monarchii, do tyrolskich strzelców krajowych i do żandarmeryi, a to nietylko w podróżach na koszt skarbu państwa, lecz także w podróżach służbowych na

ćwiczenia wojskowe i zebrania kontrolne, odbywanych własnym kosztem.

Koncesyonaryusze są obowiązani 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 skutecznianiu większych transportów wojskowych, dalej do przepisów, obowiązujących każdocześnie dla kolei żelaznych na wypadek wojny, jakoteż do umowy dodatkowej o przewozie chorych i rannych, przewożonych w postawie leżącej na rachunek skarbu wojskowego, która weszła w wykonanie z dniem 1. czerwca 1871.

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

Zobowiązania te ciążą na koncesyonaryuszach tylko o tyle, o ile dopełnienie ich będzie możliwe ze względu na drugorzędny charakter tych linii oraz ze względu na ułatwienia, udzielone skutkiem tego pod względem budowy i wyposażenia kolei oraz systemu ruchu.

Koncesyonaryusze są obowiązani uwzględniać 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.

§ 7.

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

§ 8.

Ruch na kolejach, będących przedmiotem niniejszego dokumentu koncesyjnego, utrzymywany będzie przez państwo na rachunek koncesyonaryuszy, a koncesyonaryusze zwracać będą c. k. zarządowi kolei państwowych koszta, rzeczywicie ponoszone z powodu utrzymywania tego ruchu. Warunki utrzymywania ruchu będą unormowane w kontrakcie ruchu, który c. k. rząd zawrze z koncesyonaryuszami.

§ 9.

Pod warunkami i zastrzeżeniami, podanymi w artykule XII. ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, są koncesyonaryusze obowiązani dozwolić c. k. rządowi na jego żądanie każdego czasu współużywania kolei do ruchu między kolejami, już istniejącymi lub mającymi powstać w przyszłości — 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 współużywanymi kolejami lub ich częściami za opłatą stosownego wynagrodzenia.

§ 10.

Nadaje się koncesyonaryuszom prawo utworzenia, za osobnem zezwoleniem c. k. rządu i pod warunkami, które on ustanowi, spółki akcyjnej, która ma wejść we wszystkie prawa i obowiązki koncesyonaryuszy.

Statut spółki oraz wzory akcji, które będą wydane, podlegają zatwierdzeniu c. k. rządu.

Koncesyonaryuszom zastrzega się prawo wypuszczenia częściowych zapisów dłużnych odnośnie do pożyczki pierwszeństwa, która będzie przez nich 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 wykazanych 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, gdyby 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 odnośną kosztą do kapitału zakładowego, jeżeli c. k. rząd zezwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub na pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli kosztą 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 koncesyonowanych kolei po ich ukończeniu i puszczeniu w ruch w każdym czasie pod następującymi warunkami:

1. Celem oznaczenia ceny wykupna policzyć się czyste roczne dochody przedsiębiorstwa kolejowego w ciągu ostatnich zamkniętych lat siedmiu, poprzedzających chwilę wykupna, straci się z tego czyste dochody najniepomysłniejszych dwóch lat, poczem obliczy się średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

2. Gdyby wykupno nastąpić miało przed upływem unormowanego w § 2. 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 rentę wykupna w ten sposób, że od dochodów, podług których oblicza się sumę średnią, policza się podatek wraz z dodatkami według stopy procentowej odnośnych lat i potrąca 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 § 2. 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 należy także co do lat wolnych od podatku obliczyć 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, obliczonych w ten sposób, dodatek, wynoszący jedną dziewiątą tych czystych dochodów.

4. Czysty dochód roczny, obliczony w myśl powyższych postanowień, należy płacić koncesyonaryuszom jako wynagrodzenie za wykupno kolei

przez pozostały czas trwania koncesyi w ratach półrocznych, płatnych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku.

5. Gdyby jednak wykupno miało przyjść do skutku 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, ubezpieczonych przez wpis do ksiąg kolejowych a zaciągniętych za pozwoleniem c. k. rządu celem pokrycia policzalnych kosztów założenia, wraz z ratą roczną, potrzebną na oprocentowania po cztery od sta kapitału akcyjnego, zatwierdzonego przez c. k. rząd, i na umorzenie go w ciągu okresu koncesyjnego, w takim razie wynagrodzenie, które państwo ma zapłacić za wykupno kolei, będzie polegało na tem, że państwo płacić będzie wymienione wyżej raty ryczałtowe w ratach półrocznych, płatnych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku, i zwracać koncesyonaryuszom podatek rentowy, przypadający od tej renty wykupna.

6. Państwo zastrzega sobie prawo, iż może w każdym czasie przyjąć w miejsce koncesyonaryuszy do zapłaty z własnych funduszków pożyczki, zaciągnięte dla zebrania kapitału na koncesyowane linie kolejowe, w kwocie nie umorzonych jeszcze w czasie wykupna według zatwierdzonego planu umorzenia; w tym wypadku obniża się przypadająca do wypłaty renta wykupna o kwotę potrzebną na oprocentowanie i umorzenie oznaczonego kapitału pożyczkowego, tudzież w danym razie o odpowiadającą temu zapotrzebowaniu kwotę dodatku, który w myśl postanowień ustępów 2. i 3. ma być doliczony do dochodu przeciętnego.

7. Państwo zastrzega sobie dalej prawo zapłacenia w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rent, należnych koncesyonaryuszom w myśl postanowień powyższych punktów, kapitału, równającego się zdyskontowanej według stopy po cztery od sta na rok — licząc odsetki od odsetek — wartości kapitałowej tych rent, po straceniu, 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 wówczas po takim 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 koncesyonowanych niniejszem kolei, wolna od ciężarów, względnie obciążona tylko zalegającą jeszcze resztą pożyczek, zaciągniętych za pozwoleniem c. k. rządu, tudzież ich używanie, a to ze wszystkimi do nich należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i zapasy kasowe, koleje dojazdowe, będące ewentualnie własnością koncesyonaryuszy, i ich przedsiębiorstwa poboczne, jakoteż rezerwy obrotowe i kapitałowe, utworzone z kapitału zakładowego, o ileby tych ostatnich nie użyto już za pozwoleniem c. k. rządu stosownie do przeznaczenia.

9. Postanowienie c. k. rządu, dotyczące się wykonania państwowego prawa wykupna, które nastąpić może zawsze tylko z początkiem roku kalendarzowego, oznajmione będzie przedsiębiorstwu kolejowemu we 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 ma zapłacić 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 deklaracyi, tyczącej się wykupna, osobnego komisarza do czuwania nad tem, żeby poczynszy od tej chwili nie zmieniono stanu majątku na szkodę państwa.

Od chwili deklaracyi, tyczącej się wykupna, wymaga wszelka sprzedaż lub obciążenie wymienionych tam nieruchomości przedmiotów majątkowych pozwolenia tego komisarza.

To samo odnosi się do przyjmowania wszelkich nowych zobowiązań, które albo przekraczają zakres zwyczajnego toku interesów albo powodują trwałe obciążenie.

11. Koncesyonaryusze są obowiązani postarać się o to, aby c. k. rząd mógł w dniu, wyznaczonym na wykupienie, objąć w fizyczne posiadanie wszystkie przedmioty majątkowe, wymienione w deklaracji wykupna.

Gdyby koncesyonaryusze nie uczynili zadość temu zobowiązaniu, będzie c. k. rząd miał prawo nawet bez ich zezwolenia i bez interwencji sądowej objąć wymienione przedmioty majątkowe w fizyczne posiadanie.

Począwszy od chwili wykupienia, odbywać się będzie ruch na wykupionych kolejach 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.

Koncesyonaryusze są obowiązani oddać c. k. rządowi na jego żądanie do dyspozycji wszelkie dokumenty prawne, jakichby od nich w tym celu jeszcze wymagano.

§ 12.

Trwanie koncesyi łącznie z ochroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl § 9., lit. b) ustawy o koncesjach 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 nabywa państwo bez wynagrodzenia i bez ciężarów własność i używanie koncesyonowanych 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 koncesyonaryuszy, jakoteż rezerwy obrotowe i kapitałowe, utworzone z kapitału zakłado-

wego, 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.), zatrzymują koncesyonaryusze 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 koncesyonaryuszy z tym wyraźnym dodatkiem, iż przedmioty te nie stanowią przynależności kolei.

§ 15.

C. k. rząd ma prawo przekonywania się, czy budowę kolei i ich urządzenia ruchu wykonano we 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 koncesyonaryuszy, 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 natychmiast c. k. Ministerstwu kolei żelaznych do decyzji, która zapaść ma bezzwłocznie i mieć dla spółki moc obowiązującą.

§ 16.

C. k. rząd zastrzega sobie ponadto prawo tej treści, że gdyby, pomimo poprzedniego ostrzeżenia, dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniebdania jednego z obowiązków, przepisanych dokumentem koncesyjnym, warunkami koncesyi lub ustawami, będzie temu zapobiegał środkami, odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności uzna koncesyę za zgasłą jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego. W szczególności można uznać

koncesyę za zgastą jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego, jeżeli nie dopełniono zobowiązań względem ukończenia budowy i otwarcia ruchu, określonych § 3., o ile ewentualne przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl § 11., lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne.

Wrba wtr.

128.

Rozporządzenie Ministerstwa handlu w porozumieniu z Ministerstwem spraw wewnętrznych i Ministerstwem skarbu z dnia 9. lipca 1910,

dotyczące zakazu handlu obnośnego na obszarze gminnym c. k. głównego i stołecznego miasta Wiednia.

Na zasadzie § 10. patentu cesarskiego z dnia 4. września 1852, Dz. u. p. Nr. 252, i § 5. przy-

należnego przepisu wykonawczego zakazuje się handlu obnośnego na obszarze gminnym c. k. głównego i stołecznego miasta Wiednia.

Zakaz powyższy nie ma zastosowania do obnośców, przynależnych do gmin, uprzywilejowanych pod względem handlu obnośnego, które są wymienione w § 17. patentu o handlu obnośnym i w odnośnych postanowieniach dodatkowych.

Obnoścy, osiadli w Wiedniu co najmniej od trzech lat i prowadzący tam prawnie handel obnośny, mogą na podstawie przedłużonych prawidłowo licencyi obnośców zajmować się w Wiedniu handlem tym i nadal.

Rozporządzenie to wchodzi w życie w dniu 1. stycznia 1911.

Biliński wtr.

Haerdtl wtr.

Weiskirchner wtr.