

# Reichsgesetzblatt

für die

im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder.

VI. Stück. — Ausgegeben und versendet am 8. Februar 1885.

## 14.

### Concession vom 20. Jänner 1885,

für die Trambahn von Wien (Schottenring) zum Bahnhofe der Kahlenbergbahn in Nußdorf mit einer eventuellen Abzweigung nach Heiligenstadt.

Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung zufolge der Allerhöchsten Entschliessungen vom 25. Februar 1859 und vom 8. März 1867, ertheile ich der Kahlenberg-Eisenbahngesellschaft (System Rigi) die angesuchte Concession zum Baue und Betriebe einer zunächst für den öffentlichen Personenverkehr bestimmten, mit Benützung der bestehenden Straßenzüge herzustellenden Trambahn vom Schottenring in Wien in der Richtung der Hohenstaufengasse, Liechtensteinstraße und der Wien-Klosterneuburger Landesstraße bis zum Bahnhofe der Kahlenberg-Bahnradbahn in Nußdorf nebst einer eventuellen Abzweigung nach Heiligenstadt auf die Dauer von fünfzig Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet, unter den nachstehenden Bedingungen:

#### §. 1.

Die concessionirte Trambahn ist innerhalb der Linien Wiens lediglich mit Pferdekraft zu betreiben, wogegen außerhalb der Linien die Verwendung entsprechend construirter Locomotiven gestattet wird und ist demgemäß der Bau, sowie die Betriebseinrichtung auszuführen.

Dabei ist auf den directen Geleisanschluß der concessionirten Bahn an die von der Neuen Wiener Tramwaygesellschaft nächst der Nußdorfer Linie herzustellende Verbindungsstrecke Bedacht zu nehmen und mit dieser Gesellschaft eine Vereinbarung wegen Einrichtung des Betriebsdienstes im Sinne des gegenseitigen Wagenüberganges zu treffen.

Auch hat der Concessionär wegen Herstellung einer Verbindung der concessionirten Bahn mit der Linie Schottenring-Franz Joseph-Bahn der Wiener Tramwaygesellschaft durch die Spittelauer- und Althangasse auf den Althanplatz eine Vereinbarung mit der genannten Gesellschaft anzustreben.

Die getroffenen Vereinbarungen sind der Staatsverwaltung zur Genehmigung vorzulegen.

Der Concessionär hat insbesondere — so viel an ihm liegt — für die thunlichste Erleichterung des von der eigenen auf die fremde Bahn und umgekehrt übergehenden Personenverkehrs durch Einrichtung eines Correspondenzdienstes und Ausgabe directer Fahrбилете Sorge zu tragen und unterwirft sich in dieser Hinsicht, falls eine Einigung mit den Nachbarbahnen nicht zu erzielen sein sollte, dem Ausspruche des Handelsministeriums.

### §. 2.

Die Ausführung des Baues und der Betriebseinrichtung der concessionirten Bahn hat nach Maßgabe der vom Handelsministerium festgesetzten technischen Concessionsbedingungen und der in Gemäßheit derselben aufzustellenden Detailprojecte, deren Genehmigung dem Handelsministerium vorbehalten bleibt, stattzufinden.

Etwaige Abänderungen der auf Grund des Ergebnisses der politischen Begehung genehmigten Bahnanlage unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Die technischen Entwürfe für den Bau und die Ausrüstung der Bahn sind dem Handelsministerium rechtzeitig vorzulegen und die aus diesem Anlasse, sowie überhaupt ergehenden Anordnungen der staatlichen Aufsichtsbehörden genauestens zu befolgen. Dergleichen hat der Concessionär auch allen vom Handelsministerium aus öffentlichen Rücksichten nachträglich zu stellenden Anforderungen bezüglich der Bauausführung, Betriebsausrüstung und Betriebsführung Folge zu leisten.

### §. 3.

Der Concessionär ist verpflichtet, den Bau der concessionirten Eisenbahn Schottenring-Nußdorf sofort nach Ertheilung der behördlichen Baubewilligung zu beginnen und binnen längstens einem Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden und die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben und während der ganzen Concessionsdauer unbeschadet der Anordnungen im §. 9 im ununterbrochenen Betriebe zu erhalten.

Für die Einhaltung des vorstehenden Bauvollendungstermines hat der Concessionär durch Erlag einer Caution im Betrage von 5.000 fl. ö. W. in zur Anlage von Pupillargeldern geeigneten Wertheffecten Sicherheit zu leisten.

Die Festsetzung des Termines, innerhalb dessen die eventuell auszuführende Abzweigung nach Heiligenstadt herzustellen ist, bleibt dem Handelsministerium vorbehalten.

### §. 4.

Dem Concessionär wird zur Ausführung der concessionirten, als gemeinnützig anerkannten Eisenbahn das Enteignungsrecht nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften eingeräumt.

### §. 5.

Alle Veränderungen, welche in Folge der Anlage der concessionirten Trambahn an Canälen, Rohrleitungen oder am Niveau des Pflasters nothwendig werden, sind von dem Concessionär auf seine eigenen Kosten in der ihm von der competenten Behörde vorzuschreibenden Weise herzustellen und ist der Concessionär für jeden Schaden, der durch die Anlage der Bahn an den gedachten Objecten, oder sonst an öffentlichem Gute oder Privateigenthum verursacht wird, verantwortlich und ersatzpflichtig.

### §. 6.

Der Concessionär hat in den zur Anlage der concessionirten Trambahn zu benützenden Straßen die Fahrbahn in der hiefür bestimmten, respective noch zu bestimmenden Ausdehnung herzustellen, zu erhalten, zu reinigen und zu besprengen, wie auch bezüglich der bezeichneten Straßenfläche die Schneefäuberung zu besorgen.

Innerhalb der Linien Wiens liegt dem Concessionär auch die Verpflichtung ob, die bezeichnete Straßenfläche zu pflastern, beziehungsweise das Straßenpflaster in der vorgeschriebenen Weise wieder herzustellen.

Hinsichtlich des Ausmaßes, in welchem die vorstehenden Verpflichtungen den Concessionär treffen, sowie hinsichtlich der sonstigen aus öffentlichen Rücksichten einzuhaltenden Modalitäten der Straßenbenützung hat der Concessionär den Anordnungen der zuständigen Behörden und Organe genauestens nachzukommen.

#### §. 7.

Der Concessionär hat sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concession und der zugehörigen technischen Concessionsbedingungen, sowie nach den diesfalls bestehenden Gesetzen und Verordnungen, namentlich nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854 (R. G. Bl. Nr. 238) und — insoweit der Betrieb mit Dampfkraft erfolgt, — der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851 (R. G. Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852) sammt Nachträgen, dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen.

In Ansehung des Betriebes wird von den in der Eisenbahnbetriebsordnung enthaltenen Sicherheits- und Verkehrsvorschriften insoweit Umgang genommen werden, als dieß mit Rücksicht auf die in den technischen Concessionsbedingungen festgesetzte Maximal-Fahrtgeschwindigkeit nach dem Ermessen des Handelsministeriums für zulässig erkannt wird und werden dießfalls die vom Handelsministerium zu erlassenden besonderen Betriebsvorschriften Anwendung finden.

#### §. 8.

Die Betriebseröffnung darf nur mit besonderer Bewilligung des Handelsministeriums auf Grund der technisch-polizeilichen Prüfung der Bahnanlage erfolgen.

#### §. 9.

Falls aus Anlaß von Feierlichkeiten, Truppenmärschen, Paraden, dann von Herstellungen an Canälen, Röhrenleitungen zc. von Seite der Behörden die zeitweilige Einstellung des Wagenverkehrs auf einer Strecke der concessionirten Trambahn für nothwendig erachtet würde, hat sich der Concessionär den einschlägigen Anordnungen der Behörde ohne irgend einen Anspruch auf Entschädigung für den ihm aus der zeitweiligen Einstellung des Betriebes erwachsenden Verlust unweigerlich zu fügen.

Die gleiche Verpflichtung liegt dem Concessionär ob, insoweit und insolange eine Betriebseinstellung im Mobilisirungs- oder Kriegsfalle zum Zwecke von Truppenbewegungen oder sonstigen militärischen Operationen auf den von der Trambahn benützten Straßen nach dem Erachten der Militärbehörde nothwendig erscheinen sollte.

#### §. 10.

Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen, und zwar nach den in dieser Beziehung, sowie rücksichtlich der Begünstigung reisender Militärs bei den k. k. Staatsbahnen jeweilig in Kraft stehenden Bestimmungen besorgt werden.

Diese Bestimmungen finden auch auf die Landwehr beider Reichshälften, auf die Landesschützen Tirols, und zwar nicht nur bei Reisen auf Rechnung des Ausrärs, sondern auch bei dienstlichen Reisen auf eigene Rechnung zu den Waffenübungen und Controlsversammlungen, ferner auf das Militärwachcorps für die Civilgerichte Wiens, auf die Gendarmerie, sowie auf die militärisch organisirte Finanz- und Sicherheitswache Anwendung.

Der Concessionär verpflichtet sich, dem von den österreichischen Eisenbahngesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Anschaffung und Bereithaltung von Ausrüstungsgegenständen für Militärtransporte, die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung größerer Militärtransporte, ferner den jeweilig in Kraft stehenden Vorschriften für das Eisenbahnwesen im Kriege, sowie dem mit 1. Juni 1871 in Wirksamkeit getretenen Nachtragsübereinkommen, bezüglich des Transportes der im liegenden Zustande auf Rechnung des Militärärars zur Beförderung gelangenden Kranken und Verwundeten beizutreten.

Dieselbe Verpflichtung des Beitrittes gilt auch bezüglich des mit den Bahngesellschaften zu Stande kommenden Uebereinkommens wegen gegenseitiger Aushilfe an Personale bei Durchführung großer Militärtransporte und der Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen.

Diese Verpflichtungen liegen dem Concessionär nur insoweit ob, als deren Erfüllung nach Maßgabe des secundären Charakters der concessionirten Trambahn und der demzufolge gewährten Erleichterungen in Bezug auf Anlage, Ausrüstung und Betriebssystem durchführbar erscheint, worüber dem Handelsministerium die Entscheidung zusteht.

Der Concessionär ist verpflichtet, bei Besetzung von Dienstposten im Sinne des Gesetzes vom 19. April 1872 (R. G. Bl. Nr. 60) auf gediente Unterofficiere des Heeres, der Kriegsmarine und der Landwehr Bedacht zu nehmen.

#### §. 11.

Der Concessionär ist verpflichtet:

- a) die Briefpost und den dieselbe eventuell begleitenden Postbediensteten, die Aufsichtsorgane der k. k. Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen und die polizeilichen Sicherheitsorgane im Dienst, mit allen fahrplanmäßigen Zügen unentgeltlich zu befördern;
- b) für die eventuelle Beförderung der Fahrpost gegen ein angemessenes, im Wege der Vereinbarung festzustellendes Entgelt Sorge zu tragen.

#### §. 12.

Die Tarife für den Personenverkehr, wie auch die im Falle der Einrichtung einer öffentlichen Frachtenbeförderung auf letztere bezüglichen Tarife einschließlich der Waarenclassification und aller Nebenbestimmungen unterliegen der Genehmigung des Handelsministeriums, wobei einerseits auf die öffentlichen Rücksichten, anderseits auf eine ausreichende Rentabilität des Bahnunternehmens Bedacht genommen werden wird.

Die einzuhebenden Fahr- und Frachtpreise und sonstigen Gebühren dürfen nur in der jeweiligen gesetzlichen Landeswährung ohne Agiozuschlag berechnet werden.

Der Personen-Fahrpreis innerhalb der Linien Wien's wird mit 5 kr. ö. W. festgesetzt.

Sollte die concessionirte Bahn in zwei aufeinander folgenden Betriebsjahren ein Reinerträgniß von mindestens 7 Percent des Anlagecapitals geliefert haben, so kann das Handelsministerium eine verhältnißmäßige Herabsetzung der bis dahin in Kraft gestandenen Tariffätze anordnen.

#### §. 13.

Der Rahlenberg-Eisenbahngesellschaft (System Rigi) wird das Recht eingeräumt, die für den Bau und die Ausrüstung der concessionirten Trambahn erforderlichen Geldmittel entweder durch Erhöhung des Actiencapitals oder durch Ausgabe von Prioritätsactien zu

beschaffen, denen bis zum Betrage einer fünfprocentigen Dividende der Vorrang vor den alten Actien (Stammactien) zustehen soll, wobei jedoch eine Nachzahlung aus den Erträgen späterer Jahre nicht stattzufinden hat.

Das Formular der etwa auszugebenden Prioritätsactien unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Das Anlagecapital der concessionirten Trambahn ist innerhalb der Concessionsdauer nach einem von der Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane zu amortisiren.

#### §. 14.

Fahrbetriebmittel, Schienen und sonstige Bahnbestandtheile, sowie alle Ausstattungsgegenstände sind ausschließlich aus inländischen Werken zu beschaffen.

#### §. 15.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, sich die Ueberzeugung zu verschaffen, daß der Bau der concessionirten Bahn, sowie die Betriebseinrichtungen in allen Theilen zweckmäßig und solid ausgeführt werden und auf die Hintanhaltung, rücksichtlich Beseitigung von Gebrechen in dieser Beziehung zu dringen.

Die Staatsverwaltung ist auch berechtigt, durch den bei der Gesellschaft bestellten landesfürstlichen Commissär Einsicht in die Gebarung zu nehmen.

#### §. 16.

Die gegenwärtige Concession erlischt, wenn die im §. 2 derselben festgesetzten Termine für den Beginn und die Vollendung des Baues, respective die Betriebseröffnung nicht eingehalten werden.

Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholt eine Verletzung oder Nichtbefolgung einer der in der Concession, den technischen Concessionsbedingungen oder den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen vorkommen sollte, die den Gesetzen entsprechenden Maßregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

**Pino m. p.**

### 15.

#### Kundmachung des Finanzministeriums vom 31. Jänner 1885, betreffend die Aufhebung des Anlagepostens Hum-Bastaci und Errichtung eines Anlagepostens in Celebić.

Mit 1. Jänner 1885 wurde der zum Nebenzollamte Foča gehörige Anlageposten in Hum-Bastaci in Bosnien aufgehoben und gleichzeitig in Celebić ein Anlageposten des genannten Zollamtes errichtet, welcher zur Verzollung für den kleinen Grenzverkehr ermächtigt ist.

**Dunajewski m. p.**