

# Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Cześć XIV. — Wydana i rozesłana dnia 6 kwietnia 1876.

## 38.

### Ustawa z dnia 11 marca 1876,

o warunkach i ulgach w celu zapewnienia budowy kolei miejscowej z Bozenu do Meranu.

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanowilem i stanowiąc co następuje :

#### Artykuł I.

Upoważnia się Rząd, ażeby nadając koncesyą na budowę i utrzymanie w ruchu kolei miejscowej z Bozenu do Meranu, stykającej się z koleją południową, zapewnił na wykonanie jej budowy zaliczki zwrotne z odsetkami w sumie aż do miliona (1,000.000) złotych walutą austryacką, w notach a to pod następującymi warunkami.

#### Artykuł II.

Zaliczki na budowę, w myśl artykułu I dać się mające, wypłacane będą w miarę wykonywanych przez koncesyonaryuszów a względnie ich następców prawnych, robót i dostawionych przez nich materiałów, na zasadzie przedłożyc się mających, należyście zaopatrzonych udowodnień, za niestępowaniem potwierdzeniem odbioru.

Wysokości rat zaliczkowych ustanowić należy w taki sposób, aby nie przewyższały połowy ogólnej sumy kosztów, w danej chwili na budowę wyłożonych.

#### Artykuł III.

Zaliczki rządowe, w powyższy sposób wypłacane, stanowiąc będą pożyczkę, udzieloną koncesyonaryuszom przez administracyą państwa, z powodu której waruje się tej ostatniej aż do zupełnego zwrotu, prawo zastawu z pierwszeństwem przed wszystkimi innymi, z jakiegokolwiek tytułu wynikającymi wierzytelnościami, na wszystkich gruntach, które koncesyonaryusze pod budowę kolei będą, tudzież na budowach, które na takowych wystawią i na wszystkich materiałach do tegoż celu nagromadzonych.

Jak tylko dla kolei w artykule I wzmiankowanej sporządzony będzie wykaz hipoteczny, prawo zastawu Rządowi zawarowane może być ograniczone do rzeczy, część składową wykazu tego stanowiących (§. 5 ustawy z d. 19 maja 1874. Dz. u. p. Nr. 70).

#### Artykuł IV.

Zaliczka rządowa, koncesyonaryuszom udzielona, nieść ma odsetki po pięć od sta rocznie, począwszy od drugiego roku ruchu.

W czasie atoli od początku drugiego aż do końca dziesiątego roku ruchu, w żadnym przypadku nie może Rząd wymagać, aby tytułem tych odsetków wypłacono mu większą sumę, niż wynosi połowa rocznych nadwyżek ruchu jeżeli będą.

Gdyby począwszy od drugiego roku ruchu, połowa nadwyżki ruchu, w jednym roku osiągniętej, przewyższyć miała sumę potrzebną na opłacenie pięćprocentowych odsetków od zaliczki rządowej, odnośną zwyżkę użyć należy najprzód na umorzenie zaległych jeszcze pięćprocentowych odsetków a następnie na umorzenie kapitału, który nadto, gdyby po upływie trzydziestego roku ruchu jeszcze całkiem lub w części nie był umorzony, począwszy od tej chwili każdego czasu może być wypowiedziany.

Jeżeli ruch rozpocznie się w pierwszej połowie roku, za pierwszy rok ruchu uważany będzie rok rozpoczęcia się tegoż ruchu, jeżeli zaś ruch rozpocznie się w drugiej połowie roku, za pierwszy rok ruchu liczyć się będzie przeciąg czasu od dnia rozpoczęcia się ruchu aż do końca następnego roku.

#### Artykuł V.

Nadając koncesyą na kolej w artykule I wzmiankowaną, pozwolić można nadto na następujące ulgi finansowe:

- a) uwolnienie od podatku dochodowego i opłat stęplowych od kuponów, jakoteż od każdego innego podatku, któryby w przyszłości na mocy ustaw był zaprowadzony a to na czas budowy i jeszcze lat dwadzieścia od dnia otwarcia ruchu na całej kolei;
- b) uwolnienie wszelkich kontraktów, podań i wszystkich innych dokumentów, tyczących się zgromadzenia kapitału, jakoteż budowy i urzędzenia kolei, od stępli i opłat, aż do czasu otwarcia ruchu;
- c) uwolnienie od stępli i opłat pierwszej emisji akcyj i obligacyj z prawem pierwszeństwa łącznie z kwitami tymczasowemi, jakoteż od opłat z powodu przeniesienia własności zakupionych gruntów.

#### Artykuł VI.

W celu zabezpieczenia szczególnego interesu Rządu, jaki tenże mieć będzie z powodu udzielonych na budowę zaliczek, zawarować należy Rządowi prawo doglądania bezpośrednio przez ustanowionych do tego czynników, w sposób jaki uzna za stosowny, aby fundusze, zebrane na budowę kolei, w artykule I wzmiankowanej i na otwarcie ruchu na takowej, użyte były rzeczywiście i odpowiednio temu celowi.

Koszta tego szczególnego nadzoru nad budową zwrócić mają koncesyonaryusze a względnie ich następcy prawni w kwocie, którą wyznaczy ministerstwo handlu.

## Artykuł VII.

Kolej ta zbudowana być ma jako drugorzędna, ze szlakiem normalnym, w którym korona budowy ziemnej mieć będzie najwięcej cztery metry szerokości, i postanawia się, że waga największa szyn, w przypadku, jeśli szyny żelazne będą użyte, wynosić ma 28 kilogramów na metr.

Chyżość pociągów, kolej tę przebiegać mających, wynosić powinna najwięcej dwadzieścia kilometrów na godzinę i upoważnia się Rząd, aby nie tylko we względzie budowania kolei pozwolił na wszelkie możliwe ulgi, lecz aby także i co się tyczy ruchu odstąpił od wszelkich środków ostrożności przepisanych w Porządku ruchu na kolejach żelaznych z d. 16 listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852) i przepisach dodatkowych o tyle, o ile to da się zrobić ze względu na zmniejszoną chyżość.

## Artykuł VIII.

Kolej, w artykule I wzmiankowana, powinna być ukończona i oddana na użytek publiczny w przeciągu najwięcej trzech lat, licząc od dnia nadania koncesyi.

## Artykuł IX.

Koncesyonaryusze dać mają Rządowi w sposób który on sam oznaczy, odpowiednią rękojmią, że dopełnią przyjętych na siebie zobowiązań.

Akta i dokumenty, które z tego powodu zostaną spisane, będą uwolnione od opłat i stępli.

## Artykuł X.

Ustawa niniejsza nabywa mocy obowiązującej od dnia ogłoszenia.

Wykonanie takowej poleca się ministrowi handlu i ministrowi skarbu.

Wiedeń, dnia 11 marca 1876.

**Franciszek Józef r. w.**

**Auersperg r. w.**

**Chlumecky r. w.**

**Pretis r. w.**

## 39.

## Ustawa z dnia 11 marca 1876,

o budowie kolei żelaznej wzdłuż uregulowanego brzegu Dunaju i jej połączeniu z koleją Cesarza Franciszka Józefa.

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanowilem i stanowiąc co następuje:

## Artykuł I.

Upoważnia się Rząd do wybudowania kosztem państwa:

- a) kolei żelaznej na uregulowanym brzegu Dunaju od ostrogi Nussdorfskiej aż do mostu Stadlauskiego;
- b) połączenia tej kolei z koleją Cesarza Franciszka Józefa.

## Artykuł II.

Kolej naddunajska, w artykule I pod a) wzmiankowana, będzie miała dwa szlaki, budowa ziemna linii łączącej, w artykule I pod b) wzmiankowanej, tudzież część przechodzącej przez most na kanale Dunaju, zbudowana zostanie pod dwa szlaki, tymczasowo jednak tylko jeden będzie położony.

## Artykuł III.

Na rozpoczęcie budowy linii kolei żelaznych, w artykule I wzmiankowanych, wyznacza się Rządowi na rok 1876 dotacyą osobną w sumie 600.000 zł.

## Artykuł IV.

Ustawa niniejsza staje się obowiązującą od dnia ogłoszenia.

## Artykuł V.

Wykonanie ustawy niniejszej poleca się ministrowi handlu i ministrowi skarbu.

Wiedeń, dnia 11 marca 1876.

**Franciszek Józef r. w.**

**Auersperg r. w.**

**Chlumecky r. w.**

**Pretis r. w.**

## 40.

## Ustawa z dnia 12 marca 1876,

o wybudowaniu kosztem państwa kolei żelaznej parowej z Nowych Herwinow w zetknięciu z koleją centralną morawsko-szląską do Wrbna.

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanowiłem i stanowią co następuje:

## Artykuł I.

Upoważnia się Rząd do wybudowania kosztem państwa kolei żelaznej parowej ze szlakiem normalnym z Nowych Herwinow w zetknięciu z koleją centralną morawsko-szląską do Wrbna.

## Artykuł II.

Kolej ta zbudowana być ma jako drugorzędna, o promieniu długości najmniej 150 metrów, korona budowy ziemnej mieć będzie najwięcej 4 metry szerokości i postanawia się, że waga największa szyn, w przypadku jeżeli szyny żelazne będą użyte, wynosić ma 28 kilogramów na metr.

Chyżość pociągów, kolej tę przebiegać mających, wynosić powinna najwięcej 15 kilometrów na godzinę, i poleca się Rządowi, aby nie tylko we względzie budowy zastosował wszelkie możliwe ulgi, lecz aby także co się tyczy ruchu odstąpił od wszelkich środków ostrożności przepisanych w Porządku ruchu dla kolei żelaznych z d. 16 listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852) i przepisach dodatkowych, o tyle, o ile to da się zrobić ze względu na zmniejszoną chyżość.

## Artykuł III.

Na rozpoczęcie budowy kolei, w artykule I wzmiankowanej, wyznacza się Rządowi na rok 1876 dotacyą osobną w sumie 400.000 złotych.

Dotacya ta, o ile w r. 1876 albo wcale nie, albo tylko w części będzie użyta, może być używana aż do końca czerwea 1878 roku, w przypadku tym jednak tak ma być uważana, jak gdyby wyznaczona była w preliminarzu 1877 roku, przeto policzyć ją należy na karb służby tego ostatniego roku.

## Artykuł IV.

Ustawa niniejsza nabywa mocy obowiązującej od dnia ogłoszenia.

## Artykuł V.

Wykonanie ustawy niniejszej poleca się ministrowi handlu i ministrowi skarbu.

Wiedeń, dnia 12 marca 1876.

**Franciszek Józef r. w.**

**Auersperg r. w.**

**Chlumecky r. w.**

**Pretis r. w.**

## 41.

## Ustawa z dnia 12 marca 1876,

o wybudowaniu kosztem państwa kolei żelaznej parowej z Mürzzuschlagu w zetknięciu z koleją południową do Neubergu.

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanowiłem i stanowią co następuje:

## Artykuł I.

Upoważnia się Rząd do wybudowania kosztem państwa kolei żelaznej parowej ze szlakiem normalnym z Mürzzuschlagu w zetknięciu z koleją południową do Neubergu.

## Artykuł II.

Kolej ta zbudowana być ma jako drugorzędna, o promieniu najmniej 150 metrów, korona budowy ziemnej mieć będzie najwięcej 4 metry szerokości i postanawia się, że waga największa szyn, w przypadku, jeżeli szyny żelazne będą użyte, wynosić ma 28 kilogramów na metr.

Chyżość pociągów, kolej tę przebiegać mających wynosić powinna najwięcej 15 kilometrów na godzinę, i poleca się Rządowi, aby nie tylko we względzie budowy zastosował wszelkie możliwe ulgi, lecz aby także co się tyczy ruchu odstąpił od wszelkich środków ostrożności, przepisanych w Porządku ruchu dla kolei żelaznych z d. 16 listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852) i przepisach dodatkowych, o tyle, o ile to da się zrobić ze względu na zmniejszoną chyżość,

## Artykuł III.

Na rozpoczęcie budowy kolei, w artykule I wzmiankowanej, wyznacza się Rządowi na rok 1876 dotacją osobną w sumie 250.000 złotych.

Dotacja ta, o ile w roku 1876 albo wcale nie, albo tylko w części będzie użyta, może być używana aż do końca czerwca 1878 roku, w przypadku tym jednak, tak ma być uważana, jak gdyby wyznaczona była w preliminarzu 1877 roku, przeto policzyć ją należy na karb służby tego ostatniego roku.

## Artykuł IV.

Ustawa niniejsza nabywa mocy obowiązującej od dnia ogłoszenia.

## Artykuł V.

Wykonanie ustawy niniejszej poleca się ministrowi handlu i ministrowi skarbu.

Wiedeń, dnia 12 marca 1876.

**Franciszek Józef r. w.**

**Auersperg r. w.**

**Chlumecky r. w.**

**Pretis r. w.**

## 42.

## Ustawa z dnia 12 marca 1876,

o połączeniu kolei lundenbursko-grussbachsko-zellerndorfskiej z koleją północną Cesarza Ferdynanda.

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanowilem i stanowią co następuje:

## Artykuł I.

Upoważnia się Rząd, ażeby w przypadku, gdyby wyłącznie uprzywilejowana kolej północna Cesarza Ferdynanda miała nabyć kolej Lundenburg-Grussbachską i Neusiedl-Laa-Zellerndorfską, na następujące pozwolił ulgi:

1. Uwolnienie od stępli i opłat aktów prawnych, których przedmiotem będzie wzmiankowane nabycie a względnie tyjących się tego kontraktów i wszystkich innych dokumentów, jakoteż pierwszej emisji akcyj i obligacyj z prawem pierwszeństwa, tudzież kwitów tymczasowych, z powodu tego nabycia wypuścić się mających, a zarazem wniesień i wykreszeń hipotecznych z tego samego powodu i tyjących się tego podań i wygotowań;

2. uwolnienie od opłat za przeniesienie własności jakieby przypadły w razie skupowania gruntów w przyszłości;

3. przedłużenie czasu, na który nadaną została koncesya na obie linie, aż do dnia 6 maja 1866, z którym kończy się koncesya kolei północnej morawsko-szląskiej.

Czasowe uwolnie od podatków i opłat, przyzwolone kolei lundenbursko-grussbachskiej na mocy artykułu XIV dokumentu koncesyi z d. 4 września 1870 (Dz. u. p. Nr. 9 z r. 1871) wykonane być może tym sposobem, iż podlegający opodatkowaniu czysty dochód z powyższej linii kolei za cały czas do którego trwać ma uwolnienie, policzony będzie w sumie ryczałtowej 32.000 złotych rocznie.

#### Artykuł II.

Wykonanie ustawy niniejszej, która nabywa mocy od dnia ogłoszenia, poleca się ministrowi handlu i ministrowi skarbu.

Wiedeń, dnia 12 marca 1876.

**Franciszek Józef r. w.**

**Auersperg r. w.**

**Chlumecky r. w.**

**Pretis r. w.**

### 43.

## Ustawa z dnia 12 marca 1876,

o budowie kolei żelaznej parowej z Tarvisu aż do granicy państwa pod Pontaflem.

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanowiłem i stanowią co następuje:

#### Artykuł I.

Upoważnia się Rząd do wybudowania kosztem państwa kolei żelaznej parowej z Tarvisu w zetknięciu z koleją następcy tronu Arcyksięcia Rudolfa, aż do granicy państwa pod Pontaflem gdzie zetknąć się ma z koleją do Udine, na ziemi włoskiej wybudować się mającą.

W tym celu wyznacza się Rządowi na sporządzenie projektu szczegółowego i rozpoczęcie budowy dotacją osobną w sumie ośmset tysięcy złotych waluty austriackiej na rok 1876.

#### Artykuł II.

Wykonanie ustawy niniejszej, która nabywa mocy od dnia ogłoszenia, poleca się ministrowi handlu i ministrowi skarbu.

Wiedeń, dnia 12 marca 1876.

**Franciszek Józef r. w.**

**Auersperg r. w.**

**Chlumecky r. w.**

**Pretis r. w.**

## 44.

**Ustawa z dnia 12 marca 1876.**

**o budowie kolei żelaznej parowej z Dolnego Drauburga do Wolfsbergu.**

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanowiłem i stanowią co następuje:

## Artykuł I.

Upoważnia się Rząd do wybudowania kosztem państwa kolei żelaznej parowej ze szlakiem normalnym z dolnego Drauburga w zetknięciu z koleją południową do Wolfsbergu.

## Artykuł II.

Kolej ta zbudowana być ma jako drugorzędna, o promieniu najmniej 150 metrów długości, korona budowy ziemnej mieć będzie najwięcej 4 metry szerokości i postanawia się, że waga największa szyn, w przypadku jeżeli szyny żelazne będą użyte, wynosić ma 28 kilogramów na metr.

Chyżość pociągów, kolej tę przebiegać mających, wynosić powinna najwięcej 15 kilometrów na godzinę i poleca się Rządowi, aby nie tylko we względzie budowy zastosował wszelkie możliwe ulgi, lecz aby także co się tyczy ruchu odstąpił od wszelkich środków ostrożności, przepisanych w Porządku ruchu dla kolei żelaznych z dnia 16 listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852) i przepisach dodatkowych, o tyle, o ile to da się zrobić ze względu na zmniejszoną chyżość.

## Artykuł III.

Na rozpoczęcie budowy kolei żelaznej, w artykule I wzmiankowanej, wyznacza się Rządowi na rok 1876 dotacją osobną w sumie 300.000 zł. wal. aust.

Dotacja ta, o ile w roku 1876 albo wcale nie, albo tylko częściowo będzie użyta, może być używana jeszcze aż do końca czerwca 1878 roku, w przypadku tym jednak tak ma być uważana, jak gdyby wyznaczona była w preliminarzu 1877 roku, przeto policzyć ją należy na karb służby tego ostatniego roku.

## Artykuł IV.

Wykonanie ustawy niniejszej, która nabywa mocy od dnia ogłoszenia, poleca się ministrowi handlu i ministrowi skarbu.

Wiedeń, dnia 12 marca 1876.

**Franciszek Józef r. w.**

**Auersperg r. w.**

**Chlumecky r. w.**

**Pretis r. w.**



## 45.

**Ustawa z dnia 12 marca 1876,**

**o przyzwoleniach i ulgach w celu zapewnienia budowy kolei żelaznej parowej z Bielska do Żywca.**

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanowiłem i stanowią co następuje:

## Artykuł I.

Upoważnia się Rząd, aby nadając spółce akcyjnej kolei północnej Cesarza Ferdynanda koncesyą na budowę kolei żelaznej parowej z Bielska do Żywca, dozwolił następujących ulg:

1. Uwolnienie wszelkich kontraktów, podań i wszystkich innych dokumentów, dotyczących się zebrania kapitału, jakoteż budowy i urządzenia kolei, od stępli i opłat, aż do otwarcia ruchu;

2. uwolnienie od stępli i opłat przypadających od pierwszej emisji obligacyj z prawem pierwszeństwa w sumie odpowiedniej wydatkom na budowę tej kolei, jakoteż od opłat za przeniesienie własności zakupionych gruntów;

3. uwolnienie od podatku zarobkowego i dochodowego, od opłat stęplowych którymby podlegały kupony od wzmiankowanych obligacyj z prawem pierwszeństwa, jakoteż od wszelkiego podatku, któryby w przyszłości na mocy ustaw został zaprowadzony, a to na lat dwadzieścia pięć, licząc od dnia nadania koncesyi.

Dla ułatwienia aby rachunki ruchu kolei z Bielska do Żywca i dawniejszych linii kolej Cesarza Ferdynanda były utrzymywane wspólnie, przyjąć można dochód z linii Bielsko-Zywieckiej opodatkowaniu podlegający na cały czas uwolnienia od podatków, ryczałtowo w sumie osmdziesiąt tysięcy złotych wal. austr. rocznie.

## Artykuł II.

Kolej w artykule I wzmiankowana ma być wybudowana i oddana gotowa na użytek publiczny w przeciągu półtrzecia roku licząc od dnia nadania koncesyi.

## Artykuł III.

Postanawia się że koncesya na kolej w artykule I wzmiankowaną nadana będzie na lat dziewięćdziesiąt licząc od dnia 6 maja 1876.

## Artykuł IV.

Wykonanie ustawy niniejszej, która nabywa mocy od dnia ogłoszenia, poleca się ministrowi handlu i ministrowi skarbu.

Wiedeń, dnia 12 marca 1876.

**Franciszek Józef r. w.**

**Auersperg r. w.**

**Chlumecky r. w.**

**Pretis r. w.**

## 46.

**Ustawa z dnia 13 marca 1876,**

**o wybudowaniu kosztem państwa kolei żelaznej parowej z Kriegsdorfu w zetknięciu z koleją centralną morawsko-szląską do Rymarzowa.**

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanowiłem i stanowią co następuje:

## Artykuł I.

Upoważnia się Rząd do wybudowania kosztem państwa kolei żelaznej parowej ze szlakiem normalnym z Kriegsdorfu w zetknięciu z koleją morawsko-szląską do Rymarzowa.

## Artykuł II.

Kolej ta wybudowana być ma jako drugorzędna, korona budowy ziemnej mieć będzie najwięcej 4 metry szerokości i postanawia się, że waga największa szyn, w przypadku jeżeli szyny żelazne będą użyte, wynosić ma 28 kilogramów na metr.

Chyżość pociągów, kolej tę przebiegać mających, wynosić powinna najwięcej 15 kilometrów na godzinę, i poleca się Rządowi, aby nie tylko na względzie budowy zastosował wszelkie możliwe ulgi, lecz aby także co się tyczy ruchu, odstąpił od wszelkich środków ostrożności przepisanych w Porządku ruchu dla kolei żelaznych z dnia 16 listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852) i w przepisach dodatkowych, o tyle, o ile to da się zrobić ze względu na zmniejszoną chyżość.

## Artykuł III.

Na rozpoczęcie budowy kolei w artykule I wzmiankowanej wyznacza się Rządowi na rok 1876 dotacyą osobną w sumie 300.000 złotych.

Dotacya ta, o ile w roku 1876 albo całkiem nie, lub tylko w części będzie użyta, może być używana jeszcze aż do końca czerwca 1878 roku, w przypadku tym jednak tak ma być uważana, jak gdyby wyznaczona była w preliminarzu 1877 roku, przeto policzyć ją należy na karb służby tego ostatniego roku.

## Artykuł IV.

Ustawa niniejsza nabywa mocy od dnia ogłoszenia.

## Artykuł V.

Wykonanie ustawy niniejszej poleca się ministrowi handlu i ministrowi skarbu.

Wiedeń, dnia 13 marca 1876.

**Franciszek Józef r. w.**

**Auersperg r. w.**

**Chlumecky r. w.**

**Pretis r. w.**

**47.****Ustawa z dnia 13 marca 1876,**

**o wyznaczeniu na rok 1876 dotacyj osobnych na budowę kolei żelaznych państwa.**

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanowiłem i stanowią co następuje:

**Artykuł I.**

Na pokrycie wydatków dalszego prowadzenia budowy kolei żelaznych państwa, poniżej wyszczególnionych, wyznaczają się na rok 1876 następujące dotacje osobne:

§. 1.	na budowę kolei istryjskiej . . . . .	3,200.000 zł.
§. 2.	„ „ „ tarnowsko-lełuchowskiej . . . . .	700.000 „
§. 3.	„ „ „ z Siwerichu do Spletu z odnogą do Szebeniku . . . . .	3,200.000 „
§. 4.	„ „ „ rakonicko-protiwińskiej . . . . .	900.000 „
	<b>Razem . . . . .</b>	<b>8,000.000 zł.</b>

**Artykuł II.**

Dotacyi wyznaczonych w artykule I użyć wolno tylko na cele w odnośnych paragrafach wzmiankowane, o ile jednak takowe w roku 1876 albo wcale nie, albo tylko w części będą użyte, mogą być używane jeszcze aż do końca 1878 roku, tak jednak uważane być mają, jak gdyby wyznaczone były w preliminarzu 1877 roku, przeto policzyć je należy na karb służby tego ostatniego roku.

**Artykuł III.**

Wykonanie ustawy niniejszej, która nabywa mocy obowiązującej od dnia ogłoszenia, poleca się ministrowi handlu i ministrowi skarbu.

Wiedeń, dnia 13 marca 1876.

**Franciszek Józef r. w.**

**Auersperg r. w.**

**Chlumecky r. w.**

**Pretis r. w.**

**48.****Ustawa z dnia 18 marca 1876,**

**o zakupieniu na rzecz państwa c. k. uprzyw. kolei dniestrzańskiej.**

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanowiłem i stanowią co następuje:

**Artykuł I.**

Upoważnia się Rząd, do zakupienia c. k. uprzyw. kolei dniestrzańskiej za dwa miliony stotysięcy (2,100.000) złotych w notach pod warunkami, które zawiera protokół ministerstwa handlu z dnia 8 listopada 1875.

## Artykuł II.

Na ten cel wyznacza się Rządowi na rok 1876 dotacją osobną w sumie 2,100.000 zł., która, o ile w roku 1876 albo wcale nie albo tylko w części będzie użyta, może być używana jeszcze aż do końca czerwea 1878, w przypadku tym jednak ma być tak uważana, jak gdyby wyznaczona była w preliminarzu 1877 roku, przeto policzyć ją należy na karb służby tego ostatniego roku.

## Artykuł III.

Pozwala się na uwolnienie od stępli i opłat aktów, dotyczących się przeniesienia prawa własności w skutek nabycia c. k. uprzyw. kolei dnestrzańskiej, a względnie kontraktów i innych dokumentów, w tym celu spisać się mających, jakoteż wniesień i wykreszeń hipotecznych, z tego powodu nastąpić mających, tudzież odnoszących się do tego podań i wygotowań.

## Artykuł IV.

Wykonanie ustawy niniejszej, która nabywa mocy obowiązującej od dnia ogłoszenia, poleca się ministrowi skarbu i ministrowi handlu.

Wiedeń, dnia 18 marca 1876.

**Franciszek Józef r. w.**

**Auersperg r. w.**

**Chlumecky r. w.**

**Pretis r. w.**

## 49.

## Ustawa z dnia 21 marca 1876,

o odstąpieniu gminie miasta Wiednia drogi skarbowej przy rogatce Tabor i wyznaczeniu dodatku rządowego na utrzymanie drogi prowadzącej od tej rogatki do mostu Franciszka Józefa.

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanowilem i stanowią co następuje:

## §. 1.

Upoważnia się Rząd:

- a) aby gminie miasta Wiednia oddał na własność gminy a tem samem w zarząd techniczny i ekonomiczny drogę skarbową przy rogatce Tabor;
- b) aby tejże gminie wypłacał na utrzymanie owej drogi tudzież drogi w zętknięciu z nią aż do mostu Franciszka Józefa, prowadzącej, dodatek niezmienny w sumie 12.000 zł. wal. austr. rocznie, a to od 1 stycznia 1876 za kwitem niestęplowanym.

## §. 2.

Ustawę niniejszą wykonać ma minister spraw wewnętrznych po zniesieniu się z ministrem skarbu.

Wiedeń, dnia 21 marca 1876.

**Franciszek Józef r. w.**

**Auersperg r. w.**

**Lasser r. w.**

**Pretis r. w.**

## 50.

**Ustawa z dnia 24 marca 1876,**

**mocą której zmieniają się niektóre przepisy ustawy z d. 23 lipca 1871 (Dz. u. p. Nr. 16 z r. 1872) tyczącej się nowego porządku miar i wag.**

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanowiłem i stanowią co następuje:

## §. 1.

Oprócz ciężarków, w artykule III ustawy z dnia 23 lipca 1871 (Dz. u. p. Nr. 16 z roku 1872) pod *D* ustanowionych, służyć ma za jednostkę wagi w obrocie powszechnym

Cetnar metryczny równy . . . . . 100 kilogramom.

## §. 2.

Oprócz miar i ciężarków, w artykule XIII ustawy z dnia 23 lipca 1871 (Dz. u. p. Nr. 16 z roku 1872) wzmiankowanych, przyjmowane będą do sprawdzania i cechowania jeszcze i następujące: miary pojemności na dwa i więcej hektolitrów, jeżeli pojemność jest krotną całego hektolitru; ciężarki mające po 50 kilogramów.

## §. 3.

Beczki sprawdzone, już w obrocie będące, które na mocy artykułu XII przrzejaczonej ustawy, podlegają obowiązkowi sprawdzania i cechowania, używane być mogą w obrocie publicznym jeszcze aż do końca 1876 roku z cechą uwierzytelniającą pojemność w dotychczasowej miarze ustawowej.

## §. 4.

Do przywozu i wywozu piwa, w miastach uważanych za zamknięte, używane być mogą tylko beczki transportowe, mające po 25, 50, 100 i 200 litrów pojemności. C. k. ministerstwo handlu upoważnione jest ustanowić drogą rozporządzenia różnicę wyrażoną w procentach, która ustanowione tu pojemności beczek zwiększać lub zmniejszać może.

W postępowaniu tyczącem się poboru podatku konsumcyjnego na rogatkach miast uważanych za zamknięte nie będzie się zważać na tę różnicę.

Drogą rozporządzenia ustanowione będą znaki łatwo w oko wpadające dla takich beczek transportowych, do przywozu piwa do miast zamkniętych, służyć mających, dla odróżnienia ich od innych. Ktoby używał beczek innych a nie tych pojemności, które w ustępie 1 są przytoczone, lub ktoby zaniedbał oznaczyć beczki według przepisu, karany będzie przez władze dochodów niestałych grzywną porządkową w kwocie 10 złotych wal. austr. za każdą taką beczkę w użyciu będącą.

Przepisy te nie odnoszą się do beczek, będących jeszcze w obrocie stosownie do §-fu 3-go ustawy niniejszej, a które są cechowane na miarę ustawową dotychczasową.

## §. 5.

Odnosnie do przepisu o cechowaniu gazomierzy, w artykule XVIII ustawy z dnia 23 lipca 1871 podanego, upoważnia się Rząd, ażeby stosownie do potrzeby przedłużyć termin, do którego gazomierze już w używaniu będące miały być sprawdzone i cechowane.

## §. 6.

Wykonanie ustawy niniejszej poleca się ministrowi handlu i ministrowi skarbu.

Wiedeń, dnia 24 marca 1876.

**Franciszek Józef** r. w.

**Auersperg** r. w.

**Chlumecky** r. w.

**Pretis** r. w.