

# Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

---

Cześć XXXI. — Wydana i rozesłana dnia 2 września 1876.

---

**110.**

## **Rozporządzenie ministerstwa Obrony krajowej, ministerstwa rolnictwa i ministerstwa spraw wewnętrznych z dnia 11 sierpnia 1876,**

**o przyprowadzaniu koni (zwierząt jucznych) przed komisją klasyfikacyjną w miejscu chwilowego pobytu.**

Tym właścicielom koni (zwierząt jucznych), którzy w czasie klasyfikacji koni są razem ze swemi końmi nicobeeni w zwykłym miejscu pobytu, pozwala się, aby konie swoje (zwierzęta juczne) przyprowadzali do oględzin i klasyfikacji przed komisją klasyfikacyjną, w miejscu chwilowego ich pobytu lub najbliższym tego miejsca, urzędującą.

W tym celu takowi właściciele koni, czyniąc stosownie do §-fu 2-go rozporządzenia ministeryalnego z dnia 1 sierpnia 1873 (Dz. u. p. Nr. 136) w gminie swego zwykłego pobytu, Uwiadomienie o koniach i zwierzętach jucznych, które posiadają, prosić mają, aby konie te klasyfikowane były za poruczeniem, wymieniając dokładnie miejsce i powiat, tudzież czas pobytu chwilowego i konie (zwierzęta juczne) które tam z sobą biorą.

Prośbę tę zapisać należy w Uwiadomieniu a względnie w Wykazie koni (zwierząt jucznych) zameldowanych, który zestawiać ma zwierzchność gminy, mianowicie zaś w rubryce przeznaczonej na uwagi. O prośbach względem poruczenia, naczelnik gminy uwiadomić ma przełożoną władzę administracyjną powiatową, składając jej odpis Uwiadomienia lub wyciąg z Wykazu koni zameldowanych w którym prośba jest wyrażona.

Jeżeli nie przeszkadza przychyleniu się, władza administracyjna powiatowa prześle dwa egzemplarze Wykazu sporządzonego podług wzoru B, który w rozporządzeniu ministeryalnym z dnia 1 sierpnia 1873 (Dz. u. p. Nr. 136), jest podany, wypełniwszy rubryki 1, 2, 3, do władzy administra-

cyjnej powiatowej chwilowego miejsca pobytu, prosząc o zarządzenie przyprowadzenia koni przed komisją klasyfikacyjną w miejscu chwilowego pobytu lub najbliższej tego miejsca, urzędującą, tudzież o zwrót egzemplarza tego Wykazu po wypełnieniu rubryk 4, 5, 6.

Klasyfikacya za poruczeniem wtedy tylko uwalnia od obowiązku przyprowadzenia koni przed komisją klasyfikacyjną zwykłej siedziby, jeżeli nastąpiła na podstawie otrzymanego pozwolenia.

**Auersperg** r. w.

**Horst** r. w.

**Mannsfeld** r. w.

## 111.

### Obwieszczenie ministerstwa skarbu z d. 16 sierpnia 1876, o upoważnieniu komory pobocznej królewsko-węgierskiej w Novi do ekspedycyowania wina z Dalmacyi przywożonego.

Komora poboczna II klasy w Novi, jak wiadomo z rozporządzenia z dnia 26 sierpnia 1873 (Dz. u. p. Nr. 138), upoważniona do pobierania cła od wina w ilościach aż do 50 wiader, z Dalmacyi morzem przywożonego, a to podług 27 pozycyi taryfy, uwaga 1 taryfy cłowej powszechnej, otrzymała, jak donosi królewsko-węgierskie ministerstwo skarbu, przedłużenie upoważnienia tego na dalsze trzy lata, t. j. aż do 1 lipca 1879, przy czem ilość, przyjmować się mającą naraz do oclenia, oznaczono na 25 hektolitrow.

**Pretis** r. w.

## 112.

### Obwieszczenie ministerstwa handlu z d. 23 sierpnia 1876, o przeniesieniu na spółkę wyłącznie uprzywilejowanej kolei północnej Cesarza Ferdynanda praw, opartych na koncesyi tyczącej się kolei lundenbursko-grussbachsko-zellerndorfskiej.

Gdy wyłącznie uprzywilejowana kolej północna Cesarza Ferdynanda, w moc ustawy z dnia 12 marca 1876 (Dz. u. p. Nr. 42), stosownie do kontraktu kupna i sprzedaży z dnia 28 czerwca 1876, linie kolei, do c. k. uprzyw. spółki kolei lundenbursko-nikolsbursko-grussbachskiej, należące, w księdze dla kolei żelaznych u c. k. sądu krajowego wiedeńskiego zahipotekowane a mianowicie z Lundenburga w zetknięciu z koleją północną Cesarza Ferdynanda na Nikolsburg do Grussbachu dla złączenia z siecią uzupełniającą spółki austriackiej kolei państwa i z Neusiedlu na Laa do Zellerndorfu dla zetknięcia się z koleją północno zachodnią austriacką, od rzeczonyj spółki, obecnie w likwidacyi, będącej, za zezwoleniem Rządu drogą kupna nabyła i eksploatacyą rzeczonych kolei zaczęła już od dnia 16 kwietnia 1876: przeto w skutek Najwyższego postanowienia z dnia 20 sierpnia 1876, koncesye, tyjące się linii kolei lundenbursko-nikolsbursko-grussbachskiej i zellerndorfsko-laańsko-neusiedelskiej, stanowiące przedmiot dokumentów koncesyj z dnia 4 września 1870 (Dz. u. p. Nr. 9 z roku 1871) i z dnia 14 sierpnia 1872 (Dz. u. p. Nr. 137), przeszły na spółkę akcyjną wyłącznie uprzywilejowanej kolei północnej Cesarza Ferdynanda.



Przy tem jednak, zacząwszy od chwili objęcia eksploatacyi rzeczonych kolei przez wył. uprzyw. spółkę kolei północnej Cesarza Ferdynanda, t. j. od dnia 16 kwietnia 1876, postanowienia, zawarte w artykułach II aż włącznie do XIII i w XV aż włącznie do XIX Najwyższego dokumentu koncesyi z dnia 4 września 1870 (Dz. u. p. Nr. 9 z roku 1871), jak również zawarte w §§-fach 2 aż włącznie do 18 Najwyższego dokumentu koncesyi z dnia 14 sierpnia 1872 (Dz. u. p. Nr. 137), tracą moc swoje a na ich miejsce wydają się następujące, jednolite postanowienia koncesyjne (I aż do XVI).

## I.

Rząd ma prawo polecić Spółce wzniesienie budowy dolnej pod drugi tor i położenie takowego, gdy przez dwa lata, po sobie następujące, dochód ryczałtowy z jednego kilometra wynosić będzie więcej niż 21.500 zł. w. a. rocznie.

## II.

Spółka obowiązana jest pozwolić za wynagrodzeniem kosztów, ażeby koleje łączące, gdyby przedsiębiorstwa górnicze i przemysłowe, mające siedziby nad koncesyonowaną linią kolei, zechciały takowe dla dowozu swoich płodów budować, zostały do kolei doprowadzone i z odpowiednimi dworcami połączone w sposób dla ruchu kolei jak najmniej uciążliwy, i w ogólności popierać usilnie przyjscie do skutku takich odnóg kolejowych a co się tyczy warunków zbiegu takich odnóg kolejowych poddać się pod decyzją ministerstwa handlu.

## III.

Spółka obowiązana jest utrzymywać ruch na kolejach koncesyonowanych bez przerwy przez cały czas, na który koncesya jest nadana.

## IV.

Do wybudowania drugiego toru pod I wzmiankowanego jakoteż do rozszerzenia grobli kolejowych jeśli będzie potrzebne nadaje się Spółce prawo wyłączenia podług przepisów ustawowych, w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie Spółce do wybudowania wszelkich odnóg, prowadzących do zakładów przemysłowych, gdyby Rząd uznał potrzebę wybudowania takich odnóg ze względu na dobro powszechne.

## V.

We względzie budowy kolei koncesyonowanej i ruchu na niej, zastosować się powinna Spółka do osnowy niniejszych przepisów koncesyjnych, jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń (mianowicie do ustawy o koncesjach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854, regulaminu ruchu kolei z dnia 16 listopada 1851 i przepisów o sygnałach z dnia 16 czerwca 1872 (Dz. u. p. Nr. 80), tudzież do ustaw i rozporządzeń które w przyszłości mogą być wydane.

## VI.

Co się tyczy bezpłatnego przewożenia urzędników rządowych, oficyalistów i sług, podróżujących po służbie, jakoteż, co się tyczy powinności dla zakładu pocztowego i zakładu telegrafów państwa, stosowane być mają na kolejach koncesyonowanych odnośne postanowienia dokumentu koncesyi dla kolei północnej morawsko-szląskiej z dnia 6 maja 1867 (Dz. u. p. Nr. 82, §§. 12, 14 i 15).

## VII.

Dla kolei lundenbursko-grussbachsko-zellerndorfskiej ustanawia się następującą taryfę maksymalną opłat za przewóz podróżnych:

		od osoby i kilometra			
I klasa . . .	5·0	ent.	wal.	austr.	srebrem.
II     "     . . .	3·5	"	"	"	"
III    "     . . .	2·5	"	"	"	"

Dla pociągów pospiesznych ceny te podwyższone być mogą o 20 od sta, o ile średnia chyżość tych pociągów (razem z przestankami na stacjach), wynosi najmniej 36 kilometrów.

Dla pociągów mieszanych ceny powyższe zniżyć należy o 20 od sta. Minister handlu może wszakże uchylić czasowo zniżenie gdy wymagają tego stosunki obrotu odnośnego przedsiębiorstwa kolejowego lub jakiegokolwiek inne względy.

Jeżeliby jeszcze większe zniżenia okazały się potrzebne, Spółka obowiązana jest zaprowadzić na żądanie ministra handlu dla części kolei które minister wskaże IV klasę (do stania) z ceną taryfową 1·5 centa wal. austr. srebrem od osoby i kilometra.

Zaprowadzone na kolei północnej morawsko-szląskiej opłaty taryfowe od pakunków tudzież od przewozu powozów i zwierząt żywych, w związku z przewozem osób, jakoteż wszystkie przepisy taryfowe kolei północnej morawsko-szląskiej, tyżące się przewozu osób i pakunków, tudzież powozów i zwierząt żywych pociągami osobowymi, stosowane być mają także na kolei lundenbursko-grussbachsko-zellerndorfskiej, dopóty, dopóki minister handlu, po wysłuchaniu przedsiębiorstwa kolejowego, nie zaprowadzi innych opłat i przepisów taryfowych.

## VIII.

Dla kolei koncesyonowanej ustanawia się następującą taryfę maksymalną opłat od przewozu towarów:

od tonny i kilometra w centach waluty austriackiej srebrem:

## A. Posyłki pospieszne.

1. Od zwyczajnej pošyłki pospiesznej . . . . . 16 ct.
2. Od pošyłki pospiesznej ulegającej zniżeniu jak: nabiał, jarzyny, świeże mięso, chleb itd. połowa kwoty powyższej.

## B. Towary frachtowe.

## I. Towary całkie.

Klasa I, jakoto: leki i pachnidła, towary kolonialne, książki, wyroby brązowe, galanteryjne i drobiazgi, rękodziela, towary jedwabne, kuśnierskie, futra i skóry, wyroby tytoniowe itd. . . . . 6·5 ct.

Klasa II, jakoto: towary bawełniane i lniane pospolite, rośliny farbierskie, drożdże, towary drewniane pospolite, świece i mydło, papier, owoce świeże, cukier itd. . . . . 5·5 ct.

od towarów wielkiego miejsca potrzebujących, jakoto: pierza, chmielu nie prasowanego, drzew żyjących, towarów sitarskich itd. liczyć się będzie opłatę klasy I 1½, raza wziętą.



## 2. Pełnemi wagonami.

Klasa *A*, jakoto: zboże, strączywo, nasiona olejne, mlewo, sód, sól, żelazo i stal (w prętach, sztabach, płytach), szyny żelazne, wino, piwo, gorzalka, wyskok i ocet, ryż, cukier surowy, tytoń surowy itd. . . . . 5·0 et.

Klasa *B*, jakoto: drzewo budulcowe i do wyrobu (nie dłuższe od wagonu) ziemniaki, nawozy sztuczne, guano, mączka kościana, kości, spodyum, wapno, cement itd. . . . . 4·0 et.

Klasa *C*, jakoto: drzewo opałowe, rudy, surowizna i okruchy żelazne, cegły, dachówki, lupek, piasek, kamienie, ziemia (zwyczajna, także glina), lód i śnieg, nawóz naturalny, rogi i kopyta, popiół, buraki cukrowe itd. . . . 3·5 et.

Oplaty od węgla kopalnego i koksu wynosić nie mogą więcej nad 2·5 et. i jeżeli potrzeba, zaprowadzić należy dla tych artykułów taryfy osobne.

W miarę potrzeby zaprowadzone być mogą za zezwoleniem ministra handlu taryfy osobne ze zniżonemi opłatami także i dla innych artykułów przewożonych ważnych z przyezyny lokalnych stosunków kolei.

Klasyfikacya towarów i wszystkie postanowienia uboczne tyżące się przewozu towarów podlegają zatwierdzeniu ministra handlu.

Oplaty poboczne powinny być takie same jak na kolei północnej morawsko-szląskiej dopóki minister handlu nie ureguluje inaczej tychże opłat pobocznych.

W obrocie tranzytowym pobierać się będzie za linią lundenbursko-zellern-dorfską i odwrotnie tylko połowę opłaty manipulacyjnej.

## IX.

W razie niedostatku i nadzwyczajnej drożyzny żywności i paszy w królestwach i krajach monarchyi austryacko-węgierskiej w Radzie państwa reprezentowanych, minister handlu ma prawo zniżyć o ile tego potrzeba, ceny przewozu tychże, atoli nie bardziej, jak do kwoty pobieranej od artykułów podlegających najniższej taryfie na tej kolei.

Postanowienie to stosowane będzie także w razie niedostatku w krajach korony węgierskiej o ile będzie zachowywana wzajemność.

## X.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych zniżonych a to podług postanowień stosowanych w tym względzie jakoteż co się tyczy ulg dla podróżujących wojskowych na innych liniach kolei północnej Cesarza Ferdynanda, w szczególności zaś stosownie do umowy zawartej na dniu 18 czerwca 1868 między ministerstwem wojny państwa a dyrekcją kolei północnej Cesarza Ferdynanda.

Gdyby jednak ze wszystkiemi kolejami austryackimi lub większą częścią tychże umówione zostały we względzie transportów wojskowych korzystniejsze dla państwa postanowienia, takowe zaprowadzone będą także na kolejach koncesyonowanych.

Postanowienia te stosowane będą także do Obrony krajowej obu połów monarchyi, do strzelców krajowych tyrolskich, i to nietylko gdy podróżują kosztem skarbu, lecz także gdy jadą po służbie o własnym koszcie na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne, tudzież do korpusu straży wojskowej ces. król. sądów cywilnych wiedeńskich, do ces. król. żandarmeryi, jakoteż do straży skarbowej i straży bezpieczeństwa po wojskowemu uorganizowanych.

Spółka zobowiązuje się przystąpić do zawartej przez spółki kolei austriackich umowy względem zakupienia i utrzymywania w pogotowiu parku do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem swojemi parkami w razie przewożenia większych transportów wojskowych, tudzież do postanowień organicznych i instrukcyi dla oddziałów kolei polowej\*), jakoteż do umowy dodatkowej\*\*) o przewożeniu na rachunek skarbu wojskowego obłożnie chorych i rannych, która weszła w wykonanie od dnia 1 czerwca 1871.

Ten obowiązek przystąpienia odnosi się także do umowy względem wygadzania sobie nawzajem swoją służbą w razie przewożenia większych transportów wojskowych i do przepisu o transportach wojskowych na kolejach żelaznych.

O ile to odnosić się może do kolei lundenbursko-zellerndorfskiej, Spółka poddaje się przepisom ustawy z dnia 19 kwietnia 1872 (Dz. u. p. Nr. 60) wydanej w wykonaniu §-fu 38-go ustawy o służbie wojskowej z dnia 5 grudnia 1868 (Dz. u. p. Nr. 151).

### XI.

Do zebrania funduszów potrzebnych na nabycie kolei lundenbursko-zellerndorfskiej, nadaje się Spółce prawo puszczenia w obieg akcyj lub obligacyj z prawem pierwszeństwa na okaziciela lub na imię opiekujących, które mogą być sprzedawane i urzędownie notowane na giełdach austriackich.

Przed wypuszczeniem w obieg przelożyć należy Rządowi do zatwierdzenia odnośne formularze jakoteż plan umorzenia.

### XII.

Dla ułatwienia, aby rachunki ruchu kolei lundenbursko-grussbachskiej i dawniejszych linii kolei północnej Cesarza Ferdynanda były utrzymywane wspólnie, pozwala się aby uwolnienie od podatków służące kolei lundenbursko-grussbachskiej na mocy artykułu XIV dokumentu koncesyi z dnia 4 września 1870 wykonywane było przez przyjęcie dochodu czystego z linii lundenbursko-grussbachskiej na cały czas uwolnienia od podatków ryczałtowo w sumie 32.000 złotych wal. austr.

### XIII.

Co się tyczy rozkładu wydatków wspólnych a w szczególności ciężarów parku na poręczonej i nie poręczonej sieci kolei północnej Cesarza Ferdynanda, koleje żelazne, stanowiące przedmiot terażniejszej umowy, uważane będą za integralną część składową sieci nieporęczonej.

### XIV.

Koncesya nadaje się na lat dziewięćdziesiąt licząc od dnia 6 maja 1876 a po upływie tego czasu takowa traci moc swoją.

Rząd może także unieważnić koncesya, gdyby zobowiązania pod względem utrzymywania ruchu nie były dopełnione.

\*) Dodatek do Nr. 148 w 42 części rocznika 1870 rozporządzeń normalnych Dziennika rozporządzeń dla c. k. armii.

\*\*) Rozporządzenia normalne Dziennika rozporządzeń dla c. k. armii z r. 1871, część 22, Nr. 79.



## XV.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia w którymkolwiek czasie kolei koncesyonowanej pod warunkami ustanowionemi dla kolei północnej morawsko-szląskiej i od terminu dla tejże wyznaczonego.

## XVI.

Nadto zastrzega sobie Rząd prawo, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia ponawiało się naruszanie lub zaniedbanie obowiązków, w dokumencie koncesyi lub ustawami, przepisanych, będzie temu zapobiegał środkami odpowiadającemi ustawom a według okoliczności unieważni koncesyą jeszcze przed upływem czasu na który została nadana.

## XVII.

Z powodu nabycia kolei lundenbursko-zellerndorfskiej przez spółkę akcyjną wył. uprz. kolei północnej Cesarza Ferdynanda pozwala Rząd na następujące ulgi:

1. Uwolnienie od stępli i opłat aktów prawnych których przedmiotem jest wzmiankowane nabycie a względnie tyczących się tego kontraktów i wszystkich innych dokumentów, jakoteż emisją obligacyj z prawem pierwszeństwa z powodu tego nabycia wypuścić się mających a zarazem wniesień i wykreśleń hipotecznych z tego samego powodu nastąpić mających i tyczących się tego podań i wygotowań.

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

**Chlumecky** r. w.

**113.**

## **Rozporządzenie ministerstwa sprawiedliwości z dnia 25 sierpnia 1876,**

**tyczące się zmian terytoryalnych w kilku sądach powiatowych w Austrii poniżej Anizy.**

Na zasadzie ustawy z dnia 11 czerwca 1868 (Dz. u. p. Nr. 59) i z dnia 26 kwietnia 1873 (Dz. u. p. Nr. 62) oddziela się

I. Gminy Fladnitz górny i dolny, Felling, Hardegg, Mellersbach, Markersdorf, Pleising, Waschbach, Riegersburg, Heufurth i Hofern od okręgu sądu powiatowego geraskiego a względnie od okręgu sądu obwodowego kremskiego i przyłącza do okręgu sądu powiatowego retzkiego a względnie sądu obwodowego korneuburskiego;

II. gminę katastralną Autendorf z gminą miejscową Elsern, gminę katastralną Heinrichsreith z gminą miejscową Wolfsbach, gminy miejscowe Altstadt-Drosendorf, miasto Drosendorf, Thumritz z gminami katastralnemi Thumritz górny i dolny, tudzież Thürnau z gminami katastralnemi Thürnau górny i dolny, od okręgu sądu powiatowego raabskiego i przyłącza do okręgu sądu powiatowego geraskiego.

Rozporządzenie to nabywa mocy od dnia 1 listopada 1876.

**Glaser** r. w.

**114.****Obwieszczenie ministerstwa skarbu z d. 27 sierpnia 1876,  
o przeniesieniu napowrót c. k. komory pobocznej altwarnsdorfskiej II klasy z Gross-Schönau do  
Altwarnsdorf.**

C. k. komora poboczna altwarnsdorfska II klasy połączona z królewsko saską komorą poboczną w Gross-Schönau przeniesiona napowrót na ziemię austriacką do Altwarnsdorf, rozpocznie tam swoje czynności urzędowe od dnia 1 września 1876.

**Preſis** r. w.