

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XXIV. — Wydana i rozesłana dnia 31 lipca 1877.

62.

Ustawa z dnia 8 lipca 1877,

o warunkach i ulgach w celu zapewnienia budowy kolei miejscowej z Wiednia do Aspangu.

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

Artykuł I.

Upoważnia się Rząd, ażeby nadał koncesyą na budowę kolei miejscowej o szlaku normalnym z Wiednia na Maria-Lanzendorf, Möllersdorf, Trumau i Pitten do Aspangu z następującymi ulgami:

- a) Uwolnienie wszelkich kontraktów, podań i wszystkich innych dokumentów, dotyczących się zebrania kapitału, jakoteż budowy i urządzenia kolei, od stępli i opłat, aż do czasu otwarcia ruchu;
- b) uwolnienie od stępli i opłat pierwszej emisji akcyj, łącznie z kwitami tymczasowymi, tudzież emisji i zahipotekowania obligacyj z prawem pierwszeństwa, których wypuszczenie w obieg dozwolone być może według tego jaki będzie rzeczywisty czysty dochód, jakoteż od opłat z powodu przeniesienia własności zakupionych gruntów;
- c) uwolnienie od podatku dochodowego, od opłat stęplowych od kuponów, jakoteż od wszelkiego nowego podatku, któryby w przyszłości na mocy ustaw został zaprowadzony, najwięcej na lat trzydzieści licząc od dnia otwarcia ruchu.

Artykuł II.

Na koncesyonaryuszów włożyć należy obowiązek, aby na żądanie Rządu wybudowali połączenie kolei w artykule I wzmiankowanej z istniejącą linią kolei południowej pod Wiener-Neustadt.

Postanowienia zawarte w artykule I stosować się będą odpowiednio do tego połączenia.

Artykuł III.

Upoważnia się Rząd, ażeby ze względu, iż chyżość pociągów będzie tu zapewne mniejsza, nietylko poczynił kolei, będącej przedmiotem ustawy niniejszej, wszelkie możliwe ułatwienia w jej budowie, lecz aby także i co się tyczy ruchu, dopóki chyżość pociągów będzie mniejsza, odstąpił od ostrożności przepisanych w porządku ruchu z dnia 16 listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1, z r. 1852) i odnośnych przepisach dodatkowych o tyle, ile według zdania ministerstwa da się to zrobić z tego samego powodu.

Podobnie upoważnia się Rząd, ażeby uwolnił przedsiębiorstwo kolei żelaznej w mowie będącej, od obowiązku, opartego na §. 89 Porządku ruchu kolei żelaznych pod względem wynagrodzenia nadwyżki kosztów sprowadzonych przez nadzór policyjny i skarbowy, jakoteż pod względem wystawienia i utrzymania bezpłatnie lokali urzędowych.

Artykuł IV.

Kolej żelazna, w artykule I wzmiankowana, ukończona być musi i oddana na użytek publiczny najpóźniej w przeciągu lat czterech licząc od dnia nadania koncesyi.

Jako rękojmią dopełnienia zobowiązań swoich pod względem wykonania budowy, koncesyonaryusze dać mają Rządowi kaucyą w austriackiej reńcie państwa, w sumie rzeczywistej jeden milion złotych wal. austr. Z kaucyi tej zwrócone będą trzy czwarte części w miarę postępu budowy, ostatnia zaś czwarta część po otwarciu ruchu, a jeżeliby obowiązki koncesyą przepisane nie zostały dopełnione, suma kaucyi jeszcze nie zwrócona, przepaść ma na rzecz skarbu państwa.

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

Artykuł V.

Emisya obligacyi z prawem pierwszeństwa w sumie przewyższającej połowę kapitału zakładowego, jest temu przedsiębiorstwu kolejowemu całkowicie zabroniona, aż do połowy zaś tego kapitału zakładowego, dopóty, dopóki Rząd, po sprawdzeniu wykazów, nie uzna, że czyste dochody kolei, rzeczywiście osiągnięte i o ile sądzić można, pewne, nie będą wystarczały na oprocentowanie i umorzenie obligacyj z prawem pierwszeństwa w obieg wypuścić się mających.

Artykuł VI.

Wykonanie ustawy niniejszej, która nabywa mocy z dniem ogłoszenia, poleca się ministrowi handlu i ministrowi skarbu.

Laxenburg, dnia 8 lipca 1877.

Franciszek Józef r. w.

Auersperg r. w.

Chlumecky r. w.

Pretis r. w.

63.**Rozporządzenie tymczasowe ministerstwa rolnictwa z dnia 9 lipca 1877,**

o egzaminowaniu kandydatów na nauczycieli sadownictwa i winiarstwa, tudzież gospodarstwa piwnicznego w szkołach rolniczych jakoteż w szkołach sadownictwa i winiarstwa.

Oдноśnie do tymczasowego rozporządzenia ministerstwa rolnictwa z dnia 2 lipca 1875 (Dz. u. p. Nr. 99), o egzaminach kwalifikacyjnych z kandydatami na nauczycieli przedmiotów gospodarstwa wiejskiego w szkołach rolniczych i pośrednich szkołach gospodarstwa wiejskiego, rozporządza się dodatkowo, iż zaczawszy od roku szkolnego 1877/78 egzamina takie, także z kandydatami na nauczycieli sadownictwa i winiarstwa, tudzież gospodarstwa piwnicznego, odbywać się będą w c. k. akademii rolniczej w Wiedniu.

Do prośby o przypuszczenie do egzaminu dołączyć należy dowody wyszczególnione w §. 2 wzmiankowanego rozporządzenia, potrzebne do egzaminów w celu uzyskania posady nauczycielskiej w szkole rolniczej. Świadectwo skończenia z dobrym skutkiem szkoły pośredniej sadownictwa i winiarstwa zastępuje dowód skończenia innej szkoły pośredniej gospodarstwa wiejskiego a od początku roku szkolnego 1879/80 pierwsze zająć ma bezwarunkowo miejsce ostatniego.

Nadto udowodnić należy, iż kandydat w ciągu dwuletniej praktyki w gospodarstwie wiejskiem zajmował się także sadownictwem i winiarstwem, tudzież gospodarstwem piwnicznym.

Egzamina klauzurowe rozciągać się mają na naukę ogólnej uprawy roślin, jakoteż na gospodarstwo piwniczne, ustny zaś egzamin obejmować ma oprócz tych przedmiotów także jeszcze naukę gospodarki i utrzymania ksiąg a nauka hodowli zwierząt odpada.

Chlumecky r. w.

64.**Ustawa z dnia 15 lipca 1877,**

o taryfach maksymalnych dla przewozu osób na kolejach żelaznych.

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

Artykuł I.

Do uregulowania taryf osobowych na kolejach żelaznych w obrębie królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych, służyć mają przepisy następujące:

Dla przewozu osób ustanawia się następującą taryfę najwyższą:

	od osoby i kilometra
dla I klasy	5·0 centa,
„ II „	3·6 „
„ III „	2·4 „

waluty austriackiej w srebrze.

Dla pociągów pospiesznych kwoty taryfowe te podwyższone być mogą o 20 od sta, jeżeli składają się nie tylko z wagonów I klasy i jeżeli średnia chyżość tych pociągów (razem z zatrzymywaniem się na stacyach) na tych częściach kolei, gdzie nie ma wniesień po 15 na tysiąc i większych, wynosi najmniej 37 kilometrów, na częściach zaś kolei gdzie są wzniesienia po 15 na tysiąc aż do 25 na tysiąc wyłącznie, najmniej 24 kilometry na godzinę.

Na częściach kolei, mającej jeszcze większe wzniesienia, chyżość pociągów pospiesznych oznaczy minister handlu.

Dla pociągów mieszanych taryfy powyższe zniżyć należy o 20 od sta. Minister handlu jest atoli upoważniony unieważnić zniżenie to ze względu na stosunki obrotowe i inne przedsiębiorstwa kolejowego o któreby chodziło a to na tych liniach kolei, na których tylko mieszane pociągi są w ruchu.

Gdyby okazała się potrzeba jeszcze większego zniżenia i gdyby w tym przypadku przedsiębiorstwa kolejowe nie były w możności zgodzenia się na odpowiednie zmniejszenie ceny w wagonach III klasy, obowiązane są zaprowadzić na żądanie ministerstwa handlu na częściach kolei przez niego wskazanych IV klasę (dla stojących) z ceną taryfową po 1·5 centa waluty austriackiej w srebrze od osoby i kilometra.

Na kolejach żelaznych, korzystających z gwarancji rządowej, karty bezpłatne, służące nie tylko do jednej szczególnej podróży, wydawane być mogą tylko za zezwoleniem ministra handlu.

Bezpłatne karty takie opiewać muszą na nazwisko osoby lub na pewną wyraźną kategorię służbową.

Artykuł II.

Taryfy przewozu pakunków, powozów i zwierząt żywych, przewożonych w związku z przewozem osób, jakoteż wszelkie postanowienia podrzędne co do przewozu osób, ułożone będą przez ministra handlu po wysłuchaniu przedsiębiorstw kolejowych według jednych i tych samych zasad.

Na każdą kartę podróżną całą, wyznacza się bezpłatny ciężar pakunku w ilości 25 kilogramów, na każde półkarty w ilości 12 kilogramów.

Artykuł III.

Na kolejach z wzniesieniem po 15 na tysiąc i większem, do obliczenia należitości taryfowej wzięta być może za podstawę 1½ razowa długość pomierzonych mocnych wzniesień i spadków.

Artykuł IV.

Zarządy kolejowe obowiązane są podać do wiadomości publicznej stosownie do rozporządzeń ministra handlu wszelkie nowe taryfy, jakoteż wszelkie uchylenia lub zmiany taryf już istniejących, najmniej na 14 dni przed zaprowadzeniem tychże postanowień taryfowych.

Artykuł V.

Upoważnia się ministra handlu, ażeby na podstawie przepisów ustawy niniejszej przeprowadził odpowiednie zmiany w taryfach o ile takowe uzna za potrzebne a to z uwzględnieniem szczególnych praw przedsiębiorstw kolejowych i aby wyznaczył czas do ich wprowadzenia.

Artykuł VI.

Ustawa niniejsza nie narusza przepisów dotyczących się przewozu wojskowych.

Artykuł VII.

Ustawa niniejsza uchyla wszelkie przeciwne przepisy odnośnych ustaw osobnych.

Artykuł VIII.

Wykonanie ustawy niniejszej która nabywa mocy z dniem ogłoszenia, poleca się ministrowi handlu.

Feldafing, dnia 15 lipca 1877.

Franciszek Józef r. w.

Auersperg r. w.

Chlumceky r. w.

Pretis r. w.

65.

Ustawa z dnia 18 lipca 1877.

pozwalająca na powiększenie powiernictwa Leopolda barona Haan powstałe w skutek zamiany realności.

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

§. 1.

Pozwala się, ażeby powiernictwo Leopolda barona Haan powiększone zostało przez zamianę realności, w ten sposób, iżby od dóbr powiernictwa baronów Haan: „Państwo Reitteregg w byłym obwodzie marburskim“, w c. k. tabuli krajowej styryjskiej, księga główna VI, Fol. 549, zapisanych, następujące grunta pod napisem: „Winnica w Hafenbergu“:

Obszar budynkowy, parcela Nr. 4;
Pola orne, parcele Nr. 137, 139, 87;
Łąki, parcele Nr. 86, 136, 138, 90;
Łąki z owcami, parcele Nr. 140, 89;
Winnice, parcela Nr. 88;
Las, parcela Nr. 22,

odłączone i w dobra wolno-dziedziczne zamienione zostały i aby natomiast „dobra Schitting w obwodzie gradeckim“, w c. k. tabuli krajowej styryjskiej, księga główna Tom 21, Fol. 429. zapisane, zostały nabyte i do rzeczzonego powiernictwa wcielone.

§. 2.

Wykonanie ustawy niniejszej poleca się ministrowi sprawiedliwości.

Laxenburg, dnia 18 lipca 1877.

Franciszek Józef r. w.

Auersperg r. w.

Stremayr r. w.