

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XXXII. — Wydana i rozesłana dnia 17 października 1877.

89.

Obwieszczenie ministerstwa skarbu z d. 16 września 1877, o używaniu obligacyj renty złotej na kaucye małżeńskie wojskowych i o postępowaniu które w tym względzie ma być zachowywane.

Za porozumieniem się z c. i k. ministerstwem wojny państwa stanowi się:

Obligacye renty złotej królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych, utworzonej na mocy ustawy z dnia 18 marca 1876 (Dz. u. p. Nr. 35) a przynoszącej odsetki po 4^o/_o w złocie, mogą być używane na kaucye małżeńskie wojskowych.

We względzie postępowania z obligacyami renty złotej, na kaucye małżeńskie wojskowych, przeznaczonemi, stosowane będą odpowiednio przepisy podane w obwieszczeniu ministerstwa skarbu z dnia 8 czerwca 1873 (Dz. u. p. Nr. 125) dla obligacyj jednorakiego długu państwa; wszakże odsetki od obligacyj renty złotej, użyte na kaucye małżeńskie wojskowych, nie mogą być przekazywane na urzędy i kasy królewsko węgierskie w myśl obwieszczenia ministerstwa skarbu z dnia 27 1877 (Dz. u. p. Nr. 8).

Pretis r. w.

90.

Obwieszczenie ministerstwa handlu z d. 27 września 1877, o zmianie kilku przepisów koncesyjnych dotyczących się taryfy c. k. uprzyw. kolei łączącej południowo-północno-niemieckiej.

Odmienne od przepisów koncesyjnych, dotyczących się taryfy dla przewozu osób na c. k. kolei łączącej południowo-północno-niemieckiej, zaprowadzają się od dnia 15 października 1877 na zasadzie ustawy z dnia 15 lipca 1877 (Dz. u. p. Nr. 64), o taryfach maksymalnych dla przewozu osób na kolejach żelaznych, jakoteż w skutek Najwyższego upoważnienia, następujące pravidła.

I. Dla przewozu osób ustanawia się następującą taryfę najwyższą:

	od osoby i kilometra
Dla I klasy	4·8 centa.
„ II „	3·6 „
„ III „	2·4 „

wa luty austriackiej w srebrze.

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

3. Dla pociągów mieszanych taryfy powyższe zniżyć należy o 20 od sta. Wyjątki od tego, dozwolone jedynie na tych częściach kolei na których tylko mieszane pociągi są w ruchu, wymagają wyraźnego pozwolenia c. k. ministerstwa handlu.

4. Gdyby okazały się potrzebnymi jeszcze większe zniżenia a gdyby w tym przypadku spółka nie mogła zgodzić się na odpowiednie zmniejszenie ceny w wagonach III klasy, obowiązana jest zaprowadzić a względnie zatrzymać na żądanie c. k. ministerstwa handlu na częściach kolei, które ministerstwo wskaże, IV klasę (dla stojących) z ceną taryfową po 1·5 centa waluty austriackiej w srebrze od osoby i kolometra.

5. Na jednej i tej samej linii, w tym samym kierunku i pod temi samemi warunkami, ogólne koszta przewozu do stacyi bliżej leżącej nie mogą być większe niż do odleglejszej.

6. Dopóki Spółka korzysta z gwarancyi rządowej, karty bezpłatne, służące nie wyłącznie tylko do jednej podróży, wydawane być mogą osobom nie będącym w służbie kolei tylko za zezwoleniem c. k. ministerstwa handlu. Bezpłatne karty takie opiewać muszą na pewne nazwisko lub na pewną kategorię służbową.

7. We względzie taryf do przewozu pakunków, powozów i zwierząt żywych w związku z przewozem osób, jakoteż we względzie wszelkich postanowień podrzędnych, tyczących się przewozu osób, stanowić będzie tylko c. k. ministerstwo handlu po wysłuchaniu Spółki.

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

8. Do obliczenia cen kart podróży jakoteż transportu rzeczy, przewożonych w związku z przewozem osób, wzięta być może za podstawę, na częściach kolei z wzniesieniem po 15 na tysiąc i większem, 1½ razowa długość pomienionych mocnych wzniesień i spadków.

Dozwolone czasowo w §. 13 ustęp 2 dokumentu koncesyjnego z dnia 31 marca 1872 (Dz. u. p. Nr. 62) liczenie półtorarazowej długości na odnodze z Żelaznego Brodu do Tannwaldu zostaje uchylone i na przyszłość do oznaczenia ilości kilometrów w obrocie osobowym i przewozowym brane być mają za podstawę odległości rzeczywiste, jak obliczone zostały przez c. k. Inspekcją ogólną kolei żelaznych austriackich.

9. Wszelkie nowe taryfy przewozu osobowego, jakoteż wszelkie uchylenia lub zmiany taryf już istniejących, obowiązana jest Spółka podać do wiadomości

publicznej stosownie do rozporządzeń c. k. ministerstwa handlu przynajmniej na dni 14 przed zaprowadzeniem tychże postanowień taryfowych.

10. Postanowienia powyższe nie naruszają przepisów dotyczących się przewozu wojskowych.

Chlumecky r. w.

91.

Obwieszczenie ministerstwa handlu z d. 27 września 1877,

o zmianie kilku przepisów dokumentów koncesyjnych z dnia 8 września (Dz. u. p. Nr. 143), dla sieci zagwarantowanej i z dnia 25 czerwca 1870 (Dz. u. p. Nr. 109) dla sieci uzupełniającej c. k. uprzyw. kolei północno-zachodniej-austriackiej.

Odmienne od §. 8 dokumentu koncesyjnego z dnia 8 września 1868 (Dz. u. p. Nr. 143), dla sieci zagwarantowanej i z dnia 25 czerwca 1870 (Dz. u. p. Nr. 109), dla sieci uzupełniającej c. k. uprzyw. kolei północno-zachodniej austriackiej, zaprowadzają się od dnia 15 października 1877 na zasadzie ustawy z dnia 15 lipca 1877 (Dz. u. p. Nr. 64) o taryfach maksymalnych dla przewozu osób na kolejach żelaznych jakoteż w skutek Najwyższego upoważnienia, w miejsce przepisów dotyczących się przewozu osób, następujące pravidła.

I. Dla przewozu osób ustanawia się następującą taryfę najwyższą:

	od osoby i kilometra
dla I klasy	4·8 centa,
„ II „	3·6 „
„ III „	2·4 „

waluty austriackiej w srebrze.

2. Dla pociągów pospiesznych kwoty taryfowe te podwyższone być mogą o 20 od sta, jeżeli takowe składają się nietylko z wagonów I klasy i jeżeli średnia chyżość tych pociągów (razem z zatrzymaniem się na stacyach) na tych częściach kolei, gdzie nie ma wzniesień po 15 na tysiąc i większych, wynosi najmniej 37 kilometrów, na częściach zaś kolei, gdzie są wzniesienia po 15 na tysiąc i i większe, najmniej 24 kilometry na godzinę.

3. Dla pociągów mieszanych taryfy powyższe zniżyć należy o 20 od sta. Wyjątki od tego, dozwolone jedynie na tych częściach kolei, na których tylko mieszane pociągi są w ruchu, wymagają wyraźnego pozwolenia c. k. ministerstwa handlu.

4. Gdyby okazało się potrzebnem jeszcze większe zniżenie a gdyby w tym przypadku spółka nie mogła zgodzić się na odpowiednie zmniejszenie ceny w wagonach III klasy, obowiązana jest zaprowadzić na żądanie c. k. ministerstwa handlu na częściach kolei, które ministerstwo wskaże, IV klasę (dla stojących) z ceną taryfową po 1·5 centa waluty austriackiej w srebrze od osoby i kilometra.

5. Na jednej i tej samej linii, w tym samym kierunku i pod temi samymi warunkami, ogólne koszta przewozu do stacyi bliżej leżącej nie mogą być większe niż do odleglejszej.

6. Dopóki Spółka korzysta z gwarancyi rządowej, karty bezpłatne, służące nie wyłącznie tylko do jednej podróży, wydawane być mogą osobom nie

będącym w służbie kolei tylko za zezwoleniem c. k. ministerstwa handlu. Bezpłatne karty takie opiewać muszą na pewne nazwisko lub na pewną kategorię służbową.

7. We względzie taryf do przewozu pakunków, powozów i zwierząt żywych w związku z przewozem osób, jakoteż we względzie wszelkich postanowień podrzędnych, dotyczących się przewozu osób, stanowić będzie tylko c. k. ministerstwo handlu po wysłuchaniu Spółki.

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

8. Do obliczenia cen kart podrzędnych jakoteż transportu rzeczy, przewożonych w związku z przewozem osób, wzięta być może za podstawę, na częściach kolei z wzniesieniem po 15 na tysiąc i większem $1\frac{1}{2}$ razowa długość pomienionych mocnych wzniesień i spadków.

Dozwolone w §. 8 ustep 8 dokumentu koncesyjnego z dnia 25 czerwca 1870 (Dz. u. p. Nr. 109), dla sieci uzupełniającej, liczenie $1\frac{1}{2}$ razowej długości na całej linii z Uścia nad Orlicą do Środolesia celem wymierzenia cen przewozu osób i towarów, zatrzymuje się nadal tylko dla obrotu zagranicznego. W obrocie krajowym osób i towarów do oznaczenia ilości kilometrów brane być mają za podstawę rzeczywiste odległości, jak obliczone zostały przez c. k. Inspekcją ogólną kolei żelaznych.

9. Wszelkie nowe taryfy przewozu osobowego, jakoteż wszelkie uchYLENIA lub zmiany taryf już istniejących, obowiązana jest Spółka podać do wiadomości publicznej stosownie do rozporządzeń c. k. ministerstwa handlu przynajmniej na dni 14 przed zaprowadzeniem tychże postanowień taryfowych.

10. Postanowienia powyższe nie naruszają przepisów dotyczących się przewozu wojskowych.

Chlumecky r. w.

92.

Obwieszczenie ministerstwa skarbu z d. 6 października 1877,

o pozostawieniu delegacji komory głównej w zakładzie składowym banku „Unionbank“ w Wiedniu.

Odnosnie do obwieszczenia ministerstwa skarbu z dnia 17 lutego 1869 (Dz. u. p. Nr. 25), podaje się do wiadomości, że zakład składowy, założony przez były c. k. uprzyw. bank handlowy wiedeński dla obrotu produktów i towarów przeszedł na własność banku „Unionbank“ i że delegacja komory głównej wiedeńskiej została w nim pozostawiona.

Pretis r. w.

93.

Obwieszczenie ministerstwa skarbu z d. 11 październ. 1877,

o przeniesieniu c. k. komory pomocniczej II klasy z Jelenia w Galicyi do Jaworzna.

C. k. komora pomocnicza II klasy w Jeleniu, w okręgu skarbowym krakowskim w Galicyi, przeniesiona została do Jaworzna i od dnia 1 października b. r. rozpoczęła czynności swoje w nowej siedzibie.

Pretis r. w.