

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Cześć VI. — Wydana i rozesłana dnia 8 lutego 1885.

14.

Koncesya z dnia 20 stycznia 1885,

na kolej tramwajową z Wiednia (Schottenring) do dworca kolei kahlenberskiej w Nussdorfie według okoliczności z odnogą do Heiligenstadt.

Na podstawie Najwyższego upoważnienia, w myśl Najwyższych postanowień z dnia 25 lutego 1859 i z dnia 8 marca 1867, nadaje Spółce kolei kahlenberskiej (systemu Rigi), w skutek jej prośby, koncesyą na budowę i utrzymywanie w ruchu kolei tramwajowej, przeznaczonej tymczasowo tylko do przewozu publiczności, która ma być wybudowana na drogach istniejących od Schottenringu w Wiedniu w kierunku ulic Hohenstaufengasse, Liechtensteinstrasse, tudzież drogi krajowej wiedeńsko-klosterneuburskiej aż do dworca kolei zębatej w Nussdorfie, według okoliczności z odnogą do Heiligenstadtu, na lat pięćdziesiąt, licząc od dnia dzisiejszego, pod następującymi warunkami:

§. 1.

Ruch na koncesyonowanej kolei tramwajowej utrzymywany być ma w obrębie rogatek wiedeńskich wyłącznie siłą końską, a po za rogatkami pozwala się używać lokomotyw odpowiednio zbudowanych i stósownie do tego ma być kolej wybudowana i ruch na niej urządzony.

Nadto obmyśleć należy bezpośrednie połączenie szlaków kolei koncesyonowanej z linią, którą nowa Spółka tramwajów wiedeńskich ma wybudować pod rogatką nussdorfską i z tą Spółką zawrzeć umowę względem urządzenia służby ruchu w ten sposób, aby wagony mogły przechodzić z jednej kolei na drugą.

Koncesyonaryusz winien także starać się zawrzeć umowę ze Spółką tramwajów wiedeńskich we względzie połączenia w kierunku Spittelauergasse i Althan-gasse na Althanplatzu kolei koncesyonowanej z linią rzeczonoj Spółki, prowadzącą od Schottenringu do kolei Franciszka Józefa.

Zawarte umowy przedstawione będą Rządowi do zatwierdzenia.

W szczególności koncesyonaryusz starać się ma, o ile będzie to od niego zależało, ułatwić ile możności przechód obrotu osobowego z własnej kolei na cudzą i odwrotnie przez urządzenie komunikacyi w służbie i wydawanie kart bezpośrednich: gdyby zaś nie przyszło do zgody z kolejami sąsiednimi, podda się w tym względzie orzeczeniom ministerstwa handlu.

§. 2.

Kolej koncesyonowana wybudowana będzie i ruch na niej zostanie urządzony w myśl warunków technicznych, które ministerstwo handlu w koncesyi ustanowi i podług projektów szczegółowych, na ich podstawie ułożonych, których zatwierdzenie zastrzega sobie ministerstwo handlu.

Zmiany, którychby wymagał projekt kolei, zatwierdzony na podstawie oględzin administracyjnych, podlegają zatwierdzeniu Rządu.

Projekty techniczne budowy i zaopatrzenia kolei przedstawić należy wcześniej ministerstwu handlu i dopełnić jak najściślej poleceń rządowych Władz nadzorczych, które z tego powodu i jakiegokolwiek innego będą wydane. Również winien koncesyonaryusz uczynić zadość temu wszystkiemu, czegooby ministerstwo handlu później wymagało od niego, co się tyczy wykonania budowy, tudzież urządzenia i utrzymywania ruchu.

§. 3.

Koncesyonaryusz jest obowiązany rozpocząć budowę kolei koncesyonowanej od Schottenringu do Nussdorfu natychmiast po otrzymaniu urzędowego pozwolenia na budowę, ukończyć ją najpóźniej w przeciągu roku, licząc od dnia dzisiejszego, gotową kolej oddać na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny z zawarowaniem postanowień zawartych w §. 9tym.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu ukończenia budowy, złożyć ma koncesyonaryusz kaucyą w sumie 5.000 zł. w. a. w tych papierach, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

Ministerstwo handlu zastrzega sobie wyznaczenie terminu wybudowania odnogi do Heiligenstadtu, gdyby miała przyjść do skutku.

§. 4.

Do wybudowania kolei koncesyonowanej, uznanej za powszechnie użyteczną, nadaje się koncesyonaryuszowi prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

§. 5.

Wszelkie zmiany w kanałach, wodociągach lub poziomie bruku, które z powodu budowy koncesyonowanej kolei tramwajowej będą potrzebne, winien koncesyonaryusz uskutecznić własnym kosztem w sposób, który mu Władza właściwa przepisze, jest odpowiedzialny za wszelkie uszkodzenie rzeczonych urządzeń przy budowaniu kolei i obowiązany taką szkodę wynagrodzić.

§. 6.

Na drogach, przez które koncesyonowana kolej tramwajowa ma przechodzić, winien koncesyonaryusz urządzać, utrzymywać, czyścić i skrapiać drogę jezdnią w rozciągłości wyznaczonej, lub która będzie wyznaczona, jakoteż sprzątać śnieg na wskazanej powierzchni drogi.

Koncesyonaryusz jest nadto obowiązany wskazaną powierzchnią dróg w obrębie rogatek wiedeńskich brukować a według okoliczności bruk uliczny przywrócić w sposób przepisany.

Co się tyczy stopnia, w jakim zobowiązania powyższe ciężać mają na koncesyonaryusza i wszelkich innych warunków, których tenże, z przyczyny używania dróg, ma ze względów publicznych dotrzymywać, winien on wypełniać jak najściślej polecenia właściwych Władz i urzędów.

§. 7.

We względzie budowy kolei koncesyonowanej i ruchu na niej, zastosować się powinien koncesyonaryusz do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego i do warunków koncesyjnych technicznych do niego dołączonych, jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do ustawy o koncesjach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) i — o ile ruch będzie utrzymywany za pomocą pary — do Porządku ruchu kolei z dnia 16 listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852), tudzież do ustaw i rozporządzeń, które w przyszłości wydane być mogą.

Pod względem ruchu pozwala się odstąpić od środków bezpieczeństwa i ruchu, przepisanych w Porządku ruchu kolei żelaznych, o ile ze względu na ustanowioną w warunkach koncesyjnych technicznych chyżość największą, ministerstwo handlu uzna to za możliwe, a natomiast trzymać się należy osobnych przepisów ruchu, które w tej mierze wyda ministerstwo handlu.

§. 8.

Ruch otworzyć wolno tylko za osobnem zezwoleniem ministerstwa handlu na podstawie techniczno-policyjnej rewizyi kolei.

§. 9.

Gdyby z powodu uroczystości, marszów wojska, parad, budowy kanałów, wodociągów itp., Władze uznały za potrzebne zawiesić czasowo ruch wagonów na pewnej części koncesyonowanej kolei tramwajowej, koncesyonaryusz obowiązany jest poddać się bez oporu rozporządzeniom, które Władza wyda w tej mierze i nie rościć sobie żadnego prawa do wynagrodzenia za straty, na któreby go takie czasowe zawieszenie ruchu wystawiło.

Podobny obowiązek ciąży na koncesyonaryuszu o tyle i na tak długo, o ileby Władza wojskowa uznała za potrzebne zawiesić ruch w razie uruchomienia lub wojny z przyczyny przechodów wojska lub jakichkolwiek innych czynności wojskowych na drogach, których kolej tramwajowa ma używać.

§. 10.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych zniżonych, a to stósownie do postanowień, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych na c. k. kolejach rządowych kiedykolwiek obowiązywać będą.

Postanowienia te stósowane 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 sądów cywilnych

wiedeńskich, do żandarmerji, jakoteż do straży skarbowej i straży bezpieczeństwa po wojskowemu uorganizowanej.

Koncesyonaryusz zobowiązuje się przystąpić do zawartej przez spółki kolei austryackich umowy względem zakupu i utrzymywania w pogotowiu parku do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem swojemi parkami w razie przewożenia większych transportów wojskowych, tudzież do postanowień organicznych i instrukcyj 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 ze spółkami kolejowemi względem pomagania sobie nawzajem swoją służbą w razie przewożenia większych transportów wojskowych i do przepisu o transportach wojskowych na kolejach żelaznych.

Zobowiązania te ciężą na koncesyonaryuszu tylko o tyle, o ile będzie możliwem dopełnienie ich na kolei koncesyonowanej jako drugorzędnej a w skutek tego zbudowanej, urządzonej i eksploatowanej z dozwołonemi ułatwieniami a orzeka o tem ministerstwo handlu.

Koncesyonaryusz zobowiązuje się przy obsadzaniu posad mieć wzgląd na wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i Obrony krajowej w myśl ustawy z dnia 19 kwietnia 1872 (Dz. u. p. Nr. 60).

§. 11.

Koncesyonaryusz jest obowiązany:

- a) przewozić bezpłatnie wszystkiemi programowemi pociągami pocztę listową i służbę pocztową, gdyby ją miała konwojować, urzędników nadzorczych c. k. Inspekeyi głównej kolei austryackich i czynników policyjnych po służbie jadących;
- b) gdyby poczta wozowa miała być przewożona, załatwiać to za stósownem wynagrodzeniem, które będzie umówione.

§. 12.

Taryfy przewozu publiczności, jakoteż gdyby przewóz towarów został zaprowadzony, taryfy towarowe i klasyfikacya towarów, jakoteż wszelkie postanowienia poboczne podlegają zatwierdzeniu ministerstwa handlu, które będzie w tej mierze mieć na względzie już to dobro publiczne, już też zapewnienie przedsiębiorstwu odpowiedniego zysku.

Należytości za przewóz publiczności i towarów, tudzież wszelkie inne pobierane będą zawsze w walucie krajowej i nie wolno liczyć dodatku na ażyo.

Cenę przewozu w obrębie rogatek wiedeńskich ustanawia się w kwocie 5 e. w. a. od osoby.

Gdyby czysty zysk kolei koncesyonowanej w dwóch latach po sobie następujących wynosił najmniej 7 od sta kapitału zakładowego, ministerstwo handlu może zarządzić stosunkowe zniżenie taryf aż dotąd obowiązujących.

§. 13.

Nadaje się Spółce kolei kahlenberskiej (systemu Rigi) prawo zebrania funduszków potrzebnych na wybudowanie i urządzenie koncesyonowanej kolei tramwajowej albo przez zwiększenie kapitału akcyjnego, albo przez wypuszczenie akcyj

pierwszorzędnych, którym aż do kwoty, jaką wynosi dywidenda pięcioprocentowa, służyć ma pierwszeństwo przed dawnymi akcjami (pierwotnymi), przy czem jednak z dochodów późniejszych lat nie wolno dopłacać.

Formularz akcyj pierwszorzędnych, gdyby je miano wypuścić, podlega zatwierdzeniu Rządu.

Kapitał zakładowy koncesyjonowanej kolei umorzony być ma w okresie koncesyjnym podług planu, który Rząd zatwierdzi.

§. 14.

Wozy, szyny i wszelkie części składowe kolei, jakoteż przedmioty do jej urządzenia zakupować będzie Spółka wyłącznie w fabrykach krajowych.

§. 15.

Rząd ma prawo przekonywania się, czy budowa kolei i urządzenia ruchu są we wszystkich częściach wykonane odpowiednio celowi i trwale i polecania, aby wadliwościom w tym względzie zapobieżono lub je usunięto.

Rząd ma także prawo polecenia komisarzowi swemu przy Spółce, aby wglądał w zarząd kolei.

§. 16.

Koncesya niniejsza utraci moc swoje, gdyby terminy rozpoczęcia i skończenia budowy a oraz ruchu, w §. 2gim ustanowione, nie były dotrzymane.

Nadto zastrzega sobie Rząd, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia pobawiło się naruszenie lub zaniedbanie obowiązków, w dokumencie koncesyi lub ustawami przepisanych, będzie miał prawo zapobiegać temu środkami odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności unieważnić koncesyę jeszcze przepływem czasu, na który została nadana.

Pino r. w.

15.

Obwieszczenie ministerstwa skarbu z d. 31 stycznia 1885,

o zniesieniu przykomorka w Hum-Bastači i ustanowienia przykomorka w Celebiču.

Od dnia 1 stycznia 1885 zniesiony został przykomorek w Hum-Bastači w Bośni, należący do komory pomocniczej w Fočy a jednocześnie zaprowadzono w Celebiču przykomorek rzeczonyj komory i upoważniono go do pobierania cła w drobnym obrocie pogranicznym.

Dunajewski r. w.

16.

Rozporządzenie ministerstwa handlu z dnia 1 lutego 1885,

którem zaprowadza się pewne zmiany w tutejszem rozporządzeniu z dnia 8 września 1884 o urzędzeniu w Wiedniu służbowego doręczania adresatom posyłek pocztowych.

Odmienne od niektórych przepisów tutejszego rozporządzenia z dnia 8 września 1884 o zaprowadzeniu w Wiedniu służbowego doręczania adresatom posyłek pocztowych (Dz. u. p. Nr. 149 z r. 1884), postanawia się co następuje:

1. Gdy się doręcza jednocześnie kilka posyłek za jednym adresem posyłkowym, przepisana opłata za doręczenie pobierana będzie tylko od uajeiższej posyłki, od wszystkich innych pobierać się będzie tylko opłatę zniżoną po 5 c.

2. Posylki lokalne, cłu podlegające, zwyczajnie wykupować będzie poczta obowiązkowo dla wszystkich adresatów. Odstępuje się od tego pravidła tylko wtedy, gdy Strony zastrzegły sobie osobiste wykupowanie, lub gdy wykupienie połączone jest ze szczególnymi warunkami.

3. Opłatę za wykupienie ustanawia się dla wszystkich posyłek cłu podlegających, bez względu na wagę, w kwocie 10 c. Jeżeli jednak adresat sam wykupuje, płaci tylko dotychczasową należytość za przyniesienie w kwocie 5 c.

4. Również podwyższa się z 5 na 10 c. należytość za pośrednictwo pocztowe, tyczące się przechodowych posyłek wozowych cłu podlegających.

5. Od posyłek, cłu podlegających, nieoznaczonej wartości aż do 3 kg. (pakietów pocztowych, *colis postaux*), od których cło zakład pocztowy opłaca, pobierać się będzie należytość za wykupienie i doręczenie łącznie w kwocie 10 c.

Postanowienia te nabywają mocy od dnia 15 lutego 1885.

Pino r. w.

Sprostowanie.

W X Części Dziennika ustaw państwa z r. 1884, wydanej i rozesłanej dnia 25 marca 1884, a mianowicie w ustawie z dnia 16 marca 1884 o zaprzeczaniu ważności czynności prawnych, pod Nr. 36 tamże zamieszczonej, na stronie 75, w pierwszym wierszu §fu 13go, zamiast: „Stosownie do §§. 2 i 3“, powinno być: „Stosownie do §§. 2 i 3 ad 1“.