

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Cześć XX. — Wydana i rozesłana dnia 12. marca 1895.

Treść: (№ 39—41). 39. Obwieszczenie o nadaniu koncesyi na małą kolej wązko-torową od Cieplic do Eichwaldu, która utrzymywana być ma w ruchu zapomocą elektryczności — 40. Rozporządzenie, dotyczące się zaprowadzenia Sądu powiatowego w Koharidzie w książeconem hrabstwie Gorycyi i Gradyski. — 41. Rozporządzenie, dotyczące się ustanowienia na lata 1895, 1896 i 1897 dla zakładów karnych kwoty dziennej kosztów wykonania kary, które zwracać mają osoby skazane.

39.

Obwieszczenie Ministerstwa handlu z dnia 28. lutego 1895,

o nadaniu koncesyi na małą kolej wązko-torową od Cieplic do Eichwaldu, która utrzymywana być ma w ruchu zapomocą elektryczności.

Na zasadzie i w myśl postanowień ustawy o kolejach niższego rzędu z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895), c. k. Ministerstwo handlu w porozumieniu z interesowanymi c. k. Ministerstwami, tudzież c. i k. wspólnem Ministerstwem wojny nadało Międzynarodowej Spółce elektrycznej w związku z firmą W. Lindheim i Sp., obie w Wiedniu, na prośbę onychże, koncesyą do wybudowania i utrzymywania w ruchu małej kolei wązko-torowej, na której ruch utrzymywany być ma zapomocą elektryczności od Placu Szkolnego w Cieplicach na Weisskirchlitz i Cukmantel do Eichwaldu, według okoliczności z przedłużeniami wybudować się mającemi:

- a) od Placu Szkolnego do teatru i do ogrodu zdrojowego w Cieplicach;
- b) od Placu Szkolnego przez Plac Targowy do ulicy Długiej w Cieplicach, tudzież z koleją dowozową dla towarów od linii głównej do składów drzewa na dworcu cieplickim c. k. uprzyw. Kolei uściecko-cieplickiej

a to pod następującymi bliżej określonymi warunkami i zastrzeżeniami:

§. 1.

Kolei koncesyonowanej zapewniają się dobrodziejstwa finansowe wyszczególnione w artykule V ustawy na wstępie wzmiankowanej.

Okres przewidzianego w artykule V, lit. d) ustawy powyższej uwolnienia od podatku zarobkowego i dochodowego, od opłacania należności stęplowych od kuponów, jakoteż od wszelkiego nowego podatku rządowego, któryby w przyszłości mocą ustaw został na ich miejsce zaprowadzony, ustanawia się na lat 15, licząc od dnia dzisiejszego.

Gdyby stępel od biletów osobowych miał być zamieniony na opłatę procentową, zastosowane być ma postanowienie artykułu XX, ustęp drugi ustawy przerzeczonej.

§. 2.

Koncesyonariusze obowiązani są rozpocząć niezwłocznie budowę głównej linii kolei na wstępie oznaczonej, skończyć ją najpóźniej w przeciągu półtora roku, licząc od dnia dzisiejszego, gotową koleją oddać na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmią dotrzymania powyższego terminu budowy, dać mają koncesyonariusze kaucyą

w sumie dwa tysiące (2000) złotych a to w papierach, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania kaucya ta uznana być może za przepadłą.

Przedłużenie pod *a*) i *b*) wzmiankowane, jakoteż kolej dowozową dla towarów do dworca c. k. uprzyw. Kolei uściecko-cieplickiej należy skończyć i otworzyć w przeciągu sześciu miesięcy, licząc od dnia udzielenia pozwolenia na budowę.

§. 3.

Do wybudowania kolei koncesyonowanej nadaje się koncesyonaryuszom prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie koncesyonaryuszom do wybudowania wszelkich kolei podjazdowych, gdyby Rząd ze względu na dobro publiczne uznał potrzebę wybudowania takich kolei.

§. 4.

O ileby do wybudowania kolei koncesyonowanej użyte być miały drogi publiczne, koncesyonaryusze winni postarać się o zezwolenie tych, którzy do utrzymywania owych dróg są obowiązani a względnie Władz lub urzędów, którym według istniejących ustaw służy prawo udzielania pozwolenia do używania drogi.

§. 5.

We względzie budowy kolei koncesyonowanej i ruchu na niej zastosować się powinni koncesyonaryusze do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego i do warunków koncesyjnych technicznych, które Ministerstwo handlu ustanowi, 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 Porządku ruchu kolei z dnia 16. listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852), o ile takowe stosownie do postanowień rozdziału B ustawy z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895) stosują się do małych kolei, tudzież do ustaw i rozporządzeń, które w przyszłości wydane być mogą.

§. 6.

Nadaje się koncesyonaryuszom prawo utworzenia za osobnem zezwoleniem Rządu i pod warunkami, które on ustanowi, Spółki akcyjnej, która winiść ma we wszystkie prawa i obowiązki koncesyonaryuszów.

Wypuszczenie w obieg obligacyj pierwszorzędnych jest wzbronione.

Natomiast nadaje się koncesyonaryuszom prawo wypuszczenia w obieg akcyj pierwszorzędnych, które mieć będą pod względem wypłaty odsetek i umorzenia pierwszeństwo przed akcyami zakładowemi, za sumę, którą Rząd oznaczy.

Dywidenda należąca się od akcyj pierwszorzędnych, zanim akcy zakładowe nabędą prawa do pobierania dywidendy, nie może być wymierzana w większej kwocie jak po pięć od sta i dopłaty z dochodów późniejszych lat są wzbronione.

Cyfra kapitału zakładowego rzeczywistego jakoteż imiennego podlega zatwierdzeniu Rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolei, jakoteż kosztów sprawienia parku kolejowego, rzeczywiście wyłożonych i należycie udowodnionych, tudzież odsetek interkalarnych rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy i straty na kursie rzeczywiście poniesionej przy gromadzeniu kapitału, żadne wydatki jakiegobądź rodzaju nie mogą być liczone.

Gdyby po wybudowaniu kolei jeszcze jakie nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, koszta przez to poniesione mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli Rząd pozwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta będą należycie wykazane.

Cały kapitał zakładowy umorzony być ma w obrębie okresu koncesyjnego według planu amortyzacyjnego podlegającego zatwierdzeniu Rządu

Statut Spółki jakoteż formularze akcyj zakładowych i pierwszorzędnych, które mają być wypuszczone, podlegają zatwierdzeniu Rządu.

§. 7.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych znizowanych. Taryfę wojskową stosuje się do przewozu osób i rzeczy według postanowień, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych na austryackich kolejach rządowych kiedykolwiek obowiązywać będą.

Postanowienia te stosowane będą także do Obrony krajowej i Pospolitego ruszenia obu połów monarchii, do strzelców krajowych tyrolskich i do żandarmeryi, a to nietylko gdy podróżują kosztem skarbu, lecz także gdy jadą po służbie o własnym

koszcie na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne.

Do podejmowania się wszelkich innych świadczeń na rzecz zarządu wojskowego, jakie ciężą na kolejach lokalnych, koncesyonaryusze są tylko o tyle obowiązani, o ile świadczenia takie ze względu na sposób budowy i urządzenie ruchu kolei są w ogóle wykonalne.

Koncesyonaryusze zobowiązują się przy obsadzeniu 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).

§. 8.

Urzednicy rządowi, funkcyonaryusze i służący jadący koleją z polecenia Władz sprawujących nadzór nad zarządem i ruchem kolei żelaznych lub dla zabezpieczenia interesów państwa z powodu koncesyi lub w sprawach podatkowych, gdy się wywiodą certyfikatami urzędowemi, jakie c. k. Ministerstwo handlu dla wylegitymowania się wystawiać im będzie, przewożeni być powinni z pakunkiem podróznym bezpłatnie.

§. 9.

Koncesyonaryusze obowiązani są przewozić pocztę tudzież funkcyonaryuszów zarządu pocztowego i telegraficznego wszystkimi pociągami programowemi.

Za te świadczenia, jakoteż za wszelkie inne na rzecz zakładu pocztowego mogą koncesyonaryusze żądać odpowiedniego wynagrodzenia, które ustanowione będzie drogą ugody.

Korespondencye, tyżące się zarządu kolei, wymieniane między dyrekcją lub zwierzchnością przedsiębiorstwa kolejowego a jej podwładnymi funkcyonaryuszami lub przez tych ostatnich między sobą, mogą być przewożone przez służby zakładu kolejowego.

§. 10.

Koncesyą nadaje się z obroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §u 9go, lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne na lat sześćdziesiąt (60), licząc od dnia dzisiejszego, a po upływie tego czasu utraci ona moc swoją.

Rząd może także wyrzec unieważnienie koncesyi przed upływem przereczzonego czasu, gdyby określone w §fie 2gim zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia

ruchu nie były dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie da się usprawiedliwić w myśl §fu 11, lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne.

§. 11.

Prawo kaduku na rzecz państwa, ustanowione w §. 8 ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) nie stosuje się do kolei koncesyonowanej.

§. 12.

Koncesyonaryusze nie są upoważnieni do odstąpienia trzecim osobom utrzymywania ruchu na kolei koncesyonowanej, wyjąwszy, gdyby Rząd wyraźnie na to zezwolił.

§. 13.

Rząd ma prawo przekonywać się, czy budowa kolei i jej urządzenia ruchu są we wszystkich częściach wykonane odpowiednio celowi i trwale, tudzież zarządzić, aby wadom w tym względzie zapobieżono lub takowe usunięto.

§. 14.

Nadto zastrzega sobie Rząd, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniedbania obowiązków, w dokumencie koncesyjnym, warunkach koncesyjnych lub ustawami przepisanych, będzie temu zapobiegał środkami odpowiadającemi ustawom, a według okoliczności unieważni koncesyą jeszcze przed upływem czasu, na który została nadana.

Wurmbrand r. w.

40.

Rozporządzenie Ministerstwa sprawiedliwości z d. 1. marca 1895,

tyżące się zaprowadzenia Sądu powiatowego w Kobaridzie w uksiążęconem hrabstwie Gorycyi i Gradyski.

Na zasadzie §. 2go ustawy z dnia 11. czerwca 1868 (Dz. u. p. Nr. 59) ustanawia się w okręgu Sądu obwodowego goryckiego Sąd powiatowy z siedzibą w Kobaridzie dla gmin Bregiń (Bergogna), Kreda (Creda), Dreznica, Idersko, Kobarid, (Caporetto), Libuszynia (Libussina), Liwek (Luiko) i Sedlo (Sedula), które dotychczas należały do okręgu Sądu

powiatowego tomińskiego, tudzież dla gminy Trnowo (Ternovo), która należała do okręgu Sądu powiatowego boweckiego.

Od dnia, w którym tenże Sąd powiatowy rozpocznie urządowanie a który dopiero później będzie postanowiony i ogłoszony, gminy rzeczone zostaną odłączone od okręgu Sądu powiatowego tomińskiego a względnie Sądu powiatowego boweckiego.

Schönborn r. w.

41.

Rozporządzenie Ministerstwa sprawiedliwości z d. 5. marca 1895,

tyczące się ustanowienia na lata 1895, 1896 i 1897 dla zakładów karnych kwoty dziennej kosztów wykonania kary, które zwracać mają osoby skazane.

Na zasadzie §§. 43, 44 i 46 przepisów wykonawczych do kodeksu postępowania karnego z dnia 23. maja 1873, rozporządzeniem ministerstwa sprawiedliwości z dnia 19. listopada 1873 (Dz. u. p. Nr. 152) wydanych, ustanawia się na przeciąg lat 1895, 1896 i 1897 na każdą głowę i za każdy dzień kwotę kosztów wykonania kary, którą na mocy §u 388go kodeksu postępowania karnego więźniowie, w zakładach karnych karę odsiadujący, zwracać są obowiązani, jak następuje:

W zakładzie karnym dla mężczyzn:

w Kamieńcu (Stein)	w kwocie 26	centów,
w Göllersdorfie	" 42	"
w Garstenie	" 26 ¹ / ₂	"
w Subenie	" 43	"
w Pradze	" 46	"
w Kartuzach	" 55 ¹ / ₂	"
w Pilzni	" 45	"
w Mirowie	" 40 ¹ / ₂	"
w Wiśniczu	" 38	"
w Lwowie	" 26	"
w Stanisławowie	" 39 ¹ / ₂	"
w Karłowie	" 35	"
w Marburgu	" 44 ¹ / ₂	"
w Lublanie	" 43 ¹ / ₂	"
w Koparze	" 51	"
w Gradysce	" 60 ¹ / ₂	"

w zakładzie karnym dla kobiet:

w Neudorfie	w kwocie 38 ¹ / ₂	centów,
w Rzepach	" 40	"
w Mezericzu wołoskim	" 38	"
w Lwowie	" 37 ¹ / ₂	"
w Bęgnie	" 34 ¹ / ₂	"
w Schwazu	" 37 ¹ / ₂	"

Schönborn r. w.