

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Cześć XXXV. — Wydana i rozesłana dnia 1. czerwca 1895.

Treść: (№ 68—70). 68. Dokument koncesyjny na kolej lokalną od Salzburga do Lamprechtshausen. — 69. Rozporządzenie, dotyczące się przyłączenia gminy miejscowej i katastralnej Kytin do okręgu Sądu powiatowego dobrzyńskiego w Czechach. — 70. Rozporządzenie, którym ustanawia się stopę tary dla kwasu palmitynowego i stearynowego w belach (worach).

68.

Dokument koncesyjny z dnia 10. kwietnia 1895,

na kolej lokalną od Salzburga do Lamprechtshausen.

My Franciszek Józef Pierwszy,

z Bożej łaski Cesarz Austriacki;

Król Apostolski Węgierski, Król Czeski, Dalmacki, Kroacki, Sławoński, Galicyjski, Lodomeryjski i Illiryski; Arcyksiążę Austriacki, Wielki Książę Krakowski, Książę Lotaryński, Salzburski, Styryjski, Karyntyjski, Kraiński, Bukowiński, Górno- i Dolno-Sląski; Wielki Książę Siedmiogrodzki; Margrabia Morawski; uksiążęcony Hrabia na Habsburgu i Tyrolu itd. itd. itd.

Gdy Spółka kolejowa i tramwajowa salzburska podała prośbę o udzielenie jej koncesyi na wybudowanie i utrzymywanie w ruchu kolei lokalnej od Salzburga na Oberndorf do Lamprechtshausen, przeto ze względu na powszechną użyteczność tego przedsiębiorstwa, widzimy się spowodowani nadać rzeczonyj Spółce koncesyą niniejszą na zasadzie ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238), jakoteż ustawy

z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895) w sposób następujący:

§. 1.

Nadajemy Spółce kolejowej i tramwajowej salzburskiej prawo wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei lokalnej parowej, która wybudowana być ma ze szlakiem normalnym od Salzburga na Oberndorf do Lamprechtshausen z dobiegiem do kolei od Salzburga do austriacko-bawarskiej granicy państwa w kierunku Berchtesgaden będącej przedmiotem dokumentu koncesyjnego z dnia 21. kwietnia 1885 (Dz. u. p. Nr. 70) i do dworca salzburskiego kolei państwa.

§. 2.

Kolei, na którą wydaje się niniejszy dokument koncesyjny, zapewniają się dobrodziejstwa w artykule V ustawy z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895) przewidziane.

§. 3.

Spółka obowiązana jest rozpocząć budowę kolei w §. 1 wzmiankowanej jak najrychlej, skończyć najpóźniej w przeciągu półtora roku, licząc od dnia udzielenia pozwolenia do budowy, gotową koleją oddać na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny wymierzony aż do dnia 21. kwietnia 1975.

Jako rękojmią dotrzymania powyższego terminu budowy, dać ma Spółka na żądanie Rządu kaucyą w sumie pięć tysięcy złotych a to w papierach, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

W razie niedotrzymania z winy Spółki powyższego zobowiązania pod względem wykonania i skończenia budowy kolei koncesyonowanej, kaucya ta uznana być może za przepadłą.

§. 4.

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

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

O ileby do wybudowania kolei koncesyonowanej użyte być miały drogi publiczne, Spółka winna 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.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych niższych.

Taryfę wojskową stosuje się do przewozu osób i rzeczy według postanowień, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych kiedykolwiek na austriackich kolejach rządowych obowiązywać będą.

Postanowienia te stosowane będą także do Obrony krajowej i Pospolitego ruszenia obu połów monarchii, do strzelców krajowych tyrolskich i żandarmerji a to nietylko gdy podróżują kosztem skarbu, lecz także gdy jadą po służbie o własnym koszcie na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne.

Spółka zobowiązuje się przystąpić do zawartej przez spółki kolei austriackich umowy względem zakupienia i utrzymywania w pogotowiu środków do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem swoją służbą i swojemi parkami w razie przewożenia większych transportów wojskowych, do przepisów dla kolei żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, jakoteż do umowy dodatkowej o przewożeniu na rachunek skarbu wojskowego obłożnie chorych i rannych, która weszła w wykonanie od dnia 1. czerwca 1871.

Przepis dotyczący się przewożenia transportów wojskowych kolejami żelaznymi, który kiedykolwiek będzie obowiązywał, tudzież przepisy dla kolei żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, nabywają dla Spółki mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na kolei koncesyonowanej.

Przepisy rzeczonoego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i w Dzienniku ustaw państwa nie będą ogłoszone, staną się dla Spółki obowiązującymi wtedy, gdy zostaną im urzędownie podane do wiadomości.

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

Postanowienia powyższe obowiązywać będą także na istniejących liniach Spółki w miejsce odnośnych zarządzeń §. 9go dokumentu koncesyjnego z dnia 21. kwietnia 1885 (Dz. u. p. Nr. 70).

Spółka 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).

§. 6.

Spółka obowiązana jest pod warunkami i zastrzeżeniami w artykule XII ustawy z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895) przepisaniem dozwolić Rządowi na jego żądanie każdego czasu współużywania kolei do obrotu między kolejami już istniejącymi lub dopiero w przyszłości powstać mającymi, na których Rząd ruch utrzymuje, w taki sposób, że Rząd będzie mógł z prawem ustanawiania taryf przesyłać lub pozwolić przesyłać tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy koleją współużywaną lub niektórymi jej częściami, za opłatą stosownego wynagrodzenia.

§. 7.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kiedykolwiek kolei koncesyonowanej po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu a zarazem także linii kolei lokalnej będących przedmiotem dokumentów koncesyjnych z dnia 21. kwietnia 1885 (Dz. u. p. Nr. 70) i z dnia 15. października 1892 (Dz. u. p. Nr. 192) pod warunkami §. 11go dokumentu koncesyjnego z dnia 21. kwietnia 1885 (Dz. u. p. Nr. 70).

§. 8.

Kolej w §. 1 wymieniona ma zresztą być uważana za istotną część składową przedsiębiorstwa kolei lokalnej będącego przedmiotem dokumentu koncesyjnego z dnia 21. kwietnia 1885 (Dz. u. p. Nr. 70) i postanowienia §§. 5 aż do 8 włącznie, 10, tudzież 12 aż do 14 włącznie powyższego dokumentu koncesyjnego mają być stosowane także do wzmiankowanych linii kolejowych jako do jednolitego przedsiębiorstwa.

Ostrzegając surowo, aby nikt nie czynił nic przeciwnego postanowieniom koncesyi niniejszej i nadając Spółce prawo uciekania się do Naszych sądów w sprawach o wynagrodzenie udowodnionej szkody, rozkazujemy wyraźnie wszystkim Władzom, do których to należy, aby nad koncesyą i wszystkimi postanowieniami w niej zawartymi ściśle i troskliwie czuwały.

W dowód czego wydajemy niniejszy list, pod Naszą większą pieczęcią, w Naszem głównem i rezydencyonalnem mieście Wiedniu, dnia dziesiątego miesiąca kwietnia roku zbawienia tysiąc ośmset dziewięćdziesiątego piątego, Naszego panowania czterdziestego siódmego.



Franciszek Józef r. w.

Windisch-Graetz r. w. Wurmbrand r. w.

Plener r. w.

69.

Rozporządzenie Ministerstwa sprawiedliwości z dnia 24. maja 1895,

tyczące się przyłączenia gminy miejscowej i katastralnej Kytin do okręgu Sądu powiatowego dobrzyskiego w Czechach.

Na zasadzie ustawy z dnia 11. czerwca 1868 (Dz. u. p. Nr. 59) oddziela się gminę miejscową i katastralną Kutin od okręgu Sądu powiatowego zbrasławskiego i przyłącza do okręgu Sądu powiatowego dobrzyskiego.

Rozporządzenie niniejsze nabywa mocy obowiązującej od dnia 1. stycznia 1896.

Schönborn r. w.

70.

Rozporządzenie Ministerstw skarbu i handlu z dnia 27. maja 1895,

którem ustanawia się stopę tary dla kwasu palmitynowego i stearynowego w belach (worach).

Na zasadzie artykułu XVII. ustawy z dnia 25. maja 1882 (Dz. u. p. Nr. 47) o powszechnej taryfie cłowej dla obszaru cłowego austriacko-węgierskiego ustanawia się w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami królewsko węgierskimi stopę tary dla kwasu palmitynowego i dla kwasu stearynowego w belach (worach) w ilości dwa od sta wagi brutto.

Rozporządzenie niniejsze nabywa mocy obowiązującej od dnia, w którym komory otrzymają o niem wiadomość.

Wurmbrand r. w.

Plener r. w.

