

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część LXVIII. — Wydana i rozesłana dnia 18. listopada 1892.

(Zawiera Nr. 191—196.)

191.

Ustawa z dnia 7. września 1892,

o sprzedaży zbędnych nieruchomości rządowych w obrębie zniesionej twierdzy ołomunieckiej.

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanawiam co następuje:

I.

Upoważniam Ministra do sprzedania nieruchomości rządowych, bez których administracja wojskowa obejść się może w obrębie zniesionej twierdzy ołomunieckiej w gminach katastralnych Ołomuniec, Cernowir, Chwałkowice, Drozdin, Holice, Svata Hora, Hodolin, Klaster Hradysko, Rzepcin, Kożuszany, Krelow, Laska, Loszow, Neretin, Nemilany, Nova ulice, Zelena ulice, Novosady, Samotisk, Sznobolin i Topolow.

II.

Dochód z sprzedaży oddać należy do rozrządzenia administracji wojskowej na wystawienie za to budynków wojskowych.

III.

Ustawa niniejsza nabywa mocy obowiązującej od dnia ogłoszenia.

IV.

Wykonanie ustawy niniejszej poruczam Memu Ministrowi skarbu.

Schönbrunn, dnia 7. września 1892.

Franciszek Józef r. w.

Taaffe r. w.

Steinbach r. w.

192.

Dokument koncesyjny z dnia 15. października 1892,

na kolej miejscową (tramwaj parowy) od Salzburga do Parsch.

My Franciszek Józef Pierwszy,
z Bożej łaski Cesarz Austriacki;

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

Gdy Spółka salzburska kolejowa i tramwajowa podała prośbę o udzielenie jej koncesyi na wybudowanie i utrzymywanie w ruchu kolei miejscowej (tramwaju parowego) od Salzburga do Parsch, przeto ze względu na powszechną użyteczność tego przedsięwzięcia, 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 ustaw z dnia 17. czerwca 1887 ((Dz. u. p. Nr. 81) i z dnia 28. grudnia 1890 (Dz. u. p. Nr. 229), w sposób następujący:

§. 1.

Nadajemy Spółce salzburskiej kolejowej i tramwajowej prawo wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej parowej, która wybudowana być ma jako miejscowa (tramwaj parowy) ze szlakiem normalnym od pewnego punktu kolei miejscowej od Salzburga do granicy austriacko-bawarskiej w kierunku Berchtesgadenu, będącej przedmiotem dokumentu koncesyjnego z dnia 21. kwietnia 1885 (Dz. u. p. Nr. 70), a mianowicie w pobliżu mostu Karoliny w Salzburgu do Parsch z uściem do przystanku teje nazwy na linii Salzburg — Wörgl kolei rządowych i kolei gaisbergskiej.

§. 2.

Kolei, na którą wydaje się niniejszy dokument koncesyjny, zapewnia się następujące ulgi:

- a) Uwolnienie od stępli i należności od wszelkich umów, które to przedsięwzięcie zawrze, od podań, które wniesie i od wszelkich dokumentów, które wystawi, tudzież od wszelkich wpisów hipotecznych, które na zasadzie tych umów i dokumentów będą uskuteczniane, nakoniec od wszelkich czynności urzędowych i urzędowych wygotowań do celów poniżej wyrażonych, a mianowicie:

1. tyjących się uzyskania kapitału, zabezpieczenia odsetek od kapitału i zabezpieczenia ruchu, aż do chwili otwarcia ruchu;

2. tyjących się nabycia gruntów, budowy i urządzenia kolei aż do końca pierwszego roku ruchu.

Ulgi te nie mają być stosowane do postępowania sądowego w sprawach spornych;

- b) uwolnienie od stępli i należności od emisji akcji wypuszczonych w celu uzyskania kapitału na pierwsze założenie kolei i jej zaopatrzenie według koncesyi, jakoteż od kwitów tymczasowych i od opłat za przeniesienie własności,

jakie powstaną przy wykupie gruntów po upływie pierwszego roku ruchu (lit. a, l. 2), z wyjątkiem należności, które według istniejących ustaw mają być z tego powodu płacone gminom lub innym korporacyom autonomicznym;

- c) uwolnienie od opłat i taks za nadanie koncesyi i za wygotowanie niniejszego dokumentu koncesyjnego;

- d) uwolnienie od podatku dochodowego i zarobkowego, od opłat stęplowych, którym podlegają kupony, jakoteż od wszelkiego nowego podatku rządowego, któryby w przyszłości mocą ustawy był zaprowadzony na czas aż do 21. kwietnia 1915.

§. 3.

Spółka obowiązana jest rozpocząć budowę kolei w §. 1 wymienionej jak najrychlej, skończyć ją najpóźniej w przeciągu dziewięciu miesięcy, licząc od dnia pozwolenia na budowę, gotową kolej oddać na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny, wyznaczony aż do 21. kwietnia 1975, od dnia 15. maja aż do 15. października każdego roku.

Jako rękojmią dotrzymania powyższego terminu budowy dać ma Spółka na żądanie administracyi państwa kaucyą w sumie 5.000 zł. a to w papierach, w których wolno lokować pieniądze siarocze.

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

§. 4.

Do wybudowania kolei koncesyonowanej nadaje się Spółce prawo wyłączenia 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 utrzymywania owych dróg są obowiązani a względnie Władz lub urzędów, którym według istniejących ustaw służy prawo udzielania pozwolenia do używania drogi.

§. 5.

Spółka obowiązana jest dozwolnić Administracji państwa na jej żądanie każdego czasu współużywania kolei niniejszem koncesyonowanej, jakoteż kolei miejscowej będącej przedmiotem dokumentu koncesyjnego z dnia 21. kwietnia 1885 (Dz. u. p. Nr. 70) do obrotu między kolejami już istniejącymi lub dopiero w przyszłości powstać mającymi, na których Rząd ruch utrzymuje, w taki sposób, że Administracja państwa będzie mogła 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. Jednakże współużywanie to o tyle tylko będzie miało miejsce, o ile przez to nie będzie doznawał przeszkody własny regularny obrót na kolejach współużywanych.

Wynagrodzenie, które za to ma być płacone, ustanowione będzie według przepisów dołączonych jako załączka C do dokumentu koncesyjnego z dnia 1. stycznia 1886 dla kolei północnej Cesarza Ferdynanda ogłoszonych w Dzienniku ustaw państwa z roku 1886, strona 63.

§. 6.

Zresztą kolej żelazna, w §. 1 wzmiankowana, uważana być ma za istotną część składową przedsięwzięcia kolei miejscowej, będącej przedmiotem dokumentu koncesyjnego z dnia 21. kwietnia 1885 (Dz. u. p. Nr. 70) i postanowienia §§. 5 aż do 14 włącznie powyższego dokumentu koncesyjnego, stosowane się mają do obu rzeczonych linii kolejowych, jako jednolitego przedsięwzięcia.

Ostrzegając surowo, aby nikt nie czynił nie 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 głównym i rezydencyjnym mieście Wiedniu, dnia piętnastego miesiąca października, roku zbawienia tysiąc ośmset dziewięćdziesiątego drugiego, Naszego panowania czterdziestego czwartego.



Franciszek Józef r. w.

Taaffe r. w.

Steinbach r. w.

Bacquehem r. w.

193.

Obwieszczenie ministerstwa skarbu z dnia 24. października 1892,
o upoważnieniu c. k. komory pomocniczej w St. Pietro w Dalmacyi do ekspedycyowania bez poboru cła beczek próżnych wracających.

Upoważnienie w abecadłowem spisie towarów do taryfy cłowej z dnia 25. maja 1882 po części zmienionej, w uwadze do wyrazu „opakowania i naczynia“ wzmiankowane, na mocy którego beczki z zagranicy wracające, używane, znaczone, mają być bez poboru cła ekspedycyowane, gdy są powracającymi opakowaniami posyłek wywozowych krajowych, nadaje się także c. k. komorze pomocniczej w St. Pietro na wyspie Prazzy (Dalmacya).

Steinbach r. w.

194.

Obwieszczenie ministerstwa skarbu z dnia 2. listopada 1892,
o upoważnieniu królewsko węgierskiej komory głównej II. klasy w Szybinie (Hermannstadt) do ekspedycyowania bez poboru cła rzeczy podróżnych naprzód lub później wysłanych.

Według doniesienia królewsko węgierskiego ministerstwa skarbu, królewsko węgierska komora główna w Szybinie (Hermannstadt) upoważniona została do ekspedycyowania bez poboru cła rzeczy podróżnych naprzód lub później wysłanych.

Steinbach r. w.

195.

Obwieszczenie ministerstwa skarbu z dnia 8. listopada 1892,
o zmianie nazwy delegacji królewsko węgierskiej komory głównej w dworcu centralnym w Budapeszcie na nazwę królewsko węgierska delegacya cłowa w dworcu kolei wschodniej w Budapeszcie.

Według doniesienia królewsko węgierskiego ministerstwa skarbu, nazwa delegacji królewsko węgierskiej komory głównej w dworcu centralnym w Budapeszcie zmieniona została na nazwę królewsko węgierska delegacya cłowa w dworcu kolei wschodniej w Budapeszcie.

Steinbach r. w.

196.**Obwieszczenie ministerstwa skarbu z dnia 12. listopada 1892,****o zaprowadzeniu delegacyi c. k. komory pomocniczej I. klasy w Nowosielicy.**

Dnia 15. listopada 1892 zaprowadzona będzie w Nowosielicy na gościńcu delegacya c. k. komory pomocniczej I. klasy z upoważnieniami komory pomocniczej II. klasy.

Steinbach r. w.

Sprostowanie.

W części XLIX Dziennika ustaw państwa z r. 1892 sprostować należy podany pod Nr. 146 na str. 683 wzór oznajmienia o zamierzonym wyprowadzeniu wyrobów cukrowych opłatnych z zakładu cukrowniczego lub z wolnego składu cukru w następujący sposób: kreska poprzeczna pod napisem „Waga netto“ przechodzić powinna przez 3 ostatnie przedziałki kolumny 8, wyrazy zaś „razem“ w niewłaściwych miejscach wydrukowane, odnosić się powinny do 2 przedziałki kolumny 3, do kolumny 5, do 1 przedziałki kolumny 7, do ostatniej przedziałki kolumny 8, tudzież do 1, 2 i 4 przedziałki kolumny 11.