

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część LXXXIII. — Wydana i rozesłana dnia 30. grudnia 1892.

(Zawiera Nr. 229—236.)

229.

Obwieszczenie Ministerstwa obrony krajowej z d. 2. listopada 1892,

którem podaje się do wiadomości, że pod względem udowodnienia uzdolnienia naukowego do służby ochotniczej jednorocznej, krajowa szkoła leśnicza we Lwowie zaliczona została do szkół średnich ośmioklasowych publicznych lub posiadających prawa zakładów publicznych.

Na zasadzie §. 25, ustęp 2 ustawy o służbie wojskowej i w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami, krajowa szkoła leśnicza we Lwowie zaliczona została pod względem udowodnienia uzdolnienia naukowego do służby ochotniczej jednorocznej, do szkół średnich ośmioklasowych publicznych lub posiadających prawa zakładów publicznych.

Postanowieniem niniejszem uzupełnia się załączkę II b Iej części Przepisów o służbie wojskowej ogłoszonych rozporządzeniem tutejszem z dnia 15. kwietnia 1889 (Dz. u. p. Nr. 45).

Welsersheimb r. w.

230.

Dokument koncesyjny z dnia 18. grudnia 1892,

na linie pierwszorzędne kolei miejskiej wiedeńskiej.

My Franciszek Józef Pierwszy,
z Bożej łaski Cesarz Austriacki;

Król Apóstolski Węgierski, Król Czeski, Dalmacki, Kroacki, Sławoński, Galicyjski, Lodomeryjski i Illiryjski; 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 komisya zakładów komunikacyjnych w Wiedniu podała prośbę o udzielenie jej koncesyi na wybudowanie i utrzymywanie w ruchu linii



pierwszorzędnych kolei miejskiej wiedeńskiej, przeto ze względu na powszechną użyteczność tego przedsięwzięcia, widzimy się spowodowani nadać rzeczzonej komisji koncesją niniejszą na zasadzie ustawy o koncesjach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) i ustawy z dnia 18. lipca 1892 (Dz. u. p. Nr. 109), jakoteż ustawy krajowej dolno-austriackiej z dnia 18. lipca 1892 (Dz. u. kr. Nr. 42), w sposób następujący:

§. 1.

Nadajemy komisji zakładów komunikacyjnych w Wiedniu prawo wybudowania i utrzymywania w ruchu następujących linii w sieci kolei miejskiej wiedeńskiej, które wybudowane być mają jako pierwszorzędne ze szlakiem normalnym, a mianowicie:

1. linii obwodowej od pewnego punktu kolei Cesarza Franciszka Józefa pod Heiligenstadtem, ile możności ulicą obwodową koło istniejącego dworca wiedeńskiego kolei Cesarzowej Elżbiety, aż do połączenia się z jednej strony z koleją łączącą wiedeńską a względnie z koleją południową pod Matzleinsdorfem, z drugiej strony z koleją południową pod Meidlingiem, tudzież linii łączących tę linią z koleją Cesarzowej Elżbiety np. w stacji penzingskiej i z koleją naddunajską a względnie z linią dunajską (l. 2);

2. linii dunajskiej od kolei łączącej wiedeńskiej na Praterstern do dzielnicy dunajskiej i dalej wzdłuż kolei naddunajskiej do stacji w Nussdorf kolei Cesarza Franciszka Józefa, z odnogą do kolei północnej Cesarza Ferdynanda;

3. linii przedmiejskiej od stacji w Heiligenstadt, która dla linii obwodowej pod l. 1 wymienionej ma być nowo założona, na Döbling, Währing, Hernalz, Ottakring i Breitensee aż do połączenia się z koleją Cesarzowej Elżbiety między Penzingiem a Hütteldorfem.

§. 2.

Kolejom, na które wydaje się niniejszy dokument koncesyjny, zapewnia się stosownie do artykułu V. ustawy z dnia 18. lipca 1892 (Dz. u. p. Nr. 109) następujące ulgi:

a) Uwolnienie od stępli i należności od wszelkich umów, które Komisya 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 urzędzenia 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 co do emisji obligacyj pożyczki wspólnej, którą komisya zaciągnie łącznie z kwitami tymczasowemi i co do zahipotekowania prawa zastawu na ciałach hipotecznych księgi dla kolei żelaznych lub na innych nieruchomościach, mających służyć do zabezpieczenia rzeczonych obligacyj, tudzież co do opłat za przeniesienie własności, jakie powstaną przy wykupnie gruntów po upływie pierwszego roku (lit. a, l. 2).
- c) uwolnienie od opłat i taks za nadanie koncesyi na linie kolei miejskiej i za wygotowanie odnośnych dokumentów koncesyjnych;
- d) uwolnienie od podatku zarobkowego i dochodowego, od opłat stęplowych, którym podlegają kupony, jakoteż od wszelkiego nowego podatku, któryby w przyszłości mocą ustawy był zaprowadzony, na lat trzydzieści, licząc od dnia otwarcia ruchu, o ileby zaś miało to nastąpić przed dniem 1. stycznia 1898, na czas od rozpoczęcia się ruchu aż do dnia 1. stycznia 1928;
- e) uwolnienie od ustanowionych pod p. t. 47e ustawy z dnia 13. grudnia 1862 (Dz. u. p. Nr. 89) opłat stęplowych od biletów pasażerskich w ruchu osobowym na liniach należących do sieci kolei miejskich, na ten sam okres, który dla uwolnień od podatków pod lit. d jest wyznaczony, niezawisłe od ulg ustawami z dnia 11. maja 1871 (Dz. u. p. Nr. 39) i z dnia 30. marca 1875 (Dz. u. p. Nr. 42) przepisanych.

Takie samo uwolnienie służy biletom do jazdy bezpośredniej w obrocie przejściowym między liniami sieci kolei miejskiej a szlakami istniejących kolei żelaznych, w granicach obszaru miasta Wiednia leżącemi.

f) O ile i dopóki podatek rządowy w skutek uwolnienia w ustępie powyższym lit. d zapewnionego nie będzie brany na przepis, nie mają także być pobierane dodatki krajowe i gminne.

§. 3.

Budowę następujących linii kolei w §. 1 wymienionych rozpocząć należy niezwłocznie po otrzymaniu pozwolenia na budowę i skończyć najpóźniej aż do końca 1897 jakoto:

1. część linii obwodowej od dworca w Heiligenstadt aż do dworca kolei zachodniej, tudzież linią łączącą do kolei naddunajskiej,

2. linią w dzielnicy dunajskiej, a mianowicie część od Praterstern aż do dworca w dzielnicy dunajskiej w stanowczem a ztąd aż do stacyi w Nussdorfie w tymczasowem wykonaniu, z połączeniem do kolei północnej Cesarza Ferdynanda i

3. część linii przedmiejskiej od Heiligenstadu aż do Ottakringu.

Gotowe koleje oddać należy na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Budowę linii łączącej od linii obwodowej aż do kolei Cesarzowej Elżbiety np. w stacyi Penzing wykonać należy, gdy komisya uzna tę linią łączącą za potrzebną w myśl punktu II, rozdziału A, I lit. a programu zatwierdzonego ustawą z dnia 18. lipca 1892 (Dz. u. p. Nr. 109).

Budowę innych linii kolei żelaznych w §. 1 oznaczonych rozpocząć należy wtedy, gdy stosownie do programu współdział Państwa, kraju Austrii poniżej Anizy i gminy wiedeńskiej w uzyskaniu potrzebnych funduszków będzie zapewniony drogą ustawową, a względnie uchwałą wiedeńskiej Rady gminnej.

W przypadku tym terminy wykonania budowy będą w swoim czasie ustanowione.

§. 4.

Do wybudowania kolei koncesyonowanych nadaje się komisji prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

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

§. 5.

Uznanie służebności na gruntach państwa, kraju lub gminy wiedeńskiej, o ile to jest potrzebne do pierwszego założenia i utrzymania przerzeczonych zakładów komunikacyjnych nastąpić ma bezpłatnie.

Gdyby do tego celu potrzebne było odstąpienie prawa własności lub jakichkolwiek innych praw do gruntów, takowe mają być także bezpłatnie odstąpione.

Co się jednak tyczy takich gruntów, przedsiębiorstwo będzie obowiązane zgodzić się na to, żeby istniejące, lub nowo urządzić się mające przewody publiczne lub prywatne (wodociągi, gazociągi, ka-

nały, kable itp.) przecinały zakład komunikacyjny i utrzymywać je bezpłatnie pod tym warunkiem, że to dla zakładu komunikacyjnego i jego eksploatacyi nie będzie szkodliwe i że koszta ztąd powstałe będą przedsiębiorstwu zwrócone.

Również zastrzega się co do rzeczonych gruntów, że płaszczyzny znajdujące się pod zakładami komunikacyjnymi, (wiadukty kolei wzniesionych ponad poziom ulic itp.) lub powyżej tychże zakładów utrzymywać się mające (nakryte części kolei itp.) mogą być do celów publicznych używane a przeto konstrukcyje wykonane być mają tak, żeby zamierzone używanie ich do celów publicznych było możebne. Powierzchnie, które w razie zaniechania lub przeniesienia zakładów komunikacyjnych lub ich części staną się rozrządalnemi, jeżeli były odstąpione bezpłatnie, mają być również bezpłatnie dawnym właścicielom zwrócone.

Wyłączają się od bezpłatnego obciążenia serwitutami lub od bezpłatnego odstąpienia prawa własności i jakichkolwiek innych praw te grunty, które już w chwili stawiania odnośnych zakładów komunikacyjnych, bez względu na zmianę stosunków, jaką zakłady te mają spowodzić, uważać należy za grunty przeznaczone na sprzedaż pod budowę. W tym ostatnim przypadku wynagrodzenie, które na karb funduszu zapłacone być ma państwu, krajowi lub miastu, obliczyć należy, jeżeliby ugoda dobrowolna nie przyszła do skutku, według przepisów dotyczących się wywłaszczenia w celu wybudowania kolei żelaznej (§. 4, ustęp 1).

§. 6.

Co się tyczy ulic publicznych, (skarbowych, krajowych i gminnych), które będą użyte do wybudowania kolei koncesyonowanej, komisya winna poddać się warunkom, które w porozumieniu z Władzami kolejowemi przepisze jej Władza drogowa, która na zasadzie ustaw obowiązujących ma prawo dawać pozwolenie do używania ulicy.

Za użytkowanie takich ulic (przez poprowadzenie kolei pod poziomem lub nad poziomem), o ile przez to droga nie przestaje służyć do obrotu publicznego, komisya nie jest obowiązana płacić wynagrodzenia.

§. 7.

We względzie budowy kolei koncesyonowanych i ruchu na nich trzymać się powinna komisya osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego i warunków koncesyjnych, które ministerstwo handlu ustanowi, jakoteż istniejących w tej mierze ustaw

i rozporządzeń, mianowicie ustawy o koncesjach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854 (D. u. p. Nr. 238) i Porządku ruchu kolei z dnia 16. listopada 1851 (D. u. p. Nr. 1 z r. 1852), tudzież ustaw i rozporządzeń, które w przyszłości wydane być mogą.

Budowa kolei koncesyonowanych poruczona być ma Zarządowi kolei państwa na podstawie układów, które komisya zawrze z Dyrekcyą główną austriackich kolei państwa.

§. 8.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych zniżonych. 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 żandarmeryi a to nie tylko gdy podróżują kosztem skarbu, lecz także gdy jadą po służbie o własnym koszcie na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne.

Komisya zobowiązuje się przystąpić do zawartej przez spółki kolei austriackich umowy względem zakupienia i utrzymywania w pogotowiu środków do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem 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 komisyi 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 komisyi obowiązującymi wtedy, gdy zostaną jej urzędownie podane do wiadomości.

Komisya 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).

§. 9.

O ile ulgi, podobne do ustanowionych w §. 8 dla transportów wojskowych, stosowane być mają także do korpusów straży cywilnej (do straży bezpieczeństwa i skarbowej itd.) tudzież do innych organów publicznych, przepisane będzie w warunkach koncesyjnych.

§. 10.

Koncesyą nadaje się z obroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §fu 9go, lit. b) ustawy o koncesjach na koleje żelazne na lat dziewięćdziesiąt (90), licząc od dnia 1. stycznia 1893, a po upływie tego czasu utraci ona moc swoje.

Gdyby jednak komisya w skutek wcześniejszego spłacenia pożyczki, którą ma zaciągnąć, rozwiązała się przed tym terminem, natenczas koncesya utraci moc swoje od dnia rozwiązania się komisyi

§. 10.

Ruch na kolejach, na które wydaje się niniejszy dokument koncesyjny, będzie prowadził Rząd na rachunek komisyi i komisya ma zwracać koszta, które Zarząd kolei państwa przez to utrzymywanie ruchu będzie rzeczywiście ponosił. Warunki tego prowadzenia ruchu przepisane będą w kontrakcie dotyczącym się ruchu, który Rząd zawrze z komisją.

§. 12.

Komisya obowiązana jest dozwolić Administracyi państwa na jej 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 Administracya państwa będzie mogła z prawem ustanawiania taryf przesyłać lub pozwolić przesyłać tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy kolejami współużywanymi, lub niektórymi ich 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 w kontrakcie dotyczącym się utrzymywania ruchu, który w myśl §. 11. ma być zawarty. Za podstawę do tego służyć mają przepisy dołączone jako załączka C do dokumentu koncesyjnego z dnia 1. stycznia 1886 dla kolei północnej Cesarza Ferdynanda ogłoszonych w Dz. u. p. z roku 1886, strona 63 z tem zastrzeżeniem, że wymienione tam

(punkt I, lit. a) i punkt II, lit. d) ciężary kapitałowe przyjęte będą w sumie równej najwięcej 4⁰/₁₀ odsetkom od wyłożonego kapitału zakładowego imiennego łącznie z kwotą programowej amortyzacji tego kapitału.

§. 13.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolei koncesyonowanych po ich wybudowaniu i otwarciu na nich ruchu kiedykolwiek pod warunkami niżej podanemi.

Gdyby Rząd zamierzał zrobić użytek z tego prawa odkupienia, które jednak wykonane być może tylko jednocześnie co do wszystkich kolei koncesyonowanych, szczegółowe warunki umówione zostaną pomiędzy Rządem a komisją.

Pod tym względem przyjmuje się za zasadę, że w ciągu pozostałych lat okresu koncesyjnego Rząd zwróci komisji ciężary kapitałowe z budowy i urządzenia kolei koncesyonowanych wynikłe, tudzież niedobory kosztów ruchu, jeżeli będą aż do chwili odkupienia, gdyby zaś istniały nadwyżki ruchu, takowe w myśl postanowień punktu XI programu wyżej (§. 3) wzmiankowanego będą komisji pozostawione.

Przez odkupienie kolei i od dnia tego odkupienia wejdzie państwo za wypłatą ceny odkupu bez dalszego wynagrodzenia w posiadanie wolne od ciężarów i używanie kolei niniejszem koncesyonowanych ze wszystkimi do nich należąciami ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także park wozowy, zapasy materiałów, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już użyte stosownie do swego przeznaczenia.

§. 14.

Gdy koncesya utraci moc swoją i od tego dnia, w którym to nastąpi, wchodzi państwo bez wynagrodzenia w wolne od ciężarów posiadanie i używanie kolei koncesyonowanych i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności, licząc tu także park wozowy, zapasy materiałów, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne w rozmiarze wzmiankowanym w §. 13, ustęp ostatni.

Ostrzegając surowo, aby nikt nie uczynił nic przeciwnego postanowieniom koncesyi niniejszej i nadając komisji prawo uciekania się do Naszych Sądów w sprawach o wynagrodzenie udowodnionej szkody, rozkazujemy wyraźnie wszystkim Władzom,

do których to należy, aby nad koncesją i wszystkimi postanowieniami w niej zawartemi, ściśle i troskliwie czuwały.

W dowód czego wydajemy niniejszy list, pod Naszą większą pieczęcią, w Naszem głównem i rezydencyonalnem mieście Wiedniu, dnia ośmnastego miesiąca grudnia w roku zbawienia tysiąc ośmset czterdziestym drugim, Naszego panowania czterdziestym piątym.



Franciszek Józef r. w.

Taaffe r. w.

Steinbach r. w.

Bacquehem r. w.

231.

Ustawa z dnia 26. grudnia 1892, o zniesieniu opłat skarbowych myta wodnego.

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanawiam co następuje:

§. 1.

Od dnia 1. stycznia 1893 znoszą się opłaty skarbowe myta wodnego.

§. 2.

Wykonanie ustawy niniejszej poruczam Memu Ministrowi skarbu.

Monachium, dnia 26. grudnia 1892.

Franciszek Józef r. w.

Taaffe r. w.

Steinbach r. w.

232.

Rozporządzenie Ministra skarbu z dnia 27. grudnia 1892,

tyczące się obligacyj długu państwa, które według §. 3. ustawy z dnia 18. września 1892 (Dz. u. p. Nr. 172) podlegają niższej stopie podatku obrotowego.

Odnosnie do §. 9. rozporządzenia z dnia 10. listopada 1892 (Dz. u. p. Nr. 197) podaje się do wiadomości zamieszczony poniżej wykaz obligacyj niosących odsetki a to powszechnego długu państwa,

długu państwa królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych, tudzież krajów korony węgierskiej, do których stosuje się dobrodziejstwo §u 3go ustawy z dnia 18. września 1892 (Dz. u. p. Nr. 172) o opodatkowaniu papierów (podatku obrotowym).

A. Powszechny dług państwa.

1. Renta papierowa, maj-listopad,
2. " " luty-sierpień,
3. Renta srebrna, styczeń-lipiec,
4. " " kwiecień-październik,
5. Losy z roku 1854,
6. " " 1860,
7. Dług pierwszorzędny kolei wiedeńsko-gloggnickiej.

B. Dług państwa królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

8. Renta złota austriacka 4⁰/₀,
9. " papierowa " 5⁰/₀.

Obligacje kolejowe długu państwa.

10. Kolei Elżbiety, uwolnione od podatku 4⁰/₀,
11. Kolei Franciszka Józefa, w srebrze,
12. Kolei pilzeńsko-brzeźnieńskiej, w walucie austriackiej, uwolnione od podatku,
13. Kolei Rudolfa, w srebrze,
14. Kolei vorarlberskiej, w srebrze.

Akcye kolejowe przestępowane na obligacje długu państwa.

15. Kolei Elżbiety,
16. " " Linz-Budziejowice, w srebrze,
17. " " Salzburg-Tyrol, w srebrze.

Obligacje pierwszorzędne kolejowe objęte przez Rząd do spłacenia.

18. Obligacje pierwszorzędne kolei Albrechta 5⁰/₀,
19. Obligacje pierwszorzędne kolei Albrechta 4⁰/₀,
20. Kolei Elżbiety,
21. Kolei Franciszka Józefa, emisji 1884,
22. Kolei galicyjskiej Karola Ludwika, emisji 1881, 4¹/₂⁰/₀,
23. Kolei galicyjskiej Karola Ludwika, emisji 1890, 4⁰/₀,
24. Kolei pilzeńsko-brzeźnieńskiej, uwolnione od podatku, w srebrze,
25. Kolei pilzeńsko-brzeźnieńskiej, uwolnione od podatku, w papierach,
26. Kolei Rudolfa (dobra skarbowe solne),
27. " " emisji 1884,
28. Kolei vorarlberskiej, emisji 1884.

C. Dług państwa krajów korony węgierskiej.

29. Węgierska renta złota 4⁰/₀,
30. " " papierowa,
31. " pożyczka kolejowa rządowa w złocie,
32. Węgierska pożyczka kolejowa rządowa w srebrze,
33. Węgierskie obligacje rządowe kolei wschodniej z roku 1876,
34. Węgierskie obligacje wykupna regalu szynkowego,
35. Węgierskie obligacje premiowe regulacji Cisy.
36. Obligacje pierwszorzędne kolei z Budapesztu do Pięciu kościołów 4⁰/₀,
37. Obligacje pierwszorzędne srebrne kolei węgierskiej północno-wschodniej,
38. Obligacje pierwszorzędne kolei węgierskiej północno-wschodniej, złote 5⁰/₀,
39. Pożyczka kolei węgierskiej północno-wschodniej 6⁰/₀ w złocie,
40. Węgierskie obligacje indemnizacyjne 4⁰/₀.

Steinbach r. w.

233.

Ustawa z dnia 28. grudnia 1892,

którą upoważnia się Rząd do tymczasowego uregulowania stosunków handlowych z Hiszpanią.

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanawiam co następuje:

§. 1.

Upoważnia się Rząd, żeby stosunki handlowe z Hiszpanią uregulował w sposób na zasadzie ustawy z dnia 17. grudnia 1891 (Dz. u. p. Nr. 187) rozporządzeniem całego Ministerstwa z dnia 30. czerwca 1892 (Dz. u. p. Nr. 101) przepisany, lub w inny celowi odpowiedni a względnie żeby zawarł i wprowadził w wykonanie układ z Hiszpanią, z tem jednak zastrzeżeniem, że o ileby środki te lub układy miały obowiązywać dłużej niż do 31. grudnia 1893, w każdym razie poddać je wprzód należy załatwieniu porządkiem konstytucyjnym.

§. 2.

Wykonanie ustawy niniejszej, która nabywa

mocy obowiązującej od dnia ogłoszenia, poruczam całemu Mojemu Ministerstwu.

Wiedeń, dnia 28. grudnia 1892.

Franciszek Józef r. w.

Taaffe r. w.	Falkenhayn r. w.
Welsersheimb r. w.	Gautsch r. w.
Bacquehem r. w.	Schönborn r. w.
Zaleski r. w.	Steinbach r. w.

234.

Ustawa z dnia 29. grudnia 1892,

o nabyciu na rzecz państwa sieci telefonów miejskich.

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanawiam co następuje:

§. 1.

Upoważnia się Rząd, iżby celem objęcia na własność w imieniu państwa sieci telefonowych w miastach Grazu, Pradze, Tryeście, Lwowie, Czerniowcach, Pilzni, Liberecu, Bielsku-Białej, Bernie i Linzu i na uzupełnienie owych sieci z tego powodu potrzebne, wystarał się o odpowiednie fundusze w sumie aż do jednego miliona pięciuset tysięcy (1,500.000) złotych, w taki sposób, żeby odsetki od kapitału pożyczyc się mającego wynosiły najwięcej $4\frac{1}{2}$ od sta i żeby kapitał umorzony był w najwięcej dziesięciu ratach rocznych.

§. 2.

Sieci telefonowe w §. 1 wymienione użytkować ma Rząd na własny rachunek i przeniesienie użytkowania onychże na osoby prywatne lub Spółki nastąpić może tylko na mocy ustawy.

§. 3.

Raty roczne do wypłaty przypadające zamieszczać należy corocznie w preliminarzu państwa a mianowicie w dziale wydatków długu państwa.

§. 4.

Wykonanie ustawy niniejszej poruczam Mojemu Ministrowi handlu i Mojemu Ministrowi skarbu.

Wiedeń, dnia 29. grudnia 1892.

Franciszek Józef r. w.

Taaffe r. w.	Bacquehem r. w.
Steinbach r. w.	

235.

Rozporządzenie całego Ministerstwa z dnia 30. grudnia 1892,

tyczące się postępowania z towarami hiszpańskiego pochodzenia przy wprowadzeniu ich do obszaru cłowego austriacko-węgierskiego.

Na zasadzie ustawy z dnia 28. grudnia 1892 (Dz. u. p. Nr. 233) i układu zawartego z Rządem królewsko-hiszpańskim rozporządza się w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami królewsko-węgierskimi, aż do dalszego zarządzenia na czas najdłużej aż do 31. grudnia 1893, że wydane rozporządzeniem całego Ministerstwa z dnia 5. lutego 1892 (Dz. u. p. Nr. 30) postanowienia co do postępowania z towarami pochodzenia hiszpańskiego przy wprowadzeniu ich do obszaru cłowego austriacko-węgierskiego mają zatrzymać moc swoją.

Taaffe r. w.	Falkenhayn r. w.
Welsersheimb r. w.	Gautsch r. w.
Bacquehem r. w.	Schönborn r. w.
Zaleski r. w.	Steinbach r. w.

236.

Rozporządzenie całego Ministerstwa z dnia 30. grudnia 1892,

tyczące się tymczasowego uregulowania stosunków handlowych z Serbią.

Na zasadzie ustawy z dnia 14. lipca 1892 (Dz. u. p. Nr. 116) i układu zawartego z Rządem królewsko-serbskim, traktat handlowy z Serbią, zawarty dnia 6. maja 1881 (Dz. u. p. Nr. 84 z roku 1882) a rozporządzeniem całego Ministerstwa z dnia 20. sierpnia 1892 (Dz. u. p. Nr. 137) przedłużony aż do 31. grudnia 1892, łącznie z umową, tyczącą się chorób zaraźliwych zwierzęcych z tego samego dnia (Dz. u. p. Nr. 86 z roku 1882), przedłuża się w porozumieniu z Rządem królewsko-węgierskim aż do dnia 30. czerwca 1893.

Jednocześnie rozporządza się, że w ciągu tego czasu od gatunków zboża pochodzenia serbskiego, w obrocie pogranicznym z Serbii przez granicę węgiersko-serbską i bośniacko-serbską wprowadzanych, pobierać należy cło stosownie do uwagi 2 pod Nr. t. 24 w klasie VI taryfy cłowej dla obszaru cłowego austriacko-węgierskiego z dnia 25. maja 1882 (Dz. u. p. Nr. 47), ustawą z dnia 21. maja 1887 (Dz. u. p. Nr. 52) zmienionej.

Uwaga powyższa od dnia 1. lipca 1892 zostanie uchylona.

Taaffe r. w.	Falkenhayn r. w.
Welsersheimb r. w.	Gautsch r. w.
Bacquehem r. w.	Schönborn r. w.
Zaleski r. w.	Steinbach r. w.

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych

wychodzić będzie nakładem c. k. drukarni nadwornej i rządowej w Wiedniu, dzielnica I, Singerstrasse Nr. 26 także w roku 1893 w języku **niemieckim, włoskim, czeskim, polskim, ruskim, słoweńskim, kroackim i rumuńskim.**

Cena prenumeracyjna egzemplarza Dziennika ustaw państwa w jednym z tych ośmiu języków, za cały **rocznik 1893**, który można odbierać osobiście lub będzie posyłany bezpłatnie, wynosi **3 zł.**

Nabywający odrazu całe **dziesięciolecie** lub **kilka dziesięcioleci** Dziennika ustaw państwa w języku **niemieckim**, płacą:

Za dziesięciolecie 1849 do 1858 włącznie . . . 25 zł.		Za dziesięciolecie 1869 do 1878 włącznie . . . 16 zł.
" " 1859 " 1868 " . . . 12 " "		" " 1879 " 1888 " . . . 20 " "
Za cztery dziesięciolecia 1849 do 1888 włącznie . . . 60 zł.		

W innych językach:

Za dziesięciolecie 1870 do 1879 włącznie . . . 16 zł.		Za dziesięciolecie 1880 do 1889 włącznie . . . 20 zł.
Za dziesięciolecia 1870 do 1889 włącznie . . . 30 zł.		

Pojedyncze roczniki wydania **niemieckiego** dostać można począwszy od roku 1893:

Rocznik 1849 za . . . 2 zł. 10 c.	Rocznik 1864 za . . . 1 zł. 40 c.	Rocznik 1879 za . . . 2 zł. 30 c.
" 1850 " . . . 5 " 25 "	" 1865 " . . . 2 " — "	" 1880 " . . . 2 " 20 "
" 1851 " . . . 1 " 30 "	" 1866 " . . . 2 " 20 "	" 1881 " . . . 2 " 20 "
" 1852 " . . . 2 " 60 "	" 1867 " . . . 2 " — "	" 1882 " . . . 3 " — "
" 1853 " . . . 3 " 15 "	" 1868 " . . . 2 " — "	" 1883 " . . . 2 " 50 "
" 1854 " . . . 4 " 20 "	" 1869 " . . . 3 " — "	" 1884 " . . . 2 " 50 "
" 1855 " . . . 2 " 35 "	" 1870 " . . . 1 " 40 "	" 1885 " . . . 1 " 80 "
" 1856 " . . . 2 " 45 "	" 1871 " . . . 2 " — "	" 1886 " . . . 2 " 30 "
" 1857 " . . . 2 " 85 "	" 1872 " . . . 3 " 20 "	" 1887 " . . . 2 " 50 "
" 1858 " . . . 2 " 40 "	" 1873 " . . . 3 " 30 "	" 1888 " . . . 4 " 20 "
" 1859 " . . . 2 " — "	" 1874 " . . . 2 " 30 "	" 1889 " . . . 3 " — "
" 1860 " . . . 1 " 70 "	" 1875 " . . . 2 " — "	" 1890 " . . . 2 " 70 "
" 1861 " . . . 1 " 50 "	" 1876 " . . . 1 " 50 "	" 1891 " . . . 3 " — "
" 1862 " . . . 1 " 40 "	" 1877 " . . . 1 " — "	" 1892 " . . . 5 " — "
" 1863 " . . . 1 " 40 "	" 1878 " . . . 2 " 30 "	

Rocznik 1892 będzie można dostać dopiero wtedy, gdy wyjdą skorowidze do wydania w odpowiednim języku.

Roczniki wydań w innych siedmiu językach od 1870 aż do 1892 włącznie dostać można po tej samej cenie co wydanie niemieckie.

NB. Posyłki Dziennika ustaw państwa, które **zaginęły** lub doszły **niezupełne**, reklamować należy najpóźniej w **przeciągu czterech tygodni.**

Po upływie tego terminu pojedyncze części Dziennika ustaw państwa dosyłane będą tylko za **opłatą należności handlowej** ($\frac{1}{4}$ arkusza = 2 strony za 1 c.).

Ponieważ **wszystkie roczniki 1849 aż do 1892 włącznie** wydania **niemieckiego** i **wszystkie roczniki wydań w innych siedmiu językach 1870 aż do 1892 włącznie** są **całkowicie uzupełnione**, przeto nabyć można w c. k. drukarni nadwornej i rządowej **nie tylko każdy pojedynczy rocznik po cenie wyżej podanej, lecz nawet każdą z osobna część** wszystkich tych roczników po cenie handlowej ($\frac{1}{4}$ arkusza = 2 strony za 1 c.) i tym sposobem uchylona została trudność **uzupełnienia zdefektowanych roczników** Dziennika ustaw państwa a zarazem ułatwione zostało zestawienie materij jednego rodzaju rozrzuconych w rozmaitych rocznikach.

