

# Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część LXXII. — Wydana i rozesłana dnia 30. listopada 1898.

**Treść:** (№ 207—210.) 207. Dokument koncesyjny na kolej lokalną wązko-torową od Gmünd do Litschau z odnogą od Alt-Nagelbergu do Heidenreichsteinu. — 208. Rozporządzenie, którem uchyla się rozporządzenie z dnia 14. marca 1893, dotyczące się komisji, z ramienia Władz administracyjnych krajowych i Ministerstwa rolnictwa urzędujących jako rady przyboczne techniczne do spraw mszycy winnej. — 209. Obwieszczenie, którem podaje się do wiadomości, że Najwyższa koncesya na kolej lokalną elektryczną od Badenn do Vöslau przeniesiona została na Spółkę akcyjną kolei lokalnych wiedeńskich i że niektóre postanowienia koncesyi na tę kolej zostały zmienione. — 210. Obwieszczenie o ustanowieniu po jednym urzędzie podatkowym i sądowo-depozytowym w Slemieniu, Niemirowie i Lutowiskach w Galicyi.

## 207.

### Dokument koncesyjny z dnia 12. listopada 1898,

na kolej lokalną wązko-torową od Gmünd do Litschau z odnogą od Alt-Nagelbergu do Heidenreichsteinu.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia nadaje w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami Wydziałowi krajowemu dolno-austriackiemu o to proszącemu, koncesyę do wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej ruchozmiernej, która wybudowana być ma jako lokalna wązko-torowa od stacji w Gmünd linii kolei państwa Wiedeń—Gmünd—Praga na Alt- i Neu-Nagelberg i Gopprechts do Litschau z odnogą od Alt-Nagelbergu do Heidenreichsteinu a to w myśl 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 pod następującymi warunkami i zastrzeżeniami:

#### §. 1.

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.

#### §. 2.

Koncesyonaryusz obowiązany jest rozpocząć budowę kolei koncesyonowanej niezwłocznie po otrzymaniu pozwolenia do budowania, skończyć najpóźniej w przeciągu półtora roku, licząc od dnia dzisiejszego, gotową kolej oddać na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy, jakoteż wykonania i urządzenia kolei zgodnie z koncesyą, dać ma koncesyonaryusz na żądanie Rządu stosowną kaucyę w papierach wartościowych, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

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

#### §. 3.

Do wybudowania kolei koncesyonowanej nadaje się koncesyonaryuszowi prawo wyłączenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie koncesyonaryuszowi do wybudowania tych kolei podjazdowych, których budowę Rząd ze względu na dobro publiczne uznałby za potrzebną.

## §. 4.

We względzie budowy kolei koncesyonowanej i ruchu na niej zastosować się powinien koncesyonaryusz do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego i do warunków koncesyjnych, które Ministerstwo kolei żelaznych ustanowiło, 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), tudzież do ustaw i rozporządzeń, któreby w przyszłości zostały wydane. Pod względem ruchu pozwala się odstąpić od środków bezpieczeństwa i przepisów ruchu, ustanowionych w Porządku ruchu kolei żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych, o ile ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu koncesyonowanej kolei lokalnej a w szczególności ze względu na zmniejszenie chyżości, Ministerstwo kolei żelaznych uzna to za możebne, a natomiast trzymać się należy osobnych przepisów ruchu, które w tej mierze wyda Ministerstwo kolei żelaznych.

## §. 5.

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

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 łącznie z kosztami nabycia parku kolejowego i uposażenia funduszu zasobnego, który Rząd ma oznaczyć, rzeczywiście wyłożonych i należycie udowodnionych, z doliczeniem odsetek interkalarnych rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy i straty na kursie gdyby ją rzeczywiście poniesiono 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 obligacyi pierwszeństwa i akcyi, które będą emitowane, podlegają zatwierdzeniu Rządu.

## §. 6.

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 austryackich kolejach państwowych 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 nie tylko gdy podróżują kosztem skarbu, lecz także gdy jadą po służbie o własnym koszcie na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne.

Koncesyonaryusz zobowiązuje się przystąpić także do zawartej przez spółki kolei austryackich umowy względem zakupienia i utrzymywania w pogotowiu środków do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem służbą i swojemi taborami 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 koncesyonaryusza mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na kolei koncesyonowanej. Przepisy rzeczonożego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i nie będą ogłoszone w Dzienniku ustaw państwa, staną się dla koncesyonaryusza obowiązującymi wtedy, skoro tylko zostaną mu urzędownie podane do wiadomości.

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

Koncesyonaryusz zobowiązuje 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).

## §. 7.

O ile podobne zniżenia, jakie w §. 6 dla transportów wojskowych są przepisane, mają być udzielane także korpusom Straży cywilnej (Straży bezpieczeństwa, Straży skarbowej itp.) lub innym organom publicznym, postanowione będzie w warunkach koncesyjnych.

## §. 8.

Koncesję nadaje się z obroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §u 9go, lit. b) ustawy o koncesjach na koleje żelazne na lat dziewięćdziesiąt (90), licząc od dnia dzisiejszego a po upływie tego czasu utraci ona moc swoją

Rząd może także przed upływem przerwzonego czasu uznać koncesję za nieistniejącą nadal, gdyby określone w §. 2im zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia ruchu nie były dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl §u 11go, lit. b) ustawy o koncesjach na koleje żelazne.

## §. 9.

Wyjawszy przypadek wyraźnego zezwolenia Rządu, koncesyonaryusz nie jest upoważniony do odstąpienia trzecim osobom utrzymywania ruchu na kolei koncesyonowanej.

Rząd zastrzega sobie prawo objęcia ruchu na kolei koncesyonowanej i utrzymywania go aż do upływu okresu koncesyjnego na rachunek koncesyonaryusza.

W przypadku takim koncesyonaryusz zwracać ma Rządowi koszta z powodu utrzymywania ruchu rzeczywiście ponoszone, lub według okoliczności, ryczałtowo oznaczone.

Zresztą warunki tego utrzymywania ruchu przepisane będą w kontrakcie, który zawarty będzie z koncesyonaryuszem.

## §. 10.

Koncesyonaryusz obowiązany jest pod warunkami i zastrzeżeniami w artykule XII ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, podanemi, 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.

## §. 11.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolei koncesyonowanej po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu kiedykolwiek, pod następującymi warunkami:

1. Dla oznaczenia ceny odkupu policzone będą czyste dochody roczne przedsiębiorstwa w ciągu ostatnich zamkniętych lat siedmiu przed chwilą odkupu a z nich strącone będą czyste dochody najniepomyślniejszych dwóch lat, poczem obliczony będzie średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

Gdyby kolej miała być odkupiona po upływie czasowego, w §. 1 ustanowionego uwolnienia od podatków, podatki i dodatki do podatków ciążące na odkupionem przedsiębiorstwie kolejowem i wszelkie inne pobory publiczne uważać się będzie za wydatki ruchu.

Jeżeli obowiązek płacenia podatku istniał nie przez wszystkie lata, podług których oblicza się sumę średnią, w takim razie także co do lat wolnych od podatku obliczyć należy podatek razem z dodatkami według stopy procentowej pierwszego roku podlegającego podatkowi i potrącić z przychodów. Ze względu jednak, że stosownie do §. 131, lit. a) ustawy z dnia 25. października 1896, Dz. u. p. Nr. 220, opłacać się ma od renty odkupu podatek dziesięcioprocentowy, doliczyć należy do czystych dochodów w taki sposób obliczonych dodatek wynoszący jedną dziewiątą tych czystych dochodów.

2. Cenę odkupu w myśl powyższego postanowienia obliczoną, płacić się będzie koncesyonaryuszowi jako wynagrodzenie za kolej odkupioną aż do upływu okresu koncesyjnego w ratach półrocznych płatnych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku.

3. Gdyby kolej miała być odkupiona przed upływem siódmego roku ruchu lub gdyby średni dochód czysty, w myśl postanowień pod l. 1. obliczony, nie wynosił najmniej takiej sumy rocznej, jaka jest potrzebna na programowe oprocentowanie i spłacenie pożyczek za zezwoleniem Rządu zaciągniętych a względnie obligacyi pierwszeństwa, gdyby zostały wypuszczone z doliczeniem raty rocznej potrzebnej na oprocentowanie po cztery od sta kapitału akcyjnego przez Rząd zatwierdzonego i na umorzenie go w ciągu całego okresu koncesyjnego, w takim razie wynagrodzenie, które państwo ma zapłacić za kolej odkupioną, będzie polegało na tem, że państwo weźmie na siebie w miejsce koncesyonaryusza spłacanie z własnych funduszów w umówionych terminach płatności powyższych pożyczek aż do zupełnego ich umorzenia a wzmiankowaną powyżej sumę roczną za kapitał akcyjny płacić będzie w ratach półrocznych płatnych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. gru-

dnia każdego roku i zwracać będzie Spółce podatek rentowy od tej renty odkupu opłacać się mający.

4. Państwo zastrzega sobie, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze sum rocznych w myśl l. 2 a względnie zamiast sumy rocznej płacić się mającej według l. 3 za kapitał akcyjny, zapłacić kapitał wyrównywający zdyskontowanej przez potrącenie odsetek od odsetek po cztery od sta na rok wartości kapitałowej tych rat według postanowień l. 2 i 3 płacić się mających (po strąceniu jak się samo przez się rozumie dodatku przewidzianego w ostatnim zdaniu l. 1).

Gdyby państwo zamierzało w taki sposób spłacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego podług własnego wyboru gotówki lub obligacji długu państwa jakiegokolwiek rodzaju. Obligacje długu państwa liczone będą po kursie pieniężnym średnim, jaki obligacje długu państwa tego samego rodzaju, notowane urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półrocza bezpośrednio poprzedzającego.

5. Przez odkupienie kolei i od dnia tego odkupienia przechodzi na państwo za wypłatą wynagrodzenia pod ll. 1 aż do 4 przepisanego bez dalszej zapłaty własność wolna od ciężarów a względnie obciążona tylko zalegającami jeszcze pozostałościami pożyczek za zezwoleniem Rządu zaciągniętych i używanie kolei niniejszem koncesyonowanej ze wszystkimi do niej należącami ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i kasowe, a według okoliczności koleje podjazdowe własnością koncesyonaryusza będące i przedsiębiorstwa poboczne Spółki, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już użyte stosownie do swego przeznaczenia.

6. Odkupienie na rzecz państwa nastąpić ma w każdym przypadku z rozpoczęciem się roku kalendarzowego, uchwała zaś Rządu, tycząca się odkupienia, oznajmiona będzie przedsiębiorstwu kolejowemu najpóźniej aż do 31. października roku bezpośrednio poprzedniego w formie deklaracji.

W deklaracji tej oznaczone będą następujące szczegóły:

- a) termin, od którego nastąpi odkupienie;
- b) przedsiębiorstwo kolejowe, będące przedmiotem odkupienia i inne przedmioty majątku, które, bądźto jako przynależność przedsiębiorstwa kolejowego, bądź też z jakichkolwiek innych tytułów prawnych przejść mają na państwo;
- c) kwota ceny odkupu (ll. 1 aż do 4), którą państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowe-

mu, według okoliczności z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania tymczasowo obliczonej, z oznaczeniem terminu i miejsca płatności.

7. Rząd zastrzega sobie prawo ustanowienia jednocześnie z doręczeniem deklaracji co do odkupienia, osobnego komisarza do czuwania nad tem, żeby stan majątku, począwszy od tej chwili, nie został zmieniony na szkodę państwa.

Począwszy od chwili oznajmienia o odkupieniu, wszelka sprzedaż lub obciążenie nieruchomości majątkowych, w deklaracji o odkupieniu wymienionych, podlega przyzwoleniu osobnego komisarza.

Toż samo rozumie się o wszelkiem przyjęciu nowych zobowiązań, przekraczających granicę regularnego sprawowania interesów lub uzasadniających trwałe obciążenie.

8. Koncesyonaryusz obowiązany jest mieć o to staranie, żeby Rząd mógł w dniu na odkupienie wyznaczonym, objąć w fizyczne posiadanie wszystkie przedmioty majątku w deklaracji o odkupieniu wymienione.

Gdyby koncesyonaryusz nie uczynił zadość temu zobowiązaniu, Rząd będzie miał prawo nawet bez jego zezwolenia i bez wdania się sądu, objąć w fizyczne posiadanie przedmioty majątku powyżej oznaczone.

Począwszy od chwili odkupienia, ruch na kolei odkupionej odbywać się będzie na rachunek państwa a przeto od tej chwili wszelkie dochody ruchu przechodzić będą na rzecz państwa, wszelkie zaś wydatki ruchu na karb państwa.

Czyste dochody, jakie okażą się z obrachunku aż do chwili odkupienia, pozostaną własnością przedsiębiorstwa kolejowego, które natomiast odpowiadać ma samo za wszelkie należytości obrachunkowe i za wszelkie inne długi pochodzące z budowy i ruchu kolei aż do chwili powyższej.

9. Rząd zastrzega sobie prawo zahipotekowania na podstawie deklaracji o odkupieniu (l. 6), prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach majątkowych w skutek odkupienia na państwo przechodzących.

Koncesyonaryusz obowiązany jest oddać Rządowi na jego żądanie do rozporządzenia wszelkie dokumenty prawne, jakichby od niego do tego celu potrzebował.

## §. 12.

Gdy koncesya upłynie i od tego dnia, w którym to nastąpi, przechodzi na państwo bez wy-

grodzenia wolna od ciężarów własność i używanie kolei koncesyonowanej i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materyatów, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, w rozmiarze wzmiankowanym w §. 11, l. 5.

Tak wtedy gdy koncesya uplynie jak i w razie odkupienia kolei (§. 11), zatrzyma koncesyonaryusz na własność fundusz zasobny, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i aktywa obrachunkowe, jeżeliby istniały, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniesione lub nabyte, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił koncesyonaryusza z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależności kolejowej.

### §. 13.

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

Rząd ma także prawo wglądania w zarząd przez wydelegowanego do tego funkcyonaryusza, a w szczególności nadzorowania w wszelki sposób, jaki uzna za stosowny, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i kontraktami i wydelegowania do nadzoru nad tem funkcyonaryuszów na koszt koncesyonaryusza.

W razie utworzenia się Spółki akcyjnej, komisarz przez Rząd ustanowiony będzie miał także prawo bywania na posiedzeniach Rady zawiadowczej lub innej reprezentacji, przedstawiającej grono kierujące Spółki, jakoteż na walnych zgromadzeniach ile razy uzna to za potrzebne, i zawierania wszelkich takich uchwał lub zarządzeń, któreby się ustawom, koncesyi lub statutowi Spółki sprzeciwiały albo były szkodliwe publicznemu dobru; w przypadku jednak takim komisarz winien rzecz przedstawić natychmiast Ministerstwu kolei żelaznych do decyzji, która wydana być ma niezwłocznie i będzie dla Spółki obowiązująca.

### §. 14.

Nadto zastrzega sobie Rząd prawo, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniedbania obowiązków, w dokumencie koncesyjnym lub ustawami przepisanych, będzie temu zapobiegał środkami odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności uzna koncesyę za nieistniejącą nadal jeszcze przed upływem czasu, na który została nadana.

Wittek r. w.

## 208.

### Rozporządzenie Ministerstwa rolnictwa z dnia 19. listopada 1898,

którem uchyla się rozporządzenie z dnia 14. marca 1893, Dz. u. p. Nr. 35, dotyczące się komisji, z ramienia Władz administracyjnych krajowych i Ministerstwa rolnictwa urzędujących jako rady przyboczne techniczne do spraw mszycy winnej.

Uchyla się rozporządzenie Ministerstwa rolnictwa z dnia 14. marca 1893, Dz. u. p. Nr. 35, którym zmienione zostało postanowienie zamieszczone pod liczbą II w rozporządzeniu z dnia 20. grudnia 1885, Dz. u. p. Nr. 5 z r. 1886, tyczącem się komisji urzędujących z ramienia Władz politycznych krajowych i Ministerstwa rolnictwa jako rady przyboczne techniczne do spraw mszycy winnej i postanowienie pod l. II tego ostatniego rozporządzenia ze względu, że później ustanowiona została Rada ziemiańska dla margrabstwa morawskiego, opiekować ma jak następuje:

### II.

W komisji krajowej prezyduje namiestnik (prezydent krajowy) lub zastępca, którego on do tego przeznaczy. Komisya będzie odbierała referaty od referenta Władzy politycznej krajowej, któremu poruczone jest załatwienie urzędowe spraw tyczących się mszycy winnej i od technicznego kierownika robót ku wytepieniu mszycy winnej, o ile tenże w kraju jest ustanowiony.

Członkami komisji krajowej uprawnionymi do głosowania są:

- a) członek, którego Wydział krajowy wydeleguje ze swego grona;
- b) delegat Rady ziemiańskiej (w Czechach, Morawii i Tyrolu po jednym delegacie obu sekcji Rady ziemiańskiej), albo gdzie Rada ziemiańska nie istnieje, delegat towarzystwa rolniczego;
- c) trzech biegli, których namiestnik (prezydent kraju) powoływać będzie zawsze na okres trzechletni (1886—1888, 1889—1891 itd.) a względnie na pozostałą część takiego okresu.

Kast r. w.

**209.****Obwieszczenie Ministerstwa kolei żelaznych z d. 19. listopada 1898,**

którem podaje się do wiadomości, że Najwyższa koncesya na kolej lokalną elektryczną od Badenu do Vöslau przeniesiona została na Spółkę akcyjną kolei lokalnych wiedeńskich i że niektóre postanowienia koncesyi na tę kolej lokalną zostały zmienione.

Ponieważ Spółka akcyjna kolei lokalnych wiedeńskich nabyła drogą kupna kolej lokalną elektryczną od Badenu do Vöslau, którą inżynier Franciszek Fischer w Wiedniu na zasadzie Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 29. lipca 1892, Dz. u. p. Nr. 159 wybudował i otworzył, jakoteż kolej konną badeńską, którą w tamtą kolej wcielono i podobnie do ruchu elektrycznego urządzono, przeto na zasadzie Najwyższego upoważnienia prawa i obowiązki koncesyjne jakie rzeczony inżynier ma co do wzmiankowanej kolei lokalnej przenoszą się na Spółkę akcyjną wiedeńskich kolei lokalnych i z tego powodu zmieniają się postanowienia koncesyjne dla tejsze kolei lokalnej wydane, jak następuje:

**I.**

W uzupełnieniu postanowień §§. 1 i 3 Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 29. lipca 1892, Dz. u. p. Nr. 159, postanawia się, że tak zwana linia obwodowa badeńska, która wybudowana być ma jako linia pomocnicza istniejącej kolei lokalnej, od placu przed dworcem badeńskim Kolei Południowej ulicami Wilhelmsstrasse, Franzensstrasse i Alleegasse aż do mostu Löwenbrücke, stanowi istotną część przedsiębiorstwa, jakoteż, że część kolei badeńsko-vöslauskiej prowadząca od placu przed dworcem badeńskim Kolei Południowej ulicą Neugasse aż do mostu Löwenbrücke i wzmiankowana wyżej linia obwodowa mają być utrzymywane w ruchu nieustannym przez cały rok.

**II.**

Ponieważ rzeczona kolej ma być uważana na przyszłość za istotną część składową wspólnego przedsiębiorstwa będącego przedmiotem Najwyższych dokumentów koncesyjnych z dnia 10. marca 1885, Dz. u. p. Nr. 45 i z dnia 29. grudnia 1886, Dz. u. p. Nr. 16 z r. 1887, jakoteż obwieszczenia c. k. Ministerstwa kolei żelaznych z dnia 5. września 1898, Dz. u. p. Nr. 165 i dokumentu konce-

syjnego z dnia 17. października 1898, Dz. u. p. Nr. 195, przeto odąd, z jednoczesnem uchYLENIEM postanowień §§. 6—15 Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 29. lipca 1892, Dz. u. p. Nr. 159, postanowienia §§. 8 aż do 15 rzeczonego Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 10. marca 1885, Dz. u. p. Nr. 45, stosować się mają w osnowie zmienionej wzmiankowanem wyżej obwieszczeniem c. k. Ministerstwa kolei żelaznych z dnia 5. września 1898, Dz. u. p. Nr. 165, także do kolei lokalnej badeńsko-vöslauskiej.

**III.**

Pod względem ruchu stosować się mają na przyszłość do szlaków kolejowych pod I oznaczonych zamiast zarządzeń oddziału II warunków koncesyjnych z dnia 21. sierpnia 1892 dla kolei lokalnej badeńsko-vöslauskiej, postanowienia oddziału II warunków koncesyjnych z dnia 28. marca 1885 przepisanych dla kolei lokalnej od Wiednia do Wiener-Neudorfu, z uzupełnieniami stosownie do oddziału A III obwieszczenia c. k. Ministerstwa kolei żelaznych z dnia 5. września 1898 postanowionemi.

Wittek r. w.

**210.****Obwieszczenie Ministerstwa skarbu z dnia 25. listopada 1898,**

**o ustanowieniu po jednym urzędzie podatkowym i sądowo-depozytowym w Ślemieniu, Niemirowie i Lutowskach w Galicyi.**

Na zasadzie Najwyższego postanowienia z dnia 5. września 1898, ustanawia się w Ślemieniu, Niemirowie i Lutowskach w Galicyi po jednym urzędzie podatkowym i sądowo-depozytowym dla gmin leżących w okręgach sądowych tychże miasteczek.

Każdy z tych nowych urzędów oprócz czynności, do których urzędy podatkowe w tym przymocie są obowiązane, załatwiać ma także sprawy urzędu sierocego zbiorowego i sądowo-depozytowego.

Nowe te urzędy podatkowe i sądowo-depozytowe rozpocząć mają urządowanie dnia 1. grudnia 1898.

Z powodu ustanowienia rzeczonych nowych urzędów i od terminu wyżej oznaczonego:

1. gminy leżące w okręgu sądowym ślemieńskim Gilowice, Kocierz ad Moszczanica, Kocierz ad Rychwałd, Kocoń, Krzeszów, Kuków, Kurów, La-

chowice, Las, Łękwica, Łysina, Oczków, Okrajnik, Peweł ślemieński, Pewełka, Rychwałd, Rychwałdek, Ślemień, Strzyszowa, Sucha oddzielają się od okręgu Urzędu podatkowego żywieckiego i przyłączają się do Urzędu podatkowego ślemieńskiego;

2. gminy leżące w okręgu sądowym niemirowskim Biała, Huta obedyńska, Magierów, Niemirow, Olszanka, Parypsy, Przedmieście, Radruż, Smolin, Szczerzec, Szczerczyk, Ulicko Serekiewicz, Ulicko Zarąbane, Wróblaczyn oddzielają się od okręgu Urzędu podatkowego rusko-rawskiego i przyłączają się do Urzędu podatkowego niemirowskiego; nakoniec

3. gminy leżące w okręgu sądowym lutowskiem Berchy górne, Caryńskie, Chmiel z Chmielniczkiem, Chrewt z Olchowcem, Dwernik z Dwerniczkiem, Hulskie, Krywka, Lutowiska, Naścizne, Paniszczów, Polana, Procisne, Rosochate, Rosolin, Ruskie, Serednie małe, Skorodne z Chodakiem, Smolnik ad Lutowiska, Stuposiany z Berezkami, Ustrzyki górne, Wołosate, Wydrne, Zatwarnica z Sucherzekami, Żurawin z Połonińskim oddzielają się od okręgu Urzędu podatkowego dolno-ustrzyckiego i przyłączają się do Urzędu podatkowego lutowskiego.

**Kaizl r. w.**

# Dziennik ustaw państwa

dla

## królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych

wychodzić będzie nakładem c. k. Drukarni nadwornej i rządowej w Wiedniu, w jej Składzie dzielnica I, Singerstrasse Nr. 26 także w roku 1899 w języku niemieckim, włoskim, czeskim, polskim, ruskim, słoweńskim, kroackim i rumuńskim.

Cena prenumeracyjna egzemplarza Dziennika ustaw państwa w każdym z tych ośmiu języków, za cały **rocznik 1899**, który można odbierać osobiście lub będzie posyłany pocztą bezpłatnie, wynosi **4 zł.**

Prenumeruje się w Składzie c. k. Drukarni nadwornej i rządowej w Wiedniu, dzielnica I, Singerstrasse Nr. 26, gdzie można kupować także pojedyncze roczniki i pojedyncze części Dziennika ustaw państwa.

Zamawiając jednak Dziennik ustaw państwa, trzeba zarazem złożyć przypadającą kwotę pieniężną, gdyż wydawnictwo to posyła się tylko tym, którzy prenumeratę z góry zapłacą.

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 " "	" " " " " " " " " " " "	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:

Rocznik 1849 za . . .	2 zł. 10 c.	Rocznik 1866 za . . .	2 zł. 20 c.	Rocznik 1883 za . . .	2 zł. 50 c.
" 1850 " . . .	5 " 25 "	" 1867 " . . .	3 " — "	" 1884 " . . .	2 " 50 "
" 1851 " . . .	1 " 30 "	" 1868 " . . .	2 " — "	" 1885 " . . .	1 " 80 "
" 1852 " . . .	3 " 60 "	" 1869 " . . .	3 " — "	" 1886 " . . .	2 " 30 "
" 1853 " . . .	3 " 15 "	" 1870 " . . .	1 " 40 "	" 1887 " . . .	2 " 50 "
" 1854 " . . .	4 " 20 "	" 1871 " . . .	2 " — "	" 1888 " . . .	1 " 20 "
" 1855 " . . .	2 " 35 "	" 1872 " . . .	3 " 20 "	" 1889 " . . .	3 " — "
" 1856 " . . .	2 " 45 "	" 1873 " . . .	3 " 30 "	" 1890 " . . .	2 " 70 "
" 1857 " . . .	2 " 85 "	" 1874 " . . .	2 " 30 "	" 1891 " . . .	3 " — "
" 1858 " . . .	2 " 40 "	" 1875 " . . .	2 " — "	" 1892 " . . .	5 " — "
" 1859 " . . .	2 " — "	" 1876 " . . .	1 " 50 "	" 1893 " . . .	3 " — "
" 1860 " . . .	1 " 70 "	" 1877 " . . .	1 " — "	" 1894 " . . .	3 " — "
" 1861 " . . .	1 " 50 "	" 1878 " . . .	2 " 30 "	" 1895 " . . .	3 " 50 "
" 1862 " . . .	1 " 40 "	" 1879 " . . .	2 " 30 "	" 1896 " . . .	3 " 50 "
" 1863 " . . .	1 " 40 "	" 1880 " . . .	2 " 20 "	" 1897 " . . .	7 " 50 "
" 1864 " . . .	1 " 40 "	" 1881 " . . .	2 " 30 "		
" 1865 " . . .	2 " — "	" 1882 " . . .	3 " — "		

Roczniki wydań w innych siedmiu językach od 1870 aż do 1897 włącznie dostać można po tej samej cenie co wydanie niemieckie.

Ceny sprzedaży dziesięciolecia 1889 aż do 1898 włącznie, tudzież rocznika 1898, podane będą do wiadomości na początku stycznia 1899.

NB. Posyłki Dziennika ustaw państwa, które zaginęły lub doszły **niezupełne**, reklamować należy najpóźniej w **przebiegu czterech tygodni** wprost w c. k. Drukarni nadwornej i rządowej w Wiedniu, dzielnica III, Rennweg Nr. 16.

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

Ponieważ **wszystkie roczniki 1849 aż do 1897 włącznie** wydania niemieckiego i **wszystkie roczniki wydań w innych siedmiu językach (1870 aż do 1897 włącznie)** są **całkowicie uzupełnione**, przeto można nabyć 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.); tym sposobem ułatwione zostało **uzupełnianie niekompletnych roczników** Dziennika ustaw państwa i **zestawianie pojedynczych części** podług materyi.