

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XXXI. — Wydana i rozesłana dnia 9. czerwca 1896.

Treść: (№ 80—84.) 80. Ustawa o uzyskaniu funduszów na kupienie budynku dla gimnazjum wyższego rządowego w Nowym Sączu i na przerobienie takowego. — 81. Dokument koncesyjny na kolej lokalną od Mszana do Dolnego Cetna. — 82. Ustawa o sprzedaży części realności skarbowej pod Numerem konskrypcyjnym 101 w Ustiu nad Łabą. — 83. Ustawa, którą wydają się dalsze postanowienia co do wykonania zakładów komunikacyjnych publicznych w Wiedniu. — 84. Rozporządzenie, którem zmienia się nazwę Sądu powiatowego lomnickiego pod Jiczynem w Czechach.

80.

Ustawa z dnia 13. kwietnia 1896,

o uzyskaniu funduszów na kupienie budynku dla gimnazjum wyższego rządowego w Nowym Sączu i na przerobienie takowego.

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanawiam co następuje:

§. 1.

Upoważnia się Rząd, żeby drogą kupna nabył w Nowym Sączu na własność budynek na pomieszczenie tamtejszego gimnazjum wyższego rządowego, pożarem dotkniętego.

§. 2.

Ogół wydatków na kupno realności razem z przynależnym gruntem, jakoteż na przerobienie budynku i według okoliczności na odsetki interkalarne, ustanawia się w sumie nieprzekraczalnej 68.000 zł.; takową można uzyskać na zasadzie ustawy z dnia 11. lipca 1894 (Dz. u. p. Nr. 165), przez zaciągnięcie pożyczki w kasach oszczędności lub innych publicznych instytucjach kredytowych, w taki sposób, żeby umówiona stopa procentowa

nie przenosiła czterech od sta i żeby kapitał umorzony został ratami ryczałtowymi w najwięcej 45 latach.

Kontrakt, zawrzeć się mający w przedmiocie nabycia realności, uwalnia się od stępli i należności.

§. 3.

Dochód z odsetek od tej pożyczki uwalnia się od podatku dochodowego i od wszelkiego innego podatku, któryby w przyszłości na jego miejsce został zaprowadzony, a potwierdzenia odbioru odsetek i rat kapitałowych, z niniejszego powodu wygotowywać się mające, od stępli i należności.

§. 4.

Wykonanie ustawy niniejszej, która nabywa mocy obowiązującej od dnia ogłoszenia, poruczam Mojemu Ministrowi wyznań i oświaty, tudzież Mojemu Ministrowi skarbu.

Wiedeń, dnia 13. kwietnia 1896.

Franciszek Józef r. w.

Badeni r. w.

Gautsch r. w.

Biliński r. w.

81. Dokument koncesyjny z dnia 16. kwietnia 1896,

na kolej lokalną od Mszena do Dolnego Cetna.

My Franciszek Józef Pierwszy,
z Bożej łaski Cesarz Austriacki;

Król Apostolski Węgierski, Król Czeski, Dal-
macki, Kroacki, Sławoński, Galicyjski, Lodo-
meryjski i Illiryjski; 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 Tyrołu
itd. itd. itd.

Gdy Józef Veprzik w Sodomierzu, Dr. Józef Ciewarek w Lobeczu i Wacław Honzu, przewodniczący reprezentacji powiatowej w Bieli pod Bezdezem podali prośbę o udzielenie im koncesyi na wybudowanie i utrzymywanie w ruchu kolei lokalnej od Mszena do Dolnego Cetna, przeto ze względu na powszechną użyteczność tego przedsięwzięcia, widzimy się spowodowani nadać rzeczonym koncesyonaryuszom 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 koncesyonaryuszom prawo wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej parowej, która wybudowana być ma jako lokalna ze szlakiem normalnym od stacyi w Mszenie projektowanej kolei lokalnej Mielnik—Mszeno, na Vratno—Lobecz do Dolnego Cetna z dobiegiem do kolei dozwozowej Chotietow—Dolne Cetno.

§. 2.

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

§. 3.

Koncesyonaryusze obowiązani są rozpocząć budowę kolei żelaznej w §. 1 wzmiankowanej niezwłocznie po uzyskaniu pozwolenia budowania,

skończyć najpóźniej w przeciągu roku, licząc od dnia dzisiejszego, gotową kolej oddać na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmią dotrzymania powyższego terminu budowy, dać mają koncesyonaryusze kaucyę w sumie dwa tysiące złotych a to w papierach obiegowych, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

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

§. 4.

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

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

§. 5.

We względzie budowy kolei koncesyonowanej i ruchu na niej zastosować się powinni koncesyonaryusze do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego i do warunków koncesyjnych, które Ministerstwo kolei żelaznych ustanowi, jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do ustawy o koncesyach 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 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.

§. 6.

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

Emisya obligacyj pierwszorzędných jest wzbro-niona.

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 sprawienia taboru kolejowego, jakoteż na uposażenie funduszu zasobnego w sumie, którą Rząd ustanowi, rzeczywiście wyłożonych i należycie udowodnionych, z doliczeniem 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 okresie koncesyjnym według planu amortyzacji przez Rząd zatwierdzonego.

Statut Spółki jakoteż formularze akcji, które mają być wypuszczone, podlegają zatwierdzeniu Rządu.

§. 7.

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 państwa 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.

Koncesjonariusze zobowiązują się przystąpić także do zawartej przez spółki kolei austriackich 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 koncesjonariuszów mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na kolei koncesyonowanej. Przepisy rzeczonoego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i nie będą ogłoszone w Dzienniku ustaw państwa, staną się dla koncesjonariuszów obowiązującymi wtedy, gdy zostaną im urzędownie podane do wiadomości.

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

Koncesjonariusze 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.

O ile podobne zniżenia, jakie w §. 7 dla transportów wojskowych są przepisane, mają być udzielane także korpusom straży cywilnej (Straży bezpieczeństwa, Straży skarbowej itp.) lub innym funkcjonaryuszom publicznym, postanowione będzie w warunkach koncesyjnych.

§. 9.

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

Rząd może także wyrzec wygaśnięcie koncesyi przed upływem przerzeczonego czasu, gdyby określone w §fie 3cim zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia ruchu nie były dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie da się usprawiedliwić w myśl §u 11go, lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne.

§. 10.

Wyjąwszy przypadek wyraźnego zezwolenia Rządu, koncesjonariusze nie są upoważnieni 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 koncesjonariuszów mianowicie w tym przypadku, gdyby kolej ta została bezpośrednio połączona z jedną z tych kolei, na których ruch utrzymuje Rząd.

W przypadku takim koncesyonaryusze mają zwracać Rządowi koszta z powodu utrzymywania ruchu rzeczywiście ponoszone lub według okoliczności ryczałtowo oznaczone.

Zresztą warunki tego utrzymywania ruchu przepisane będą w kontrakcie, który Rząd zawrze z koncesyonaryuszami.

§. 11.

Koncesyonaryusze obowiązani są 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 kolejną współużywaną lub niektórymi jej częściami, za opłatą stosownego wynagrodzenia.

§. 12.

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 dwóch lat najniepomyślniejszych, poczem obliczony będzie średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

Dochód średni czysty w myśl powyższego postanowienia obliczony, będzie koncesyonaryuszom płacony aż do upływu okresu koncesyjnego jako wynagrodzenie za odstąpienie kolei a to w ratach półrocznych płatnych z dołu dnia 30. czerwca i 31. grudnia każdego roku.

2. Gdyby jednak odkupienie miało nastąpić przed upływem siódmego roku ruchu, lub gdyby średni dochód czysty, w myśl postanowień ustępu 1. obliczony, nie wynosił najmniej takiej kwoty rocznej, któraby wyrównywała racie rocznej potrzebnej na umówione oprocentowanie i spłacenie zaciągniętej w Banku krajowym królestwa czeskiego pod gwarancją kraju pożyczki hipotecznej, jakoteż na oprocentowanie po cztery od sta kapitału akcyjnego przez Rząd zatwierdzonego i na umorzenie go w ciągu całego okresu koncesyjnego, natenczas wynagrodzenie, które państwo ma zapłacić za odstąpienie kolei, będzie polegało na tem, że państwo weźmie na siebie spłacenie z własnych funduszów

w umówionych terminach płatności w miejsce koncesyonaryuszów, powyższej pożyczki hipotecznej aż do zupełnego umorzenia takowej a oznaczoną powyżej sumę roczną za kapitał akcyjny płacić będzie w ratach półrocznych z dołu dnia 30. czerwca i 31. grudnia każdego roku.

3. Państwo zastrzega sobie, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rat rocznych w myśl ustępu 1 przypadających a względnie zamiast sumy rocznej w myśl ustępu 2 za kapitał akcyjny płacić się mającej, zapłacić kapitał wyrównywający sumie rat według postanowień ustępu 1 i 2 półrocznie płacić się mających, zdyskontowanej przez potrącenie odsetek od odsetek po cztery od sta na rok.

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

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

§. 13.

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 koncesyonowanej i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności, licząc tu także tabor wozowy i zapasy materyałów, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, w rozmiarze wzmiankowanym w §. 12, ustępie ostatni.

Tak wtedy gdy koncesya moc swoją straci, jak i w razie odkupienia kolei (§. 12), zatrzymają koncesyonaryusze na własność fundusz zasobny, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i należące się im aktywa obrachunkowe, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniesione lub nabyte, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił koncesyonaryuszów z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależności kolejowej.

§. 14.

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

Rząd ma także prawo wglądania w zarząd przez wydelegowanego do tego funkcyjaryusza, 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 funkcyjaryuszów na koszt koncesyjaryuszów.

W razie utworzenia się Spółki akcyjnej, komisarz przez Rząd ustanowiony będzie miał także prawo bywania na posiedzeniach Rady zawiadowczej lub innej reprezentacyi, przedstawiającej grono kierujące Spółki, jakoteż na walnych zgromadzeniach ile razy uzna to za potrzebne, i zawieszania 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.

§. 15.

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

Ostrzegając surowo, aby nikt nie czynił nic przeciwnego postanowieniom koncesyi niniejszej i nadając koncesyjaryuszom 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 zawartemi, ściśle i troskliwie czuwały.

W dowód czego wydajemy niniejszy list, pod Naszą większą pieczęcią, w Naszem głównem i rezydencyjnym mieście Wiedniu, dnia szesnastego miesiąca kwietnia w roku zbawienia tysiąc ośmset dziewięćdziesiątym szóstym, Naszego panowania czterdziestym ósmym.

 Franciszek Józef r. w.

Badeni r. w.

Guttenberg r. w.

Biliński r. w.

§ 2.

Ustawa z dnia 12. maja 1896,

o sprzedaniu części realności skarbowej pod Numerem konskrypcyjnym 101 w Ustiu nad Łabą.

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanawiam co następuje:

§. 1.

Upoważniam Mojego Ministra skarbu do sprzedania zbędnej części realności pod Numerem konskrypcyjnym 101 w Ustiu nad Łabą, wykaz hipoteczny liczba 101, obecnie po części przez Komorę używanej, po części w najem puszczonej.

§. 2.

Za sumę z tej sprzedaży uzyskaną wystawić należy na pozostałej części rzeczonyj realności nowy budynek dla Komory głównej.

§. 3.

Ustawa niniejsza nabywa mocy obowiązującej od dnia ogłoszenia a wykonanie jej poruczam Memu Ministrowi skarbu.

Budapeszt, dnia 12. maja 1896.

Franciszek Józef r. w.

Badeni r. w.

Biliński r. w.

§ 3.

Ustawa z dnia 23. maja 1896,

którą wydają się dalsze postanowienia co do wykonania zakładów komunikacyjnych publicznych w Wiedniu.

Za zgodą obu izb Rady państwa postanawiam co następuje:

Artykuł I.

Zatwierdza się dołączoną uchwałę Komisji zakładów komunikacyjnych w Wiedniu, jednogłośnie przez wszystkie trzy kurye dnia 11. lipca 1895 wydaną, której przedmiotem jest dalsza zmiana programu finansowego zapewnienia i wykonania rzeczonych zakładów komunikacyjnych artykułem I ustawy z dnia 18. lipca 1892 (Dz. u. p. Nr. 109) zatwierdzonej a ustawą z dnia 9. kwietnia 1894

(Dz. u. p. Nr. 73) zmienionego, jakoteż kilka postanowień stosownie do artykułu IV powyższej ustawy ustawodawstwu zastrzeżonych.

Artykuł II.

Upoważnia się Rząd, żeby stosownie do powyższej uchwały zezwolił na wykonanie w pierwszym okresie budowy (aż do końca 1897) zakładów komunikacyjnych, które według programu ustawą z dnia 18. lipca 1892 (Dz. u. p. Nr. 109) zatwierdzonego, miały być w drugim okresie budowy (1898 aż do 1900) wykonane i na potrzebne w skutek tego użycie sumy kosztów według programu na te zakłady preliminowanej.

Artykuł III.

Udział państwa w pokryciu kosztów, które stosownie do artykułu II mają być zaliczone, ustanawia się podług tego, czy takowe mają być poniesione na koleje pierwszorzędne, czy na koleje lokalne w sumie 87·5 a względnie 85 od sta.

W skutek tego do sumy nieprzekraczalnej, w artykule IV ustawy z dnia 18. lipca 1892 (Dz. u. p. Nr. 109) i w artykule I ustawy z dnia 9. kwietnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 73) wyznaczonej, której oprocentowanie i umorzenie, odnośnie do zakładów komunikacyjnych aż do końca 1897 wykonać się mających, państwo może zapewnić, przybywa suma pożyczkowa 13,107.200 zł. w. a.

Artykuł IV.

Gdyby do wykonania planu ruchu, jaki Komisya zakładów komunikacyjnych w Wiedniu stosownie do potrzeb komunikacji za zezwoleniem Ministerstwa kolei żelaznych ustanowi, okazało się potrzebnem pomnożenie taboru kołowego linii kolei miejskiej, w pierwszym okresie budowy wykonać się mających, w takim razie sumę nieprzekraczalną w artykule III ustanowioną można powiększyć o dalszą kwotę częściową pożyczki, stosunkowemu udziałowi państwa w kosztach pomnożenia taboru kołowego odpowiednią, najwięcej zaś o 1,653.300 zł. wal. austr.

Artykuł V.

Do zakładów komunikacyjnych, w myśl artykułu I wykonać się mających, stosują się w zupełności ulgi przyznane według artykułu V i VI ustawy z dnia 18. lipca 1892 (Dz. u. p. Nr. 109), jakoteż według artykułu II ustawy z dnia 9. kwietnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 73).

Artykuł VI.

Ustawa niniejsza nabywa mocy obowiązującej od dnia ogłoszenia.

Wykonanie onejże poruczam Mojemu Ministrowi kolei żelaznych, Mojemu Ministrowi skarbu i Mojemu Ministrowi spraw wewnętrznych.

Wiedeń, dnia 23. maja 1896.

Franciszek Józef r. w.

Badeni r. w.

Guttenberg r. w.

Biliński r. w.

Glanz r. w.

Uchwała Komisji zakładów komunikacyjnych w Wiedniu z dnia 11. lipca 1895,

co do zmiany programu zapewnienia pod względem finansowym i wykonania zakładów komunikacyjnych publicznych, zatwierdzonego artykułem I i §. 1 ustaw z dnia 18. lipca 1892 (Dz. u. p. Nr. 109 i Dz. u. i rozp. kr. Nr. 42), a względnie uchwałami wiedeńskiej Rady gminnej z dnia 27. stycznia i 8. lipca 1892.

Komisya zakładów komunikacyjnych w Wiedniu, w myśl punktu VII, ustęp 6 programu zapewnienia pod względem finansowym i wykonania zakładów komunikacyjnych publicznych w Wiedniu, artykułem I ustawy z dnia 18. lipca 1892 (Dz. u. p. Nr. 109) zatwierdzonego, postanawia jednomyślną uchwałą wszystkich trzech kuryi, celem pokrycia nadmiaru wydatków, jakiego oczekiwać należy z powodu wykończenia linii kolei lokalnej jako kolei pierwszorzędnych i celem lepszego wykonania tego programu, co następuje:

1. Przedłużenie kolei łączącej wiedeńskiej od Praterstern, z użyciem do tego ulicy Arcyksięcia Rudolfa w c. k. Praterze, do dzielnicy dunajskiej i dalej, wzdłuż kolei naddunajskiej z dobiegiem do stacyi nussdorfskiej kolei Cesarza Franciszka Józefa (tymczasowa linia dzielnicy dunajskiej), które według programu (punkt II, A, I, b) miało być wykonane w pierwszym okresie budowy a to, aż do zabudowania dzielnicy dunajskiej po części jako linia tymczasowa, ma być całkiem wyrzucone z programu. Przewidziane na ten cel pokrycie w sumie rzeczywistej 3,960.000 zł. obrócić należy na inne linie kolei miejskiej a względnie na częściowe pokrycie nadmiaru wydatków, jakiego co do takowych oczekiwać należy.

2. Poczynić należy stosowne kroki celem zapewnienia kapitału w sumie rzeczywistej okrągło 13,800.000 zł. potrzebnego na zupełne pokrycie tego nadmiaru wydatków, jakoteż na wybudowanie

szlaku przedmiejskiego Hernals — Penzing w ciągu I. okresu budowy, tudzież na wybudowanie szlaku obwodowego Gumpendorferstrasse — Matzleinsdorf.

3. Aż do chwili zezwolenia na tę dotację dodatkową, roboty na linii kanałowej ograniczyć należy tylko do odbycia komisji politycznych, do wygotowania ogłoszeń licytacyjnych i do wykupu gruntów.

Fundusze wolne z powodu odroczenia właściwej budowy tej linii obrócić należy najprzód na dalsze prowadzenie wszystkich innych robót, z wyjątkiem właściwych robót budowniczych na szlaku przedmiejskim Hernals — Penzing.

4. Przedstawiony projekt szczegółowy przekształcenia i zagłębienia dworca na komorze głównej zatwierdza się pod tym warunkiem, że gmina miasta Wiednia odstąpi przedsiębiorstwu kolei miejskiej bezpłatnie części placu ślizgawkowego pod budowę kolei potrzebne. Natomiast komisya zakładów komunikacyjnych gotowa jest nadać gminie wiedeńskiej prawo przykrycia dworca zagłębionego w rozciągłości potrzebnej do rozszerzenia budynku targowicy głównej i wybudowania mostu w celu przeprowadzenia po nim ulicy Marxergasse, we względzie zaś technicznego wykonania tych zakładów, komisya będzie czyniła gminie wiedeńskiej wszelkie dogodności, jakie tylko będą możebne.

Wzmiankowany powyżej projekt dworca kolejowego przestać należy do c. k. Ministerstwa handlu z prośbą o wydelegowanie komisji lokalnej o oględziny przez komisję polityczną i o rokowania w sprawie wywłaszczenia.

5. Budowa części linii obwodowej od Gumpendorferstrasse do Matzleinsdorfu wykonana być ma dopiero wtedy, gdy stosunki kolei południowej do zarządu ruchu kolei państwa zostaną ostatecznie uregulowane.

84.

Rozporządzenie Ministerstwa sprawiedliwości z d. 1. czerwca 1896, którem zmienia się nazwę Sądu powiatowego lomnickiego pod Jiczynem w Czechach.

Ponieważ Ministerstwo spraw wewnętrznych, w porozumieniu z interesowanemi Ministerstwami, pozwoliło zmienić a względnie uzupełnić nazwę gminy miejskiej Lomnice (Lomnitz) w powiecie politycznym semilskim na nazwę Lomnice nad Popelką (Lomnitz an der Popelka), przeto też Sąd powiatowy, w tejsze gminie siedzibę mający, używać będzie od-tąd nazwy: „Lomnice nad Popelką“ (Lomnitz an der Popelka).

Gleispach r. w.

