

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XXXV. — Wydana i rozesłana dnia 26. czerwca 1896.

Treść: (№ 90—94.) 90. Obwieszczenie o uchyleniu koncesyi z dnia 25. grudnia 1886 na kolej lokalną od Maryańskich Łaźni do Karłowych Warów z odnogami. — 91. Dokument koncesyjny na kolej żelazną parową od Maryańskich Łaźni do Karłowych Warów. — 92. Ustawa o uwolnieniu od stępli i opłat bezpośrednich tych fundacyi i nadań, które będą uczynione gwoli pięćdziesiątego roku Mojego panowania. — 93. Obwieszczenie o taryfie opłat za badania analityczno-chemiczne w c. k. Urzędzie probierczym głównym w Wiedniu. — 94. Rozporządzenie, dotyczące się przyłączenia gminy miejscowej Oberkreuzstetten do okręgu Sądu powiatowego mistelbaskiego w Dolnej Austrii.

90.

Obwieszczenie Ministerstwa kolei żelaznych z d. 13. czerwca 1896,

o uchyleniu koncesyi z dnia 25. grudnia 1886 (Dz. u. p. Nr. 12 z r. 1887) na kolej lokalną od Maryańskich Łaźni do Karłowych Warów z odnogami.

Koncesyą na wybudowanie i utrzymywanie w ruchu kolei lokalnej od Maryańskich Łaźni do Karłowych Warów z odnogami od Schönwehru do Łokietu i od Karłowych Warów do Dallwitz, Najwyższym dokumentem koncesyjnym z dnia 25. grudnia 1886 (Dz. u. p. Nr. 12 z r. 1887) inżynierowi W. Danielowi w Pilzni nadaną, atoli nie wykonaną, uchyla się na zasadzie Najwyższego upoważnienia z dnia 21. maja 1896.

Guttenberg r. w.

91.

Dokument koncesyjny z dnia 21. maja 1896,

na kolej żelazną od Maryańskich Łaźni do Karłowych Warów.

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-Śląski; Wielki Książę Siedmiogrodzki; Margrabia Morawski; uksiążęcony Hrabia na Habsburgu i Tyrolu itd. itd. itd.

Gdy prałat Alfred Clementso, opat klasztoru w Tepli, przewodniczący powiatowy w Tepli w związku z Dr. Antonim Stöhrem, adwokatem nadwornym i sądownym w Wiedniu, Dr. Ferdynandem Fleisch-

nerem, radnym miasta Karłowych Warów, Dr. Augustem Herzigiem, burmistrzem Maryańskich Łaźni, Dr. Józefem Zintlem, burmistrzem Tepli i Ernestem Veitem, przewodniczącym powiatowym w Beczowie podali prośbę o udzielenie im koncesyi na wybudowanie i utrzymywanie w ruchu kolei żelaznej od Maryańskich Łaźni do Karłowych Warów, przeto ze względu na powszechną użyteczność tego przedsięwzięcia, widzimy się spowodowani nadać rzeczonym koncesyonaryuszom koncesyę niniejszą na zasadzie ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238), jakoteż ustaw z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895) i z dnia 19. czerwca 1895 (Dz. u. p. Nr. 83) w sposób następujący:

§. 1.

Nadajemy koncesyonaryuszom prawo wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej parowej, która wybudowana być ma jako główna drugiego rzędu od stacyi w Maryańskich Łaźniach linii kolei państwa Pilzeń—Cheb na Teplę, Beczów i Schönwehr do Karłowych Warów z dobiegiem do dworca głównego, który na gruntach donickich gminy miasta Karłowych Warów ma być wybudowany.

§. 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.

Kolei, w §. 1 oznaczonej, zapewnia państwo gwarancyę czystego dochodu rocznego, który wyrównywać ma sumie potrzebnej na oprocentowanie po cztery od sta i umorzenie pożyczki w celu zgromadzenia kapitału zaciągnąć się mającej w Banku krajowym królestwa czeskiego w sumie imiennej 4,050.000 zł. w. a. w monecie papierowej, która w przeciągu 76 lat, licząc od dnia dzisiejszego, ma być umorzona a to w taki sposób, że gdyby czysty dochód roczny nie dorównywał sumie zagwarantowanej, część niedostającą uzupełni Rząd.

Zagwarantowany czysty dochód roczny ustanawia się na czas od otwarcia ruchu aż do upływu 76go roku okresu koncesyjnego w sumie nieprzekraczalnej 172.000 zł. w. a.

§. 4.

Z czystego dochodu rocznego w §. 3 zagwarantowanego obracać należy na umorzenie pożyczki, która ma być zaciągnięta, taką kwotę, jaką Rząd wyznaczy, stosownie do planu amortyzacyjnego, pod-

legającego jego zatwierdzeniu, według którego cały kapitał zakładowy (§. 12) umorzony być ma w ciągu okresu koncesyjnego.

Umorzenie pożyczki ma pierwszeństwo przed umorzeniem akcyj.

§. 5.

Dodatek, który Rząd ma płacić z tytułu przyjęcia gwarancyi, wydawany będzie po poprzedniemu sprawdzeniu przedstawionego ze wszystkimi dowodami rachunku rocznego, najpóźniej w trzy miesiące po przedstawieniu tego rachunku.

Jednakże na wypłatę odsetek od pożyczki w terminach płatności, skarb będzie i pierwszej wydawał kwoty częściowe w miarę potrzeby, sprawdzanej na podstawie preliminarza przychodów, a to z zastrzeżeniem obliczenia się na podstawie rachunku rocznego i jeżeli koncesyonaryusze będą o to prosili na sześć tygodni przed terminem płatności.

Gdyby po ostatecznym stwierdzeniu rachunku rocznego, który przedstawić należy najpóźniej w przeciągu trzech miesięcy po upływie roku ruchu, okazało się, że zaliczki wymierzono za wysoko, koncesyonaryusze winni niezwłocznie zwrócić otrzymaną nadwyżkę z sześcioprocetowymi odsetkami.

Z roszczeniem do dopłaty od państwa zgłaszać się należy najpóźniej w przeciągu roku po upływie odpowiedniego roku ruchu, w przeciwnym razie roszczenie to upada.

§. 6.

Kwotę, którą Rząd zapłaci w skutek przyjęcia gwarancyi, uważać należy tylko za zaliczkę podlegającą oprocentowaniu po cztery od sta rocznie.

Gdy czysty dochód kolei przewyższy zagwarantowaną sumę roczną, nadwyżka odsyłana być ma niezwłocznie Rządowi na spłacenie udzielonej zaliczki z odsetkami aż do całkowitego umorzenia.

W przypadku tym zaspokojenie płatnych odsetek ma pierwszeństwo przed zwrotem zaliczek.

Pretensye państwa z tytułu zaliczek lub odsetek, nie wypłaconych jeszcze Rządowi w chwili, gdy koncesya moc swoją utraci, lub gdy kolej zostanie odkupiona, zaspokojone będą z pozostałego jeszcze majątku przedsiębiorstwa.

§. 7.

Koszta notowania papierów na giełdach krajowych i zagranicznych, opłaty stęplowe od kuponów jakoteż podatki, które po upływie lat swobody podatkowej przedsiębiorstwo ma opłacać, wolno umieszczać w rachunku ruchu jako pozycyą wydatkową.

Toż samo rozumie się o dodatku za zawiadownictwo, Bankowi krajowemu królestwa czeskiego od pożyczki płacić się mającym w wysokości $\frac{1}{8}$ od sta każdoczesnej nieumorzonej kwoty pożyczki, jakoteż o podatkach i należnościach, któreby temu Bankowi miały być zwracane.

Od dopłat państwa niema przedsiębiorstwo opłacać podatku dochodowego.

§. 8.

Budowę kolei żelaznej w §. 1ym wzmiankowanej rozpocząć należy jak najrychlej i skończyć najpóźniej w przeciągu półtrzecia roku, licząc od dnia dzisiejszego. Gotową kolej oddać należy niezwłocznie na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy, dać mają koncesyonaryusze na żądanie Rządu stosowną kaucyę a to w papierach obiegowych, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

W razie niedotrzymania powyższych zobowiązań z winy koncesyonaryuszów, kaucya ta uznana być może za przepadłą.

§. 9.

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, gdyby Rząd ze względu na dobro publiczne uznał potrzebę wybudowania takich kolei.

§. 10.

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 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, które w przyszłości wydane by zostały.

§. 11.

Budowa kolei koncesyonowanej wykonana być ma podług zarządzeń, jakie w tej mierze wyda Ministerstwo kolei żelaznych pod bezpośrednim kie-

runkiem i nadzorem Ministerstwa kolei żelaznych a względnie Dyrekcyi głównej austriackich kolei państwa.

Budowa i dostawy powierzane być mają z bezpośrednim współudziałem Rządu i ile możności według warunków stosowanych pospolicie przy budowie kolei państwa.

Roboty budownicze powierzać należy drogą ofert oddzielnie od zbierania kapitału.

Wartość dostaw materyałowych, gruntów odstąpić się mających i wszelkich innych świadczeń, które objęciem akcyj zakładowych mają być zapewnione, oceniana będzie w porozumieniu między państwem a stronami interesowanemi, w braku zaś takowego, drogą dobrowolnego sądowego oszacowania.

Tabor kolejowy, szyny i wszelkie inne części składowe kolei, jakoteż wszelkie przedmioty do urządzenia potrzebne, nabywane być mają wyłącznie z fabryk krajowych.

Wyjątku od tego postanowienia dowolić może Ministerstwo kolei żelaznych tylko w takim razie, gdyby udowodniono, że fabryki krajowe nie zdołają dostarczyć wszystkiego pod tymi samymi warunkami co się tyczy ceny, jakości i czasu dostawy, jakie podają fabryki zagraniczne.

§. 12.

Nadaje się koncesyonaryuszom prawo utworzenia za osobnem zezwoleniem Rządu i pod warunkami, które on ustanowi, osobnej Spółki akcyjnej do prowadzenia przedsiębiorstwa kolei lokalnej koncesyonowanej, która wniść ma we wszystkie prawa i obowiązki koncesyonaryuszów.

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, na kosztą sprawienia parku kolejowego, za zezwoleniem Rządu rzeczywiście wyłożonych i należycie udowodnionych, tudzież kwoty, którą Rząd wyznaczy na zakupno zapasu materyałów i dotacyj kasowych łącznie z odsetkami interkalarnemi, ratami amortyzacyjnemi w ciągu czasu budowy rzeczywiście zapłaconymi i stratą na kursie rzeczywiście poniesioną przy gromadzeniu kapitału, żadne wydatki jakiegobądź rodzaju nie mogą być liczone.

Gdyby po upływie pierwszego roku ruchu jeszcze jakie nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, kosztą przez to poniesione mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżei Rząd pozwolił na wzniesienie pro-

jektowanych nowych budowli lub pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta będą należycie wykazane.

Kontrakt zawrzeć się mający z Bankiem krajowym królestwa czeskiego w przedmiocie pożyczki, statut Spółki jakoteż formularze akcji, które mają być wypuszczone, podlegają zatwierdzeniu Rządu.

W statucie Spółki akcyjnej, która ma być utworzona, zamieścić należy postanowienie, że wszyscy członkowie grona kierującego (rady zawiadowczej, dyrekcyi), winni być obywatelami austriackimi i winni mieć siedzibę w królestwach i krajach w Radzie państwa reprezentowanych.

§. 13.

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

Koncesjonaryusze zobowiązują się przystąpić do zawartej przez austriackie spółki kolejowe umowy względem zakupienia i utrzymywania w pogotowiu środków do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem swoją służbą i swoimi 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 koncesjonaryuszków mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na kolei koncesjonowanej. Przepisy rzeczonoego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i w Dzienniku ustaw państwa nie będą ogłoszone, staną się dla koncesjonaryuszków obowiązującymi wtedy, gdy zostaną im urzędownie podane do wiadomości.

Koncesjonaryusze zobowiązują się przy obsadzeniu posad mieć wzgląd na wysłużonych pod-

oficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajowej w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872 (Dz. u. p. Nr. 60).

§. 14.

Do przewozu korpusów straży cywilnej (Straży bezpieczeństwa, Straży skarbowej itp.) stosowane będą podobnie postanowienia taryfowe znizowane dla transportów wojskowych.

§. 15.

Ruch na kolei, na którą daje się niniejszy dokument koncesyjny, będzie utrzymywało państwo w ciągu całego okresu koncesyjnego na rachunek koncesjonaryuszków a koncesjonaryusze będą obowiązani zwrócić administracyi kolei żelaznych państwa koszta z powodu tego utrzymywania ruchu rzeczywiście poniesione lub według okoliczności ryczałtowo oznaczone. Warunki utrzymywania ruchu określone będą w osobnej umowie, którą w tym względzie Rząd zawrze z koncesjonaryuszami.

Dopóki kolej będzie istotnie używała gwarancyi państwa lub dopóki zaliczki z tytułu gwarancyi wypłacone, nie będą państwu zwrócone, Rząd będzie miał prawo wydawania według własnego uznania postanowień co do urządzeń ruchu, co do ustanowienia taryf dla przewozu osobowego i towarowego, jakoteż klasyfikacyi towarów i wszelkich warunków pobocznych, dotyczących się przewozu towarów, tudzież świadczeń przedsiębiorstwa kolejowego na rzecz niektórych gałęzi służby publicznej, mianowicie na rzecz zarządu pocztowego i zakładu telegrafów państwa, przyczem będzie miał wzgląd na istniejące stosunki obrotu.

Zresztą uregulowanie taryf pasażerskich i towarowych, jakoteż świadczeń na cele publiczne, zastrzeżone jest na zawsze ustawodawstwu i koncesjonaryusze obowiązani są poddać się takiej regulacyi.

§. 16.

Koncesjonaryusze obowiązani są 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 państwo 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.

§. 17.

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

Rząd może także wyrzec unieważnienie koncesyi przed upływem przerzeczonego czasu, gdyby określone w §. 3im zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia i utrzymywania ruchu z winy koncesyonaryuszów nie były dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl §u 11go ustawy o koncesjach na koleje żelazne.

§. 18.

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, z nich strącone będą czyste dochody dwóch lat najniepomyślniejszych i obliczony będzie średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

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 sumy rocznej, któraby wyrównywała racie rocznej potrzebnej do zawarowanego oprocentowania i umorzenia pożyczki w Banku krajowym królestwa czeskiego zaciągniętej (§. 3) z doliczeniem raty rocznej potrzebnej do oprocentowania po cztery od sta kapitału akcyjnego przez Rząd zatwierdzonego i do umorzenia go w ciągu całego okresu koncesyjnego, natenczas kwota roczna, powyżej oznaczona, uważana będzie za dochód czysty, mający służyć za podstawę do wymierzenia ceny odkupu.

3. Wynagrodzenie, które ma być zapłacone, będzie polegało na tem, że w ciągu pozostałych lat okresu koncesyjnego płacić się będzie koncesyonaryuszom kwoty potrzebne do zawarowanego oprocentowania i umorzenia pożyczki aż do zupełnego umorzenia takowej w umówionych terminach płatności, natomiast za kapitał akcyjny płacić się będzie dochód średni w myśl ustępu 1go po strąceniu tych kwot pozostały a względnie, o ileby zachodził jeden z przypadków w ustępie 2 przewidzianych, sumę roczną tamże wzmiankowaną w ratach pół-

rocznych z dołu dnia 30. czerwca 31. grudnia każdego roku płatnych.

4. Państwo zastrzega sobie, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rat rocznych, które w myśl ustępu 3go mają być płacone, wziąć na siebie spłacenie nie umorzonych jeszcze w owym czasie części pożyczki i nadto zapłacić kapitał wyrównywający sumie zdyskontowanej przez potrącenie odsetek od odsetek po cztery od sta na rok wartości kapitałowej rat, które oprócz kwot na programowe oprocentowanie i umorzenie pożyczki według postanowień ustępu 3go mają być półrocznie płacone.

Gdyby państwo zamierzało wtaki sposób spłacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego podług własnego wyboru gotówki lub obligacyj długu państwa. 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 wchodzi państwo za wyplatą ceny odkupu bez dalszego wynagrodzenia w posiadanie wolne od ciężarów a względnie obciążone tylko resztą jeszcze nie spłaconą zaciągniętej pożyczki i w używanie kolei niniejszem koncesyonowanej, ze wszystkimi do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materyałów i kasowe, koleje podjazdowe, jeżeliby koncesyonaryusze je posiadali i przedsiębiorstwa poboczne koncesyonaryuszów, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już użyte stosownie do swego przeznaczenia.

§. 19.

Gdy koncesya utraci moc swoją i od 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, zapasy materyałów i kasowe, koleje podjazdowe, jeżeliby koncesyonaryusze je posiadali i przedsiębiorstwa poboczne Spółki, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, w rozmiarze wzmiankowanym w §. 18, l. 5.

Tak wtedy gdy koncesya moc swoją straci, jak i w razie odkupienia kolei (§. 18), zatrzymają koncesyonaryusze na własność fundusz zasobny, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i akty-

wa z rachunku wynikające, 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.

§. 20.

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

§. 21.

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

Ostrzegając surowo, aby nikt nie czynił nie przeciwnego postanowieniom koncesyi niniejszej i nadając koncesyonaryuszom 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 rezydencyjnym mieście Wiedniu, dnia dwudziestego pierwszego miesiąca maja w roku zbawienia tysiąc ośmset dziewięćdziesiątym szóstym, Naszego panowania czterdziestym ósmym.



Franciszek Józef r. w.

Badeni r. w.

Guttenberg r. w.

Biliński r. w.

92.

Ustawa z dnia 5. czerwca 1896,

o uwolnieniu od stępli i opłat bezpośrednich tych fundacyi i nadań, które będą uczynione gwoli pięćdziesiątego roku Mojego panowania.

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanawiam co następuje:

Artykuł I.

Fundacye i nadania na cele naukowe, dobroczynne i humanitarne gwoli pięćdziesiątego roku Mojego panowania, o ile aż do końca 1898 roku będą uczynione lub zostały już uczynione, uwalnia się od stępli i opłat bezpośrednich.

Od takowych uwalnia się także te akty prawne i pisma, które aż do końca roku 1898 będą wygotowane, jakoteż te czynności urzędowe, które aż do tego czasu będą uskutecznione celem wprowadzenia w wykonanie fundacyi i nadań w ustępie pierwszym oznaczonych.

Artykuł II.

Upoważnia się Rząd, żeby uwolnienia w artykule I ustanowione rozciągnął także na takie fundacye i nadania gwoli pięćdziesiątego roku Mojego panowania uczynić się mające lub już uczynione, których przedmiotem jest jakikolwiek inny cel dobru pospolitemu służący, mianowicie polepszenie położenia ekonomicznego i socyalnego najemników i w ogóle mniej zasobnych klas ludności.

Artykuł III.

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

Lainz, dnia 5. czerwca 1896.

Franciszek Józef r. w.

Badeni r. w.

Biliński r. w.

93.**Obwieszczenie Ministerstwa skar-
bu z dnia 8. czerwca 1896,**

o taryfie opłat za badania analityczno-chemiczne
w c. k. Urzędzie probierczym głównym w Wiedniu.

Taryfa opłat, za badania analityczno-chemiczne
w c. k. Urzędzie probierczym głównym pobierać się
mających, rozporządzeniem z dnia 29. grudnia 1875
(Dz. u. p. Nr. 3 z r. 1876) ogłoszona, traci moc
obowiązującą od dnia 30. czerwca 1896, nową zaś
taryfę można przeglądać w rzeczonym urzędzie lub
tamże nabywać.

Biliński r. w.

94.**Rozporządzenie Ministerstwa spra-
wiedliwości z d. 20. czerwca 1896,**

tyczące się przyłączenia gminy miejscowej Ober-
kreuzstetten do okręgu Sądu powiatowego mistel-
baskiego w Dolnej Austrii.

Na zasadzie ustawy z dnia 11. czerwca 1868
(Dz. u. p. Nr. 59) oddziela się gminę miejscową
Oberkreuzstetten od okręgu Sądu delegowanego
miejsko-powiatowego korneuburskiego i przyłącza
do okręgu Sądu powiatowego mistelbaskiego.

Rozporządzenie niniejsze nabywa mocy obo-
wiązującej od dnia 1. stycznia 1897.

Gleispach r. w.

