

# Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XLIX. — Wydana i rozesłana dnia 28. lipca 1896.

**Treść:** (M 123—127.) 123. Obwieszczenie o rozszerzeniu upoważnień celniczych c. k. Komory pomocnicze w Schönwaldzie. — 124. Dokument koncesyjny na kolej lokalną wązko-torową od St. Pölten do Kirchbergu nad Pielachem (kolej nadpielaska) z odnogą do Mank, według okoliczności do St. Leonhard am Forst (Ruprechtshofen). — 125. Ustawa o uzyskaniu funduszków na kupno placu w Karłowych Warach celem wystawienia na nim nowego budynku dla poczty i telegrafu. — 126. Ustawa o dozwoleniu używania obligacji kolejowych, przez Bank krajowy królestwa czeskiego emitować się mających, do korzystnego lokowania kapitałów fundacyjnych, sierocych i tym podobnych. — 127. Rozporządzenie, którem ustanawia się termin wykonania zmiany w rozgraniczeniu terytorjalnem powiatu politycznego gross-enzersdorfskiego.

## 123.

### Obwieszczenie Ministerstwa skarbu z dnia 6. lipca 1896,

o rozszerzeniu upoważnień celniczych c. k. Komory pomocniczej w Schönwaldzie.

Upoważnia się c. k. Komorę pomocniczą II. klasy w Schönwaldzie do poddawania oceleniu „prosiąt, nie nad 10 kilogramów“ T. Nr. 47 aż do 40 sztuk w każdym z osobna transporcie.

Biliński r. w.

## 124.

### Dokument koncesyjny z dnia 11. lipca 1896,

na kolej lokalną wązko-torową od St. Pölten do Kirchbergu nad Pielachem (kolej nadpielaska) z odnogą do Mank, według okoliczności do St. Leonhard am Forst (Ruprechtshofen).

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia uznaje za stosowne w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami nadać Wydziałowi krajowemu dolnoaustriackiemu, o to proszącemu, koncesyę do wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej

parowej, która wybudowana być ma jako lokalna wązko-torowa od stacyi St. Pölten linii kolei państwa wiedeńsko-salzburskiej na Ober-Grafendorf, Hofstetten i Rabenstein do Kirchbergu nad Pielachem z odnogą do Mank, według okoliczności do St. Leonhard am Forst (Ruprechtshofen) — a to w myśl postanowień 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.

Koncesyonaryuszowi służy prawo wybudowania odnogi wązko-torowej od kolei lokalnej na wstępie wzmiankowanej do Mank, według okoliczności do St. Leonhard am Forst a względnie do Ruprechtshofen, z tem zastrzeżeniem, że postanowienia niniejszego dokumentu koncesyjnego stosować się mają do całego przedsięwzięcia.

Uprawnienie koncesyonaryusza do wybudowania rzeczzonej odnogi straci moc swoją, gdyby koncesyonaryusz nie zrobił z niego użytku w przeciągu pięcioletniego okresu, licząc tenże od dnia dzisiejszego. Również zastrzega sobie Rząd, że także przed upływem pięciolecia powyżej ustanowionego będzie mu służyło prawo uznania uprawnienia koncesyonaryusza do wybudowania odnogi powyższej za wygaśnięcie i nadania innemu przedsiębiorcy koncesyi na

takową, gdyby koncesyonaryusz nie mógł wybudować tej linii pod warunkami przez innych kompetentów ofiarowanymi a przez Rząd zatwierdzonymi.

Do złożenia odnośnej deklaracji wyznaczony będzie koncesyonaryuszowi termin trzechmiesięczny, liczyć się mający od urzędowego uwiadomienia o staraniu się innych osób o koncesyę.

### §. 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.

Koncesyonaryusz obowiązany jest rozpocząć budowę kolei żelaznej w §. 1 wzmiankowanej niezwłocznie po uzyskaniu pozwolenia 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, dać ma koncesyonaryusz na żądanie Rządu stosowną kaucyę 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 koncesyonaryuszowi prawo wyłączenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

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

### §. 5.

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 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 wydane zostały. 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 koncesyonaryuszowi prawo utworzenia za osobnem zezwoleniem Rządu i pod warunkami, które on ustanowi, Spółki akcyjnej, która wniść 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 sprawienia taboru kolejowego, jakoteż na uposażenie funduszu zasobnego w sumie, którą Rząd ustanowi, rzeczywistocie wyłożonych i należycie udowodnionych, z doliczeniem odsetek interkalarnych rzeczywistocie zapłaconych w okresie budowy i straty na kursie rzeczywistocie 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 obligacji pierwszorzędných i akcyj, które mają być wypuszczone, podlegają zatwierdzeniu Rządu.

### §. 7.

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

Koncesjonaryusz zobowiązuje 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 koncesjonaryusza 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 koncesjonaryusza obowiązującymi wtedy, gdy zostaną mu urzędownie podane do wiadomości.

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

Koncesjonaryusz 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).

#### §. 8.

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

#### §. 9.

Koncesyę nadaje się z obroną przeciw zakładowaniu nowych kolei w myśl §u 9go, lit. b) ustawy o koncesjach na koleje żelazne na lat dziewięćdziesiąt, 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 ruchu nie były dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl §u 11, lit. b) ustawy o koncesjach na koleje żelazne.

#### §. 10.

Wyjąwszy przypadek wyraźnego zezwolenia Rządu, koncesjonaryusz 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 koncesjonaryusza.

W przypadku takim koncesjonaryusz ma 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 koncesjonaryuszem.

#### §. 11.

Koncesjonaryusz obowiązany jest pod warunkami i zastrzeżeniami w artykule XII ustawy z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895) przepisanimi 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.

#### §. 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, 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 oprocentowania i umorzenia podług planu obligacyj pierwszorzędnych za zezwoleniem Rządu emitowanych, 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 koncesyonaryuszowi kwoty potrzebne do oprocentowania i umorzenia podług planu obligacyj pierwszorzędnych aż do zupełnego ich spłacenia, 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 półrocznych z dołu dnia 30. czerwca i 31. grudnia każdego roku płatnych.

4. Państwo zastrzega sobie, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rat rocznych, zapłacić kapitał wyrównywający sumie obligacyj pierwszorzędnych, w chwili odkupienia jeszcze nie umorzonych według zatwierdzonego planu amortyzacji, z doliczeniem zdyskontowanej przez potrącenie odsetek od odsetek po cztery od sta na rok wartości kapitałowej rat, które oprócz kwot potrzebnych na oprocentowanie i umorzenie według planu obligacyj pierwszorzędnych mają być według postanowień ustępu 3go 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 wypłatą ceny odkupu bez dalszego wynagrodzenia w posiadanie wolne od ciężarów i w używanie kolei niniejszem koncesyonowanej, ze wszystkimi do niej należąciami

ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, 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 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, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, w rozmiarze wzmiankowanym w §. 12, ustęp ostatni.

Tak wtedy gdy koncesya moc swoją straci, jak i w razie odkupienia kolei (§. 12), zatrzyma koncesyonaryusz na własność fundusz zasobny, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i należące się mu aktywa obrachunkowe, 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.

### §. 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 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 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, że gdyby pomi- no 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.

Guttenberg r. w.

**125.****Ustawa z dnia 13. lipca 1896,**

o uzyskaniu funduszów na kupno placu w Karłowich Warach celem wystawienia na nim nowego budynku dla poczty i telegrafu.

Za zgodą obu Izb Rady Państwa postanawiam co następuje:

## §. 1.

Upoważnia się Rząd, żeby celem wystawienia w Karłowich Warach nowego budynku dla poczty i telegrafu, wystarał się o fundusze na nabycie stosownego placu pod tę budowlę potrzebne w sumie 140.000 zł., wyraźnie sto czterdzieści tysięcy złotych, przez zaciągnięcie pożyczki w taki sposób, żeby odsetki od potrzebnego kapitału wynosiły najwięcej cztery od sta i żeby tenże umorzony został w najwięcej czterdziestu pięciu ratach ryczałtowych.

## §. 2.

Wykonanie ustawy niniejszej porucza się Ministrowi skarbu i Ministrowi handlu

Ischl, dnia 13. lipca 1896.

**Franciszek Józef r. w.**

Badeni r. w.

Biliński r. w.

Glanz r. w.

**126.****Ustawa z dnia 14. lipca 1896,**

o dozwoleniu używania obligacji kolejowych, przez Bank krajowy królestwa czeskiego emitować się mających, do korzystnego lokowania kapitałów fundacyjnych, sierocych i tym podobnych.

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanawiam co następuje:

## §. 1.

Obligacje kolejowe, które emitować ma Bank krajowy królestwa czeskiego, mogą być używane aż do sumy nieprzekraczalnej 50,000.000 zł. w. a. do korzystnego lokowania kapitałów fundacji, zakładów pod nadzorem publicznym zostających, Urzędu pocztowych kas oszczędności, tudzież pieniędzy sierocych, powierczniczych i depozytowych, jakoteż po kursie giełdowym, jednakże nie ponad wartość imienną, na kaucye służbowe i na kaucye w interesach.

## §. 2.

Wykonanie ustawy niniejszej poruczam Moim Ministrom spraw wewnętrznych, sprawiedliwości, skarbu i kolei żelaznych.

Ischl, dnia 14. lipca 1896.

**Franciszek Józef r. w.**

Badeni r. w.

Gleispach r. w.

Biliński r. w.

Guttenberg r. w.

**127.****Rozporządzenie Ministerstwa spraw wewnętrznych z dnia 20. lipca 1896,**

którem ustanawia się termin wykonania zmiany w rozgraniczeniu terytoryalnym powiatu politycznego gross-enzersdorfskiego.

Zmiana w rozgraniczeniu terytoryalnym powiatu politycznego gross-enzersdorfskiego, rozporządzeniem ministeryalnym z dnia 4. listopada 1895, Dz. u. p. Nr. 166, ogłoszona, wejść ma w wykonanie od dnia 1. września 1896.

Atoli siedziba urzędowa starostwa przeniesiona będzie z Gross-Enzersdorfu do Floridsdorfu dopiero w dniu 1. stycznia 1897.

Badeni r. w.

