

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część LXV. Wydana i rozesłana dnia 13. września 1896.

Treść: (№ 164—167.) 164. Rozporządzenie, którem zmieniona się punkt 3 rozporządzenia Ministerstwa rolnictwa z dnia 1. sierpnia 1872, o mianowaniu dla Szkoły głównej ziemiaństwa w Wiedniu docentów pobierających wynagrodzenie. — 165. Dokument koncesyjny na kolej lokalną od Zajeców do Hodonina. — 166. Rozporządzenie o zwracaniu urzędnikom państwa, podróże służbowe odbywającym i przemieszczającym się, kosztów przewozu pakunku. — 167. Ustawa o zawarciu nowej umowy w przedmiocie urzędzenia stosunku państwa do istryjskiego funduszu indemnizacyjnego ze zmianą odnośnej umowy z roku 1875.

164.

Rozporządzenie Ministerstwa wyznań i oświaty w porozumieniu z Ministerstwem rolnictwa z dnia 14. sierpnia 1896,

którem zmienia się punkt 3 rozporządzenia Ministerstwa rolnictwa z dnia 1. sierpnia 1872, Dz. u. p. Nr. 124, o mianowaniu dla Szkoły głównej ziemiaństwa w Wiedniu docentów pobierających wynagrodzenie.

Na miejsce punktu 3go rozporządzenia Ministerstwa rolnictwa z dnia 1. sierpnia 1872, Dz. u. p. Nr. 124, dotyczącego się mianowania dla Szkoły głównej ziemiaństwa w Wiedniu docentów pobierających wynagrodzenie, wydaje się następujące postanowienia:

3. Pełnienie obowiązków docenta pobierającego wynagrodzenie nie będzie uważane za stałą posadę i może ustać na tej samej drodze, na której zostało zaprowadzone (2) a nadto także w skutek wypowiedzenia ze strony samego docenta.

Atoli docent winien wypowiedzieć przed rozpoczęciem się tego półrocza, po upływie którego tenże docent nie życzy już sobie rozpocząć wykładów.

Gautsch r. w.

165.

Dokument koncesyjny z dnia 21. sierpnia 1896,

na kolej lokalną od Zajeców do Hodonina.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia uznaję za stosowne w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami nadać Drowi Karolowi Baronowi Offermannowi c. k. radcy handlowemu i adwokatowi krajowemu morawsko-śląskiemu w Bernie w związku z firmą Lindheim i Sp. w Wiedniu i Karolowi Ströhlerowi dyrektorowi kolei żelaznej w Berlinie, o to proszącym, koncesyę do wybudowania i utrzymania w ruchu kolei żelaznej parowej, która wybudowana być ma jako lokalna ze szlakiem normalnym od stacyi Zajece linii brzetysławsko-berneńskiej c. k. uprzyw. kolei północnej Cesarza Ferdynanda na Czeicz i Mutienice do stacyi Hodonin linii wiedeńsko-krakowskiej rzeczonyj głównej kolei 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.

Koncesyonaryusze obowiązani są na żądanie Rządu i w terminie, który on oznaczy, wybudować

odnogę od kolei lokalnej na wstępie oznaczonej od stosownego punktu pod Mutienicami do kopalni węgla pod Dubnianami w tym razie, gdyby według uznania Ministerstwa kolei żelaznych odpowiednia rentowność tej odnogi była zapewniona.

§. 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.

Koncesjonariusze obowiązani są rozpocząć budowę kolei koncesyonowanej niezwłocznie, 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 mają koncesjonariusze kaucyje w sumie dziesięć tysięcy złotych 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 koncesjonariuszom prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie koncesjonariuszom 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 koncesjonariusze do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego i do warunków koncesyjnych, które c. k. 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, 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 koncesjonariuszom prawo utworzenia za osobnem zezwoleniem Rządu i pod warunkami, które on ustanowi, Spółki akcyjnej, która wnijść ma we wszystkie prawa i obowiązki koncesjonariuszów.

Emisya obligacyj pierwszorzędných jest wzbroniona.

Natomiast nadaje się koncesjonariuszom prawo wypuszczenia w obieg akcyj pierwszorzędných, które mieć będą pod względem wypłaty odsetek i umorzenia, pierwszeństwo przed akcyami zakładowemi, za sumę, którą Rząd ustanowi.

Dywidenda należąca się od akcyj pierwszorzędných, zanim akcye zakładowe nabeąda prawa do pobierania dywidendy, nie może być wymierzana w większej kwocie jak po 4½ od sta i dopłaty z dochodów późniejszych lat są wzbronione.

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 taboru kolejowego i uposażenia funduszu zasobnego, który Rząd ma oznaczyć, rzeczywiście wyłożonych i należyte udowodnionych, z doliczeniem odsetek interkalarných rzeczywiście zapłaconých w okresie budowy i straty na kursie rzeczywiście poniesionej przy gromadzeniu kapitału, żadne wydatki jakiegobądź rodzaju nie mogą być liczone.

Gdyby po skończeniu budowy 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 amortyzacyi przez Rząd zatwierdzonego.

Statut Spółki jakoteż formularze akcyj zakładowych i akcyj pierwszorzędnych, 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 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 koncesjonaryuszów mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na kolei koncesjonowanej. Przepisy rzeczono rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i w Dzienniku ustaw państwa nie będą ogłoszone, staną się dla koncesjonaryuszów obowiązującymi wtedy, gdy zostaną im urzędownie podane do wiadomości.

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

Koncesjonaryusze 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 korpusom straży cywilnej (Straży bezpieczeństwa, Straży skarbowej itp.) lub innym organom publicznym, postanowione będzie w warunkach koncesyjnych.

§. 9.

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 swoje.

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, koncesjonaryusze nie są upoważnieni do odstąpienia trzecim osobom utrzymywania ruchu na kolei koncesjonowanej.

Rząd zastrzega sobie prawo objęcia ruchu na kolei koncesjonowanej i utrzymywania go aż do upływu okresu koncesyjnego na rachunek koncesjonaryuszów mianowicie w tym przypadku, gdyby kolej ta została bezpośrednio połączona z jedną z tych kolei, na których ruch utrzymuje Rząd.

W przypadku takim koncesjonaryusze 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 koncesjonaryuszami.

§. 11.

Koncesjonaryusze obowiązani są 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 utrzy-

muje, w taki sposób, że Rząd będzie mógł z prawem ustanawiania taryf przysyłać lub pozwolić przysyłać tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy koleją wspólną lub niektórymi jej częściami, za opłatą sto sownego 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.

Gdyby kolej miała być odkupiona przed upływem siódmego roku ruchu po otwarciu ruchu, cenę odkupu obliczyć należy według średniego czystego dochodu dwóch najpomyślniejszych lat ruchu przed odkupieniem.

2. Gdyby jednak średni dochód czysty, w myśl postanowień ustępu 1. obliczony, nie wynosił najmniej takiej sumy rocznej, któraby wyrównywała racie 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 dochód średni w myśl ustępu 1go 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 zdyskontowanej przez potrącenie odsetek od odsetek po cztery od sta na rok wartości kapitałowej rat, które mają być według postanowień ustępu 3go półrocznie płacone.

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 pieniężnym średnim, jaki obligacye 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 materiałów, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już użyte stosownie do swego przeznaczenia.

§ 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 materiałów, 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), 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 wniesione 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 funkcyjnaryusza, 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 funkcyjnaryuszów na koszt koncesyonaryuszów.

W razie utworzenia się Spółki akcyjnej, komisarz przez Rząd ustanowiony będzie miał także prawo hywania na posiedzeniach Rady zawiado-

wczej 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 decyzyi, która wydana być ma niezwłocznie i będzie dla Spółki obowiązująca.

§. 15.

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.

Guttenberg r. w.

166.

Rozporządzenie Ministerstwa skarbu w porozumieniu z wszystkimi Władzami naczelnymi z dnia 28. sierpnia 1896,

o zwracaniu urzędnikom państwa, podróże służbowe odbywającym i przesiedlającym się, kosztów przewozu pakunku.

Odnośnie do rozporządzeń Ministerstwa skarbu z dnia 10. marca 1849, Dz. u. p. Nr. 158, z dnia 8. marca 1851, Dz. u. p. Nr. 62, z dnia 2. czerwca 1854, Dz. u. p. Nr. 139, z dnia 19. czerwca 1856, Dz. u. p. Nr. 109, z dnia 7. czerwca 1860, Dz. u. p. Nr. 146, z dnia 23. kwietnia 1874, Dz. u. p. Nr. 47 i z dnia 8. czerwca 1885, Dz. u. p. Nr. 101, tudzież odnośnie do rozporządzenia Ministerstwa handlu z dnia 26. marca 1850, Dz. u. p. Nr. 134 i odnośnie do rozporządzenia Ministerstw handlu i skarbu z dnia 31. maja 1891, Dz. u. p. Nr. 73, rozporządza się:

1. Co do podróży służbowych aż do dwóch dni trwających nie zwraca się nic za pakunek a przeto nie zwraca się też kosztów przewozu pakunku fiakrem lub powozem najętym, wyjąwszy przypadki szczególne, które w wykazie kosztów należy usprawiedliwić.

2. Co do podróży służbowych, więcej niż dni dwa aż do sześciu włącznie trwających, odbywanych zakładami przewozowymi, dotychczasowe 25

kilogramów wagi pakunku bezpłatnie przewożącymi, o ile w ogóle według istniejących przepisów służy odbywającemu podróż urzędnikowi prawo do zwrotu przewoźnego od pakunku, zwracać się będzie za wzięty ze sobą pakunek tylko należności manipulacyjne (za dozór), tudzież, oprócz należności za powóz od dworców i do dworców kolejowych a względnie przystani, osobne taksy od wziętego ze sobą pakunku, 25 kilogramów ważącego, o ile należałoby je opłacić, a według okoliczności (gdyby w dotyczącej stacji nie było powozów najemnych do przewiezienia dalej podróźnego i jego pakunku), należność za przeniesienie tego pakunku do najbliższego miejsca lub odwrotnie w kwocie 25 c.

3. Co do podróży służbowych więcej niż sześć dni trwających, odbywanych zakładami przewozowymi, dotychczasową wagę pakunku bezpłatnie przewożącymi, o ile w ogóle według istniejących przepisów wolno liczyć przewoźne od nadwyżki pakunku, będą zwracane należności za przewiezienie nadwyżki pakunku, która jednak nie może przerosnąć wymiaru normalnego 50 kilogramów, tudzież opłaty za manipulację (dozór) i należność stęplową, jakoteż należności za powóz od dworców i do dworców kolejowych a względnie przystani, z doliczeniem taks od pakunku aż do wagi normalnej 75 kilogramów a względnie tam, gdzie niema do rozporządzenia powozów najemnych, należność po 50 centów (z przystani i do przystani w Dalmacyi i w Przymorzu po 1 zł.) za każde jednorazowe przeniesienie pakunku.

4. Co do podróży odbywanych tymi zakładami przewozowymi, które nie przewożą bezpłatnie żadnej wagi pakunku, o ile w ogóle według istniejących przepisów służy urzędnikowi odbywającemu podróż prawo zwrotu przewoźnego od pakunku, zwracać się będzie oprócz należności w punkcie 2 a względnie 3 wzmiankowanych, z wyjątkiem należności za manipulację (dozór), także jeszcze przewoźne, przypadające za dotychczasową wagę bezpłatną.

Ze względu na to, że wzmiankowane zakłady przewozowe stopniają przewoźne od pakunku według dziesiątek kilogramów, pozwala się w przypadkach pod 2 i 3 wzmiankowanych, liczyć przewoźne od 30 a względnie od 80 kilogramów.

5. Wagę normalną, od której przewiezienia kolejami żelaznymi lub statkami parowymi itp. przesiedlający się mogą według rozporządzeń ministerjalnych z dnia 2. czerwca 1854, Dz. u. p. Nr. 139, i z dnia 19. czerwca 1856, Dz. u. p. Nr. 109, żądać zwrotu przewoźnego — odnośnie do tych zakładów przewozowych, na których nie istnieje bezpłatny przewóz pewnej wagi pakunku i na których jest zaprowadzone stopniowanie przewoźnego od pakunków według dziesiątek kilogramów — oblicza się w ten sposób, że do ustanowionych w ostatniem

z powyższych rozporządzeń wag pakunku, stosownie do wymienionych tam kategorii w ilości 50 a względnie 75 lub 100 kilogramów dla samego urzędnika i dla przemieszczającej się razem z nim żony, dolicza się po 25 kilogramów, tudzież na każde razem przemieszczające się dziecko, według tego, czy rok 10 życia przekroczyło czy nie, 25 a względnie 12 kilogramów, nakoniec na każdą razem przemieszczającą się osobę służebną, o ile liczenie jezdnego za takie osoby jest według istniejących przepisów w ogóle dozwolone, 25 kilogramów, poczem zaokrąglą się tę wagę ogólną za najbliższą wyższą dziesiątkę.

6. Postanowienia szczególne, dotyczące się nadwyżki wagi pakunku z powodu wzięcia ze sobą narzędzi lub innych przyborów nader ciężkich i wielkiej objętości, usprawiedliwionego celem podróży służbowej, obowiązują także na przyszłość, z tą zmianą, że zwrot odnośnych wydatków będzie zależał od udowodnienia, że pakunki te rzeczywiście wożono a względnie, że opłacono od nich przeżożne.

7. Urzędnik, mający z powodu przesiedlenia się prawo do policzenia należytości, których wymiar oznacza się według ilości członków rodziny i osób służebnych, przemieszczających się razem z nim, winien udowodnić przesiedlenie się złożeniem egzemplarzy kartek meldunkowych, tę okoliczność potwierdzających, przepisom odpowiednich i przez policję miejscową poświadczonych.

Biliński r. w.

167.

Ustawa z dnia 4. września 1896,

o zawarciu nowej umowy w przedmiocie urządzenia stosunku państwa do istryjskiego funduszu indemnizacyjnego ze zmianą odnośnej umowy z roku 1875, Dz. u. p. Nr. 72 z r. 1875.

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanawiam co następuje:

Artykuł I.

Upoważnia się Rząd do zawarcia z reprezentacją krajową margrabstwa istryjskiego umowy po dług dołączonego /-/. projektu.

Artykuł II.

Wykonanie ustawy niniejszej poruczam Memu Ministrowi skarbu.

Chłopy, dnia 4. września 1896.

Franciszek Józef r. w.

Badeni r. w.

Biliński r. w.

U m o w a,

zawarta na podstawie poprzedniczych upoważnień drogą konstytucyjną uzyskanych między c. k. Ministerstwem skarbu w imieniu c. k. Rządu z jednej a Wydziałem krajowym margrabstwa istryjskiego w imieniu reprezentacji krajowej z drugiej strony w celu urządzenia na nowo stosunku państwa do funduszu indemnizacyjnego istryjskiego ze zmianą umowy z roku 1875, Dz. u. p. Nr. 72 z r. 1875.

§. 1.

Reprezentacja krajowa, jako administracja autonomiczna funduszu indemnizacyjnego istryjskiego, odpisze całkowicie wszystkie należytości zalegające jeszcze obecnie u obowiązanych (posiadaczy gruntów w skutek indemnizacji uwolnionych od ciężarów), jakie takowi na rachunek kapitału, rent, odsetek, odsetek za zwłokę i należytości egzekucyjnych są dłużni temu funduszowi indemnizacyjnemu.

Wydział krajowy zobowiązuje się zarządzić niebawem z urzędu wykreślenie wpisów hipotecznych, jakie w księgach publicznych istnieją jeszcze dla takich należytości według postanowienia powyższego odpisanych lub już dawniej ubytych.

Wydział krajowy może do współdziałania w tym względzie wezwać c. k. urzędy podatkowe a w razie potrzeby c. k. Prokuratorę skarbu w Tryeście.

§. 2.

Z zastrzeżeniem przewidzianego w §. 1 odpisania zaległości obowiązanych, państwo odpisze kwotę częściową dwieście tysięcy złotych (200.000 zł.) wal. austr. od wzmiankowanego w punkcie 1 umowy z roku 1875, Dz. u. p. Nr. 72 z r. 1875, bezprocentowego długu funduszu indemnizacyjnego z tytułu zaliczek państwa w sumie 416.000 zł. w. a.,

którego zalegająca jeszcze pozostałość wynosiła z końcem 1893 sumę 300.000 zł. wal. austr.

Pozostająca jeszcze potem reszta w sumie sto tysięcy (100.000) złotych tego bezprocentowego długu z tytułu zaliczek państwa spłacana będzie najpóźniej w ciągu dziesięcioletniego okresu, liczyć się mającego od dnia 1. stycznia 1896 a to ratami równymi rocznymi, z których każda wniesiona być ma do skarbu państwa najpóźniej aż do końca odnośnego roku kalendarzowego.

§. 3.

Dopóki reszta długu z tytułu zaliczek państwa, stosownie do §. 2 pozostająca, nie będzie całkowicie spłacona, zobowiązuje się kraj także po czasokresie ostatniego terminu płatności obligacyj indemnizacyjnych pobierać nadal dodatki do podatków stałych rządowych, bądź w formie osobnych dodatków na indemnizację, bądź z wliczeniem w powszechne dodatki krajowe, w wymiarze zabezpieczającym dopełnienie wzmiankowanej powinności spłacenia i w celu tegoż spłacenia.

Dodatki w ustępie poprzedzającym ustanowione wolno całkowicie lub częściowo odpisywać, odrazać lub zwracać tylko w tym samym stosunku, w którym c. k. Władza podatkowa pozwoli na to co do podatku rządowego, branego za podstawę do wymierzenia owych dodatków.

C. k. Minister skarbu:



§. 4.

Aż do umorzenia wzmiankowanej w §. 2 reszły w sumie 100.000 zł. bezprocentowego długu z tytułu zaliczek państwa przedstawiać należy corocznie c. k. Ministerstwu skarbu wcześniej, przed wniesieniem na sejm, preliminarze i zamknięcia rachunków istryjskiego funduszu indemnizacyjnego, dopóki takowe jeszcze oddzielnie będą wygotowywane, gdy zaś to nie będzie już miało miejsca, części preliminarzy i zamknięć rachunków ogólnego funduszu krajowego, tyczące się spłaty i pokrycia rzeczowego długu z tytułu zaliczek państwa.

§. 5.

Inne postanowienia umowy z roku 1875, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1875, umową niniejszą nie objęte (punkta 1 aż do 5) uchylają się jako obecnie bezprzedmiotowe.

§. 6.

Umowę niniejszą spisuje się w dwóch egzemplarzach jednobrzmiących niestępowanych, podpisanymi c. k. Ministra skarbu, tudzież Starosty krajowego i dwóch innych członków Wydziału krajowego opatrzonych, z których jeden zachowywany być ma w c. k. Ministerstwie skarbu, drugi zaś w Reprezentacji krajowej margrabstwa istryjskiego.

Wiedeń, dnia 1896.

Porzeczce, dnia 1896.

Starosta krajowy:

.....

Członek Wydziału krajowego:



.....

Członek Wydziału krajowego:

.....

