

# Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XXXVII. — Wydana i rozesłana dnia 7. czerwca 1900.

**Treść:** (№ 88—93.) 88. Obwieszczenie o przyjmowaniu do sprawdzania i cechowania wagi z koleją wiszącą (systemu Schembera). — 89. Obwieszczenie o przedłużeniu terminu skończenia budowy kolei lokalnej od Gmünd do Litschau z odnogą od Alt-Nagelberg do Heidenreichstein. — 90. Obwieszczenie o przedłużeniu terminu skończenia budowy kolei lokalnej Wimperk—Wallern. — 91. Rozporządzenie, ustanawiające na kampanię 1900/1901 wymiar zabezpieczenia niechybnej płalności na wypadek zwrotu bonifikacji płaconej przy wywozie cukru. — 92. Obwieszczenie o nadaniu koncesyi na sieć kolei małych wązko-torowych w Krakowie, które utrzymywane być mają w ruchu zapomocą elektryczności. — 93. Obwieszczenie o przedłużeniu terminu otwarcia kolei lokalnej Stańkow—Horszów Tyn—Ronsperk.

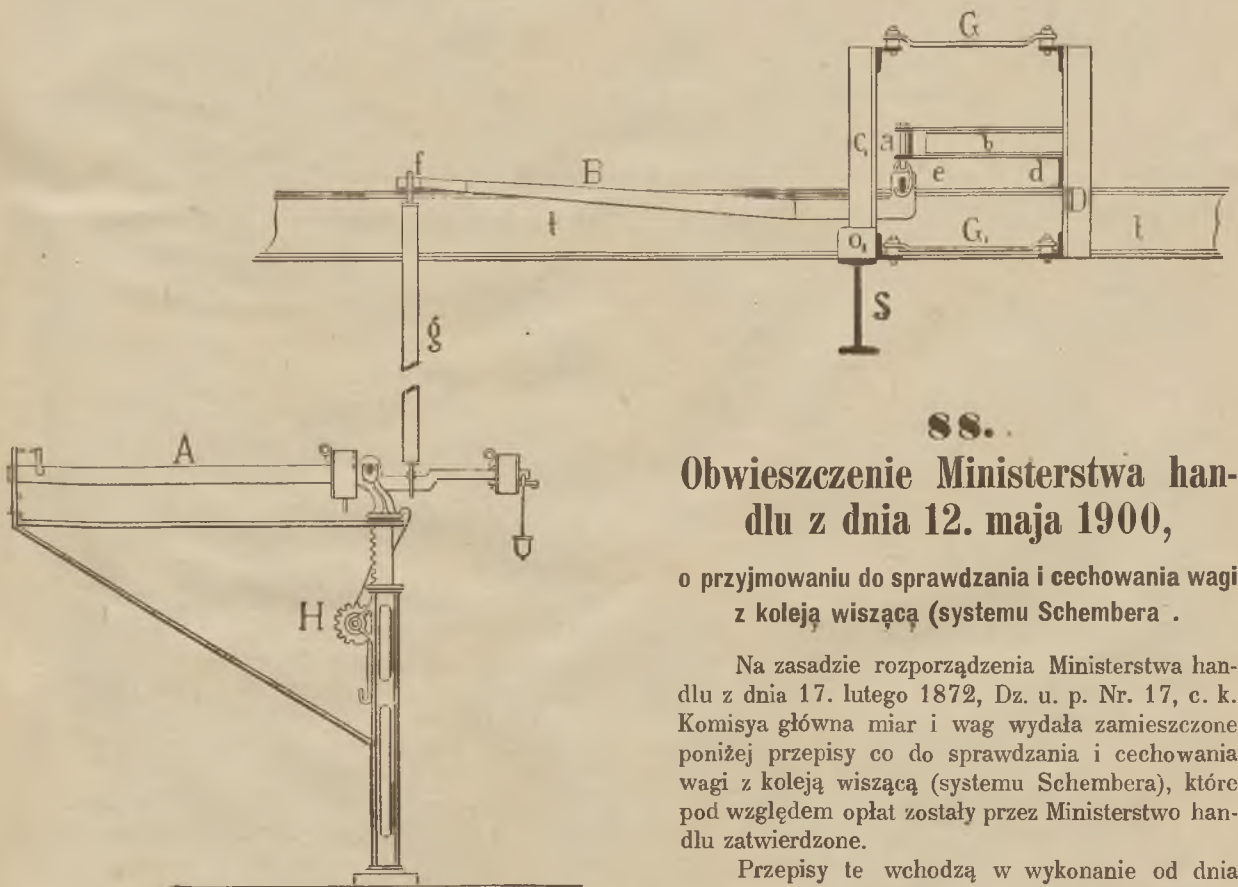


Fig. 1

88..

## Obwieszczenie Ministerstwa handlu z dnia 12. maja 1900,

o przyjmowaniu do sprawdzania i cechowania wagi z koleją wiszącą (systemu Schembera).

Na zasadzie rozporządzenia Ministerstwa handlu z dnia 17. lutego 1872, Dz. u. p. Nr. 17, c. k. Komisya główna miar i wag wydała zamieszczone poniżej przepisy co do sprawdzania i cechowania wagi z koleją wiszącą (systemu Schembera), które pod względem opłat zostały przez Ministerstwo handlu zatwierdzone.

Przepisy te wchodzi w wykonanie od dnia ogłoszenia.

Call r. w.

## Przepisy

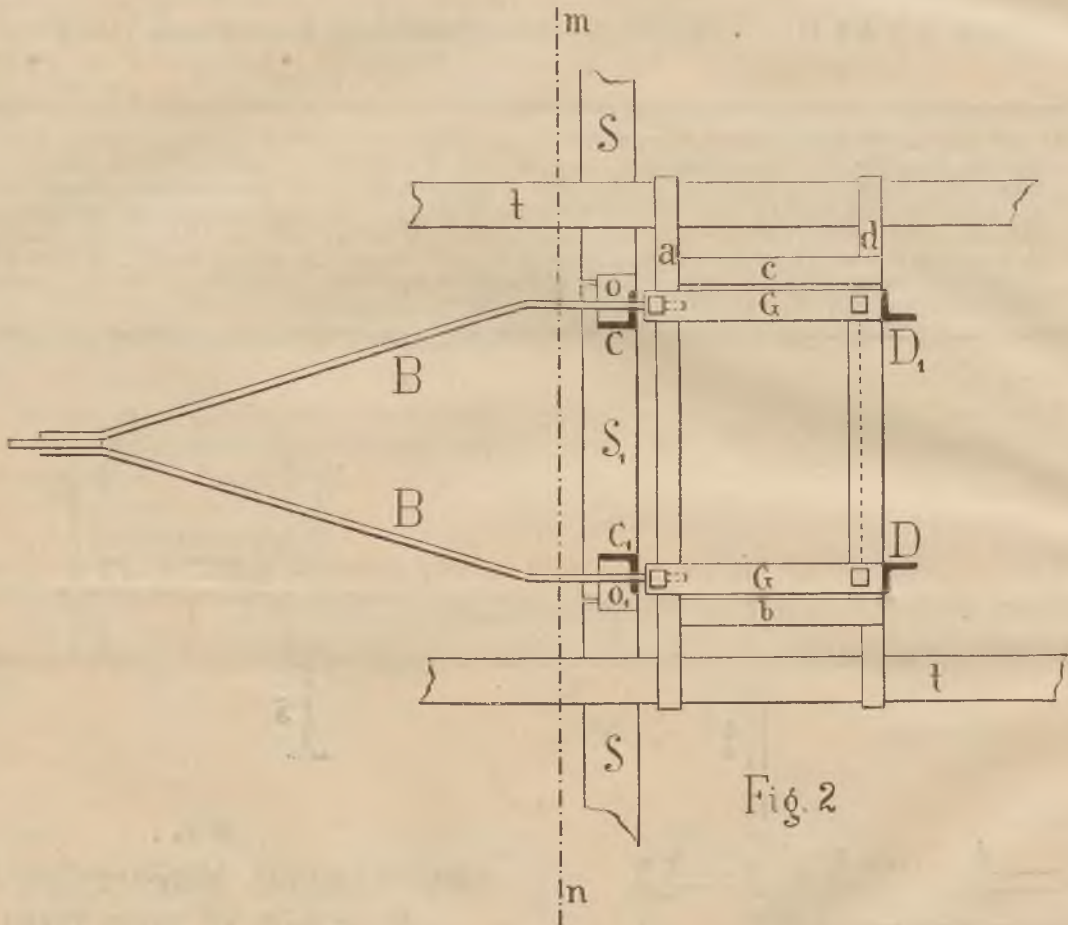
tyczące się sprawdzania i cechowania wagi z koleją wiszącą (systemu Schembera).

### I. Opis wagi.

Figura 1 przedstawia widok boczny wagi, figura 2 rzut poziomy a figura 3 przekrój pionowy wagi w kierunku linii  $m n$  (fig. 2).

Na dwu ostrzach dźwigających  $i i$  dźwika dźwigającego  $B$  (fig. 3) spoczywają dwa wiszary żelazne  $C C_1$ , do ich zaś dolnych końców przytwierdzona jest część  $S_1$  kolei wiszącej  $S$  (fig. 1, 2 i 3) zrobionej z żelaza  $\Gamma$ .

Dla zapobieżenia pochylaniu się na bok części kolei  $S_1$  (fig. 2 i 3), na którą zapomocą krążków wprowadza się ciężar, który ma być zważony, tak dolne jak i górne końce wiszarów żelaznych  $C C_1$



Zestawę wagi stanowią cztery dźwigary  $a, b, c$  i  $d$  z żelaza  $\square$  (fig. 1 i 2) w kształcie ramy ze sobą połączone, a zestaw ta przytwierdzona jest do dwóch poprzecznic  $t t$  (fig. 1, 2 i 3) równoległe od siebie leżących.

Na dźwigarze  $a$  zawieszono są zapomocą wiszarów żelaznych dwa ostrza obrotowe  $e$  (fig. 1) dźwika dźwigającego  $B$  (fig. 1 i 2) zrobionego tak, jak u sztrasburskiej wagi pomostowej dziesiątej, przeciwległy zaś tym ostrzom obrotowym koniec  $f$  dźwika dźwigającego  $B$  połączony jest prętem  $g$  zapomocą ostrzy i panwi z krótszym ramieniem niżej umieszczonej belki wagowej  $A$  (fig. 1).

(fig. 3) są poziomymi zastrzałami  $G G$  i  $G_1 G_1$  (fig. 1 i 2) z obu podporami  $D D_1$  (fig. 1 i 2) na poprzecznicach  $t t$  pionowo przytwierdzone, połączone, a to zapomocą ostrzy i panwi, które ostatnie obracają się naokoło krótkich pionowych sworzni przytwierdzonych do górnych końców tych wiszarów żelaznych i podpor.

Waga może być zbudowana jako dziesiątka lub setna, z urządzeniem ciężarka ruchomego lub bez niego, albo też jako waga tylko ciężarkiem ruchomym opatrzona a więc bez talerza na ciężarki.

Dozwolone jest także umieszczenie na krótszym ramieniu belki wagowej takiego urządzenia ciężarka

ruchomego, żeby przez odpowiednie zastosowanie onegoż można oznaczać ciężkość osobnego naczynia zawierającego materyał, który ma być zważony.

Na figurze 1 belka wagowa *A* umieszczona jest poniżej dźwinka dźwigającego *B*; jednakże może ona znajdować się także powyżej dźwinka dźwigającego, w którym to razie pręt *g* (fig. 1) służy nie do wywierania ciśnienia lecz do ciągnięcia.

Podobnie belka wagowa *A* (fig. 1) może zajmować rozmaite położenie względem kolei wiszącej *S* (fig. 2 i 3) a dźwinek dźwigający *B* (fig. 2) może być zrobiony także w kształcie trójkąta nie równobocznego.

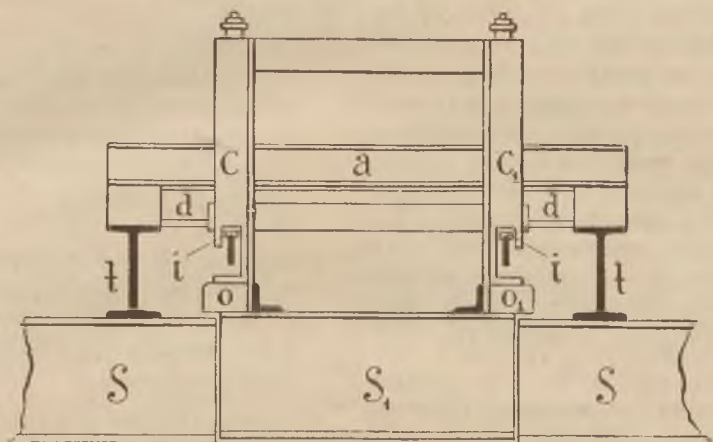


Fig. 3

Podczas ważenia część kolei *S*<sub>1</sub> (fig. 3) jest nieco podniesiona, gdy zaś waga jest zatrzymana, co skutecznia się przez spuszczenie belki wagowej *A* zapomocą przyrządu lewarowego, umieszczonego na stojaku belki wagowej *H* (fig. 1), część kolei *S*<sub>1</sub> spoczywa na stałej kolei *S* zapomocą wyskoków czyli zaczepów *O* *O*<sub>1</sub> (fig. 1, 2 i 3) umieszczonych na wiszarach żelaznych *C* *C*<sub>1</sub>.

## II. Granice błędów i opłata.

Pod względem granicy błędów i opłaty postępuje się z tą wagą tak, jak z wagą pomostową opatrzoną lub nieopatrzoną urządzeniem ciężarka ruchomego.

## III. Cechowanie.

Cechuje się na belce wagowej *A*, tudzież na dźwinku dźwigającym *B* i na części kolei *S*<sub>1</sub>.

Wiedeń, dnia 19. kwietnia 1900.

C. k. Komisya główna miar i wag:

Tinter r. w.

## 89.

### Obwieszczenie Ministerstwa kolei żelaznych z dnia 16. maja 1900,

o przedłużeniu terminu skończenia budowy kolei lokalnej od Gmünd do Litschau z odnogą od Alt-Nagelberg do Heidenreichstein.

Na mocy Najwyższego upoważnienia termin skończenia i otwarcia kolei lokalnej wązko-torowej od Gmünd do Litschau z odnogą od Alt-Nagelberg

do Heidenreichstein, wyznaczony w §. 2 dokumentu koncesyjnego z dnia 12. listopada 1898, Dz. u. p. Nr. 207, przedłużony został aż do 15. lipca 1900.

Wittek r. w.

## 90.

### Obwieszczenie Ministerstwa kolei żelaznych z dnia 16. maja 1900,

o przedłużeniu terminu skończenia budowy kolei lokalnej Wimperk—Wallern.

Na mocy Najwyższego upoważnienia termin skończenia i otwarcia kolei lokalnej od Wimperku na Eleonorenhain do Wallernu, wyznaczony w §. 2 dokumentu koncesyjnego z dnia 22. maja 1898, Dz. u. p. Nr. 93, przedłużony został dla nieskończonej jeszcze części tej kolei Wimperk—Eleonorenhain aż do 31. lipca 1900.

Wittek r. w.

**91.****Rozporządzenie Ministerstwa skarbu z dnia 22. maja 1900,**

ustanawiające na kampanię 1900/1901 wymiar zabezpieczenia niechybnej płatności na wypadek zwrotu bonifikacji płaconej przy wywozie cukru.

Na zasadzie §. 3 części V. rozporządzenia cesarskiego z dnia 17. lipca 1899, Dz. u. p. Nr. 120, postanawia się, że poszczególne zakłady fabrykacji cukru tego rodzaju, który w §. 1, l. 1 ustawy o opodatkowaniu cukru jest oznaczony, zapłacić mają jako zabezpieczenie niechybnej płatności na wypadek zwrotu bonifikacji w okresie wyrobu cukru 1900/1901 taką kwotę, jakąby poszczególne zakłady fabrykacji cukru tytułem zwrotu bonifikacji zapłacić miały, gdyby zwrot przypadający prawdopodobnie w okresie wyrobu 1899/1900 na wszystkich zakładach fabrykacji cukru w królestwach i krajach w Radzie państwa reprezentowanych, został indywidualnie rozdzielony na podstawie wyników fabrykacji w kampanii 1898/1899, według postanowień części V. powyższego rozporządzenia cesarskiego.

Kwotę zabezpieczenia, w taki sposób obliczoną, należy zaokrąglić przez podwyższanie kwot mniejszych od 50 K na 50 K, a kwot większych od 50 K na 100 K.

Właściwa władza skarbowa pierwszej instancji oznajmi poszczególnym zakładom fabrykacji cukru kwoty zabezpieczenia przypadające na te zakłady.

Dla tych zakładów fabrykacji cukru, które w okresie wyrobu 1898/1899 jeszcze nie były w ruchu, ustanawia się rzeczne zabezpieczenie dla każdego w kwocie 40.000 K (czterdzieści tysięcy koron).

Böhm r. w.

**92.****Obwieszczenie Ministerstwa kolei żelaznych z dnia 23. maja 1900,**

o nadaniu koncesyi na sieć kolei małych wązko-torowych w Krakowie, które utrzymywane być mają w ruchu zapomocą elektryczności.

Na zasadzie i w myśl postanowień ustawy o kolejach niższego rzędu z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, c. k. Ministerstwo kolei żelaznych w porozumieniu z interesowanymi c. k. Ministerstwami, tudzież c. i k. wspólnym Minister-

stwem wojny nadało Spółce tramwajowej krakowskiej o to proszącej, koncesyę do wybudowania i utrzymywania w ruchu a to zapomocą siły elektrycznej, zespolonej sieci kolei małych wązko-torowych, wybudować się mających w Krakowie z włączeniem i odpowiedniem przerobieniem linii kolei konnej, dotychczas ani jako koleje lokalne ani jako koleje małe nie koncesyonowanych a to pod warunkami i zastrzeżeniami poniżej w §§. 1 aż do 17 włącznie przepisanimi i z jednoczesnem uchyleniem postanowień koncesyjnych, tyjących się linii istniejącej kolei konnej.

Sieć kolejowa koncesyonowana obejmuje linie następujące:

- a) linię idącą od mostu podgórskiego ulicą Mostową przez plac Wolnicę, ulicą Krakowską, ulicą Stradom i ulicą Grodzką, następnie przez Rynek, ulicą Floryańską i przez bramę Floryańską w ulicę Basztową i ulicę Lubicz aż do dworca c. k. uprzyw. kolei północnej Cesarza Ferdynanda;
- b) odnogę linii pod a) oznaczonej poczynając się w Rynku przy kościele Maryackim i idącą wzdłuż linii A—B i B—C ulicami Szewską i Karmelićką aż do Parku Krakowskiego i Rogatki Łobzowskiej;
- c) odnogę linii pod a) oznaczonej idącą z Rynku ulicami Sienną, Starowiślną i Dietlowską i łączącą się z linią pod a) oznaczoną;
- d) odnogę linii pod b) oznaczonej poczynając się w Rynku przy ulicy Szewskiej i idącą wzdłuż linii B—C, ulicami Wiślną i Zwierzyńską aż do przystanku kolei okrężnej;
- e) odnogę linii pod b) oznaczonej poczynając się w Rynku przy ulicy Szczepańskiej i idącą ulicami Sławkowską i Długą aż do Rogatki Wrocławskiej;
- f) odnogę linii pod b) oznaczonej idącą ulicą Podwałe w ulicę Wolską aż do Parku Dra Jordana.

§. 1.

Koncesyonaryuszce zapewniają się co do linii koncesyonowanych dobrodziejstwa finansowe wyszczególnione w artykule V ustawy na wstępie wzmiankowanej.

Okres przewidzianych w artykule V, lit. d) ustawy powyższej uwolnień od podatków, ustanawia się na lat 15, licząc od dnia dzisiejszego w ten sposób, że uwolnienie od podatków co do linii oznaczonych we wstępie pod a) i b) nabędzie mocy dopiero od tego czasu, jak na liniach tych po ich przerobieniu ruch zacznie być wykonywany zapomocą elektryczności.

Co do stępla od biletów osobowych stosowane być mają postanowienia artykułu XX, ustęp drugi ustawy powyższej.

### §. 2.

Spółka obowiązana jest rozpocząć budowę linii kolejowych na wstępie pod *a)* i *b)* oznaczonych niezwłocznie po otrzymaniu pozwolenia do budowania, skończyć najpóźniej w przeciągu półtora roku, licząc od dnia dzisiejszego. Nadto obowiązana jest Spółka budowę linii kolejowych pod *c)* aż do *f)* oznaczonych skończyć najpóźniej w przeciągu półtrzecia roku. Gotowe linie oddać na użytek publiczny i ruch na nich utrzymywać bez przerwy przez cały okres koncesyjny z wyjątkiem linii na wstępie pod *f)* oznaczonej.

Co do linii do Parku Dra Jordana ten ostatni obowiązek ciąży na Spółce tylko w czasie od 1. kwietnia aż do 31. października każdego roku.

Dotrzymanie powyższego terminu wybudowania kolei, jakoteż wykonanie i urządzenie zgodnie z koncesją linii koncesyonowanych zabezpieczyć ma koncesyonaryuszka na żądanie c. k. Rządu złożeniem stosownej kaucyi w tych papierach wartościowych, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

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

### §. 3.

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

Takież samo prawo nadane być ma Spółce do wybudowania wszelkich kolei podjazdowych, których wybudowanie Rząd ze względu na dobro publiczne uznałby za potrzebne.

### §. 4.

O ileby do wybudowania kolei koncesyonowanej użyte być miały drogi publiczne, któremi miasto Kraków nie zawiaduje, Spółka winna postarać się o zezwolenie tych, którzy do utrzymywania owych dróg są obowiązani a względnie Władz lub urzędów, którym według istniejących ustaw służy prawo udzielania pozwolenia do używania dróg.

Spółka jest obowiązana ponieść koszta urządzeń potrzebnych z powodu przerobienia a względnie wybudowania i ruchu linii kolejowych na wstępie oznaczonych do zabezpieczenia swobodnego funkcyonowania przewodów telegraficznych i telefo-

nicznych państwa istniejących już w chwili nadania koncesyi na tę linię, mianowicie zaś koszta przełożenia owych przewodów, gdyby było potrzebne.

### §. 5.

We względzie budowy kolei koncesyonowanej i ruchu na niej zastosować się powinna Spółka do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego i do warunków koncesyjnych technicznych, 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, o ile takowe w myśl postanowień rozdziału B ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, znajdują zastosowanie na małych kolejach, tudzież do ustaw i rozporządzeń, któreby w przyszłości zostały wydane, nakoniec do zarządzeń c. k. Ministerstwa kolei żelaznych i w ogóle Władz powołanych.

W warunkach koncesyjnych zamieszczone będą odpowiednie zarządzenia, polecające nabywanie materiałów budowlanych, szyn i wszelkich innych części składowych kolei, jakoteż wszelkich przedmiotów taboru kolejowego i przedmiotów urządzenia z zakładów lub fabryk tutejszo-krajowych i nakazujące zatrudnianie głównie tutejszo-krajowych sił roboczych.

### §. 6.

Cyfra kapitału zakładowego rzeczywistego podlega zatwierdzeniu Rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie koncesyonowanych linii kolejowych łącznie z kosztami nabycia parku kolejowego i kosztami uposażenia funduszu zasobnego, rzeczywiście wyłożonych i należycie udowodnionych, z doliczeniem odsetek interkalarnych rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy, żadne wydatki jakiegobądź rodzaju nie mogą być liczone.

Gdyby po wyczerpaniu zatwierdzonego kapitału zakładowego 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.

## §. 7.

Spółka obowiązana jest dozwalać podoficerom i ordynansom na razie służbę pełniącym bezpłatnego przejazdu kolejami.

Co do bliższych szczegółów w tym względzie umówić się należy z właściwymi Władzami wojskowymi.

Spółka zobowiązuje się przy obsadzaniu 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.

Gdyby z powodu uroczystości, marszów wojska, parad, tudzież w razie budowy kanałów, przewodów rurowych itp. Władze uznały za potrzebne wstrzymanie na pewien czas ruchu na jakiejś części kolei koncesyjonowanych, Spółka ma poddać się bez oporu odnośnym zarządzeniom Władz i bez jakiegokolwiek roszczenia do wynagrodzenia za stratę poniesioną w skutek czasowego wstrzymania ruchu.

## §. 9.

Urzednicy państwa, funkcyonaryusze i sludzy, jadący koleją z polecenia Władz sprawujących nadzór nad zarządem i ruchem kolei żelaznych lub dla zabezpieczenia interesów państwa z powodu koncesyi lub w sprawach dochodów niestałych, gdy się wywiódą certyfikatami urzędowymi, jakie c. k. Ministerstwo kolei żelaznych dla wylegitymowania się wystawiać im będzie, przewożeni być powinni z pakunkiem podróznym bezpłatnie.

## §. 10.

Spółka obowiązana jest przewozić pocztę tudzież funkcyonaryuszów zarządu pocztowego i telegraficznego wszystkimi pociągami programowymi.

Za te świadczenia, jakoteż za wszelkie inne na rzecz zakładu pocztowego może Spółka żądać odpowiedniego wynagrodzenia, które ustanowione będzie drogą ugody.

Korespondencye, tyżące się zarządu kolei małej, wymieniane między dyrekcją lub gronem kierującym przedsiębiorstwa kolejowego a podwładnymi funkcyonaryuszami lub przez tych ostatnich między sobą, mogą być przewożone przez slugi zakładu kolejowego.

## §. 11.

Spółka obowiązana jest mieć pieczę o urządzenie na rzecz swoich funkcyonaryuszów i ich rodzin

zaopatrzenia dla inwalidów i starców, i w tym celu przystąpić do kasy emerytalnej związku austriackich kolei lokalnych, jeśliby dla koncesyjonowanego przedsiębiorstwa kolejowego nie była utworzona własna kasa emerytalna przynajmniej takie same korzyści członkom następcząca a względnie przynajmniej takie same zobowiązania na Spółkę wkładająca jak kasa rzeczzonego związku.

Spółka jest nadto obowiązana dołożyć starania, żeby osoby zatrudniane dotychczas przy ruchu na istniejących liniach kolei konnej w Krakowie zostały użyte do służby przy ruchu na koncesyjonowanych liniach kolejowych, o ile to będzie możliwe ze względu na zmieniony sposób utrzymania ruchu.

## §. 12.

Spółka obowiązana jest dostarczać wcześniej Ministerstwu kolei żelaznych na jego żądanie wykazów statystycznych potrzebnych do zestawienia statystyki rocznej kolei żelaznych.

## §. 13.

Koncesyę nadaje się z ochroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §u 9go, lit. b) ustawy o koncesyjach na koleje żelazne na lat (45) czterdzieści pięć, licząc od dnia dzisiejszego a po upływie tego czasu utraci ona moc swoją.

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

## §. 14.

Prawo kaduku na rzecz państwa, ustanowione w §. 8 ustawy o koncesyjach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, nie stosuje się do kolei koncesyjonowanej.

## §. 15.

Spółka nie jest upoważniona do odstąpienia trzecim osobom utrzymywania ruchu na małej kolei koncesyjonowanej, wyjąwszy, gdyby Rząd wyraźnie na to zezwolił.

## §. 16.

Rząd ma prawo przekonywać się, czy budowa kolei i jej urządzenia ruchu są we wszystkich

częściach wykonane odpowiednio celowi i trwale, tudzież zarządzić, aby wadom w tym względzie zapobieżono lub takowe usunięto.

§. 17.

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

**Wittek** r. w.

**93.**

**Obwieszczenie Ministerstwa kolei żelaznych z dnia 25. maja 1900,**

**o przedłużeniu terminu otwarcia kolei lokalnej Stanków—Horszów Tyń—Ronsperk.**

Na mocy Najwyższego upoważnienia termin skończenia i otwarcia kolei lokalnej Stanków—Horszów Tyń—Ronsperk wyznaczony w §. 2 dokumentu koncesyjnego z dnia 29. grudnia 1898, Dz. u. p. Nr. 6 z r. 1899, przedłużony został aż do 30. września 1900.

**Wittek** r. w.

