

# Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XV. — Wydana i rozesłana dnia 26. lutego 1902

**Treść:** (№ 42—44.) 42. Obwieszczenie o uzupełnieniu i częściowej zmianie Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 6. lutego 1894, na kolej lokalną od Trydentu na Borgo do granicy państwa pod Tezze (kolej walsugańska) z powodu zapewnionego tej kolei przez c. k. Rząd podwyższenia gwarancyi państwa. — 43. Obwieszczenie, podające spis szlaków kolei żelaznych, do których stosuje się umowa międzynarodowa z dnia 14. października 1890, dotycząca się obrotu towarów na kolejach żelaznych. — 44. Obwieszczenie o ustanowieniu urzędu podatkowego oraz sądowno-depozytowego w Liesingu w D. A.

**42.**

## Obwieszczenie Ministerstwa kolei żelaznych z dnia 15. lutego 1902,

o uzupełnieniu i częściowej zmianie Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 6. lutego 1894, Dz. u. p. Nr. 70, na kolej lokalną od Trydentu na Borgo do granicy państwa pod Tezze (kolej walsugańska) z powodu zapewnionego tej kolei przez c. k. Rząd podwyższenia gwarancyi państwa.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia uzupełnia i zmienia się stosownie do artykułu XVII. ustawy z dnia 1. lipca 1901, Dz. u. p. Nr. 85, Najwyższy dokument koncesyjny z dnia 6. lutego 1894, Dz. u. p. Nr. 70, w następujący sposób:

I. Oprócz gwarancyi, zapewnionej Spółce stosownie do §. 3 Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 6. lutego 1894, Dz. u. p. Nr. 70 co do pożyczki pierwszeństwa w sumie imiennej 4,500.000 zł. (9,000.000 K), zapewnia się jej dalszą gwarancję państwa co do czystego dochodu rocznego w sumie aż do 144.003 K, wyrównującej wydatkowi potrzebnemu na oprocentowanie po cztery od sta i umarzenie pożyczki pierwszeństwa w sumie imiennej 3,340.000 K, która zaciągnięta być ma na pokrycie potrzebnego zwiększenia kapitału budowy, a która ma być umorzona po-

dobnież aż do upływu 75go roku koncesyi, to jest najpóźniej aż do 5. lutego 1969.

II. Paragrafy 3 aż do 7 włącznie rzeczonego dokumentu koncesyjnego stosują się odpowiednio do tego podwyższenia gwarancyi, z tą różnicą, że wymieniony w czwartym ustępie §. 6go majątek przedsiębiorstwa, z którego wierzytelności państwa z tytułu zaliczek gwarancyjnych lub odsetek mają być zaspakajane, obejmuje w szczególności także wynagrodzenie, jakie zapłacone być ma w razie odkupienia kolei (§. 17) i że w rachunku ruchu można umieszczać jako pozycję wydatkową także dopłaty na zawiadownictwo, oraz podatki i należitości, gdyby miano je zwracać, jakoteż należitości stęplowe od kuponów, gdyby w swoim czasie co do nowej pożyczki pierwszeństwa miały być uiszczane.

III. Ze zmianą drugiego ustępu §. 11go rzeczonego Najwyższego dokumentu koncesyjnego upoważnia się Spółkę do zaciągnięcia dalszej pożyczki pierwszeństwa w sumie imiennej 3,340.000 K pod warunkami podlegającymi zatwierdzeniu Rządu.

IV. Uchyła się §. 17 wzmiankowanego Najwyższego dokumentu koncesyjnego i wydaje się na miejsce onegoż następujące zarządzenia:

§. 17.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kiedykolwiek kolei koncesyonowanej pod następującymi warunkami:

1. Wynagrodzenie w razie odkupienia zapłacić się mające będzie polegało na tem, że państwo weźmie na siebie w miejsce Spółki spłacenie pożyczek pierwszeństwa Spółki i wszelkich innych pożyczek, jakiby Spółka za zezwoleniem Rządu zaciągnęła, w kwotach, które w chwili odkupienia zalegają jeszcze jako nieumorzone, a nadto kwotę kapitału akcyjnego, zalegającą jeszcze w chwili odkupienia, spłaci gotówką lub obligacyami długu państwa, z którejto ostatniej sumy jednak potrącone być mają wierzytelności państwa z tytułu zaliczek gwarancyjnych i odsetek, gdyby zalegały (§. 6). Obligacje długu państwa liczone będą w takim razie po kursie pieniężnym średnim, jaki obligacje długu państwa tego samego rodzaju, notowane urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półrocza bezpośrednio poprzedzającego.

2. Przez odkupienie kolei i od dnia tego odkupienia przechodzi na państwo za wypłatą wynagrodzenia, pod l. 1 przepisanego, bez dalszej zapłaty, własność wolna od ciężarów, a względnie obciążona tylko zalegającymi jeszcze resztami pożyczek za zezwoleniem Rządu zaciągniętych, i używanie kolei koncesyonowanej ze wszystkimi do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i zasoby kasowe, a według okoliczności koleje podjazdowe i przedsiębiorstwa poboczne własnością Spółki będące, jakoteż rezerwy ruchu i kapitałowe a względnie fundusze zasobne z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już użyte stosownie do swego przeznaczenia.

3. Odkupienie na rzecz państwa nastąpić ma w każdym przypadku z rozpoczęciem się roku kalendarzowego, uchwała zaś Rządu, tycząca się odkupienia, oznajmiona będzie przedsiębiorstwu kolejowemu najpóźniej do 31. października roku bezpośrednio poprzedniego w formie deklaracji Rządu. W deklaracji tej oznaczone będą następujące szczególności:

- a) termin, od którego nastąpi odkupienie;
- b) przedsiębiorstwo kolejowe, będące przedmiotem odkupienia i inne przedmioty majątku, które bądź jako przynależność przedsiębiorstwa kolejowego bądź na zaspokojenie pretensyi państwa z tytułu gwarancyi lub z jakichkolwiek innych tytułów prawnych przejść mają na państwo;
- c) kwota ceny odkupu, którą państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowemu (l. 1), według okoliczności obliczona tymczasowo z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania, z oznaczeniem terminu i miejsca płatności.

4. Rząd zastrzega sobie prawo ustanowienia jednocześnie z doręczeniem deklaracji co do odkupienia osobnego komisarza do czuwania nad tem, żeby stan majątku, począwszy od tej chwili, nie został zmieniony na szkodę państwa.

Począwszy od chwili oznajmienia o odkupieniu, wszelka sprzedaż lub obciążenie nieruchomości majątkowych, w deklaracji o odkupieniu wymienionych, podlega przyzwoleniu tego osobnego komisarza.

To samo rozumie się o wszelkiem przyjęciu nowych zobowiązań, przekraczających granicę regularnego sprawowania interesów lub uzasadniających trwałe obciążenie.

5. Spółka obowiązana jest mieć o to staranie, żeby Rząd mógł w dniu na odkupienie wyznaczonym objąć w fizyczne posiadanie wszystkie przedmioty majątku, w deklaracji o odkupieniu wymienione.

Gdyby Spółka nie uczyniła zadość temu zobowiązaniu, Rząd będzie miał prawo nawet bez jej zezwolenia i bez wdania się sądu objąć w fizyczne posiadanie przedmioty majątku powyżej oznaczone.

Począwszy od chwili odkupienia, ruch na kolei odkupionej odbywać się będzie na rachunek państwa, a przeto od tej chwili wszelkie dochody ruchu przechodzić będą na rzecz państwa, wszelkie zaś wydatki ruchu na karb państwa.

Czyste dochody, jakie okażą się z obrachunku aż do chwili odkupienia, pozostaną własnością przedsiębiorstwa kolejowego, które natomiast odpowiadać ma samo za wszelkie należytości obrachunkowe i za wszelkie inne długi, pochodzące z budowy i ruchu kolei aż do chwili powyższej.

6. Rząd zastrzega sobie prawo zahipotekowania na podstawie deklaracji o odkupieniu (l. 3), prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach majątkowych, w skutek odkupienia na państwo przechodzących.

Spółka obowiązana jest oddać Rządowi na jego żądanie do rozporządzenia wszelkie dokumenty prawne, jakichby od niej jeszcze do tego celu potrzebował.

V. W pierwszym ustępie §. 18 zamiast l. 5 dawnych postanowień §. 17go przytoczyć należy l. 2 powyższego §. 17go.

Wittek r. w.

## 43.

**Obwieszczenie Ministerstwa kolei żelaznych z dnia 17. lutego 1902,**

podające spis szlaków kolei żelaznych, do których stosuje się unowa międzynarodowa z dnia 14. października 1890, Dz. u. p. Nr. 186 z r. 1892, tycząca się obrotu towarów na kolejach żelaznych.

Spis tych szlaków kolei żelaznych, do których stosuje się umowa międzynarodowa z dnia 14. października 1890, Dz. u. p. Nr. 186 z r. 1892, tycząca się obrotu towarów na kolejach żelaznych, wydany obwieszczeniem Ministerstwa kolei żelaznych z dnia 12. marca 1901, Dz. u. p. Nr. 29, został zmieniony a względnie uzupełniony stosownie do zmian, które zaszły od owego czasu aż do końca stycznia 1902, jak następuje:

**Austria i Węgry.****I. Królestwa i kraje reprezentowane w Radzie państwa.**

(Łącznie z Liechtensteinem.)

**A. Wszystkie linie, na których ruch utrzymują zarządy kolejowe i spółki, mające siedzibę w Austrii lub w Węgrzech.**

Pod 1 (c. k. austriackie koleje państwa) co do szlaków wyłączonych od umowy międzynarodowej wyrazy pod a) „dalmackich kolei państwa“ zastąpiono wyrazami: „następujących linii dalmackich c. k. austriackich kolei państwa“.

Nowo wpisane zostały pod

**I. Królestwa i kraje reprezentowane w Radzie państwa (łącznie z Liechtensteinem):****C. Części kolei, na których ruch utrzymują bośniacko-hercegowińskie koleje państwa.**

53. Od Gruzhu do granicy krajowej pod Uskoplje,

54. Od granicy krajowej pod Glavskami do granicy krajowej pod Nagumanacem.

55. Od granicy krajowej pod Igalem do Zeniki.

Pod III. napis „Obszar zajęty“ zmieniono na

**III. Bośnia-Hercegowina**

i zostały nowo wpisane:

2. Bośniacko-hercegowińskie koleje państwa, z wyłączeniem kolei kopalnianej Podlugovi—Varesz, a natomiast z wliczeniem kolei elektrycznej miasta Sarajewa.

**Niemcy.****A. Koleje i części kolei, na których ruch utrzymują zarządy niemieckie.****II. Koleje żelazne prywatne pod własnym zarządem.**

Wykreślono:

30. Kolej żelazna Flensburg—Kappeln.

39. Kolej poboczna Hansdorf—Priebus.

71. Kolej żelazna Nürtingen—Neuffen.

Nowo wpisane zostały:

A. II. 15 d) Kolej poboczna Wiesloch—Meckesheim.

e) Kolej poboczna Wiesloch miasto—Waldangelloch.

17. a) Kolej żelazna Brunświk—Schöning.

19. a) Kolej żelazna broithalska.

33. a) Kolej żelazna Gera—Meiselwitz—Wuitz.

52. w nawiasie, jako trzeci szlak: Hansdorf—Priebus.

79. a) Kolej żelazna Reinickendorf—Liebenwalde—Gross-Schöncheck.

94. c) Kolej żelazna Greussen—Ebeleben—Keula.

Dotychczasowe głoski *c, d i e* zmienione zostały na *d, e i f*.

98. a) Koleje poboczne, na których ruch utrzymuje dyrekcya wirtemberskiej Spółki kolei żelaznych:

a) Amstetten—Laichingen.

b) Ebingen—Onstmettingen.

c) Nürtingen—Neuffen.

98. b) Kolej poboczna Aalen—Ballmertshofen, na której ruch utrzymuje dyrekcya kolei lokalnych wirtemberskich.

**B. Części kolei utrzymywane w ruchu przez zarządy nieniemieckie lub na wspólnie z nimi.**

Wstęp tytułu III. opiewa teraz następnie:

„Części utrzymywane w ruchu przez koleje Federacyi szwajcarskiej na granicy szwajcarsko-niemieckiej.“

**Włochy.****A. Koleje i części kolei, na których ruch utrzymują zarządy włoskie.**

Osnowa liczby 2 opiewa następnie:

2. Wszystkie linie utrzymywane w ruchu przez Spółkę sieci nad Adryatykiem, z wyjątkiem linii:

a) Bologna—S. Felice.

b) Foggia—Lucera.

c) Foggia—Manfredonia.

d) Brescia—Iseo.

## Rosya.

Nowo wpisane zostały pod:

### A. Koleje i części kolei, na których ruch utrzymuje państwo.

17. a) Koleje żelazne zakaukazkie

Pod:

### B. Koleje i części kolei, utrzymywane w ruchu przez zarządy prywatne.

26. a) Kolej żelazna Belgorod — Sumy.

## Szwajcarya.

Oddział:

### A. Koleje i części kolei, na których ruch utrzymują zarządy szwajcarskie.

zawiera teraz następujące koleje:

1. Kolej Federacji szwajcarskiej.
2. Kolej gothardzka.
3. Kolej Jura-Simplon, z wyłączeniem utrzymywanej przez nią w ruchu kolei linowej od dworca kolejowego w Cossonay I. S. do miasta Cossonay.
4. Koleje zjednoczone szwajcarskie.
5. Kolej neufchatelsko-jurajska, z wyłączeniem utrzymywanej przez nią w ruchu linii wązkotorowej Neufchatel—Cortailod—Boudry.
6. Kolej emmentalska.
7. Kolej Langenthal—Huttwil.
8. Kolej tösthalska.
9. Kolej seethalska szwajcarska.
10. Kolej południowo-wschodnia szwajcarska.
11. Kolej Rorschach-Heiden.
12. Kolej sihlthalska.
13. Kolej thunerseeńska.
14. Kolej Önsingen—Balsthal.
15. Kolej berneńsko-neufchatelska (linia bezpośrednia).
16. Kolej żelazna wązko-torowa Yverdon — St. Croix.
17. Kolej wązko-torowa retycka.

W oddziale

### B. Części kolei utrzymywane w ruchu przez zarządy zagraniczne lub na wspólnie z nimi

tytuł II. Zarządy niemieckie, ma następującą zmienioną osnowę:

Części kolei utrzymywane w ruchu przez koleje państwa Wielkiego księstwa badeńskiego, od granicy niemiecko-szwajcarskiej:

20. pod Gottmadingen aż do granicy szwajcarsko-niemieckiej pod Wilchingen.

21. pod Stetten aż do kolei bazylejsko-badeńskiej.

22. pod Leopoldshöhe aż do kolei bazylejsko-badeńskiej.

23. pod Grenzach aż do kolei bazylejsko-badeńskiej.

24. Kolej łącząca między koleją bazylejsko-badeńską a koleją związkową szwajcarską bazylejską, utrzymywana w ruchu na wspólnie z kolejami państwa Wielkiego księstwa badeńskiego.

25. Część kolei Federacji szwajcarskiej od granicy niemiecko-szwajcarskiej pod Św. Ludwikiem aż do Bazylei, utrzymywana w ruchu przez koleje państwa w Alzacy i Lotaryngii.

Wittek r. w.

## 44.

## Obwieszczenie Ministerstwa skarbu z dnia 20. lutego 1902,

o ustanowieniu urzędu podatkowego oraz sądowno-depozytowego w Liesingu w D. A.

Na zasadzie Najwyższego postanowienia z dnia 7. września 1901, ustanawia się w Liesingu w Dolnej Austrii urząd podatkowy oraz sądowno-depozytowy dla gmin Sądu powiatowego tego samego miana, ustanowionego stosownie do rozporządzenia c. k. Ministerstwa sprawiedliwości z dnia 21. listopada 1901, Dz. u. p. Nr. 187.

Od dnia, w którym ten urząd podatkowy a jednocześnie także i Sąd powiatowy rozpocznie urządowanie, a który później podany będzie do wiadomości, przyłączone będą do urzędu podatkowego liesingkiego gminy:

1. Atzgersdorf, Erlaa, Inzersdorf, Kalksburg, Liesing i Mauer, należące do okręgu Sądu powiatowego hietzingskiego,

2. Kaltenleutgeben, Perchtoldsdorf, Rodaun, Siebenhirten, i Vösendorf, należące do okręgu Sądu powiatowego mödlingskiego.

Böhm r. w.