

Rok 1894.

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część LXIII. — Wydana i rozesłana dnia 17. sierpnia 1894.

(Zawiera Nr. 173—174.)

173.

Ustawa z dnia 10. lipca 1894,

o odprzedaży części składowych dóbr funduszowych Millstatt.

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanawiam co następuje:

§. 1.

Upoważnia się Ministra rolnictwa, żeby z gruntów, należących do dóbr funduszowych Millstatt, sprzedał następujące bez ciężarów hipotecznych, jakoto:

Liczba bieżąca	Nazwa posiadłości	Numer parceli
1. W gminie podatkowej Millstatt:		
1	Hühnergartl	1/1
2	Netzgarten	2/1
3	detto	101/2
4	Mistgrube	3/1
5	detto	3/2
6	Saggarten	5/1
7	Domitiangarten	14
8	Bezirksrichtergartl	17/1
9	Ziergartl	17/2

Liczba bieżąca	Nazwa posiadłości	Numer parceli
10	Zwinger	19
11	Grosser Fürschlag	689
12	Hof- oder Stiftsgarten	21/1
13	detto	21/13
14	detto	21/15
15	detto	21/16
16	detto	21/18
17	detto Brandstattgartl	1/2
18	detto Holzlegstätte	2/2
19	detto Brandstatt	3/1
20	detto Defrerhütte	149
21	detto Seeweg	672/2
22	detto detto	672/3
23	detto detto	672/4
24	detto detto	673/2
25	Haffeld	134/1
26	detto Weg paris. Garten	134/2
27	detto detto	134/3
28	detto detto	134/4
29	detto detto	134/5
30	Kühbichl	173/1
31	detto	173/3
32	detto	174
33	detto	176
34	detto	177

razem rozległości 13·2491 hektara.

Liczba bieżąca	Nazwa posiadłości	Numer parceli
2. Gmina podatkowa Laubendorf:		
1	Hofalpe	954
2	detto	955
3	detto	956/1
4	detto	956/1
5	detto	956/1
6	detto	956/2
razem rozległości 264·7682 hektara.		
3. Gmina podatkowa Kaning:		
1	Pichelalpe	715
2	detto	716
3	detto	717/1
4	detto	718/1
5	Brandgrabenwald	707/8
6	Gipfelwald	733/8
razem rozległości 71·7860 hektara, a przeto ogółem rozległości 349·8033 hektara.		

§. 2.

Sumy przez sprzedaż uzyskane umieścić należy w preliminarzu państwa w etacie Ministerstwa wyznań i oświecenia pod tytułem fundusz naukowy.

§. 3.

Skarb (fundusz naukowy) weźmie na siebie ciężące na tych dobrach funduszowych zobowiązania z tytułu fundacji i patronatu nawet o ile takowe tyczą się części gruntu odstąpić się mających a posiadaczy tych oddzielonych gruntów zabezpieczy od dochodzenia sądowego i wynagrodzi im szkody w razie, gdyby jakieś prawowite pretensje roszczono do nich na zasadzie rzeczonych zobowiązań.

§. 4.

Wykonanie ustawy niniejszej, poruczam Mojemu Ministrowi rolnictwa, Mojemu Ministrowi wyznań i oświecenia i Mojemu Ministrowi skarbu.

Franciszek Józef r. w.

Windisch-Graetz r. w. Falkenhayn r. w.

Plener r. w. Madeyski r. w.

174.

Obwieszczenie Ministerstwa handlu z dnia 8. sierpnia 1894,

o kilku zmianach i uzupełnieniach poczynionych w Najwyższych dokumentach koncesyjnych kolei żelaznej busztiehradzkiej z dnia 11. stycznia 1867 (Dz. u. p. Nr. 16) i z dnia 1. lipca 1868 (Dz. u. p. Nr. 138).

Na zasadzie Najwyższego postanowienia z dnia 19. lipca 1894 Postanowienia Najwyższych dokumentów koncesyjnych kolei busztiehradzkiej z dnia 11. stycznia 1867 (Dz. u. p. Nr. 16) i z dnia 1. lipca 1868 (Dz. u. p. Nr. 138) zmienione i uzupełnione zostały w sposób następujący:

I.

Na miejsce postanowień §§. 7, 8 i 12 Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 11. stycznia 1867 (Dz. u. p. Nr. 16), tudzież §§. 6, 7 i 10 Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 1. lipca 1868 (Dz. u. p. Nr. 138) o ile wyłącznie uprzywilejowana kolej busztiehradzka nie zobowiązała się już drogą umowy do jeszcze rozciąglejszych świadczeń, wydają się następujące zarządzenia dla wszystkich linii tej kolei, do których odnoszą się powyższe dokumenty koncesyjne:

1. Stosownie do przepisu §. 68 Porządku ruchu kolei żelaznych, Spółka obowiązana jest przewozić bezpłatnie pocztę i służbę pocztową.

Zarząd pocztowy ma prawo używać do przewozu poczty wszystkich pociągów kuryerskich, pospiesznych, pocztowych, osobowych i mieszanych programem ruchu objętych.

Pociągi pospieszne i kuryerskie są jednak uwolnione od przewozu posyłek pocztowych towarowych.

Programy ruchu pociągów przeznaczonych do przewożenia poczty powinny być zatwierdzone przez Ministerstwo handlu, które też o każdej zamierzonej zmianie programu najmniej na dwa tygodnie przedtem zawiadamiać należy.

Spółka obowiązana jest sprawić i utrzymywać swoim kosztem wagony do przewozu poczty zwyczajnej i ruchomej, takowych stronę zewnętrzną czyścić i one smarować.

Na żądanie zakładu pocztowego Spółka dostarczyć powinna bezpłatnie do każdego pociągu z wyjątkiem pospiesznych i kuryerskich, podług

zdania zakładu pocztowego, jeden wagon o ośmiu lub dwa o czterech kołach, które urządzone być mają podług wymagania zakładu pocztowego.

Gdy zakład pocztowy uzna za potrzebne, żeby do pociągu przydano oprócz zwyż wzmiankowanego wagonu o ośmiu kołach lub dwóch wagonów o czterech kołach, jeszcze więcej wagonów do przewiezienia poczty, natenczas zakład pocztowy płacić będzie Spółce po jednemu złotemu trzydzieści centów waluty austriackiej od każdego naddatkowego wagonu i mili przebytej z posyłkami pocztowymi.

We wszystkich pociągach, do których zakład pocztowy nie żąda osobnego wagonu, a więc osobliwie w pospiesznych i kuryerskich, będzie wyznaczona bezpłatnie część wagonu odpowiednio urządzone, zupełnie zamknięta i najmniej dwa przedziały obejmująca, do przewiezienia posyłek pocztowych. Jeżeliby zaś większe pakiety listów lub torby z listami nie mogły zmieścić się w owem miejscu, Zarząd kolejowy wyznaczy w pociągu gdzieindziej miejsce do bezpiecznego ich przechowania.

Spółka obowiązana jest oświetlać zwyczajnie wagony do służby pocztowej używane tak samo, jak osobowe; kosza nadzwyczajnego oświetlania wnętrza wagonów i ich opalania, będzie ponosił zakład pocztowy.

Zarząd pocztowy ma prawo przydawać swoich dozorców do posyłek któremikolwiek pociągami takowe odchodzą.

Urzednicy pocztowi, konduktorowie i sludzy, jakoteż ci ze służby pocztowej, którzy będą wysłani dla dozoru lub dla wycuczenia się czynności pocztowych na kolei, którzy to ostatni wylegitymować się powinni zaświadczeniami przełożonej dyrekcji pocztowej, przewożeni będą bezpłatnie.

Nadto, gdy Zarząd pocztowy nie przydaje swoich ludzi do pilnowania pakietów listowych, którymkolwiek pociągami takowe będą wysłane, ma prawo poruczyć je Zarządowi kolejowemu przez Spółkę ustanowionemu, ażeby swoich ludzi użył do ich przewiezienia.

Do sprawowania służby pocztowej po stacyach, oddany będzie bezpłatnie stosowny pokój i izba na rzeczy w budynku kolei żelaznej o ile są w nim wolne odpowiednie lokale, co się zaś tyczy zaspakajania jakich innych potrzeb, w tej mierze zawarta będzie osobna umowa, w której oznaczone zostanie wynagrodzenie płacić się mające w formie czynszu za wyznaczenie lokalu naddatkowego.

Urządzenie wewnętrzne, czyszczenie, oświetlenie i opalenie tych lokali, należy do Zarządu pocztowego.

W tych dworcach kolei, w których urzędy pocztowe nie są zaprowadzone, Spółka obowiązana jest wyznaczyć na żądanie Zarządu pocztowego swoich ludzi uzdolnionych do pośrednictwa między pociągami kolei a służbą pocztową w odbieraniu i wydawaniu posyłek pocztowych, tudzież bezpiecznie takowe zachowywać póki nie będą oddane komu ze służby pocztowej a to za wynagrodzeniem, które wyznaczy Zarząd pocztowy.

Gdzieby zdaniem Zarządu pocztowego służba pocztowa tego wymagała, wyznaczy Spółka Zakładowi pocztowemu swoich ludzi do pomagania w ładowaniu i wyładowaniu posyłek pocztowych za wynagrodzeniem tej pomocy odpowiedniem.

Korespondencye tyczące się Zarządu kolei, prowadzone między Dyrekcyą lub Radą zawiadowczą a jej podrzędnymi urzędnikami, tudzież korespondencye tych ostatnich między sobą mogą być przewożone na liniach kolei przez slug kolejowych.

2. Spółka zobowiązuje się założyć i utrzymywać własnym kosztem podług zarządzenia lub za pośrednictwem Zakładu telegrafów rządowych, linie telegraficzne potrzebne do ruchu kolei i do dawania sygnałów.

Rząd zastrzega sobie prawo używania telegrafów ruchu do korespondencyj swoich i prywatnych.

Rząd może przymocować druty telegrafu rządowego do podpór telegrafu ruchu lub założyć własne linie na gruncie przez koncesyonaryuszów nabytym lub w ogóle na potrzeby kolei służącym a to bez żadnej zapłaty lub wynagrodzenia.

Spółka obowiązana jest pomagać bezpłatnie swoją służbą do doglądania i utrzymywania takich linii rządowych. Nadto obowiązana jest Spółka przewozić swojemi kolejami materyały i rekwizyta Zakładu telegrafów rządowych podług taryf przepisanych dla transportów wojskowych, jakoteż zachowywać takowe w swoich dworcach i stacyach.

Spółka obowiązana jest zawrzeć w swoim czasie ze Zarządem telegrafów rządowych osobną umowę co do wszystkich powyższych okolicznosci.

3. Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych znizonych. Taryfę wojskową stosuje się do przewozu osób i rzeczy według po-

stanowień, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych kiedykolwiek na austriackich kolejach rządowych obowiązywać będą.

Postanowienia te stosowane będą także do obrony krajowej i pospolitego ruszenia obu połów monarchii, do strzelców krajowych tyrolskich i żandarmeryi a to nietylko gdy podróżują kosztem skarbu, lecz także, gdy jadą po służbie o własnym koszcie na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne.

Spółka zobowiązuje się przystąpić do zawartej przez spółki kolei austriackich umowy względem zakupu i utrzymywania w pogotowiu środków do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem swoją służbą i swojami parkami 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, stosują się także do przedsiębiorstwa kolejowego Spółki. Przepisy rzeczzonego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i w Dzienniku ustaw państwa nie będą ogłoszone, staną się dla Spółki obowiązującymi wtedy, gdy zostaną im urzędownie podane do wiadomości.

Spółka zobowiązuje się przy obsadzaniu posiadanieć względ na wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajowej w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872 (Dz. u. p. Nr. 60).

II.

Spółka poddaje się co do wszystkich swoich linii środkom taryfowym, jakie c. k. Rząd zaprowadzi dla poparcia przemysłu młynarskiego krajowego.

Zniżone taryfy i wszelkie inne ulgi dla transportów wojskowych stosują się także do posyłek przeznaczonych dla c. k. Zakładów rządowych chowu koni, jakoteż do ich eskorty.

Osoby wydalane, więźniowie i ich dozorczy, ci ostatni także, gdy wracają, przewożeni będą za opłatą połowy biletu osobowego III. klasy.

Do przewożenia takich osób, które umieszczane być muszą w oddzielnych przedziałach, wyznaczone będą w porozumieniu z właściwymi władzami dni i pociągi.

III.

Spółka gotowa jest przedsiębiorstwem kolei lokalnych, któreby w przyszłości miały być połączone z jej liniami, poczynić wszystkie te dogodności, jakie w artykule VI ustawy o kolejach lokalnych z dnia 17. czerwca 1887 (Dz. u. p. Nr. 81) są przewidziane pod względem bezpłatnego współużywania istniejących urządzeń stacyjnych przez koleje lokalne tamże oznaczone, jednakże z tem zastrzeżeniem, że koszt robót potrzebnych w celu doprowadzenia nowych kolei lokalnych do stacji wyłącznie uprzywilejowanej kolei busztiehradzkiej ponosić mają same tylko przedsiębiorstwa owych kolei lokalnych.

Pod względem sprawowania służby stacyjnej w stacjach dobiegowych i oznaczenia wynagrodzenia jakie za to ma być płacone, gdyby w tej mierze nie przyszła do skutku umowa z przedsiębiorstwem nowych kolei lokalnych, wyłącznie uprzywilejowana kolej busztiehradzka podda się decyzji c. k. Ministerstwa handlu.

Nadto Spółka obiecuje, nie biorąc jednak w tym względzie na siebie zobowiązania, popierać według możliwości powstawanie odgałęzień i kolei bocznych do linii Spółki dobiegających a to bądź przez obejmowanie ruchu na takich kolejach z dostarczeniem taboru za wynagrodzeniem własnych kosztów według okoliczności ryczałtowo oznaczających się mających, bądź w jakikolwiek inny sposób.

IV.

Rząd nabywa prawa ewentualnego nabycia za wynagrodzeniem wszystkich linii wyłącznie uprzywilejowanej kolei busztiehradzkiej, to jest obu jej sieci, z końcem roku 1897 niezawisłe od postanowień §. 18 Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 11. stycznia 1867 i §. 19 Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 1. lipca 1868.

Postanowienia dotyczące się odkupienia głównych linii kolei busztiehradzkiej stosują się także do kolei lokalnej Krupa — Kolleszowice, w ten sposób, że ta kolej lokalna uważana być ma pod względem prawa odkupienia jej przez Rząd za istotną część składową sąsiedniej głównej linii kolei busztiehradzkiej.

Wurmbrand r. w.