

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XCVI. — Wydana i rozesłana dnia 27. października 1897.

Treść: (M^o 245—248.) 245. Rozporządzenie, dotyczące się składania doręczeń sądowych u naczelnika gminy w miastach Wiedniu, Pradze, Bernie, Grazu, Tryeście i Lwowie. — 246. Dokument koncesyjny na kolej lokalną Tirsznice—Wildstein—Schönbach. — 247. Obwieszczenie o ustanowieniu urzędu podatkowego i sądowo-depozytowego w Seletynie na Bukowinie. — 248. Rozporządzenie, którem zmieniają się §§. 12, 23, 33 i 34 Porządku targowego dla wiedeńskiego głównego targowiska bydła w St. Marx wydanego rozporządzeniem ministeryalnym z dnia 3. września 1883.

245.

Rozporządzenie Ministra sprawiedliwości z dnia 7. października 1897,

tyczące się składania doręczeń sądowych u naczelnika gminy w miastach Wiedniu, Pradze, Bernie, Grazu, Tryeście i Lwowie.

Na zasadzie artykułu LV. ustawy z dnia 1. sierpnia 1895 (Dz. u. p. Nr. 112) rozporządza się w wykonaniu przepisów procedury cywilnej (ustawa z dnia 1. sierpnia 1895, Dz. u. p. Nr. 113), pod względem doręczania przez składanie u naczelnika gminy:

§. 1.

Pisma, które według przepisu procedury cywilnej (§§. 104, 106, 107, 109 i 111) celem ich doręczenia, muszą być złożone u naczelnika gminy miejsca doręczenia, składać należy w miastach Wiedniu, Pradze, Bernie, Grazu, Tryeście i Lwowie w następujących miejscach:

1. w Wiedniu: u zwierzchności okręgowej tej dzielnicy, na której obszarze doręczenie ma być uskutecznione;

2. w Pradze: wszelkie doręczenia, które mają być oddane na obszarze miasta Pragi z wy-

jątkiem dzielnicy VII, w Urzędzie konskrypcyjnym miejskim; doręczenia, które mają być oddane w dzielnicy VII, w lokalu urzędowym magistratu w Holeszowicach;

3. w Bernie: w urzędzie policyjnym miejskim w ratuszu;

4. w Grazu: u zwierzchności okręgowej tej dzielnicy, na której obszarze doręczenie ma być uskutecznione;

5. w Tryeście: doręczenia, tyczące się całego obszaru z wyjątkiem trzech okręgów miejskich Barcola, Rojano i Servola, tudzież okręgów wiejskich na obszarze miasta Tryestu, w magistracie miejskim w budynku municypalnym; doręczenia zaś, które mają być oddane w rzeczonych trzech okręgach miejskich, tudzież w okręgach wiejskich na obszarze miasta Tryestu, u zwierzchności gminnej dotyczącego okręgu;

6. we Lwowie: w urzędzie ekspedycyjnym magistratu miejskiego.

§. 2.

Na dowód złożenia winien organ gminny upoważniony do odbierania takich aktów, podpisać formułę odbioru umieszczoną w dowodzie doręczenia (formularze Nr. 74 i 75 Instrukcji dla sądów pierwszej i drugiej instancji) z podaniem daty złożenia i wyciśnięciem pieczęci gminnej.

§. 3.

Utrzymywać należy według formularza ./. wykaz doręczeń złożonych w miejscach powyżej oznaczonych.

Doręczenia zaciągać należy do wykazu zawsze natychmiast po ich odbiorze.

Ażebym umożliwić łatwiejsze wynalezienie doręczeń stronom wydać się mających, prowadzić należy wykaz w razie potrzeby abecedowo, podług nazwisk adresatów a w tym układzie abecedowym pod liczbami bieżącymi, zaczynającemi się w odziale każdej litery od jeden.

§. 4.

Akta złożone zachowywać należy odpowiednio celowi w kopertach i wręczać adresatom żądającym ich wydania.

Naczelnik gminy winien godziny wydawania złożonych doręczeń wyznaczyć ze względu na stosunki miejscowe tak, żeby także osoby zatrudnione w zwykłych godzinach urzędowych mogły przychodzić dla odebrania doręczeń.

Nadto naczelnik gminy winien postanowić, w jaki sposób osoby żądające wydania złożonych doręczeń udowadniać mają swoją tożsamość.

§. 5.

Miejsca, w których składają się doręczenia sądowe, godziny, w których można uzyskać wydanie onychże a nakoniec zarządzenia co do udowadniania tożsamości, gdyby były wydane, podać należy do wiadomości przez wywieszenie ogłoszenia na tablicach urzędowych w miejscach złożenia a nadto dotyczące ogłoszenie umieścić należy corocznie kilkakrotnie w dziennikach publicznych.

§. 6.

Postanowienia rozporządzenia niniejszego wchodzi w wykonanie dnia 1. stycznia 1898 Ogłoszenie w dziennikach publicznych w §. 5 przewidziane nastąpić ma po raz pierwszy w ostatnim tygodniu miesiąca grudnia 1897.

Gleispach r. w.

W y k a z

doręczeń sądowych złożonych w

w

Liczba bieżąca	Oznaczenie sądu, który zarządził doręczenie	Dzień złożenia	Data i liczba czynności aktu, który ma być doręczony	Imię i nazwisko, zatrudnienie i miejsce zamieszkania strony, dla której akt jest przeznaczony	Dzień wydania i podpis strony odbierającej	U w a g i
1	2	3	4	5	6	7

246.

Dokument koncesyjny z dnia 16.
października 1897,na kolej lokalną Tirsznice—Wildstein—Schön-
bach.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia uznają za stosowne w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami nadać Henrykowi Mattoniemu, radcy cesarskiemu i właścicielowi dóbr w związku z Janem Seidlem, przełożonym powiatu w Wildsteinie, Karolem Habermannem, burmistrzem w Schönbachu i hr. Engelhardtem Wolkenstein-Trostburgiem, c. k. podkomorzym w Wildsteinie o to proszącym, koncesyę do wybudowania i utrzymania w ruchu kolei żelaznej parowej, która wybudowana być ma jako lokalna o szlaku normalnym od stacyi w Tirsznicach linii chomutowsko - chebskiej wyłącznie uprzyw. kolei busztiehradzkiej na Wildstein do Schönbachu, 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.

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.

§. 2.

Koncesyonaryusze obowiązani są rozpocząć budowę kolei koncesyonowanej niezwłocznie po otrzymaniu pozwolenia do 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 jakoteż wybudowania i urządzenia kolei zgodnie z koncesyą, dać mają koncesyonaryusze kaucyę w sumie 2.000 zł. w 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 koncesyonaryuszom prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie koncesyonaryuszom do wybudowania wszelkich kolei podjazdowych, których budowę Rząd ze względu na dobro publiczne uznałby za potrzebne.

§. 4.

We względzie budowy kolei koncesyonowanej i ruchu na niej zastosować się powinna Spółka 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 szczególnie 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.

§. 5.

Nadaje się koncesyonaryuszom prawo utworzenia za osobnem zezwoleniem Rządu i pod warunkami, które on ustanowi, Spółki akcyjnej, która wnijść ma we wszystkie prawa i obowiązki koncesyonaryuszów.

Emisya obligacyj pierwszorzędných jest wzbroniona.

Natomiast nadaje się koncesyonaryuszowi 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 akcyje zakładowe nabędą prawa do pobierania dywidendy, nie może być wymierzana w większej kwocie jak po 4 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 nahycia taboru kolejowego i uposażenia funduszu zasobnego, który

Rząd ma oznaczyć, rzeczywiście wyłożonych i należyte udowodnionych, z doliczeniem odsetek interkalarnych rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy i straty na kursie rzeczywiście 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 akcji zakładowych i akcji pierwszeństwa, które mają być wypuszczone, podlegają zatwierdzeniu Rządu.

§. 6.

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.

Koncesjonaryusze zobowiązują się przystąpić także do zawartej przez spółki kolei austriackich umowy względem zakupienia i utrzymywania w pogotowiu środków do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem służbą i swojemi 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 rzeczonoego rodzaju, które

dopiero po tym terminie zostaną wydane i nie będą ogłoszone w Dzienniku ustaw państwa, staną się dla koncesjonaryuszów obowiązującymi wtedy, gdy zostaną im urzędownie podane do wiadomości.

Zobowiązania te ciężą na koncesjonaryuszach tylko o tyle, o ile będzie możliwym dopełnienie ich na kolei 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.

§. 7.

O ile podobne zniżenia, jakie w §. 6 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.

§. 8.

Koncesją nadaje się z obroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §fu 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 swoją.

Rząd może także wyrzec wygaśnięcie koncesyi przed upływem przerzeczonego czasu, gdyby określone w §fie 2gim zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia ruchu nie były dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie da się usprawiedliwić w myśl §u 11go, lit. b) ustawy o koncesjach na koleje żelazne.

§. 9.

Ruch na kolei będącej przedmiotem niniejszego dokumentu koncesyjnego utrzymywac będzie państwo na rachunek koncesjonaryuszów. Warunki tego utrzymywania ruchu uregulowane będą w kontrakcie, który Rząd zawrze z koncesjonaryuszami.

§. 10

Koncesjonaryusze obowiązani są pod warunkami i zastrzeżeniami w artykule XII ustawy z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895) postanowieniami, dozwolnić Rządowi na jego żądanie każ-

dego czasu współużywania kolei do obrotu między kolejami już istniejącymi lub dopiero w przyszłości powstać mającymi, na których Rząd 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.

§. 11.

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 a z nich stracone będą czyste dochody najniepomyślniejszych dwóch lat, poczem obliczony będzie średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

2. Gdyby kolej miała być odkupiona po upływie czasowego, w §. 1 ustanowionego uwolnienia od podatków, podatki i dodatki do podatków ciężące na odkupionem przedsiębiorstwie kolejowem i wszelkie inne pobory publiczne uważać się będą za wydatki ruchu.

Jeżeli obowiązek płacenia podatku istniał nie przez wszystkie lata, podług których oblicza się sumę średnią, w takim razie także co do lat wolnych od podatku obliczyć należy podatek razem z dodatkami według stopy procentowej pierwszego roku podlegającego podatkowi i potrącić z przychodów.

Ze względu jednak, że stosownie do §. 131, lit. a) ustawy z dnia 25. października 1896, Dz. u. p. Nr. 220, opłacać się ma od renty odkupu podatek dziesięcioprocentowy, doliczyć należy do czystych dochodów w taki sposób obliczonych dodatek wynoszący jedną dziewiątą tych czystych dochodów.

3. Średni dochód czysty, w myśl powyższego postanowienia obliczony, płacić się będzie koncesyonaryuszom jako wynagrodzenie za kolej odkupioną aż do upływu okresu koncesyjnego w ratach półrocznych dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku z dołu płatnych.

4. Gdyby kolej miała być odkupiona przed upływem siódmego roku ruchu lub gdyby średni dochód czysty, w myśl postanowień ustępu 1. obliczony, nie wynosił najmniej takiej sumy rocznej, jaka jest potrzebna na umówione oprocentowanie i spłacenie pożyczki hipotecznej, celem uzyskania kapitału w Banku krajowym królestwa czeskiego

pod gwarancją tego królestwa zaciągnąć się mającej, jakoteż na oprocentowanie po cztery od sta kapitału akcyjnego przez Rząd zatwierdzonego i na umorzenie go w ciągu całego okresu koncesyjnego, w takim razie wynagrodzenie, które państwo ma zapłacić za kolej odkupioną, będzie polegało na tem, że państwo weźmie na siebie w miejsce koncesyonaryuszów spłacanie powyższej pożyczki hipotecznej z własnych funduszów w umówionych terminach płatności aż do zupełnego jej umorzenia, wzmiankowaną zaś powyżej sumę roczną za kapitał akcyjny płacić będzie w ratach półrocznych płatnych z dołu dnia 30. czerwca dnia i 31. grudnia każdego roku

5. Państwo zastrzega sobie, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze sum rocznych w myśl ustępu 3 a względnie zamiast sumy rocznej płacić się mającej według ustępu 4 za kapitał akcyjny, zapłacić kapitał wyrównywający zdyskontowanej przez potrącenie odsetek od odsetek po cztery od sta na rok wartości kapitałowej rat, które mają być według postanowień ustępu 1 i 4 płacone

Gdyby państwo zamierzało w taki sposób spłacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego podług własnego wyboru gotówki lub obligacyj długu państwa. Obligacye długu państwa liczone będą po kursie pieniężnym średnim, jaki obligacye długu państwa tego samego rodzaju, notowane urzędowo na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półroczna bezpośrednio poprzedzającego.

6. Przez odkupienie kolei i od dnia tego odkupienia obejmuje państwo za wypłatą ceny odkupu bez dalszego wynagrodzenia na własność wolną ocieźarów i w używanie kolej niniejszem koncesyonowaną ze wszystkimi do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy na karb kapitału zakładowego kolei lokalnej nabyty i 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.

7. 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 aż do 31. października roku bezpośrednio poprzedniego w formie deklaracji.

W deklaracji tej oznaczone będą następujące szczegóły:

- a) termin, od którego nastąpi odkupienie;
- b) przedsiębiorstwo kolejowe, będące przedmiotem odkupienia i inne przedmioty majątku, które jako przynależność przedsiębiorstwa kolejowego, lub z jakichkolwiek tytułów prawnych przejść mają na państwo;

c) kwota ceny odkupu (l. 1 aż do 5, którą państwo ma zapłacić przedsiębiorstwu, według okoliczności obliczona tymczasowo z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania z oznaczeniem terminu i miejsca płatności.

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

Począwszy od chwili oznajmienia o odkupieniu, wszelka sprzedaż lub obciążenie nieruchomości kolej lokalną stanowiących i do niej należących, w deklaracji o odkupieniu wymienionych, podlega przyzwoleniu osobnego komisarza.

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

9. Koncesjonariusze obowiązani są mieć o to staranie, żeby Rząd mógł w dniu na odkupienie wyznaczonym, objąć w fizyczne posiadanie wszystkie przedmioty majątku w deklaracji, tyczącej się odkupienia wymienione.

Gdyby koncesjonariusze nie uczynili zadość temu zobowiązaniu, Rząd będzie miał prawo nawet bez ich zezwolenia i bez wdania się sądu, objąć w fizyczne posiadanie oznaczone przedmioty majątku.

Począwszy od chwili odkupienia, ruch na kolei lokalnej odkupionej odbywać się będzie na rachunek państwa a przeło 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 należności obrachunkowe i za wszelkie inne długi pochodzące z budowy i ruchu kolei lokalnej aż do chwili powyższej.

10. Rząd zastrzega sobie prawo zahipotekowania na podstawie deklaracji o odkupieniu (l. 7), prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach majątkowych w skutek odkupienia na państwo przechodzących.

Koncesjonariusze obowiązani są oddać Rządowi na jego żądanie do rozporządzenia wszelkie dokumenty prawne, jakichby do tego celu potrzebował.

§. 12.

Gdy koncesya utraci moc swoją i od dnia, w którym to nastąpi, wchodzi państwo bez wynagrodzenia w wolne od ciężarów posiadanie i uży-

wanie kolei koncesyonowanej i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności, licząc tu także labor wozowy na karb kapitału zakładowego kolei lokalnej nabyty, zapasy materyałów i kasowe, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, w rozmiarze wzmiankowanym w §. 11, l. 6.

Tak wtedy gdy koncesya moc swoją straci, jak i w razie odkupienia kolei (§ 11), zatrzymają koncesyonariusze na własność fundusz zasobny, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i należące się im aktywa obrachunkowe, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniesione lub nabyte, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił koncesyonaryuszów z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależności kolejowej.

§. 13.

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 mianowanego komisarza rządowego 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 koncesyonaryuszów.

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.

§. 14.

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.

247.

Obwieszczenie Ministerstwa skarbu z dnia 17. października 1897,

o ustanowieniu urzędu podatkowego i sądowno-depozytowego w Seletynie na Bukowinie.

Na zasadzie Najwyższego postanowienia z dnia 31. lipca 1897 ustanawia się w Seletynie na Bukowinie urząd podatkowy i sądowno-depozytowy dla gmin (obszarów dworskich) Sądu powiatowego pod tąż nazwą już istniejącego.

Nowy ten urząd rozpocząć ma czynności dnia 1. listopada 1897.

Począwszy od tego terminu gminy Seletyn, Straża i Szypot, tudzież obszary dworskie Iswor i Straża oddzielone będą od okręgu urzędu podatkowego radowieckiego i przyłączone będą do urzędu podatkowego w Seletynie.

Biliński r. w.

248.

Rozporządzenie Ministerstw spraw wewnętrznych, handlu i rolnictwa z dnia 20. października 1897,

którem zmieniają się §§. 12, 23, 33 i 34 Porządku targowego dla wiedeńskiego głównego targowiska bydła w St. Marx wydanego rozporządzeniem ministeryalnym z dnia 3. września 1883 (Dz. u. p. Nr. 145).

W Porządku targowym dla wiedeńskiego głównego targowiska bydła w St. Marx wydanym

rozporządzeniem ministeryalnym z dnia 3. września 1883 (Dz. u. p. Nr. 145), uchyla się ustęp 2 §. 12go, ostatnie zdanie ustępu 1 i ustęp 2 §. 23, ustęp 3 §. 33 i ustęp 3 §. 43 a na ich miejsce wydają się następujące postanowienia:

1. na miejsce ustępu 2 §. 12:

„Nabywcom nie wolno wchodzić do lokali sprzedaży przed rozpoczęciem się targu“;

2. na miejsce ostatniego zdania ustępu 1 i na miejsce ustępu 2 §. 23:

„Targ rozpoczyna się o godzinie 10 przedpołudniem a kończy się o godzinie 4 popołudniu.

Jednakże targ na jałownik, dopóki odbywać się będzie w lokalu na ciełeta, rozpoczyna się o godzinie 9 przedpołudniem a kończy się podobnie o godzinie 4 popołudniu“;

3. na miejsce ustępu 3 §. 33:

„Targ rozpoczyna się o godzinie 9 przedpołudniem a kończy się o godzinie 4 popołudniu“;

4. na miejsce ustępu 3 §. 43:

„Obadwa targi rozpoczynają się w czasie od 1. kwietnia aż do końca września o godzinie 8 w czasie od 1. października aż do końca marca o godzinie 9 przedpołudniem, kończą się zaś o godzinie 2 popołudniu i w ciągu tego wyznaczonego czasu odbywać się mają bez przerwy“.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w wykonanie od dnia ogłoszenia.

Badeni r. w.

Glanz r. w.

Ledebur r. w.