

# Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XXX. — Wydana i rozesłana dnia 21. kwietnia 1899.

**Treść:** (№ 70—75.) 70. Rozporządzenie, którem pozwala się wywozić cukier konsumcyjny z zakładów fabrykacji za linię cłową pod zamknięciem miejsca, w pakunkach niejednakowej wagi netto. — 71. Obwieszczenie o przedłużeniu terminu wybudowania kolei małej od Pragi (Smichowa) do Koszyrza. — 72. Obwieszczenie o przedłużeniu terminu wybudowania kolei lokalnej od Brandyżu nad Łabą do Neratowic. — 73. Obwieszczenie o nadaniu koncesyi na dwie linie kolei małej wązko-torowej na obszarze miasta Ustia n. Ł. i w jego najbliższej okolicy, które mają być utrzymywane w ruchu zapomocą elektryczności. — 74. Dodatek szósty do przepisu wykonawczego dotyczącego się rozdziału IV. ustawy z dnia 25. października 1896, o podatkach osobistych bezpośrednich. — 75. Obwieszczenie o przedłużeniu terminu wybudowania kolei lokalnej Strakonice — Brzeznice z odnogami. — Sprostowanie.

70.

## Rozporządzenie Ministerstwa skarbu z dnia 5. kwietnia 1899,

którem pozwala się wywozić cukier konsumcyjny z zakładów fabrykacji za linię cłową pod zamknięciem miejsca, w pakunkach niejednakowej wagi netto.

W porozumieniu z królewsko węgierskiem Ministerstwem skarbu zmienia się postanowienie rozdziału II, l. 5, ustęp 3 załączki A do przepisu wykonawczego z roku 1888 o opodatkowaniu cukru, Dz. u. p. Nr. 111 w ten sposób, iż pozwala się, żeby posyłka cukru, wywożona z zakładu fabrykacji cukru za linię cłową, zawierała pod tem samym zamknięciem także cukier tłuczony, kostkowy, piaskowy i krystaliczny w opakowaniach niejednakowej wagi netto, np.:

	brutto	tara	netto
10 worków	po kg 50-00,	kg 0-20,	kg 49-80
300 kartonów	" " 5-00,	" 0-25,	" 4-75
10 pak	" " 56-00,	" 7-00,	" 49-00
30 "	" " 14-23,	" 1-98,	" 12-25
20 worków	" " 100-00,	" 0-80,	" 99-20
15 "	" " 50-00,	" 0-25,	" 49-75

Jednakże przepisy, dotyczące się łączenia kilku rodzajów cukru w jedną posyłkę wywozową, wydane rozporządzeniem tutejszem z dnia 13. marca 1896, Dz. u. p. Nr. 42, mają być stosowane także i w tym przypadku.

Kaizl r. w.

71.

## Obwieszczenie Ministerstwa kolei żelaznych z dnia 7. kwietnia 1899,

o przedłużeniu terminu wybudowania kolei małej od Pragi (Smichowa) do Koszyrza.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia terminu skończenia i otwarcia nie wybudowanego jeszcze szlaku końcowego kolei małej od Pragi (Smichowa) do Koszyrza, ustanowiony w obwieszczeniu c. k. Ministerstwa kolei żelaznych z dnia 26. września 1898, Dz. u. p. Nr. 180, przedłużony został aż do 31. grudnia 1899.

Wittek r. w.

**72.****Obwieszczenie Ministerstwa kolei żelaznych z dnia 7. kwietnia 1899,****o przedłużeniu terminu wybudowania kolei lokalnej od Brandyżu nad Łabą do Neratowic.**

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia termin skończenia i otwarcia kolei lokalnej od Brandyżu nad Łabą do Neratowic, stosownie do obwieszczenia Ministerstwa kolei żelaznych z dnia 2. maja 1898, Dz. u. p. Nr. 79, aż do 11. maja 1899 przedłużony, został ponownie przedłużony aż do 31. sierpnia 1899.

Wittek r. w.

**73.****Obwieszczenie Ministerstwa kolei żelaznych z dnia 7. kwietnia 1899,****o nadaniu koncesyi na dwie linie kolei małej wązko-torowej na obszarze miasta Ustia n. Ł. i w jego najbliższej okolicy, które mają być utrzymane w ruchu zapomocą elektryczności.**

Na zasadzie i w myśl postanowień ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, o kolejach niższego rzędu, c. k. Ministerstwo kolei żelaznych w porozumieniu z interesowanymi c. k. Ministerstwami, tudzież z c. i k. wspólnem Ministerstwem wojny nadało pod zamieszczonymi poniżej warunkami i zastrzeżeniami gminie miasta Ustia n. Ł., o to proszącej, koncesyę do wybudowania i utrzymywania w ruchu dwóch linii kolei małej wązko-torowej na obszarze miasta Ustia n. Ł. i w jego najbliższej okolicy, które mają być utrzymane w ruchu zapomocą elektryczności, a mianowicie:

- a) od granicy gminnej w stronie Przedlic ulicami Fabryczną i Teplicką przez targowisko, ulicami Zduńską i Krasno Brzezeńską aż do targowiska w Krasnem Brzeźnie i
- b) od ulicy Teplickiej ulicami Szkolną i Bukowską aż do granicy gminnej w stronie Kleiszy z odnogą do wybudować się mającej stacyi zasilającej.

§. 1

Koncesyonaryuszce zapewniają się co do koncesyonowanych linii kolei małej 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.

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

§. 2.

Koncesyonaryuszka obowiązana jest budowę linii kolei małej oznaczonych na wstępie skończyć najpóźniej w przeciągu półtora roku, licząc od dnia dzisiejszego, linie gotowe oddać na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy, dać ma koncesyonaryuszka na żądanie c. k. Rządu stosowną kaucyę a to w papierach wartościowych, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

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

§. 3.

Do wybudowania koncesyonowanych linii kolei małej nadaje się koncesyonaryuszce prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie koncesyonaryuszce do wybudowania kolei podjazdowych, gdyby Rząd ze względu na dobro publiczne uznał potrzebę wybudowania takich kolei.

§. 4.

O ileby do wybudowania kolei koncesyonowanych użyte być miały drogi publiczne nie pod zarządem koncesyonaryuszki zostające, koncesyonaryuszka 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 lub gruntów.

Koncesyonaryuszka jest obowiązana ponieść kosztu urządzeń potrzebnych z powodu wybudowania i ruchu linii na wstępie oznaczonych do zabezpieczenia swobodnego funkcyonowania przewodów telegraficznych i telefonicznych państwa istniejących już w chwili nadania koncesyi na te linie, mianowicie zaś kosztu przełożenia owych przewodów, gdyby były potrzebne.

## §. 5.

We względzie budowy kolei koncesyjonowanych i ruchu na nich zastosować się powinna koncesyjonaryuszka 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 Ministerstwa kolei żelaznych i w ogóle Władz powołanych.

## §. 6.

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 sprawienia taboru kolejowego, jakoteż na uposażenie funduszu zasobnego rzeczywiście wyłożonych i należycie udowodnionych, z doliczeniem odsetek interkalarnych rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy i straty na kursie, gdyby rzeczywiście była poniesiona przy gromadzeniu kapitału, żadne wydatki jakiegobądź rodzaju nie mogą być liczone.

Gdyby po wyczerpaniu kapitału zakładowego przez Rząd zatwierdzonego, jeszcze jakie nowe budowie 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.

## §. 7.

Koncesyjonaryuszka obowiązana jest dozwalać podoficerom i ordynansom na razie służbę pełniącym bezpłatnego przejazdu koleją.

Co do bliższych szczegółów w tym względzie umówić się należy z właściwemi Władzami wojskowemi.

Koncesyjonaryuszka zobowiązuje 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.

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, koncesyjonaryuszka ma poddać się bez oporu odnośnym zarządzeniom Władz, bez jakiegokolwiek roszczenia do wynagrodzenia za stratę poniesioną w skutek czasowego wstrzymania ruchu.

## §. 9.

Urzednicy państwa, funkcyonaryusze i słudzy, 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 wywiodą certyfikatami urzędowymi, jakie c. k. Ministerstwo kolei żelaznych dla wylegitymowania się wystawiać im będzie, przewożeni być powinni bezpłatnie.

## §. 10.

Koncesyjonaryuszka 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 koncesyjonaryuszka żądać odpowiedniego wynagrodzenia, które ustanowione będzie drogą ugody.

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

## §. 11.

Koncesyjonaryuszka obowiązana jest mieć pieczęć 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 koncesyjonaryuszkę wkładająca jak kasa rzeczzonego związku.

## §. 12.

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

## §. 13.

Koncesję nadaje się z ochroną przeciw zakładowaniu nowych kolei w myśl §u 9go, lit. b) ustawy o koncesjach na koleje żelazne na lat dziewięćdziesiąt (90), licząc od dnia dzisiejszego, i takowa kończy się z upływem tego czasu.

Rząd może także przed upływem przerzeczonego czasu uznać koncesję 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 koncesjach na koleje żelazne.

## §. 14.

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

## §. 15.

Koncesyonaryuszka nie jest upoważniona do odstąpienia trzecim osobom utrzymywania ruchu na kolejach koncesyonowanych, wyjąwszy, gdyby Rząd wyraźnie na to zezwolił.

## §. 16.

Rząd ma prawo przekonywać się, czy budowa kolei i ich urządzenia ruchu są we wszystkich częściach wykonane odpowiednio celowi i trwale, tudzież zarządzić, żeby wadom w tym względzie zapobieżono lub takowe usunięto.

## §. 15.

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 miał prawo zapobiegać temu środkami odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności uznać koncesję jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego, na który została nadana, za nieistniejącą nadal.

Wittek r. w.

74.

## Dodatek szósty

do Przepisu wykonawczego tyczącego się rozdziału IV. ustawy z dnia 25. października 1896, Dz. u. p. Nr. 220, o podatkach osobistych bezpośrednich.

(Ogłoszony rozporządzeniem Ministerstwa skarbu z dnia 8. kwietnia 1899.)

Postępowanie ze stałymi płacami służbowemi, które uległy zmianie w roku, rok podatkowy poprzedzającym.

Artykuł 11, l. 5, ma opiewać:

„5. Prawidło powyżej wzmiankowane odnosi się także do stałych płac służbowych a przeto w szczególności stosuje się do tych przypadków, w których płace służbowe i zarobnicze uzyskano w skutek ustanowienia nowego stosunku służbowego, bądźto, czy je uzyska podatnik, który dotychczas nie pobierał płac tego rodzaju, bądź też, czy podatnik, który już pobierał dotychczas płace tego rodzaju, pobiera je teraz od innego służbodawcy albo obok swoich płac dotychczasowych (uzyskawszy posadę poboczną itp.) dostaje nadto dalsze płace tego rodzaju.

Natomiast nie należy uważać za nowe źródło dochodów zmian w wymiarze stałych płac służbowych, które nastąpiły w skutek powszechnego urządzenia na nowo płac w ogóle, postąpienia lub pounięcia na wyższy stopień pensyi, uzyskania dodatku osobistego (mającego taki skutek jak podwyższenie pensyi), lub remuneracyi bieżącej, zmiany miejsca służby lub stanowiska służbowego bez jednoczesnej zmiany służbodawcy, nakoniec zmiany w płacach służbowych w skutek przeniesienia na emeryturę.

Dla służbodawców zatrzymują moc swoją bez zmiany postanowienia §. 234, ustęp 3 i 4, tudzież przepisu wykonawczego IV, artykuł 82, ll. 1 aż do 4.“

Artykuł 23, l. 5 ma opiewać:

„5. Płace powyżej wzmiankowane preliminować należy z reguły w wymiarze osiągniętym rzeczywicie w roku bezpośrednio poprzednim; wyjątek zachodzi tylko w tym przypadku, gdy płace służbowe okazują się nowem źródłem dochodu (artykuł 11, l. 5), w którym to razie za podstawę opodatkowania na rok następny wziąć należy roczną kwotę nowych płac służbowych (artykuł 11, l. 1).“

Kaizl r. w.

**75.**

**Obwieszczenie Ministerstwa kolei  
żelaznych z d. 13. kwietnia 1899,  
o przedłużeniu terminu wybudowania kolei lokal-  
nej Strakonice—Brzeznic z odnogami.**

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia termin skończenia i otwarcia kolei lokalnej Strakonice—Brzeznic z odnogami od Blatny do Nepomuku i od Brzeznic do Rožmitalu, ustanowiony w obwieszczeniu Ministerstwa kolei żelaznych z dnia 24. stycznia 1898, Dz. u. p. Nr. 29, przedłużony został aż do 1. sierpnia 1899.

**Wittek r. w.**

**Sprostowanie.**

W instrukcyi dotyczącej się badania na komorach batystów i innych towarów lnianych a ogłoszonej w XVIII części Dziennika ustaw państwa z dnia 10. marca 1899 pod Nr. 43, ciężkość 1 metra kwadratowego batystów białonych, barwionych, drukowanych itp. zawierającego 26 nitek osnowy na 5 mm, wynosić powinna nie 70 g jak podano w ustępie 5 (kolumna 3, wiersz 12), lecz właściwie „74 gramy“.

**Kaizl r. w.**

