

Rok 1894.

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XXI. — Wydana i rozesłana dnia 10. kwietnia 1894.

(Zawiera Nr. 62—67.)

62.

Dokument koncesyjny z dnia 16. lutego 1894,

na kolej lokalną od Göpfritz do Gross-Siegharts według okoliczności z przedłużeniem aż do Raabs.

My Franciszek Józef Pierwszy, z Bożej łaski Cesarz Austriacki;

Król Apostolski Węgierski, Król Czeski, Dalmacki, Kroacki, Sławoński, Galicyjski, Lodomeryjski i Illiryjski; Arcyksiążę Austriacki, Wielki Książę Krakowski, Książę Lotaryński, Salzburski, Styryjski, Karyntyjski, Kraiński, Bukowiński, Górno- i Dolno-Sląski; Wielki Książę Siedmiogrodzki; Margrabia Morawski; uksiążęcony Hrabia na Habsburgu i Tyrolu itd. itd. itd.

Gdy Rudolf hrabia Straten, Ryszard baron Suttner, Józef Adensamer i gmina Gross-Siegharts podali prośbę o udzielenie im koncesyi na wybudowanie i utrzymywanie w ruchu kolei lokalnej od Göpfritz do Gross-Siegharts według okoliczności z przedłużeniem aż do Raabs, przeto ze względu na powszechną użyteczność tego przedsięwzięcia, widzimy się spowodowani nadać rzeczom

nym koncesyonaryuszom koncesyą niniejszą na zasadzie ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238), jakoteż ustaw z dnia 17. czerwca 1887 (Dz. u. p. Nr. 81) i z dnia 28. grudnia 1890 (Dz. u. p. Nr. 229), tudzież ustawy z dnia 27. grudnia 1893 (Dz. u. p. Nr. 198), w sposób następujący:

§. 1.

Nadajemy koncesyonaryuszom prawo wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej parowej od stacyi Göpfritz na linii kolei państwa wiedeńsko-chebskiej do Gross-Siegharts, która wybudowana być ma jako lokalna ze szlakiem normalnym.

Koncesyonaryusze uprawnieni są kolej lokalną powyżej oznaczoną przedłużyć pod warunkami, jakie c. k. Ministerstwo handlu ustanowi, po kawałku aż do Raabs, z tem zastrzeżeniem, że do całej kolei lokalnej, wykonać się mającej, stosowane będą jako do przedsięwzięcia jednolitego postanowienia niniejszego dokumentu koncesyjnego. Obowiązek jednak wybudowania rzeczzonego przedłużenia aż do Raabs, będą mieli koncesyonaryusze tylko w takim razie, gdy według uznania Rządu będzie można mniemać, że ciężar kapitałowy, koncesyonaryuszom w skutek tego przedłużenia nowo przyrastający, po strąceniu dopłaty przez strony interesowane i kraj Austrią poniżej Anizy objęciem akcyj zakładowych zabezpieczonej, będzie pokryty czystym dochodem ze szlaku nowo przybywającego, zabezpieczonym zaręczonemi przez interesowanych przewozami lub w inny sposób, z doliczeniem rzeczy-

wistego czystego dochodu z części kolei już wykonanej, o ile takowy przewyższać będzie jej ciężar kapitałowy po strąceniu sumy częściowej, akcyami zakładowemi uzyskanej. Prawo koncesyonaryuszów do wybudowania przedłużenia powyżej oznaczonego wygaśnie, jeżeli koncesyonaryusze nie zrobią z niego użytku w przeciągu lat czterech, licząc od dnia dzisiejszego.

Również zastrzega sobie Rząd, że nawet przed upływem okresu czteroletniego, powyżej ustanowionego, unieważni uprawnienie koncesyonaryuszów do wybudowania powyższego przedłużenia linii kolejowej i koncesyą do tego celu nada innemu przedsiębiorstwu, jeżeliby koncesyonaryusze nie mogli wybudować tej linii pod warunkami przez innych współubiegających się ofiarowanemi a przez Rząd zatwierdzonemi.

Do złożenia odnośnej deklaracji wyznaczony będzie koncesyonaryuszom okres trzecniesięczny, liczyć się mający od dnia doniesienia, że o koncesyą ubiega się inne przedsiębiorstwo.

§. 2.

Kolei, na którą wydaje się niniejszy dokument koncesyjny, zapewnia się następujące ulgi:

a) Uwolnienie od stępli i należności od wszelkich umów, które to przedsiębiorstwo zawrze, od podań, które wniesie i od wszelkich dokumentów, które wystawi, tudzież od wszelkich wpisów hipotecznych, które na zasadzie tych umów i dokumentów będą uskuteczniane, nakoniec od wszelkich czynności urzędowych i urzędowych wygotowań do celów poniżej wyrażonych, a mianowicie:

1. dotyczących się uzyskania kapitału, zabezpieczenia odsetek od kapitału i zabezpieczenia ruchu, aż do chwili otwarcia ruchu;

2. dotyczących się nabycia gruntów, budowy i urządzenia kolei aż do końca pierwszego roku ruchu.

Ulgi te nie mają być stosowane do postępowania sądowego w sprawach spornych;

b) uwolnienie od stępli i należności od emisji akcyj i obligacyj pierwszorzędnych wypuszczonych w celu uzyskania kapitału na pierwsze założenie kolei i jej zaopatrzenie według koncesyi, jakoteż od kwitów tymczasowych i od zahipotekowania prawa zastawu na ciałach hipotecznych księgi kolei żelaznych przeznaczonych do zabezpieczenia obligacyj pierwszorzędnych lub na innych nieruchomościach, tudzież od opłat za przeniesienie własności,

jakie powstaną przy wykupnie gruntów po upływie pierwszego roku ruchu (lit. a, l. 2), z wyjątkiem należności, które według istniejących ustaw mają być z tego powodu płacone gminom lub innym korporacjom autonomicznym;

c) uwolnienie od opłat i taks za nadanie koncesyi i za wygotowanie niniejszego dokumentu koncesyjnego;

d) uwolnienie od podatku dochodowego i zarobkowego, od opłat stęplowych, którym podlegają kupony, jakoteż od wszelkiego nowego podatku, któryby w przyszłości mocą ustawy był zaprowadzony, na lat trzydzieści, licząc od dnia dzisiejszego.

§. 3.

Koncesyonaryusze obowiązani są rozpocząć budowę kolei żelaznej w §. 1, ustęp 1 wzmiankowanej od Göpfritz do Gross-Siegharts niezwłocznie, 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 rękojmią dotrzymania powyższego terminu budowy, dać mają koncesyonaryusze kaucyą w sumie pięć tysięcy złotych a to w papierach, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

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

Budowę przedłużenia aż do Raabs, gdyby miało być wykonane, skończyć należy najpóźniej w przeciągu półtora roku od dnia udzielenia pozwolenia na budowę.

§. 4.

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, gdyby Rząd ze względu na dobro publiczne uznał potrzebę wybudowania takich kolei.

O ileby do wybudowania kolei koncesyonowanej użyte być miały drogi publiczne, koncesyonaryusze winni 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 drogi.

§. 5

We względzie budowy kolei koncesyonowanej i ruchu na niej trzymać się powinni koncesyonaryusze osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego i warunków koncesyjnych, które ministerstwo handlu ustanowi, jakoteż istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie 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 ustaw i rozporządzeń, które w przyszłości wydane być mogą.

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 szczególne stosunki obrotu i ruchu, a w szczególności ze względu na zmniejszenie chyżości największej, ministerstwo handlu uzna to za możebne, a natomiast trzymać się należy osobnych przepisów ruchu, które w tej mierze wyda Ministerstwo handlu.

§. 6.

Nadaje się koncesyonaryuszom prawo utworzenia za osobnem zezwoleniem Rządu i pod warunkami, które on ustanowi, osobnej Spółki akcyjnej, do prowadzenia przedsiębiorstwa kolei miejscowej koncesyonowanej, która wnijść ma we wszystkie prawa i obowiązki koncesyonaryuszów.

Emisyja obligacyj pierwszorządnych, które opiewać mogą tylko na walutę austriacką jest dopóty i o tyle wzbroniona, o ile według wykazów, które Ministerstwo handlu ma sprawdzić ich oprocentowanie i umorzenie nie okaże się trwale zabezpieczonem.

Natomiast nadaje się koncesyonaryuszom prawo wypuszczenia w obieg akcyj pierwszorządnych, które mieć będą pod względem wypłaty odsetek i umorzenia, pierwszeństwo przed akcyami zakładowemi, za sumę, którą Rząd ustanowi.

Dywidenda należąca się od akcyj pierwszorządnych, zanim akcje zakładowe nabeżdą prawa do pobierania dywidendy, nie może być wymierzana w większej kwocie jak po cztery 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, jakoteż kosztów sprawienia

parku kolejowego, rzeczywiście wyłożonych i należycie udowodnionych, tudzież 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 skończeniu 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 obrębie okresu koncesyjnego według planu amortyzacyjnego podlegającego zatwierdzeniu Rządu.

Statut Spółki jakoteż formularze obligacyj pierwszorządnych, akcyj zakładowych i pierwszorządnych, które mają być wypuszczone, podlegają zatwierdzeniu Rządu.

§. 7.

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 na austriackich kolejach rządowych kiedykolwiek 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.

Koncesyonaryusze zobowiązują się przystąpić także do zawartej przez spółki kolei austriackich umowy względem zakupienia i utrzymywania w pogotowiu środków do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem swojemi 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 żelaznemi, który kiedykolwiek będzie obowiązywał, tudzież przepisy dla kolei żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek

obowiązywały, nabywają dla koncesyonaryuszów mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na kolei koncesyonowanej. Przepisy rzeczzonego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i nie będą ogłoszone w Dzienniku ustaw państwa, staną się dla koncesyonaryuszów obowiązującymi wtedy, gdy zostaną im urzędownie podane do wiadomości.

Zobowiązania te ciążą na koncesyonaryuszach tylko o tyle, o ile będzie możliwym dopełnienie ich na kolei drugorzędnej a w skutek tego zbudowanej, urządzonej i eksploatowanej z dozwoleńmi ułatwieniami.

Koncesyonaryusze 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).

§. 8.

O ile podobne zniżenia, jakie w §. 7 dla transportów wojskowych są przepisane, mają być udzielane także korpusom straży cywilnej (straży bezpieczeństwa, straży skarbowej itp.) lub innym organom publicznym, postanowione będzie w warunkach koncesyjnych.

§. 9.

Koncesyonaryusze obowiązani są w razie uruchomienia wojska i w razie wojny wstrzymać ruch na kolei koncesyonowanej bez pretensyi do wynagrodzenia o tyle i na tak długo, jak Władza wojskowa uzna za potrzebne do ruchów wojskowych lub jakichkolwiek innych czynności wojennych na jednej z dróg publicznych, którychby kolej używała.

§. 10.

Koncesyą nadaje się z obroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §u 9go, lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne na lat 90, licząc od dnia dzisiejszego, a po upływie tego czasu utraci ona moc swoją.

Rząd może także wyrzec unieważnienie koncesyi przed upływem przereczzonego czasu, gdyby określone w §fie 3cim zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia i utrzymywania ruchu nie były dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie da się usprawiedliwić w myśl §fu 11, lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne.

§. 11.

Ruch na kolejach, na które daje się niniejszy dokument koncesyjny, będzie utrzymywał Rząd na rachunek koncesyonaryuszów. Warunki utrzymywania ruchu określone będą w osobnej umowie, którą w tym względzie Rząd zawrze z koncesyonaryuszami.

§. 12.

Koncesyonaryusze obowiązani są dozwolić Rządowi na jego żądanie każdego 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. Jednakże współużywanie to o tyle tylko będzie miało miejsce, o ile przez to nie będzie doznawał przeszkody własny regularny obrót na kolejach współużywanych.

Do ustanowienia wynagrodzenia, które za to ma być płacone, służyć mają za wskazówkę przepisy dołączone jako załączka C do dokumentu koncesyjnego z dnia 1. stycznia 1886 dla kolei północnej Cesarza Ferdynanda ogłoszonych w Dzienniku ustaw państwa z roku 1886, strona 63.

§. 13.

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 lat siedmiu przed chwilą odkupu a z nich stracone będą czyste dochody dwóch lat najniemyslniejszych i obliczony będzie średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

2. Gdyby jednak odkupienie miało nastąpić przed upływem siódmego roku ruchu, lub gdyby średni dochód czysty, w myśl postanowień ustępu 1. obliczony, nie wynosił najmniej takiej sumy rocznej, któraby wyrównywała racie rocznej potrzebnej do oprocentowania obligacyj pierwszorzędných, za zezwoleniem Rządu w obieg wypuszczonych a względnie sumie potrzebnej na umówione oprocentowanie i umorzenie pożyczki hipotecznej, gdyby koncesyonaryusze zamiast wypuszczać obligacye pierwszorzę-

dne, takową za zezwoleniem Rządu zaciągnęli, z doliczeniem raty rocznej, potrzebnej do oprocentowania po cztery od sta kapitału akcyjnego przez Rząd zatwierdzonego i do umorzenia tegoż kapitału akcyjnego w ciągu całego okresu koncesyjnego, natenczas kwota roczna, powyżej oznaczona, uważana będzie za dochód czysty, mający służyć za podstawę do wymierzenia ceny odkupu.

3. Wynagrodzenie, które ma być zapłacone, będzie polegało na tem, że Rząd weźmie na siebie spłacenie obligacyj pierwszorzędnych przez koncesjonaryuszów emitowanych, które według zatwierdzonego planu amortyzacji nie będą jeszcze w chwili odkupienia umorzone a względnie pożyczkę, jeżeli koncesjonaryusze zamiast wypuszczenia obligacyj pierwszorzędnych takową zaciągną i w ciągu pozostałych lat okresu koncesyjnego płacić będzie koncesjonaryuszom za kapitał akcyjny dochód średni w myśl ustępu 1go po strąceniu sumy potrzebnej na obligacje pierwszorzędne a względnie na pożyczkę hipoteczną pozostały a względnie, o ileby zachodził jeden z przypadków w ustępie 2 przewidzianych, sumę roczną tamże wzmiankowaną, a to w ratach półrocznych z dołu dnia 30. czerwca i 31. grudnia każdego roku.

4. Rząd zastrzega sobie, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rat rocznych, zapłacić za kapitał akcyjny kapitał wyrównujący sumie tych rat zdyskontowanej przez potrącenie odsetek od odsetek po cztery od sta na rok.

Gdyby Rząd zamierzał w taki sposób spłacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego podług własnego wyboru gotówki lub obligacyj długu państwa. Obligacje długu państwa liczone będą po kursie średnim, jaki obligacje rządowe tego samego rodzaju, notowane urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półrocza bezpośrednio poprzedzającego.

5. Przez odkupienie kolei i od dnia tego odkupienia wchodzi państwo za wypłatą ceny odkupu bez dalszego wynagrodzenia w posiadanie wolne od ciężarów i używanie kolei niniejszem koncesjonowanej ze wszystkimi do niej należąciami ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także park wozowy, zapasy materiałów i kasowe, koleje podjazdowe, jeżeliby koncesjonaryusze je posiadali i przedsiębiorstwa poboczne koncesjonaryuszów, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już użyte stosownie do swego przeznaczenia.

§. 14.

Gdy koncesya utraci moc swoją i od tego dnia, w którym to nastąpi, wchodzi państwo bez wyna-

grodzienia w wolne od ciężarów posiadanie i używanie kolei koncesjonowanej i wszystkich ruchomych i nieruchomości przynależności, licząc tu także park wozowy, zapasy materiałów i kasowe, koleje podjazdowe, jeżeliby koncesjonaryusze je posiadali i przedsiębiorstwa poboczne koncesjonaryuszów, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, w rozmiarze wzmiankowanym w §. 13, l. 5.

Tak wtedy gdy koncesya moc swoją straci, jak i w razie odkupienia kolei (§. 13), zatrzymają koncesjonaryusze na własność fundusz zasobny, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i należące się im aktywa, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniesione lub nabyte, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił koncesjonaryuszów z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależności kolejowej.

§. 15.

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.

Rząd ma także prawo wglądania w zarząd przez wydelegowanego do tego urzędnika, 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 urzędników na koszt koncesjonaryuszów.

W razie utworzenia się Spółki akcyjnej, komisarz przez Rząd ustanowiony będzie miał także prawo bywania na posiedzeniach Rady zawiadowczej lub innej reprezentacji, przedstawiającej dyrekcją 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 lub interesom finansowym skarbu państwa gwarancją dającego; w przypadku jednak takim komisarz winien rzecz przedstawić natychmiast ministerstwu handlu do decyzji, która wydana być ma niezwłocznie i będzie dla Spółki obowiązująca.

Za nadzór nad przedsiębiorstwem kolejowem, niniejszem ustanowiony, koncesjonaryusze są obowiązani ze względu na łączący się z tem ciężar czynności płacić wynagrodzenie ryczałtowe, którego wysokość oznaczy Rząd ze względem na rozmiary przedsiębiorstwa.

Uwalnia się koncesjonaryuszów od przepisanej w §fie 89tym Porządku ruchu kolei z dnia

16. listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z roku 1852) obowiązku wynagradzania zwiększonych kosztów dozoru policyjnego i akcyzowego, jakoteż od obowiązku wystawienia bezpłatnie i utrzymywania lokali urzędowych.

§. 16.

Nadto zastrzega sobie Rząd prawo, że gdyby koncesyonaryusze lub utworzyć się mająca Spółka akcyjna pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuścili się naruszenia lub zaniedbania obowiązków, w dokumencie koncesyjnym, warunkach koncesyjnych lub ustawami przepisanych, będzie temu zapobiegał środkami odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności unieważni koncesyą jeszcze przed upływem czasu, na który została nadana.

Ostrzegając surowo, aby nikt nie czynił nie przeciwnego postanowieniom koncesyi niniejszej i nadając koncesyonaryuszom prawo uciekania się do Naszych Sądów w sprawach o wynagrodzenie udowodnionej szkody, rozkazujemy wyraźnie wszystkim Władzom, do których to należy, aby nad koncesyą i wszystkimi postanowieniami w niej zawartemi, ściśle i troskliwie czuwały.

W dowód czego wydajemy niniejszy list, pod Naszą większą pieczęcią, w Naszem głównem i rezydencyonalnem mieście Wiedniu, dnia szesnastego miesiąca lutego w roku zbawienia tysiąc ośmset dziewięćdziesiątym czwartym, Naszego panowania czterdziestym szóstym.

 **Franciszek Józef r. w.**

Windisch-Graetz r. w. Wurmbrand r. w.
Plener r. w.

63.

Obwieszczenie Ministerstw skarbu i handlu z dnia 12. marca 1894,

o zwinieciu przykomorka w Richoldzie (na Śląsku).

Przykomorek richoldzki c. k. komory pomocniczej I. klasy w Strumieniu, w wykazie komor i przykomorków austriacko-węgierskiego obszaru cłowego, rozporządzeniem z dnia 1. sierpnia 1891 (Dz. u. p. Nr. 154) wydanym, pod l. b. XII, 26 wymieniony, zostaje zwinieciu.

Wurmbrand r. w.

Plener r. w.

64.

Rozporządzenie Ministra wyznań i oświecenia z dnia 22. marca 1894,

którem zmienia się artykuły II, VI i XX rozporządzenia z dnia 7. lutego 1884 (Dz. u. p. Nr. 26) o egzaminowaniu kandydatów stanu nauczycielskiego w gimnazyach i szkołach realnych.

Na zasadzie Najwyższego postanowienia z dnia 13. marca 1894 uznaję za stosowne rozporządzić co następuje:

§. 1.

Osnowę terażniejszą artykułów II, VI i XX rozporządzenia z dnia 7. lutego 1884 (Dz. u. p. Nr. 26) zmienia się w następujący sposób:

§. 2.

W artykule II, punkt 2, lit. b) przydać należy na końcu następujący ustęp:

Kandydaci na nauczycieli języków nowożytnych winni udowodnić, że ćwiczyli się praktycznie w mówieniu na kursach odpowiednich lub w seminariach, jeżeli takowe istnieją.

§. 3.

Artykuł VI, punkt I, lit. g) i h) mają opiewać:

g) Jeden z języków nowożytnych: francuski, włoski, angielski, także niemiecki, w tych zakładach naukowych, w których nie jest językiem wykładowym, połączony z językiem niemieckim lub z jakimś językiem krajowym (wykładowym) jako przedmioty główne.

h) Język angielski jako przedmiot główny, prztem język francuski i niemiecki lub jakiś język krajowy (wykładowy) jako przedmioty dodatkowe.

§. 4.

W razie połączenia języka niemieckiego w zakładach, w których językiem wykładowym nie jest niemiecki, z jakimś językiem krajowym jako przedmiotów głównych, zatrzymuje moc swoją przepis wyjątkowy podany w punkcie 4 artykułu VI.

§. 5.

Artykuł XX, punkt 3, ustęp 2 ma opiewać:

Filolodzy wygotować mają jedno wypracowanie pod nadzorem w języku łacińskim, kandydaci na nauczycieli języków nowożytnych w przypadku g) artykułu VI jedno wypracowanie pod nadzorem

w odnośnym języku nowożytnym, w przypadku *h)* po jednym wypracowaniu pod nadzorem w każdym z obu języków nowożytnych, bez pomocy słownika lub gramatyki.

§. 6.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w wykonanie niezwłocznie.

§. 7.

Kandydatom do urzędu nauczycielskiego, którzy na zasadzie egzaminu już złożonego, uzyskali kwalifikacją na nauczycieli, czyniącą zadość wymaganiom niniejszego rozporządzenia, dozwolone jest podać za pośrednictwem właściwej komisji egzaminacyjnej prośbę do c. k. Ministerstwa wyznań i oświecenia o przyznanie formalnej kwalifikacji nauczycielskiej.

Madeyski r. w.

65.**Obwieszczenie Ministerstwa handlu z dnia 25. marca 1894,**

o zmianach w spisie kolei żelaznych, do których stosuje się umowa międzynarodowa, tycząca się obrotu towarów z dnia 14. października 1890 (Dz. u. p. Nr. 186 z r. 1892).

W spisie kolei żelaznych podlegających umowie międzynarodowej, tyczącej się obrotu towarów z dnia 14. października 1890 (Dz. u. p. Nr. 186 z r. 1892 i Nr. 87 z r. 1893) poczynić należy następujące zmiany:

Austria i Węgry.**I. Królestwa i kraje reprezentowane w Radzie państwa (łącznie z Liechtensteinem).**

A. Wszystkie koleje eksploatowane przez wymienione poniżej Zarządy i Spółki z siedzibami w Austrii i Węgrzech.

Pod „16. Spółka kolei południowej itd.“ wpisać należy nie podlegającą umowie międzynarodowej kolej:

„7) Kapfenberg—Seebach-Au“.

B. Części kolei eksploatowane przez Zarządy zagraniczne lub na wspólnie z niemi.

Pod „III. Zarządy rosyjskie“ przydać należy:

„47. pod Nowosielicą aż do Nowosielicy“.

(Uwiadomienie urzędu centralnego w Bernie z dnia 27. lutego 1894.)

II. Węgry.

W skutek objęcia ruchu przez kolej koszykobogunińską wykreślić należy:

„9. Kolej miejscowa w dolinie Popradu“.

Niemcy.

Pod A. I. Koleje żelazne rządowe lub przez Rząd eksploatowane, w numerze 5 wykreślić należy słowa: „z wyjątkiem następujących linii“, tudzież wszystkie nazwy kolei podane tamże od *b)* aż do *p)*.

(Uwiadomienie urzędu centralnego w Bernie z dnia 21. września 1893.)

Pod A. II. Koleje żelazne prywatne pod własnym zarządem:

1. dodać: „14. a)“¹ kolej żelazna Blankensee—Woldegk—Strassburg“;

2. w numerze 17 wykreślić bliższe oznaczenie „Hennef—Waldbroel“ podane w nawiasie.

(Uwiadomienie urzędu centralnego w Bernie z dnia 3. sierpnia 1893.)

3. dodać: „62. a)“¹ Kolej żelazna Röthenbach b. L.—Weil.“

(Uwiadomienie urzędu centralnego w Bernie z dnia 13. września 1893.)

Francya.

Pod A. Koleje i części kolei eksploatowane przez zarządy francuskie

koleje pierwszorzędne dopisać należy co następuje:

„9. Spółka kolei departamentowych.

10. Spółka kolei żelaznej z Somain do Anzin i aż do granicy belgijskiej.

Linie lokalnego znaczenia:

1. Spółka kolei departamentowych.

2. Kolej żelazna od Marlieux do Châtillon sur Chalaroune.“

(Uwiadomienie urzędu centralnego w Bernie z dnia 24. lutego 1894.)

Włochy.

Dopisać należy następujące linie kolei północno-medjolańskich w Medjolanie:

Medjolan—Erba z odnogą S. Pietro—Camnago, Medjolan—Saronno, Saronno—Laveno, Como—Varese, Novara—Saronno—Seregno, Saronno—Como.

(Uwiadomienie urzędu centralnego w Bernie z dnia 1. września 1893.)

Rosya.

Nazwę kolei żelaznych pod Nr 33 zmienić należy na „kolej żelazna kijowsko-woroneska“.

Dopisać należy „koleje południowo-wschodnie“, eksploatujące koleje w spisie umieszczone, a mianowicie: kolej griaże — carycyńską, kolej kozłowo — woroneżsko — rostowską, kolej orłowsko — griażską i kolej liwieńską.

(Uwiadomienie urzędu centralnego w Bernie z dnia 16. sierpnia 1893.)

Szwajcarya.

Nazwę kolei żelaznej pod Nr. 10 zmienić należy na „kolej seethalska szwajcarska“.

Dopisać należy:
„kolej thunerseańska,
kolej bödelińska“.

(Uwiadomienie urzędu centralnego w Bernie z dnia 27. maja 1893.)

Stosownie do artykułu 58go, ustęp 2 umowy międzynarodowej, tyczącej się obrotu towarów na kolejach żelaznych, koleje żelazne nowo oznajmione wstępują rzeczywiście do służby przewozowej międzynarodowej w miesiąc od daty listu, którym urząd centralny w Bernie uwiadomi o tem inne państwa traktatowe.

Wurmbrand r. w.

66.

Ustawa z dnia 1. kwietnia 1894,

dozwalająca używania udziałowych zapisów dłużnych pożyczki funduszu melioracyjnego dalmackiego w sumie 400.000 koron do korzystnego lokowania kapitałów fundacyjnych, sierocych i tym podobnych.

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanawiam co następuje:

§. 1.

Udziałowe zapisy dłużne pożyczki funduszu melioracyjnego w sumie 400.000 koron, przez Wydział krajowy królestwa dalmackiego na zasadzie ustawy krajowej z dnia 18. lutego 1891 (Dz. ustaw i rozporządzeń krajowych Nr. 10) zaciągniętej, mogą być używane do korzystnego lokowania kapitałów fundacyj, zakładów pod nadzorem publicznym zostających, tudzież pieniędzy sierocych, powierczniczych i depozytowych a według kursu giełdowego, lecz nie ponad wartość imienną, na kaucye służbowe i na kaucye w interesach.

§. 2.

Wykonanie ustawy niniejszej poruczam Ministrom spraw wewnętrznych, skarbu i sprawiedliwości.

Wiedeń, dnia 1. kwietnia 1894.

Franciszek Józef r. w.

Windisch-Graetz r. w. Bacquehem r. w.
Schönborn r. w. Plener r. w.

67.

Rozporządzenie Ministerstwa handlu w porozumieniu z Ministerstwem spraw wewnętrznych i skarbu z dnia 1. kwietnia 1894,

tyczące się okresu ważności dla cechy sprawdzenia u beczek transportowych do piwa.

§. 1.

Ze zmianą §. 1go, punkt c) rozporządzenia Ministerstwa handlu w porozumieniu z Ministerstwami spraw wewnętrznych i skarbu z dnia 28. marca 1881 (Dz. u. p. Nr. 30) rozporządza się, że beczki transportowe do piwa, obowiązku cechowania podlegające, poddawane być mają ponownemu sprawdzeniu i cechowaniu peryodycznie przed upływem każdego dwóch lat.

§. 2.

Termin ponownego sprawdzenia i cechowania obliczany być ma sposobem przewidzianym w ustępie 2gim §. 2go rozporządzenia ministeryalnego z dnia 28. marca 1881 (Dz. u. p. Nr. 30).

§. 3.

Oplata za ponowne sprawdzenie według postanowień rozporządzenia ministeryalnego z dnia 5. maja liczyć się mająca, zniżana będzie o 20 procentów tylko w tym razie, jeżeli beczki transportowe do piwa poddawane są ponownemu sprawdzeniu w granicach terminu ustanowionego w §. 1 niniejszego rozporządzenia a cecha sprawdzenia tudzież odnośna cyfra roku i miesiąca są na beczkach jeszcze widzialne.

Po upływie tego terminu opłacać należy za ponowne sprawdzenie beczek transportowych do piwa całkowitą takse, ustanowioną w rozporządzeniu ministeryalnym z dnia 5. maja 1876 (Dz. u. p. Nr. 67).

§. 4.

Rozporządzenie niniejsze nabywa mocy obowiązującej od dnia 1. czerwca 1894.

Wurmbrand r. w. Bacquehem r. w.
Plener r. w.