

Dziennik ustaw Państwa

dla

królestw i krajów reprezentowanych w Radzie państwa.

Zeszyt XLVII. — Wydany i rozesłany dnia 13 września 1870.

111.

Dokument koncesyi z dnia 21 kwietnia 1870,

na budowę i ruch parowej kolei żelaznej z Pilzny (Pilsen) do Brzezna (Priesen) [Chomutów, (Komotau)] wraz z liniami bocznymi na Żatec (Saaz) do Mostu (Brüx) i Duchcowa (Dux).

My Franciszek Józef Pierwszy, z Bożej łaski Cesarz Austryacki;

Apostolski król Węgier, król Czech, Dalmacyi, Kroatyi, Sławonii, Galicyi, Lodomeryi i Illiryi; Areyksiążę Austryi; Wielki Książę Krakowa, Książę Lotaryngii, Salzburga, Styryi, Karyntyi, Krainy, Bukowiny; Górnego i Dolnego Szląska; Wielki Książę Siedmiogrodu; Margrabia Morawii, uksiążęcony Hrabia Habsburga i Tyrolu, itd. itd. itd.

Gdy Ryszard Książę Metternich-Winneburg, Antoni Stark, Jaromir Hrabia Czernin, Jan Hrabia Lazansky, Dr. Teodor Hassmann i Wilhelm Daniel podali prośbę o udzielenie im koncesyi na budowę i ruch kolei żelaznej z Pilzny do Brzezna (Chomutów) wraz z liniami bocznymi na Żatec do Mostu i Duchcowa, widzimy się spowodowani ze względu na pożyteczność tego przedsięwzięcia dla ogółu, udzielić wspomnianym petentom też koncesyą na zasadzie ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) i ustawy z dnia 13 kwietnia 1870 Dz. u. p. Nr. 56) jak następuje:

Art. 1. Nadajemy koncesyonaryuszom prawo budowy i ruchu parowej kolei żelaznej z Pilzny do Brzezna (Chomutów) łączącej się z nowymi liniami c. k. uprzyw. kolei busztiehradzkiej, wraz z liniami bocznymi na Żatec, łączącemi się z c. k. uprzyw. koleją żelazną Uście nad Łabą-Cieplice, z jednej strony do Mostu, z drugiej do Duchcowa.

Art. 2. Koncesyonaryusze zobowiązują się przedłużyć na żądanie administracyi państwa kolej koncesyonowaną z Pilzny na Klatowy (Klattau) ku granicy czesko-bawarskiej do Eisenstein, jeżeli ze strony bawarskiej będzie zapewniona budowa linii z Deggendorf na Zwiesel do Eisenstein.

Bliższe warunki tego przedłużenia będą ustanowione wtenczas, gdy przyjdzie do wykonania budowy.

Art. 3. Koncesyonaryusze zobowiązują się rozpocząć budowę kolei żelaznych w §. 1 wymienionych w przeciągu trzech miesięcy licząc od dnia wystawienia tego dokumentu koncesyi, a ukończyć ją w przeciągu następnych trzech lat i gotową kolej oddać na użytek publiczny.

Dopełnienie tego zobowiązania koncesyonaryusze winni zabezpieczyć złożeniem kaucyi w kwocie 100.000 złr. w walucie austryackiej.

Ta kwota kaucyjna winna być złożona w gotowiznie albo w papierach giełdowych według wartości obiegowej albo w wexlach wypłacalnych przez bank i będzie zwrócona gdy zostanie udowodnionem że na budowę tej kolei użyto odpowiednio kwoty 400.000 złr.

Akta i dokumenta z tego powodu spisać się mające, wolne są od opłat i stempli.

Art. 4. Budowa i urządzenia ruchu tych kolei mają być wykonane według planów szczegółowych, przez ministerium handlu zatwierdzonych.

W szczególności należy także przy budowie stósować się do wymagań jakie postawi ministerium handlu, jakoteż do istniejących ogólnych przepisów budowniczych i policyjnych.

Pozwolenie na zmiany w planach budowy zastrzega się administracyi państwa.

Budowa ziemna kolei może być ograniczona na pokład pod jedną kolej.

Do wzniesienia budowy ziemnej pod drugą kolej, tudzież położenia tejże w miejscach, w których administracya państwa uzna tego potrzebę, koncesyonaryusze będą obowiązani dopiero wtedy, gdy w ciągu dwóch po sobie następujących lat, roczny przychód bruto z jednej mili przewyższy sumę 140.000 złr. srebrem.

Co do połączenia z innymi kolejami, koncesyonaryusze winni zawrzeć ugodę z odnośnemi administracyami i przedłożyć takową ministerstwu do zatwierdzenia.

W braku porozumienia zastrzega się administracyi państwa prawo ustanowienia warunków co do wzajemnego używania wagonów sąsiednich kolei krajowych i co do łączenia linii z kolejami prowadzącemi z kopalni i innymi na własną potrzebę.

Art. 5. W celu doprowadzenia do skutku kolei koncesyonowanej nadaje się koncesyonaryuszom prawo wywłaszczenia według postanowień odnośnych przepisów prawnych.

Ma być także przyznane koncesyonaryuszom podobne prawo w razie budowy kolei bocznych prowadzących do poszczególnych zakładów przemysłowych, jeżeli administracya państwa ze względu na interes publiczny uzna potrzebę budowy takich kolei.

Art. 6. Przy budowie i ruchu kolei koncesyonowanej, winni koncesyonaryusze trzymać się osnowy niniejszego dokumentu koncesyi, jakoteż istniejących w tym względzie ustaw i rozporządzeń (mianowicie ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 i regulaminu ruchu kolei żelaznych z dnia 16 listopada 1851 *), tudzież ustaw i rozporządzeń jakie w przyszłości mogą być wydane.

Art. 7. W szczególności zaś, według przepisu §. 68 rzezonego regulaminu ruchu kolei żelaznych, koncesyonaryusze winni przewozić bezpłatnie pocztę i służbę pocztową, przyczem administracya pocztowa ma prawo oznaczyć dla pociągów odchodzących codziennie ze stacyi końcowych godzinę odjazdu i szybkość w każdym kierunku.

Ile razy do służby pocztowej potrzeba będzie więcej jak jednego ośmiokołowego, lub dwóch czterokołowych wagonów, koncesyonaryusze otrzymają za każdy następny wagon wynagrodzenie od mili według słuszości ułożyć się mające.

*) Dziennik ustaw państwa z roku 1852, Nr. 1.

Jeżeli administracya pocztowa uzna potrzebę zaprowadzenia na kolei koncesyonowanej poczty ruchomej, jaka istnieje już na innych kolejach austriackich, natenczas koncesyonaryusze winni dostarczyć bezpłatnie i utrzymywać zamiast zwykłych ośmio- lub czterokołowych wagonów, potrzebne do tego celu wagony ośmio- lub czterokołowe, urządzone dla poczty ruchomej według wymagania administracyi pocztowej.

Do pełnienia służby pocztowej ma być na żądanie administracyi pocztowej wyznaczone bezpłatnie stósowne bióro w gmachu stacyi kolei żelaznej, a co się tyczy zaspokojenia innych potrzeb, jakieby się w tym celu okazały, będzie zawarta osobna umowa.

Koncesyonaryusze są nadto obowiązani przewozić i oddawać we właściwych stacyach, bez osobnego wynagrodzenia, przesyłki pocztowe, odchodzące bez asystencyi urzędników pocztowych lub sług, z wyjątkiem przesyłek wartościowych.

Korespondenecye odnoszące się do zarządu kolei, prowadzone między dyrekeyą kolei (radą zawiadowczą) a jej podrzędnymi organami, lub korespondenecye tych ostatnich między sobą, mają być przewożone na odnośnych liniach kolei przez sług kolejowych.

Art. 8. Koncesyonaryusze zobowiązują się pozwolić administracyi telegrafów państwowych prowadzić linie telegraficzne wzdłuż kolei na swoim gruncie bez osobnego wynagrodzenia.

Administracya telegrafów winna jednak porozumieć się z koncesyonaryuszami co do miejsca na prowadzenie linii.

Nadto koncesyonaryusze winni wziąć na siebie bez wynagrodzenia czuwanie nad zbudowaną linią telegraficzną i polecić to służbie kolejowej.

Natomiast koncesyonaryusze mają prawo przymocować do pali telegrafów państwa, druty telegrafów ruchu.

Używanie telegrafów ruchu ogranicza się wyłącznie na korespondenecye odnoszące się do ruchu kolei, jeżeli administracya państwa nie wyda osobnego rozporządzenia, dotyczącego depeszy państwowych, tudzież jeżeli nie zostanie zawarta umowa odnosząca się do depeszy prywatnych; używanie telegrafów ruchu zostaje przeto pod wpływem i nadzorem administracyi państwa.

Art. 9. Wysokość cen jazdy i przewozu towarów poddaje się następującym ograniczeniom:

Taryfa maksymalna od mili austriackiej a mianowicie dla podróżnych, od osoby:

w pierwszej klasie	30	ct.	wal.	austr.
„ drugiej „	25	„	„	„
„ trzeciej „	15	„	„	„

Gdyby się okazała potrzeba jeszcze dalszego zniżenia cen przewozu osób a koncesyonaryusze nie mogli udzielić odpowiednich ulg podróżnym III klasy, będą obowiązani zaprowadzić na wezwanie ministerstwa handlu IV klasę (dla stojących) z ceną 9 centów od mili.

Przy pociągach pospiesznych, które muszą się składać przynajmniej z wagonów I i II klasy, taryfy te mogą być podwyższone o 20 pre. pod warunkiem że chyżość tych pociągów pospiesznych nie będzie mniejsza niż chyżość przeciętna pociągów pospiesznych innych kolei austriackich.

Taryfa maksymalna dla towarów przy zwykłej szybkości od cetnara cłowego i mili:

I klasa	2	ct.	wal.	austr.
II „	2 ¹ / ₄	„	„	„
III „	3	„	„	„

Wyjątkowo wyznaczają się następujące ceny frachtu dla przedmiotów poniżej wymienionych, jeżeli wagony będą niemi zupełnie napełnione:

	Za pierwsze 10 mil	Na dalszą odległość
Od zboża i soli	1·5 ct.	1·4 ct.
„ drzewa opałowego i do rznięcia	1·2 „	1·0 „
„ węgla kamiennych, koksu, torfu prasowanego, żywie, brył żelaznych, kamieni budulcowych i wapiennych	1·0 „	0·8 „

Jako opłata za expedyceę pobierane będą przy wszelkich towarach 2 ct. od cetnara cłowego, w którą to kwotę jest już wliczona należytość za naładowanie i wyładowanie, tudzież asekuracya powszechna.

Jeżeli strona załatwia naładowanie i wyładowanie natenczas tytułem opłaty na expedyceę pobierane będzie tylko 1·5 ct. od cetnara cłowego.

Co się tyczy cen frachtu od innych przedmiotów, ustanowienia opłaty od składu, klasyfikacyi towarów i innych postanowień względem ruchu, tak postępować należy, aby odnośne ceny i postanowienia w żadnym względzie nie były wyższe i uciążliwsze niż na północnej kolei państwa.

Uregulowanie cen jazdy i frachtu w granicach powyżej ustanowionych, zostawia się koncesyonaryuszom.

Nie może tu jednak mieć miejsca osobiste przekładanie jednych nad drugich. Jeżeli zatem któremu z odsyłających lub przedsiębiorców przewozu przyzwała się pod pewnemi warunkami niżenie cen przewozu lub inne ulgi, natenczas niżenie to lub ulga winny być przyzwolone wszystkim odsyłającym lub przedsiębiorcom przewozu, którzy zgodzą się na te same warunki.

Wszelkie taryfy specjalne muszą być obwieszczane publicznie.

Zresztą zastrzega się prawodawstwu moc uregulowania w każdym czasie postanowień taryfy jazdy i przewozu towarów; koncesyonaryusze winni poddać się takiemu uregulowaniu.

Art. 10. Pozwala się aby ceny jazdy i przewozu towarów były obliczane i pobierane w krajowej monecie srebrnej, jednak w ten sposób, że należytość przypadająca z uwzględnieniem wartości obiegowej, winna być przyjmowaną także w walucie krajowej.

Redukcyja taryfy na walutę krajową ma się odbywać co miesiąc, na żądanie koncesyonaryuszów, jakoteż z rozporządzenia administracyi państwa według przeciętnego kursu srebra w ostatnim miesiącu, przyczem jednak bez zezwolenia koncesyonaryuszów nie może nastąpić niżenie poniżej 5 pre. kursu przeciętnego.

Art. 11. Transporta wojskowe winny być przewożone według taryfy niżonej, a mianowicie według ugody zawartej w tym względzie, jakoteż co do ulg dla podróżujących wojskowych, między ministerstwem wojny a dyrekeją kolei północnej cesarza Ferdynanda pod dniem 18 czerwea 1868 *), której postanowienia mają stanowić integralną część składową niniejszego dokumentu koncesyi.

Gdyby jednak ze wszystkimi lub z większą częścią kolei austriackich ułożone zostały, co do transportów wojskowych korzystniejsze dla państwa postanowienia, takowe mają obowiązywać także na kolei koncesyonowanej.

Postanowienia te winny być zastosowane także do straży skarbowej i straży bezpieczeństwa uorganizowanych na sposób wojskowy.

*) Rozporządzenia normalne c. k. dziennika rozporządzeń dla armii z roku 1868, zeszyt 21, Nr. 97.

Koncesjonaryusze zobowiązują się zastosować na kolei koncesyonowanej ulgi dla podróżujących wojskowych przyzwolone ze strony wszystkich austriackich administracyi kolei a w szczególności ze strony rady zawiadowczej c. k. uprzyw. południowo-północno-niemieckiej kolei łączącej, stosownie do prawomocnego oświadczenia z dnia 17 grudnia 1866 (tudzież ze strony spółki kolei państwa stósownie do jej oświadczenia z d. 28 lipca 1867).

Koncesjonaryusze zobowiązują się przystąpić do zawartej przez spółki austriackich kolei żelaznych ugody względem niesienia wzajemnej pomocy dostarczeniem środków przewozowych, przy przewozie większych transportów wojskowych, tudzież do przepisów organicznych i instrukcyi dla oddziałów kolei polowej.

Art. 12. Urzędnicy państwa, oficyaliści i słudzy, którzy z polecenia władzy mającej nadzór nad administracją i ruchem kolei żelaznych, lub dla zabezpieczenia interesów państwa na zasadzie tej koncesyi lub w sprawach dochodów, używają kolei żelaznej i wykażą się poleceniem tej władzy, winni być przewożeni bezpłatnie wraz z pakunkiem podróżnym.

Art. 13. W wypadkach nadzwyczajnej drożyzny żywności w cesarstwie austriackiem, administracya państwa ma prawo zniżyć ceny przewozu tychże do połowy ceny maksymalnej.

Art. 14. Koncesjonaryuszom nadaje się prawo zawiązania spółki akcyjnej i celem pozyskania potrzebnych funduszków, pozwala się im wydawać akcyje i obligacye z prawem pierwszeństwa w kwocie najmniej 150 zfr. srebrem, opiewające na okaziciela lub na imię, które na giełdach austriackich mogą być sprzedawane i urzędownie notowane.

Suma uzyskana za pomocą obligacyi z prawem pierwszeństwa nie może przewyższać trzech piątych części kapitału zakładowego.

Jeżeli obligacye z prawem pierwszeństwa będą wydawane w walucie zagranicznej, natenczas należy także uwidocznic kwotę w walucie austriackiej.

Umorzenie obligacyi z prawem pierwszeństwa winno nastąpić przed umorzeniem akcyi.

Art. 15. Koncesjonaryusze mają prawo ustanawiać ajencye w kraju i za granicą, tudzież urządzać środki przewozowe dla osób i towarów wodą i lądem z zachowaniem istniejących przepisów.

Art. 16. Koncesjonaryusze zobowiązują się popierać jak najusilniej przyjscie do skutku kolei bocznych prowadzących do kopalni węgla wzdłuż kolei głównej, a to w celu podniesienia wywozu węgla; względnie zaś zbudować takie koleje w drodze ugody zawartej z interesowanymi pod warunkiem oznaczenia ilości przewozu i dodatku do taryfy, podczas gdy ministerstwu handlu zastrzega się zatwierdzenie kierunku tych kolei i terminu budowy. Gdyby ugoda nie mogła przyjść do skutku, wówczas rozstrzygnie ministerstwo handlu, mając wzgląd na to, aby kwota na oprocentowanie i umorzenie kapitału zakładowego, wyłożonego na odnośną kolej boczna była zabezpieczona i dostateczna.

Art. 17. Administracya państwa ma prawo przekonywać się, czy budowa kolei, tudzież urządzenie ruchu są wykonane we wszystkich częściach odpowiednio celowi i trwale, i zarządzić, aby błędy w tym względzie były powstrzymane, a względnie usunięte.

Administracya państwa, ma także prawo wglądać w administracyą za pośrednictwem wydelegowanego przez siebie organu.

Komisarz przez administracyą państwa ustanowiony ma także prawo znajdować się na posiedzeniach wydziału zawiadowczego, tudzież na walnych zgromadzeniach ile razy uzna to za stósowne i zawieszać wszelkie rozporządzenia szkodliwe interesowi państwa.

Za ustanowione niniejszem nadzorowanie przedsiębiorstwa budowy, koncesjonaryusze winni ze względu na połączone z temże ciężar czynności niszczać do skarbu państwa, roczne wynagrodzenie pauszalne, którego wysokość oznaczy administracya państwa, w stosunku odnośnych kwot opłacanych przez inne koleje krajowe.

Art. 18. Podobnie zobowiązują się koncesyonaryusze uwzględniać przy ubieganiu się o posady służbowe szczególnie urzędników państwa którzy z powodu zmian w organizmie administracyjnym przejdą w stan rozporządzalności, jeżeli posiadają potrzebne uzdolnienie i odpowiedzą wymaganiom regulaminu służbowego przez koncesyonaryuszów ustanowić się mającego.

Koncesyonaryusze biorą także na siebie zobowiązanie, stósownie do rozporządzenia cesarskiego z dnia 19 grudnia 1853 uwzględniać szczególnie zgłaszających się o posady przy przedsiębiorstwie wysłużonych a uzdatnionych wojskowych, mianowicie zaś podoficerów którzy dobrze służyli, jakoteż co do nadawania posad służbowych podoficerom, przystąpić nieodwłocznie do postanowienia zapowiedzianej w tym względzie ustawy dla kolei subwenyonowanych.

Nadto zobowiązują się koncesyonaryusze dołożyć starania aby obowiązek ten był wyrażony w projekcie statutów spółki, ministerstwu spraw wewnętrznych przedłożyć się mającym.

Art. 19. Państwo przyzwala kolei w Art. 1 wspomnianej następujące ulgi:

- a) Uwolnienie od podatku dochodowego i uiszczania opłat stemplowych od kuponów, tudzież od wszelkiego podatku, jaki mocą przyszłych ustaw może być zaprowadzony, na przeciąg lat dwudziestu;
- b) uwolnienie od stempli i opłat przy wszystkich kontraktach, podaniach i innych dokumentach w celu pozyskania kapitału, tudzież w przedmiocie budowy i urzędzenia kolei, aż do chwili otwarcia ruchu;
- c) uwolnienie od stempli i opłat pierwszej emisji akcyi i obligacyi z prawem pierwszeństwa, jakoteż kwitów tymczasowych, tudzież od opłat za przeniesienie własności przy zakupie gruntów.

Art. 20. Czas trwania koncesyi, z wyrzeczoną w Art. 9 lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne, ochroną przeciwko zakładaniu nowych kolei, ustanawia się na lat dziesięćdziesiąt, licząc od dnia otwarcia ruchu na całej linii i gaśnię po upływie tego czasu.

Koncesya gaśnię także, jeżeli ustanowiony w §. 3 termin rozpoczęcia, tudzież ukończenia budowy i otwarcia ruchu nie będzie dotrzymany, a przekroczenie terminu nie może być usprawiedliwione w myśl §. 11 lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne, mianowicie przesileniami politycznemi, lub finansowemi.

Art. 21. Administracya państwa zastrzega sobie prawo, że po upływie trzydziestu lat od dnia wystawienia dokumentu koncesyi, może w każdym czasie odkupić kolej koncesyonowaną.

Dla oznaczenia ceny odkupu, obliczone będą roczne dochody czyste przedsiębiorstwa w ciągu siedmiu lat rzeczywiście odkup poprzedzających, z tego stracony będzie dochód czysty dwóch lat najniepomyślniejszych, i policzony będzie przeciętny czysty dochód pozostałych lat pięciu.

Ta kwota przeciętna która jednak nie może wynosić mniej niż piąty procent kapitału zakładowego wraz z ustanowioną kwotą amortyzacyjną, będzie wypłacana koncesyonaryuszom jako renta roczna w ratach półrocznych aż do upływu trwania koncesyi.

Art. 22. Przy wygaśnięciu koncesyi i z dniem wygaśnięcia, państwo wchodzi bez wynagrodzenia w wolne od ciężarów posiadanie i w używanie kolei koncesyonowanej mianowicie gruntu, robót ziemnych i sztucznych, całej ziemnej i nadziemnej budowy kolei i wszystkich nieruchomości przynależności, jakoto: dworców, miejsce do ładowania i wyładowania, wszystkich budynków do ruchu kolei potrzebnych w miejscach odjazdu i przyjazdu, domów strażniczych wraz ze wszystkimi urządzeniami przy maszynach stałych, i wszystkimi nieruchomościami.

Co się tyczy ruchomości, jako to: lokomotyw, wagonów, maszyn ruchomych, narzędzi i innych urządzeń i materyałów o ile są potrzebne do utrzymania ruchu i do tego stosowne, przedmioty te przechodzą na rzecz państwa tylko za wypłatą wartości obopólnie przyjętej, lub na żądanie jednej z obu stron za wypłatą wartości szacunkowej, którą znawcy według przepisów sądowych obliczyć mają.

Na mocy odkupu kolei i z dniem tego odkupu, wchodzi państwo za wypłatą roczną obliczonej renty bez dalszego wynagrodzenia w posiadanie i używanie kolei obecnie koncesyonowanej ze wszystkimi powyżej wymienionemi, a tu należącemi przedmiotami, tak ruchomemi jak i nieruchomemi.

Tak przy wygaśnięciu tej koncesyi, jakoteż przy odkupieniu kolei koncesyonaryusze zatrzymują własność utworzonego z własnych dochodów przedsiębiorstwa funduszu rezerwowego, należących się mu aktywów, tudzież tych osobnych zakładów i budynków z własnego majątku wzniesionych lub nabytych, jakoto pieców do koksu i wapna, odlewni, fabryk maszyn i innych narzędzi, spichlerzy, doków, składów węgla i innych, do zbudowania lub nabycia których administracya państwa upoważniła go z tym wyraźnym dodatkiem, że nie stanowią części składowej kolei żelaznej.

§. 21. Gdyby pomimo poprzedniczego ostrzeżenia, miało się powtarzać naruszanie lub niedopełnianie zobowiązań wskazanych dokumentem koncesyi lub ustawami, administracyi państwa przysługiwać będzie prawo, zarządzić odpowiednie ustawom środki zaradcze, a według okoliczności uznać koncesyę, nawet przed upływem trwania koncesyi, jako nieistniejącą.

Ostrzegając surowo aby nikt nie ważył się działać przeciwko postanowieniom tej koncesyi i nadając koncesyonaryuszom prawo domagania się u Naszych sądów wynagrodzenia udowodnionej szkody, udzielamy wszystkim władzom, do których to należy, wyraźny rozkaz, aby ściśle i troskliwie czuwały nad koncesyą i wszystkimi w niej zawartemi postanowieniami.

W dowód czego wydajemy niniejszy list, opatrzony Naszą większą pieczęcią, w Naszem stołecznem i rezydencyonalnem mieście Wiedniu, dnia dwudziestego pierwszego kwietnia w roku zbawienia tysiąc ośmset siedmdziesiątym, Naszego panowania dwudziestym drugim.

Franciszek Józef r. w.



Potocki r. w.

Pretis r. w.

Distler r. w.

112.

Obwieszczenie ministerstwa skarbu z d. 20 sierpnia 1870,
względem upoważnienia pobocznego urzędu celnego II klasy w Schönbach w Czechach do postępowania wywozowego z piwem.

Upoważnia się e. k. poboczny urząd celny II klasy w Schönbach w Czechach w myśl rozporządzeń ministerjalnych z dnia 14 lipca 1858, 30 listopada 1859,

23 sierpnia 1863 i 28 kwietnia 1869 (Dz. u. p. 1858, Nr. 114, 1859, Nr. 219; 1863, Nr. 73 i 1869, Nr. 54) do postępowania wywozowego z piwem wywożonem za linią celną z zastrzeżeniem zwrotu podatku konsumcyjnego.

Holzgethan r. w.

113.

Rozporządzenie ministra spraw wewnętrznych w porozumieniu z pełniącym obowiązki ministra handlu z dnia 27 sierpnia 1870,

skracające termin do wnoszenia rekursów przeciwko wyrokom władz krajowych względem wywłaszczenia z powodu budowy kolei żelaznych.

Termin do wnoszenia rekursów przeciwko wyrokom władz krajowych względem wywłaszczenia z powodu budowy kolei żelaznych, według rozporządzenia ministeryalnego z dnia 22 czerwca 1869 Dz. u. p. Nr. 116, cztery tygodnie wynosić mający, skraca się do dni 14.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w moc obowiązującą z dniem ogłoszenia.

Przeciwko wyrokom politycznej władzy krajowej wydanym przed tymże dniem, można jednak zakładać rekurs w terminie czterotygodniowym.

Taaffe r. w.

Pretis r. w.

114.

Rozporządzenie ministerstwa handlu z d. 30 września 1870, dotyczące względów bezpieczeństwa zachowywać się mających przy budowie mostów żelaznych na kolejach żelaznych.

Na zasadzie postanowień regulaminu ruchu kolei żelaznych z dnia 16 listopada 1851 (Dz. u. p. 1852, Nr. 1) rozporządza się:

§. 1. Nim się przystąpi do budowy mostu żelaznego pod kolej żelazną, należy przedłożyć odnośny projekt budowy ministerstwu handlu do zatwierdzenia.

Projekt ten zawierać powinno:

- a) Plany i rysunki szczegółowe konstrukcyi żelaznej z wymienieniem materiału części składowych i ich wymiarów pozwalających obliczyć wytrzymałość;
- b) wykaz ciężaru własnego (normalnego obciążenia);
- c) teoretyczne umotywowanie wymiarów części składowych mających wpływ na wytrzymałość;
- d) przy mostach przeszło 20 metrów (10·5 sążni) w rozpięciu mających i przy mostach niezwykłego systemu, obliczenie największej elastycznej zmiany formy w konstrukcyi, powstającej za przypadkowym obciążeniem.

Wspomniane przedłożenie ma być podane w dwóch egzemplarzach. Jeden z nich pozostanie w rękach rządu, drugi zaś będzie zwrócony spółce z rezolucją.

§. 2. Obciążenie przypadkowe, mające obliczeniom służyć za podstawę, powinno być dla każdej pary szyn równo rozdzielone na każdy metr długości i to w miarę rozpięcia przynajmniej w następującym stosunku:

dla 3·1 stóp	113	cetnarów wiedeńskich	na stopę	dla 1 metra rozpięcia	20	tonów na metr,
„ 6·3 „	85	„ „ „ „	„ „ „ „	2	„ „ 15	„ „ „
„ 15·8 „	57	„ „ „ „	„ „ „ „	5	„ „ 10	„ „ „
„ 63·3 „	28	„ „ „ „	„ „ „ „	20	„ „ 5	„ „ „

„ 94·9 i więcej stóp 23 cetnarów wiedeńskich na stopę dla 30 i więcej metrów rozpięcia 4 tony na metr,

przyczem dla rozpięć pomiędzy temi przypadających, poczynić należy potrzebne interpolacje.

Jeżeli powyższe jednostajne obciążenie z innej przyczyny nie ma być powiększonym, należy w każdym razie wziąć w rachunek, że po każdej parze szyn przechodzi mają osie kół, obciążone wagą 13 tonów (232 cetnarów wiedeńskich).

Jeżeli belki podtrzymujące są nieprzerwane, należy mieć wzgląd na to, że równo rozłożony ciężar próbny może być podzielony na dwie (ale nie więcej części), i to tak, że np. drugie i czwarte pole mostu będą obciążone, podczas gdy trzy pola, obok lub pomiędzy niemi leżące, zostaną nieobciążone.

Na mostach których belki podtrzymujące mają przeszło 20 metrów (10·5 sążni) długości, należy osobnemi urządzeniami zapobiedz niebezpieczeństwu na wypadek wykolejenia; temi są: wzmocnienie pokładu z dylów ze względu na ciężar 6·500 kilogramów (116 cetnarów wiedeńskich) ze wszech miar w każdym punkcie wytrzymać się mający, zastosowanie podłużnych progów bezpieczeństwa, podwyższenie bocznych przestrzeni po nad powierzchnię szyn.

Pożądanem jest, aby podobne urządzenia znajdowały się i na mniejszych mostach.

§. 3. Biorąc za podstawę oznaczone w §. 2 obciążenie przypadkowe i ciężar własny konstrukcyi, nie należy używać przy ciągnięciu, ciśnieniu i posunięciu więcej żelaza kutego, niż 800 kilogramów na centimetr kwadratowy (99·1 cetnarów wiedeńskich na cal kwadratowy) użytecznej powierzchni przekroju (t. j. po strąceniu wymiarów dziur zaklepkowych itd.).

Przy obliczaniu oporu zaklepek liczbę tę należy zniżyć przynajmniej do 600 (74·3 cetnary) i dla tych części, które nie są dostatecznie zabezpieczone przeciwko skręceniu na bok, zniżyć według reguł wytrzymałości wygięcia.

Żelazo lane w ogólności a w szczególności w konstrukcyach wolno dźwigających, nie powinno być narażone na ciągnięcie. Osądzenie, ile może być narażeniem na ciśnienie, zastrzega się do każdego z osobna wypadku.

§. 4. Na kolejach po których jeżdżą niezwykle ciężkie lokomotywy, rząd może zastrzyć postanowienia zawarte w §§. 2 i 3.

Na kolejach wycyalnych z nienormalną szerokością szyn, w razie użycia stali lub żelaza w nadzwyczajnie dobrym gatunku, i w ogóle w wypadkach wyjątkowych, warunki wspomniane mogą być także złagodzone na prośbę interesowanych.

§. 5. Plany budowy które będą uznane jako nieodpowiednie, zostaną zwrócone do przerobienia z wymieniem co im niedostaje.

§. 6. Aby się przekonać czy budowa mostów żelaznych jest wykonana według przepisów, rząd zastrzega sobie nadzór nad budową i zarządzenie według swego zdania prób wytrzymałości użyć się mających sztuk żelaza na koszt spółki kolejowej. Dalej postanawia się że mosty takie przed otwarciem na nich ruchu kolejowego mają być przez komisję zbadane i wypróbowane. Do tego celu wysłany będzie ze strony ministerstwa handlu delegat, który porównawszy budowę z planem zatwierdzonym i odbywszy próbę, pozwoli otworzyć ruch na moście, lub zabroni tego aż do rozporządzenia wyższej władzy.

§. 7. Wypróbowanie mostów pod kolej żelazną odbywa się za pomocą obciążenia ich ciężarami nieruchomymi i ciężarami dającymi się toczyć.

Na mostach mających przeszło 20 metrów (63 stóp) w rozpięciu, użyć należy jako ciężaru nieruchomego, obciążenia jednostajnego, w §. 2 ustanowionego, w pełnej mierze, i zostawić je tak długo aż oddziaływanie dojdzie swojej granicy, to jest najmniej godzinę.

Dla wypróbowania podpięć pionowych uskutecznić należy obciążenie i zdjęcie ciężaru ile możności tak, aby najprzód obciążona była wyłącznie jedna połowa, a potem druga połowa każdego pola mostu.

Dla wypróbowania belek podtrzymujących przedsięwziąć należy szereg obciążeń.

Dla wypróbowania filarów i leżących nad nimi punktów kolei należy obciążać jednocześnie dwa stykające się pola, jako to pierwsze i drugie, potem drugie i trzecie itd.

Dla wypróbowania środków pól należy tu obciążać wspólnie pierwsze i trzecie pole, potem trzecie i piąte itd. a nakoniec drugie i czwarte, czwarte i szóste itd. Jeżeli mosty mają dwie lub więcej par szyn, należy nadto obciążyć osobno każdą parę szyn w całej długości przyczem postępować należy jak w poprzednim wypadku, to jest obciążając zawsze po dwa stykające się pola.

Na mostach mających nie więcej jak 20 metrów w rozpięciu gdzie umieszczenie jednostajnego ciężaru próbnego w §. 2 wyznaczonego, napotyka na przeszkody materyalne, można jako ciężaru nieruchomego użyć lokomotywy, dodając jej tylko taki ciężar jednostajny, aby tym sposobem w środku belek powstał prawie taki sam moment całkowity, jaki odpowiada warunkom §. 2.

Obejmując do wypróbowania jednocześnie kilka mostów o jednakowem, nie więcej jak 10 metrów (32 stóp) wynoszącem rozpięciu, można zaniechać probowania wszystkich tych mostów, jeżeli się już okazały rezultata, które komisarz rządowy uzna jako dostatecznie przekonujące.

Pociągi przeznaczone do wypróbowania zapomocą ciężaru toczyć się dającego, powinny mieć przynajmniej podwójną długość pól, i składać się przynajmniej z dwóch najcięższych lokomotyw do ruchu odnośnej kolei używać się mających i z najcięższych wagonów towarowych, naładowanych. Po każdej parze szyn jechać należy najprzód powoli (z chyżością około 3 milową) a następnie tak prędko, jak tylko na to pozwala bezpieczeństwo z uwzględnieniem chwilowych stosunków miejscowych. Na mostach mających dwie pary szyn, wypróbować należy jednocześnie obie pary, zapomocą pociągów jadących równolegle w tym samym kierunku.

§. 8. O ile forma konstrukcyi zmieni się przy rozmaitych próbach w kierunku pionowym i poziomym należy zbadać jak najdokładniej i wyrazić w protokole próby. Odróżniać jednak potrzeba chwilowe wygięcia elastyczne od stałych zmian formy, jakie próby sprawić mogą.

§. 9. Koszta wypróbowania ponosi spółka kolei, jak niemniej koszta wszelkich wzmocnień i przebudowań, jeżeli takowe w skutek rezultatu wypróbowania okażą się potrzebnymi.

§. 10. Do mostów żelaznych obecnie ukończonych lub których budowa jest rozpoczęta, niniejsze rozporządzenie może być zastosowane w całej rozciągłości tylko za zgodą interesowanych.

**Rozporządzenie ministerstwa sprawiedliwości z dnia
31 sierpnia 1870,**

względem zmian terytoryalnych okręgu niektórych sądów powiatowych w Arcyksięstwie
austriackiem poniżej Anizy.

Na zasadzie §. 2 ustawy z dnia 11 czerwca 1868 Dz. u. p. Nr. 59, wyłącza się
gminy:

1. Eschenau, Jaudling i Jetzles z okręgu sądu powiatowego w Schrems;
2. Brand z okręgu sądu powiatowego w Litschau;
3. Grafenberg, Klein-Reinprechtsdorf, Wartberg i Stoitzendorf; tudzież
4. Strass, Elsarn i Widendorf z okręgu sądu powiatowego w Ravelsbach;
5. Roiten z okręgu sądu powiatowego w Gross-Gerungs;
6. Hadersdorf, Kamern i Engabrunn; tudzież
7. Heitzendorf z okręgu sądu powiatowego w Kirchbergu (na terytoryum wagram-
skiem);
8. Neubau z okręgu sądu powiatowego w Wolkersdorf;
9. Gutenbrunn z okręgu sądu powiatowego w Atzenbrugg;
10. Karlstetten z okręgu sądu powiatowego z Herzogenburg;
11. Weikendorf i Dörfles z okręgu sądu powiatowego w Marchegg;
12. Eschenau i Traisen z okręgu sądu powiatowego w Hainfeld;
13. Inzersdorf n. ter. w. z okręgu sądu powiatowego w Mödlingu

i przydziela wymienione: pod 1 do okręgu sądu powiatowego w Waidhofen nad Thają;
pod 2 do tegoż w Schrems; pod 3 do tegoż Eggenburgu; pod 4 i 6 do tegoż w Lan-
genlois; pod 5 do tegoż w Zwettl; pod 7 do okręgu sądu delegowanego miejskiego
w Krems; pod 8 do okręgu sądu powiatowego w Mistelbachu; pod 9 do tegoż w Herzo-
genburgu; pod 10 do okręgu sądu delegowanego miejskiego w St. Pölten; pod 11 do
okręgu sądu powiatowego w Matzen; pod 12 do tegoż w Lilienfeld; pod 13 do tegoż
w Hitzing; względnie do okręgów sądów obwodowych i śledezych, które dla tychże sądów
są kompetentnemi.

Rozporządzenie to wchodzi w moc obowiązującą z dniem 20 października 1870.

Tschabuschnigg r. w.

