

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Cześć VIII. — Wydana i rozesłana dnia 5 lutego 1879.

19.

Rozporządzenie ministerstwa handlu z d. 25 stycznia 1879,

tyczące się sporządzania projektów budowy kolei żelaznych i czynności urzędowych z tem w związku będących.

Ze względu na przepisy ustawy z dnia 18 lutego 1878 (Dz. u. p. Nr. 30) o wywłaszczeniu w celu budowy i ruchu kolei żelaznych, wydaje się dla kolei żelaznych parowych następujące przepisy odmienne od przepisów rozporządzenia z dnia 4 lutego 1871 (Dz. u. p. Nr. 8).

I. Koleje publiczne.

A. Projekty przygotowawcze.

§. 1.

Pozwolenie do wykonania robót technicznych przygotowawczych pod koleje żelazne, dawane będzie najwięcej na sześć miesięcy i termin ten przedłużony będzie tylko pod tym warunkiem, jeżeli jeszcze przed jego upływem wymienione poniżej dokumenta złożone zostaną w ministerstwie handlu i jeżeli ministerstwo handlu uzna je za zadawalające, mianowicie:

1. Karta generalna instytutu geograficznego wojskowego na skalę 1:75.000, 1:144.000 lub 1:288.000 (zawsze najnowsze wydanie kraju o który chodzi), z uwidocznieniem w przybliżeniu kierunku zamierzonej nowej kolei i dokładnem wykreśleniem kolei ją otaczających, już w ruchu będących lub budowanych.

2. Szkic profilu podłużnego, w którym dla długości użyć należy tej samej skali co w karcie a dla wysokości 50 razy większej, wymienić wysokość nad poziom morza działów wód, które kolej ma przecinać i dolin między nimi leżących, jakoteż projektowanych wzniesień i spadków.

3. Obliczenie prawdopodobnych kosztów budowy, przychodów surowych i czystych, tudzież spodziewanych odsetków od kapitału zakładowego.

4. Wyjaśnienie, jakich z projektowanej kolei spodziewać się należy korzyści dla gospodarstwa społecznego lub w ogóle dla publicznego dobra, tudzież, jakie

już osiągnięto i jakie są jeszcze spodziewane wypadki pod względem technicznym, wyjaśnienie dotyczące się wariantów, zamierzonego urządzenia ruchu użytkownika wspólnie dworców, w których się koleje zbiegają itd.

§. 2.

Dla uzyskania koncesyi na zasadzie §. 5 ustawy o koncesyach na koleje żelazne (Rozporządzenie ministerstwa handlu, przemysłu i budowy publicznych z dnia 14 września 1854, Dz. u. p. Nr. 238), petenci przedstawić powinni następujące projekty, jeżeli te nie były sporządzone urzędownie:

1. Kartę generalną jak w §. 1 z dokładnem oznaczeniem zamierzonej linii;
2. Kartę topograficzną szczegółową (najnowsze wydanie) na skalę 1:25.000 albo 1:28.800 z oznaczeniem tych przestrzeni, które przechodzą przez nadane miary górnicze lub kopalnie eksploatowane;
3. Profil podłużny generalny na skalę 1:100.000 dla długości i 1:2000 dla wysokości;
4. Profil podłużny szczegółowy na skalę 1:10.000 dla długości i 1:1000 dla wysokości;
5. Zbiór profili poprzecznych (1 lub 2 na kilometr) na skalę 1:200 odnoszących się do tych miejsc kolei, gdzie stoki gór są bardzo spadziste, gdzie trzeba będzie rzeki zregulować lub drogi przełożyć, lub gdzie w ogóle nadzwyczajne okoliczności utrudniają budowę kolei;
6. Kosztorys sumaryczny, oparty ile możności na rezultatach z doświadczenia wiadomych, podający koszta całej kolei i średnie jednego kilometra, zawierający następujące rubryki:

- a) roboty przygotowawcze i nadzór budowy;
- b) wykup gruntów i wszelkie wynagrodzenia za grunta, tudzież za roboty w celu ubezpieczenia od ognia;
- c) roboty ziemne (wszelkiego rodzaju);
- d) roboty poboczne (ubezpieczenie szkarp zaplantowaniem, drenowaniem, wybrukowaniem, narzuceniem kamienia, podporami lub ścianami murowanymi, żwirowanie dróg itd.);
- e) przejazdy, przepusty i mosty, których otwór w świetle nie przechodzi 20 metrów;
- f) wielkie budowle, jakoto wiadukty i tunele (obliczając ich cenę na jednostkę miary bieżącej);
- g) wyźwitrowanie toru (łącznie z położeniem budowy wierzchniej);
- h) budowa wierzchnia (łącznie z obrotnicami, wagami pomostowemi, żórawiami, sygnałami);
- i) budynki (z urządzeniem mechanicznem stacyj wodnych i warsztatów);
- k) wydatki rozmaite (ogrodzenie, znaki, telegraf, ruchomości, zaopatrzenie warsztatów, zapasy, wydatki przygotowawcze do otwarcia ruchu itd.);
- l) park.

7. Sprawozdanie techniczne uzasadniające i objaśniające cały projekt, mianowicie co się tyczy wybranych punktów przejścia przez działy wód, jakości gruntu pod względem geologicznym, przyjętych spadków i najmniejszych promieni krzywizn, normalij przyjętych za podstawę, wielkich budowli na torze bieżącym niezbędnie potrzebnych, ilości i położenia dworców i stacyj itd.

Nadto w załączkach tabelarycznych wyszczególnić należy odległość stacyj, stosunki kierunku i spadków kolei, ilość i wymiary budowli na torze bieżącym.

Waryanty, jeżeli są jeszcze takie, co do których nie zapadła decyzja za pierwszym podaniem (§. 1), należy z sobą porównać i wyłuszczyć ich korzyści, jakoteż niedogodności.

Rząd zastrzega sobie, że w razie potrzeby zażąda odręcznie, aby mu przedstawiono plan sytuacyjny, który służył za podstawę do narysowania specjalnego profilu podłużnego (Nr. 4).

§. 3.

Jeżeli ministerstwo handlu uzna przedstawiony projekt za odpowiedni, zarządzi rewizją szlaku.

Ubiegający się o koncesyę przedstawić ma w tym celu interesowanym Władzom administracyjnym kopie dokumentów 1, 3 i 7 w §fie 2gim wzmiankowanych w ilości, którą wyznaczy każda Władza krajowa.

Kopie te wystawione będą przez ośm dni w siedzibie interesowanych Władz administracyjnych pierwszej instancyi, gdzie każdemu wolno je przeglądać.

O wystawieniu planów zawiadomić należy stosownie gminy a zwierzchności ich obowiązane są podać do wiadomości, gdzie i kiedy mogą być przeglądane.

Uwagi, jeżeliby je czyniono, zapisane zostaną w osobnym protokole lub do niego dołączone a po upływie terminu Władza administracyjna pierwszej instancyi przesyła je ze swoją opinią Władzy krajowej.

Następnie zbiera się pod przewodnictwem Władzy administracyjnej krajowej i jeżeli ministerstwo handlu nie zarządzi inaczej — w jej siedzibie, komisya, do której w każdym z osobna przypadku powołuje minister handlu reprezentantów Władzy krajowej, inspekyi naczelnej kolei austriackich, ministerstwa wspólnego wojny, Izby handlowych, wydziału sejmowego a według okoliczności Władzy górniczej, tudzież wszelkich innych Władz i korporacyj, której szczególnem zadaniem będzie zbadać nową kolej i położenie stacyj pod względem wojskowym, administracyjnym, handlowym i ekonomicznym, roztrząsnąć interesa i nabyte prawa istniejących zakładów transportowych, w ogóle wyrzec, czy można pozwolić na budowę projektowanej kolei, udecydować, który z proponowanych waryantów ma być wybrany lub zaproponować zmianę w kierunku kolei.

Zanim się komisya zbierze, ministerstwo wspólne wojny, jakoteż Władza administracyjna krajowa i inspekyja naczelna kolei austriackich, jeżeli to uznają za potrzebne, mogą wysłać na miejsce swoich reprezentantów dla obejrzenia szlaku.

Za materyał do obrad służą komisyi nadesłane protokoły, wnioski jej członków, jakoteż petycyje jej odstąpione lub wprost do niej podane.

Ubiegający się o koncesyę lub jego zastępca zasiadać może w komisyi z głosem doradczym.

Komisya ma prawo przesłuchać także inne osoby.

§. 4.

Na zasadzie protokołu komisyi, który będzie przedstawiony ministerstwu handlu, jakoteż na zasadzie innych wyników rewizyi szlaku, orzeka Rząd, czy można pozwolić, czy kolej zasługuje na wybudowanie i jaki ma wziąć ogólny kierunek, tudzież — z zastrzeżeniem stanowczej decyzyi w swoim czasie na zasadzie ustawy o koncesyach na koleje żelazne — pod jakimi warunkami można uzyskać koncesyę.

§. 5.

Koleje, które wybudowane być mają kosztem Rządu, podlegają także rewizji szlaku przepisanej w §fie 3cim.

B. Szlak ostateczny.

§. 6.

Po nadaniu koncesyi a względnie po uchwaleniu, że kolej wybudowana być ma kosztem Rządu, przedewszystkiem przedstawić należy ministerstwu handlu projekt szlaku ostatecznego.

Projekt ten, który sporządzony być ma na zasadzie decyzji ministeryalnej, wydanej w myśl §fu 4go obejmować ma:

1—7. Dokumenty wzmiankowane w §fie 2gim, tudzież

8. Plan sytuacyjny na skalę najmniej 1 : 2880 (plan sytuacyjny mniejszy) z obwodnicami poziomymi lub przynajmniej ze znamionami niwelacyjnymi po prawej i lewej stronie kolei. Gdzie ma być wykop, ós kolei oznaczona będzie żółto, gdzie nasyp, czerwono. Oznaczyć także należy przynajmniej w przybliżeniu tunele, wiadukty, mosty, przepusty, przejścia przez drogi, tudzież przełożenia dróg i regulacją rzek.

Rząd zastrzega sobie, że jeżeliby przedstawiony plan nie był kopią oryginału planu z obwodnicami poziomymi, może tego ostatniego zażądać odrębnie do przejrzenia.

§. 7.

Gdyby projekt szlaku ostatecznego różnił się znacznie od zatwierdzonego projektu przygotowawczego (§. 4) lub poruszał nowe kwestye publiczne, Ministerstwo handlu zarządzić może przed zatwierdzeniem go nową, całkowitą lub częściową rewizją szlaku.

Szlak ostateczny zatwierdza się zawsze z zastrzeżeniem zmian, które w czasie obchodu administracyjnego okazać się mogą potrzebnymi.

C. Ilość i położenie stacyj.

§. 8.

Po zatwierdzeniu szlaku ostatecznego przedstawić należy ministerstwu handlu celem ustanowienia ilości i położenia dworców, stacyj i przystanków, następujące projekty:

1. Kartę generalną instytutu geograficznego wojskowego (§. 1, Nr. 1) z linią czerwono narysowaną i oznaczeniem projektowanych miejsc na stacye, tudzież stacyj znajdujących się na liniach już w ruchu będących;

2. Sprawdzony profil podłużny ogólny (§. 2, Nr. 3);

3. Zbiór planów sytuacyjnych projektowanych dworców, stacyj i przystanków (na skalę najlepiej 1:5000 a najwięcej 1:2880) z oznaczeniem budynków i dróg do nich prowadzących, o ile można w takim rozmiarze, aby przyległa osada była widoczna.

4. Objaśnienie, w którym o ile stacye lub przystanki projektowane są nie na istniejących gościńcach lub drogach publicznych — poczynione być mają stanowcze wnioski pod względem technicznym i finansowym, tyczące się budowy dróg do nich prowadzących.

§. 9.

Jeżeli nie zachodzą żadne szczególne przeszkody lokalne, dworce, stacje i przystanki projektować należy w linii poziomej.

Gdy się odgałęziają koleje, do rozmaitych zarządów należące, zwracać należy uwagę na to, aby służba dla pociągów osobowych, a o ile można także dla towarowych, połączona była pod wspólnym zarządem i na wspólnym dworcu.

Aby ułatwić osiągnięcie tego celu, nowe przedsiębiorstwo porozumieć się powinno z dawniejszemi kolejami interesowanemi w każdym razie przed podaniem projektu stacyj, jeżeli to nie nastąpiło przed nadaniem koncesyi.

Dla nowych stacyj proponować można nazwy podwójne tylko wtedy, gdy to jest koniecznie potrzebne dla odróżnienia ich od stacyj już istniejących.

§. 10.

We względzie projektu wzmiankowanego w §fie 8mym odbędzie się czynność urzędowa w taki sam sposób, jak przy rewizyi szlaku (§. 3).

Komisya do stacyj wyrzec ma zdanie swoje nie tylko co do ilości i położenia stacyj wystawić się mających, lecz także co do ich nazwy, jakoteż co do dróg do nich prowadzących i ich kierunku.

Dołożyć należy starania, aby się porozumiano co do pokrycia kosztów, terminu ukończenia i utrzymania na przyszłość dróg prowadzących do stacyj.

W krajach, gdzie istnieją ustawy o drogach prowadzących do kolei żelaznych, postąpić należy z drogami, które mają być budowane konkurencyjnie, w myśl przepisów tychże ustaw.

Rząd zastrzega sobie, że dopiero wtedy pozwoli na wystawienie stacyi, gdy sprawa drogi do niej prowadzącej będzie załatwiona.

§. 11.

Jeżeli w skutek decyzji ministerstwa handlu co do położenia stacyj potrzeba będzie zmienić szlak już zatwierdzony, natenczas stosownie do tego, czy zmiana jest bardziej lub mniej ważna, ministerstwo jednocześnie orzecze, czy należy przedstawić nowy osobny projekt (podług §. 6), lub czy tylko ma być uwzględniona w projekcie szczegółowym.

§. 12.

Także wtedy, gdy chodzi o wystawienie lub zwinięcie dworców, stacyj i przystanków na kolejach już w ruchu będących, zwyczajnie decyzya w tym względzie nie będzie wydawana bez komisyi do stacyj w §fie 10tym przepisanej. Komisya ta jednak zwołana być może do tego nie do siedziby Władzy krajowej, lecz w inne miejsce, a według okoliczności odbyć się może razem z obchodem administracyjnym.

Wyraźnie wyłączają się nie publiczne miejsca do ładowania i przystanki otwarte na próbę, które ministerstwo handlu zamknąć może napowrót bezzwłocznie.

D. Obchód administracyjny.

§. 13.

Dopiero po zatwierdzeniu stacyj linia zostanie szczegółowo wytknięta i przystąpi się do wypracowania projektów szczegółowych.

Jeżeli przy tem, jak to jest rzeczą naturalną, potrzebne były mniej ważne zmiany w szlaku zatwierdzonym, nie będą im z zasady czynione trudności.

Dla uniknięcia zbyt częstych zarzutów podczas obchodu administracyjnego trzymać się należy przy sporządzaniu projektów szczegółowych następujących prawideł:

Dla przejazdów (do dróg wozowych) z przesłami żelaznymi lub drewnianymi, projektować należy wysokość w świetle w ilości nie mniej niż 3·20 metrów, ale też, o ileby chodziło tylko o cele komunikacyjne, nigdy więcej nad 4·50 metrów.

Dla przejazdów sklepionych dawać należy wysokość w środku o $\frac{1}{3}$ wysokości strzałki większą, niż w mostach belkowych.

Szerokość w świetle dla przejazdów dołem lub górą wyznaczać należy podług potrzeb miejscowych.

Na gościńcach i w ogóle gdzie przejazdy mają znaczenie pod względem wojskowym, wysokość w świetle nie powinna wynosić mniej niż 4 metry (dla konstrukcyi belkowej) a szerokość w świetle mniej niż 5 metrów.

Droga idąca po poziomie kolei przecinać ją powinna pod kątem nie mniejszym niż 45°.

Gdzie są przejścia na poziomie do przejazdu, tam po obu stronach kolei droga lub gościniec po za zamkniętymi kobylicami do wypoczynku dla zwierząt pociągowych powinna być o ile można na długość przynajmniej 10 metrów pozioma lub lekko pochylona.

Gdy potrzeba przełożyć drogę lub gościniec, dawać im należy następujące największe pochyłości:

- na gościńcach skarbowych 3 od sta,
- „ gościńcach krajowych i powiatowych 4 od sta,
- „ innych drogach 6 od sta.

Jeżeli jednak gościniec i drogi mają już większe spadki pomiędzy najbliższymi ważnymi węzłami, te ostatnie według okoliczności można także wziąć za podstawę.

Rowy ziemne projektować należy tak, aby można było uwolnić je gruntuwnie od wody.

Gdzie jest mowa o szerokościach i wysokościach w świetle bez bliższego objaśnienia (mianowicie w §fie 14 Nr. 2 i 7) odnoszą się one zawsze do podeszwy i środka drogi a względnie do zera wody i biorą się prostopadle do murów podporowych.

§. 14.

Ażeby ministerstwo handlu zarządziło obchód administracyjny, przedstawić mu należy następujące załączki:

1. Kartę topograficzną szczegółową sprawdzoną (§. 2 Nr. 2);
2. Plan sytuacyjny a względnie wykupu gruntów na skalę 1:1000 (plan sytuacyjny wielki) ze stacyami i budkami strażniczymi, szkarpami, przełożeniami dróg i rzek, przejazdami górą i dołem, jakoteż przejściami na poziomie i budowłami na bieżącym torze w ogólności, podając ich otwory i wysokości w świetle, jakoteż zamierzone granice wykupu i numera katastralne parceli gruntowych, przez które kolej przechodzi, tudzież sąsiednich.

Przedsiębiorstwu kolejowemu wolno jest odłączyć plan wykupu gruntów od właściwego planu sytuacyjnego, to jest przedstawić dwa plany zamiast jednego, o którym tu jest mowa;

3. Profil podłużny szczegółowy na skalę 1:2000 dla długości a 1:200 dla wysokości;

4. Zbiór ważniejszych profilów poprzecznych z ważniejszymi rezultatami sądownia;

5. Profile średnie podłużne i poprzeczne wszystkich znacznie przełożonych dróg i wód bieżących;

6. Tablicę stosunków kierunku i spadków kolei;

7. Tablicę dróg i wód bieżących z wymiarami głównymi budowli na torze bieżącym i przejść na poziomie z wymienieniem korporacyj lub stron biorących na siebie utrzymanie każdej drogi lub wody bieżącej, która ma być przełożona lub na nowo uregulowana.

8. Wykaz zapotrzebowanych gruntów i praw. W wykazach tych wymienić należy Sądy powiatowe, w których okręgach leżą gminy, wszelkie numera katastralne i powierzchnie parcel, co do których nastąpić ma wywłaszczenie, jakoteż zapotrzebowane grunty (§. 12 ustawy o wywłaszczeniu);

9. Wykaz nazwisk i mieszkań osób wywłaszczonych sporządzony podług §. 14 ustawy o wywłaszczeniu.

Ten ostatni wykaz można jednak posłać także wprost Władzy administracyjnej krajowej w jednym egzemplarzu.

Tak samo jak dokumenty oznaczone numerami 2 (plan wykupu gruntów) 8 i 9 wystawić należy w gminach miejscowych także tablicę oznaczoną liczbą 7, z zachowaniem przepisów podanych w §. 14 ustawy o wywłaszczeniu. Tyczy się to także obszarów dworskich w Galicyi i Bukowinie.

W tym celu dokumenta 2, 7, 8 i 9 wystawiać należy podzielone podług gmin katastralnych.

Ministerstwo handlu zajmie się zbadaniem przedwstępnie przedstawionego projektu szczegółowego i jeżeli uzna, że może być wykonany, zarządzi obchód administracyjny (§. 12 ustawy o wywłaszczeniu). Obchód zarządzić może także warunkowo, z zastrzeżeniami co do pojedynczych części projektu.

§. 15.

Komisya przeznaczona do obchodu administracyjnego składa się:

- a) na zasadzie §fu 13go ustawy o wywłaszczeniu z reprezentata Władzy administracyjnej krajowej, który przewodniczy komisji, z reprezentanta inspekcji ogólnej kolei austriackich, tudzież z reprezentanta Władzy administracyjnej powiatowej, w której okręgu leży przedmiot czynności urzędowej;
- b) nadto z reprezentanta ministerstwa spółnego wojny a według okoliczności także władzy górniczej i innych członków, których ministerstwo handlu naznaczać będzie w każdym z osobna przypadku.

Naczelnik rządu krajowego ma prawo wyznaczyć w każdym z osobna przypadku urzędnika technicznego Władzy administracyjnej krajowej, tudzież takież Władzy powiatowej, znającego stosunki miejscowe, na doradcę wzmiankowanych reprezentantów tychże Władz.

§. 16.

Zadanie komisji obchodowej jest dwojakie, mianowicie:

z jednej strony zbadanie tyczące się ustanowienia przedmiotu i rozciągłości wywłaszczenia pod budowę kolei a względnie wydanie zdania o wymienionych przeciw temu zarzutach,

z drugiej strony wydanie zdania o planie budowy ze stanowiska interesu publicznego a względnie o zarzutach przeciw niemu wyniesionych, mianowicie

co się tyczy gościńców, dróg i wód bieżących, które kolej ma przecinać, tudzież co się tyczy położenia i wymiarów budowli na torze bieżącym, zamknięcia dróg itp.

W obu względach komisya proponować może w razie potrzeby zmiany stosunków kierunku i spadków kolei, jeżeliby zmiany takie, pomimo poprzedniczej starannej rewizyi szlaku, miały za sobą słuszość.

Może zajmować się także dworcami i stacyami, atoli nie pod względem ich ogólnego położenia, już zatwierdzonego.

Interesowani mogą przedstawiać komisji swoje zarzuty, nietylko przeciw żądanemu wywłaszczeniu (§. 15 ustawy z dnia 18 lutego 1878), lecz także przeciw planowi budowy.

Roszczenia, które wywłaszczeni opierają na prawie prywatnem, jeżeli nie tyczą się interesu publicznego i mogą być zaspokojone wynagrodzeniem, nie należą do zakresu działania komisji obchodowej a ustanowienie tego wynagrodzenia jest rzeczą Sądu (§§. 24 i 27 ustawy o wywłaszczeniu).

§. 17.

Dla każdej gminy katastralnej spisać należy osobny protokół obchodu. Wspominać w nim trzeba zawsze tylko o tych zmianach projektu, których żądają osoby interesowane, rozumie się bowiem samo przez się, że wszędzie, gdzie komisya żadnej zmiany nie proponuje a interesowani jej nie żądają, zasady dokumentów projektu 2, 7 i 8 (§. 14), które od obchodu stanowią integralną część składową protokołu obchodu, uważane być mają za przyjęte a przeto za stanowe i obowiązujące dla wszystkich stron.

Jeżeli komisya za zgodą reprezentantów inspekcji ogólnej kolei austriackich, ministerstwa spólnego wojny a według okoliczności także Władzy górniczej, jakoteż reprezentanta przedsiębiorstwa kolejowego, zaproponuje zmianę projektu budowy a względnie granic wykupu, natenczas przed zamknięciem protokołu o ile można oznaczyć należy nowe granice na planie sytuacyjnym (§. 14 Nr. 2) i sprostować tablice Nr. 7, 8 i 9, ażeby w razie zgodzenia się wywłaszczonych, orzeczenie wywłaszczające mogło być niezwłocznie wydane (§. 17 ustawy o wywłaszczeniu).

Jeżeli tego uczynić nie można, orzeczenie wywłaszczające dla tej części kolei lub dla parcel o które chodzi, będzie odłożone aż do ustanowienia nowych granic i rozciągłości przez kierownictwo budowy i aż do zatwierdzenia tychże przez inspekcją ogólną kolei austriackich, czyli też aż póki ministerstwo handlu nie wyda decyzji a według okoliczności póki się nie odbędzie rozprawa dodatkowa (§. 21 ustawy o wywłaszczeniu).

Protokoły komisji obchodowej i akta prześle Władza administracyjna krajowa w pierwopisach razem ze swoją opinią ministerstwu handlu do wiadomości a względnie do stanowczego zadczydowania, następnie zaś zachowywane będą starannie razem z wzmiankowanemi załączkami Nr. 2, 7 i 8 w archiwie Władzy administracyjnej krajowej.

Odpisy protokołów obchodu razem z załączkami wydać należy ministerstwu handlu i przedsiębiorstwu kolejowemu, tudzież, jednak tylko z załączką 7, ministerstwu spólnemu wojny i inspekcji ogólnej.

§. 18.

Jeżeli na kolei, którą się buduje lub która jest już w ruchu, ma być coś takiego przebudowane lub przybudowane, co wywiera wpływ na stosunki komu-

nikacyjne kraju, na wody bieżące lub kopalnie, w każdym takim przypadku odbyć się powinien obchód administracyjny. Jeżeli z tem łączy się wywłaszczenie, postąpić należy ściśle podług poprzedzających §§. 12—17. Jeżeli zaś do takiej budowy nie potrzeba wywłaszczenia, natenczas projekt a względnie propozycją wystawić należy nie w gminach miejscowych, lecz, jak w §fie 3eim, tylko w starostwach przez dni 8, rozprawę zaś przeprowadzi komisya (§. 15) nie w siedzibie Władzy krajowej, lecz na miejscu.

Jeżeli nie chodzi wcale o drogi i wody bieżące lub kopalnie, nie zwołuje się komisji obchodowej administracyjnej a co do wykupu gruntów postąpić należy podług §. 21 ustawy o wywłaszczeniu.

Jeżeli nakoniec budowa nie ma styczności z drogami, wodami bieżącymi i kopalniami a wywłaszczenia nie są potrzebne, ministerstwo handlu może dać pozwolenie nawet bez komisji miejscowej.

E. Pozwolenie na budowę.

§. 19.

Żadna budowa nie może być wykonana bez poprzedniczego pozwolenia ministerstwa handlu.

Pozwolenie na budowę nie może być ogólne, lecz — jeżeli przedewszystkiem grunt potrzebny pod budowę jest wzięty w posiadanie — wynika dla rozmaitych robót z zatwierdzenia projektów, które się ich tyczą, na zasadzie następujących przepisów.

§. 20.

Jeżeli normalia profilów kolei są zatwierdzone, pozwolenie na budowę, tyjące się robót ziemnych i pobocznych, wynika z poprzedniczego zatwierdzenia projektu szczegółowego (§. 14 ostatni ustęp) przez ministerstwo handlu, w związku z wynikiem obchodu administracyjnego, jeżeli odbył się bez zarzutu a według okoliczności z decyzją ministerstwa handlu.

§. 21.

Pozwolenie do wykonania budowli na torze bieżącym wynika z obchodu administracyjnego jak dla robót ziemnych (§. 20) i z zatwierdzenia odnośnych normalii przez ministerstwo handlu a względnie budowli na torze bieżącym zaprojektowanych odmiennie dla pewnych miejscowości.

Otwory w świetle (szerokości i wysokości) ustanowione drogą obchodu administracyjnego, jeżeli co innego nie jest wyraźnie wymówione, uważane być mają za najmniejsze i bez ponownej komisji mogą być powiększone ale nigdy zmniejszone.

We względzie mostów kolejowych żelaznych obowiązuje rozporządzenie z dnia 30 sierpnia 1870 (Dz. u. p. Nr. 114). Wszakże kolejom drugorzędnym mogą być dozwolone ułatwienia.

Dla mostów żelaznych lub drewnianych do gościńców i dróg (zwłaszcza dla przejazdów górą), wziąć należy za podstawę obliczenia obciążenie w ilości 400 kilogramów na 1 metr kwadratowy powierzchni mostu, jeżeli szczególne stosunki miejscowe nie wymagają wyjątku.

§. 22.

Projekty budynków podawać należy do ministerstwa handlu zwyczajnie na skalę 1:100 dla narysów pionowych a 1:100 lub 200 dla narysów poziomych i

najprzód wydaje o nich zdanie inspekcya ogólna kolei austryackich ze stanowiska technicznego a następnie Władza administracyjna krajowa ze stanowiska ustawy budowniczej krajowej i interesów miejscowych a w końcu zatwierdza ją ministerstwo handlu.

§. 23.

Plany szlaków (plany sytuacyjne szczegółowe) na stacyach (na skalę 1:1000) zatwierdza ministerstwo handlu.

Normalia budowy wierzchniej, sygnałów, urządzeń mechanicznych, ogrodzeń, kobylic drogowych itd. podlegają również zatwierdzeniu ministerstwa handlu.

§. 24.

Projekty lokomotyw i wozów podlegają zatwierdzeniu tylko w razie pieniężnego uczestnictwa Państwa, stósownie do odnośnego układu, jakoteż gdyby chciano zaprowadzić nowe lub niezwykle wynalazki i urządzenia zasługujące na uwagę ze względu na bezpieczeństwo.

F. Ubezpieczenie od ognia.

§. 25.

Projekty szczegółowe wygotować należy na następujących zasadach:

Za obręb ogniowy uważa się przestrzeń, którąby pokrył dach fikeyjny, pochylony w stosunku 1:3, wznoszący się ponad środkiem toru na 10 metrów, licząc od górnej powierzchni szyn do szczytu a którego rozwartość z jednej i z drugiej strony kolei wynosiłaby po 30 metrów od środka toru.

W obrębie ogniowym budynki nie mogą być nakryte dachami drewnianymi i słomianymi, ani też mieć ścian z desek i pni, chyba że będą powleczone zaprawą murarską.

Za materiał ogniotrwały do pokrywania dachów uważa się także tekturę. Atoli do pokrywania domów i takich budynków, w których żywność i pasza są zachowywane, tektura użyta być może tylko za zezwoleniem właściciela.

Budynki przepierzone z wymurowanymi polami uważać się mają za ogniotrwałe.

Jeżeli panujący kierunek wiatru i inne stosunki miejscowe za tem przemawiają, mogą być dozwolone ułatwienia (mianowicie dachy gatowe) w obrębie określonego powyżej obrębu ogniowego.

Jeżeli budynki są małe a tylko część powierzchni dachów lub ścian leży w obrębie ogniowym, natenczas stosownie do wielkości tych powierzchni i do okoliczności miejscowych, ubezpieczyć należy od ognia całą powierzchnią dachów lub ścian lub zostawić ją jak jest.

Jeżeli chodzi o większe powierzchnie dachów, linie graniczne nowego pokrycia poprowadzić należy równolegle od szczytu lub jego boków.

§. 26.

Roboty mające na celu ubezpieczenie od ognia są przedmiotem osobnej rozprawy komisyjnej, odbywającej się po obchodzie administracyjnym, chyba że jako małego znaczenia mogą być rozważone na obchodzie administracyjnym lub później na rozprawie dotyczącej się wykupu gruntów (§. 21 ustawy o wywłaszczeniu).

Projekt, który przedsiębiorstwo kolei ma wygotować i w razie oddzielnego traktowania przedstawić inspekcji ogólnej, obejmować powinien:

1. wykaz budynków leżących w obrębie ogniowym z wyluszczeniem jaki jest teraz stan budowy i jakie roboty są proponowane;
2. kopią wielkiego planu sytuacyjnego (§. 14 Nr. 2) lub wyciągi z niego;
3. potrzebne profile poprzeczne z wyszczególnieniem budynków o które chodzi.

Komisya, którą wysyła Władza administracyjna krajowa, składa się z jej reprezentanta, który jest przewodniczącym, z reprezentanta inspekcji ogólnej, z reprezentanta technicznego Władzy administracyjnej krajowej.

W razie zarzutów rozstrzyga ministerstwo handlu.

§. 27.

Roboty wykonane w celu ubezpieczenia od ognia sprawdza reprezentant Władzy administracyjnej powiatowej a jeżeliby zachodziły zarzuty, reprezentant inspekcji ogólnej i reprezentant techniczny Władzy administracyjnej krajowej.

Protokół sprawdzenia wyda przedsiębiorstwu kolejowemu Władza administracyjna krajowa w pierwszym razie bezpośrednio, w drugim razie zaś po zasięgnięciu decyzji ministerstwa handlu.

Roboty ubezpieczające od ognia sprawdzone być powinny zanim się rozpocznie ruch pociągów przewożących materiały (§. 28) przeto przepisane roboty i czynności urzędowe należy odpowiednio przyspieszyć.

G. Pozwolenie na użytkowanie.

§. 28.

Tymczasowy ruch parochodów na budujących się kolejach dla przewożenia materiałów i robotników rozpocząć się może tylko za zezwoleniem inspekcji ogólnej.

W tym celu przedsiębiorstwo kolei udać się ma do rzeczonoj władzy z oznajmieniem po której części kolei chce ruch wykonywać i zarazem

- a) wymienić osobę ustanowioną do kierowania tym ruchem i odpowiedzialną;
- b) przedstawić dowód sprawdzenia robót ubezpieczających od ognia na tejże części (§. 27);
- c) jeżeli mosty jeszcze nie wypróbowane (§. 29) podać wagę lokomotyw, których używać się będzie tymczasowo.

Inspekcya ogólna pozwalając na wykonywanie ruchu tymczasowego lokomotywami, uwiadomić ma jednocześnie Władzę administracyjną krajową o przepisanych warunkach.

Przed zaprowadzeniem ruchu pociągów służbowych, który zawsze poprzedza otwarcie kolei, postarać się trzeba, jakikolwiek jest stan rzeczy, o pozwolenie zaprowadzenia tymczasowego ruchu lokomotyw dla całej linii.

§. 29.

Próba mostów kolejowych, żelaznych i drewnianych, odbywa się zawsze na podstawie rozporządzenia z dnia 30 sierpnia 1870, wyjąwszy jeżeli stosownie do przyzwolonych szczególnych ulg (§. 21) mianowicie na kolejach drugorzędnych można od niego po części odstąpić.

Próbę mostów wykonywa inspekcya ogólna na żądanie przedsiębiorstwa kolei.

Protokół rezultatu prób spisuje się w dwóch egzemplarzach, z których jeden przedstawić ma przedsiębiorstwo kolejowe komisji rewizyjnej techniczno-policyjnej (§. 31).

O ile próbowane być mają mosty wystawione dla dróg i gościńców (przejazdy górą) decydować będzie inspekcja ogólna stósownie do zasad potwierdzenia.

§. 30.

Ukończywszy nową część kolei, przedsiębiorstwo obowiązane jest przedstawić ministerstwu handlu w dwóch egzemplarzach:

1. profil podłużny generalny (§. 2 Nr. 3),
2. profil podłużny szczegółowy (§. 2 Nr. 4),
3. kartę szczegółową (§. 2 Nr. 2),
4. plany szlaku (§. 23),

ściśle zgodne z wykonaniem.

Jeden egzemplarz tych dokumentów, podklejony płótnem, dołączyć należy do prośby o otwarcie.

Drugi egzemplarz przeznaczony dla ministerstwa spólnego wojny podać należy w przeciągu miesiąca, dołączając nadto do niego

5. ogólne wyobrażenia mostów z otworem po 5 metrów lub jeszcze większym na skalę najmniej 1 : 200.

§. 31.

Komisja sprawdzająca przekonać się ma na zasadzie §. 2 ustawy o ruchu na kolejach żelaznych z dnia 16 listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852), czy można z zupełną słusnością spodziewać się, że na kolei, która ma być otwarta, ruch będzie się odbywał regularnie, bez przerwy i bezpiecznie (porównaj §. 34).

W szczególności komisja przekonać się ma z aktów, czy roboty w celu ubezpieczenia od ognia, jakoteż w razie potrzeby, budowle ubezpieczające w kopalniach, są skończone (§. 27) i czy próby mostów odbyły się podług przepisu z zadawalającym rezultatem (§. 29). W protokole komisji wspomnieć należy wyraźnie o stanie każdej budowy, która ma być wykonana dla administracji wojskowej.

Rewizja techniczno-policyjna odbyć się powinna najmniej na pięć dni przed zamierzonym otwarciem ruchu.

Komisja składa się:

- z dwóch reprezentantów inspekcji ogólnej kolei austriackich, z których starszy stopniem przewodniczy komisji,
- z reprezentanta Władzy krajowej administracyjnej.

Pozwolenie otwarcia daje ministerstwo handlu na wniosek komisji.

Jeżeli do czasu otwarcia kolei droga do pewnej stacji prowadząca, której wybudowanie było zawarowane, nie jest skończona, stacja ta może być aż do dalszego rozporządzenia wyłączona od ruchu.

§. 32.

Pozwalanie na użytkowanie budowli rozszerzonych lub odnowionych na kolejach w ruchu będących jest rzeczą inspekcji ogólnej kolei austriackich. W każdym z osobna przypadku Władza ta ma zdecydować, czy poprzednicze zwiade-

nie naoczne uważa za potrzebne, o ile potwierdzenie projektu budowy o którą chodzi nie zawiera już postanowienia dotyczącego się pozwolenia na użytkowanie.

§. 33.

Pozwolenie użytkowania każdej z osobna lokomotywy wydawać będzie na podstawie szczegółowego zbadania w myśl §. 21 porządku ruchu kolei żelaznych z dnia 16 listopada 1851 komisya tamże wskazana.

Zbadanie to poprzedzić ma próba kotłów na zasadzie rozporządzeń z dnia 1 października 1875 (Dz. u. p. Nr. 130) i z dnia 20 lipca 1877 (Dz. u. p. Nr. 78).

Na użytkowanie wozów osobowych i towarowych wydawane będzie osobne pozwolenie tylko wtedy, gdy było zawarowane w zatwierdzeniu (§. 24).

§. 34.

Pominąwszy roboty ubezpieczające od ognia (§. 27) pozwolenie użytkowania wydaje się zawsze tylko z zastrzeżeniem sprawdzenia, czy to już się w części lub całkiem odbyło, czy dopiero ma się odbyć.

Tylko gdy się otwiera koleje poręczone, sprawdzenie jest także w dwojakim kierunku rzeczą komisji rewizyjnej techniczno-policyjnej. Ta ostatnia bowiem, o ile można, w porozumieniu z reprezentantem spółki:

1. ma podać osobny wniosek co do kwoty, którą z poręczonego czystego dochodu, liczyć się mającego od dnia otwarcia, należałoby w stosunku do zalegających robót, potrącać aż do chwili ukończenia budowy zgodnie z koncesją i urzędzenia ruchu;

2. ma wskazać te części kolei lub budowle, których koszta utrzymania tymczasowo i aż do ich ukończenia a względnie sprawdzenia, pokrywane być mają z funduszu budowy i nie mogą obciążać rachunku ruchu. Wyłączenie to odnosi się w szczególności do części toru nie wyźwirowanych należycie, do niedokończonych szkarp, rowów i wykopów.

II. Koleje dowozowe.

§. 35.

Koleje dowozowe, t. j. koleje prowadzące z kopalni lub zakładów przemysłowych do kolei publicznych nie przewożące osób (poruszane lokomotywą lub innym sposobem), powinny mieć uście ile możności do toru stacyi a nie do bieżącego.

Zboczenia od tego pravidła uzasadnić należy wyraźnie przeszkodami miejscowymi w prośbie o pozwolenie wybudowania, przedstawiając profil podłużny (§. 2 Nr. 4) części głównej kolei, obejmującej dwie stacje, pomiędzy którymi kolej dowozowa ma mieć uście.

Z jak największą bacnością starać się należy zapobiedz przy tem ile możności niebezpieczeństwu towarzyszącemu wymijaniu na torze bieżącym, jakoteż ułatwić i zabezpieczyć czy to przez urządzenie toru pobocznego, czy też za pomocą stosunków spadku, aby pociągi kolei głównej mogły być zatrzymywane, gdzie to jest zamierzone, i wagony na przyległej kolei dowozowej ustawiane, gdy tego potrzeba.

§. 36.

Jeżeli do kolei dowozowych stosuje się ustawa o wywłaszczeniu z dnia 18 lutego 1878, obchód administracyjny zarządzony będzie zwyczajnie natychmiast stosownie do §§. 14—17.

Jeżeli wywłaszczenie na zasadzie rzeczonyj ustawy nie jest potrzebne, za stosować można postępowanie uproszczone (§. 18), przewidziane dla przybudowków.

Jeżeli jednak długość projektowanej kolei dowozowej wynosi aż do jednego kilometra i w ogólności jeżeli są do przewidzenia trudności administracyjne z prawa prywatnego wyniknąć mogące lub techniczne, zwyczajnie powinien szlak być zatwierdzony podług §§. 6 i 7 przed obchodem administracyjnym.

W przypadku tym można nie przedstawić kosztorysu (§. 2, ustęp 6) a komisya do rewizyi szlaku zwołana być może do innego miejsca, nie do siedziby Władzy krajowej.

§. 37.

Pozwolenie na budowę kolei dowozowych dawane będzie całkiem w taki sam sposób jak na koleje publiczne (§§. 19—24), mianowicie zaś dla kolei dowozowych prowadzących z kopalni w porozumieniu z ministerstwem rolnictwa.

Pozwolenie na otwarcie kolei dowozowej albo na użytkowanie pojedynczych części tejże, dawane będzie jak dla przybudowków na kolejach w ruchu będących (§. 32).

§. 38.

Gdy na kolei nadziemnej, należącej do kopalni lub zakładu przemysłowego, nie łączącej się z żadną koleją parową publiczną, ma być zaprowadzony ruch parą, inspekcya ogólna postąpić ma jak w razie otwarcia kolei dowozowej (§. 37).

III. Przepisy ogólne.

§. 39.

Plany każdej linii kolei, która ma być otwarta w jednym i tym samym czasie, przedstawić należy razem na całą długość tej linii, nie częściowo, chyba że szczególne przyczyny dozwalają wyjątku.

Przepis ten rozciąga się także do budowli na torze bieżącym, budynków, planów szlaku itd.

§. 40.

Oprócz relacyj miesięcznych o budowie przedstawiać należy inspekcji ogólnej co trzy miesiące profil podłużny szczegółowy (§. 2 Nr. 4), na którym postęp robót ziemnych, budowli na torze bieżącym i budynków, tudzież toru jest uwidoczniony barwami.

§. 41.

Do wszystkich projektów, które się przedstawia, dołączyć należy referat techniczny, objaśniający i uzasadniający proponowane środki.

Referat ten, również jak wszystkie części projektu powinien być datowany i podpisany.

Na każdym rysunku powinno być zapisane na jaką skalę jest wykonany.

Rysunki i dokumenty przedstawiać należy złożone w formacie 21 centymetrów szerokości a 34 centymetry długości i każdy opatrzone być powinien zewnątrz napisem.

Wzory rozmaitych planów można obejrzyć u inspekcji ogólnej i od niej dostać.

Wszystkie dokumenty jednego i tego samego projektu należy oznaczyć liczbami bieżącymi i do każdego podania, obejmującego więcej niż trzy dokumenty, dołączyć ich spis (konsygnacją).

§. 42.

Jeżeliby w rysunkach i pismach chciano skracać nazwy ustawowych miar i wag, używać należy następujących oznaczeń:

Miały długości:		Miały pojemności:	
zamiast metr	m	zamiast litr	l
„ centymetr	cm	„ hektolitr	hl
„ milimetr	mm	„ metr sześcienny	cbm
„ kilometr	km	„ centymetr sześcienny	ccm
		„ milimetr sześcienny	cmm
Miały powierzchni:		Wagi:	
zamiast ar	a	zamiast gram	g
„ hektar	ha	„ miligram	mg
„ metr kwadratowy	qm	„ kilogram	kg
„ centymetr kwadratowy	qcm	„ tona	t
„ milimetr kwadratowy	qmm		
„ kilometr kwadratowy	qkm		

§. 43.

Te projekty, które podający pragną odebrać potwierdzone przez Rząd, wygotowane być powinny w dwóch egzemplarzach.

Dokumenty wzmiankowane w §. 14 pod Nr. 2 i 7 podać należy w trzech egzemplarzach i powinny być potwierdzone przez komisją obchodową.

Duplikaty przedstawiać należy w osobnych wiązках.

§. 44.

Na profilach podłużnych tak zwane numera stacyjne nie powinny się znajdować i mają być zastąpione odległościami od punktu początkowego linii.

Wymiary te powtarzać się powinny na kartach i planach w taki sposób, aby tożsamość punktów planu i profilu nie mogła być wątpliwa.

Na profilach wpisać także należy odległość stacji (licząc od środka budynku zajazdowego, tudzież wysokość płaszczyzny wyrównanej nad poziom morza przy każdym ustępie).

Na profilach podłużnych szczegółowych narysować należy wszystkie przejazdy po poziomie, budowle na torze bieżącym, mury podporowe itd.; na profilach podłużnych generalnych przynajmniej główne budowle, (tunele, wiadukty, mosty).

§. 45.

Na profilach podłużnych, jakoteż na projektach szczegółowych mostów i przepustków podać należy najniższy i najwyższy stan wody. Około większych

rzek oznaczyć trzeba na kartach i planach sytuacyjnych według okoliczności także granice zalewu.

Co się tyczy kolei górskich, wznoszących się po spadzistościach, pożądane jest, aby dno doliny narysowane było przynajmniej w przybliżeniu na profilach ogólnych (§. 1 Nr. 2 i §. 2 Nr. 3).

§. 46.

Jeżeliby ministerstwo handlu uznało, że poczynione urządzenia są niedostateczne, służy mu prawo zarządzenia w każdym czasie po wysłuchaniu spółek kolejowych, których się to tyczy, takich zmian i uzupełnień w projektach zatwierdzonych, jakie są potrzebne ze względu na bezpieczeństwo i dobro publiczne.

Spółki kolejowe mogą odstąpić od zatwierdzonych projektów, chociażby nieznacznie, nawet gdy najbliższej interesowani na to się zgadzają, tylko za zezwoleniem ministerstwa handlu.

§. 47.

Zamiast po prostu przyjmować do protokołu zarzuty i żądania interesowanych, każda komisya (§§. 3, 10, 15 i 31) obowiązana jest, o ile chodzi tu o decyzją ministerstwa handlu, podać w tej mierze wyraźny wniosek.

Aby komisya wydać mogła uchwałę, potrzebna jest obecność najmniej trzech członków. Jeżeli komisya wydała uchwałę większością głosów, w protokole zapisać należy stosunek głosów.

Względem wniosków dotyczących się zmiany przedstawionych projektów nie można uchylać bez poprzedniego wysłuchania reprezentanta przedsiębiorstwa kolejowego.

§. 48.

Rozporządzenie niniejsze uchyla wszystkie przeciwne przepisy rozporządzeń poprzednio wydanych.

Mianowicie uchylone zostają całkiem:

rozporządzenie z dnia 4 lutego 1871 (Dz. u. p. Nr. 8);

rozporządzenie z dnia 30 sierpnia 1877 (Dz. u. p. Nr. 84);

nakoniec rozporządzenia ministerstwa handlu i inspekcji generalnej, które w osobnem rozporządzeniu zostaną wyszczególnione.

Chlumecky r. w.