

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XXX. — Wydana i rozesłana dnia 2 lipca 1884.

104.

Dokument koncesyjny z dnia 12 maja 1884,

na kolej^ę żelazną parową z St. Pölten do Tulln z odnogami.

**My Franciszek Józef Pierwszy,
z Bożej łaski Cesarz Austriacki;**

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

Gdy uprzywilejowany Bank dla krajów austriackich w Wiedniu i Spółka austriacka kolei żelaznych miejscowych w Pradze podały prośbę o udzielenie im koncesyi na budowę i utrzymywanie w ruchu kolei miejscowej z St. Pölten do Tulln z odnogami i przedłużeniami, przeto ze względu na powszechną użyteczność tego przedsięwzięcia, widzimy się spowodowani nadać obu rzeczonym Spółkom koncesyą niniejszą na zasadzie ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238), jakoteż ustaw z dnia 25 maja 1880 (Dz. u. p. Nr. 56) i z dnia 26 grudnia 1882 (Dz. u. p. Nr. 180), w sposób następujący:

§. 1.

Nadajemy uprzywilejowanemu Bankowi dla krajów austriackich w Wiedniu złączonemu ze Spółką austriacką kolei miejscowych w Pradze prawo wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej miejscowej ze szlakiem normalnym od stacyi w St. Pölten kolei Cesarzowej Elżbiety na Herzogenburg, Traismauer i Judenau do Tulln, gdzie się ma łączyć z koleją Cesarza Franciszka Józefa.

§. 2.

Koncesyonaryusze są nadto obowiązani na żądanie Rządu wybudować jeszcze następujące linie, będące częścią odnogami powyższej kolei miejscowej, po części przedłużeniami koncesyonowanej kolei miejscowej:

1. z Judenau do St. Andrä-Wördern,
2. z Traismauer lub innego stósownego miejsca linii St. Pölten-Traismauer do Mautern,
3. z Mautern lub innego stósownego miejsca odnogi 2 z wybudowaniem stałego mostu na Dunaju do Krems,
4. z Krems a według okoliczności z innego stósownego miejsca odnogi absdorfsko-kremskiej kolei Cesarza Franciszka Józefa na Langenlois i przez dolinę Kampy do Horn i aż do stacyi Sigmundsherberg,
5. z Tulln a według okoliczności z St. Andrä-Wördern, przez położenie drugiego toru, przytykającego do kolei Cesarza Franciszka Józefa, do Wiednia,
6. z Klosterneuburga przez dolinę strumienia Kirbing (tramwaj parowy) z ujściem w stósownem miejscu do linii St. Pölten-Tulln.

Rząd jednak może żądać wybudowania linii wzmiankowanych pod l. 1, 2, 4, 5 i 6 tylko o tyle, o ile według zdania Rządu można będzie oczekiwać, że dotykające koncesyonaryuszów podwyższenie ciężaru kapitałowego będzie pokryte zapewnionemi przez kontrakty przewozowe, dopłaty interesowanych lub w jakikolwiek inny sposób czystemi dochodami nowych linii kolejowych, doliczonemi do rzeczywistego czystego dochodu z linii już wybudowanych, o ile tenże przewyższa ich ciężar kapitałowy po wliczeniu w niego sześćprocentowej dywidendy od akcyj.

Postanowienie powyższe stósowane będzie odpowiednio także do przedłużenia pod l. 3 wzmiankowanego, przyczem jednak za tę linią i most na Dunaju nie wolno umieszczać w rachunku większego ciężaru rocznego nad 5·1 od sta rzeczywistych kosztów budowy, które koncesyonaryusze poniosą.

Koncesyonaryusze są nadto obowiązani w razie budowania odnogi 2, przyczynić się do wybudowania mostu powyższego na Dunaju, gdyby przez innego przedsiębiorcę miał być stawiany, dopłatą trzeciej części kosztów budowy, o ile według uznania Rządu pięćprocentowe odsetki roczne tej dopłaty będą zapewnione bądź świadczeniami interesowanych, bądź w inny sposób, za doliczeniem wzmiankowanych w przedpoprzednim ustępie nadwyżek czystego dochodu linii już wybudowanych.

§. 3.

Linjom kolei, na które wydaje się niniejszy dokument koncesyjny, zapewnia się następujące ulgi:

- a) uwolnienie od stępli i opłat od wszelkich umów, wpisów hipotecznych, podań i jakichkolwiek innych dokumentów, tyczących się zebrania kapitału i zabezpieczenia odsetków, jakoteż ruchu aż do czasu otwarcia ruchu, tudzież od dokumentów, tyczących się nabycia gruntów, budowy i urządzenia kolei aż do końca pierwszego roku ruchu;
- b) uwolnienie od stępli i opłat pierwszej emisji akcyj i obligacyj pierwszorzędnych, tudzież kwitów tymczasowych i wpisu hipotecznego obligacyj pierwszorzędnych, jakoteż od opłat za przeniesienie własności zakupionych gruntów;

- 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 (30), licząc od dnia dzisiejszego.

§. 4.

Koncesyonaryusze obowiązani są rozpocząć budowę kolei miejscowej z St. Pölten do Tulln natychmiast i ukończyć ją najpóźniej do dnia 1 września 1885.

Terminy rozpoczęcia i skończenia budowy każdej z odnóg i przedłużeń w §fie 2 wzmiankowanych, jak tylko wybudowanie ich będzie zażądane, wyznaczy ministerstwo handlu po wysłuchaniu koncesyonaryuszów.

Gotowe koleje oddać należy niezwłocznie na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższych terminów budowy, złożyć mają koncesyonaryusze kaucyą w sumie dziesięć tysięcy złotych (10.000 zł.) w tych papierach, w których wolno lokować fundusze sieroce.

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

§. 5.

Do wybudowania linii kolei koncesyonowanej nadaje się koncesyonaryuszom prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie koncesyonaryuszowi do wybudowania wszelkich odnóg, prowadzących do zakładów przemysłowych, gdyby Rząd ze względu na dobro publiczne uznał potrzebę wybudowania takich kolei.

§. 6.

We względzie budowy kolei koncesyonowanych i ruchu na nich, zastosować się powinni koncesyonaryusze do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego i do warunków koncesyjnych, jakie ministerstwo handlu ustanowi, jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) i Porządku ruchu kolei z dnia 16 listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852), tudzież do ustaw i rozporządzeń, które w przyszłości wydane być mogą.

§. 7.

Nadaje się koncesyonaryuszom prawo przelania za osobnem zezwoleniem Rządu i pod warunkami, które on ustanowi, praw i obowiązków z koncesyi niniejszej wynikających, na inną Spółkę akcyjną, która w takim razie wejdzie we wszystkie prawa i obowiązki koncesyonaryuszów.

Suma rzeczywistego jakoteż imiennego kapitału zakładowego linii w paragrafach 1 i 2 wzmiankowanych, podlega zatwierdzeniu Rządu.

Ogólna suma kapitału zakładowego winna być umorzona w okresie koncesyjnym podług planu podlegającego zatwierdzeniu Rządu.

§. 8.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych znizowanych, a to stosownie do postanowień, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych na kolei Cesarzowej Elżbiety przez Rząd w ruchu utrzymywanej kiedykolwiek obowiązywać będą.

Postanowienia te stosowane będą także do Obrony krajowej obu połów monarchyi, do strzelców krajowych tyrolskich, i to nietylko gdy podróżują kosztem skarbu, lecz także gdy jadą po służbie o własnym koszcie na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne, tudzież do korpusu straży wojskowej sądów cywilnych wiedeńskich, do żandarmeryi, jakoteż do straży skarbowej i straży bezpieczeństwa po wojskowemu uorganizowanej.

Koncesjonaryusze zobowiązują się przystąpić do zawartej przez spółki kolei austriackich umowy względem zakupienia i utrzymywania w pogotowiu parku do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem swojemi parkami w razie przewożenia większych transportów wojskowych, tudzież do postanowień organicznych i instrukcyj dla oddziałów kolei polowej, jakoteż do umowy dodatkowej o przewożeniu na rachunek skarbu wojskowego obłożnie chorych i rannych, która weszła w wykonanie od dnia 1 czerwca 1871.

Ten obowiązek przystąpienia odnosi się także do umowy ze spółkami kolejowemi względem pomagania sobie nawzajem swoją służbą w razie przewożenia większych transportów wojskowych i do przepisu o transportach wojskowych na kolejach żelaznych.

Zobowiązania te ciężą na koncesjonaryuszach tylko o tyle, o ile będzie możliwem dopełnienie ich na kolei koncesjonowanej jako drugorzędnej a w skutek tego zbudowanej, urządzonej i eksploatowanej z dozwolonemi ułatwieniami a orzeka o tem ministerstwo handlu.

Koncesjonaryusze zobowiązują się przy obsadzaniu 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).

§. 9.

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

Rząd może także wyrzec unieważnienie koncesyi przed upływem przerzeczonego czasu, gdy określone w §fie 3cim zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia i utrzymywania ruchu nie będą dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie da się usprawiedliwić w myśl §. 11 lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne a mianowicie wstrząśnieniami politycznymi i finansowemi.

§. 10.

Ruch na liniach kolei, na którą nadaje się niniejszy dokument koncesyjny, będzie utrzymywał Rząd na rachunek koncesjonaryuszów.

Warunki tego utrzymywania ruchu będą określone w umowie, którą Rząd zawrze w tym celu z koncesjonaryuszami.

§. 11.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolei koncesyjonowanej po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu w każdym czasie, a w tym razie wynagrodzi Spółkę gotówką.

Dla oznaczenia ceny odkupu obliczone będą czyste dochody roczne przedsiębiorstwa w ciągu lat trzech przed rzeczywistą chwilą odkupu, z tego stracone będą czyste dochody roku najniepomyślniejszego i policzony będzie średni dochód czysty pozostałych lat dwóch.

Gdyby jednak średni dochód czysty, w ten sposób obliczony, nie wynosił najmniej takiej sumy rocznej, która potrzebna jest do oprocentowania po 5 od sta i umorzenia kapitału zakładowego imiennego, przez Rząd zatwierdzonego, w przeciągu okresu koncesyjnego, natenczas ta suma roczna uważana będzie za dochód czysty, mający służyć za podstawę do wymierzenia ceny odkupu.

Podobnie postąpi się, gdyby kolej odkupiona być miała przed upływem trzeciego roku ruchu.

Celem wynagrodzenia koncesyonaryuszów, Administracya państwa płacić im będzie rentę, wyrównywającą powyższym dochodom średnim a względnie najmniejszym a to z dołu w ratach półrocznych dnia 30 czerwca i dnia 31 grudnia każdego roku aż do upływu okresu koncesyjnego.

Zastrzega sobie Rząd prawo zapłacenia kiedykolwiek bądź zamiast rent jeszcze nie płatnych, wartość kapitałowej tychże, zdyskontowanej po pięć od sta na rok, doliczając odsetki do odsetek.

Gdy Rząd postanowi spłacić kapitał, spłaci go podług własnego wyboru gotówką lub obligacyami długu państwa. Obligacye będą w takim razie liczone po średnim kursie, jaki według kursów urzędownie notowanych, obligacye długu państwa tegoż rodzaju będą miały na giełdzie wiedeńskiej w półroczu bezpośrednio poprzedzającym.

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 koncesyjonowanej, ze wszystkimi do niej należąciami ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także park wozowy i zapasy materiałów, jakoteż fundusze obrotowe i zasobowe z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były całkiem lub częściowo użyte stósownie do swego przeznaczenia.

Rządowi służy także prawo odkupienia jedynie podług powyższych zasad przedłużenia w §fie 2, l. 5 wzmiankowanego, przyczem za podstawę do oznaczenia ceny wzięty będzie czysty dochód tej linii oddzielnie obliczony, a względnie jej kapitał zakładowy.

§. 12.

Gdy koncesya utraci moc swoją w skutek upływu okresu koncesyjnego i od tego dnia, w którym to nastąpi, wchodzi państwo bez wynagrodzenia w wolne od ciężarów posiadanie i używanie kolei koncesyjonowanej, tudzież wszystkich jej ruchomości i nieruchomości, licząc tu także park wozowy i zapasy materiałów, jakoteż fundusze ruchu i zasobowe z kapitału zakładowego utworzone, o ile te ostatnie nie zostały już za zezwoleniem Rządu całkiem lub częściowo użyte, stósownie do swego przeznaczenia (§. 11).

Tak wtedy, gdy koncesya moc swoją straci, jak i w razie odkupienia kolei zatrzymają koncesyonaryusze na własność utworzony z własnych dochodów

przedsiębiorstwa fundusz zasobowy i należące się im aktywa, tudzież te osobne zakłady i budynki, z własnego majątku wzniesione lub nabyte, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił ich z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależności kolejowej.

§. 13.

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

Ze względu na służące Rządowi według §. 11go prawo odkupienia, koncesyonaryusze obowiązani są kontrakty budowy i dostaw przed zawarciem przedstawić Rządowi do zatwierdzenia.

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 tego urzędników na koszt koncesyonaryuszów.

§. 14.

Nadto zastrzega sobie Rząd prawo, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia, ponawiało się naruszenie lub zaniedbanie obowiązków w dokumencie koncesyi lub ustawami przepisanych, będzie temu zapobiegał środkami odpowiedzialnymi ustawom, a według okoliczności unieważni koncesyę jeszcze przed upływem czasu, na który została nadana.

Ostrzegając surowo, aby nikt nie czynił nic przeciwnego postanowieniom koncesyi niniejszej, i nadając Spółce prawo uciekania się do Naszych sądów w sprawach o wynagrodzenie udowodnionej szkody, rozkazujemy wyraźnie wszystkim władzom, do których to należy, aby nad koncesyą i wszystkiemi 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 dwunastego miesiąca maja, w roku zbawienia tysiąc ósmset ósmdziesiątym czwartym, Naszego panowania trzydziestym szóstym.

Franciszek Józef r. w.



Taaffe r. w.

Pino r. w.

Dunajewski r. w.

105.**Ustawa z dnia 1 czerwca 1884,****o przytłumieniu choroby skrljevo w Dalmacyi.**

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanowiłem i stanowią co następuje :

§. 1.

Na przytłumienie choroby skrljevo, panującej w niektórych okolicach Dalmacyi, przeznaczają się zasilek rządowy, który w preliminarzu państwa ma być w miarę potrzeby zamieszczany, w sumie aż do 30.000 złotych.

§. 2.

Rzeczony zasilek rządowy przeznaczają się na pokrycie tych wydatków, do wynagrodzenia których gminy dalmatyńskie są obowiązane według ustawy krajowej z dnia 14 grudnia 1866 (Dz. u. kr. Nr. 20) o zakładaniu publicznych szpitali powszechnych i ich zawiadywaniu, tudzież na pokrycie owego wydatku nadzwyczajnego, który okaże się potrzebnym do zapewnienia ustawie niniejszej pomyślnego skutku.

§. 3.

Rząd dołożyć ma starania, ażeby środki, potrzebne do zwalczenia złego, wykonane zostały jednostajnie i w czasie jak można najkrótszym. Winien wydać stósowne zarządzenia policyjno-zdrowotne i w porozumieniu z Wydziałem krajowym dążyć do tego, ażeby osoby, które trzeba obserwować i leczyć, były utrzymywane w ewidencji i leczone tak, jak tego właściwość choroby wymaga.

§. 4.

Osoby dotknięte chorobą skrljevo lub o nią podejrzane, oddawać należy do szpitali do tego przeznaczonych, w razie potrzeby przymusowo.

Uwolniona od tego może być tylko osoba, która niewątpliwie będzie się leczyła gdzieindziej i w taki sposób, że choroba jej nie może udzielić się innym.

§. 5.

Wykonanie ustawy niniejszej poruczam Memu Ministrowi spraw wewnętrznych i Memu Ministrowi skarbu.

Szoproń, dnia 1 czerwca 1884.

Franciszek Józef r. w.

Taaffe r. w.

Dunajewski r. w.

106.

Rozporządzenie Ministra handlu z dnia 1 lipca 1884,

zmieniające niektóre przepisy Porządku ruchu na kolejach żelaznych królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych, wydanego rozporządzeniem z dnia 10 czerwca 1874 (Dz. u. p. Nr. 75) a względnie nowej osnowy Dodatku D do niego, zaprowadzonej rozporządzeniami z dnia 15 września 1881 (Dz. u. p. Nr. 100) i z dnia 1 maja 1883 (Dz. u. p. Nr. 52).

W Porządku ruchu dla kolei żelaznych królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych, wydanym rozporządzeniem z dnia 10 czerwca 1874 (Dz. u. p. Nr. 75) a względnie w nowej osnowie Dodatku D do niego, zaprowadzonej rozporządzeniami z dnia 15 września 1881 (Dz. u. p. Nr. 100) i z dnia 1 maja 1883 (Dz. u. p. Nr. 52) zmienia się a względnie uzupełnia wyszczególnione poniżej paragrafy i numery w sposób następujący:

§. 45.

Ustęp 1 ma opiewać:

Czas dostawienia składa się z czasu na ekspedycyą i z czasu na przewiezenie, nie może zaś wynosić więcej, jak:

1. czas na ekspedycyą 1 dzień,
2. czas do przewiezienia, na każde, choćby tylko zaczęte 300 kilometrów 1 dzień.

Poczyna się on od północy, która nastąpi po wyciśnięciu pieczęci na liście przewozowym albo doręczeniu rewersu pakunkowego lub transportowego i jest dotrzymany, jeżeli w ciągu tego czasu bydło przystawione zostało na stacyą przeznaczoną do odbioru.

Bieg terminu dostawienia ustaje w czasie pobytu bydła na stacyach do pojenia.

Uwaga: W obrocie wewnętrznym austriacko-węgierskim najwyższa Władza nadzorcza może do przejścia z jednej kolei na drugą, albo nawet do przejścia z jednej linii na drugą linią tego samego zarządu kolejowego pozwolić na przedłużenie terminu ekspedycyi najwięcej o 6 godzin do każdego przejścia.

Bieg terminów dostawienia ustaje także w czasie wstrzymania transportów bydła z powodu oględzin lekarskich.

Zresztą do obliczenia terminów, jakoteż do skutków uchybienia terminu dostawy, stósowane będą przepisy, zawarte w dziale III dla posyłek pospiesznych.

Uwaga: W obrocie wewnętrznym austriacko-węgierskim obowiązuje to tylko o tyle, o ile transporty przewożone są według taryfy do posyłek pospiesznych; przeto przepisy działu III, dotyczące się posyłek pospiesznych lub zwykłych, stósowane będą podług tego, czy bydło oddane zostało do przewozu jako pospieszna czy jako zwykła posyłka.

Ustępy 2 i 3 nie ulegają żadnej zmianie.

§§. 49 i 50.

Do §. 49 i do §. 50, liczba 2, ustęp 3, dołożyć należy:

Uwaga: Przy oddawaniu w monarchyi austriacko-węgierskiej stępel ekspedycyjny stacyi odejścia (wyjąwszy, iż posyłka zostaje w magazynie, póki naładowanie nie będzie możebne [§. 55], wycisnąć należy na liście przewozowym niezwłocznie po całkowitem przystawieniu w obecności posyłającego lub jego pełnomocnika i jeszcze przed wygotowaniem rewersu oddawczego.

§. 57.

Ustęp 1 ma opiewać:

Każdy zarząd kolejowy ogłosi taryfami dla obrotu w swoim obrębie terminy dostawy, które obejmują czas przewozu i ekspedycyi i nie mogą przekraczać następujących okresów, ustanowionych jako najdłuższe:

a) Dla towarów pospiesznych:

1. termin wyekspedycyowania 1 dzień,
2. termin przewozu liczy się na każde, choćby tylko zaczęte 300 kilometrów 1 dzień.

b) Dla towarów zwykłych:

1. termin wyekspedycyowania 2 dni,
2. termin przewozu na odległość aż do 100 kilometrów 1 dzień,
dla większych odległości na każde, choćby tylko zaczęte następne 200 kilometrów 1 dzień.

Ustęp 2 ma opiewać:

Jeżeli przewóz przechodzi z obrębu jednego zarządu w obręb zarządu drugiej kolei, która się z tamtą łączy, obliczają się terminy przewozu, biorąc całkowitą odległość pomiędzy stacyą przyjmującą a stacyą przeznaczenia, terminy zaś ekspedycyi bez względu na ilość zarządów kolejowych, przez których obręby posyłka przechodzi, liczy się tylko raz.

Uwaga: W obrocie wewnętrznym austriacko-węgierskim najwyższa Władza nadzorcza może do przejścia z jednej kolei na drugą albo nawet do przejścia z jednej linii na drugą linią tego samego zarządu kolejowego pozwolić na przedłużenie terminu ekspedycyi najwięcej o 6 godzin dla posyłek pospiesznych a najwięcej o 12 godzin dla zwykłych posyłek do każdego przejścia. Do przejść za pomocą kolei łączących w większych miastach i przez rzeki, na których nie ma mostu (promem), może najwyższa Władza nadzorcza pozwolić interesowanemu zarządowi na jeszcze większe przedłużenie terminów.

Ustęp 3 ma opiewać:

Zarządom kolejowym wolno ustanowić i ogłosić przedłużenia terminów do wyjątkowych stosunków obrotu a to za zezwoleniem Władzy nadzorczej lub z zastrzeżeniem takiego zezwolenia.

Ustęp 4 nie ulega zmianie.

Ustęp 5 odpada.

Ustępy 6 do 8 nie ulegają zmianie.

§. 67.

Do liczby 1, b) dodać należy:

Uwaga: W obrocie wewnętrznym austriacko-węgierskim koleje nie biorą na siebie odpowiedzialności za stłuczenie żelaza lanego, o ile stłuczenie może nastąpić w skutek wewnętrznych własności materiału (niejednostajności odlewu, uderzających wad).

Dodatek D.

Numer XXXVIII. Jako ostatni ustęp przydać należy następujące postanowienie: „Kwas węglowy w postaci gazu przyjmowany będzie do przewozu tylko wtedy, gdy ciśnienie jego nie przenosi ciśnienia 20 atmosfer, i gdy jest oddany w naczyniach z żelaza szwajcarskiego, lanego lub stali lanej, które badane urzędownie nie dawniej jak na rok przed oddaniem, wytrzymały bez stałej zmiany formy ciśnienie najmniej półtora razy większe od tego, któremu kwas węglowy przy oddaniu ulega. Każde naczynie winno być opatrzone otworem, dozwalającym obejrzeć ściany wewnętrzne, klapą bezpieczeństwa, kurkiem do upustu wody, wentylem do napełniania a względnie upustu, jakoteż manometrem i stan jego winien być corocznie urzędownie zbadany. Na naczyniu, w miejscu w oczy wpadającym, winien być umieszczony zapisek urzędowy, wyrażający dokładnie, kiedy i pod jakim ciśnieniem naczynie było badane. W liście przewozowym wyrazić należy, że ciśnienie oddanego na kolej kwasu węglowego także przy podniesieniu się ciepłoty aż do 40 stopni Celsjusa nie może przewyższać ciśnienia 20 atmosfer. Stacya wysyłająca winna przekonać się o zachowaniu powyższych przepisów a mianowicie przez porównanie stanu manometru z zapiskiem o badaniu, czy naczynia były badane pod dostatecznie wielkim ciśnieniem.“

Zmiany powyższe a względnie uzupełnienia zaczynają obowiązywać, co się tyczy terminów dostawienia (§§. 45 i 57), od dnia 1 października 1884, co się tyczy innych szczegółów, od dnia 1 sierpnia 1884.

Królewsko-węgierski Minister komunikacji, z którym porozumiałem się w tej mierze, wydaje jednocześnie także samo rozporządzenie dla kolei żelaznych krajów korony węgierskiej.

Pino r. w.