

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XXIII. — Wydana i rozesłana dnia 5 czerwca 1880.

54.

Rozporządzenie Ministra wyznań i oświecenia z dnia 14 maja 1880,

podające do wiadomości zatwierdzoną najwyżej uchwałę synodów ogólnych ewangelickich wyznania augsburskiego i helweckiego a tyczącą się kompletu na zgromadzeniach kościelnych w gminach ewangelickich.

Jego c. i k. Apostolska Mość, najwyższem postanowieniem z d. 3 maja b. r., raczył najmiłościwiej w myśl §fu 9go Najwyższego Patentu z d. 8 kwietnia 1861 (Dz. u. p. Nr. 41) i §fu 137go ustawy kościelnej ewangelickiej z d. 6 stycznia 1866 (Dz. u. p. Nr. 15) udzielić monarszego zatwierdzenia następującym postanowieniom dodatkowym do §fu 53, 1 i 2 ustawy kościelnej ewangelickiej, tyczącym się kompletu na zgromadzeniach kościelnych w gminach ewangelickich a uchwalonym przez synody ogólne ewangelickie wyznania augsburskiego i helweckiego.

„Gdyby na zgromadzenie, stosownie do przepisów zwołane, nie przybyło tylu członków, ilu do kompletu potrzeba, zwołane być może nowe zgromadzenie z tym samym porządkiem dziennym, na którym bezwzględna większość obecnych ma prawo wydawania uchwał stanowczych.

Atoli zwołując takie zgromadzenie, wyraźnie nadmienić należy o tej okoliczności.“

Conrad-Eybesfeld r. w.

55.

Obwieszczenie ministerstwa skarbu z dnia 20 maja 1880,
o upoważnieniu królewsko-węgierskiej komory głównej w Sybinie do postępowania wywozowego z piwem.

Królewsko-węgierskie ministerstwo skarbu upoważniło królewsko-węgierską komorę główną w Sybinie do postępowania wywozowego z piwem, wysylnem za linią cłową za zwrotem podatku konsumcyjnego.

Kriegs Au r. w.

56.

Ustawa z dnia 25 maja 1880,**o ułatwieniach i ulgach dla kolei miejscowych.**

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

Artykuł I.

Upoważnia się Rząd, ażeby nadając koncesye na nowe koleje miejscowe (drugorzędne, wicynalne itp.) nietylko czynił wszelkie możliwe ułatwienia, co się tyczy robót przygotowawczych, budowy i urządzenia, lecz aby także, co się tyczy ruchu, odstępował od ostrożności przepisanych w Porządku ruchu z dnia 16 listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852) i odnośnych przepisach dodatkowych o tyle, o ile według zdania ministerstwa handlu da się to zrobić ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu, mianowicie zaś ze względu na ustanowioną mniejszą chyżość pociągów.

Artykuł II.

Również upoważnia się Rząd, ażeby przedsiębiorstwa kolei miejscowych uwalniał od ustanowionego w §. 68 Porządku ruchu kolei a względnie w §. 10, lit. *f*) ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) obowiązku przewożenia poczty, jakoteż od opartego na §. 89 Porządku ruchu kolei obowiązku wynagradzania nadwyżki kosztów, wynikającej z nadzoru policyjnego i skarbowego, tudzież od obowiązku wystawienia i utrzymywania bezpłatnie lokali urzędowych.

Artykuł III.

Podobne ułatwienia (artykuł I i II), tyczące się urządzenia, budowy i ruchu, poczynione być mogą podług uznania ministerstwa handlu także kolejom już istniejącym, jeżeli na nich, lub na niektórych ich odnogach lub liniach łączących, zaprowadzony jest ruch miejscowy z zmniejszoną chyżością pociągów.

Artykuł IV.

Upoważnia się Rząd, ażeby ustanawiając taryfy koncesyjne dla kolei miejscowych, odstępował od przepisów ustawy z dnia 15 lipca 1877 (Dz. u. p. Nr. 64) o taryfach najwyższych przewozu osób kolejami żelaznymi.

Artykuł V.

Chyżość pociągów kolei miejscowych ustanawiać ma zawsze Rząd, stosownie do właściwości każdego z osobna przypadku.

Wszelkie przepisy ustawowe, tyczące się oznaczonego cyfrą ograniczenia chyżości pociągów na pewnych kolejach miejscowych, tracą moc obowiązującą.

Artykuł VI.

Pozwala się używania gościńców do założenia kolei miejscowych, o ile ruch kolei nie będzie zagrażał bezpieczeństwu obrotu na gościńcu.

O możności używania gościńca orzekać i warunki tego ustanawiać ma zarząd drogowy w porozumieniu z Władzami nadzorcami kolei żelaznych.

Oprócz poddania się obowiązkom wynikającym z zaprowadzenia myta, za używanie gościńca nie trzeba płacić osobnego wynagrodzenia.

Koszta utrzymania podług przepisów części używanej gościńca, jakoteż nadwyżka kosztów utrzymania gościńca, którą pomienione używanie za sobą pociągnie i koszta zarządzenia środków szczególnych, mających na celu zapobieżenie przerwom lub niebezpieczeństwom w obrocie na gościńcu, ciężą na przedsiębiorstwie kolei miejscowych.

Inne drogi publiczne mogą być użyte do założenia kolei miejscowych za zezwoleniem osób obowiązanych do ich utrzymywania.

Artykuł VII.

Umowy, wpisy hipoteczne, podania i wszelkie dokumenty, które warunkowo, na wypadek przyścia do skutku projektowanej kolei miejscowej, zapewniają na rzecz tejże kolei odstąpienie gruntu, nadanie praw rzeczowych, dostarczenie materyałów do budowy i ruchu, wniesienie gotówki z przyjęciem lub bez przyjęcia akcyj, tudzież wszelkie inne wkładki jakiegobądź rodzaju i dokumenty, które przepisują warunki używania dróg publicznych, lub tyczą się przyjęcia obowiązku gwarancyi, wolne są od opłat i stępli.

Artykuł VIII.

Ulgi, które Rząd czynić może, gdy koncesya na koleje miejscowe ma być nadana, są następujące:

- a) uwolnienie od stępli i opłat wszelkich umów, wpisów hipotecznych, podań i wszelkich innych dokumentów, tyczących się zebrania kapitału, zabezpieczenia odsetków od kapitału i zabezpieczenia ruchu aż do otwarcia ruchu, jakoteż wszelkich tych, które tyczą się nabycia gruntów, budowy i urządzenia kolei, aż do końca pierwszego roku ruchu;
- b) uwolnienie od stępli i opłat pierwszej emisji akcyj i obligacyj z prawem pierwszeństwa, tudzież kwitów tymczasowych i zahipotekowania obligacyj z prawem pierwszeństwa, jakoteż uwolnienie od opłaty za przeniesienie własności zakupionych gruntów;
- c) uwolnienie od opłat i taks za nadanie koncesyi i za wygotowanie dokumentu koncesyi, od podatku zarobkowego i dochodowego, od opłat stęplowych od kuponów, jakoteż od wszelkiego podatku, któryby w przyszłości na mocy nowych ustaw został zaprowadzony, na lat trzydzieści od dnia nadania koncesyi.

O ile niektórym kolejom miejscowym poczynić może Rząd jeszcze inne dogodności finansowe, we względzie udzielenia zasiłku z funduszów państwa lub w inny sposób, postanowi się o tem w każdym szczególnym przypadku osobną ustawą.

Artykuł IX.

Ustawa niniejsza nabywa mocy od dnia ogłoszenia a traci ją od dnia 31 marca 1882.

Artykuł X.

Wykonanie ustawy niniejszej poleca się Ministrowi handlu, Ministrowi spraw wewnętrznych i Ministrowi skarbu.

Schönbrunn, dnia 25 maja 1880.

Franciszek Józef r. w.

Taaffe r. w.

Korb r. w.

Kriegs Au r. w.

57.

Rozporządzenie ministerstwa handlu z dnia 29 maja 1880,

którem z częściową zmianą rozporządzenia z dnia 25 stycznia 1879 (Dz. u. p. Nr. 19), zaprowadzają się ułatwienia co do sporządzania projektów kolei miejscowych i dowozowych i co do postępowania komisyj z temi projektami.

I. Koleje miejscowe.

§. 1.

Czy kolej projektowana uważana być ma za miejscową, o ile ustawa w tej mierze nie decyduje, orzekać będzie ministerstwo handlu w porozumieniu z innymi interesowanymi ministerstwami, udzielając pozwolenie do wykonania robót przygotowawczych technicznych.

Pozwolenie to dawane będzie na przeciąg najwięcej jednego roku.

Celem przedłużenia udzielonego pozwolenia, dokumentów wymienionych w §. 1 rozporządzenia z dnia 25 stycznia 1879 (Dz. u. p. Nr. 19) nie trzeba przedstawiać, w tym przypadku, gdy można udowodnić, że roboty techniczne przygotowawcze rozpoczęły się rzeczywiście lub że zaszła przeszkoda tego nie dozwalająca.

§. 2.

Do kolei miejscowych mniejszego znaczenia i mniejszej długości, gdy wybór szlaku, jakoteż położenie i ilość stacyj, zasadza się na stosunkach miejscowych i stosunkach gruntu, albo gdy wybór szlaku, jakoteż ilość i położenie stacyj, zależy od przyzwolenia interesowanych, stosowane będzie postępowanie uproszczone (§§. 3—5).

§. 3.

Razem z prośbą o koncesyą przedstawić można ministerstwu handlu odrazu projekt szczegółowy.

Z załączek przepisanych w §. 14 rozporządzenia z dnia 25 stycznia 1879, można:

- a) plan sytuacyjny a względnie wykupu gruntów (l. 2) ograniczyć do skali katastralnej 1:2880;
- b) zbioru ważniejszych profilów poprzecznych (l. 4) nie przedstawić a natomiast przedstawić profile poprzeczne gościńców, których kolej ma używać, zdjęte w miejscach, gdzie się szerokość gościńca zmienia, lub gdzie są węzliny;

- c) nie przedstawiać planu wykupu gruntów (l. 2), jakoteż wykazów ll. 8 i 9, o ile i dopóki korzystanie z prawa wywłaszczenia nie jest zamierzone.

§. 4.

Jeżeli ministerstwo handlu uzna projektowaną kolej miejscową za użyteczną dla ogółu, zarządzić może obchód administracyjny na zasadzie przedstawionego projektu szczegółowego.

Odbywa się on podług przepisu §. 6 ustawy o koncesjach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) i podług przepisów §§. 14 i n. rozporządzenia z dnia 25 stycznia 1879 z ograniczeniem odpowiedniem w tym razie, gdy odpada ustanowienie przedmiotu i rozciągłości wywłaszczenia (§. 3, c).

Sprawę szlaku i stacyj załatwić należy przed wszystkimi innemi.

Jeżeli się okaże, iż do tego potrzebne będą znaczne zmiany projektu, wstrzymać się należy aż do ich wykonania z rozstrzygnięciem wątpliwości szczegółowych stąd wynikających a według okoliczności przerwać obchód aż do decyzji co do pytań wstępnych.

§. 5.

Celem wyjednania najwyższej koncesyi, rezultat obchodu administracyjnego przedstawić należy ministerstwu handlu na zasadzie §. 5 ustawy o koncesjach.

Władza administracyjna krajowa wstrzymać ma wydanie orzeczeń wywłaszczających aż do udzielenia najwyższej koncesyi.

Pozwolenie na budowę, wydać się mające stósownie do przepisów §§. 19 i n. rozporządzenia z dnia 25 stycznia 1879, nabywa mocy dopiero po udzieleniu najwyższej koncesyi.

§. 6.

O ile kolej miejscowa według zdania ministerstwa handlu nie posiada warunków potrzebnych do zastosowania postępowania uproszczonego (§. 2) lub o ile na zastosowanie tego postępowania nie pozwala szczególne żądanie ubiegającego się o koncesyę, odbędzie się rewizya szlaku, z którą połączona być może komisyja stacyjna, w tym przypadku, jeżeli nie ma wariantów szlaku ustanowić się mającego, któreby wymagały zmiany zakładów stacyjnych.

§. 7.

Z części składowych projektu generalnego, które na zasadzie §. 2 rozporządzenia z dnia 25 stycznia 1879 ministerstwu handlu przedstawiane być powinny, odpadają:

- a) profil podłużny generalny (l. 3), przypuszczając, że długość kolei nie wynosi więcej nad 30 km.;
- b) zbiór profilów poprzecznych (l. 5), które w razie, jeżeli gościńce mają być pod kolej użyte, zastąpić mają profile gościńca, wzmiankowane w §. 3 lit. b) niniejszego rozporządzenia.

Do projektu dołączyć należy tyle kopij karty szczegółowej (skala 1 : 75.000) lub w braku tejże, karty generalnej i wyciągu sprawozdania technicznego, objaśniającego proponowany szlak, stacye i drogi do nich prowadzące, ile okręgów Władz administracyjnych powiatowych przecinać ma projektowana kolej miejscowa.

O ile jest to potrzebne do zbadania projektu, pozostawia się Inspekcji ogólnej kolei austriackich, zażądać do przejrzenia profilów poprzecznych (na skalę 1 : 200) tych miejsc, gdzie zachodzą trudności, a jeżeli profil podłużny był wy-

prowadzony z planu ze znamionami inwelacyjnymi lub obwodnicami poziomymi, także i tych ostatnich.

§. 8.

Jeżeli żąda się połączenia komisji do stacji z rewizją szlaku, dołączyć należy do projektu generalnego plany sytuacyjne stacji i przystanków (§. 8 l. 3 rozporządzenia z dnia 25 stycznia 1879).

§. 9.

Zresztą komisya do rewizji szlaku i komisya do stacji, którym pozostawia się zadania w §. 3 i 10 powyższego rozporządzenia z dnia 25 stycznia 1879 wzmiankowane, trzymać się mają zamiast dotychczasowych, następujących przepisów (§§. 10—15).

§. 10.

Ministerstwo handlu, znalazłszy projekt odpowiednim, zarządza za pośrednictwem Władzy administracyjnej krajowej, aby komisya wykonała z nim czynność urzędową a jednocześnie kopie, wzmiankowane w ustępie §fu 7go, posyła wprost Władzom administracyjnym powiatowym, celem wystawienia ich na widok publiczny.

Czynność urzędowa komisji odbyć się może na szlaku lub w miejscu odpowiedniem niedaleko tegoż i skończyć się powinna najpóźniej w przeciągu czterech tygodni od nadejścia polecenia do Namiestnictwa.

§. 11.

Komisya składa się z reprezentanta Władzy administracyjnej krajowej, który przewodniczy komisji, z reprezentanta ministerstwa wspólnego wojny, jeżeli się wydelegowania go nie zrzekło, z reprezentanta c. k. Inspekcji ogólnej kolei austriackich i z reprezentanta Władzy administracyjnej powiatowej odnośnego powiatu. Jeżeli szlak przechodzi przez obręb fortyfikacyjny, pozostawia się ministerstwu wspólnemu wojny wydelegowanie osobnego reprezentanta do tego obrębu.

Władzy krajowej zostawia się do woli przydanie komisji na asesora, w każdym z osobna przypadku urzędnika technicznego, obznajmionego ze stosunkami miejscowemi.

Zostawia się także do woli Wydziałowi sejmowemu, Izbowi handlowym, jakoteż według okoliczności Władzy górniczej, tudzież innym interesowanym Władzom i korporacyom, jak niemniej Zarządom tych kolei istniejących, z którymi łączy się projektowana kolej miejscowa, uczestniczenie w rozprawach komisji, o ile sprawy, które je obchodzą, nie zostały już załatwione drogą pisemną.

Do komisji przyzwać należy ubiegającego się o koncesyę lub jego zastępcę.

Każdemu interesowanemu wolno stanąć przed komisją i przedstawić jej ustnie lub pisemnie swoje zarzuty lub uwagi, tyczące się kierunku kolei i zakładów stacyjnych, jakoteż interesów i praw nabytych przez istniejące zakłady przewozowe.

§. 12.

Przewodniczący komisji wyznacza w terminie, w §. 10 wzmiankowanym, dzień i miejsce rozpoczęcia się rozprawy komisyjnej i uwiadomić ma o tem wzmiankowanych w ustępie 1 i 3 §. 11 reprezentantów, Władze i korporacye,

ubiegającego się o koncesya, tudzież Władze administracyjne powiatowe, których okręgi projektowana kolej miejscowa przecinać będzie, jakoteż zarządzić ma jednocześnie, aby w urzędowej gazecie krajowej zamieszczono ogłoszenie o nara-dach komisji, które dla interesowanych, szczegółowo nie uwiadomionych, służyć ma za zaproszenie.

§. 13.

Władze administracyjne powiatowe zarządzić mają zaraz po nadejściu do-kumentów wzmiankowanych w ustępie 2 §. 7 wystawienie ich i uwiadomienie o tem gmin, które projektowana kolej miejscowa przecina, tudzież w przeciągu 24 godzin od nadejścia uwiadomienia od przewodniczącego komisji (§. 12), oznajmić gminom, gdzie i kiedy rozpocznie się komisya, z tem dołożeniem, że każdemu interesowanemu wolno przedstawić komisji ustnie lub na piśmie swoje zarzuty lub uwagi.

Zwierzchności gmin obowiązane są ogłosić to niezwłocznie sposobem w miejscu używanym.

§. 14.

Według uznania przewodniczącego komisji, członkowie onejże oglądać mogą szlak i zakłady stacyjne na miejscu i tamże odbierać protokolarnie oświadczenia interesowanych.

Spisać należy protokół wyniku komisji, który podpisać mają przewodni-czący, obecni członkowie i sekretarz komisji.

Przewodniczący komisji przedstawić ma ministerstwu handlu protokół ko-misji w przeciągu 8 dni od zamknięcia rozpraw tejże komisji.

§. 15.

Na zasadzie protokołu komisji, ministerstwo handlu decyduje co do użycia szlaku pod budowę kolei miejscowej, jakoteż — z zastrzeżeniem wydania później stanowczej decyzji na zasadzie ustawy o koncesjach na koleje żelazne — podaje warunki, pod któremi koncesya uzyskana być może.

§. 16.

Gdy się odbywa obchód administracyjny, chociaż nie zachodzą okoliczności potrzebne do zastosowania postępowania uproszczonego (§§. 3—5), ułatwienia wzmiankowane w §. 3 i 4 rozporządzenia niniejszego mają być stosowane.

§. 17.

Zarządzając obchód administracyjny, ministerstwo handlu w przypadkach, które uzna za pilne, upoważnić może Władzę administracyjną krajową, aby orzeczenie w ustępie 2 §. 17 ustawy o wywłaszczeniu z dnia 18 lutego 1878 (Dz. u. p. Nr. 30), jakoteż w ust. 3 §. 17 i w §. 20 rozporządzenia z dnia 25 stycznia 1879 ministerstwu handlu zastrzeżone, wydawała w tym przypadku, gdy wniosek komisji uchwalony został jednogłośnie.

§. 18.

Wszelkie czynności urzędowe, tyjące się projektowanych kolei miejsco-wych, wykonywać należy jak można najspieszniej.

§. 19.

Z dokumentów, które według §. 30 rozporządzenia z dnia 25 stycznia 1879 mają być przedstawione, odpada profil podłużny generalny (l. 1).

II. Koleje dowozowe.

§. 20.

Uchylają się §§. 36—38 rozporządzenia z dnia 25 stycznia 1879.

§. 21.

Pozwolenie na budowę, które według §. 3 rozporządzenia ministeryalnego z dnia 1 listopada 1859 (Dz. u. p. Nr. 200) wydawać ma ministerstwo handlu w porozumieniu z ministerstwem rolnictwa, potrzebne jest tylko dla tych kolei żelaznych prowadzących z kopalni, które mają tor tej samej szerokości co koleje publiczne i łączą się z nimi w ten sposób, że przechodzenie wozów jest możebne.

Co się tyczy wszelkich innych kolei, prowadzących z kopalni, których uście leży na gruncie kolei publicznych, pozwolenia ministerstwa handlu wymagają tylko budowy, mające na celu zmiany (§. 18 rozporządzenia z dnia 25 stycznia 1879), potrzebne z powodu doprowadzenia kolei kopalnianej do kolei publicznej.

§. 22.

Inspekcya ogólna kolei żelaznych austryackich wydawać będzie pozwolenie na użytkowanie tylko dla tych kolei prowadzących z kopalń, które wzmiankowane są w ust. 1 §. 21.

Gdy na jakichkolwiek kolejach nadziemnych, prowadzących z kopalń, zaprowadzony być ma ruch parowozów, będzie to zadaniem Władzy administracyjnej krajowej sprawdzić wykonanie przepisanych środków ostrożności przed otwarciem ruchu parowozów i jeżeli je wykonano odpowiednio, pozwolić na otwarcie ruchu, po zasięgnięciu opinii Inspekcji ogólnej kolei austryackich.

§. 23.

Do kolei, któremi przewożone być mają płody leśne, o ile w sposobie ich budowy zachodzą okoliczności wzmiankowane w §. 21, stosowane będą przepisy §§. 21 i 22.

§. 24.

Do kolei dowozowych, które (czy to w myśl §§. 21—23 niniejszego rozporządzenia, czy też w skutek szczególnych przepisów) wymagają pozwolenia na budowę od ministerstwa handlu, stosować należy przepis §. 18 rozporządzenia z dnia 25 stycznia 1879, tyczący się przebudówek lub dobudówek na kolei publicznej, którą się buduje lub która już jest w ruchu.

Pozwolenie na otwarcie kolei dowozowej lub na użytkowanie niektórych części tejże, wydawane będzie jak dla budowli rozszerzonych na kolejach już w ruchu będących (§. 32 rozporządzenia z dnia 25 stycznia 1879).

§. 25.

Rozporządzenie niniejsze nabywa mocy jednocześnie z ustawą o ułatwieniach i ulgach dla kolei miejsowych.

Korb r. w.