

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część II. — Wydana i rozesłana dnia 2. stycznia 1895.

Treść: **2.** Ustawa o kolejach niższego rzędu.

2.

Ustawa z dnia 31. grudnia 1894,

o kolejach niższego rzędu.

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanawiam co następuje:

A. Koleje lokalne.

Artykuł I.

Przy nadawaniu koncesyi na koleje lokalne o torze normalnym lub wązkim (koleje drugorzędne, wycinalne itp.) nie tylko czynić należy — acz bez uszczuplenia wpływu, jaki na mocy ustawy służy wspólnemu Ministerstwu wojny — wszelkie możebne ułatwienia we względzie robót przygotowawczych, budowy i urządzenia, lecz także co się tyczy ruchu, odstępować należy od środków ostrożności i prawideł obrotu, przepisanych w Porządku ruchu dla kolei żelaznych z dnia 16. listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852) i w odnośnych rozporządzeniach dodatkowych, o ile według zdania Ministerstwa handlu da się to zrobić ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu, mianowicie zaś ze względu na zmniejszoną chyżość pociągów i o ileby to nie nadwężało prawa, korporacyom autonomicznym według istniejących ustaw służącego co do wydawania we własnym zakresie działania przepisów, tyczących się bezpieczeństwa.

Ułatwienia tego samego rodzaju mogą być czynione według uznania Ministerstwa handlu także

takim szlakiem kolejowym już istniejącym, na których zaprowadzony jest obrot drugorzędny z mniejszą chyżością.

Artykuł II.

Przedsiębiorstwa kolei lokalnych uwalniać należy od ustanowionego w §. 68 Porządku ruchu kolei i 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 wynagrodzenia nadwyżki kosztów, wynikającej z nadzoru policyjnego i skarbowego, tudzież od obowiązku stawiania i utrzymywania w dobrym stanie lokali urzędowych.

Artykuł III.

Upoważnia się Rząd, żeby ustanawiając taryfy dla kolei lokalnych odstępować od przepisów ustawy z dnia 15. lipca 1877 (Dz. u. p. Nr. 64) o taryfach maksymalnych do przewozu osób kolejami żelaznymi, jakoteż od wszelkich innych przepisów ustawowych, tyczących się taryf i przewozu.

Artykuł IV.

Uwalnia się od opłat i stępli, z wyłączeniem rozpraw w postępowaniu sądowym w sprawach spornych, umowy, wpisy hipoteczne, podania i wszelkie inne dokumenty, któremi w celu zabezpieczenia budowy kolei lokalnej, zapewnione zostaje odstąpienie gruntu, nadanie praw rzeczowych, dostarczenie materiałów do budowy i ruchu, świadczenia w gotówce z objęciem lub bez objęcia akcji,

jakoteż wszelkie inne dopłaty jakiegobądź rodzaju, tudzież dokumenty, któremi przepisują się warunki używania dróg publicznych lub przyjęte zostają zobowiązania gwarancyjne albo wreszcie których przedmiotem są umowy, tyżące się dostarczenia kapitału, budowy lub ruchu kolei lokalnej.

Tegoż samego dobrodziejstwa doznają podania, plany i wszelkie inne dokumenty, do przygotowania pod względem technicznym lub finansowym wykonania kolei lokalnej służące, które ubiegając się o koncesyę mają złożyć po otrzymaniu pozwolenia do rozpoczęcia robót przygotowawczych technicznych.

Artykuł V.

Nadając koncesye na koleje lokalne, zapewniać ma Rząd następujące dobrodziejstwa:

- a) uwolnienie od stępli i opłat wszelkich umów, które przedsiębiorstwo kolei zawierać będzie, podań, które wnosić i dokumentów, które ma wystawiać, wszelkich wpisów hipotecznych, które mają być uskutecznione na podstawie owych umów i dokumentów, nakoniec wszelkich czynności urzędowych i urzędowych wygotowań, tyżących się zgromadzenia kapitału, zabezpieczenia odsetek od kapitału i zabezpieczenia ruchu, jakoteż tyżących się budowy i urządzenia kolei — na czas aż do końca pierwszego roku ruchu; tyżących się zaś wykupu gruntów, aż do końca trzeciego roku ruchu.

Dobrodziejstwo powyższe rozciąga się także na potwierdzenia odbioru wystawione przez przedsiębiorców budowy i dostarczycieli, o ile takowe tyżą się wypłat za wykonanie rzeczonych zakładów.

Dobrodziejstwa te nie stosują się do rozpraw w postępowaniu sądowem w sprawach spornych;

- b) uwolnienie od stępli i opłat co do emisji akcji i obligacyj pierwszorzędných łącznie z kwitami tymczasowemi, emitowanymi celem zgromadzenia kapitału tak na pierwsze założenie i odpowiednie koncesyi zaopatrzenie kolei lokalnej koncesyonowanej, jakoteż na rozszerzenie budowl i na nabytki jakie Rząd uzna później za potrzebne, tudzież uwolnienie od stępli i opłat za zahipotekowanie prawa zastawu na ciałach hipotecznych księgi kolei żelaznych lub na innych nieruchomościach przeznaczonych do zabezpieczenia obligacyj pierwszorzędných i wszelkich innych pożyczek, jakieby do celów w tym ustępie oznaczonych były zaciągnięte, jakoteż od należitości za przeniesienie własności gruntów kupionych po upływie trze-

ciego roku ruchu (lit. a), z wyjątkiem należitości, które według istniejących ustaw mają być z tego powodu płacone gminom lub innym korporacyom autonomicznym;

- c) uwolnienie od opłat i taks za nadanie koncesyi i za wygotowanie dokumentu koncesyjnego;
- d) uwolnienie od podatku zarobkowego i dochodowego, od opłat stęplowych od kuponów, jakoteż od wszelkiego nowego podatku rządowego, któryby w przyszłości mocą ustaw został na ich miejsce zaprowadzony, na lat dwadzieścia pięć, licząc od dnia nadania koncesyi.

Dobrodziejstwa te stosują się także do kolei dojazdowych, torów ładunkowych i wszelkich innych urządzeń pobocznych przez koncesyonaryusza wykonanych, które stanowią istotną część składową przedsiębiorstwa kolei lokalnej i będą za taką jej część przez Rząd uznane;

- e) uwolnienie od należitości przypadającej za nadzór rządowy;
- f) na prośbę przedsiębiorstwa kolei lokalnej, zamiana opłaty stęplowej od biletów pasażerskich ustanowionej w T. P. 47 e) ustawy z dnia 13. grudnia 1862 (Dz. u. p. Nr. 89) na opłatę procentową, która ma być po trzy od sta jezdne-go wymierzana, przez przedsiębiorstwo kolei od pasażerów pobierana i miesięcznie z dołu do kas skarbowych odsyłana.

Dobrodziejstwo pod f) wzmiankowane, może być przyznane także kolejom lokalnym już istniejącym a jeżeli ruchem nie zawiaduje samo przedsiębiorstwo kolei lokalnej, także rządowi ruch utrzymującemu.

Artykuł VI.

Pozwala się także na uwalnianie od stępli i opłat emisji, jakoteż wpisu i wykreślenia zabezpieczenia hipotecznego obligacyj takich pożyczek, które od królestw lub krajów, powiatów, gmin lub innych korporacyj autonomicznych celem zgromadzenia kapitału lub na dopłaty dla nowych kolei lokalnych za zezwoleniem Rządu będą zaciągnięte, nawet wtedy, gdyby im już według artykułów IV. i V. nie służyło uwolnienie od stępli i opłat.

Odsetki od takich pożyczek, które najpóźniej w przeciągu lat 75 umorzone być mają, uwalnia się od podatku dochodowego, jakoteż od wszelkiego nowego podatku rządowego, któryby na jego miejsce w przyszłości mocą ustaw został zaprowadzony, tudzież od należitości stęplowych, którym podlegają kupony.

Artykuł VII.

Z odpowiednim zastosowaniem postanowień artykułu III. ustawy z dnia 10. lipca 1865, Dz. u. p. Nr. 55, może być przyzwalane uwalnianie od opłat takich obligacyj, które celem zgromadzenia kapitału dla nowych kolei lokalnych lub na wkłady na istniejących kolejach lokalnych i na kolejach rządowych przez zakład, gwarancyi kraju używający (bank krajowy) lub przez inne statutami do tego upoważnione instytucje lub spółki, jakoteż przez samodzielne oddziały takowych za zezwoleniem Rządu i pod szczególnym nadzorem Rządu będą emitowane i w sposób niżej oznaczony zabezpieczone, które to uwolnienie służy także kuponom od owych obligacyj.

Powyższe tytuły dłużne, których zasady ustanawiać będzie Rząd ze względem na dostateczną pewność, ubezpieczane być mają w następujący sposób:

1. pretensjami do państwa, kraju, korporacji autonomicznych lub, z zastrzeżeniem bezpieczeństwa sierociego, pretensjami do stron interesowanych, prywatnych lub

2. pożyczką udzieloną przedsiębiorstwu kolei lokalnej zabezpieczoną należycie w Księdze kolei żelaznych lub w inny sposób, albo nakoniec

3. obligacjami pożyczki kolei żelaznej krajowej lub takimi tytułami dłużnymi prywatnych przedsiębiorstw kolei lokalnych, które gwarancją państwa lub kraju albo w inny, według uznania Rządu dostateczny sposób, są zabezpieczone;

4. zabezpieczenia w ustępach 1 aż do 3 włącznie oznaczone, muszą odnosić się do tej samej kolei, dla której używane są fundusze uzyskane przez emisję powyższych obligacyj.

O ile zakłady powyżej wzmiankowane podlegają podatkowi zarobkowemu, służy im także co do odsetek od wzmiankowanych obligacyj prawo odciążania, nadane dłużnikom w §. 23 patentu o podatku dochodowym z dnia 29. października 1849, Dz. u. p. Nr. 439.

Postanowienia ustawy z dnia 24. kwietnia 1874, Dz. u. p. Nr. 48, o ochronie praw posiadaczy listów zastawnych, stosują się odpowiednio także do obligacyj powyższych.

Artykuł VIII.

Obligacyj w artykule VII oznaczonych można używać do korzystnego lokowania w nich kapitałów fundacyj, zakładów pod nadzorem publicznym zostających, urzędów pocztowych kas oszczędności tudzież pieniędzy sierocych, powierniczych i depozytowych, jakoteż po kursie giełdowym, atoli nie ponad wartość imienną, na kaucye służbowe i na kaucye w interesach prawnych, jeżeli

a) kwoty, jakie kiedykolwiek będą potrzebne na oprocentowanie i umorzenie emitowanych obligacyj pokryte są najmniej równie wielkimi pretensjami instytutu emitującego, płatnymi w terminach oznaczonych, potrzebie odpowiednich;

b) co do pretensyj tych albo istnieje rządowe przyrzeczenie zapłaty lub poręki, albo w Księdze gruntowej lub Księdze kolei żelaznych ustanowione jest prawo zastawu na nieruchomości zabezpieczowane z ustawowem bezpieczeństwem; nadto

c) roszczenia z tych pretensyj instytutowi emitującemu służące są niezawisłe od wysokości wydatków ruchu i innych pretensyj w §. 47 ustawy z dnia 19. maja 1874, Dz. u. p. Nr. 70, oznaczonych, nakoniec

d) obligacje, czyniące zadość warunkom wyżej oznaczonym, rozporządzeniem Ministerstwa handlu w porozumieniu z Ministerstwem skarbu tudzież z Ministerstwami spraw wewnętrznych i sprawiedliwości w każdym z osobna przypadku obwieszczeniem urzędowem w Dzienniku ustaw państwa będą szczegółowo oznaczone.

O ile obligacje w artykule VII oznaczone, przez zakład poręczenia kraju używający pod jego odpowiedzialnością emitowane, mogą być do celów powyższych używane na zasadzie innych warunków niż te, które pod lit. a) aż do d) są podane, tudzież, o ile obligacje pożyczek (artykuł VI), które na potrzeby kolei lokalnych za zezwoleniem Rządu zaciągną królestwa, kraje lub korporacje autonomiczne, mogą do tychże celów służyć, postanawiać się będzie w każdym szczególnym przypadku osobną ustawą.

Artykuł IX.

Zarząd kolei państwa może za przyzwoleniem Ministerstwa skarbu czynić kolejom lokalnym już istniejącym i nowo powstałym mającym następujące ulgi i dobrodziejstwa:

1. Uwolnienie od liczenia kwoty na koszt administracji centralnej Zarządu kolei rządowych, tudzież od liczenia wynagrodzenia lub dopłaty od przedsiębiorstwa kolei lokalnej za współużywanie istniejących zakładów kolei rządowych i za sprawowanie w dworcach dobiegowych przez funkcjonaryszów rządowych służby stacyjnej na tak długo i o tyle, jak to będzie potrzebne, ażeby kapitał zakładowy kolei lokalnej nie zapomocą obligacyj pierwszorzędnych zgromadzony, mógł być z własnych czyistych dochodów najwięcej po 5 od sta oprocentowany i umorzony.

Również może nastąpić objęcie ruchu kolei lokalnej przez Rząd na rachunek koncesjonariusza za wynagrodzeniem przez przedsiębiorstwo kolei lokalnej kosztów własnych utrzymywania ruchu przez Rząd, które stosownie do okoliczności oznaczone będą ryczałtowo w pewnej stopie procentowej dochodów brutto lub w kwocie ustanowionej od kilometra ruchu.

W przypadku tym wynagrodzenie kosztów ruchu, które przedsiębiorstwo kolei lokalnej ma płacić, może być odroczone w celu pokrywania z dochodów brutto przedewszystkiem ciężarów kapitałowych z tytułu pożyczek i akcyj pierwszorzędných, jeżeli według uznania Rządu można liczyć na to, że w skutek takiego przyzwolenia skarb państwa nie będzie narażony na trwałe obciążenie.

2. Objęcie ruchu kolei lokalnych już istniejących lub w przyszłości powstać mających na własny rachunek Rządu za opłatą stałej renty dzierżawnej, jeżeli według wykazów, które Rząd ma sprawdzić, z uwzględnieniem gwarancji co do przewozu i dochodu, przez strony interesowane i korporacje autonomiczne zapewnionych a według okoliczności z uwzględnieniem rocznych dopłat pokrycie renty dzierżawnej dochodami czystymi kolei lokalnej, jakie utrzymywanie ruchu Rządowi przyniesie, można uważać za zapewnione trwałe.

3. Wykonanie urządzeń potrzebnych w skutek dobiegu kolei lokalnej do stacyi wspólnej kolei głównej, dostarczenie materiałów do budowy i ruchu, rzeczy inwentarskich i taboru kolejowego dla kolei lokalnej za wynagrodzeniem kosztów własnych przez przedsiębiorstwo kolei lokalnej, według okoliczności w odpowiednich umownych annuitetach.

Powyzsze świadczenia ze strony Zarządu kolei państwa na rzecz przedsiębiorstw kolei lokalnych mogą wyjątkowo przyjść do skutku także bezpłatnie lub w razie utworzenia się spółek akcyjnych za zwrotem w zapisach dłużnych tychże spółek (obligacjach, akcjach pierwszorzędných lub zakładowych), jeżeli wybudowanie kolei lokalnej jest korzystnem dla ruchu przez Rząd utrzymywanego a w skutek otwarcia kolei lokalnej spodziewać się należy według uznania Rządu takiego przyrostu dochodów lub innych korzyści finansowych dla dobiegających linii kolei rządowych lub kolei prywatnych, na których Rząd ruch utrzymuje, że takowe zrównoważą odpowiednio ofiary finansowe, jakie Zarząd kolei rządowych ponosić będzie w skutek świadczeń powyższych.

Rzeczy inwentarskie i tabor kolejowy winny być zwyczajnie nowo sprawione a tylko wyjątkowo brane z zasobów kolei rządowych. Tabor kolejowy może też być dostarczony za wynagrodzeniem rocznem, które obliczane będzie w procentach przychodów przewozu.

4. Przewóz materyałów do budowy i ruchu jakoteż taboru dla kolei lokalnych, tak podczas budowy, jak i po otwarciu ruchu, po cenach taryfowych zniżonych jakie służą dla własnych posyłek Zarządu kolei państwa, o ile oszczędności na przewozie tym sposobem uzyskane dostać się mają bezpośrednio odnośnym przedsiębiorstwom kolei lokalnych.

Postanowienia powyższe (od 1 aż do 4) stosują się odpowiednio także do kolei prywatnych, których ruch utrzymuje Rząd na własny rachunek a także zarządy innych kolei prywatnych, mianowicie tych przedsiębiorstw, które używają gwarancji rządowej, zobowiązać należy w miarę wpływu służącego Rządowi prawnie (mianowicie według §. 10, lit. g ustawy z dnia 14. września 1854, o koncesjach na koleje żelazne, Dz. u. p. Nr. 238) do poczynienia kolejom dobiegowym takich samych ustępstw i dogodności.

Przychody i wydatki, jakie w skutek stosowania postanowień poprzedzających l. 1 aż do 4 dla Zarządu kolei państwa wynikną, umieszczać należy corocznie w preliminarzu państwa szczegółowo z przedstawieniem odnośnych stosunków.

Artykuł X.

Upoważnia się Rząd do brania udziału w zgromadzeniu kapitału na takie nowo budować się mające koleje lokalne, z których otwarcia, według dochodzeń przez funkcyonaryuszów państwa poczynionych wynikną korzyści cyfrowo oznaczyć się mające dla poszczególnych gałęzi administracyi (dla skarbu pocztowego, telegraficznego, leśnego, górniczego i żupnego, dla Zarządu kolei państwa itp.); brać zaś ma Rząd ten udział przez dopłaty, bądź *à fonds perdu*, bądź też w razie utworzenia się Spółek akcyjnych za zwrotem w zapisach dłużnych (obligacjach, akcjach pierwszorzędných lub zakładowych) a to albo w formie subwencyi rocznej, albo przez zapłacenie kapitału w takich kwotach maksymalnych, któreby wyrównywały tym korzyściom (przyrost dochodów lub oszczędności) a względnie skapitalizowanej wartości tych korzyści, jakie skarbowi państwa założenie kolei lokalnej dowodnie przyniesie.

Artykuł XI.

O ile poszczególnym kolejom lokalnym, których znaczenie ekonomiczne lub wojskowe nie podlega wątpliwości, co do których jednak jest dowiedzione, że strony interesowane nie zdołają zgromadzić w całości potrzebnych funduszów, może Rząd oprócz lub zamiast dobrodziejstw przewidzianych w artykułach V, VI, VII, VIII, IX i X udzielić jakich innych pomocy finansowych, przechodzących zakres Władzy administracyjnej, mianowicie zaś, o ile może zapewnić takim kolejom rządową gwaran-

cyą dochodu, dać im imieniem państwa w innych przypadkach nie tych, które w artykułach IX, l. 3 i w artykule X są przewidziane, zapomogę na budowę za zwrotem w akcyach zakładowych; o ile może objąć utrzymywanie ruchu rzeczonych kolei na rachunek państwa za zapewnieniem im stałej renty dzierżawnej, jeżeli to na podstawie artykułu IX, l. 2 nie jest dopuszczalne itp., w tej mierze postanawiać się będzie osobną ustawą w każdym szczególnym przypadku.

Artykuł XII.

Przedsiębiorstwa kolei lokalnych, którym przyznane zostały dobrodziejstwa finansowe w artykule V, lit. a) aż do d) włącznie przytoczone, obowiązane są — niezawisłe od zastrzeżonego Rządowi przy nadawaniu koncesyi prawa odkupienia kolei koncesyonowanej po jej skończeniu i otwarciu na niej ruchu pod warunkami, które w koncesyi mają być ustanowione — dozwolnić Rządowi na jego żądanie każdego czasu współużywania kolei lokalnej do obrotu między kolejami, na których ruch Rząd utrzymuje, już istniejącemi lub dopiero w przyszłości wybudować się mającemi, w ten sposób, że z prawem ustanawiania taryf Rząd mocen będzie koleją lokalną współużywaną przewozić lub kazać przewozić za opłatą stosownego wynagrodzenia całe pociągi lub pojedyncze wagony.

Wynagrodzenie, które ma być płacone za to współużywanie, ustanawiane być ma, o ile w tym względzie między Rządem a koncesyonaryuszami nie zostaną zawarte inne układy, według postanowień ogłoszonych jako załączka C do dokumentu koncesyjnego z dnia 1. stycznia 1886 kolei północnej Cesarza Ferdynanda w Dz. u. p. rocznik 1886, strona 63.

Współużywanie może mieć miejsce tylko o tyle, o ile nie tamuje własnego regularnego ruchu kolei lokalnej współużywanej i nie wolno wyzyskiwać go do celów konkurencyjnych w obec przedsiębiorstwa kolei lokalnej.

O ile przechodzenie obcego taboru kolejowego na kolej lokalną nie da się pogodzić według zdania Władzy nadzorczej z dozwolonymi ułatwieniami pod względem budowy, urządzenia i systemu ruchu, nadwyżkę kosztów stąd wynikającą należy wynagradzać przedsiębiorstwu kolei lokalnej.

Artykuł XIII.

Emisya obligacyj pierwszorzędnych, które opiewać mogą tylko na walutę ustawową krajową, jest zabronione dopóty i o tyle, o ile według wykazów, które Rząd ma sprawdzić, nie okaże się, że własne czyste dochody kolei, jakoteż gwarancye frachtu i dochodu zapewnione przez strony interesowane i

korporacje autonomiczne zabezpieczają trwale ich oprocentowanie i umorzenie.

Przedsiębiorstwa kolejowe, które dla braku wymogów ustawowych nie mogą mieć wykazu hipotecznego w duchu ustawy z dnia 19. maja 1874, Dz. u. p. Nr. 70, są wyłączone od emitowania obligacyj pierwszorzędnych.

Artykuł XIV.

Używanie gościńców do wybudowania na nich kolei lokalnych jest dozwolone, o ile ruch kolejowy nie zagraża bezpieczeństwu obrotu na gościńcu.

Jednakże na gościńcach ważnych pod względem wojskowym, kolej budowana być ma zawsze w taki sposób, żeby w razie potrzeby wozy wojskowe mogły zająć całą szerokość drogi.

O dopuszczalności i warunkach użycia dróg decyduje w porozumieniu z wspólnem Ministerstwem wojny w pierwszej instancji Władza administracyjna krajowa w porozumieniu z Inspekcją generalną kolei austriackich (urzędem kolei lokalnych), w drugiej instancji Ministerstwo spraw wewnętrznych w porozumieniu z Ministerstwem handlu.

Niezawisłe od obowiązków, wynikających z istnienia prawa poboru myta, nie ma się opłacać za używanie drogi żadnego wynagrodzenia ani nawet w takim przypadku, gdy część drogi przez kolej lokalną używana, jest od reszty powierzchni drogi odgraniczona, o co starać się należy zwłaszcza na drogach mniej ważnych pod względem wojskowym i gdy ta część ze względu na oczekiwane w skutek założenia kolei zmniejszenie się obrotu wozów drogowych jest oddana kolei lokalnej do wyłącznego używania.

Kolej odgraniczona być ma od niezajętej części drogi w taki sposób, żeby np. baryery do tego użyte mogły być szybko usunięte, gdy zajdzie potrzeba użycia całej szerokości drogi do ruchów wojskowych.

Koszta rekonstrukcyi drogi, która w skutek założenia kolei stanie się potrzebną, jakoteż koszta utrzymania według przepisów i potrzebnego do ruchu kolejowego czyszczenia części drogi rzeczywiście używanej, tudzież wszelki z pomienionego używania drogi wynikły przyrost wydatków na utrzymanie drogi w ogóle, na naprawianie uszkodzeń żywiołowych i na nowe budowle ze względów obrotu drogowego potrzebne, równie jak koszta szczególnych urządzeń potrzebnych do zapobieżenia przerwom lub niebezpieczeństwom, jakie z ruchu kolejowego wyniknąć mogą dla obrotu drogowego, ciężą na przedsiębiorstwie kolei lokalnej.

Zobowiązań rozciąglejszych od tych, które w ustępie poprzedzającym są wzmiankowane, mia-

nowicie pod względem wzmacniania i utrzymywania mostów lub budowli znajdujących się pod groblą drogi, pod względem utrzymywania i czyszczenia pobocza kolei, rowów i stoków, tudzież pod względem sprzątanía śniegu, nie można wkładać na przedsiębiorstwo kolei lokalnej, o ile odnośne prace i świadczenia nie są następstwem istnienia zakładu kolejowego.

Drogi publiczne nieskarbowe mogą być zajęte pod budowę kolei lokalnych tylko za zezwoleniem tych, którzy obowiązani są drogę utrzymywać w dobrym stanie a względnie Władz lub urzędów, które według istniejących ustaw upoważnione są dawać pozwolenie do używania drogi przez przedsiębiorstwo kolei lokalnej.

Artykuł XV.

W razie uruchomienia wojska lub wojny przedsiębiorstwa kolei lokalnych obowiązane są bez pretensyi do wynagrodzenia wstrzymać każdego czasu ruch na kolejach koncesyonowanych o tyle i na tak długo jak Władza wojskowa uzna to za potrzebne.

B. Małe koleje (koleje trzeciorzędne).

Artykuł XVI.

Przez małe koleje (koleje trzeciorzędne) w duchu ustawy niniejszej rozumieją się takie koleje lokalne do obrotu publicznego przeznaczone, które dla ogólnego obrotu kolejowego mają mniejsze znaczenie (odnogi o szlaku prawidłowym lub wązkim, koleje drogowe posługujące się parą lub elektrycznością, innymi motorami mechanicznymi lub siłą zwierzęcą, koleje linowe itp.). W szczególności uważa się za małe koleje zwyczajnie takie koleje, które głównie służą do obrotu miejscowego w jednej gminie lub między sąsiednimi gminami jakoteż wszelkie koleje nie posługujące się parą.

Uznawanie kolei lokalnej za małą koleją (trzeciorzędną) i udzielanie koncesyi na taką koleją należy do Ministerstwa handlu, które w tym względzie porozumieć się ma z innymi interesowanymi Ministerstwami i z wspólnym Ministerstwem wojny. Okres koncesyjny wymierzać należy korporacyom autonomicznym na lat najwięcej 90, innym koncesyonaryuszom na lat najwięcej 60.

Postanowienia oddziału A ustawy niniejszej stosują się do małych kolei (trzeciorzędnych) z następującymi zmianami i dopełnieniami.

Artykuł XVII.

Wpływ Rządu na budowę i ruch małych kolei (trzeciorzędnych) ograniczać się ma jedynie:

1. do zezwalania na ogół założenia i na bieg szlaku kolei;

2. do przestrzegania względów policyi bezpieczeństwa;

3. do ochrony sąsiadów granicznych i innych interesowanych od niebezpieczeństwa pożaru i wszelkich innych uszkodzeń w skutek założenia i ruchu kolei.

Artykuł XVIII.

Przedsiębiorstwa małych kolei (trzeciorzędnych) zobowiązywać należy do ciężących na przedsiębiorstwach kolei lokalnych świadczeń na rzecz Zarządu wojskowego tylko o tyle, o ile świadczenia te, ze względem na założenie kolei i urządzenie jej ruchu są w ogóle wykonalne; zresztą zaś uważa się przedsiębiorstwa takich kolei, wyjąwszy zobowiązanie ich do bezpłatnego przewożenia funkcjonaryuszów nadzoru rządowego po służbie jadących i legitymujących się należycie, tudzież ich pakunków, od wszelkich świadczeń bezpłatnych na cele publiczne (dla zarządu pocztowego i telegraficznego, dla policyi, straży skarbowej itd.).

Artykuł XIX.

Ustanawianie cen przewozu osób i towarów, jakoteż należitości pobocznych zastrzeżone jest przedsiębiorstwom małych kolei (trzeciorzędnych) pod tym warunkiem, żeby względem wszystkich pasażerów i przewoźców używających kolei postępowano ściśle jednakowo.

Wszelkie przepisy taryfowe a względnie zmiany w takich podawać należy do wiadomości publicznej i uwiadomić o nich Władzę nadzorcą najmniej na dni osm, obniżki najmniej na dni trzy przed ich zaprowadzeniem.

Na taki przypadek, gdyby kolej w trzech po sobie następujących latach, z własnych czystych dochodów, wypłacała od kapitału zakładowego, nie zapomocą obligacyj pierwszorzędnych zgromadzonego, najmniej sześcioprocentowe odsetki, zastrzega się Rządowi prawo ustanowienia po wysłuchaniu przedsiębiorstwa taryf maksymalnych niższych dla obrotu osobowego i towarowego atoli ze względem tak na interesa publiczne, jak i na trwałe zabezpieczenie tych sześcioprocentowych odsetek od kapitału zakładowego i kwoty amortyzacyjnej.

Artykuł XX.

Okres uwolnienia od podatków, ustanowiony dla kolei lokalnych, ogranicza się dla małych kolei (trzeciorzędnych) do lat 15; upoważnia się jednak Rząd, żeby takim małym kolejom (trzeciorzędnym), których założenie wymaga nadzwyczajnych kosztów w powodu trudności, jakie przy budowie są do pokonania, przyznawał dłuższe uwolnienie od podatku w granicach 25 letniego okresu ustanowionego w artykule V d) dla kolei lokalnych.

Nadto opłatę procentową, która stosownie do artykułu V, lit. *f*) może być uiszczana zamiast stępla od biletów osobowych, zniża się małym kolejom (trzeciorzędnym) na jeden procent jezdnego, o ile w tym ostatnim względzie, stosownie do postanowień ustaw z dnia 11. maja 1871 (Dz. u. p. Nr. 39) i z dnia 30. marca 1875 (Dz. u. p. Nr. 42) nie należy się uwolnienie od opłaty stęplowej od biletów osobowych.

Artykuł XXI.

Upoważnia się Rząd, żeby przy nadawaniu koncesyi na małe koleje (trzeciorzędne) zrzekał się prawa odkupienia ich kiedykolwiek na rzecz państwa, jakie względem kolei lokalnych według artykułu XII. ma sobie zastrzegać, jakoteż urzędzonego w §. 8 ustawy o koncesjach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) prawa kaduku na rzecz państwa. W obec Władz autonomicznych zrzekać się należy tak prawa odkupu jak i prawa kaduku na rzecz państwa.

C. Postanowienia końcowe.

Artykuł XXII.

Przepisy, tyjące się robót przygotowawczych do budowy kolei lokalnych i małych kolei, mianowicie, tyjące się wygotowywania odnośnych wypracowań i postępowania urzędowego z nimi, jakoteż postanowienia, tyjące się zakładania i ruchu takich kolei wyda Rząd drogą rozporządzenia, w tej mierze zaś winien mieć na względzie, żeby postępowanie było jak najprościejsze i jak najszybsze, tudzież żeby

budowa i urządzenia ruchu doznawały jak największych ułatwień i mogły być jak najtańsze.

Artykuł XXIII.

Postanowienia ustawy niniejszej mogą być zastosowane także do istniejących kolei owych rodzajów, które w artykule I i XVI ustawy niniejszej są oznaczone, z tem ograniczeniem, że nie mają być ich udziałem postanowienia i dobrodziejstwa finansowe według artykułu V, lit. *a*) aż do *d*) dopuszczalne, lecz jedynie te, które odnośnym przedsiębiorstwom zapewnione zostały przy nadaniu koncesyi. Dla kolei drogowych jest jednak potrzebne przyzwolenie Zarządu drogowego.

Artykuł XXIV.

Ustawa niniejsza, która od dnia 31. grudnia 1894 uchyla ustawę z dnia 27. grudnia 1893 (Dz. u. p. Nr. 198) o ponownem przedłużeniu mocy obowiązującej ustawy z dnia 17. czerwca 1887 (Dz. u. p. Nr. 81) o kolejach lokalnych, wchodzi w wykonanie od dnia 1. stycznia 1895 a traci moc swoją dnia 31. grudnia 1904.

Wykonanie ustawy niniejszej poruczam Moim Ministrom handlu, spraw wewnętrznych i skarbu.

Wiedeń, dnia 31. grudnia 1894.

Franciszek Józef r. w.

Windisch-Graetz r. w.

Bacquehem r. w.

Wurmbrand r. w.

Plener r. w.

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych

wychodzić będzie nakładem c. k. Drukarni nadwornej i rządowej w Wiedniu, w jej Składzie dzielnica I., Singerstrasse Nr. 26 także w roku 1895 w języku niemieckim, włoskim, czeskim, polskim, ruskim, słoweńskim, kroackim i rumuńskim.

Cena prenumeracyjna egzemplarza Dziennika ustaw państwa w każdym z tych ośmiu języków, za cały **rocznik 1895**, który można odbierać osobiście lub będzie posyłany pocztą bezpłatnie, wynosi **3 zł.**

Prenumeruje się w Składzie c. k. Drukarni nadwornej i rządowej w Wiedniu, dzielnica I., Singerstrasse Nr. 26, gdzie można kupować także pojedyncze roczniki i pojedyncze części Dziennika ustaw państwa.

Nabywający odrazu **całe dziesięciolecie** lub **kilka dziesięcioleci** Dziennika ustaw państwa w języku niemieckim, płacą:

Za dziesięciolecie 1849 do 1858 włącznie . . . 25 zł.	}	Za dziesięciolecie 1869 do 1878 włącznie . . . 16 zł.
1859 " 1868 " . . . 12 " "		1879 " 1888 " . . . 20 "
Za cztery dziesięciolecia 1849 do 1888 włącznie . . . 60 zł.		

W innych językach:

Za dziesięciolecie 1870 do 1879 włącznie . . . 16 zł.	}	Za dziesięciolecie 1880 do 1889 włącznie . . . 20 zł.
Za dziesięciolecia 1870 do 1889 włącznie . . . 30 zł.		

Pojedyncze roczniki wydania niemieckiego dostać można począwszy od roku 1895:

Rocznik 1849 za . . . 2 zł. 10 c.	Rocznik 1865 za . . . 2 zł. — c.	Rocznik 1881 za . . . 2 zł. 20 c.
" 1850 " . . . 5 " 25 "	" 1866 " . . . 2 " 20 "	" 1882 " . . . 3 " — "
" 1851 " . . . 1 " 30 "	" 1867 " . . . 2 " — "	" 1883 " . . . 2 " 50 "
" 1852 " . . . 2 " 60 "	" 1868 " . . . 2 " — "	" 1884 " . . . 2 " 50 "
" 1853 " . . . 3 " 15 "	" 1869 " . . . 3 " — "	" 1885 " . . . 1 " 80 "
" 1854 " . . . 4 " 20 "	" 1870 " . . . 1 " 40 "	" 1886 " . . . 2 " 30 "
" 1855 " . . . 2 " 35 "	" 1871 " . . . 2 " — "	" 1887 " . . . 2 " 50 "
" 1856 " . . . 2 " 45 "	" 1872 " . . . 3 " 20 "	" 1888 " . . . 4 " 20 "
" 1857 " . . . 2 " 85 "	" 1873 " . . . 3 " 30 "	" 1889 " . . . 3 " — "
" 1858 " . . . 2 " 40 "	" 1874 " . . . 2 " 30 "	" 1890 " . . . 2 " 70 "
" 1859 " . . . 2 " — "	" 1875 " . . . 2 " — "	" 1891 " . . . 3 " — "
" 1860 " . . . 1 " 70 "	" 1876 " . . . 1 " 50 "	" 1892 " . . . 5 " — "
" 1861 " . . . 1 " 50 "	" 1877 " . . . 1 " — "	" 1893 " . . . 3 " — "
" 1862 " . . . 1 " 40 "	" 1878 " . . . 2 " 30 "	" 1894 " . . . 3 " — "
" 1863 " . . . 1 " 40 "	" 1879 " . . . 2 " 30 "	
" 1864 " . . . 1 " 40 "	" 1880 " . . . 2 " 20 "	

Rocznik 1894 będzie można dostać dopiero wtedy, gdy wyjdą skorowidze do wydania w odpowiednim języku.

Roczniki wydań w innych siedmiu językach od 1870 aż do 1894 włącznie dostać można po tej samej cenie co wydanie niemieckie.

NB. Posyłki Dziennika ustaw państwa, które zaginęły lub doszły **niezupełne**, reklamować należy najpóźniej w **przeciągu czterech tygodni** wprost w c. k. Drukarni nadwornej i rządowej w Wiedniu, dzielnica III, Rennweg Nr. 16.

Po upływie tego terminu pojedyncze części Dziennika ustaw państwa będzie można dostać tylko za **opłatą należności handlowej** ($\frac{1}{4}$ arkusza = 2 strony za 1 c.).

Ponieważ wszystkie roczniki 1849 aż do 1894 włącznie wydania niemieckiego i wszystkie roczniki wydań w innych siedmiu językach (1870 aż do 1894 włącznie) są **całkowicie uzupełnione**, przeto począwszy od roku 1895 będzie można nabyć w c. k. Drukarni nadwornej i rządowej **nie tylko każdy pojedynczy rocznik po cenie wyżej podanej, lecz nawet każdą z osobna część** wszystkich tych roczników po cenie handlowej ($\frac{1}{4}$ arkusza = 2 strony za 1 c.) i tym sposobem uchylona została trudność **uzupełniania zdefektowanych** roczników Dziennika ustaw państwa a zarazem ułatwione zostało zestawianie podług materij.