

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część LXXV. — Wydana i rozesłana dnia 14. sierpnia 1908.

Treść: (Nr 161 i 162). 161. Obwieszczenie, dotyczące nadania koncesyi na małą normalnotorową kolej parową od stacy Windisch-Feistritz c. k. uprz. Towarzystwa kolei południowej do miasta Windisch-Feistritz. — 162. Ustawa o odpowiedzialności za szkody spowodowane z powodu ruchu samochodów.

161.

Obwieszczenie Ministerstwa kolei żelaznych z dnia 23. lipca 1908.,

dotyczące nadania koncesyi na małą normalnotorową kolej parową od stacy Windisch-Feistritz c. k. uprz. Towarzystwa kolei południowej do miasta Windisch-Feistritz.

Na zasadzie i w myśl postanowień ustaw z dnia 31. grudnia 1894., Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, i z dnia 24. grudnia 1905., Dz. u. p. Nr. 216., nadało c. k. Ministerstwo kolei żelaznych w porozumieniu z interesowanymi c. k. Ministerstwami, tudzież z c. i k. Ministerstwem wojny styryjskiemu wydziałowi krajowemu w Gracu koncesyę na wybudowanie i utrzymywanie w ruchu małej normalnotorowej kolei parowej od stacy Windisch-Feistritz linii Wiedeń—Tryest c. k. uprz. Towarzystwa kolei południowej do miasta Windisch-Feistritz, a to pod warunkami i zastrzeżeniami poniżej wymienionymi.

§ 1.

Względem koncesyonowanej kolei korzysta koncesyonaryusz z dobrodziejstw finansowych, wyszczególnionych w artykule V. ustawy z dnia 31. grudnia 1894., Dz. u. p. Nr. 2. z r. 1895.

Okres uwolnień od podatków, przewidzianych w artykule V., lit. d) powyższej ustawy, ustanawia się na lat 15, licząc od dnia dzisiejszego.

§ 2.

Koncesyonaryusz obowiązany jest ukończyć budowę wspomnianej na wstępie kolei najpóźniej w przeciągu jednego roku, licząc od dnia dzisiejszego, gotową zaś kolej oddać na użytek publiczny i utrzymywać ją przez cały okres koncesyjny w nieprzerwanym ruchu.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy jakoteż wykonania i urządzenia kolei zgodnie z warunkami koncesyi, ma koncesyonaryusz złożyć na żądanie rządu odpowiednią kaucyę w papierach wartościowych, nadających się do lokacyi pieniędzy sierocych.

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

§ 3.

Do wybudowania kolei koncesyonowanej nadaje się koncesyonaryuszowi prawo wyłączenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takie samo prawo przyznane będzie koncesyonaryuszowi także co do tych ewentualnie wybudować się mających kolei podjazdowych, których budowę rząd ze względu na dobro publiczne uznałby za pożyteczną.

§ 4.

O ileby kolej koncesyjonowana poprowadzona być miała przez drogi publiczne, koncesyjonaryusz winien postarać się o pozwolenie na to u osób, które są obowiązane do utrzymywania tych dróg, względnie u tych władz i organów, które według obowiązujących ustaw są powołane do udzielania pozwolenia na używanie drogi.

§ 5.

Pod względem budowy kolei koncesyjonowanej i ruchu na niej powinien koncesyjonaryusz stosować się do osnowy tego dokumentu koncesyjnego, do technicznych warunków koncesyjnych, które Ministerstwo kolei żelaznych ustanowi, jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do ustawy o koncesjach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854., Dz. u. p. Nr. 238., i do regulaminu ruchu na kolejach żelaznych z dnia 16. listopada 1851., Dz. u. p. Nr. 1. z r. 1852., o ile one w myśl postanowień rozdziału *B* ustawy z dnia 31. grudnia 1894., Dz. u. p. Nr. 2. z r. 1895., mają zastosowanie do kolei małych, dalej do ustaw i rozporządzeń, któreby w przyszłości zostały wydane, wreszcie do zarządzeń Ministerstwa kolei żelaznych i innych władz powołanych.

§ 6.

Cyfra kapitału zakładowego tak rzeczywistego, jak i imiennego podlega zatwierdzeniu rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolei, łącznie z kosztami zaopatrzenia się w park kolejowy, wreszcie kosztów na wyposażenie przez rząd oznaczyć się mającego funduszu rezerwowego — rzeczywiście wyłożonych i należycie wykazanych, z doliczeniem odsetek interkalarnych rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy i straty na kursie, gdyby ją istotnie poniesiono przy gromadzeniu kapitału — żadnych wydatków dalszych jakiegobądź rodzaju liczyć nie wolno.

Gdyby po ukończeniu kolei jeszcze jakie nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, mogą być koszta przez to poniesione doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli rząd zezwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub na pomnożenie urządzeń ruchu a koszta należycie będą wykazane.

Cały kapitał zakładowy umorzony być ma w okresie koncesyjnym według planu amortyzacji, przez rząd zatwierdzonego.

§ 7.

Koncesyjonaryusz obowiązany jest przyznawać na kolei koncesyjonowanej wolną jazdę podoficerom i ordynansom, którzy w danej chwili są w służbie.

Szczegółowe warunki w tym względzie ułożone należy z właściwymi władzami wojskowemi.

Koncesyjonaryusz obowiązany jest przy obsadzeniu 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.

§ 8.

Urzednicy państwowi, funkcyjonaryusze i słuźy jadący koleją z polecenia władz, sprawujących nadzór nad zarządem i ruchem kolei żelaznych lub dla strzeżenia interesów państwa z tytułu koncesyi lub w sprawach skarbowych, przewożeni być muszą z pakunkami podróżnymi bezpłatnie, o ile wykażą się certyfikatami urzędowymi, jakie im c. k. Ministerstwo kolei żelaznych dla legitymacyi wystawić będzie.

§ 9.

Koncesyjonaryusz obowiązany jest przewozić pocztę, tudzież funkcyjonaryuszy zarządu poczt i telegrafów wszystkimi pociągami programowymi.

Za te, jak i za inne świadczenia na rzecz poczty, może koncesyjonaryusz żądać stosownego wynagrodzenia, które będzie oznaczone drogą umowy.

Korespondencye, tyżące się zarządu tej kolei małej, a wymieniane między dyrekcją lub kierownictwem przedsiębiorstwa kolei a jej podwładnymi funkcyjonaryuszami lub przez tych ostatnich między sobą, mogą być przewożone przez służbę kolejową przedsiębiorstwa.

§ 10.

Koncesyjonaryusz obowiązany jest dostarczać Ministerstwu kolei żelaznych na jego żądanie w należytych czasie wykazów statystycznych, potrzebnych do zestawienia rocznej statystyki kolejowej.

§ 11.

Trwanie koncesyi wraz z ochroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl § 9., lit. *b*) ustawy o koncesjach na koleje żelazne, oznacza się na lat dziewięćdziesiąt (90), licząc od dnia dzisiejszego a gaśnie ona po upływie tego czasu.

Rząd może także przed upływem rzeczonych czasu uznać koncesję za zgasłą, gdyby określonych

w § 2 zobowiązań co do rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia ruchu nie dopełniono — o ile ewentualne przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl § 11., lit. b) ustawy o koncesjach na koleje żelazne.

§ 12.

Prawo kaduka na rzecz państwa, unormowane w § 8. ustawy o koncesjach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854., Dz. u. p. Nr. 238., nie ma zastosowania do koncesjonowanej kolei.

§ 13.

Bez wyraźnego zezwolenia rządu nie ma koncesjonaryusz prawa oddawać utrzymywania ruchu na koncesjonowanej kolei osobom trzecim.

§ 14.

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

§ 15.

Rząd zastrzega sobie prawo tej treści, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniedbania jednego z obowiązków, przepisanych w koncesyi, w warunkach koncesyjnych lub ustawach, będzie temu zapobiegał środkami, odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności uzna koncesyę jeszcze przed upływem jej okresu za zgastą.

Derschatta wlr.

162.

Ustawa z dnia 9. sierpnia 1908.

o odpowiedzialności za szkody spowodowane z powodu ruchu samochodów.

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanawiam co następuje:

§ 1.

Jeżeli wskutek ruchu pojazdu drogowego (samochodu), poruszanego siłą elementarną nie na szynach po publicznych ulicach i drogach, nastąpiło

uszkodzenie lub zabicie pewnej osoby, albo jeżeli wskutek tego wynikła szkoda w rzeczach, natenczas kierownik i właściciel względnie każdy z współwłaścicieli odpowiadają za zwrot wyrządzonej szkody, a to w razie uszkodzenia rzeczy za odszkodowanie według § 1323. p. k. u. c., w razie uszkodzenia cielesnego według §§ 1325. i 1326. p. k. u. c., a w razie zabicia według § 1327. p. k. u. c.

Od odpowiedzialności w charakterze kierowników uwolnione są osoby wojskowe, jeżeli kierowały samochodem w wykonywaniu swej służby.

Jeżeli w chwili, gdy zaszedł wypadek powodujący uszkodzenie, samochód oddany był komuś do użytku na własny rachunek i odpowiedzialność (przedsiębiorca ruchu), natenczas odpowiada tenże w miejsce właściciela.

Jeżeli w chwili, gdy zaszedł wypadek powodujący uszkodzenie, samochód usunięty był wskutek bezprawnego działania z pod rozporządzenia właściciela lub przedsiębiorcy ruchu, natenczas w miejsce właściciela lub przedsiębiorcy odpowiada ten, kto rozporządza samochodem.

Kto na zasadzie jednego z powyższych postanowień uchyla się od odpowiedzialności, winien udowodnić fakta uzasadniające jego uwolnienie.

Kilka osób obowiązanych do wynagrodzenia odpowiada do niepodzielnej ręki.

§ 2.

Osoba odpowiadająca za szkodę w myśl § 1. wówczas tylko będzie uwolniona od obowiązku dania wynagrodzenia, jeżeli udowodni, że wypadek, który zrzucił szkodę, spowodowany został zawinieniem osoby trzeciej lub samego poszkodowanego, albo że nie można go było uniknąć mimo zachowania przepisanych i naturą rzeczy wskazanych ostrożności przy kierowaniu i obchodzeniu się z samochodem i że wypadek ten nie da się także odnieść do stanu samochodu lub też do właściwości, niedopisania lub wad w jego funkcyonowaniu.

Odnosi się to zwłaszcza do tego także wypadku, jeżeli szkoda wynikła wskutek spłoszenia się zwierząt albo jeżeli ona polega na uszkodzeniu zwierząt, chodzących po drodze publicznej bez dozoru.

Odwolywanie się na zawinienie osoby trzeciej jest wykluczone, jeżeli obowiązany do odpowiedzialności posługiwał się osobą tą przy ruchu samochodu.

Jeżeli jednak szkoda lub jej rozmiar pochodzi jedynie częściowo z winy uszkodzonego lub osoby trzeciej, natenczas należy przyznać pewną część roszczeń określonych w § 1., uwzględniając wszystkie zachodzące okoliczności.

§ 3.

Postanowienia §§ 1. i 2. niniejszej ustawy nie mają zastosowania do wzajemnych roszczeń do

odszkodowania, podniesionych z tytułu uszkodzenia osób odpowiedzialnych lub rzeczy do nich należących, jeżeli roszczenia te wynikły z tego samego zdarzenia powodującego uszkodzenie.

Przytem jest obojętne, czy zdarzenie to powstało z ruchu pojedynczego samochodu, czy też wskutek wzajemnej kolizji ruchu samochodów albo kolizji z ruchem przedsiębiorstw, podlegających obowiązkowi odpowiedzialności w myśl ustawy z dnia 5. marca 1869., Dz. u. p. Nr. 27., lub z dnia 12. lipca 1902., Dz. u. p. Nr. 147.

Roszczenia do wynagrodzenia ocenia się we wszystkich tych wypadkach według powszechnego prawa cywilnego.

Osoby trzecie ponoszące szkodę wskutek zdarzeń, które wynikły przy kolizji ruchu kilku przedsiębiorstw odpowiedzialnych, mogą wystąpić z roszczeniami do wynagrodzenia przeciw każdej z osób odpowiedzialnych na podstawie tej ustawy, która rozstrzyga o odpowiedzialności pozwanego stosownie do rodzaju jego przedsiębiorstwa. O ile przeciw kilku osobom to same roszczenie do wynagrodzenia jest uzasadnione, odpowiadają one do niepodzielnej ręki.

§ 4.

Postanowienia §§ 1. i 2. niniejszej ustawy nie mają zastosowania do roszczeń z tytułu wynagrodzenia uszkodzeń, jakim uległy osoby lub rzeczy, przewożone samochodem, wyjąwszy, jeżeli używano samochodu za zapłatą lub przy wykonywanym w sposób zarobkowy przewozie osób albo rzeczy, lub też w służbie albo na polecenie jednej z osób odpowiedzialnych.

Jeżeli osoba wojskowa, pełniąc służbę swoją, dozna uszkodzeń wskutek ruchu samochodu używanego w służbie zarządu wojennego, natenczas należy roszczenia z tytułu wynagrodzenia, służące uszkodzonemu lub członkom jego rodziny przeciw skarbowi państwa oceniać wyłącznie według przepisów o zaopatrzeniu wojskowym.

§ 5.

Postanowienia §§ 1., 2. i 3., ustęp ostatni ustawy niniejszej nie odnoszą się do samochodów, które według umieszczonego na nich urzędowego poświadczenia są tak urządzone lub zaopatrzone takimi przyrządami, iż przy obciążeniu niezbędnem dla ruchu i kierowania nie mogą przekroczyć na dobrej i równej drodze maksymalnej chyżości 25 kilometrów na godzinę.

Istnienie tych wymogów winien wykazać ten, kto na ich podstawie uchyła się od obowiązku wynagrodzenia.

Roszczenia do wynagrodzenia szkód wynikłych wskutek ruchu takich samochodów ocenia się według powszechnego prawa cywilnego.

§ 6.

Prawo do żądania wynagrodzenia na zasadzie §§ 1., 2. i 3., ustęp ostatni niniejszej ustawy przedawnia się:

a) w sześciu miesiącach od dnia, w którym uszkodzowany dowiedział się o szkodzie i o osobie obowiązanego do wynagrodzenia;

b) zaś bez względu na wiadomość w trzech latach od dnia wypadku, powodującego szkodę.

Prawo do wynagrodzenia szkody gaśnie także przed upływem czasu przedawnienia, jeżeli uprawniony do żądania wynagrodzenia zaniedbał z winy swojej, zawiadomić o wypadku obowiązanego do zwrotu w ciągu czterech tygodni po dniu, w którym dowiedział się o jego osobie, chyba gdyby zdołał udowodnić, iż obowiązanego do zwrotu dowiedział się o wypadku inną drogą w ciągu tego terminu czterotygodniowego.

§ 7.

Postanowienia ustawy niniejszej nie uchylają dalej idącej odpowiedzialności, wynikającej z powszechnej księgi ustaw cywilnych lub z innych ustaw.

§ 8.

Także w tych wypadkach, w których roszczenia do wynagrodzenia szkody zrzędzonej ruchem samochodu mają być oceniane według prawa cywilnego, odpowiada właściciel samochodu lub ten, kto w myśl § 1. wstępuje w jego miejsce, za zwinienie osób, któremi posługuje się przy ruchu, o ile rozchodzi się o służbę tych osób przy ruchu samochodu.

Kilku współwłaścicieli lub kilka osób, wstępujących w miejsce właściciela, odpowiada solidarnie.

§ 9.

Skargi o wynagrodzenie szkody, zrzędzonej ruchem samochodu, wnosić można także w rzeczowo właściwym sądzie, w którego okręgu zdarzył się wypadek, powodujący uszkodzenie.

§ 10.

Osoba uszkodzona wskutek ruchu samochodu ma co do swej wierzytelności o wynagrodzenie szkody, ustawowe prawo zastawu z pierwszeństwem przed dawniej uzasadnionymi prawami zastawu na wierzytelność, jaka przysługuje osobie odpowiedzialnej jako ubezpieczonej przeciw ubezpieczającemu z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności.

§ 11.

Osoby używane przy ruchu samochodów na podstawie służby kontraktowej, ubezpieczone są o ile nie stosują się do nich już ustawy z dnia

28. grudnia 1887., Dz. u. p. Nr. 1. z roku 1888., i z dnia 20. lipca 1894., Dz. u. p. Nr. 168., według postanowień pierwszej z tych ustaw.

Osoby zostające w stosunku służbowym, co do których zachodzą wymogi § 4. ustawy z dnia 28. grudnia 1887., Dz. u. p. Nr. 1. z roku 1888., nie podlegają obowiązkowi ubezpieczenia.

Za wypadki w przedsiębiorstwie w myśl ustawy o ubezpieczeniu od wypadków nie uważa się tych wypadków, które zdały się przy wyścigach lub przy przygotowaniach do wyścigów (trening).

Ze względu na ubezpieczenie uważa się zawsze właściciela samochodu za przedsiębiorcę przemysłu, podlegającego obowiązkowi ubezpieczenia.

Termin, w ciągu którego istniejące już przedsiębiorstwa samochodowe, które niniejszem wchodzi świeżo w obowiązek ubezpieczenia, mają wnieść zgłoszenie w myśl § 18. ustawy o ubezpieczeniu od wypadków, oraz czas, w którym ubezpieczenie rozpocznie co do nich obowiązywać, oznaczony będzie rozporządzeniem Ministerstwa spraw wewnętrznych.

Zakład ubezpieczenia od wypadków ma przejąć prywatne umowy ubezpieczenia, o których mowa w § 61., ustęp 2., ustawy o ubezpieczeniu od wypadków, stosownie do § 61., ustęp 2. i 3., tej ustawy, jeżeli zawarto je przed dniem 1. grudnia 1907.

§ 12.

Pod względem ubezpieczenia odpowiedzialności za szkody powstałe wskutek ruchu samochodów można postanowić drogą rozporządzenia:

1. iż sam ubezpieczony ponosić ma pewną w stosunku do całości oznaczoną część szkody,

a w każdym razie szkody poniżej pewnej kwoty bez prawa żądania zwrotu od ubezpieczającego;

2. że ubezpieczający nie ponosi odpowiedzialności, jeżeli w ciągu pewnego terminu ani nie zawiadomiono go o szkodzie, ani też nie wniesiono z tego powodu skargi lub doniesienia do sądu, prokuratury państwa, do władz policyjnych, gminnych lub politycznych albo do żandarmerji, i jeżeli również żadna z tych władz i żaden z tych organów nie wdrożyły z powodu tej szkody dochodzeń z urzędu.

§ 13.

Układy, wskutek których przepisy ustawy niniejszej miałyby z góry doznać wykluczenia lub ograniczenia na niekorzyść poszkodowanego, są nieważne.

§ 14.

Ustawa niniejsza nabywa mocy obowiązującej z początkiem trzeciego miesiąca kalendarzowego po jej ogłoszeniu.

Nie ma ona zastosowania do szkód z wypadków, które zaszły wcześniej.

§ 15.

Wykonanie tej ustawy poruczam Memu Ministrowi spraw wewnętrznych i Memu Ministrowi sprawiedliwości.

Bad Ischl, dnia 9. sierpnia 1908.

Franciszek Józef wkr.

Beck wkr.

Klein wkr.

Bienert wkr.

