

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część CXXIII. — Wydana i rozesłana dnia 31. grudnia 1908.

Trość: (№ 262—265.) 262. Obwieszczenie, dotyczące przedłużenia terminu, wyznaczonego koncesją do ukończenia budowy kolei lokalnej z Dermulo na przesmyk Mendel i otwarcia na niej ruchu. — 263. Rozporządzenie, którem uwalnia się niektóre grupy funkcyjaryuszy od obowiązku ubezpieczenia w myśl ustawy z dnia 16. grudnia 1906 o ubezpieczeniu pensyjnym funkcyjaryuszy w służbie prywatnej i niektórych funkcyjaryuszy w służbie publicznej. — 264. Ustawa, dotycząca ponownego przedłużenia ważności postanowień ustawy z dnia 31. grudnia 1894 o kolejach niższego rzędu. — 265. Obwieszczenie, dotyczące koncesjonowania elektrycznej normalnotorowej kolejki na obszarze głównego miasta Solnogradu.

262.

Obwieszczenie Ministerstwa kolei żelaznych z dnia 25. grudnia 1908,

dotyczące przedłużenia terminu, wyznaczonego koncesją do ukończenia budowy kolei lokalnej z Dermulo na przesmyk Mendel i otwarcia na niej ruchu.

Na podstawie Najwyższego upoważnienia przedłużono do dnia 20. czerwca 1909 termin, wyznaczony w § 2. dokumentu koncesyjnego z dnia 20. grudnia 1906, Dz. u. p. Nr. 244 do ukończenia budowy kolei lokalnej z Dermulo na przesmyk Mendel i otwarcia na niej ruchu.

Forster wlr.

263.

Rozporządzenie Ministerstwa spraw wewnętrznych w porozumieniu z Ministerstwami wyznań i oświaty, sprawiedliwości, skarbu, handlu i robót publicznych z dnia 28. grudnia 1908,

którem uwalnia się niektóre grupy funkcyjaryuszy od obowiązku ubezpieczenia w myśl ustawy z dnia

16. grudnia 1906, Dz. u. p. Nr. 1. z r. 1907 o ubezpieczeniu pensyjnym funkcyjaryuszy w służbie prywatnej i niektórych funkcyjaryuszy w służbie publicznej.

Artykuł I.

Na zasadzie § 1., ustęp końcowy ustawy z dnia 16. grudnia 1906, Dz. u. p. Nr. 1. z roku 1907 uwalnia się od obowiązku ubezpieczenia następujące grupy funkcyjaryuszy, podlegających obowiązkowi temu w myśl ustępu pierwszego powyższego paragrafu:

1. Osoby, które celem wykonywania samodzielnego zawodu muszą w myśl ustawy lub rozporządzenia wykazać się praktycznym zatrudnieniem i które w tym celu zajmują posadę służbową, uzasadniającą obowiązek ubezpieczenia, przez przepisany najkrótszy czas tego zatrudnienia.

2. Studentów szkół średnich i pokrewnych zakładów naukowych, tudzież przemysłowych zakładów naukowych, oraz zwyczajnych słuchaczy szkół wyższych, tych jednak nie na dłużej, jak na pięć lat po złożeniu egzaminu dojrzałości.

3. Osoby, których zajęcie na posadzie, uzasadniającej obowiązek ubezpieczenia, uważać należy jedynie za zajęcie uboczne.

4. Osoby, odbywające praktykę próbną lub zajmujące posadę tymczasową w służbie publicznej, o ile takie użycie ich jest warunkiem przepisany dla uzyskania posady służbowej, połączonej z unormowanymi prawami, wymienionymi w § 1., ustępie 1. ustawy, przez czas przepisanego najkrótszego

trwania praktyki próbnej, a o ile w tym względzie nie ma przepisu, najdłużej przez pięć lat.

5. Funkcjonaryuszy takich przedsiębiorstw handlowych, które zajmują się wyłącznie wywozem wyrobów przemysłowych, z wyjątkiem osób zajętych w służbie buchalterskiej i kasowej.

6. Wszystkich duchownych i nauczycieli, podlegających obowiązkowi ubezpieczenia, którzy pozostają w służbie kościoła ewangelickiego w. a. i h., tudzież jego gmin.

7. Funkcjonaryuszy Banku austriacko-węgierskiego.

Artykuł II.

Rozporządzenie niniejsze nabiera mocy obowiązującej w dniu 1. stycznia 1909.

Haerdtl wlr.

Jorkasch wlr.

Mataja wlr.

Holz knecht wlr.

Kanéra wlr.

Wickenburg wlr.

264.

Ustawa z dnia 29. grudnia 1908,

dotycząca ponownego przedłużenia ważności postanowień ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2. z r. 1895 o kolejach niższego rzędu.

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanawiam, co następuje:

Artykuł I.

Ważność postanowień artykułu I do XXIII włącznie ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2. z r. 1895 o kolejach niższego rzędu, którą przedłużono ustawą z dnia 24. grudnia 1905, Dz. u. p. Nr. 216 na czas aż do dnia 31. grudnia 1908, przedłuża się ponownie aż do wydania nowej ustawy o kolejach niższego rzędu.

Artykuł II.

Wykonanie tej ustawy, która nabiera mocy obowiązującej z dniem 1. stycznia 1909, poruczam Memu Ministrowi kolei żelaznych, Memu Ministrowi spraw wewnętrznych i Memu Ministrowi skarbu.

Wiedeń, dnia 29. grudnia 1908.

Franciszek Józef wlr.

Bienierth wlr.

Haerdtl wlr.

Jorkasch wlr.

Forster wlr.

265.

Obwieszczenie Ministerstwa kolei żelaznych z dnia 30. grudnia 1908,

dotyczące koncesjonowania elektrycznej normalnotorowej kolejki na obszarze głównego miasta Solnogradu.

C. k. Ministerstwo kolei żelaznych nadało na zasadzie i w myśl postanowień ustawy o kolejach niższego rzędu z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, tudzież ustawy z dnia 24. grudnia 1905, Dz. u. p. Nr. 216, w porozumieniu z interesowanymi c. k. Ministerstwami oraz c. i k. wspólnym Ministerstwem wojny, gminie miasta Solnogradu żadaną koncesję na budowę i utrzymywanie w ruchu elektrycznej normalnotorowej linii kolejki na obszarze miasta Solnogradu od placu przed dworcem kolejowym w Solnogradzie przez Westbahnstrasse, Mirabellplatz, Dreifaltigkeitssasse, Platzl, Staatsbrücke i Rathausplatz do Ludwig Viktor-Platz, a to pod warunkami i zastrzeżeniami, w dalszym ciągu bliżej oznaczonymi.

§ 1.

Co do koncesjonowanej kolei żelaznej korzysta koncesjonaryuszka z dobrodziejstw skarbowych, wymienionych 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 25, licząc od dnia dzisiejszego.

§ 2.

Koncesjonaryuszka jest obowiązana ukończyć budowę kolei żelaznej, wspomnianej na wstępie, najpóźniej w przeciągu roku, licząc od dnia dzisiejszego, i oddać gotową kolej na użytek publiczny, oraz utrzymywać ją w nieprzerwanym ruchu przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy ma koncesjonaryuszka złożyć na żądanie rządu odpowiednią kaucję w papierach wartościowych, nadających się do lokowania pieniędzy pupilarnych.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania można kaucję tę uznać za przepadłą.

§ 3.

Celem wybudowania koncesyjonowanej kolei żelaznej nadaje się koncesyonaryuszce prawo wywłaszczania podług przepisów ustawowych, w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie koncesyonaryuszce także odnośnie do kolei podjazdowych, ewentualnie wybudować się mających, których budowę rząd uznałby za odpowiadającą interesowi publicznemu.

§ 4.

O ileby celem budowy koncesyjonowanej kolei miały być użyte drogi publiczne, nie zostające w zarządzie gminy Solnogród, winna koncesyonaryuszka 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.

W razie, gdyby zamierzano korzystać z torów, należących do innych przedsiębiorstw, należy porozumieć się z dotyczącym przedsiębiorstwem co do ich współużywania.

§ 5.

Przy budowie koncesyjonowanej kolei i utrzymywaniu jej w ruchu powinna koncesyonaryuszka stosować się do osnowy tego dokumentu koncesyjnego, oraz do technicznych warunków koncesyjnych, ustanowionych przez Ministerstwo kolei żelaznych, 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 regulaminu ruchu kolei 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, znajdują zastosowanie do kolejek, dalej do ustaw i rozporządzeń, któreby w przyszłości zostały wydane, nakoniec do zarządzeń Ministerstwa kolei żelaznych i innych władz do tego powołanych.

§ 6.

Cyfra kapitału zakładowego, rzeczywistego jakoteż imiennego podlega zatwierdzeniu rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów, które rzeczywście wyłożono na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolei łącznie z kosztami nabycia parku wozowego i uposażenia funduszu zasobowego, i które będą należycie udowodnione, z doliczeniem odsetek interkalarnych, rzeczywście zapłaconych w okresie budowy i straty na kursie, gdyby ją istotnie

poniesiono przy gromadzeniu kapitału, nie można policzać żadnych innych wydatków jakiegobądź rodzaju.

Gdyby po wyczerpaniu zatwierdzonego kapitału zakładowego miano wystawić jeszcze jakie nowe budowle lub pomnożyć urządzenia ruchu, natenczas można odnośnie koszty doliczyć do kapitału zakładowego, jeżeli rząd pozwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub na pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszty te będą należycie wykazane.

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

§ 7.

Koncesyonaryuszka obowiązana jest przyznawać zawsze podoficerom i ordynansom, w służbie będącym, woźną jazdę na kolei.

Co do bliższych szczegółów w tym względzie porozumieć się należy z właściwymi władzami wojskowymi.

Koncesyonaryuszka jest obowiązana, uwzględniać przy obsadzaniu posad wysłużonych podoficerów wojska, marynarki wojennej i obrony krajowej w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872, Dz. u. p. Nr. 60.

§ 8.

Gdyby władze z powodu uroczystości, marszów wojska, parad, tudzież w razie robót przy kanałach, przewodach rurowych itp. uznały za potrzebne, wstrzymać na pewien czas ruch na pewnej przestrzeni koncesyjonowanej kolei, natenczas winna koncesyonaryuszka poddać się bez oporu odnośnym zarządzeniom władz, nie podnosząc żadnych roszczeń do wynagrodzenia straty, poniesionej wskutek czasowego wstrzymania ruchu.

§ 9.

Urzednicy państwa, funkcyonaryusze i słudzy, jadący koleją żelazną z polecenia władz, sprawujących nadzór nad zarządem i ruchem kolei żelaznych, lub dla strzeżenia interesów państwa z tytułu koncesyi lub w sprawach dochodów skarbowych, przewożeni być muszą wraz z pakunkami podróznymi bezpłatnie, o ile wykażą się certyfikatami urzędowymi, jakie im c. k. Ministerstwo kolei żelaznych dla legitymacyi wystawi.

§ 10.

Koncesyonaryuszka obowiązana jest przewozić pocztę, tudzież funkcyonaryuszy zarządu pocztowego i telegraficznego wszystkimi pociągami programowymi.

Za te świadczenia, jakoteż za wszelkie inne usługi na rzecz zakładu pocztowego może koncesyonaryuszka żądać odpowiedniego wynagrodzenia, które ustanowione będzie drogą ugody.

Korespondencye, tyczące się zarządu kolejki a wymieniane między dyrekcją lub zarządem przedsiębiorstwa kolejki i jej podwładnymi funkcyonaryuszami, lub przez tych ostatnich między sobą, mogą być przewożone przez służbę zakładu kolejowego.

§ 11.

Koncesyonaryuszka obowiązana jest postarać się o zaopatrzenie funkcyonaryuszy, zajętych przy ruchu koncesyonowanej kolei, na wypadek niezdolności do pracy i na starość oraz o zaopatrzenie ich rodzin i w tym celu przystąpić do zakładu emerytalnego związku austriackich kolei lokalnych, o ileby nie utworzono dla koncesyonowanego przedsiębiorstwa kolejowego własnej kasy emerytalnej, zapewniającej przynajmniej takie same korzyści dla członków, względnie nakładającej przynajmniej takie same obowiązki na koncesyonaryuszkę, jak zakład emerytalny wyżej wspomniany.

To zaopatrzenie należy przeprowadzić w ten sposób, iż koncesyonaryuszka będzie miała obowiązek zgłaszania w zakładzie emerytalnym związku austriackich kolei lokalnych, względnie we własnej kasie emerytalnej stałych funkcyonaryuszy z dniem nadania im stałej posady, z innych zaś funkcyonaryuszy przynajmniej tych, którzy pełnią służbę jako motorowi, konduktorzy, strażnicy lub posługacze stacyjni, przy odpowiedniem ich zatrudnieniu, najpóźniej po ukończeniu trzech lat służby.

§ 12.

Koncesyonaryuszka obowiązana jest dostarczać Ministerstwu kolei żelaznych na jego żądanie w należytem czasie wykazów statystycznych, potrzebnych do zestawienia rocznej statystyki kolei żelaznych.

§ 13.

Czas trwania koncesyi wraz z ochroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl § 9., lit. b)

ustawy o koncesyach na koleje żelazne wynosić ma lat dziewięćdziesiąt (90), licząc od dnia dzisiejszego; po upływie tego czasu koncesya traci moc swoją.

Rząd może uznać koncesyę za zgasłą jeszcze przed upływem powyższego terminu, jeżeli nie dopełniono określonych w § 2. zobowiązań co do rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia ruchu, o ile ewentualne przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl § 11., lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne.

§ 14.

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

§ 15.

Koncesyonaryuszka nie ma prawa, wyjąwszy w przypadku wyraźnego zezwolenia ze strony rządu, oddać osobom trzecim utrzymywania ruchu na koncesyonowanej kolei żelaznej.

§ 16.

Rząd ma prawo przekonywania się, czy budowę kolei i urządzenia ruchu wykonano we wszystkich częściach odpowiednio celowi i trwale, tudzież prawo zarządzenia, żeby wadom, istniejącym w tym względzie, zapobieżono, względnie aby je usunięto.

§ 17.

Rząd zastrzega sobie prawo, iż na wypadek, gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniebdania jednego z obowiązków, przepisanych w koncesyi, w warunkach koncesyjnych lub ustawach, będzie temu zapobiegał środkami, odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności uzna koncesyę za zgasłą jeszcze przed upływem jej czasu trwania.

Forster wlr.