

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część LXI. — Wydana i rozesłana dnia 11. września 1909.

Treść: (M 134—136.) 134. Obwieszczenie, dotyczące państw, należących do Unii międzynarodowej dla ochrony własności przemysłowej i państw, należących do układu madryckiego co do międzynarodowego rejestrowania marek. — 135. Obwieszczenie, dotyczące przystąpienia Stanów Zjednoczonych Meksykańskich do układu madryckiego, odnoszącego się do międzynarodowego rejestrowania marek. — 136. Obwieszczenie, dotyczące tymczasowego urzędzenia służby dla upaństwowionych linii uprzywilejowanej austriacko-węgierskiej Spółki kolei państwowych, tudzież c. k. uprzywilejowanej austriackiej Kolei północno-zachodniej i c. k. uprzywilejowanej Kolei łączącej południowo-północno-niemieckiej.

134.

Obwieszczenie Ministerstwa robót publicznych z dnia 20. maja 1909,

dotyczące państw, należących do Unii międzynarodowej dla ochrony własności przemysłowej i państw, należących do układu madryckiego co do międzynarodowego rejestrowania marek.

Odnośnie do układów co do Unii międzynarodowej dla ochrony własności przemysłowej i międzynarodowego rejestrowania marek, Dz. u. p. Nr. 266 z roku 1908, ogłasza się, iż według wiadomienia c. i k. Ministerstwa spraw zewnętrznych należą obecnie do układów tych prócz Austrii i Węgier, których przystąpienie do układów powyższych pociąga za sobą jako skutek ustawowy ich ważność także dla Bośni i Hercegowiny, następujące państwa:

I. Do Unii międzynarodowej dla ochrony własności przemysłowej:

Belgia; Brazylia; Dania z wyspami Faröer; Państwo Niemieckie; Rzeczpospolita Dominikańska;

Francya z Algierem i koloniami; Wielka Brytania z Australiskim Związkiem państwowym, Ceylonem, Nową Zelandyą, Trinidadem i Tobago; Włochy; Japonia; Kuba; Meksyk; Niderlandy z Indyami Niderlandzkimi, Surinam i Curaçao; Norwegia; Portugalia z Azorami i Madeirą; Szwecya; Szwajcarya; Serbia; Hiszpania; Tunis; Stany Zjednoczone Ameryki.

Uwiedomienie o ratyfikowaniu przez Rzeczpospolitą Dominikańską i Serbię brukselskiego aktu dodatkowego z dnia 14. grudnia 1900, odnoszącego się do układu względem Unii międzynarodowej (Dz. u. p. Nr. 266 z roku 1908, pod IV) nie nastąpiło dotąd.

II. Do układu madryckiego, dotyczącego międzynarodowego rejestrowania marek fabrycznych lub handlowych (Dz. u. p. Nr. 266 z roku 1908, pod II i V):

Belgia; Brazylia; Francya z Algierem i koloniami; Włochy; Kuba; Niderlandy z Indyami Niderlandzkimi, Surinam i Curaçao; Portugalia z Azorami i Madeirą; Szwajcarya; Hiszpania; Tunis.

Ritt wlr.

135.**Obwieszczenie Ministerstwa robót publicznych z dnia 27. sierpnia 1909,**

dotyczące przystąpienia Stanów Zjednoczonych Meksykańskich do układu madryckiego, odnoszącego się do międzynarodowego rejestrowania marek.

Według zawiadomienia c. i k. Ministerstwa spraw zewnętrznych doniosły Stany Zjednoczone Meksykańskie Szwajcarskiej Radzie Związkowej o swem przystąpieniu do układu madryckiego, dotyczącego międzynarodowego rejestrowania marek fabrycznych lub handlowych (Dz. u. p. Nr. 266 z roku 1908, pod II i V).

Według uwiadomienia Szwajcarskiej Rady Związkowej uzyskało przystąpienie to skuteczność prawną z dniem 26. lipca 1909.

Ritt wlr.

136.**Obwieszczenie Ministra kolei żelaznych z dnia 6. września 1909,**

dotyczące tymczasowego urządzenia służby dla upaństwowionych linii uprzywilejowanej austriacko-węgierskiej Spółki kolei państwowych, tudzież c. k. uprzywilejowanej austriackiej Kolei północno-zachodniej i c. k. uprzywilejowanej Kolei łączącej południowo-północno-niemieckiej.

Na podstawie zatwierdzenia, udzielonego najłaskawiej Najwyższem postanowieniem z dnia 24. sierpnia 1909, wydaje się następujące zasady tymczasowego urządzenia służby dla upaństwowionych linii uprzywilejowanej austriacko-węgierskiej Spółki kolei państwowych, tudzież c. k. uprzywilejowanej austriackiej Kolei północno-zachodniej i c. k. uprzywilejowanej Kolei łączącej południowo-północno-niemieckiej.

Wbra wlr.

Zasady

tymczasowego urządzenia służby dla upaństwowionych linii uprz. austr.-węg. Spółki kolei państwowych, tudzież c. k. uprz. austr. Kolei północno-zachodniej i c. k. uprz. Kolei łączącej południowo-północno-niemieckiej.

§ 1.

Z powodu przeprowadzonego ustawą z dnia 27. marca 1909, Dz. u. p. Nr. 46, upaństwowienia linii uprz. austr.-węg. Spółki kolei państwowych, tudzież c. k. uprz. austr. Kolei północno-zachodniej i c. k. uprz. Kolei łączącej południowo-północno-niemieckiej tworzy się dwa urzędy, podlegające bezpośrednio Ministerstwu kolei żelaznych, z siedzibą w Wiedniu, które mają nosić nazwę „c. k. Dyrekcya dla linii Spółki kolei państwowych“, względnie „c. k. Dyrekcya Kolei północno-zachodniej“ i rozpocząć swoje czynności z dniem objęcia przez państwo ruchu na tych liniach.

§ 2.

Począwszy od tej samej chwili podporządkowany zostanie c. k. Dyrekcji dla linii Spółki kolei państwowych cały personal służbowy, zatrudniony przy austriackich liniach kolejowych i przy służbie skarbowej uprz. austr.-węg. Spółki kolei państwowych, a c. k. Dyrekcji kolei północno-zachodniej cały personal służbowy c. k. uprz. austr. Kolei północno-zachodniej i c. k. uprz. Kolei łączącej południowo-północno-niemieckiej.

§ 3.

Do dyrekcji należy administracya miejscowa podlegających im przestrzeni kolejowych, a to pod naczelnem kierownictwem Ministerstwa kolei żelaznych i na podstawie jego wskazówek.

Naczelnicy dyrekcji (dyrektorzy) są osobiście obowiązani starać się, by zarządzenia władz wyższych były wykonywane, kontrolować ich wykonanie, pobudzać podwładne im organa do wypełniania obowiązków i dbać o ich korzystne współdziałanie, tudzież o możliwie najwięcej ekonomiczną administracyę.

Winni oni bacznie uwzględniać wyniki obrotowe podlegających im linii kolejowych, wpływając w drodze odpowiednich zarządzeń w granicach swego zakresu działania i przez przedstawianie wniosków położonemu Ministerstwu na poprawie-

nie tych wyników oraz w ogóle na polepszenie sposobu prowadzenia przedsiębiorstwa, a przytem mieć zwłaszcza na względzie także potrzeby handlowe.

§ 4.

Pod względem wewnętrznego podziału służby w dyrekcjach jak również pod względem toku czynności tamże pozostaną na razie w mocy istniejące zarządzenia, o ile w dalszym ciągu albo w drodze osobnych postanowień nie ustalono czego innego.

Zadaniem dyrektorów będzie jednak zawioskować jak najrychlej w Ministerstwie kolei żelaznych takie zmiany i uproszczenia pod względem tego podziału służby i toku czynności, które ze względu na państwowe zasady administracyjne okażą się potrzebne dla zyskownego i oszczędnego prowadzenia nadal interesów.

§ 5.

Dyrekcje zastępują samodzielnie zarząd kolei państwowych w obrębie swego obszaru służbowego i swej kompetencji, tak iż przez swe czynności prawne, umowy, spory, ugody itd. nabywają nawet bez osobnego wyższego zlecenia dla zarządu tego prawa i zaciągają dlań zobowiązania. Dla nadania mocy obowiązującej oświadczeniom pisemnym, wydawanym przez dyrekcję, wystarcza podpis dyrektora lub zamiast dyrektora podpis jednego z jego zastępców albo jednego z naczelników oddziału.

§ 6.

Ministerstwu kolei żelaznych zastrzeżony jest także co do linii obu dyrekcji szczególny zakres działania, określony w § 5. statutu organizacyjnego państwowej administracji kolejowej.

Dyrekcje są jednak upoważnione do udzielania w imieniu Ministerstwa kolei żelaznych konsensu budowlanego na takie budowle, których oddawanie w przedsiębiorstwo nie należy w myśl § 7., l. 16. niniejszych zasad do Ministerstwa kolei żelaznych, o ile według odnośnych przepisów ogłędziny polityczne nie są potrzebne albo o ile przeprowadzone ogłędziny dały wynik wolny od zarzutów; również przysługuje dyrekcjom prawo udzielania w imieniu Ministerstwa kolei żelaznych konsensu na używanie budowli, wykonanych zgodnie z projektem; dalej należy do dyrekcji zatwierdzanie w imieniu Ministerstwa kolei żelaznych budowli obcych stron na gruncie kolejowym względnie na obszarze kolejowym, wreszcie zezwalanie na budowle prywatne przy kolei i w pobliżu dworców kolejowych, tudzież w ogóle stosowanie przepisów co do stosunków sąsiedzkich wzdłuż podlegających im linii kolejowych.

§ 7.

Pod względem służby kolejowej należy do dyrekcji załatwianie wszystkich czynności administracyjnych na obszarze przydzielonych im linii; wyjątek stanowią następujące zarządzenia i rozstrzygnięcia, zastrzeżone Ministerstwu kolei żelaznych:

1. wszelkie zmiany w organizacyi poszczególnych gałęzi służby;

2. wydawanie względnie, zatwierdzanie ważniejszych ogólnych instrukcyi służbowych i regulaminów, a w szczególności wszelkich postanowień, regulujących prawa i obowiązki, tudzież pobory personalu, ustanawianie zwyczajnego i nadzwyczajnego etatu urzędniczego, wydawanie i zmienianie regulatywów dla funduszów emerytalnych i prowizyjnych, dla kasy chorych, oraz innych instytucji humanitarnych, wreszcie odpowiedni wpływ na ustanawianie i zmienianie statutów stowarzyszeń spożywczych, oszczędnościowych i zaliczkowych lub innych stowarzyszeń humanitarnych, podlegających ustawie o stowarzyszeniach zarobkowych i gospodarczych lub ustawie o stowarzyszeniach, o ile zarząd kolei państwowych przyznaje im pewne korzyści;

3. przyjmowanie urzędników wszelkich klas służby, posuwanie wszystkich urzędników na wyższe stopnie służbowe, następnie wszelkie przenoszenia urzędników, począwszy od VI. klasy służbowej w górę, i urzędników wymienionych pod 4, dalej uwalnianie ze służby (przenoszenie w stan spoczynku) wszystkich urzędników, począwszy od VI. klasy służbowej w górę i tych urzędników VII. klasy służbowej, którym Ministerstwo kolei żelaznych nadało w swoim czasie w myśl istniejących norm posadę tej klasy służbowej, następnie wypowiedzenie służby tym przejętym urzędnikom obu dyrekcji, których nie wcielono do etatu służbowego zarządu kolei państwowych, wreszcie co do ogółu przejętego personalu wcielanie funkcyonaryuszów do etatu c. k. austryackich kolei państwowych; co się tyczy tych urzędników, do których stosuje się ustawa z dnia 15. kwietnia 1873, Dz. u. p. Nr. 47, obowiązywać będą we wszystkich powyższych sprawach postanowienia, dotyczące ogólnego zakresu działania ministerstw;

4. mianowanie naczelników oddziałów (sekcji) dyrekcji i ich zastępców, konsulentów sanitarnych i ich zastępców, naczelników biur, referentów wojskowych, kontrolorów poszczególnych gałęzi służby, naczelników biur ruchu, woźnictwa i konserwacyi kolei, tudzież inspektoratów ruchu, następnie mianowanie wszystkich naczelników służbowych i ich zastępców, których posady systemizowano w VII. lub wyższej klasie służby, oraz zmienianie tytułów służbowych urzędników stałych;

5. przyznawanie wszelkich dodatków, które nie są już uzasadnione istniejącymi przepisami,

nadto przyznawanie remuneracji i zapomóg, o ile one w ciągu jednego roku rachunkowego przekraczają kwotę 500 K dla jednej i tej samej osoby, udzielanie urlopów za utratą poborów ponad sześć miesięcy, a przy pozostawieniu normalnych poborów ponad trzy miesiące, tudzież udzielanie datków z łaski ponad 70 procent prawidłowych poborów zaopatrzenia, wreszcie inne sprawy personelu stosownie do wyraźnego zastrzeżenia, zawartego w specjalnych przepisach osobistych i statutach funduszków humanitarnych;

6. wykonywanie władzy dyscyplinarnej nad przejętymi a nie wcielonymi do etatu funkcyjnymi Spółkami kolei państwowych, austriackiej Kolei północno-zachodniej i Kolei łączącej południowo-północno-niemieckiej w zakresie, przyznawaniem dotychczas radzie zawiadowczej;

7. reaktywowanie pensjonistów;

8. wyznaczenie tanytem z tytułu zaoszczędzeń, oraz z innych tytułów;

9. układanie zwyczajnego i nadzwyczajnego budżetu rocznego i wciąganie tego budżetu w budżet ogólny zarządu kolei państwowych na podstawie preliminarzy, wygotowanych przez dyrekcje i przedłożonych Ministerstwu kolei żelaznych do zatwierdzenia;

10. wydawanie do rąk dyrekcji kredytów zwyczajnych i nadzwyczajnych, oddanych do rozporządzenia stosownie do każdorazowej ustawy skarbowej, zatwierdzanie szczegółowych wykazów użycia wszelkich kredytów, przewidzianych na wydatki nadzwyczajne; oznaczanie stosunku, w jakim linie dyrekcji mają przyczynić się do kosztów centralnego zarządu ruchu kolei państwowych;

11. zezwalanie na wszelkie wydatki, których nie przewiduje ustawa skarbowa i na które wobec tego nie ma w budżecie pokrycia, oraz na takie, które wymagają przekroczenia dozwolonych kredytów, zezwalanie na kredyty dodatkowe, na zmianę przeznaczenia kredytów stosownie do odnośnych przepisów, oraz na ewentualne użycie kredytów nadzwyczajnych w nagłych przypadkach jeszcze przed załatwieniem budżetu sposobem konstytucyjnym, a to z uwzględnieniem ewentualnej potrzeby zasięgnięcia zatwierdzenia konstytucyjnego;

12. lokowanie rozporządzalnych kapitałów, oraz kupno i sprzedaż papierów wartościowych i walut;

13. wszelkie zarządzenia, dotyczące własności kolei państwowych lub funduszków, zostających pod zarządem dyrekcji, o ile te zarządzenia wychodzą poza granice zwyczajnej administracji lub mają na celu pozbycie lub obciążenie tych funduszków, a więc także — i to z przestrzeganiem warunków, posta-

nowionych w tym względzie w porozumieniu z zarządem skarbowym — pozbywanie i obciążanie własności nieruchomości, o ile ono nie następuje z powodu wykonania nowych lub rozszerzania istniejących budowli przed zamknięciem odnośnych rachunków; przyznawanie praw zastawu na własności nieruchomości;

14. darowywanie względnie polecenie odpisania niedoborów rachunkowych, zwrotów, przypisanych funkcyjnym, lub roszczeń, nie dających się ściągnąć, oraz strat w materiałach i przedmiotach inwentarza, o ile wartość pieniężna w każdym przypadku z osobna przekracza kwotę 1000 K, a w jednym roku w całym okręgu dyrekcyjnym kwotę 10.000 K;

15. zatwierdzanie ugód co do pretensji, dochodzonych przez zarząd kolei państwowych lub przeciw temu zarządowi, o ile suma ugodowa w razie jednorazowej zapłaty przekracza kwotę 12.000 K, a w razie zapłaty bieżącej kwotę 1000 K rocznie, i o ile nie chodzi o ugody, zawierane przy wykupnie gruntów w granicach poszczególnych pozycji zatwierdzonego preliminarza kosztów;

16. zawieranie kontraktów co do dostawy środków przewozowych, oraz zatwierdzanie wszelkich innych kontraktów dostawy, tudzież innych kontraktów, dotyczących świadczeń jednorazowych, wliczając tu także oddawanie robót w przedsiębiorstwo, o ile suma kontraktowa w razie powszechnego publicznego rozpisania ofert i oddania dostawy oferentowi, stawiającemu najkorzystniejsze warunki, przekracza kwotę 300.000 K, a w razie przeciwnym kwotę 100.000 K;

17. zatwierdzanie kontraktów najmu lub dzierżawy albo innych kontraktów, dotyczących świadczeń powrotnych, o ile czynsz najmu lub dzierżawy albo inne świadczenie powrotne przekracza przy nieoznaczonym czasie trwania umowy lub przy stałym czasie trwania umowy aż do lat pięciu kwotę roczną 10.000 K, a przy stałym czasie trwania umowy ponad pięć lat, kwotę roczną 1000 K; opuszczanie czynszów najmu lub dzierżawy albo innych powtarzających się świadczeń w kwocie ponad 1000 K;

18. zatwierdzanie powtarzających się datków i dobrowolnych przyczynków na obce cele dobroczynne lub publiczne, oraz podobnych datków w poszczególnych przypadkach, o ile one przekraczają w każdym przypadku z osobna kwotę 500 K; następnie wydawanie postanowień, dotyczących uczestnictwa dyrekcji w publicznych kongresach, wystawach itp.;

19. zatwierdzanie wszystkich nowych budowli i zmian w budowlach i urządzeniach, które już

istnieją, licząc tu także tabor wozowy, jednakże tylko w takich przypadkach, gdy koszta poszczególnej budowy przekraczają kwotę 10.000 K;

20. wszelkie istotne techniczne nowości w zakresie budowy i urządzenia kolei;

21. kontrakty co do dojazdu i ruchu, oraz inne podobne umowy, które mają być zawarte z obcymi kolejami;

22. zaprowadzanie i znoszenie pociągów pociągów spiesnych, osobowych i mieszanych, oraz ważniejsze zmiany w tym kierunku; wyjątek w tym względzie stanowią pociągi osobowe, które służą wyłącznie tylko do ruchu lokalnego;

23. zatwierdzanie wypożyczenia obcych środków przewozowych, oraz najwyższe wyrównujące rozporządzanie taborom wozowym;

24. wszelkie merytoryczne decyzje i zatwierdzenia co do układania, zmieniania i interpretowania taryf ruchu osobowego i towarowego, i to zarówno w ruchu lokalnym jak i w obrocie dojazdowym i związkowym;

25. przyznawanie ulg w ruchu osobowym, zniżek frachtowych i innych ustępstw taryfowych w ruchu towarowym, o ile przyznawania tego nie przeniesiono na dyrekcje na zasadzie szczególnych przepisów;

26. umowy z innymi przedsiębiorstwami przewozowymi krajowymi i zagranicznymi co do komunikacji dojazdowej i związkowej, wraz z rozdziałem ruchu;

27. udzielanie zniżek cen jazdy, nie objętych taryfą, o ile prawo do tego zastrzeżone jest w myśl obowiązujących w tej mierze przepisów (normaliów) Ministerstwu kolei żelaznych, w szczególności udzielanie stałych kart wolnej jazdy osobom, stojącym poza własnym związkiem służbowym;

28. załatwianie przedstawień i zażaleń, wnoszonych do Ministerstwa kolei żelaznych przeciw zarządzeniom i decyzjom dyrekcji;

29. zezwalanie na wnoszenie zażaleń do Trybunału administracyjnego lub Trybunału Państwa;

30. nadzór nad całą służbą we wszystkich jej gałęziach i co do wszystkich posad służbowych.

Ministerstwu kolei żelaznych zastrzeżone jest dalej załatwianie wszystkich spraw, które ze względu na istotę rzeczy lub wskutek szczególnych postanowień wymagają jednolitego zastępstwa sieci kolei państwowych. Ponadto wolno Ministerstwu kolei żelaznych zastrzec dla swej decyzji także inne sprawy, a zwłaszcza takie, które w interesie jednolitego i ekonomicznego prowadzenia ruchu wymagają łącznego traktowania co do linii, podlegających obu dyrekcjom.

W razie nagłych zdarzeń elementarnych lub wypadków kolejowych winni dyrektorzy względnie naczelnicy oddziałów dyrekcyjnych przeprowadzić te wszystkie zarządzenia, które uznają za konieczne dla utrzymania ruchu i jego bezpieczeństwa; w takich przypadkach, oraz wtedy, gdy zwłoka mogłaby spowodować niebezpieczeństwo, przysługuje dyrektorom prawo wydania potrzebnych zarządzeń nawet w takich sprawach, które przekraczają zakres ich działania; w celu dodatkowego zatwierdzenia takich zarządzeń winni oni jednak zdać niezwłocznie relację przelożonemu Ministerstwu.

§ 8.

Pod względem oddawania w przedsiębiorstwo dostaw i robót winny dyrekcje stosować: „Zasady co do sposobu oddawania w przedsiębiorstwo dostaw i robót przy c. k. zarządzie kolei państwowych“.

