

### Mica Poartă-de-fer

În secțiunea fluviului situat în aval de Porțile-de-fer, în locul numit Mica Poartă-de-fer se recunoșc după ridicările făcute în cursul lucrărilor de regularizare că, calea navigabilă n'avea acolo lărgi-

mea și adâncimea proiectate; de aceea trebuia debleat această secțiune la 3 m. sub 0, pentru a asigura o cale navigabilă destul de adâncă vaselor mari capabile de a trece în canalul Porților-de-fer. Trebuia să facă să sară 1600 m<sup>3</sup>. de stâncă sub apă.

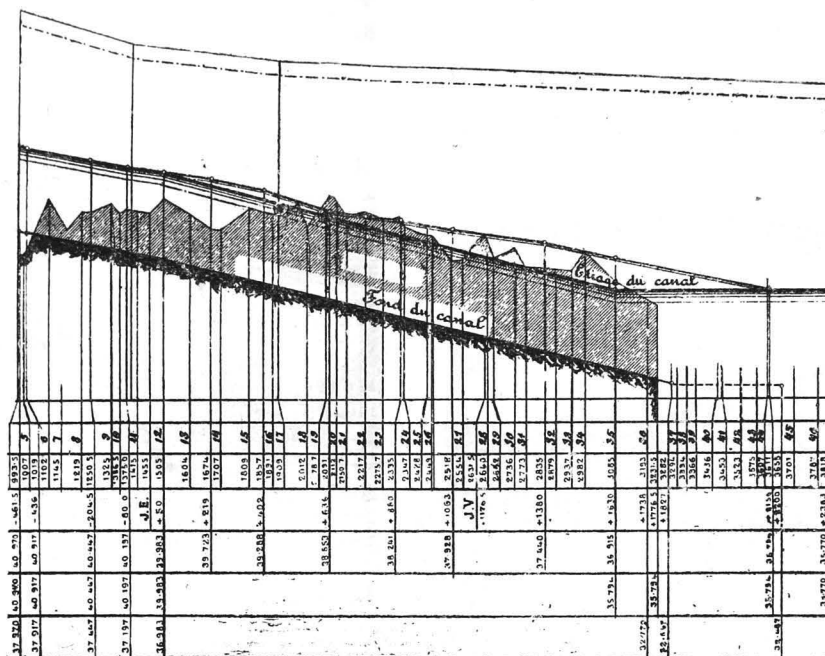


Fig. 25.

Executarea acestei lucrări va fi aceeași ca și în cataractele superioare. Se spera că aceste lucrări complementare vor fi cu totul gata la finele anului 1898.

Prin regularizarea cataractelor Dunărei, navigațiunea neîntreruptă este asigurată de la marea Neagră până la porturile Ungariei și ale Austriei, pe o lungime de peste 2000 km.

## DRUMURI DE FER DE INTERES LOCAL

Cestiunea drumurilor de fer de interes local fiind o cestiune de actualitate, credem util a trece în revistă, înainte de alte considerațiuni, legislațiunea drumurilor de fer de mic trafic și a tramvaiurilor în principalele state din Europa.

### A) Germania

Rețeaua prusiană coprinde trei categorii de drumuri de fer:

- 1) Linii principale sau de primul ordin numite *Vollbahnen* sau *Hauptbahnen*;
- 2) Linii secundare, numite fără deosebire *Sekundärbahnen*, *Lokalbahnen*, *Nebenbahnen* sau *Meliorationsbahnen*;
- 3) Căi de al treilea ordin, numite: *Bahnen unterster Ordnung*, *Tertiärbahnen* sau *Kleinbahnen*.

Drumurile de fer de cele d'întâi două categorii sunt supuse legii organice din 3 Noiembrie 1838, iar căile ferate secundare au făcut obiectul regulamentului special din 12 Iunie 1878, care dă multe înlesniri construcțiunei și exploatarei lor.

În 1879, credite au fost acordate guvernului prusian în vederea stabilirii liniilor de această categorie. Expunerea de motive a proiectului de lege prezentat cu această ocazie arată condițiunile în care are loc participarea statului în aceste întreprinderi. Se spune, mai cu seamă, că statul trebuie să înlesnească dezvoltarea drumurilor de fer de interes local, ușurând condițiunile reglementare relative la construcțiunea, exploatarea și administrația lor, construind linii pe cheltuiala sa, sau dând concursul financiar industriei private.

Construcțiunea cu cheltuiala statului este restrânsă; totuși în cazul când liniile proiectate dau direct în căile ferate ale statului, interesații localităților traversate se angajează a da cu titlu definitiv sau pe timp determinat, terenurile necesare, fie gratuit, fie în schimbul unei mici plăți a statului. Concursul financiar al statului poate să fie acordat industriei private, în urma avisului autorităților locale competente și de oficiul imperial al drumurilor de fer, dacă liniile, fiind destinate traficului local, pot servi cu toate acestea și traficului general ca linii secundare. Acest concurs nu e dat totuși de cât:

1) Când interesații dau întreprinderii terenurile necesare pazei liniei, fie gratis, fie pentru o mică despăgubire fixată de Ministerul lucrărilor publice;

2) Când adunările provinciale, de arondisment sau comunale a teritoriilor traversate participă la subscrierea acțiunilor întreprinderii.

Statul poate să dea concursul sau sub două forme, fie subscriind acțiuni, fie închiriând exploatarea întreprinderii. Subscrierea nu trebuie să intreacă 15000 mărci (18750 lei) pe kilometru, nici sfertul capitalului și în aceste limite ea nu poate să se ridice peste subscrierea totală a adunărilor provinciale, de arondisment sau comunale.

Inchirierea nu poate avea loc de cât:

1) Când linia nouă se racordează direct cu o linie a statului, când ea e construită sub supravegherea statului și astfel în cât vagoanele principale ale statului să poată circula pe dănsale;

2) Când adunările provinciale, de arondisment sau comunale subscriu cel puțin  $\frac{1}{6}$  din capital și nu cer de cât 20% dobândă la subscrierea lor, până când dobânda plătită de stat celorlaltăi subscriitorii va atinge 4%.

Întru cât privește drumurile de fer de a 3-a categorie, ele sunt supuse legii din 28 Iulie 1892.

### *Legea din 28 Iulie 1892 asupra drumurilor de fer terțiare și asupra drumurilor de fer ce se racordează cu căile ferate publice*

#### I. DRUMURI DE FER TERȚIARE

**Art. 1.** — Drumurile de fer terțiare sunt acelea care servesc la transportul public, dar care nu sunt supuse legii din 3 Noembrie 1838 a-upra întreprinderilor de drum de fer, având în vedere mica lor influență asupra traficului general.

Drumurile de fer terțiare, mai cu seamă acele care asigură comunicația în interiorul comunelor sau între două comune vecine, precum și drumurile de fer care sunt destinate a nu fi exploatate cu locomotive.

La cererea interesaților, Ministerul de Stat decide asupra cesiunii de a se ști dacă legea din 3 Noembrie 1838 este aplicabilă.

**Art. 2.** — Aprobarea autorităților competente este necesară pentru construirea și exploatarea unui drum de fer terțiar, precum și pentru sporirile importante și alte modificări esențiale ale întreprinderii, ale construcției sau a exploatarei. Această autorizare va fi refuzată, dacă mărirea sau modificarea este de natură a supune întreprinderea la regimul legii din 3 Noembrie 1838.

**Art. 3.** — Autoritățile competente pentru a aproba concesiunea sunt:

1) **Președintele Regenței** (Regierungspräsident), când exploatarea trebuie să fie asigurată, în totalitate sau în parte, prin motori electrici;

Pentru arondismentul Berlin autoritatea competente este directorul de poliție, lucrând în înțelegere cu autoritatea drumurilor de fer desemnate de Ministerul lucrărilor publice.

2) În toate celelalte cazuri:

a) **Președintele Regenței**, când va trebui să se ia drumuri care nu sunt întreținute și administrate de municipalități (stradele orașelor), sau când calea ferată va trebui să traverseze unul sau mai multe circumscripțiuni (Kreise) sau teritorii neprusiene; iară în primul caz și pentru arondismentul Berlin, autoritatea competente e directorul poliției;

b) **Consiliul provincial**, când traseul traversează mai multe districte ale aceleiași circumscripțiuni;

c) **Autoritățile locale**, când întreprinderea nu depășește limitele unui district.

Când un drum de fer destinat a fi exploatat cu ajutorul motorilor mecanici, traversează districte de resortul mai multor provincii, sau când, în cazul menționat la No. 2, circumscripțiunile nu sunt situate în aceeași regență, autoritatea competentă este desemnată de președintele superior al provinciei (Oberpräsident). În cazul când districtele sau circumscripțiunile traversează aparțin la diferite provincii, sau când orașul Berlin este interesat, autorizarea se dă de către Ministerul lucrărilor publice, în înțelegere cu Ministerul de interne.

Competința pentru a acorda măriri importante sau modificări esențiale ale întreprinderii, construirii sau exploatarei este regulată în același chip, ca și cum ar fi vorba de a acorda întreprinderii o concesiune nouă, conform prezentei legi. Totuși, autoritățile care acordă concesiunea pentru construcție și exploatare român competenți pentru a autoriza schimbări în exploatare, când e vorba de întreprinderi visate de alineatul 1-ii al prezentului articol.

**Art. 4.** — Concesiunea va fi acordată în urma unei anchete:

1) Asupra condițiilor de siguranță a exploatarei ce presintă calea și materialul rulant;

2) Asupra mijloacelor preventive contra or-cărei pagube putând resulta din stabilirea drumului de fer și a exploatarei sale;

3) Asupra competenței tehnice și garanției morale a impiegatilor care vor fi însărcinați cu serviciul exterior al exploatarei;

4) Asupra păzirii intereselor serviciului public.

**Art. 5.** — La cererea concesiunii trebuie să alăturate documentele necesare pentru a se putea aprecia întreprinderea din îndoitul punct de vedere tehnic și financiar și mai ales un plan de construcție (Bauplan).

**Art. 6.** — Când se va întrebuința o cale publică, întreprinzătorul va fi obligat de a aduce consimțământul persoanelor însărcinate prin lege cu întreținerea căii.

În lipsă de dispoziții contrare, întreprinzătorul este obligat a întreține și a repara partea căii imprumutate și a da o garanție neutră pentru aceasta.

Persoanele însărcinate prin lege cu întreținerea căilor ce se imprumută (alineatul 1) pot cere o despăgubire pentru aceasta și să își reserve dreptul de a cumpăra calea ferată după un termen determinat și cu o indemnitate echitabilă.

**Art. 7.** — Consimțământul însărcinaților cu întreținerea drumului poate să fie completat:

Printr-o deciziune a consiliului provincial, cu recurs la Mi-

nisterul de lucrări publice, când o provincie sau un sindicat de comune, echivalent cu o provincie, este interesat.

Printr-o decisiune a comitetului colegiului regenței (Bezirks-ausschuss) când o comună urbană sau o circumscripție este interesată, sau când e vorba de un drum ce traversează mai multe circumscripții.

Printr-o decisiune a comitetului circumscripției (Kreisausschuss) în toate celelalte cazuri.

Decisiunea complementară determină de asemenea, și fără apel, obligațiunile supuse întreprinderii prin art. 6.

Art. 8. — Prealabil concesiunei, se va lua avisul autorității competente însărcinată cu poliția căilor, iară când traseul liniei se apropie de o fortăreață, se va lua avisul autorității militare competente. În acest din urmă caz, concesiunea nu poate fi acordată de cât de comun acord cu autoritatea militară.

Dacă linia s-a apropiat de o zonă ocupată de telegraf, autoritățile competenți ale acestui serviciu vor fi de asemenea ascultate.

În cazul când linia întretaie o cale ferată supusă legii din 3 Noiembrie 1838, concesiunea nu va fi acordată de cât după înțelegere cu autoritățile drumului de fer, chiar în cazul când concursul acestor autorități nu e cerut (art. 3).

Art. 9. — Afară de obligațiunile cerute din punctul de vedere al siguranței (art. 4) se va determina în actul concesiunei și pe acelea pe care întreprinzătorul va trebui să le satisfacă în interesul apărării naționale și administrațiunei imperiale a poștelor, conform art. 42.

Art. 10. — În actul de concesiune al liniilor, care au să servească la transportul mărfurilor, se poate reserva facultatea de a obliga pe întreprinzător să dea la ori-ce moment, consimțământul său pentru stabilirea de căi de racordare, destinate traficului privat.

Autoritățile tehnice ale controlului drumului de fer decid asupra alegerii locului și asupra chipului cum trebuie făcută racordarea.

În lipsa unei înțelegeri între interesați, autoritățile competenți (art. 3) vor regulă și raporturile respective dintre întreprinzător și autorul cererii de racordare și vor determina mai cu seamă, sub rezervă de judecată, indemnitatea de plătit celui d'întău pentru împrumutul său modificarea liniei.

Art. 11. — Actul de concesiune determină natura și valoarea garanției pentru întreținerea și repararea căilor publice, când acesta n'a fost prevăzută anterior.

În concesiune se poate prevedea termenul pentru executarea lucrărilor și pentru darea în exploatare, a amendei în cas de neobservare a termenelor fixate; și se poate să se ceară o cauțiune cu garanție.

O amendă și o cauțiune pot fi prevăzute de asemenea în scop de a asigura aplicarea legilor și regulamentelor relative la exploatare, în timpul concesiunei.

Art. 12. — Garanțiile menționate în prezenta lege nu se cer când construcția sau exploatarea se face de Imperiū, Stat sau comună.

Art. 13. — Concesiunea poate să fie perpetuă sau temporară. Ea este acordată sub reserva drepturilor unei a treia persoană și dreptului de a aduce planului definitiv (art. 16 și 18) sporiri și modificări.

Art. 14. — În interesul traficului public autoritățile competente vor trebui să însereze în actul concesiunei (art. 2) dispozițiunile necesare în cea ce privește orariile și tarifele de transport. Ele vor fixa de asemenea termenul la care aceste dispoziții vor trebui revăzute.

Aprobarea orariului poate fi amânată pe un termen oare-care fixat în concesiune. Acest termen poate fi prelungit.

În limitele termenilor indicate de actul de concesiune, întreprinzătorul are dreptul de a stabili după voia sa tarife de transport pentru cel puțin cinci ani de exploatare. După expirarea termenului autoritățile competente au dreptul de a fixa numai prețurile maxime de perceput. Pentru aceasta va trebui să se aibă în vedere situațiunea financiară a întreprinderii și starea dobânzilor și a amortismentului capitalului de primă instalare.

Art. 15. — Remiterea actului de concesiune nu va putea avea loc înainte de realizarea cauțiunilor prevăzute la art. 11.

Art. 16. — Concesiunea acordată, unei societăți cu acțiuni, unei societăți în comandită cu acțiuni sau unei societăți cu răspunderi limitate, obligate a înmatricula în registrul de comerț, nu este valabilă de cât justificându-se în matricularea despre care e vorba.

Art. 17. — Construcția unui drum de fer care trebuie să fie exploatat prin motori mecanici nu va putea fi începută înainte de hotărârea planului de cătră autoritățile competente pentru a acceda concesiunea.

În această privință se va proceda astfel :

1. Planul se va întocmi ținându-se seamă de dispozițiunile compromise în actul de concesiune ;

2. Planul, cu anexele sale, va fi depus timp de patru-sprezece zile la comuna sau districtul rural interesat, pentru ca publicul să poată lua cunoștință. Locul acestui deposit și timpul cât va avea loc vor fi aduse la cunoștința publicului.

În timpul anchetei, fie-care interesat poate să presinte observațiunea contra planului în limitele intereselor sale. Însărcinatul comunei sau districtului rural are de asemenea dreptul de a ridica obiecțiuni relativ la traseul liniei sau a instalațiunilor prevăzute în art. 18 a acestei legi.

Să fi fixate locuri pentru a se primi opozițiunile formulate în scris sau prezentate verbal.

3. La expirarea termenului (No. 2 aliniatul 1) obiecțiunile ridicate sunt examinate de un delegat care merge la fața locului în cas de trebuință, și unde trebuie să fie convocați, întreprinzătorul și cei interesați (No. 2 aliniatul 2) precum și alte persoane competente ;

4. După încheierea discuțiunilor, să hotărăște asupra obiecțiunilor prezentate și să hotărăsc definiția, planul, precum și instalațiunile a căror înființare și întreținere cad în sarcina întreprinzătorului (art. 18). Hotărârea este comunicată întreprinzătorului și celor interesați.

Nu e trebuință a fixa planul (aliniatul 1) dacă el e fixat deja în vederea expropriilor.

Când drumul de fer proiectat să pare că nu va cauza prejudicii sau inconveniente serioase mărginașilor nici serviciului public, și când nu e vorba de un drum de fer care ar întrebuința căile publice, poate să autorizeze începutul lucrărilor fără aprobarea prealabilă a planului.

Art. 18. — La aprobarea proiectului (art. 17) se dă prescriere întreprinzătorului de a executa lucrările pe care autoritatea care aprobă le impune ca necesare pentru a asigura terenurile mărginașe contra ori-cărei primejdii sau prejudiciu sau ca neapărată din punctul de vedere al interesului public.

De asemenea se prescrie întreținerea acestor lucrări întru cât această întreținere iese din îndatoririle impuse lucrărilor deja existente.

Art. 19. — Permisuniunea autorității, care a acordat concesiunea, este necesară pentru a se începe exploatarea lucrărilor.

Această permisiune se refuză, când condițiunile prescrise de actul de concesiune nu sunt îndeplinite.

**Art. 20.**— Înainte de punerea lor în mers, motorii succesivi întrebuințați pentru exploatare se vor verifica de către autoritățile însărcinate cu controlul tehnic al drumurilor de fer (art. 22). Ei trebuie să fie supuși la această verificare atât periodic cât și după ori-ce modificare.

**Art. 21.**— Orariul și tarifele de transport precum și modificările care pot fi introduse sunt publicate înainte de punerea lor în vigoare.

Prețurile stabilite trebuie să fie aplicate uniform la toți călătorii și la toate mărfurile.

Reducerile de preț de care n'ar beneficia toți în aceleși condițiuni sunt interzise.

**Art. 22.**— Pentru a asigura îndeplinirea condițiunilor stipulate în concesiune și prescripțiunile prezentei legi, fie-care *drum de fer* terțiar este supus controlului autorității competente care a acordat concesiunea.

Pe drumurile de fer exploatate cu tracțiune mecanică, controlul este exercitat de către autoritățile tehnice ale drumurilor de fer, care au cooperat la actul concesiunii, afară numai dacă ministrul lucrărilor publice nu însărcinează o altă autoritate de drum de fer.

**Art. 23.**— Concesiunea poate să fie reziliată, prin deciziunea autorităților însărcinate cu controlul, când construcțiunea sa darea în exploatare a liniei nu s'a efectuat în termenul prescris prin actul de concesiune sau în termenul prelungit legal.

**Art. 24.**— Concesiunea poate să fie retrasă când, fără rațiune suficientă, construcțiunea sau exploatarea este întreruptă sau dacă s'a contravenit grav stipulațiunilor actului de concesiune, sau când întreprinzătorul nu s'a conformează obligațiunilor prescrise prin prezenta lege.

**Art. 25.**— Jurisdicțiunea administrativă superioară decide retragerea concesiunii în urma plângerei autorității care a acordat-o.

**Art. 26.**— În caz de reziliere sau de retragere a concesiunii, garanțiile depuse pentru a asigura întreținerea și restabilirea drumurilor publice sunt restituite, bine înțeles dacă nu e nevoie a le întrebuința în scopul pentru care au fost depuse.

În lipsă de alte stipulațiuni, însărcinații cu întreținerea drumului public au, în acest caz, dreptul de a cere fie punerea în starea primitivă și la trebuințe suprimarea părților drumului de fer stabilit pe șosea, fie luarea în stăpânire a acestor părți în schimbul unei despăgubiri echitabile.

Când însărcinatul cu întreținerea drumului face uz de primul din aceste drepturi, părțile părăsite din drumul de fer îi revin gratis.

În vedere a interesului public, autoritățile însărcinate cu controlul pot să fiseze un termen, înaintea expirării căruia însărcinatul cu întreținerea n'are dreptul de a cere restabilirea drumului în starea primitivă.

**Art. 27.**— În cazul de reziliere (art. 23) sau de retragere (art. 24) a concesiunii, ministrul lucrărilor publice decide dacă și în ce masură întreprinderea e posibilă, de amendă, de pierdere garanțiilor depuse pentru a asigura terminarea lucrărilor, sau punerea în serviciu a liniei în termenele fixate, precum și regularitatea exploatării. Deciziunea ministrului nu poate să fie obiectul nici unui recurs. Tot ministrul statuează asupra acestor amende, care sunt întrebuințate în favoarea întreprinderii căzute sau a întreprinderilor analoge situate în aceeași parte a teritoriului.

**Art. 28.**— Întreprinzătorii de drumuri de fer terțiar sunt obligați a primi racordarea cu celelalte drumuri de fer când autoritatea, care a acordat concesiunea liniei existente cu care trebuie să se facă, racordarea declara aceasta admisibilă, avându-se în vedere construcțiunea și exploatarea drumului de fer. Aceiași autoritate decide de asemenea unde și în ce chip zisa racordare trebuie să se facă; ea regulează, în lipsă de o înțelegere de bună voie, raporturile între cei doi întreprinzători, și fixează, cu drept de apel despăgubirea de plătit primului întreprinzător pentru întrebuințare sau modificare instalațiunilor sale.

**Art. 29.**— Întreprinzătorii de drumuri de fer terțiar pot cere autorizarea de a stabili racordarea liniilor lor cu drumurile de fer supuse regimului legii de la 3 Noembrie 1838, eară ministrul lucrărilor publice decide că racordarea este admisibilă, avându-se în vedere construcțiunea și exploatarea acestor din urmă drumuri de fer. Ministrul lucrărilor publice decide și în ce chip aceasta racordare trebuie stabilită; stabilește raporturile între cei doi întreprinzători și fixează mai ales, cu drept de apel despăgubirea de plătit întreprinzătorului drumului de fer pînă la principale pentru întrebuințarea sau modificarea instalațiunilor sale.

**Art. 30.**— Când un *drum de fer terțiar* a dobândit, o astfel de importanță pentru serviciul public, în cât poate să fie considerat ca o parte a rețelei generale a drumurilor de fer. Statul poate cere răscumpărarea întreprinderii în urma avisului ministrului de Stat rambursând valoarea sa totală, după o înștiințare, făcută cu un an înainte de epoca răscumpărării.

**Art. 31.**— Răscumpărarea (art. 30) s'a face aplicând dispozițiunile articolului 42 N-o 4 de la a la d, a legii din 3 Noembrie 1838 relativ la întreprinderi de drumuri de fer. Pentru a calcula totalul prețului de răscumpărare determinat de art. 42 N-o 4 a) a legii de sus citate, se va lua drept bază veniturile impozitului după dispozițiunile legii din 24 Iunie 1891, relativ la impozitele asupra veniturilor.

Totuși, când e vorba de societăți pe acțiuni și de societăți în comandită pe acțiuni, se va ține seama de dispozițiune art. 16 a acestei din urmă legi, în cea ce privește deducerea dobândei de  $31\frac{1}{2}\%$  a capitalului vărsat. Când *drumul de fer* terțiar va depăși frontiera Prusiei și se va întinde în celelalte state ale uniunii germane, se va lua ca bază de calcul a prețului de răscumpărare veniturile exploatării întreprinderii întregi. Dacă drumul de fer ce trebuie răscumpărat n'are încă cinci ani de exploatare, indemnitatea de răscumpărare se va calcula luându-se baza medie anuală a venitului net realizat până atunci. Când calea de răscumpărat va aparține unei societăți pe acțiuni, va fi de ajuns a plăti indemnitatea totală societății, fără ca să fie trebuință a rambursa acțiunile fie-cărui acționar izolat.

**Art. 32.**— Întreprinzătorul poate să fie obligat a ține o compatibilitate pentru fie-care linie, care a fost obiectul unei concesiuni speciale, permițând a se deduce exact venitul net al liniei; eară când întreprinderea este o societate pe acțiuni, dividendul va trebui să fie distribuit. Omisiunea acestei obligațiuni dă statului dreptul de a cere stabilirea prețului de răscumpărare după valoarea reală (33 până la 35).

**Art. 33.**— Întreprinzătorul poate cere ca indemnitatea să fie regulată după valoarea reală, când întreprinderea este exploatată

1) acest articol este astfel conceput:

Statul va plăti companiei de 25 de ori dividendul mediu anual care a fost plătit de toți acționarii în ultimii cinci ani.

lătă de mai puțin de 15 ani. Dacă rescumpărarea de către stat are loc în primii cinci ani de exploatare, valoarea reală va fi majorată cu 20%, iar dacă rescumpărarea se face după zece ani, ea va fi majorată numai cu 10%.

**Art. 34.** — În cazul când indemnitatea este determinată după valoarea reală, rescumpărarea se face pentru toate obiectele destinate direct sau indirect întreprinderii și asupra tuturor drepturilor întreprinzătorului, creanțe și datorii, întru cât o învoire bilaterală nu face să treacă aceste în conținutul statului. El mai e înlocuit încă, în convențiunile încheiate cu impiegatii și lucrătorii, precum încă și în controalele pentru furnituri de materiale necesare întreprinderii.

**Art. 35.** — Estimarea și fixarea indemnității pentru diferitele părți ale întreprinderii (art. 34) să face după un inventar dressat de întreprinzător și a cărui esactitate va fi, dacă e necesar examinată și sancționată de comitetul colegiului regenței.

**Art. 36.** — Fixarea indemnității (art. 31 și 33—35) este făcută de comitetul colegiului regenței aplicând articolele 24—29 din legea asupra exproprierelor din 11 Iunie 1874, cu dreptul de apel pe căi legale, pentru ambele părți, în termen de șase luni de la data notificării deciziunii, care formează indentitatea. Comitetul colegiului regenței este de asemenea competent întru cât privește executarea hotărârii.

**Art. 37.** — Se vor explica articolele următoare ale legii de 11 Iunie 1874 asupra exproprierelor: 24—28 pentru fixarea indemnităților, 32—37 pentru procedura de expropriere și 39—46 pentru procedura înaintea Comitetului colegiului de regență și pentru expropriere.

Întreprinzătorul trebuie să restituie indemnitatea aferentă părților întreprinderii figurind în inventar și de care s'a ținut socoteală în fixarea indemnității totale, dacă aceste părți lipsesc în minutul îndeplinirii exproprierii. Comitetul colegiului regenței fixează, în urma cererii întreprinzătorului, o indemnitate complementară pentru părțile esitând în minutul acestei îndepliniri și care n'au fost coprinse în inventar.

**Art. 38.** — Statul de asemenea poate exercita dreptul de rescumpărare față de autoritățile menționate la art. 6, dând o indemnitate, care să reprezinte valoarea totală a dreptului lor.

**Art. 39.** — Autorizațiunea regală este necesară pentru stabilirea de linii pe stradele din Berlin și din Potsdam.

**Art. 40.** — *Drumurile de fer terțiare* sunt supuse la impozitul industrial, conform legii de la 24 Iunie 1891, relativă la acest impozit.

În cea ce privește impozitul comunal *drumurile de fer terțiare* nu trebuiesc considerate ca întreprinderi private, în sensul art. 4 din legea de la 27 Iulie 1885, care completează și modifică unele dispozițiuni relative la percepțiunea impozitelor comunale directe asupra veniturilor.

**Art. 41.** — Capitalurile și sumele date prin res-risul regă dir 16 Sept. 1867, prio legile de la 7 Martie 1868, din 11 Martie 1872 și prin articolele 2 și 3 din legea de la 8 Iulie 1875, corporațiunilor provinciale și comunale enumerate în actele sus citate, pot de asemenea să fie întrebuințate pentru a activa construirea *drumurilor de fer terțiare*.

**Art. 42.** — *Drumurile de fer terțiare* sunt supuse obligațiunilor următoare, față de administrația poștelor.

1. Întreprinzătorii sunt datorii, după cererea administrațiunei poștelor, să primească în fie care tren regulamentar un impiegat inferior al poștelor, cu un sac de scrisori, și când e loc și alți impiegati subalterni în serviciu, care se vor prezenta pentru a face drumul, plătiind taxa de abonament, sau dacă o ast-

fel de taxă nu există, jumătate prețului fixat prin tariful de călătorii.

2. Întreprinzătorii liniilor, care nu sunt afectate exclusiv la transportul călătorilor, sunt ținuti de asemenea, în urma cererii administrațiunei poștelor și la fie care tren regulamentar :

a). De a efectua prin personalul trenului expediții poștale de orice natură și mai cu seamă : saci cu scrisori, pachete de scrisori și jurnale, pentru o indemnitate de 50 pfeningi (62 bani), de fie care călătorie. Cele lalte expediții se vor efectua țin prețul tarifului coletelor fără ca el să treacă peste 2 pfeningi, pentru fie care 50 kilograme și kilometru, după greutatea totală mensuală a coletelor poștale transportate de la o stație la alta.

b) De a păstra în trenurile care sunt reglementar compuse de mai mult de un vagon, un compartiment pentru expedițiuni poștale, pentru personalul care le însoțește și pentru obiectele necesare serviciului poștal, în schimbul unei indemnități prevăzute la articolele 3 și 6 ale legii imperiale din 20 Decembre 1875 și reglementele de executare anexate, precum și contra plăței de jumătate taxă a tarifului coletelor adoptate de drumurile de fer.

3. Administrația poștelor este autorizată a adopta, cu cheltuiala sa o cutie de scrisori la vagoanele drumurilor de fer a ridica sau a schimba cutiile de scrisori în anumite stațiuni.

## II. DRUMURI DE FER PRIVATE RACORDÂNDU-SE CU CĂILE FERATE PUBLICE

**Art. 43.** — Autorizarea administrațiunei este necesară pentru construirea și exploatarea drumurilor de fer neafectate la transportul public, când ele vor trebui să fie exploatate cu tracțiune mecanică și direct legate cu drumurile de fer supuse regimului legii din 3 Noembrie 1838, sau celei a *drumurilor de fer terțiare* astfel ca trecerea materialului rulant de la o linie la alta să fie asigurat.

**Art. 44.** — Această autorizare (art. 43) este acordată de către președintele Regenței și pentru Arondismentul Berlin, de directorul poliției, în înțelegere cu autoritățile drumului de fer indicate de Ministerul lucrărilor publice.

Când linia traversează mai multe districte ale aceiași provincii, hotărârea este dată de autoritatea administrativă, desemnată de președintele superior al provinciei. Când districtele aparțin la diferite provincii, sau când orașul Berlin este interesat, hotărârea este dată de autoritatea administrativă desemnată de Ministerul lucrărilor publice în înțelegere cu Ministerul de interne.

**Art. 45.** — Ancheta administrativă se face :

1º) Asupra condițiunilor de siguranță ale exploatării, pe care le prezintă calea și materialul rulant ;

2º) Asupra competenței tehnice și garanției morale a impiegatilor, care vor fi însărcinați cu serviciul exterior al exploatării ;

3º) Asupra mijloacelor preventive contra ori cărei pagube, ce ar rezulta din stabilirea drumului de fer și a exploatării sale.

Când un drum de fer ce se racordează cu o linie supusă regimului legii din 3 Noembrie 1838, trebuie să fie construit și exploatat de întreprinzătorul acestei din urmă linii, ancheta este limitată la mijloacele preventive contra daunelor ce ar rezulta din construcția și exploatarea lui.

**Art. 46.** — Utilizarea căilor publice este subordonată consimțimentului însărcinaților cu întreținerea lor și autorizațiunei administrațiunei drumurilor.

**Art. 47.** — Dispozițiunile art. 8, 17—20 și 22, aliniatul 1, sunt de asemenea aplicabile acestei categorii de drumuri de fer.

**Art. 48.** — Prescripțiunile de poliție pentru exploatarea acestor drumuri de fer nu pot să fie edictate de cât după înțelegerea cu autoritățile drumurilor de fer (art. 44).

**Art. 49.** — Concesiunea poate să fie retrasă în caz de infracțiuni repetate prescripțiilor actului de concesiune. Decăderea este pronunțată, după cererea autorităților menționate la art. 44, de către puterea administrativă superioară.

**Art. 50.** — Controlul tehnic și supravegherea drumului de fer, care se racordează cu drumul de fer public, sunt exercitate de autoritatea drumului de fer public, în sarcina căruia cade această misiune.

**Art. 51.** — Dispozițiunile (art. 43—49) nu sunt aplicabile la drumurile de fer care aparțin minelor, conform legii generale din 24 Iunie 1865 asupra minelor. Dispozițiunea art. 50 nu atinge dreptul stabilit prin aceeași lege, în ceea ce privește controlul autorităților miniere asupra drumurilor de fer în cestiune.

### *Dispozițiuni comune și transitorii*

**Art. 52.** — Se poate face recurs la Ministerul lucrărilor publice în contra deciziunilor și măsurilor luate de puterile administrative în înțelegere cu autoritățile drumurilor de fer, precum și contra deciziunilor și măsurilor autorităților tehnice ale controlului drumului de fer.

Pentru celelalte deciziuni pot fi urmate căile legale prevăzute la articolele 127—130 a legii din 23 Iulie 1883 asupra administrațiunei generale a statului.

**Art. 53.** — *Drumurile de fer terțiare* și drumurile de fer private ce se racordează cu căile ferate publice, care au fost concesionate înainte de punerea în vigoare a prezentei legi, sunt de resortul autorității, care avea dreptul de a acorda concesiunea după promulgarea acestei legi, conform art. 3 și 44.

Acestor drumuri de fer să aplică articolele următoare a prezentei legi: 2, 20—22, 24, 25, 40, 42 și 52 și art. 48—50 precum și condițiunile și restricțiunile prevăzute în actele de concesiune.

Întreprinzătorul are totuși facultatea de a se supune la toate dispozițiunile prezentei legi, adresând pentru aceasta o declarațiune autorității competente a controlului. Autorizarea de a face măriri importante sau modificări esențiale întreprinderii, sau exploatarei, poate să fie subordonată declarațiunei întreprinzătorului de a se supune la toate dispozițiunile acestei legi.

Data declarațiunei poate să fie adusă la cunoștința publicului. Această schimbare de regim nu înstrăinează întru nimic drepturile câștigate de a treia persoană.

**Art. 54** Prezenta lege va intra în vigoare la 1 Octombrie 1892 și la 1 Aprilie 1893 în ceea ce privește dispozițiunile art. 40.

**Art. 55.** — Ministerul lucrărilor publice și Ministerul de Interne sunt însărcinați cu executarea prezentei legi.

### **A) Austro-Ungaria**

**a) Austria.** Construcțiunea și exploatarea drumurilor de fer austriace erau supuse, până la promulgarea legii din 25 Mai 1880, regimului determinat prin legile generale asupra drumurilor de fer (legi din 16 Noiembrie 1879, fără deosebire de caracterul lor special.

Totuși, înainte de prima lege asupra drumurilor de fer de interes local, guvernul austriac înlesnea construirea acestui gen de căi ferate, autorizând în favoarea lor, aba-

teri importante de la legile în vigoare și acordând subvențiuni constructorilor.

Legea de la 25 mai 1880, aplicabilă exclusiv liniilor de interes local, avea un caracter provizoriu, pentru ca legislatorul luminat de experiență, să poată aprecia noile măsuri de luat. Termenul validității sale, fixat mai întâi la 31 Decembrie 1882, a fost succesiv prorogat până la 31 Decembrie 1886. Această lege autoriza pe Ministrul de comerț a scuti companiile concesionare de un mare număr de îndatoriri impuse marilor linii atât în privința construcțiunei cât și a exploatarei.

Pe lângă aceasta guvernul putea acorda companiilor scutiri de impozite, mai cu seamă asupra acțiunilor și obligațiunilor. Legi speciale trebuiau să fixeze natura și importanța concursului financiar a statului pentru fie care linie.

La 18 Iunie 1886, parlamentul fu chemat a examina două proiecte de legi având de scop de a regula definitiv construirea și exploatarea drumurilor de fer de interes local, de o parte, și a tramvaivelor, de altă parte.

Obiecțiunile ridicate. În cursul desbaterilor asupra proiectelor de lege în cestiune, au condus comisiunea parlamentară să restrângă pe cel relativ la liniile de interes local înlăturând dispozițiunile contestate. Acest proiect astfel modificat a fost aprobat și legea promulgată la 17 Iunie 1887, dar cu titlu provizoriu. Termenul validității sale a fost fixat până la 31 Decembrie 1890, acest termen a părut necesar pentru a permite un studiu aprofundat al celor două proiecte de lege prezentate de guvernul din 1886; eară la 28 Decembrie 1890, legea promulgată în 1887 a fost prorogată până la 31 Decembrie 1893, printr-o lege specială.

**b) Ungaria.** În Ungaria, drumurilor de fer de interes local sunt actual supuse legii din 13 Iunie 1882.

După această lege concesiunea nu este acordată de puterea legislativă, ci de Minister, care poate să acorde concesiunilor toate înlesnirile și avantajile compatibile cu siguranța exploatarei.

Aceste drumuri sunt scutite de : sarcina de a așeza linii telegrafice; de a da gratis laiturile necesare serviciului parter, de a transporta gratis posta și de a stabili trenuri regulate. Ele sunt scutite de taxele pentru supravegherea statului, pentru timbru, emiteri de capitaluri și transporturi pe drumul de fer. Dacă construcțiunea este făcută în interesul domeniilor aparținând statului său fundațiunilor publice, statul său interesat trebuie să participe la cheltueile de construcțiune. Este permis departamentelor și comunelor de a asigura garanții dobânzilor societăților, care să formează pentru a construi drumuri de fer de interes local, pot să se constituie fără ca versarea de 30% a capitalului nominal, cerut de codul de comerț, să fie efectuată, cu condiție ca această versare să fie garantată în alt chip și să fie efectuată înaintea începerii lucrărilor. Emisiunea obligațiunilor nu este permisă decât numai dacă proprietarii interesați garantează dobânzele și anuitățile. Obligațiunile nu pot să treacă peste două

cinciimi din capitalul nominal. Este permis de asemenea de a emite acțiuni de prioritate; în acest caz, obligațiunile și acțiunile de prioritate nu pot trece peste trei cinciimi din capitalul nominal.

*Legea din 17 Iunie 1887 asupra stabilirii și exploatării drumurilor de fer de interes local.*

**Art. 1.** — Guvernul este autorizat a acorda concesionarilor de noi drumuri de fer de interes local (secundare, vicinale sau analoage) toate înlesnirile posibile, nu numai pentru studii, construcțiune și materialul liniei: va putea să se abată de la regulamentul din 16 Noembrie 1851 asupra exploatării drumurilor de fer și dispozițiilor adiționale, care decurg, în ceea ce privește prescripțiunile asupra siguranței și exploatării, în măsura determinată de ministrul de comerț, având în vedere condițiunile particulare de mișcare și exploatare, și mai cu seamă avându-se în vedere viteza redusă adoptată. Aceste abateri nu pot totuși aduce atingere dreptului corporațiunilor autonome (Adunarea provincială) de a edicta prescripțiuni de siguranță în limita acțiunii lor, prevăzute prin legile existente.

Asemenea înlesniri vor putea fi acordate, tot în măsura ce se va determina de ministrul de comerț, secțiunilor de linie deja existente, care vor adopta exploatarea secundară cu viteza redusă.

**Art. 2.** — Guvernul este de asemenea autorizat a dispensa pe concesionarii de drum de fer de interes local dela îndatoririle impuse prin art. 68 al regulamentului asupra exploatării drumurilor de fer și prin art. 10 paragraful 5, al legii concesiei drumurilor de fer în ceea ce privește serviciul poștelor. El îi va putea descarea de asemenea de îndatoririle inscrite la art. 89 a regulamentului de exploatare privitor la rambursul cheltuelilor de poliție și de supraveghere, precum și a construcțiunii și întreținerii gratuite a localurilor serviciului de stat.

**Art. 3.** — Guvernul se va putea abate de la dispozițiunile legii din 15 Iulie 1877 privitor la tarifele maxima aplicabile la transportul de călători pe drumurile de fer precum și de la prescripțiunile legale asupra tarifarilor.

**Art. 4.** — Vor fi scutite de taxele de timbru:

Contractele, înregistrările, licitățile și alte acte, care garantează eventual unui drum de fer local proiectat cesiunea de terenuri și drepturi aferente, furnitura de materiale de construcție sau de exploatare, versarea unei subvențiuni în bani cu sau fără remiză de acțiuni, sau or-ce altă subvențiune de or-ce natură ar fi.

Sunt de asemenea scutite de taxele de timbru: contractele, înregistrările licitățile sau alte acte, care determină condițiunile pentru întrebuințarea căilor publice sau or-ce alt angajament de garanție și în fine toate convențiunile în vederea aducerii de capitaluri, a construcțiunii sau exploatării drumului de fer de interes local.

Această scutire nu s-a întinde asupra neînțelegerilor, care pot da naștere acțiunilor în justiție.

**Art. 5.** — La concesiunea unui drum de fer de interes local guvernul poate acorda favorile următoare:

a) Scutirea de taxe și timbru pentru toate contractele ce se încheie de concesionari, toate licitățile, precum și toate actele de stabilit, precum și înregistrarea acestor contracte sau alte acte; în fine pentru toate actele administrative și copii de acte administrative pentru cazurile următoare:

1). Până la data deschiderii exploatării, pentru tot ce privește

formarea capitalului, garanția plății dobânzilor și area a punerii în exploatare a liniei;

2). Până la sfârșitul primului an de exploatare pentru tot ce privește cumpararea de terenuri, con tracțiunea și recepțiunea liniei.

b). Aceiași scutire se va aplica acțiunilor și obligațiunilor de prioritate, destinate a forma capitalul necesar primei instalare și materialului de exploatare al liniei, coprinzând certificatele provizorii, precum și inserierile ipotecare a fondurilor destinate să garanteze obligațiunile de prioritate, sau al or-cărei alte proprietăți imobile.

El se va aplica de asemenea drepturilor de mutațiune pentru cumpărarea de terenuri (§ a 2) după expirarea primului an de exploatare exceptându-se totuși taxele care, în virtutea legilor în vigoare, revin comunelor sau altor corporațiuni autonome.

c) Scutirea de drepturi și taxe pentru actul de concesie și copia acestuia act.

d). Scutirea pe timp de trei zeci ani cu începere de la data concesiei și veniturilor, de dreptul de timbru asupra cupoanelor, precum și de or-ce impozit care ar putea fi stabilit prin vre-o lege.

e). Conv rsiunea impozitului de timbru asupra biletelor călătorilor, stabilit prin legea de la 13 Decembrie 1762, într'un impozit proporțional de 3%, coprinzând agiul asupra prețului locurilor de luat de la călători de către concesionari, care vor versa la finele fie-cărei luni produsul la casieriele fiseului. Favoarea coprinsă în acest de pe urmă aliniat se va putea acorda drumurilor de fer deja existente.

**Art. 6.** — Dacă o linie locală existentă sau care se construiește se racordează cu rețeaua principala exploatată de stat; acesta este autorizat a scuti întreprinderea liniei locale de or-ce taxa sau participare la cheltueli pentru întrebuințarea comună a căii principale și a dependențelor sale, și pentru serviciul efectuat de agenții drumu'ui de fer al statului în gările comune.

Aceiași scutire va putea fi acordată de către administrațiile drumurilor de fer garantate de stat, liniilor locale care s-a racordează.

**Art. 7.** — O lege va fixa, în fie-care caz particular, în ce măsură statul va putea acorda, în plus sau în locul avantajelor indicate prin art. 5 și 6, un concurs financiar, care n'ar depinde de acțiunea administrativa, pentru a veni în ajutorul liniilor locale, a căror necesitate și utilitate sunt incontestabile; dar care nu pot reuși a aduna capitalurile necesare execuțiunii lor.

Acest concurs va putea consta într-o subvențiune a fiseului, o participare a statului la constituirea capitalului social, întreprinderea exploatării în comptul statului plătiind o redevență fixă de el. Un asemenea concurs financiar din partea statului nu va putea să aibă loc de cât când el va fi precedat printr-o participare a țării, comunelor și particularilor interesați, într-o măsură proporțională cu situațiunea respectivă.

Această participare poate să aibă loc prin mijlocul punerii gratuite la dispozițiunea concesionarilor a terenurilor, prin acceptarea plăților cheltuelilor de expropiere, prin darea gratuită a materialului de construcțiune, prin subscrierea unei părți a capitalului, garanția unui venit, etc.

**Art. 8.** — Afară de facultatea ce și rezervă statul prin condițiunile fixate în actul de concesie, de a răscumpăra la ori-ce epocă o linie concedată după terminarea și punerea sa în exploatare, drumurile locale cu cale normală, care beneficiază de avantajele enunțate la art. 5 (§§ a—d) și 7 vor acorda statului

după a sa cerere, întrebuințarea liniilor care vor fi situate între linii existente sau de înființat și exploatate de stat. Statul va putea, plăind o indemnitate convenabilă, să facă să circuleze trenuri sau vagoane pe aceste linii și va avea toată libertatea pentru fixarea tarifelor sale.

Actul de concesiune va fixa chipul evaluării acestui rulagiu, care va fi proporționat cu partea din mișcarea anuală luată liniei întrebuințate. Vărsarea va fi făcută companiei concesionare, anual, pe tot timpul întrebuințării comune.

Totuși această întrebuințare comună nu va putea să aibă loc de cât cu condițiunea de a nu aduce nici o turburare în exploatarea regulată a drumului local.

Dacă trecerea materialului strein pe drumul local este compatibilă cu avantajile acordate acestuia în vederea construcțiunii materialului sau sistemului exploatarei, această întreprindere va fi indemnizată, după avisul serviciului de supraveghere, de plusul cheltuielilor ce îi va cauza această trecere.

**Art. 9.**—Emisiunea obligațiunilor de prioritate, care nu vor putea de altminteale să fie efectuate de cât în valori austriace, este interzisă cât timp serviciul dobânzei și amortismentului nu este justificat prin garanții verificate de Stat.

Emisiunea obligațiunilor de prioritate va fi refuzată întreprinderilor de drumuri locale, care, din lipsă de înregistrare, nu se vor fi conformat dispozițiunilor legii din 19 Maiu 1874.

**Art. 10.**—Întrebuințarea unei șosele imperiale pentru stabilirea unei linii locale poate să fie autorizată, dacă exploatarea acesteia nu compromite siguranța circulațiunii pe șosea.

Serviciul șoselelor, în înțelegere cu serviciul de supraveghere a drumurilor de fer, va determina dacă drumul local poate întrebuința o șosea și în ce condiții.

În afară de rulagiu, nu e loc de vre-o redevență pentru întrebuințarea șoselelor.

Sunt în sarcina concesionarilor, cheltuielile de întreținere ordinare a părților de cale întrebuințate precum și cheltuielile suplimentare de întreținere ce ar putea cauza această întrebuințare. De asemenea sunt în sarcina întreprinzătorului cheltuielile făcute pentru a preveni ori-ce întrerupere sau greutate a circulațiunii cauzate prin exploatarea drumului de fer.

Întrebuințarea altor căi publice pentru așezarea unei linii locale nu va putea fi autorizată de cât cu consimțământul serviciului însărcinat cu întreținerea acestor căi publice și autorităților (comune, provincii, etc.) care, în virtutea legilor actuale, au puterea de a acorda întrebuințarea pentru liniile locale.

**Art. 11.**—Această lege va intra în vigoare din ziua promulgării sale și va expira la 31 Decembrie 1890.

**Art. 12.**—Miniștrii de comerț, de Interne și Finance sunt însărcinați cu executarea prezentei legi.

(Va urma)

**AL. PROCA, inginer.**

## PUBLICAȚIUNI

### CĂILE FERATE ROMÂNE

Se dă în întreprindere furnitura de 2000 metri cubici de pietriș ciuruit din balastiera de la Ploști sau din Balastiera riului Teleajen, lângă stația Valea Călugărească pentru divisia a 4-a de întreținere.

Amatorii profesioniști vor adresa ofertele lor sigilate către Direcțiunea Generală a Căilor Ferate Române, Serviciul P, cu adăogire pe plic: Oferta pentru pietriș la Ploști sau Teleajen în divisia a 4-a, licitația din 22 Martie 1897 stil nou.

Ofertele se vor primi la Direcțiunea Generală, serviciul P, până în ziua de 22 Martie 1897 stil nou, orele 3 p. m. când se vor deschide.

Supra-oferte nu se admit.

Se va depune prealabil o cauciune de 300 lei la casa centrală a Direcției Generale la București. Depunerea cauciunei în numerar la licitație nu se admite. Ofertele vor fi însoțite de recipisa casei centrale a Căilor Ferate Române.

Pentru condiții și lămuriri a se adresa la serviciul central de întreținere al Căilor Ferate Române, calea Victoriei No. 124 în București.

— Se dă în întreprindere furnitura de 5000 metri cubici pietriș ciuruit la Râmnic pe linia Buzău-Mărășești kilometrul 31.400 în divisia a 4-a de întreținere.

Amatorii profesioniști vor adresa ofertele lor sigilate către Direcțiunea Generală a Căilor Ferate Române, Ser-

viul P, cu adăogire pe plic: Oferta pentru pietriș la Râmnic în divisia a 4-a licitația din 22 Martie 1897, stil nou.

Ofertele se vor primi la Direcțiunea Generală, Serviciul P, până în ziua de 22 Martie 1897 stil nou, orele 3 p. m. când se vor deschide.

Supra-oferte nu se admit.

Se va depune prealabil o cauciune de 700 lei la casa centrală a Direcției Generale la București. Depunerea cauciunei în numerar la licitație, nu se admite. Ofertele vor fi prin urmare însoțite de recipisele casei centrale a Căilor Ferate Române.

Pentru condiții și lămuriri a se adresa la serviciul central de întreținere al Căilor Ferate Române, calea Victoriei No. 124 în București.

— Se dă în întreprindere construirea unui garaj, a unei private typ. clasa I precum și a unei anexe la clădirea de călători în stația Roșiori.

Amatorii profesioniști vor adresa ofertele lor sigilate către Direcțiunea Generală a Căilor Ferate Române, Serviciul P, cu adăogire pe plic: Oferta pentru lucrările din stația Roșiori, licitația din 22 Martie 1897 stil nou.

Ofertele se vor primi la Direcțiunea Generală, Serviciul P, până în ziua de 22 Martie 1897 stil nou orele 3 p. m. când se vor deschide.

Supra-oferte nu se admit.