

DRUMURI DE FER DE INTERES LOCAL

ANGLIA

Dispozițiunile speciale relative la stabilirea de drumuri de fer economice au fost înserate pentru prima oară în cap. V al legii din 31 Iulie 1868.

Acest capitol este intitulat: «Drumurile de fer de construcție ușoară»; el conține următoarele trei articole:

27. — Board of trade poate, printr'un decret, să autorizeze pe o companie a exploata, ca «drum ușor» toată sau o parte a unei linii pe care această companie ar fi autorizată a construi sau exploata.

Înainte de a acorda autorizarea, Board of trade va publica cererea, va ține socoteală de observațiunile sau obiecțiunile făcute contra proiectului, și va face anchetele necesare pentru aceasta.

28. — Un drum de fer ușor va trebui să fie construit și exploatat conform condițiunilor și regulamentelor stabilite, cu această ocazie, de Board of trade, și cu rezervele următoare:

1) Regulamentele relative la greutatea locomotivelor vagoanelor de întrebuințat pe linie, nu permite greutatea întrecând o presiune pe șine de opt tone pe pereche de roți.

2) Regulamentele relative la viteza trenurilor nu vor admite o viteză mai mare de 45 km., pe oră. Dacă compania sau ori-ce altă persoană, nu s'ar conforma acestor condițiuni și regulamente sau ar contraveni, această companie sau această persoană ar fi pasibilă pentru fie-care delict, de o amendă de 505 lei maximum și o amendă egală, pentru fie-care zi, dacă delictul continuă.

Dacă urmărirea are loc pentru un fapt relativ la greutatea sus-menționată sau la viteză, pedeapsa ar comporta, pe lângă amendă, doi ani de închisoare maximum, cu sau fără muncă silnică.

Condițiunile și regulamentele relative la drumurile de fer ușoare vor fi aduse la cunoștința publică și publicate de către companie, în chipul prescripției, pentru regulamentele private, de art. 110 din «Railway clauses consolidation Act» din 1845; și Compania va fi pasibilă de o amendă de 120 lei maximum pentru fie-care zi trecută fără ca zisa publicație să fi fost făcută.

Aceste dispozițiuni generale au fost foarte rar aplicate în Anglia și Scoția, unde, de altminterlea toate drumurile de fer ușoare au fost succesiv transformate în drumuri de fer normale.

Din contră drumurile de fer ușoare, au luat o dezvoltare oare-care în Irlanda.

Având în vedere starea economică excepțională a țerei, Parlamentul a edictat succesiv mai multe acte pentru a stimula și înlesni construcțiunea drumurilor de fer și tramvaiurilor.

Iată regulamentul dispozițiunilor generale luate în această privință:

Legea din 10 August 1866 dă comisarilor de lucrări publice în Irlanda dreptul de a acorda companiilor de drumuri de fer din această țară avansurile pe timp de un an, cu 4% minimum. În cazuri excepționale, această dobândă poate fi redusă cu aprobarea Parlamentului.

Legile din 1857 și 1868 autorisă succesiv pe comisarii regali a acorda Companiilor datoare o prelungire de un an pentru rambursul avansurilor făcute de tesaur, aplicându-se legea precedentă. Pentru executarea acestei legi sau acte speciale ale Parlamentului, împrumuturi numeroase au fost înlesnite concesionarilor și cu dobânzi cuprinse între 3½ și 5%.

Pe de altă parte, Baroniile au fost de asemenea autorizate a ajuta întreprinderile de drum de fer cu concursul lor financiar sub formă de garanție pentru dobânzi. În cele mai multe cazuri, această garanție să făcea asupra unui venit de 5% pentru acționari, și durata sa varia de la 23 la 25 ani.

Fie-care Baronie contribuie proporțional cu lungimea drumului de fer de pe teritoriul său și cu costul construcțiunei. Când veniturile întrec venitul garantat, excedentul este în întregime afectat la rambursarea avansurilor.

Ajutorul financiar al Baroniilor este acum sub regimul legilor din 2 August 1880, intitulată: «Relief of Distress (Ireland) Amendment Act» și amendament la legea din 29 Iulie 1864 (Railways construction Facilities Act) promulgată la 26 August

1880 permite ca Board of Trade să acorde companiilor de drumuri de fer irlandeze coprinse în lista anexată legii din 2 August 1880, dreptul de a contracta împrumuturi care în total să nu întrecă jumătatea capitalului acțiunii autorizat.

Pentru a favoriza pe lângă aceasta întinderea tramvaiurilor și drumurilor de fer ușoare, Parlamentul a edictat legea din 25 August 1883, intitulată: «Tramways and public Companies Ireland) Act».

În virtutea acestei legi, promotorii unei întreprinderi de tramvai pot să se adreseze marelui juriu al comitatului pentru a obține ca una sau mai multe Baronii anume indicate să-i garanteze dobânda parțială a capitalului angajat în afacere și să se oblige, în lipsa promotorilor, de a termina lucrările și a continua exploatarea. Decizia marelui juriu, pentru a fi efectivă, trebuie a fi confirmată de Lord-Lieutenant în consiliu.

În cas de opoziție din partea celor interesați în număr de cel puțin douăzeci, ordinul consiliului nu este executoriu de cât dacă este confirmat de Parlament. Casieria generală poate să indemnizeze parțial Baroniile de sarcinile ce le sunt impuse.

Dispozițiunile acestei legi au fost completate printr-o nouă lege din 25 Iunie 1886.

Tramvaiurile, în Anglia și în Scoția, sunt sub regimul legii din 9 August 1870, intitulată: «Tramways Act».

În virtutea art. 34 din această lege, tracțiunea nu poate fi făcută de cât cu cai, afară numai dacă un act special nu autoriză tracțiunea cu vapori.

Zisa lege nu conține nici o dispoziție relativă la concursul Statului sau Comitetelor în stabilirea acestor căi de transport.

Legea din 25 Iunie 1886 relativă la instalarea tramvaiurilor

De oare-ce s'au ivit îndoeli asupra chestiunii de a ști dacă, în virtutea art. 5 din legile 6 și 7 a lui Vilhelm IV, capitoul 108, comisarii de lucrări publice în Irlanda, sunt autorizați a primi ca garanție a unui împrumut sau a unui avans, făcut promotorilor de tramvaiuri, constituiți în societate publică și lucrând sub regimul legilor asu-

pra tramvaiurilor în Irlanda, o cedare sau o atribuire de acțiuni liberate de o asemenea societate, care cere un asemenea împrumut sau un asemenea avans, și cum trebuiesc lămurite aceste îndoeli și de a lua alte dispoziții coprinse în prezenta lege

Au fost decise următoarele:

Art. 1. 1) Va fi permis comisarilor de lucrări publice în Irlanda, sau or și cărei alte persoane lucrând prin aplicarea legii citate, cu consimțământul comisarilor tesaurului regal, de a primi și de a lua sub numele secretarului lor, ca garanție principală sau solidară a unui împrumut sau avans făcut la promotori de tramvaiuri, constituiți în societate publică și lucrând sub regimul legilor asupra tramvaiurilor în Irlanda, o cedare sau o atribuire de acțiuni sau obligațiuni liberate de zisa companie care cere un asemenea împrumut sau avans;

2) Această cedare sau această atribuire poate să fie făcută în numele secretarului atunci în funcțiunea numiților comisari de lucrări publice, sau a or cărei persoane lucrând în virtutea legii menționate; acest secretar va avea competența de a primi, urmări, a încasa or ce dividende și dobânzi a menționatei acțiuni sau obligațiuni, pentru a le vinde sau a dispoza, și întrebuița aceste dividende, dobânzi sau produse de vânzări precum menționații comisari vor putea să le fixeze din timp în timp.

Art. 2. Pentru a permite unei asemenea companii de a da garanția menționată în prezenta lege, această companie va putea (cu toată dispoziția unui ordin în consiliu, confirmat de Parlament, dat anterior prezentei legi și raportându-se la numita companie) să emită și să atribue, ca acțiuni liberate sau obligațiuni, acțiuni sau obligațiuni care, în virtutea și din cauza efectelor prezentei legi, vor fi socotite și luate ca cu totul liberate, și vor avea dreptul la întreg beneficiul or cărei garanții baroniale acordate or cărei alte porțiuni din capitalul liberat al companiei, sub rezerva că nimic în prezenta lege nu va fi considerat ca putând întinde garanția baronială unui capital ce ar întrece pe cel fixat prin ordinul în consiliu, confirmând stabilirea unei asemenea garanții.

Art. 3. Prezenta lege se va aplica or cărei companii publice care va fi obținut deja, sau care, două-spre-zece luni de la data prezentei legi, ar obține, prin aplicarea legilor asupra tramvaiurilor în Irlanda și a legii din 1883 asupra tramvaiurilor și companiilor publice în Irlanda, un ordin în consiliu, confirmând o decisiune a marelui furou asupra unei garanții baroniale pentru plata dividendelor capitalului liberat al companiei.

ITALIA

Legea din 20 Martie 1865 asupra lucrărilor din Italia, fiind recunoscută ca insuficientă pentru

a stimula dezvoltarea rețelilor secundare, s'au edictat succesiv, între 1873 și 1887, patru legi speciale, destinate a acorda înlesniri pentru construcțiunea și exploatarea căilor ferate ca mic trafic. Ultimul proiect de lege a fost depus și aprobat de camera deputaților în 1889.

Prima lege relativă la drumurile de fer secundare a fost cea din 29 Iunie 1873. Ea avea de scop construcțiunea și exploatarea diverselor căi ferate în provinciile Veneția și Mantua și autoriza pe guvern să acorde prin decret regal, industriei private, provinciilor și comunelor, un oare-care număr de linii bucurându-se de avantajile următoare.

O subvenție anuală de una mie lei pe km. timp de trei-zeci și cinci ani; suprimarea împrejmuirilor cerute prin legea generală din 20 Martie 1865; scutirea de vamă pentru introducerea de șini și de material rulant provenind din streinătate, când aceste obiecte nu pot fi obținute în țeară în aceleași condițiuni de calitate și preț, și în fine scutirea de dreptul proporțional de înregistrare, care era înlocuit printr-o taxă fixă de un leu pentru actele și convențiunile relative la concesiune. la cesiunea, sau la împrumuturile destinate la construcțiunea acestor căi ferate.

Legea din 29 Iulie 1879, care autoriza construcțiunea liniilor complimentare, ale rețelei italiene, confirmă dispozițiile legii precedente în materie de subvențiuni de acordat de stat și permitea guvernului de a adopta căi înguste pentru acele linii construite de dânsul, cu concursul obligatoriu a provinciilor interesate, care n'ar putea face parte din rețeaua principală. Ea autoriza pe lângă aceasta întrebuițarea căilor naționale, departamentale și comunale pentru stabilirea acestor linii, dar cu condiția de a lăsa pentru circulația trăsurilor o lărgime minimă de cinci metri.

După art. 5 al legii din 24 Iulie 1887, subvențiunea bilometrică, stabilită prin legile precedente, a fost urcată de la 1000 lei la 3000 lei și perioada de servire a ei de la trei-zeci și cinci la șase-zeci ani.

Până acum nu există o lege specială asupra tramvaiurilor în Italia.

Legea din 1892 completează legislațiunea asupra drumurilor de fer economice.

Eată câte-va din dispozițiunile acestor legi :

Art. 16. Acordă privilegiu de expropriere pentru cauză de utilitate publică;

Art. 17. Fixează durata concesiunii unui drum de fer economic pe o platformă specială la șapte-zeci ani și o reduce la cinci-zeci pentru drumurile de fer care, pe mai mult de $\frac{3}{4}$ din lungimea lor, întrebuițează căile obișnuite;

Art. 18. Autoriză pe stat a contribui la cheltuelile de construcțiune și exploatare prin subvențiuni kilometrice în măsura stabilită prin legea de la 30 Iunie 1889, și îndeamnă pe departamente, comune și pe alte persoane morale interesate, de a da ajutorul financiar mai cu seamă sub formă de subvenție kilometrică de la deschiderea liniei;

Art. 23. Atenuează, în favoarea drumurilor de fer economice, rigoarea legii generale din 20 Martie 1865, introducând modificările următoare:

a) Suprimarea împrejmuirilor și barierelor pe la pasagiile de nivel; pe care vitesa trenurilor nu întrece 35 de km. pe oră și care nu traversează pășuni unde sunt turme în libertate;

b) Suprimarea cantoanelor pentru paza pasagiilor de nivel a căror bariere să manevrează de la distanță;

c) Micșorarea rezistenței călci, care va putea fi dispusă, ast-fel în cât să permită trecerea unui anume material rulant;

d) Dispensa unei noi garanții pentru concesionar, când el a depus deja o garanție în mânele proprietarilor căilor de întrebuițat;

e) Aprobarea opririlor în cale curentă fără să fie nevoie de clădiri, de dedublurarea căiei de ace, sau alte construcții etc.;

f) Reducerea la 2% a impozitului de transport.

În afară de dispozițiunile comune tramvaiurilor și drumurilor de fer economice, proiectul de lege cuprinde alte reguli aplicabile în special tramvaiurilor cu vapor. Ast-fel, durata concesiunii acestor tramvaiuri nu poate să treacă patru-zeci ani; autorizarea exploatarei prin tracțiune mecanică este rezervată guvernului, care o acordă prin decret regal, în urma propunerii ministerului lucrărilor publice. Exploatarea nu poate să fie încredințată de cât industriei private prin concesiune directă sau prin licitație.

Pe lângă aceasta, tramvaiurile sunt supuse unei redevențe anuale kilometrice de determinat prin decretul de autorizațiune a exploatarei. Această redevență poate fi mai mare de 20 lei de kilometru, și trebuie să fie vărsată tezaurului ca ramburs a cheltuelilor de control,

Art. 14. Supune impozitelor stabilite prin legea din 14 Iunie 1874 (13% pentru călătorii și mare vitesă; 2% pentru mica vitesă) transporturile efectuate cu tramvaiurile a căror vitesă autorizată întrece 20 km. pe oră. Când vitesa este mai mică de 20 km. pe oră nu se va percepe de cât 2%.

Impozitul asupra biletelor (0.05) nu să percepe de cât pentru distanțe egale sau mai mari de 10 km.

TĂRILE DE JOS

Înființarea drumurilor de fer fără deosebire de categorii, în Țările de jos, era până în 1878 sub regimul legii din 21 August 1859 și sub al a- celei din 9 Aprilie 1875 care abroga pe prece- dente. Exploatarea căilor ferate era supusă dis- pozițiilor cuprinse în decretele regale din 21 August 1859 și 27 Octombrie 1875.

Prima lege făcută pentru a încuragia crearea de căi ferate economice a fost promulgată la 29 August 1878. Ea este în special hotărâtă a regula construcțiunea și exploatarea drumurilor de fer de interes local.

După art. 1 din această lege, greutatea trans- misă căilor de feră care osie nu trebuie să fie mai mare de 10000 kg. și viteza trenurilor nu trebuie să fie mai mare de 30 km pe oră.

După art. 2, drumurile de fer pe care viteza nu e mai mare de 15 km. pe oră nu vor fi supuse la nici o prescripțiune a legii generale din 9 A- prilie 1875. Acest articol privesce mai cu seamă tramvaiurile cu vapor.

Art. 3 și 4 tratează despre contravențiuni, des- pre serviciu de supraveghere și control.

O nouă lege promulgată la 28 Oct. 1889, urcă viteza maximă prevăzută la art. 1 de la 30 la 40 km. pe oră, și de la 15 la 20 km. pe oră viteza fixată prin art. 2 al aceleiași legi. Aceste dispozițiuni sunt în vigoare de la 1 Ianuarie 1890.

Concesiunea unui drum de fer de interes local este dată în virtutea unui decret regal.

Concesiunile sunt acordate societăților private fără subvențiuni din partea guvernului.

Afară de aceste dispozițiuni speciale, destinate a înlesni construcțiunea și exploatarea, organizarea drumurilor de fer de interes local este sub regi- mul legii din 9 August 1878 relativă la drumu- rile de fer de întâiul rang.

Legea asupra drumurilor de fer de interes local, este completată, în cea ce privește transporturile, prin decretu regal din 31 Ianuarie 1879.

Legea din 9 August 1878 având efect retro- activ ; marele companii au profitat pentru a orga- niza trenuri ușoare pe unile din liniile lor cu tra- fic restrîns.

Legislațiunea privitoare la tramvaiuri acordă o mare libertate de acțiune inițiativei individuale.

După legea din 23 Aprilie 1880, relativă la mijloacele de transport, exceptând liniile principale și drumurile de fer de interes local, un întreprin- dător nu este ținut a cere nici o autorisație par- ticulară pentru a exploata un anume mod de transport public. Trebuie cu toate acestea să publice un avis arătând felul vetriculului, modul de trac- țiune, la localitățile deservite, căile de comunicație întrebuințate pentru traseu, data deschiderii ser- viciului și orarul trenurilor precum și tarifele de călători și mărfuri.

El este obligat a asigura, pentru o indemnitate, serviciul poștei.

Când o întreprindere de tramvai întrebuințează o cale a statului, acesta impune de obicei con- cesionarului următoarele condițiuni :

1) Dimensiunile maxima ale vehiculelor ; 2) du- rata concesiunii ; 3) obligațiunea de a face o con- vențiune cu comisiunea militară pentru transportul trupelor cu prețuri reduse, și 4) cifra garanției de depusă care variază între 210 și 525 lei pe km.

Când tramvaiul proiectat trebuie să întrebuințeze o cale provincială, administrația provincială este în drept a impune condițiuni concesionarului.

Aceste concesiuni sunt bazate pe regulamentele provinciale de poliție relative la căile de comu- nicație a provinciei. Aceste regulamente sunt di- ferite de la o provincie la alta.

RUSIA ¹⁾

Prima ordonanță specială imperială, special con- sacrată drumurilor de fer economice și tramvaiu- rilor, a fost economice și tramvaiurilor a fost edic- tată la 14 Aprilie 1887.

După art. 1 al acestei ordonanțe și drumurile de acces la drumurile de fer necesare pentru trebuințele locale ale comerțului și ale indus- triei, pot să fie construite și exploatate de insti- tuțiuni provinciale, municipale și comunale, de so- cietăți de acționari și de particulari.

Drumurile de acces avute în vedere de această ordonanță, pot să fie după art. 2, căi ferate cu tracțiune mecanică sau animală sau căi pavate sau împietruite.

¹⁾ A vedea colecțiunea Buletinului pe 1895.

Tramvaiurile cu cai în orașe și suburbii nu fac obiectul acestei ordonanțe (art. 3).

După art. 4, 5 și 6 drumurile de acces pot să fie afectate transporturilor publice sau private; în primul caz, concesionarii sunt autorizați a lua prețuri de transporturi și jugărit.

După art. 22, autorizația imperială este necesară pentru stabilirea ori-cărui drum de acces a cărui construcțiune reclama exproprierea forțată sau ajutorul financiar al statului precum și pentru înființarea ori-cărei căi ferate cu tracțiune mecanică pentru transportul public.

După art. 36 și 37, felul și limita scutirilor acordate de stat sunt determinate în fie-care caz particular.

Când drumul trebuie construit cu ajutorul statului, se fixează, acordându-se concesiunea, condițiunile relative la exploatare, la controlul statului, la transporturile poștei, trupelor, materialului de război și condamnaților, și să determină termenul de reluarea întreprinderii de către stat, precum și condițiunile de rescumpărare și motivele dând drept la închiderea exploatarei.

De la promulgarea acestei legi, mai multe circulări ministeriale au fost edictate pentru a-i regula aplicarea și pentru a stimula dezvoltarea căilor ferate de acces.

O circulară a departamentului drumurilor de fer, de la 19 Decembrie 1887, regulează precum urmează aplicarea art. 37 din legea precedentă în ceea ce privește supravegherea Statului asupra drumurilor de fer de acces, bucurându-se de aceleași avantaje:

1) Deschiderea exploatarei trebuie să fie autorizată, după inspecția căii și materialului de către autoritățile locale ale ministerului căilor de comunicație, adică de inspectorul însărcinat cu controlul drumurilor de fer concepute căruia drumul de fer de acces este racordat.

Când drumul de fer de acces să racordează cu o linie a Statului, autorizațiunea va fi dată de directorul drumului de fer al Statului;

2) Exploatarea drumului de acces este supusă supravegherii autorităților sus numite;

3) Pentru acoperirea cheltuielilor de supraveghere, concesionarii drumurilor de fer de acces de această categorie trebuie să verse la tezaur anual, pentru fie-care 533 metri de cale, 140 lei în

timpul construcțiunii și 28 lei în timpul exploatarei.

O circulară a departamentului drumurilor de fer din 13 Februarie 1889 invită pe directorii drumurilor de fer de interes general să dea întreprinzătorilor de drumuri de fer de acces toate științele relative la mersul de observat pentru a obține concesiunile conform noii legi.

O circulară a ministrului căilor de comunicație din 31 Octombrie 1889 prescrie funcționarilor administrațiunei sale de a da tot concursul prefecturilor și persoanelor interesate pentru a ușura și grăbi înființarea de drumuri de fer economice.

Pentru aceasta, șefii de circumscripții, a căilor de comunicație și subalternii lor trebuie să dea prefecturilor toate lămuririle tehnice, juridice și economice putând să conducă pe cei interesați în alegerea traseului și pentru formarea de Societăți.

Acești funcționari sunt invitați a lua parte la adunările care au de scop de a studia chestiunile locale relative la stabilirea drumurilor de fer de acces.

Inspectorii de drumuri de fer de interes general și direcțiunile drumurilor de fer ale statului sunt de asemenea invitate a înlesni interesaților obținerea concesiunii, indicându-le mersul, tipurile de adoptat pentru construcțiune, condițiunile cele mai avantajoase pentru aprovizionarea materialelor și angajarea personalului.

O circulară a ministrului de interne, din 14 Oct. 1889, invită pe de altă parte pe prefecti a lua inițiativa organizării întrunirii persoanelor interesate în scop de a discuta condițiunile de înființare a drumurilor de fer de acces; a dirije mișcarea în favoarea unei grabnice organizări a întreprinderilor și a stimula participarea celor interesați dându-le toate lămuririle.

ELVETIA

Toate drumurile de fer elvețiene sunt sub regimul legii organice din 23 Decembrie 1872. Nu există o lege organică specială pentru drumurile de fer de interes local. De asemenea și pentru tramvaiuri. Condițiunile relative la construcțiunea și exploatarea acestor drumuri de fer și tramvaiuri sunt coprinse, pentru fie-care caz particular, în actele de concesiune.

(Va urma)