

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część LV. — Wydana i rozesłana dnia 4. sierpnia 1896.

Treść: № 141. Ustawa o kolejach niższego rzędu, których budowa zapewniona być ma w roku 1896.

141.

Ustawa z dnia 21. lipca 1896,

o kolejach niższego rzędu, których budowa zapewniona być ma w roku 1896.

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanawiam co następuje:

Artykuł I.

Upoważnia się Rząd, żeby pod warunkami ustawy niniejszej zapewnił wybudowanie kolei niższego rzędu poniżej wymienionych, a mianowicie:

1. od stacyi w Niemieckim Brodzie austriackiej kolei północno-zachodniej na Przybysław do Żdaru;

2. od stacyi w Skuczu austriackiej kolei północno-zachodniej na Krounę i Kamienicę pustą do Policzki z dobiegiem do kolei lokalnej switawsko-policzkiej, będącej przedmiotem dokumentu koncesyjnego z dnia 10. września 1894, Dz. u. p. Nr. 207;

3. od stacyi w Prachatycach kolei lokalnej wodniańsko-prchatyckiej na Górny Hałd do Wallernu;

4. od stacyi w Wimperku kolei lokalnej strakonicko-wimperkiej na Eleonorenhain do Wallernu;

5. od stacyi w Gstadt kolei nadybbsańskiej, będącej przedmiotem dokumentu koncesyjnego z dnia 22. października 1894, Dz. u. p. Nr. 219, do Ybbsitz;

6. od stacyi w Kostelcu linii kolei państwa igławsko-cerekewskiej na Trzest do Telczu;

7. od stacyi w Mauthausen linii kolei państwa St. Valentin—Gaisbach-Wartberg na Schwertberg i Perg do Grein;

8. od stacyi w Bregency na Kennelbach i Andelsbuch do Bezaui (kolej bregenzka leśna);

9. od stacyi w Gorycyi linii kolei południowej nabrzeżnicko-kormińskiej doliną nadwipawską do Aidussiny;

10. od stosowego punktu linii kolei południowej wiedeńsko-tryestyńskiej pod Lublaną do Werhenka;

11. od stacyi Treibach—Starydwór linii kolei państwa St. Michael—Glandorf doliną Kerki do Małego Glödnitzu (kolej w dolinie Kerki);

12. od stacyi w Trzebani zadniej linii kolei państwa prasko-pilzeńskiej na Hostomice do Lochowic z dobiegiem do linii kolei państwa rakonicko-zdyckiej;

13. od stacyi w Błatnej projektowanej kolei lokalnej brzeżnicko-strakonickiej na Lnarze i Kasejowice do Nepomuku z dobiegiem do linii kolei państwa zawodzko-chebskiej;

14. od stosownego punktu linii kolei państwa protiwińsko-zdyckiej pod Brzeżnicą do Rożmitalu;

15. od stacyi w Karłowych Warach wyłącznie uprzywilejowanej kolei żelaznej busztiehradzkiej na Hroznietyn do Merklsgrün;

16. od stacyi w Ober-Grafendorf projektowanej kolei lokalnej St. Pölten—Kirchberg nad Pielachem na Kilb do Mank;

17. od stacyi w Jenbachu linii kolei południowej Wörgl—Innsbruck na Zell nad Zillera do Mairhofen (kolej nadzillerska);

18. od stacyi w Kralikach linii kolei państwa Sternberg—Kraliki (Lichkow) na Czerwoną Wodę do Szimbergu;

19. od stacyi Berun—Ondrejow linii kolei państwa olomuniecko-karniowskiej do Dworu;

20. od stosownego punktu linii kolei państwa Karniów—Hennersdorf w pobliżu stacji w Olbersdorfie na Rosswald do Hotzenplotz;

21. od stacji w Barzdorfie budującej się linii kolei państwa Lipowa—Barzdorf do Jawornika;

22. od stacji w Hukowicach powyższej linii kolei państwa do Widnawy.

Artykuł II.

Z wyjątkiem linii Gorycyja—Ajdušina, pod l. 9 wzmiankowanej, którą pod względem stosunków kierunku i spadku wybudować należy jako kolej główną, wszystkie inne koleje wykonane być mają jako lokalne, a mianowicie linie Gstadt—Ybbsitz (l. 5), Bregencya—Bezau (l. 8), Treibach—Mały Głódnitz (l. 11), Ober-Grafendorf—Mank (l. 16), Berun—Dworec (l. 19) i Olbersdorf—Hotzenplotz (l. 20) jako wązko-torowe, wszystkie zaś inne linie jako normalno-torowe.

Kolej lokalna Jenbach—Mairhofen, pod l. 17 oznaczona, może być wykonana jako wązko-torowa w tym razie, gdyby Rząd uznał to za odpowiednie ułatwienie w celu zapewnienia budowy tej kolei pod względem finansowym.

Okresy koncesyjne wynosić mają najwięcej po 90 lat, licząc od dnia nadania koncesyi.

Artykuł III.

Kolejom żelaznym w artykule I, ll. 1 aż do 11 oznaczonym, może państwo przy nadaniu koncesyi zapewnić na przeciąg 76 lat, licząc od dnia nadania koncesyi, gwarancję czystego dochodu rocznego a to w sumie odpowiadającej wydatkowi na oprocentowanie czterech od sta nie przewyższające i na umorzenie pożyczek, które celem uzyskania kapitału na koleje powyższe będą zaciągnięte a to w taki sposób, że gdyby czyste dochody roczne tych kolei nie wynosiły sum, jakie im będą zagwarantowane, to, coby niedostawało, uzupełni Rząd.

Czysty dochód roczny, jaki Rząd ma kolejom powyższym zagwarantować, ustanawia się ze względem na wzmiankowane pożyczki dla każdej z osobna kolei w następujących kwotach maksymalnych:

	złotych wal. a. w mon. pap.
Niemiecki Brod—Żdar	58.900
Skucz—Policzka	41.200
Prachatyce—Wallern	35.600
Wimperk—Wallern	50.500
Gstadt—Ybbsitz	11.200

złotych wal. a.
w mon. pap.

Kostelec—Telcz	42.500
Mauthausen—Grein	51.000
Bregencya—Bezau	69.500
Gorycyja—Ajdušina	64.500
Lublana—Werhenek	17.000
Treibach—Mały Głódnitz	27.800

Artykuł IV.

Ze względu, że ile możności dążyć należy do tego, żeby koncesyę na wybudowanie i utrzymywanie w ruchu linii kolejowych, w artykule I, l. 1 aż do 5 wymienionych, objęły i wykonywały przedsiębiorstwa kolei lokalnych z niemi się łączących a również używających udzielonej przez państwo gwarancji czystego dochodu, jakoteż w tym celu, żeby przedsiębiorstwa tego rodzaju ze sobą się zlewały, może Rząd liniom kolejowym, uważać się mającym w takim razie za całość zespoloną, gwarantować ogólny czysty dochód roczny, wyrównywający sumie czystych dochodów zagwarantowanych każdej w szczególności z linii zjednoczonych.

Do przedsiębiorstw, w myśl powyższego postanowienia utworzonych a w szczególności odnośnie do akcji i obligacji, jakie przedsiębiorstwa te będą emitowały, tudzież odnośnie do wszystkich aktów prawnych (kontraktów, tyczących się zespolenia), które w przypadkach takich muszą być wygotowywane, stosować należy odpowiednio dobrodziejstwa finansowe w artykułach IV i V ustawy z dnia 31 grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895 przewidziane. Postanowione w artykule V pod lit a) uwolnienie od podatku zarobkowego i dochodowego tudzież od należności stęplowej, której podlegają kupony, służy rzeczonym przedsiębiorstwom w takiej samej rozciągłości, w jakiej takowe przyznane zostało koncesyą każdej w szczególności z linii kolejowych zespolonych.

Artykuł V.

Gwarancya państwa oznaczona w artykule III, zapewniona być ma pod tym warunkiem, że na pokrycie kosztów wykonania tych linii kolejowych wniesione będą dodatki poniżej wyrażone, a to albo przez interesowane królestwa i kraje z funduszków krajowych łącznie z osobami interesowanemi, albo przez samą jedną z tych stron:

Niemiecki Brod—Żdar	400 000 zł.
Skucz—Policzka	500.000 „
Prachatyce—Wallern	300.000 „
Wimperk—Wallern	400 000 „
Gstadt—Ybbsitz	56.000 „
Kostelec—Telcz	300 000 „
Mauthausen—Grein	220.000 „

Bregencya—Bezau	440.000 zł.
Gorycyca—Aidussina	150.000 „
Lublana—Werhenek	50.000 „
Treibach—Mały Glödnitz	200.000 „

Dopłaty powyżej ustanowione uiścić należy przez objęcie akcji zakładowych spółek akcyjnych, jakie się dla każdej z owych kolei zawiązą, albo — o ileby zachodził jeden z przypadków, w artykule IV przewidzianych, akcji spółek tamże oznaczonych, od tych zaś akcji, które policzyć się mają w pełnej wartości imiennej, nie będą w ciągu trwania budowy (Artykuł XII) płacone odsetki interkalarne.

Subskrypcyę wszystkich akcji, które interesowani mają objąć i wnoszenie w czasie właściwym kapitału na takowe zapewnić należy jeszcze przed nadaniem koncesyi a to w taki sposób, jak to Rząd przepisze.

Artykuł VI.

Upoważnia się Rząd do stosunkowego zniżenia, na rzecz stron interesowanych, dopłat w artykule poprzedzającym zastrzeżonych a to w takim razie i o tyle, o ile w skutek postępu w przygotowaniach lub przy wykonaniu budowy powyższych kolei lokalnych można będzie z pewnością oczekiwać oszczędności w preliminowanych kosztach budowy.

W podobny sposób może Rząd dozwolić pod powyższymi warunkami zniżenia zawarowanych w artykule IV ustaw z dnia 22. czerwca 1894, Dz. u. p. Nr. 129 i z dnia 19. czerwca 1895, Dz. u. p. Nr. 83, dopłat stron interesowanych na pokrycie kosztów wykonania linii kolejowych tamże wymienionych, o ile owe linie kolejowe nie są jeszcze w ruchu.

Artykuł VII.

Do wykonania artykułu III. i IV. stosować należy postanowienia artykułu IV. ustawy z dnia 26 grudnia 1893, Dz. u. p. Nr. 33 z r. 1894 o budowie kolei nadyhbsańskiej z tą zmianą, że opłaty stęplowe od kuponów mogą być umieszczane w rachunku ruchu jako pozycya wydatkowa.

Również wolno także umieszczać jako pozycyę wydatkową w rachunku ruchu kolei w artykule I, ll. 1 aż do 11 wymienionych, dodatki na koszt zarządu, gdyby je płacono od pożyczek zaciągniętych mających, tudzież kwoty, któreby zakładowi finansowemu, pożyczkę dającemu, zwracano za podatki i opłaty.

Artykuł VIII.

Co do kolei lokalnych, w artykule I, ll. 12 aż do 17 oznaczonych, upoważnia się Rząd do objęcia przy nadaniu koncesyi akcji zakładowych spółek akcyjnych, jakie się dla tych kolei zawiązą, lub, gdyby koleje te miały być wybudowane przez spółki akcyjne kolei z niemi się łączących, akcji zakładowych tych ostatnich spółek, w następujących sumach maksymalnych, a mianowicie:

Trzebań zadni—Lochowice	160 000 zł.
Blatna—Nepomuk	22.000 „
Brzeźnica—Rożmital	32.000 „
Karłowe Wary—Merkelsgrün	40.000 „
Ober-Grafendorf—Mank	80.000 „
Jenbach—Mairhofen	150.000 „

Artykuł IX.

Udział skarbu państwa w zgromadzeniu kapitału na koleje lokalne, w artykule VIII wymienione, podlega warunkom następującym:

1. że zgromadzenie reszty kapitału na budowę tych kolei lokalnych, o ile tenże nie będzie uzyskany objęciem akcji zakładowych w pełnej wartości imiennej przez interesowane gminy, powiaty i strony prywatne, zapewnione będzie według okoliczności współudziałem finansowym królestw i krajów interesowanych bez dalszego obciążenia państwa;

2. że tym akcyom zakładowym, które państwo obejmie a co do których statutowe ograniczenie prawa głosowania do maksymalnej ilości głosów, ani też w obec posiadaczy akcji pierwszorzędnych, gdyby emitowane były, nie może nastąpić, nadane będą te same prawa co innym akcyom zakładowym, i

3. że dywidenda, która by należała się od akcji pierwszorzędnych, zanim akcyce zakładowe nabędą prawa do poboru dywidendy, wymierzana będzie najwyżej po cztery od sta.

Artykuł X.

Kapitał na akcyce zakładowe, które stosownie do artykułu VIII. państwo ma objąć, wnosić należy w miarę wydatków na budowę kolei lokalnych atoli dopiero od tej chwili, gdy według uznania Rządu i według wykazów jego sprawdzeniu podlegających, pokaże się, że dotrzymanie wyznaczonych w koncesyach terminów do wybudowania kolei i uzyskanie kapitałów na budowę potrzebnych bez dalszego obciążenia skarbu państwa uważać należy za zapewnione.

Państwo wypłacać ma za niestępowaniami potwierdzeniami odbioru i ma czuwać nad tem, żeby wypłacanych sum używano tylko na cele budowy i urządzenia kolei oznaczonych.

Artykuł XI.

Upoważnia się Rząd, żeby celem pokrycia wkładek na akcye, które na zasadzie artykułu VIII. państwo ma objąć, zaciągnął pożyczki pod jak najkorzystniejszymi warunkami, z zastrzeżeniem, żeby odsetki od nich wynosiły najwięcej po cztery od sta rocznie i żeby amortyzacya skończyła się w ciągu najwięcej 75 lat.

Artykuł XII.

Budowa kolei lokalnych w artykule I, ll. 1 aż do 17 oznaczonych, skończona być ma w przeciągu dwóch lat, licząc od dnia nadania koncesyi i gotowe koleje oddać należy w tych terminach na użytek publiczny.

Dopełnienie tego zobowiązania winni koncesyonaryusze zapewnić państwu złożeniem w sposób, który on oznaczy, odpowiedniej kaucyi, którą w razie niedopełnienia powyższego zobowiązania uznać należy za przepadłą.

Artykuł XIII.

Budowa kolei lokalnych w artykule I, ll. 1 aż do 11 oznaczonych, tudzież dostawy dla nich powierzane być mają z bezpośrednim współdziałaniem Rządu na podstawie projektu szczegółowego i preliminarza kosztów wypracowanych z odpowiednim wpływem funkcyonaryuszów państwa, ile możliwości na warunkach, stawianych pospolicie przy budowie kolei państwa.

Roboty budownicze powierzać należy oddzielnie od gromadzenia kapitału.

Wartość tych dostaw materiału, gruntów odstąpionych i w ogóle wszelkich tych świadczeń, które mają być zapewnione objęciem akcji zakładowych, oceniać się będzie drogą porozumienia między państwem a stronami interesowanemi, gdyby zaś nie zdołano się porozumieć, drogą dobrowolnego oszacowania sądowego.

Co się tyczy kolei lokalnych w artykule I, ll. 12 aż do 17. oznaczonych, projekty szczegółowe i kosztorysy onychże mają być wygotowywane a ich budowa i dostawy mają być powierzane w porozumieniu z Wydziałami krajowymi odnośnych królestw i krajów z współdziałaniem Rządu i ile możliwości na warunkach stawianych pospolicie przy budowie kolei państwa.

Artykuł XIV.

Ruch na kolejach lokalnych w artykule I, ll. 1 aż do 17 oznaczonych, o ile pod względem utrzymania ruchu na kolejach pod ll. 9, 10, tudzież 12 aż do 17 wzmiankowanych nie zostanie zawarta inna umowa z odnośnymi Wydziałami krajowymi, utrzymywać ma państwo przez cały okres koncesyjny na rachunek koncesyonaryuszów i koncesyonaryusze obowiązani będą zwracać Zarządowi kolei państwa koszta z powodu tego utrzymywania ruchu rzeczywiście ponoszone, które według okoliczności oznaczone będą w sumie ryczałtowej.

Przytem co do kolei lokalnych, których budowa według artykułu III. zapewniona być ma na podstawie gwarancyi państwa, dopóki będą istotnie korzystały z gwarancyi państwa lub dopóki zaliczki gwarancyjne przez państwo udzielone, będą jeszcze zalegały, Zarządowi kolei państwa, obejmującemu ruch na tych kolejach, będzie służyło prawo urządzania ruchu i ustanawianie taryf według własnego uznania z uwzględnieniem potrzeb obrotu, jakie będą kiedykolwiek zachodziły.

Artykuł XV.

Upoważnia się Rząd, żeby koleje lokalne, w artykule I, ll. 18 aż do 22 oznaczone, wybudował kosztem państwa, z wyłączeniem na wydatki ogółem następujących sum, które uważać należy za maksymalne:

Kraliki—Szimberg	780.000 zł.
Berun—Dworec	375.000 „
Olbersdorf—Hotzenplotz	660.000 „
Barzdorf—Jawornik	246.000 „
Hukowice—Widnawa	227.000 „

Wybudowanie powyższych kolei lokalnych podlega warunkowi, żeby interesowane królestwa i kraje razem ze stronami interesowanemi złożyły na koszta budowy *à fonds perdu* następujące dodatki:

Kraliki—Szimberg	200.000 zł.
Berun—Dworec	67.000 „
Olbersdorf—Hotzenplotz	287.000 „
Barzdorf—Jawornik	50.000 „
Hukowice—Widnawa	45.000 „

Artykuł XVI.

Koszta kolei lokalnych w artykule XV oznaczonych, pokryć należy z funduszów wkładowych, utworzonych według artykułu III. ustaw z dnia 11. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 229 i z dnia 27. grudnia 1893, Dz. u. p. Nr. 199, a mianowicie koszta linii Kraliki—Szimberg z funduszu wkładowego kolei Granicznej Morawskiej, koszta linii Berun—Dworec

i Olbersdorf—Hotzenplotz z funduszu wkładowego kolei Centralnej morawsko-śląskiej a koszta linii Barzdorf—Jawornik i Hukowice—Widnawa z funduszu wkładowego linii Austryackiej Spółki kolei lokalnych.

Gwoli kolei żelaznych, według powyższego postanowienia wybudować się mających, zezwala się na uwolnienie od stępli i opłat, którymby podlegały kontrakty, podania i dokumenty, tyżące się wykupu gruntów, budowy i urządzenia kolei, jakoteż od opłaty za przeniesienie własności wykupionych gruntów.

Artykuł XVII.

Ruch na kolejach żelaznych, w artykule XV oznaczonych, utrzymywać ma Rząd na własny rachunek i przeniesienie ruchu na osobę prywatną lub na spółkę mogłoby nastąpić tylko na zasadzie ustawy, gdyby w tym względzie została wydana.

Artykuł XVIII.

Upoważnia się Rząd, żeby na miejsce przewidzianego w artykułach V i VIII ustawy z dnia 22. czerwca 1894, Dz. u. p. Nr. 129 o kolejach lokalnych, których budowa miała być zapewniona w roku 1894, udziału państwa w uzyskaniu kapitału na koleje żelazne Zeltweg—Wolfsberg i Dolny Drauburg—Welenije, zapewnił tym dwom liniom kolejowym, pod zastrzeżeniami i warunkami w artykule III ustawy niniejszej przepisaniem, gwarancją państwa co do czystego dochodu rocznego w sumie 272.000 zł. waluty austryackiej w monecie papierowej, odpowiadającego sumie potrzebnej na oprocentowanie najwięcej po 4 od sta i na umorzenie pożyczki, celem uzyskania kapitału zaciągnąć się mającej, jeżeli księstwa Styrya i Karyntya z funduszków krajowych, razem ze stronami interesowanymi miejscowymi, obejmą akcyje zakładowe spółki akcyjnej wspólnej, dla obu powyższych kolei zawiązać się mającej, w pełnej wartości imiennej, najmniej za sumę 1,000.000 zł. waluty austryackiej.

W takim razie postanowienia zawarte w artykule V, ustęp drugi i trzeci, następnie w artykule VII,

XII i XIII, ustęp pierwszy aż do trzeciego, tudzież w artykule XIV tej ustawy mają być odpowiednio stosowane, z tem zastrzeżeniem, żeby przy zakładaniu obu powyższych linii kolejowych uwzględniano jak najtroskliwiej późniejsze przekształcenie ich na koleje główne drugiego rzędu i żeby budowa ich skończyła się najpóźniej w przeciągu półtrzecia roku, licząc od dnia nadania koncesyi.

Artykuł XIX.

Z częściową zmianą rozporządzeń zawartych w artykule IV ustawy z dnia 22. czerwca 1894, Dz. u. p. Nr. 137, postanawia się, że kolej lokalna Nepolokowce—Wyżnica, będąca przedmiotem dokumentu koncesyjnego z dnia 25. września 1895, Dz. u. p. Nr. 161, a która według ustawy wykonana być miała jako kolej wązko-torowa, ma być wybudowana jako kolej lokalna o torze normalnym.

Artykuł XX.

Upoważnia się Rząd, żeby polecił wygotować na koszt państwa projekt szczegółowy połączenia kolejowego wybudować się mającego jako kolej główna drugiego rzędu od stacyi w Przeworsku linii kolei państwa krakowsko-lwowskiej do Rozwadowa.

W tym celu wyznacza się Rządowi na rok bieżący dotacyę osobną w sumie 15.000 zł. jako wydatek nadzwyczajny z dozwoleń użycia aż do końca 1897 roku.

Artykuł XXI.

Wykonanie ustawy niniejszej, która nabywa mocy obowiązującej od dnia ogłoszenia, poruczam Mojemu Ministrowi kolei żelaznych i Mojemu Ministrowi skarbu.

Ischl, dnia 21. lipca 1896.

Franciszek Józef r. w.

Badeni r. w.

Guttenberg r. w.

Biliński r. w.

