

# Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XLII. — Wydana i rozesłana dnia 25. czerwca 1895.

Treść: № 83. Ustawa o kolejach żelaznych, których budowa zapewniona być ma w roku 1895.

## 83.

### Ustawa z dnia 19. czerwca 1895,

o kolejach żelaznych, których budowa zapewniona być ma w roku 1895.

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanawiam co następuje:

#### Artykuł I.

Upoważnia się Rząd, żeby pod warunkami ustawy niniejszej zapewnił wybudowanie następujących kolei żelaznych:

1. Od stacji w Maryańskich Łązniach kolei państwa Pilzeń—Cheb na Teplę, Beczow i Schönwehr do Karłowych Warów z dobiegiem do dworca centralnego, który ma tamże być wystawiony na gruntach donickich gminy miasta Karłowych Warów;

2. od pewnego punktu kolei żelaznej pod 1 wzmiankowanej nieopodal Schönwehru na Sławkow do Lokietu z dobiegiem do kolei państwa Lokiet—Nowosedly;

3. od stacji w Wodnianach kolei państwa Gmünd—Pilzeń do Tynu nad Wełtawą;

4. od stacji w Czerczanach kolei państwa Wiedeń—Praga do Kolina z odnogą od Rattayu do Kaczowa;

5. od stacji w Strakonicach kolei państwa Gmünd—Pilzeń na Błatną do Brzeznic z dobiegiem do kolei państwa Protiwin—Zdice;

6. od stacji w Nowym dworze kolei państwa Pilzeń—Cheb do Bezdruciz;

7. od stacji w Absdorfie kolei państwa Wiedeń—Praga do Sztokrawy z dobiegiem do uprzyw. austriackiej kolei Północno-zachodniej;

8. od stacji w Wiener-Neustadt kolei Południowej Wiedeń—Tryest do Puchbergu, według okoliczności z przedłużeniem do Schneebergu;

9. od stacji w St. Pölten kolei państwa Wiedeń—Linz do Kirchbergu nad Pielachem;

10. od stacji w Zell am See kolei państwa Bischofshofen—Wörgl na Mittersill do Krimml;

11. od stacji w Trzebini uprzyw. kolei Północnej Cesarza Ferdynanda albo od pewnego stosownego punktu dobiegającej do niej kolei podjazdowej Siersza—Trzebinia do Skawiec z dobiegiem do kolei państwa Sucha—Skawina;

12. od pewnego punktu kolei w ustępie 11 wymienionej pod Piłą do Jaworzna;

13. od stacji w Chabówce kolei państwa Żywiec—Nowy Sącz na Nowy Targ do Zakopanego;

14. od stacji w Borkach Wielkich kolei państwa Lwów—Podwołoczyska do Grzymałowa;

15. od stacji w Kołomyi uprzyw. kolei Lwowsko—czerniowiecko-jasskiej na Horodenkę do Zaleszczyk;

16. od stacji w Berunie Czeskiej Zachodniej kolei na Lodenice i Horzelice, według okoliczności z włączeniem istniejącej kolei podjazdowej Nuczyce—Duszniak z dobiegiem do kolei państwa prasko—duchcowskiej.

#### Artykuł II.

Z wyjątkiem kolei lokalnych St. Pölten—Kirchberg nad Pielachem (l. 9), Zell am See—

Krimml (l. 10) i Chabówka—Zakopane (l. 13), które wybudowane być mają jako wązko torowe, wszystkie koleje w artykule I oznaczone wykonać należy z prawidłową szerokością torów a mianowicie linie oznaczone pod l. 1, 2 i 16 Maryańskie Łaźnie—Karłowe Wary, Schönwehr—Lokiet i Berun—Dusznik jako koleje głównego drugiego rzędu, inne zaś linie pod ll. 3 aż do 15 wzmiankowane, jako koleje lokalne.

Co się tyczy kolei lokalnej od Chabówki do Zakopanego pod l. 13 wzmiankowanej, część jej między Chabówką a Nowymtargiem może być wybudowana ze szlakiem normalnym w takim razie, gdyby miała być włączona w koleję o szlaku normalnym od Chabówki na Nowytarg do granicy krajowej.

Dobrodziejstwa i ułatwienia, jakie stosownie do postanowień ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, koleje niższego rzędu mogą w drodze administracyjnej uzyskać, stosują się w zupełności do wszystkich kolei żelaznych powyżej wzmiankowanych.

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

### Artykuł III.

Kolejom żelaznym w artykule I, ll. 1 aż do 3 oznaczonym, może Rząd przy nadaniu koncesyi zapewnić na przeciąg 76 lat, licząc od dnia nadania koncesyi, gwarancją 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 w Banku krajowym czeskim w sumach maksymalnych niżej oznaczonych 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:

	Suma maksymalna w złotych waluty austr.	gwarancyi rządowej
Maryańskie Łaźnie—Karłowe Wary . . . . .	4,050.000	172.000
Schönwehr—Lokiet . . . . .	1,200.000	51.000
Wodniany—Tyn nad Wełtawą . . . . .	660.000	28.000

### Artykuł IV.

Gwarancja rządowa w artykule III oznaczona ma być pod tym warunkiem zapewniona, żeby kró-

lestwo czeskie i strony interesowane objęły razem w pełnej wartości imiennej najmniej następujące sumy imienne w akcyach zakładowych spółek akcyjnych, które się dla tych kolei zawiążą, z zastrzeżeniem, że w okresie budowy (artykuł X) nie będą od tych akcyj zakładowych płacone odsetki interkalarne:

Maryańskie Łaźnie—Karłowe Wary . . . . .	1,075.000 zł.
Schönwehr—Lokiet . . . . .	500.000 „
Wodniany—Tyn nad Wełtawą . . . . .	300.000 „

Nadanie gwarancyi rządowej dla kolei żelaznej Maryańskie Łaźnie—Karłowe Wary podlega nadto dalszemu warunkowi, żeby gmina miasta Karłowych Warów aż do dnia 31. grudnia 1898 odstąpiła temu przedsiębiorstwu kolejowemu za akcyje zakładowe grunta donickie, będące w jej posiadaniu a to w rozległości najwięcej 35.400 metrów kwadratowych, o ile takowe będą potrzebne na wystawienie dworca centralnego w Karłowych Warach i o ile nie zostały już odstąpione na rzecz przedsiębiorstwa kolejowego Karłowe Wary—Johann-Georgenstadt. Suma w akcyjach zakładowych, która za te grunta ma być gminie wydana, oznaczona będzie za porozumieniem się między Rządem a gminą, gdyby zaś nie zdołano się porozumieć, drogą dobrowolnego oszacowania sądowego.

Na warunkach, które Rząd przepisze, zapewnić należy jeszcze przed nadaniem koncesyi, co do wszystkich akcyj zakładowych, które stosownie do postanowień powyższych mają strony interesowane objąć, subskrypcyą onychże, tudzież wczesne wnoszenie kapitału, uskutecznić się mające w miarę potrzeby w ciągu okresu budowy.

### Artykuł V.

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

Również wolno w rachunku ruchu kolei, w artykule I, ll. 1 aż do 3 oznaczonych, umieszczać jako pozycyą wydatkową dodatki na koszt zarządu, płacić się mające od pożyczek Bankowi krajowemu czeskiemu a wynoszące  $\frac{1}{8}$  od sta sum pożyczkowych, jakie kiedykolwiek zalegać będą nieumorzone, tudzież wszelkie kwoty, które temuż Bankowi były zwracane za podatki i opłaty.

### Artykuł VI.

Co do kolei w artykule I, ll. 4 aż do 15 oznaczonych, upoważnia się Rząd objąć przy nadaniu koncesyi akcyje zakładowe Spółek akcyjnych, jakie się dla tych kolei zawiążą w następujących sumach maksymalnych, a mianowicie:



Czerchany — Kolin z odnogą do Kaczowa	300.000 zł.
Strakonice — Brzeznica . . . . .	200.000 „
Nywy Dwór — Bezdrzuzice . . . . .	130.000 „
Sztokrawa — Absdorf . . . . .	40.000 „
Wiener-Neustadt — Puchberg (Schnee- berg) . . . . .	200.000 „
St. Pölten — Kirchberg nad Pielachem	200 000 „
Zell am See — Krimml . . . . .	320.000 „
Trzebinia — Skawce . . . . .	420.000 „
Piła — Jaworzno . . . . .	116.000 „
Chabówka — Zakopane . . . . .	235.000 „
Borki Wielkie — Grzymałów . . . . .	210.000 „
Kołomyja — Zaleszczyki . . . . .	425.000 „

Co do szlaków częściowych od Chabówki do Nowego Targu i od Nowego Targu do Zakopanego kolei lokalnej w artykule I, l. 13 oznaczonej, gdyby w razie włączenia pierwszego szlaku w kolej o szlaku normalnym od Chabówki do granicy krajowej (artykuł II, ustęp drugi) wypadło nadać koncesye rozmaitym przedsiębiorcom, w takim razie dopłata rządowa, ustanowiona powyżej dla całej kolei w sumie maksymalnej 235.000 zł. może być podzielona między te dwa szlaki częściowe w stosunku długości ich linii.

#### Artykuł VII.

Udział skarbu państwa w zgromadzeniu kapitału na koleje lokalne, w artykule VI 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 współdziałaniem finansowym królestw i krajów interesowanych;

2. że tym akcyom zakładowym, które Rząd 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;

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

#### Artykuł VIII.

Kapitał na akcy zakładowe, które stosownie do artykułu VI. Rząd ma objąć, wnosić należy w miarę wydatków na budowę kolei, 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 (artykuł X) jest zapewnione i że kapitały na budowę preliminowane niewątpliwie na ten cel wystarczą.

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

#### Artykuł IX.

Upoważnia się Rząd, żeby celem pokrycia wkładek na akcy, które na zasadzie artykułu VI. Rząd ma objąć, zaciągnął w czeskim a względnie w galicyjskim Banku krajowym lub w innych instytucjach finansowych pożyczki pod jak najkorzystniejszymi warunkami, z zastrzeżeniem, żeby odsetki od nich wynosiły najwyżej po cztery od sta rocznie i żeby amortyzacya skończyła się w ciągu najwyżej 75 lat.

#### Artykuł X.

Budowa kolei w artykule I, ll. 1 i 2 oznaczonych skończona być ma najpóźniej w przeciągu pół-trzecia roku, budowa zaś kolei w artykule I, ll. 3 aż do 15 wzmiankowanych najpóźniej 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 Rządowi złożeniem w sposób, który on oznaczy, odpowiedniej kaucyi, którą w razie niedopełnienia powyższego zobowiązania uznać należy za przepadłą.

#### Artykuł XI.

Budowa kolei, w artykule I, ll. 1 aż do 3 oznaczonych, tudzież dostawy dla nich powierzane być mają z bezpośredniem współdziałaniem Rządu na podstawie projektu szczegółowego i preliminarza kosztów wypracowanych z odpowiednim wpływem Władz rządowych, ile możliwości na warunkach, stawianych pospolicie przy budowie kolei rządowych.

Roboty budownicze powierzać należy oddzielnie od gromadzenia kapitału.

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

Co się tyczy kolei w artykule I, ll. 4 aż do 15 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 możności na warunkach stawianych pospolicie przy budowie kolei rządowych.

#### Artykuł XII.

Ruch na kolejach w artykule I, ll. 1 aż do 15 oznaczonych, o ile pod względem utrzymywania ruchu na kolejach pod ll. 4 aż do 15 wzmiankowanych nie zostanie zawarta inna umowa z odnośnemi Wydziałami krajowemi, utrzymywać ma Rząd przez cały okres koncesyjny na rachunek koncesyonaryuszów i koncesyonaryusze obowiązani będą zwracać Zarządowi kolei państwa koszta z powodu utrzymywania ruchu rzeczywiście ponoszone, które według okoliczności oznaczone będą w sumie ryczałtowej.

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

#### Artykuł XIII.

Upoważnia się Rząd, żeby wzmiankowana w artykule I, l. 16 linią łączącą od stacji w Berunie kolei Zachodniej Czeskiej do Dusznika, z dobiegiem do kolei państwa prasko-ducowskiej, wybudował kosztem państwa z wyłożeniem na to preliminowanej sumy ogólnej 1,950.000 zł., która uważana być ma za maksymalną.

Wybudowanie tej linii łączącej podlega warunkowi, żeby królestwo czeskie i strony interesowane na pokrycie kosztów budowy złożyły razem sumę rzeczywiście 115.000 zł. à *fonds perdu*.

Koszta budowy powyższej kolei pokryć należy z funduszu wkładowego kolei Zachodniej Czeskiej utworzonego w myśl artykułu III. ustawy z dnia 11. grudnia 1894, (Dz. u. p. Nr. 229) o nabyciu na rzecz państwa kolei Zachodniej Czeskiej, kolei Granicznej Morawskiej i kolei Centralnej morawsko-śląskiej i w tym celu pożyczkę pierwszorzędą, którą stosownie do artykułu II, l. 1 Rząd ma objąć do spłacenia z własnych funduszy, podwyższyć należy do sumy imiennej 28,500.000 zł. wal. austr., czyli 57,000.000 koron waluty ustawą z dnia 2. sierpnia 1892, Dz. u. p. Nr. 126 zaprowadzonej.

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

#### Artykuł XIV.

Ruch na kolei w artykule XIII oznaczonej, 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 XV

Wykonanie ustawy niniejszej, która nabywa mocy obowiązującej od dnia ogłoszenia, poruczam Memu Ministrowi handlu i Memu Ministrowi skarbu.

Wiedeń, dnia 19. czerwca 1895.

**Franciszek Józef r. w.**

**Windisch-Gractz r. w.    Wurmbrand r. w.  
Plener r. w.**