

# Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XLVII. — Wydana i rozesłana dnia 29. lipca 1905.

**Treść:** (M 121—124.) 121. Ustawa, dotycząca zgromadzenia środków pieniężnych na przekształcenie kolei kremstałskiej na główną kolej drugiego rzędu i ewentualne wykupno tej kolei przez państwo. — 122. Ustawa, dotycząca podwyższenia gwarancji państwowej dla kolei lokalnej Trydent—Malé. — 123. Ustawa, dotycząca budowy kolei lokalnej z Krems do Grein. — 124. Ustawa, dotycząca udziału państwa w zgromadzeniu kapitału na budowę kilku kolei lokalnych.

## 121.

### Ustawa z dnia 18. lipca 1905,

dotycząca zgromadzenia środków pieniężnych na przekształcenie kolei kremstałskiej na główną kolej drugiego rzędu i ewentualne wykupno tej kolei przez państwo.

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanawiam co następuje:

#### Artykuł I.

Celem zgromadzenia środków pieniężnych na przekształcenie kolei kremstałskiej na główną kolej drugiego rzędu upoważnia się rząd do podwyższenia renty dzierżawnej, przypadającej spółce kolei kremstałskiej na zasadzie umowy dzierżawnej z dnia 28. października 1902, o taką kwotę, której potrzeba na oprocentowanie nie wyżej jak po cztery od sta i umorzenie według planu pożyczki pierwszeństwa lub hipotecznej w imiennej kwocie 5,100.000 K.

#### Artykuł II.

Upoważnia się dalej rząd, by w razie, jeżeli w interesie skarbu uzna to za wskazane, w miejsce przewidzianego w artykule I podwyższenia renty dzierżawnej w celu zgromadzenia pieniędzy na przekształcenie kolei kremstałskiej, objął oprocentowanie i umorzenie według planu wspomnianej w artykule I pożyczki pierwszeństwa, względnie hipotecznej do wypłaty z własnych funduszków lub wydał obligacje

renty, ustanowionej ustawą z dnia 2. sierpnia 1892, Dz. u. p. Nr. 131, w kwocie imiennej najwyżej 5,100.000 K.

Gdyby rząd zrobił użytek z tego ostatniego umocowania, należy obligacje także w potrzebnej kwocie wygotować i oddać Ministrowi skarbu.

#### Artykuł III.

Upoważnia się dalej rząd, by w chwili, którą uzna za dogodną, odnośnie do linii kremstałskiej spółki kolejowej wykonał państwowe prawo wykupna w myśl postanowień obwieszczenia Ministerstwa kolei żelaznych z dnia 7. listopada 1902, Dz. u. p. Nr. 210.

#### Artykuł IV.

Ewentualną emisję i wpis hipoteczny określonej w artykule I i II pożyczki pierwszeństwa, względnie hipotecznej, dalej wszystkie z tego powodu sporządzane akty i dokumenty wraz ze skrypsem zastaw ustanawiającymi uwalnia się od należytości i stempli, kupony zaś tej pożyczki od stempla kuponowego.

Tak samo uwalnia się od należytości stemplowych i bezpośrednich a w szczególności także i od należytości przenośnej wszelkie kontrakty, wygotowania, prośby i dokumenty potrzebne do przekształcenia kolei kremstałskiej na główną kolej drugiego rzędu oraz do związanych z tem wywiaszczeń i transakcyj gruntowych, wreszcie do ewentualnego wykupienia linii kremstałskiej spółki kolejowej.

## Artykuł V.

Wykonanie tej ustawy, która z dniem ogłoszenia nabiera mocy obowiązującej, powierzam Moim Ministrom kolei żelaznych i skarbu.

W Ischlu, dnia 18. lipca 1905.

**Franciszek Józef wkr.**

Gautsch wkr.

Kosel wkr.

Wrba wkr.

**122.****Ustawa z dnia 18. lipca 1905,**

dotycząca podwyższenia gwarancyi państwowej dla kolei lokalnej Trydent—Malè.

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanawiam co następuje:

## Artykuł I.

Upoważnia się rząd, by ustanowioną w artykule III. ustawy z dnia 1. lipca 1901, Dz. u. p. Nr. 85, maksymalną kwotę gwarancyi państwowej dla kolei lokalnej z Trydentu na S. Michele i Cles do Malè podwyższył do kwoty, potrzebnej na oprocentowanie nie wyższe jak po cztery od sta i amortyzację pożyczki pojechtowanej w celu zgromadzenia pieniędzy, w takiej imiennej sumie, której wymaga uzyskanie gotówki 5.190.000 K.

## Artykuł II.

Wspomniane w I. artykule podwyższenie gwarancyi państwowej czyni się zawisłem od tego, by suma przyczynień się kraju Tyrolu z funduszów krajowych oraz interesentów do kosztów wybudowania linii kolejowej, o której mowa w artykule I, sięgała co najmniej kwoty 1,500.000 K.

## Artykuł III.

Wykonanie tej ustawy, która z dniem ogłoszenia nabiera mocy obowiązującej, powierzam Moim Ministrom kolei żelaznych i skarbu.

W Ischlu, dnia 18. lipca 1905.

**Franciszek Józef wkr.**

Gautsch wkr.

Kosel wkr.

Wrba wkr.

**123.****Ustawa z dnia 18. lipca 1905,**  
dotycząca budowy kolei lokalnej z Krems do Grein.

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanawiam co następuje:

## Artykuł I.

Upoważnia się rząd, by drogą udzielenia koncesyi pod warunkami w tej ustawie przepisany, zapewnił budowę kolei żelaznej, która ma być wybudowaną jako normalno-torowa kolej lokalna ze stacyi Krems, na linii kolei państwowych Absdorf—Krems, na Stein, Dürnstein, Weißenkirchen, Spitz, Schwallenbach, Aggsbach, Emmersdorf, Klein-Pöchlarn, Marbach, Persenbeug i Sarmigstein aż do stacyi Grein kolei lokalnej Mauthausen—Grein.

## Artykuł II.

Względem kolei żelaznej wspomnianej w artykule I, można przy udzielaniu koncesyi — której okres wynosić ma najwyżej 90 lat, licząc od dnia nadania koncesyi, bez naruszania zastosowania postanowień ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895 — zapewnić ze strony państwa na czas od dnia nadania koncesyi aż do upływu 76go roku gwarancyę czystego dochodu rocznego w tej wysokości, jakiej wymagać będzie oprocentowanie nie wyższe jak po cztery od sta i amortyzacja pożyczki pierwszeństwa, celem zgromadzenia kapitału na powyższą kolej zaciągnąć się mającej w kwocie imiennej, potrzebnej do uzyskania gotówki 15.300.000 K, a to w taki sposób, że gdyby czysty dochód roczny powyższej kolei nie dorównywał sumie dla niej zagwarantowanej, część niedostająca dopłaci rząd.

## Artykuł III.

W razie objęcia i wykonania koncesyi na budowę i utrzymywanie w ruchu kolei, wymienionej w artykule I, przez korzystającą również z gwarancyi państwowej spółkę akcyjną kolei lokalnej Mauthausen—Grein łączącej się z nową koleją, może rząd zjednoczonemu przedsiębiorstwu kolejowemu zagwarantować roczny dochód czysty, odpowiadający sumie gwarantowanych przez państwo czystych dochodów każdej z poszczególnych linii kolejowych, złączonych w jednolite przedsiębiorstwo.

Oдноśnie do utworzonego w myśl tego postanowienia jednolitego przedsiębiorstwa a w szczególności do emisji akcji i obligacji oraz do innych

aktów prawnych — które w przypadku tym muszą być zawarte — stosować należy analogicznie ulgi skarbowe, przewidziane w artykułach IV i V ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895. Wspomniane przedsiębiorstwo uwalnia się według lit. d ostatniego artykułu od podatków i należności w takim rozmiarze, w jakim ulgi te przyznano w koncesjach każdej z połączonych linii kolejowych z osobna. Należy przytem rozdzielić ogólny dochód spółki akcyjnej między poszczególne linie według klucza podziału, ułożonego przy udzielaniu koncesyi.

#### Artykuł IV.

Zapewnienie gwarancji państwa, o której mowa w artykule II, przywiązane jest do warunku, że arcyksięstwa Austrii powyżej Anizy i Austrii poniżej Anizy oraz interesenci przyczynią się razem kwotą co najmniej 2,100.000 K w gotówce do kosztów budowy linii kolejowej, wymienionej w artykule I.

Omówiony wyżej dodatek spłacić można zwrotnie w akcyach zarodowych spółki akcyjnej, obejmującej wybudowanie tej kolei żelaznej, przy czem od efektów tych, które w pełnej wartości imiennej będą liczone, odsetek interkalarnych przez czas budowy płacić nie trzeba.

Koncesyę na kolej lokalną, o której mowa w artykule I, nadać ma rząd dopiero wtedy, gdy na podstawie zbadanych przezeń dowodów uzna, że pokrycie kosztów dostatecznie jest zabezpieczone prelimitowanym kapitałem budowlanym oraz że przy wpisywaniu na wszystkie akcyje, które mają objąć interesenci i przy wpłacie kwot w gotówce na te akcyje przypadających dopełniono warunków, oznaczonych przez rząd.

#### Artykuł V.

Wykonując artykuł II trzymać się należy przepisów artykułu IV ustawy z dnia 26. grudnia 1893, Dz. u. p. Nr. 33 z r. 1894, dotyczącej budowy kolei ybbstańskiej, z tą odmianą, że należności stemplowe od kuponów wolno wstawić w rachunek ruchu jako pozycję wydatkową.

Tak samo wolno wstawić w rachunek ruchu jako pozycję wydatkową ewentualne dodatki administracyjne, zapłacone przy zaciąganiu pożyczki, jakoteż ewentualne zwroty podatków i należności, zapłaconych udzielającej pożyczki instytucji finansowej.

#### Artykuł VI.

Budowę wymienioną w artykule I kolei żelaznej należy skończyć najpóźniej w przeciągu trzech lat, licząc od dnia udzielenia koncesyi i gotową koleją oddać do tego terminu na użytek publiczny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego zobowiązania ma koncesyonaryusz według uznania rządu dać stosowne zabezpieczenie w sposób, który ten ostatni oznaczy.

#### Artykuł VII.

Budowa i dostawy powierzane być mają na podstawie szczegółowego projektu i kosztorysu, ułożonego przy odpowiednim wpływie organów państwowych a to z bezpośrednim współudziałem rządu i według warunków, stosowanych zazwyczaj przy budowie kolei państwowych.

Roboty budowlane powierzyć należy oddzielnie od gromadzenia kapitału.

Wartość dostaw materiałów, pozbytych gruntów i innych świadczeń zabezpieczanych przez objęcie akcyi zarodowych, ocenia rząd w porozumieniu z interesentami, a gdyby porozumienia takiego nie osiągnięto, przez dobrowolne sądowe oszacowanie.

#### Artykuł VIII.

Ruch na kolei wymienionej w artykule I, utrzymywać będzie przez cały okres koncesyjny państwo na rachunek koncesyonaryusza za co koncesyonaryusz obowiązany będzie zwracać zarządowi kolei państwowych koszta z powodu tego utrzymywania ruchu rzeczywiście poniesione lub według okoliczności ryczałtowo oznaczone.

Przytem dopóki kolej będzie istotnie korzystala z gwarancji państwa lub dopóki zaliczki z tytułu gwarancji wypłacone nie będą państwu zwrócone, będzie zarząd państwowych kolei żelaznych, który obejmie ruch na koncesyonowanej kolei miał prawo wydawania według własnego uznania postanowień co do urządzeń ruchu i ustanawiania taryf, przy czem będzie miał wzgląd na każdorazowe wymogi obrotu.

#### Artykuł IX.

Ustawa ta nabiera mocy obowiązującej z dniem ogłoszenia.

Wykonanie tej ustawy powierzam Moim Ministrom kolei żelaznych i skarbu.

W Ischlu, dnia 18. lipca 1905.

**Franciszek Józef wdr.**

Gautsch wdr.

Kosel wdr.

Wrba wdr.

**124.****Ustawa z dnia 18. lipca 1905,**

dotycząca udziału państwa w zgromadzeniu kapitału na budowę kilku kolei lokalnych.

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanawiam co następuje:

**Artykuł I.**

W celu zapewnienia budowy normalno-torowych kolei lokalnych

1. z Wiednia (Hauptzollamt) na Hainburg do granicy kraju w kierunku Preszburga,

2. ze stacji Freiland-Türnitz linii kolei państwowych St. Pölten—Kernhof do Türnitz,

3. ze stacji Retz austriackiej kolei północno-zachodniej do Drosendorf,

4. ze stacji Libochowitz kolei lokalnej Laun—Libochowitz do stacji Jenschowitz austriacko-węgierskiej spółki kolei państwowych,

5. ze stacji Kanitz-Eibenschitz austriacko-węgierskiej spółki kolei państwowych do Oslawan,

6. ze stacji Tarnów linii kolei państwowych Kraków—Lwów do Szczucina,

oraz wąsko-torowej kolei lokalnej

7. ze stacji Agonitz kolei steyrtalskiej do połączenia z koleją do Pyhrn na stacji Klaus-Steyrling

upoważnia się rząd do objęcia akcji zarodowych spółek akcyjnych, które mają wybudować te koleje lokalne, w następujących kwotach maksymalnych a to co do kolei:

Wiedeń—granica krajowa w kierunku Preszburga . . . . .	600.000 K
Freiland-Türnitz—Türnitz . . . . .	180.000 „
Retz—Drosendorf . . . . .	500.000 „
Libochowitz—Jenschowitz . . . . .	520.000 „
Kanitz-Eibenschitz—Oslawan . . . . .	200.000 „
Tarnów—Szczucin . . . . .	900.000 „
Agonitz—Klaus-Steyrling . . . . .	780.000 „

**Artykuł II.**

Ustalenie bliższych warunków dostarczenia tym spółkom akcyjnym sum kapitałowych, wymie-

nionych w artykule I, zastrzega się rządowi; wpłaty na poczet tych kwot kapitałowych, które państwo ma objąć, uskuteczniane będą za nieostemplowanymi kwitami dopiero po upływie roku 1905.

**Artykuł III.**

Upoważnia się rząd, by oprócz kapitału 834.000 K na wąsko-torową kolej z Przeworska do Bachorza, dozwolonego artykułem VIII ustawy z dnia 1. lipca 1901, Dz. u. p. Nr. 85, objął akcyje zarodowe spółki akcyjnej, która ma powstać dla tej kolei, w maksymalnej kwocie 318.000 K pod warunkami, ustalonymi w artykule IX powołanej ustawy; wpłata na poczet tych akcji nastąpić może za nieostemplowaniem potwierdzeniem odbioru.

**Artykuł IV**

Na pokrycie kwot kapitałowych wymienionych w artykułach I i III, użyć można w myśl postanowień artykułu VIII ustawy z dnia 6. czerwca 1901, Dz. u. p. Nr. 63, w pierwszej linii dotacyi wyznaczonych pod liczbą pozycyi 11 programu budowlanego i inwestycyjnego, zatwierdzonego powołaną ustawą.

O ile jednak dotacye te — ze względu na dozwolone już ustawowo lub w drodze administracyjnej zasiłki na koleje lokalne — na to nie wystarczą, upoważnia się rząd, by wydał obligacyje renty utworzonej ustawą z dnia 2. sierpnia 1892, Dz. u. p. Nr. 131, lub obligacyje długu inwestycyjnego, utworzonego ustawą z dnia 26. stycznia 1897, Dz. u. p. Nr. 33, w takiej kwocie, której wymagać będzie uzyskanie brakującej reszty w gotówce.

**Artykuł V.**

Wykonanie tej ustawy, która z dniem ogłoszenia nabiera mocy obowiązującej, powierzam Moim Ministrom kolei żelaznych i skarbu.

W Ischlu, dnia 18. lipca 1905.

**Franciszek Józef wkr.**

Gautsch wkr.

Kosel wkr.

Wrba wkr.