

# Državni zakonik

za

kraljevine in dežele, v državnem zboru zastopane.

Kos XLII. — Izdan in razposlan dné 25. junija 1895.

Vsebina: Št. 83. Zakon, o železnicah nižega reda, katere je zagotoviti v letu 1895.

## 83.

### Zakon z dné 19. junija 1895. l.

o železnicah nižega reda, katere je zagotoviti v letu 1895.

S pritrtilom obéh zbornic državnega zbora ukazujem takó:

#### Člen I.

Vladi se daje oblast, po pogojih tega zakona zagotoviti izvršitev nastopnih železnic, namreč:

1. Od postaje Marijanske lázni na progi državne železnice Polzenj—Heb čez Teplo, Bečov in Krásný jez v Karlove vare v stik z osrednjim kolodvorom, ki se tamkaj napravi na doniških zemljiščih mestne občine Karlovi vari;

2. od kakega mesta pod št. 1. navedene železnice blizu Krasnega jeza čez Slavkov v Loket v stik s progo državne železnice Loket—Nové sedlo;

3. od postaje Vodňany na progi državne železnice Cmunť—Polzenj v Týn na Voltavi;

4. od postaje Čerčany na progi državne železnice Dunaj-Praga v Kolín s krilom od Rataje v Kácov;

5. od postaje Strakonice na progi državne železnice Cmunť-Polzenj čez Blatno v Březnico v stik s progo državne železnice Protivin—Zdice;

6. od postaje Novýdvůr na progi državne železnice Polzenj—Heb v Bezdrůžice;

7. od postaje Absdorf na progi državne železnice Dunaj—Praga v Stockerau v stik s priv. avstrijsko severnozapidno železnico;

8. od postaje Dunajsko Novo mesto na progi južne železnice Dunaj—Trst v Puchberg z eventualnim podaljškom na Schneeberg;

9. od postaje St. Pölten na progi državne železnice Dunaj—Linec v Kirchberg na Pilavi;

10. od postaje Zell am See na progi državne železnice Bischofshofen—Wörgl čez Mittersill v Krimml;

11. od postaje Trzebinia na priv. severni železnici cesarja Ferdinanda ali od kakega primernege mesta tamkaj vanjo prehajajoče dovlačnice Siersza-Trzebinia v Skawce v stik s progo državne železnice Sucha—Skawina;

12. od kakega mesta pod št. 11. imenovane proge pri Pili v Jaworzno;

13. od postaje Chabówka na progi državne železnice Żywiec—Nowy Sącz čez Nowy targ v Zakopane;

14. od postaje Borki wielkie na progi državne železnice Levów—Podwoleczyska v Grzymalów;

15. od postaje Kołomyja na priv. železnici Levów—Črnovci-Jasy čez Horodenko v Zaleszczyki;

16. od postaje Beroun na češki zapadni železnici čez Lodenice in Hořelice v Dušník v stik s progo državne železnice Praga—Duchcov, eventualno privzemši obstoječo dovlačnico Nučice—Dušník.

## Člen II.

V členu I. imenovane železnice je, izvzemši lokalne železnice St. Pölten—Kirchberg na Pilavi (št. 9.), Zell am See—Krimml (št. 10.) in Chabówka—Zakopane (št. 13.), katere je izvršiti z ozko raztečino, napraviti s pravilno raztečino, in sicer v št. 1., 2. in 16. oznamenjene proge Marijanske lázni—Karlovi vari, Krasný jez—Loket in Beroun—Dušník kot véliké železnice druge vrste, ostale pod št. 3. do 15. navedene proge pak kot lokalne železnice.

Delni kos Chabówka—Nowy targ pod št. 13. navedene lokalne železnice Chabówka—Zakopane se more napraviti s pravilno raztečino, ako se privzame v železnico s pravilno raztečino iz Chabówke črez Nowy targ do deželne meje.

Ugodnosti in olajšila, ki so po določilih zakona z dné 31. decembra 1894. l. (Drž. zak. št. 2. iz l. 1895.) po upravnem potu pripustne za železnice nižega reda, veljajo popolnoma o vseh spredaj navedenih železnicah.

Dopustilno dobo je odmeriti največ z 90 leti, računéč od dneva, katerega se dopustilo dodelí.

## Člen III.

Za železnice, oznamnjene v členu I., št. 1. do 3., more država ob dodelitvi dopustila podeliti na dobo 76 let, računéč od dné podeljenega dopustila, poroštvo letnega čistega donosa, ki je enak štiriodstotnemu obrestovanju in razdolžni kvoti posojil, katera bo v dobavo novcev vzprijeti za zgoraj navedene železnice pri češki deželni banki v spodaj navedenih največinskih zneskih, in to také, da bo, ako ne bi letni čisti donos spredaj imenovanih železnic dosegel zneskov, za katere veljá poroštvo, državno upravstvo dopolnilo primanjkljaj.

Čisti letni donos, katerega porokuje za zgoraj navedene železnice država, se vstrezno z zgorajnjimi posojili ustanavlja za posamezne železnice z nastopnimi največinskimi zneski:

	Največinski znesek v goldinarjih avstr. vrednote	državnega poroštva
	posojila	
Marijanske lázni—Karlovi vari . . . . .	4,050.000	172.000
Krasný jez—Loket . . . . .	1,200.000	51.000
Vodňany—Týn na Voltavi . . . . .	660.900	28.000

## Člen IV.

Zagotovilo v členu III. oznamjenega poroštva je zvezano s pogojem, da bo kraljevina češka vkupe

z deležniki po polni nominalni vrednosti prevzela osnovnih delnic delniških družeb, ki se za te železnice napravijo, za tu spodaj stoječe nominalne zneske najmanj, pri čemer pa za te osnovne delnice ni za časa gradnje (člen X.) plačevati interkalarnih obresti:

Marijanske lázni—Karlovi vari . . . . .	1,075.900 gl.
Krasný jez—Loket . . . . .	500.000 .
Vodňany—Týn na Voltavi . . . . .	300.000 .

Državno poroštvo za železnico Marijanske lázni—Karlovi vari se nadalje navezuje na pogoj, da do 31. dné decembra 1898. l. proti osnovnim delnicam ti železniški podjetbi prepusti mestna občina Karlovi vari od doniskih zemljišč, ki jih ona ima, 35.400 kvadratnih metrov največ, kolikor se ta potrebujejo za napravo osrednjega kolodvora za Karlove vare in niso že bila odstopljena na korist železniške podjetbe Karlovi vari—Johann-Georgenstadt. Znesek osnovnih delnic, ki jih je za to dati mestni občini, je ustanoviti dogovoroma med državo in občino, in ako bi se dogovor ne mogel skleniti, po prostovoljni sodni cenitvi.

Podpis in pravočasno vplačilo vseh osnovnih delnic, ki jih potemtakem prevzamejo deležniki in katere je po meri potrebščine vplačati v času gradnje, je zavarovati še pred podelitvo dopustila také, kakor ukaže državno upravstvo.

## Člen V.

Pri izvršilu člena III. naj se ukazila člena IV. v zakonu z dné 26. decembra 1893. l. (Drž. zak. št. 33. iz leta 1894.) o napravi železnice po ipski dolini uporabljajo s to izpremembo, da se smejo kolkovnine za kupone vpostavljeni v obratni račun kot strošek.

Prav tako je sméti upravne prispévke, katere je plačevati češki deželni banki, v višini  $\frac{1}{8}$  odstotka posojilnih zneskov, ki so vsak čas še nerazdolženi, in pa kaka povračila za davke in pristojbine, ki jih je dajati imenovani deželni banki, vpostavljeni kot strošek v obratni račun v členu I., št. 1. do 3. navedenih železnic.

## Člen VI.

Gledé železnic, oznamjenih v členu I., št. 4. do 15., se daje vladi oblast, da dodeljuječ dopustilo prevzame osnovnih delnic delniških družeb, ki se za te železnice napravijo, v tu spodaj stoječih največinskih zneskih, namreč:

Čerčany—Kolin s krilom v Kácov . . . . .	300.000	gl.
Strakonice—Březnice . . . . .	200.000	„
Nový dvůr—Bezručice . . . . .	130.000	„
Stockerau—Absdorf . . . . .	40.000	„
Dunajsko Novo mesto—Puchberg (Schneeberg) . . . . .	200.000	„
St. Pölten—Kirchberg na Pilavi . . . . .	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	„
Kolomyja—Zaleszczyki . . . . .	425.000	„

Ako bi se za delna kosa Chabówka—Nowy targ in Nowy targ—Zakopane lokalne železnice, oznamene v členu I., št. 13., z ozirom na to, da se eventualno prvi kos privzame v železnico s pravilno raztečino iz Chabówke do deželne meje (člen II., drugi odstavek), dopustilo dalo dvema različnima podjetnikoma, se more spredaj za vso železnico z največim zneskom 235.000 gl. ustanovljeni prispevek države porazdeliti po razmerju železnične dolžine na oba delna kosa.

#### Člen VII.

Vdeležba državnega zaklada pri nabavi glavnic za lokalne železnice, imenovane v členu VI., je zvezana s pogojem,

1. da se nabava ostale glavnic za gradnjo teh lokalnih železnic, kolikor se ta glavnica ne spravi po vdeleženih občinah, okrajih in zasebnih deležnikih s prevzeto osnovnih delnic po polni nominalni vrednosti, zagotovi s finančnim sodelovanjem vdeleženih kraljevin in dežel;

2. da se osnovnim delnicam, katere prevzame država in glede katerih se glasovalna pravica po pravilih ne sme omejiti na največinsko število glasov ali nasproti posestnikom prednostnih delnic, ki se morda izdadó, dodelé iste pravice kakor ostalim osnovnim delnicam, in

3. da se dividenda, katera pristoji prednostnim delnicam, ki se morda izdadó, preden nastane osnovnim delnicam pravica do dividende, ne odmerja z več kakor s štirimi odstotki.

#### Člen VIII.

Vplačila na osnovne delnice, katere v členu VI. prevzame država, naj se opravljajo po méri potrebščine za gradnjo železnic, toda še le s tistim časom, kadar bo po mnenju vlade in po dokazilih, katera ona preskuša, zmatrati tó že za zagotovljeno, da se bodo držali dopustilni roki za gradnjo (člen X.), in da se bo izhajalo s proračunjeno glavnico za njo.

Država naj plačuje proti nekolkovanim prejemnim potrdilnicam, in skrbi naj se za tó, da se plačani zneski uporabijo samo za gradnjo in opremo oznamenjenih železnic.

#### Člen IX.

Vlada se pooblašča, da v založbo potrebščine za vplačevanje osnovnih delnic, katere po členu VI. prevzame država, vzprejme pri češki, oziroma pri gališki deželni banki ali drugih finančnih zavodih po kar se da najboljših pogojih posojila, katera bo obrestovati s štirimi odstotki na leto največ in povrniti najkasneje v 75 letih.

#### Člen X.

Gradnja v členu I., št. 1. in 2., oznamenjenih železnic se mora dokončati najdalje v dveh letih in pol, gradnja v členu I., št. 3. do 15. navedenih železničnih prog pak najdalje v dveh letih, računé od dne poslednjega dopustila, in dokončane železnice se do tega časa morajo izročiti javnemu prometu.

Da izpolnijo to dolžnost, naj koncesionarji dadó primerno zagotovilo državnemu upravstvu takó, kakor ono to določi. Ako se ne bi izpolnjevale gori omenjene dolžnosti, moči je izreči, da je ta položnina zapala.

#### Člen XI.

Gradnja in dostavke gledé železnic, oznamenjenih v členu I., št. 1. do 3., naj se oddajajo po podrobnem projektu in proračunu stroškov, ki se sestavi pod primernim vplivom državnih organov, pod neposredno ingerenco vlade in po pogojih, navadnih pri gradnji državnih železnic.

Dela za gradnjo je treba oddajati ločena od nabave novcev.

Vrednost dostavek gradiva, odstopov zemljišč in drugih oprav, ki naj se zagotovijo s prevzetkom osnovnih delnic, naj se določi po dogovoru med državo in deležniki, in ako bi se dogovor ne mogel skleniti, po prostovoljni sodni cenitvi.

Sestava podrobnega projekta in proračuna stroškov, in pa oddaja gradnje in dostavek železnic, oznamenjenih v členu I., št. 4. do 15., naj se opravlja v porazumu z deželnimi odbori dotičnih kraljevin in dežel kolikor moči pod ingerenco vlade in po pogojih, navedenih pri gradnji državnih železnic.

## Člen XII.

Obrat po železnicah, oznamenjenih v členu I., št. 1. do 15. naj, kolikor bi se gledé obratovanja železnic, navedenih št. v 5. do 15., ne sklenil kak drugačen dogovor z dotičnimi deželnimi odbori, vrši država na račun koncesionarjev ves čas, dokler traja dopustilo, in koncesionarji bodo dolžni, upravstvu državnih železnic povrniti stroške, kar jih bo to v resnici imelo vsled tega obratovanja in kateri se eventualno ustanové s poprečninskim zneskom.

Pri tem bodi gledé železnic, ki jih je po členu III. zagotoviti na podstavi poroštenega zagotovila države, upravstvu državnih železnic, prevzemajočemu obratovanje teh železnic, do časa, dokler se državno poroštvo res zahteva ali dokler se po državi dane poroštvne naprednine še ne vrnejo, pridržano, da po svojem prevdarku vreja obrat in ustanavlja tarife, oziraje se na vsak čas obstoječe prometne razmere.

## Člen XIII.

Vladi se daje oblast, da v členu I., št. 16. navedeno zvezno progo od postaje Beroun na češki zapadni železnici v Dušnik v stik s progo državne železnice Praga—Duchcov napravi na državne stroške s proračunjenim skupnim zneskom vseh stroškov za 1,950.000 gl., kateri naj velja za največinski znesek.

Izvršitev te proge je zavezana s pogojem, da kraljevina češka z deležniki vkupe plača prispevkov k stroškom za gradnjo te železnice v efektivnem znesku 115.000 gl. à fonds perdus.

Stroške za gradnjo zgoraj omenjene železnice je založiti iz investicijskega zaklada češke zapadne

železnice, napravljenega po členu III. zakona z dné 11. decembra 1894. l. (Drž. zak. št. 229.), govorečega o pridobitvi češke zapadne železnice, moravske mejne železnice in moravsko-sleške osrednje železnice za državo, in v ta namen je prednostno posojilo, katero je državi po členu II., št. 1. spredaj omenjenega zakona prevzeti, da je sama plača, zvišati na nominalni znesek 28,500.000 gl. avstr. vredn. ali 75,000.000 kron vrednote, ustanovljene z zakonom z dné 2. avgusta 1892. l. (Drž. zak. št. 126.).

Gledé železnice, katero je potemtakem napraviti, se dovoljuje prostost od kolkov in pristojbin od vseh pogodeb, vlog in listin zastran odkupa zemljišč, zastran gradnje in opreme železnice, in pa od prenosnine, kar se je nabere ob nakupu zemljišč.

## Člen XIV.

V členu XIII. oznamenjeno železnico naj državno upravstvo obratuje v svoji upravi; obrat se smé na kakega zasebnika ali kako družbo prenesti samó na podstavi zakona, ki se o tem posebe izdá.

## Člen XV.

Izvršitev tega zakona, kateri stopi v moč z dném, katerega se razglasi, se naroča Mojemu trgovinskemu in pa Mojemu finančnemu ministru.

Na Dunaju, dné 19. junija 1895. l.

**Franc Jožef s. r.**

**Windisch-Graetz s. r. Wurmbrand s. r.  
Plener s. r.**