

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XLII. — Wydana i rozesłana dnia 11. lipca 1901.

Treść: № 85. Ustawa o kolejach żelaznych niższego rzędu, których budowa ma być zapewniona w roku 1901.

85.

Ustawa z dnia 1. lipca 1901,

o kolejach żelaznych niższego rzędu, których budowa ma być zapewniona w roku 1901.

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanawiam co następuje:

Artykuł I.

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

1. od stacji w Wolarach albo od jakiegoś innego odpowiedniego punktu kolei lokalnej wimersko-wolarskiej na Tusset do granicy monarchii w pobliżu miejscowości Brandhäuser, z odnogą do Żelnawy w celu połączenia z linią budziejowicko-żelnawską kolei państwa;

2. od stacji w Rakowniku, położonej przy linii beruńsko-rakownickiej kolei państwa, na Opoczno do kolei lokalnej Postoloparty—Luny, z którą według okoliczności połączy się w Lunach;

3. od stacji w Żdziarze kolei lokalnej Niemiecki Bród—Żdziar do Tysznowa w celu połączenia z linią berneńsko-tysznowską austriacko-węgierskiej Spółki kolei państwa;

4. od stacji w Hartbergu kolei miejscowej fürstenfeldzko-hartberskiej do Friedbergu;

5. od Trydentu na S. Michele i Cles do Malè;

6. od stacji w Sodomierzu kolei lokalnej Mszeno—Dolne Cetno lub jakiegoś innego odpowiedniego punktu tej kolei na Młodą Bolesławę i

Dolny Buszów do Starej Paki z dobiegiem do kolei łączącej południowo-północno-niemieckiej i do austriackiej kolei północno-zachodniej;

7. od stacji w Sedlcu-Kutnej Horze austriackiej kolei północno-zachodniej na Kutną Horę i Czerwone Janowice do Zrucza w celu połączenia z projektowaną koleją lokalną Swietla—Kaców;

8. od stacji w Kadaniu-Prunerzowie busztiehradzkiej kolei żelaznej do stacji w Wilemowie, położonej przy linii Kaszyce—Radonice kolei państwa, a od stacji w Radonicach rzeczony linii kolei państwa do Dupowa (kadańskie koleje lokalne);

9. od stacji w Czeskiej Lipie kolei czeskiej północnej do Szenowa Kamienickiego;

10. od stacji w Petrowicach-Losinie, leżącej przy linii kolei państwa Zabrzeh—Sobotin, do Kutów;

11. od stacji w Hanuszowicach, leżącej przy linii kolei państwa Szternberk—Kraliki, do Starego Miasta;

12. od stacji w Nowym Targu kolei lokalnej Chabówka—Zakopane do Suchej Hory;

13. od stacji w Przeworsku, leżącej przy linii kolei państwa Kraków—Lwów, do Bachorza;

14. od stacji w Gmündzie, leżącej przy dolno-austriackiej kolei „Waldviertelbahn“, na Weitrę do Gross-Gerungs;

15. od stacji w Korneuburgu kolei austriackiej północno-zachodniej do Ernstbrunnu;

16. od stacji w Gänserndorfe kolei północnej Cesarza Ferdynanda na Pyrawarth do Gaunersdorfu;

17. od stacji w Manku kolei lokalnej St. Pölten—Kirchberg an der Pielach—Mank do St. Leonhard am Forst;

18. od stacji Berg Isel kolei miejscowej Innsbruck—Hall w Tyrolu do Fulpmes (kolej żelazna sztabajska).

Artykuł II.

Koleje żelazne, w artykule I oznaczone, mają być wybudowane jako koleje lokalne, a tylko linie od Rakownika do Lun i od Hartbergu do Friedbergu wykonane być mają jako koleje główne drugiego rzędu; w szczególności zaś linie, wymienione pod 1 aż do 4 włącznie, pod 6 aż do 12 włącznie i pod 15 i 16 mają być wybudowane jako normalnotorowe, zaś linie pod 5, 13, 14, 17 i 18 jako wązko-torowe.

Okresy koncesyjne dla kolei żelaznych, w artykule I wymienionych, wynosić mają najwięcej po 90 lat, licząc od dnia nadania koncesyi.

Artykuł III.

Kolejom żelaznym, w artykule I, II. 1 aż do 5 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 nie przewyższające czterech od sta i na umorzenie pożyczek, które celem uzyskania kapitału na koleje powyższe będą zaciągnięte, mianowicie w taki sposób, że gdyby czyste dochody roczne tych kolei nie dochodziły do sum, jakie będą im zagwarantowane, to coby niedostawało, dopłaci Rząd.

Wzmiankowane pożyczki na poszczególne linie wolno zaciągać co najwięcej w takich kwotach imiennych, jakie byłyby potrzebne na uzyskanie następujących sum w gotówce:

Wolary—Brandhäuser	2.200.000 K
Rakownik—Luny	7,500.000 „
Żdziar—Tysznów	6,160.000 „
Hartberg—Friedberg	4,040.000 „
Trydent—Malè	4,390.000 „

Artykuł IV.

Na wypadek, gdyby koncesyę do wybudowania linii w artykule I, II. 1 i 3 wymienionych i do utrzymania ich w ruchu miało wziąć na siebie przedsiębiorstwo jakiejś kolei sąsiedniej, posiadającej również gwarancję państwa, Rząd może przedsiębiorstwu kolejowemu, które tym sposobem powstana, a które uważane być mają za jedną całość, zapewnić gwarancję wspólnego czystego dochodu rocznego, równającego się sumie czystych dochodów, zagwarantowanych przez państwo każdej z tych linii zjednoczonych z osobna.

Na wypadek, gdyby wykonanie budowy kolei Hartberg—Friedberg miało wziąć na siebie przedsiębiorstwo kolei lokalnej Fürstenfeld—Hartberg, dla każdej z tych dwóch kolei lokalnych utrzymywać należy osobny rachunek ruchu.

Do przedsiębiorstw, w myśl powyższego postanowienia utworzonych stosować należy w odpowiedni sposób dobrodziejstwa finansowe, w artykułach IV i V ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, przewidziane, osobliwie, gdy chodzi o emitowanie akcji i obligacji, tudzież o wszelkie inne czynności prawne (kontrakty co do zespolenia w jedną całość), jakie w przypadkach takich muszą być dokonywane. Postanowione w ostatnim z przytoczonych artykułów pod lit. d) 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 każdej z zespolonych linii kolejowych w szczególności.

Artykuł V.

Gwarancja państwa, oznaczona w artykule III, zapewniona ma być pod tym warunkiem, że dodatki, jakimi dotyczące królestwa i kraje przyczynią się z funduszków krajowych do pokrycia kosztów budowy tych linii kolejowych, łącznie z dodatkami stron interesowanych, a względnie dodatki, jakimi same tylko królestwa i kraje albo same tylko strony interesowane do tego celu się przyczynią, wyniosą przynajmniej następujące kwoty:

Wolary—Brandhäuser	720.000 K
Rakownik—Luny	1.500.000 „
Żdziar—Tysznów	1,740.000 „
Trydent—Malè	1.400.000 „

Co się tyczy kolei od Hartbergu do Friedbergu, poleca się Rządowi, aby się postarał o to, iżby przyczynienie się kraju Styryi, tudzież dotyczących korporacji autonomicznych i osób interesowanych prywatnych odpowiednimi dodatkami zostało zapewnione jeszcze przed udzieleniem koncesyi.

Koncesya na linię Wolary—Brandhäuser z odnogą do Zelnawy ma być udzielona dopiero wtedy, gdy będzie rzeczą pewną, że wybudowanie linii dobiegowej, na obszarze bawarskim wykonać się mającej, nastąpi we właściwym czasie.

Dodatki, o których była mowa powyżej, można uiszczać w akcyach, wydanych przez spółki akcyjne, jakie się dla każdej z owych kolei zawiązać mają, albo — gdyby zachodził jeden z przypadków w artykule IV wymienionych — w akcyach spółek akcyjnych tamże oznaczonych; akcyę zaś te liczyć się mają w pełnej wartości imiennej, a w ciągu budowy odsetki interkalarne od nich płacone nie będą.

Subskrypcya wszystkich akcji, które strony interesowane mają objąć, a z reguły także uiszczenie gotówki, jaką na owe akcyę zapłacić należy, nastąpić ma jeszcze przed nadaniem koncesyi, a to w taki sposób, jak to Rząd przepisze.

Artykuł VI.

Rząd ma prawo postanowić na rzecz interesentów stosunkowe zniżenie dopłat, w artykule poprzedzającym zastrzeżonych, a to w takim razie i o tyle, o ileby z postępem przygotowań do budowy albo przy wykonywaniu tejże można było zdaniem Rządu mieć uzasadnioną nadzieję, iż z preliminowanych kosztów budowy nieco się zaoszczędzi.

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 nadybbsańskiej z tą zmianą, że opłaty stepowe od kuponów mogą być umieszczane w rachunku ruchu jako pozycya wydatkowa.

Jako pozycyę wydatkową w rachunku ruchu wolno także umieszczać dodatki na koszt zarządu, gdyby je płacono od pożyczek zaciągnięć się mających, tudzież kwoty, któreby zakładowi finansowemu, pożyczkę dającemu, zwracano za podatki i opłaty.

Artykuł VIII.

Co do kolei lokalnych, w artykule I, ll. 6 aż do 18 oznaczonych, upoważnia się Rząd do objęcia akcji zakładowych spółek akcyjnych, jakie się dla tych kolei zawiąza, lub, gdyby koleje te miały być wybudowane przez spółki akcyjne kolei z niemi się łączących, akcji zakładowych tych ostatnich spółek, a to w następujących sumach maksymalnych:

Sudomierz—Stara Paka	1,360.000	K
Kutna Hora—Zrucz	860.000	„
Kadańskie koleje lokalne	120.000	„
Czeska Lipa—Szenów Kamenicki	410.000	„
Petrowice—Kuty	400.000	„
Hanuszowice—Stare Miasto	350.000	„
Nowy Targ—Sucha Hora	2,128.000	„
Przeworsk—Bachórz	834.000	„
Gmünd—Gross-Gerungs	530.000	„
Korneuburg—Ernstbrunn	200.000	„
Gänsersdorf—Gauersdorf	180.000	„
Mank—St. Leonhard a. F.	70.000	„
Kolej sztubajska	350.000	„

Artykuł IX.

Udział skarbu państwa w zgromadzeniu kapitału na koleje lokalne, w artykule VIII wymienione, zawisa od następujących warunków:

1. że zgromadzenie reszty kapitału na budowę tych kolei lokalnych, o ile tenże nie będzie uzyskany przez objęcie akcji zakładowych w pełnej wartości imiennej przez interesowane gminy, powiaty i strony

prywatne, zapewnione będzie według okoliczności przy współdziałaniu finansowym królestw i krajów interesowanych bez dalszego obciążenia państwa;

2. że tym akcyom zakładowym, które państwo obejmie, a co do których statuty nie mogą stanowić ani ograniczenia prawa głosowania do pewnej maksymalnej ilości głosów ani też takiego ograniczenia w stosunku do posiadaczy akcji pierwszorzędnych, gdyby takowe były emitowane, przyznane będą te same prawa, co innym akcyom zakładowym, i że

3. dywidenda, któraby na wypadek wypuszczenia akcji pierwszorzędnych należała się od tychże, zanim jeszcze akcyom zakładowe nabędą prawa do poboru dywidendy, wymierzana będzie najwyżej po 4 od sta.

Akcyom pierwszorzędnym kolei sztubajskiej można przyznać prawo do dywidendy pierwszeństwa aż do $4\frac{1}{2}$ od sta, o ileby dotyczący subskrybenci objęli te akcyom w pełnej wartości imiennej.

Artykuł X.

Kapitał na akcyom zakładowe, które stosownie do artykułu VIII mają być przez państwo objęte, będzie płacony za nieostęplowaniami potwierdzeniami odbioru, mianowicie co do linii Nowy Targ—Sucha Hora w miarę wydatków na budowę i urządzenie tej linii, co do linii Przeworsk—Bachórz w czterech równych ratach rocznych, zaś co do innych linii dopiero wtedy, gdy dotyczące koleje zostaną wybudowane i wprowadzona w ruch; państwo zaś ma czuwać nad tem, żeby zapłaconych sum używano tylko na cele budowy i urządzenia rzeczonych kolei.

Artykuł XI.

Budowa każdej z kolei, w artykule I oznaczonych, skończona być ma w przeciągu dwóch lat, licząc od dnia nadania koncesyi, a gotowe koleje oddać należy w tych terminach do powszechnego użytku.

Gdyby Rząd uznał to za potrzebne, koncesyonaryusze winni zapewnić dopełnienie tego zobowiązania przez złożenie odpowiedniej kaucyi w sposób, jak to Rząd oznaczy.

Artykuł XII.

Oddawanie w przedsiębiorstwo budowy kolei, w artykule I, ll. 1 aż do 5 włącznie oznaczonych, tudzież powierzanie dostaw dla tychże, odbywać się ma na podstawie szczegółowego projektu i kosztorysu, wypracowanych z odpowiednim wpływem organów rządowych, a nadto z bezpośredniemi współ-

działaniem Rządu i ile możności na warunkach, stosowanych zwyczajnie przy budowie kolei państwa.

Roboty budownicze powierzać należy oddzielnie od gromadzenia kapitału.

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

Co się tyczy kolei lokalnych, w artykule I, ll. 6 aż do 18 włącznie oznaczonych, wypracowanie szczegółowego projektu i kosztorysu, tudzież oddawanie budowy w przedsiębiorstwo i powierzanie dostaw podlegać będzie odpowiedniemu wpływowi Rządu.

Artykuł XIII.

Gdyby ruch na kolejach w artykule I oznaczonych utrzymywać miało państwo na rachunek koncesyonaryuszów, natenczas koncesyonaryusze obowiązani będą zwracać Zarządowi kolei państwa kosztą z powodu tego utrzymywania ruchu rzeczywiście ponoszone, które według okoliczności oznaczone będą w sumie ryczałtowej.

Co do kolei, których budowa według artykułu III zapewniona być ma na podstawie gwarancji rządowej, Zarządowi kolei państwa służyć będzie tak długo prawo urządzania ruchu i ustanawianie taryf według własnego uznania i z uwzględnieniem zachodzących w danej chwili potrzeb obrotu, dopóki owe koleje będą istotnie korzystały z gwarancji rządowej lub dopóki zaliczki gwarancyjne, przez Rząd udzielone, będą jeszcze zalegały.

Artykuł XIV.

Na wypadek, gdyby spółka akcyjna, jaka ma się zawiązać dla kolei rakownicko-luńskiej, nabyła na własność kolej lokalną Postoloparty — Luny, upoważnia się Rząd do podwyższenia czystego dochodu, zagwarantowanego kolei rakownicko-luńskiej, o taką sumę roczną, jaka będzie potrzebna na oprocentowanie najwięcej po 4 od sta pożyczki, którą Spółka akcyjna kolei rakownicko-luńskiej zaciągnie w celu uzyskania ceny kupna, tudzież na umorzenie tej pożyczki, które ma nastąpić najpóźniej w przeciągu 76 lat. Upoważnienie to podlega jednak temu warunkowi, że cena, jaką trzeba będzie zapłacić za nabycie kolei lokalnej Postoloparty — Luny, nie może przekraczać oznaczonej koncesją ceny wykupu tej kolei.

Nadto upoważnia się Rząd, żeby wykonał zastrzeżone sobie koncesją prawo wykupu kolei lokalnej Postoloparty — Luny i według okoliczności tę

wykupioną kolej lokalną za zwrotem ceny wykupu oddał Spółce akcyjnej kolei rakownicko-luńskiej.

Artykuł XV.

Gdyby ugoda co do nabycia kolei lokalnej kutnohorskiej przez przedsiębiorstwo kolei lokalnej Kutna Hora — Zrucz, nie przysłała do skutku, upoważnia się Rząd, aby w celu wcielenia owej kolei w przedsiębiorstwo tej ostatniej, zrobił użytek z zastrzeżonego mu koncesją prawa odkupu kolei lokalnej kutnohorskiej i oddał tę wykupioną kolej za zwrotem ceny odkupu przedsiębiorstwu kolei lokalnej Kutna Hora — Zrucz.

Artykuł XVI.

Czynności prawne, w artykułach XIV i XV wzmiankowane, jakoteż podania, wpisy, wygotowania, kontrakty i wszelkie inne dokumenty, potrzebne do tych czynności prawnych, uwalnione są od stępli i opłat.

Artykuł XVII.

Upoważnia się Rząd, żeby kwoty maksymalne gwarancji państwa, ustanowione dla kolei walsugańskiej ustawą z dnia 26. grudnia 1893, Dz. u. p. Nr. 8 z r. 1894, dla kolei nadybbsańskiej ustawami z dnia 26. grudnia 1893, Dz. u. p. Nr. 33 z r. 1894 i z dnia 21. lipca 1896, Dz. u. p. Nr. 141, a dla kolei Zeltweg — Wolfsberg i Unterdrauburg — Wöllan ustawą z dnia 21. lipca 1896, Dz. u. p. Nr. 141 podwyższył w celu pokrycia wypadającej nadwyżki kapitału na budowę tych kolei potrzebnego o takie kwoty, jakieby odpowiadały sumom, potrzebnym na oprocentowanie najwięcej po 4 od sta pożyczek, jakie w rzeczonym celu będą zaciągnięte, tudzież na umorzenie tychże, które ma być uskutecznione w tym samym terminie, jaki przepisany jest do umorzenia pożyczek pierwszorzędnych dotyczącej kolei. Wzmiankowane pożyczki dla poszczególnych kolei zaciągnięte być mogą co najwięcej w takich kwotach imiennych, jakich potrzeba do uzyskania następujących sum w gotówce:

Kolej walsugańska	3,200.000 K
Kolej nadybbsańska	1,500.000 „
Zeltweg — Wolfsberg i }	1.500.000 „
Unterdrauburg — Wöllan }	

Nadto upoważnia się Rząd, żeby kwotę maksymalną gwarancji państwa, w artykule III ustawy z dnia 21. grudnia 1898, Dz. u. p. Nr. 233, dla kolei lokalnej Iczyn — Turnów ustanowioną, podwyższył do takiej sumy, jakiej potrzeba na oprocentowanie najwięcej po 4 od sta i na umorzenie po-

życzki, która w celu uzyskania kapitału zaciągnięta będzie w kwocie imiennej, potrzebnej do uzyskania gotówki 2.870.000 koron.

Artykuł XVIII.

Upoważnia się Rząd, żeby kwoty maksymalne dodatków przez państwo płacić się mających, ustanowione w artykule VI ustawy z dnia 19. czerwca 1895, Dz. u. p. Nr. 83, tudzież w artykule VIII ustawy z dnia 21. grudnia 1898, Dz. u. p. Nr. 233, podwyższył dla wymienionych poniżej kolei lokalnych o następujące kwoty:

Nowy Dwór—Bezdrzyce	72.000 K
Trzebinia—Skawce	309.000 „
Piła—Jaworzno	133.000 „
Kołomyja—Zaleszczyki	365.000 „
Tabor—Bechinia	84.000 „
Polna—Sztoki—Polna	30.000 „
Mikulaszowice—Rumburg	80.000 „

Postanowienia artykułu IX, l. 3 ustawy z dnia 21. lipca 1896, Dz. u. p. Nr. 141, tudzież artykułu XXII, ustęp 2 ustawy z dnia 21. grudnia 1898, Dz. u. p. Nr. 233, zmienia się o tyle, że co się tyczy kolei lokalnych Jenbach—Mairhofen i Grobelno—granica kraju, akcyom pierwszorzędnym wydać się mającym może być przyznane prawo do dywidendy pierwszeństwa w wymiarze maksymalnym 5 od sta przed akcyami zakładowemi, których pewną część ma objąć państwo, o ile te akcyje pierwszorzędne objęte zostaną przez dotyczących subskrybentów w pełnej wartości imiennej.

Dodatek rządowy dla kolei lokalnej Karłowary—Merkelsgrün, przewidziany w artykule VIII ustawy z dnia 21. lipca 1896, Dz. u. p. Nr. 141, w sumie maksymalnej 80.000 K, może być przyznany rzeczonyj kolei nawet w takim razie, gdyby takowa odgałęziała się od kolei busztiehradzkiej nie w stacyi karłowarskiej, lecz w jakiejś innej stacyi, w pobliżu Dalwie założyc się mającej.

Dodatek państwa w kwocie maksymalnej 300.000 K, przyznany w artykule VIII przytoczonej powyżej ustawy dla kolei miejscowej Jenbach—Mairhofen, można wypłacić — nie zważając na przepisane w tym względzie w artykule X powyższej ustawy udowodnienie — całkowicie albo w stosunkowej kwocie częściowej nawet w takim razie, gdyby budowa rzeczonyj kolei miejscowej była na razie ograniczona do szlaku częściowego od Jenbachu do Zell am Ziller.

Artykuł XIX.

Co się tyczy linii Spółki nowych bukowińskich kolei lokalnych, również linii kolei miejscowej Kraków—Kocmyrzów, to w miejsce odroczenia terminu zwrotu kosztów ruchu, jakie przyznane zostało rzeczonym kolejom na zasadzie artykułu IX, l. 1 ustawy

z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, można pod warunkami, jakie Rząd ustanowi, zapewnić im na przeciąg czasu 76 lat nie przekraczający, gwarancję czystego dochodu rocznego, który wystarczałby na oprocentowanie najwięcej po 4 od sta i na umarżanie kapitału prawem pierwszeństwa wyposażonego, który dla linii Spółki nowych bukowińskich kolei lokalnych wyznaczony został w maksymalnej kwocie 9.200.000 K, zaś dla kolei miejscowej Kraków—Kocmyrzów w maksymalnej kwocie 1.600.000 K.

Artykuł XX.

Co się tyczy zapisów dłużnych, jakie emitowane będą przez zakłady, banki krajowe, instytuty, spółki albo samodzielne oddziały tychże, w artykule VII ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895 wymienione, może im być przyznana gwarancya państwa pod warunkami przez Rząd ustanowić się mającymi, o ile te zapisy dłużne odpowiadają wymogom artykułu VIII, lit. a) i lit. c) przytoczonej ustawy i o ile takowe opierają się wyłącznie na takich wierzytelnościach albo papierach wartościowych, których oprocentowanie i umorzenie zapewnione jest przez państwo przyrzeczeniem zapłaty, rękojnią albo gwarancją czystego dochodu.

Jeżeli gwarancya państwa zapewniona została, to w takim razie dotyczące zapisy dłużne, którym z odpowiedniem zastosowaniem postanowień artykułu III ustawy z dnia 10. lipca 1865, Dz. u. p. Nr. 55, może być przyznane uwolnienie od opłat, używane być mogą do korzystnego lokowania kapitałów fundacyjnych, kapitałów zakładów pod publicznym nadzorem zostających i pocztowych kas oszczędności, pieniędzy sierocych, powierniczych i depozytowych, wreszcie po kursie giełdowym, lecz nie ponad wartość imienną, także na kaucye służbowe i na kaucye w interesach.

Artykuł XXI.

Zapisy dłużne (obligacye pierwszeństwa), które będą emitowane przez przedsiębiorstwa kolei lokalnych, a których oprocentowanie i umorzenie zapewnione jest rękojnią albo gwarancją czystego dochodu, daną przez któreś z królestw lub któryś z krajów w Radzie państwa reprezentowanych, mogą być uznane za sposobne do lokowania kapitałów fundacyjnych, kapitałów zakładów pod nadzorem publicznym zostających, urzędu pocztowych kas oszczędności, tudzież pieniędzy sierocych, powierniczych i depozytowych, nakoniec po kursie giełdowym lecz nie ponad wartość imienną także na kaucye służbowe i na kaucye w interesach, uznanie nastąpić ma na podstawie rozporządzeniem Ministerstwa kolei żelaznych, wydanem w porozumieniu z Ministerstwami skarbu, spraw wewnętrznych i sprawiedli-

wości, które umieścić należy w Dzienniku ustaw państwa.

Postanowienie powyższe stosuje się także do zapisów dłużnych, jakie emitowane będą według okoliczności stosownie do artykułu VII ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, na zasadzie rzeczonych zapisów dłużnych (obligacji pierwszeństwa).

Artykuł XXII.

Zmieniając w części postanowienia artykułu XVI ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, rozporządza się, że koleje niższego rzędu, które ze względu na swą rozciągłość lub ze względu na znaczny ruch, do jakiego służą, według uznania Rządu mają szczególne znaczenie, można nawet

w takim razie uznać za koleje miejscowe w pojęciu przytoczonej ustawy i jako takie je uważać, gdyby nie były poruszane siłą pary.

Artykuł XXIII.

Wykonanie ustawy niniejszej, która nabywa mocy obowiązującej od dnia ogłoszenia, poruczam Mojemu Ministrowi kolei żelaznych i Mojemu Ministrowi skarbu, tudzież Moim Ministrom spraw wewnętrznych i sprawiedliwości

Wiedeń, dnia 1. lipca 1901.

Franciszek Józef r. w.

Koerber r. w.

Wittek r. w.

Böhm r. w.

Spens r. w.