

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część LI. — Wydana i rozesłana dnia 3 października 1882.

131.**Dokument koncesyi z dnia 23 sierpnia 1882,**

na kolej żelazną z Mödlingu do Vorderbrühl.

**My Franciszek Józef Pierwszy,
z Bożej łaski Cesarz Austriacki;**

Król Apostolski Węgierski, Król Czeski, Dalmacki, Kroacki, Slawoński, Galicyjski, Lodomeryjski i Illiryski; Arcyksiążę Austriacki, Wielki Książę Krakowski, Książę Lotaryński, Salzburski, Styryjski, Karyntyjski, Kraiński, Bukowiński, Górno i Dolno Szląski; Wielki Książę Siedmiogrodzki; Margrabia Morawski; uksiążęcony Hrabia na Habsburgu i Tyrolu itd. itd. itd.

Gdy uprzyw. Spółka kolei południowej podała prośbę o udzielenie jej koncesyi na budowę i utrzymanie w ruchu kolei miejscowej od stacyi w Mödlingu linii wiedeńsko-tryestyńskiej do Vorderbrühl a według okoliczności do Hinterbrühl, przeto ze względu na powszechną użyteczność tego przedsięwzięcia, widzimy się spowodowani nadać przedsięwzięciu uprzyw. Spółki kolei południowej koncesyą niniejszą na zasadzie ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238), jakoteż ustawy z dnia 25 maja 1880 (Dz. u. p. Nr. 56), w sposób następujący:

§. 1.

Nadajemy uprzyw. Spółce kolei południowej prawo wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej, która wybudowana być ma jako miejscowa ze szlakiem wązkim i eksploatowana za pomocą elektryczności, od własnej stacyi w Mödlingu przez miasto Mödling i na Klausen do Vorderbrühl, według okoliczności z przedłużeniem do Hinterbrühl.

§. 2.

Kolei, na którą wydaje się niniejszy dokument koncesyjny, zapewnia się następujące ulgi:

- a) uwolnienie od stępli i opłat od wszelkich umów, wpisów hipotecznych, podań i jakichkolwiek innych dokumentów, dotyczących się zebrania kapitału i zabezpieczenia odsetków, jakoteż ruchu aż do czasu otwarcia ruchu, tudzież od dokumentów, dotyczących się nabycia gruntów, budowy i urządzenia kolei aż do końca pierwszego roku ruchu;
- b) uwolnienie od stępli i opłat pierwszej emisji akcyj i obligacyj z prawem pierwszeństwa, tudzież kwitów tymczasowych i wpisu hipotecznego obligacyj z prawem pierwszeństwa, jakoteż od opłat za przeniesienie własności zakupionych gruntów;
- c) uwolnienie od opłat i taks za nadanie koncesyi i za wygotowanie niniejszego dokumentu koncesyjnego;
- d) uwolnienie od podatku dochodowego i zarobkowego, od opłat stęplowych, którym podlegają kupony, jakoteż od wszelkiego nowego podatku, któryby w przyszłości mocą ustawy był zaprowadzony na lat trzydzieści (30), licząc od dnia dzisiejszego.

§. 3.

Spółka kolei południowej zobowiązuje się rozpocząć budowę kolei z Mödlingu do Vorderbrühl natychmiast, ukończyć ją najpóźniej do 15 lipca 1883, gotową kolej oddać na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy, złożyć ma Spółka na żądanie Administracyi państwa odpowiednią kaucyą w gotówce albo w tych papierach, w których wolno lokować fundusze sieroce.

§. 4.

Do wybudowania tej kolei koncesyonowanej nadaje się Spółce kolei południowej prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie Spółce do wybudowania wszelkich odnóg, prowadzących do zakładów przemysłowych, gdyby Rząd uznał potrzebę wybudowania takich kolei ze względu na dobro publiczne.

§. 5.

We względzie budowy kolei koncesyonowanej i ruchu na niej, zastosować się powinna Spółka kolei południowej do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego i do warunków koncesyjnych, jakie ministerstwo handlu ustanowi, jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) i Porządku ruchu kolei z dnia 16 listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852), o ile postanowienia te zdaniem ministerstwa handlu dadzą się zastosować do rzeczonej kolei ze względu na obrany system ruchu i konstrukcyi, tudzież do ustaw i rozporządzeń, które w przyszłości wydane być mogą.

§. 6.

Gdyby Spółka kolei południowej zamierzała wypuścić w obieg akcye i obligacye z prawem pierwszeństwa kolei miejscowej, na którą niniejsza koncesya opiewa, w takim razie tak suma imienna jak formularze akcyj i obligacyj z prawem pierwszeństwa podlegałyby zatwierdzeniu Rządu.

§. 7.

Co się tyczy transportów wojskowych i wszelkich obowiązków dla Administracyi wojskowej, postanowienia, jakie kiedykolwiek obowiązywać będą na innych liniach uprzyw. Spółki kolei południowej, stosowane być mają także na kolei miejscowej, niniejszem koncesyonowanej, o ile to da się wykonać ze względu na system konstrukcyi i eksploatacyi, o czem stanowić będzie ministerstwo handlu.

Spółka zobowiązuje się mieć na względzie przy obsadzaniu posad wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajowej w myśl ustawy z dnia 19 kwietnia 1872 (Dz. u. p. Nr. 60).

§. 8.

Koncesya nadaje się z obroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §fu 9go lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne, aż do dnia 31 grudnia 1968, po upływie zaś tego czasu traci ona moc swoją.

Rząd może także wyrzec unieważnienie koncesyi przed upływem przerzeczonego czasu, gdy określone w §fie 3cim zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia i utrzymywania ruchu nie będą dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie da się usprawiedliwić w myśl §. 11 lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne a mianowicie wstrząśnieniami politycznymi i finansowymi.

§. 9.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolei ukoncesyonowanej po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu w każdym czasie a w tym razie wynagrodzi Spółkę kolei południowej gotówką.

Dla oznaczenia ceny odkupu obliczone będą czyste dochody roczne przedsiębiorstwa w ciągu lat siedmiu przed rzeczywistą chwilą odkupu, z tego strącone będą czyste dochody dwóch lat najniepomyślniejszych i policzony będzie średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

Gdyby jednak średni dochód czysty w ten sposób obliczony nie wynosił najmniej takiej sumy rocznej, która potrzebna jest do oprocentowania po 5 od sta i umorzenia kapitału zakładowego imiennego, przez Rząd zatwierdzonego, w przeciągu okresu koncesyjnego, natenczas ta suma roczna uważana będzie za dochód czysty, mający służyć za podstawę do wymierzenia ceny odkupu. W przerzeczony sposób postąpi się także w tym przypadku, gdyby kolej odkupiona być miała przed upływem siódmego roku ruchu.

Celem wynagrodzenia Spółki, administracya państwa, podług własnego wyboru, albo płacić jej będzie rentę, równającą się powyższym dochodom średnim a względnie najmniejszym, a to z dołu w ratach półrocznych dnia 1 stycznia i dnia 1 lipca każdego roku aż do upływu okresu koncesyjnego, albo zapłaci jej jednorazowo sumę, odpowiadającą policzalnej, na podstawie oprocentowania po pięć od sta wymierzonej, wartości kapitałowej rent rocznych, które od chwili odkupu kolei wypadałoby płacić aż do upływu okresu koncesyjnego.

Suma kapitału zakładowego rzeczywistego podlega zatwierdzeniu Rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenie projektów, budowę i urządzenie kolei, jakoteż na zakupienie parku rzeczywiste wyłożonych i należycie wykazanych, łącznie z odsetkami interkalarnemi po pięć od sta w ciągu czasu budowy rzeczywiście zapłaconemi, żadne wydatki jakiegobądź rodzaju, mianowicie na zebranie funduszków nie mogą być liczone.

Jeżeli jednak w myśl §fu 6go niniejszego dokumentu koncesyjnego wypuszczone będą w obieg za osobnem pozwoleniem Rządu akcye lub obligacye z prawem pierwszeństwa celem zebrania rzeczywistego kapitału zakładowego, natenczas do ceny odkupu powyżej ustanowionej, wolno doliczyć kosztu zebrania kapitału dowodnie poniesione a to najwyżej aż do dziesięć od sta rzeczywistego kapitału zakładowego.

Gdyby po upływie pierwszego roku ruchu jeszcze jakie nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, kosztu stąd poniesione mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli Rząd pozwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli kosztu będą należycie wykazane.

Przez odkupienie kolei i od dnia tego odkupienia wchodzi państwo za wypłatą ceny odkupu bez dalszego wynagrodzenia, w posiadanie wolne od ciężarów i używanie kolei, niniejszem koncesyonowanej, ze wszystkimi do niej należącemi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także park wozowy i zapasy materiałów.

§. 10.

Gdy koncesya utraci moc swoją i od tego dnia, w którym to nastąpi, wchodzi państwo bez wynagrodzenia w wolne od ciężarów posiadanie i używanie kolei koncesyonowanej i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności, licząc tu także park wozowy i zapasy materiałów (§. 9).

Tak wtedy, gdy koncesya moc swoją straci, jak i w razie odkupienia kolei (§. 9) zatrzyma Spółka kolei południowej na własność utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa, fundusz zasobny i należące się jej aktywa, tudzież te osobne zakłady i budynki, z własnego majątku wzniesione lub nabyte, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił ją z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależności kolejowej.

§. 11.

Rząd ma prawo przekonywać się, czy budowa kolei i urządzenia ruchu są we wszystkich częściach wykonane odpowiednio celowi i trwale i zarządzić, aby wadliwościom w tym względzie zapobieżono lub takowe usunięto.

Rząd ma także prawo polecić komisarzowi dla Spółki kolei południowej ustanowionemu, aby wglądał w zarząd, o ile ten tyczy się kolei niniejszem koncesyonowanej.

Za nadzór komisarza nad przedsiębiorstwem kolei, koncesyonaryusz nie jest obowiązany płacić skarbowi państwa wynagrodzenia, również uwalnia się go od przepisanego w §fie 89ym Porządku ruchu kolei z dnia 16 listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z roku 1852) obowiązku wynagradzania nadwyżki kosztów dozoru policyjnego i akcyzowego, jakoteż od obowiązku wystawienia bezpłatnie i utrzymywania lokali urzędowych.

§. 12.

Spółka kolei południowej zobowiązuje się utrzymywać dla kolei, na którą koncesya niniejsza opiewa, oddzielny rachunek budowy i ruchu.

Dla zaradzenia jednak trudnościom, połączonym z osobnem układaniem oddzielnego rachunku wydatków ruchu, pozwala się, aby wydatki ruchu zapisywane były na podstawie średniej sumy z całej sieci kolei południowej podług klucza podlegającego zatwierdzeniu ministerstwu handlu.

§. 13.

Nadto zastrzega sobie Rząd prawo, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia ponawiało się naruszenie lub zaniedbanie obowiązków, w dokumencie koncesyi lub ustawami przepisanych, będzie temu zapobiegał środkami odpowiedzialnymi ustawom, a według okoliczności unieważni koncesyą jeszcze przed upływem czasu, na który została nadana.

Ostrzegając surowo, aby nikt nie czynił nic przeciwnego postanowieniom koncesyi niniejszej, i nadając Spółce kolei południowej prawo uciekania się do Naszych sądów w sprawach o wynagrodzenie udowodnionej szkody, rozkazujemy wyraźnie wszystkim władzom, do których to należy, aby nad koncesyą i wszystkimi postanowieniami, w niej zawartemi, ściśle i troskliwie czuwały.

W dowód czego wydajemy niniejszy list, pod Naszą większą pieczęcią, w Naszem głównem i rezydencyjnym mieście Wiedniu dnia dwudziestego trzeciego miesiąca sierpnia, w roku zbawienia tysiąc ośmset ośmdziesiątym drugim, Naszego panowania trzydziestym czwartym.

Franciszek Józef r. w.



Taaffe r. w.

Pino r. w.

Dunajewski r. w.

132.

Dokument koncesyi z dnia 26 sierpnia 1882,

na kolej żelazną parową z Kremsmünsteru do Milchdorfu.

**My Franciszek Józef Pierwszy,
z Bożej łaski Cesarz Austriacki;**

Król Apostolski Węgierski, Król Czeski, Dalmacki, Kroatycki, Sławoński, Galicyjski, Lodomeryjski i Illiryjski; Arcyksiążę Austriacki, Wielki Książę Krakowski, Książę Lotaryński, Salzburski, Styryjski, Karyntyjski, Kraiński, Bukowiński, Górno i Dolno Szląski; Wielki Książę Siedmiogrodzki; Margrabia Morawski; uksiążęcony Hrabia na Habsburgu i Tyrolu itd. itd. itd.

Gdy Spółka kolei w Dolinie Kremży podała prośbę o udzielenie jej koncesyi na budowę i utrzymywanie w ruchu kolei miejscowej z Kremsmünsteru do Milchdorfu, przeto ze względu na powszechną użyteczność tego przedsięwzięcia, widzimy się spowodowani nadać rzeczonej Spółce koncesyą niniejszą na zasadzie ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238), jakoteż ustawy z dnia 25 maja 1880 (Dz. u. p. Nr. 56), w sposób następujący:

§. 1.

Nadajemy Spółce kolei w dolinie Kremży prawo wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej parowej, która wybudowana być ma jako miejscowa ze szlakiem normalnym z Kremsmünsteru do Milchdorfu.

§. 2.

Kolei, na którą wydaje się niniejszy dokument koncesyjny, zapewnia się następujące ulgi:

1. uwolnienie od stępli i opłat od wszelkich umów, wpisów hipotecznych, podań i jakichkolwiek innych dokumentów, dotyczących się zebrania kapitału i zabezpieczenia odsetków, jakoteż ruchu aż do czasu otwarcia ruchu, tudzież od dokumentów, dotyczących się nabycia gruntów, budowy i urządzenia kolei aż do końca pierwszego roku ruchu;
2. uwolnienie od stępli i opłat pierwszej emisji akcyj, tudzież kwitów tymczasowych, jakoteż od opłat za przeniesienie własności zakupionych gruntów;
3. uwolnienie od opłat i taks za nadanie koncesyi i za wygotowanie niniejszego dokumentu koncesyjnego;
4. uwolnienie od podatku dochodowego i zarobkowego, od opłat stęplowych, którym podlegają kupony, jakoteż od wszelkiego nowego podatku, któryby w przyszłości mocą ustawy był zaprowadzony na lat trzydzieści (30), licząc od dnia dzisiejszego.

Uwolnienie od podatku dochodowego i od opłat stęplowych od kuponów wykonywane będzie po upływie czasu, na który dawniejszej linii kolei w dolinie Kremży przyznane zostały podobne uwolnienia w taki sposób, że rzeczone podatki i opłaty pobierane będą w stosunku ilości kilometrów nowej linii do dawniejszej.

§. 3.

Spółka obowiązana jest rozpocząć budowę kolei koncesyonowanej natychmiast, ukończyć ją najpóźniej w przeciągu dwóch lat, licząc od dnia dzisiejszego, gotową kolej oddać na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy i wybudowania kolei zgodnie z koncesyą, złożyć ma Spółka na żądanie Administracyi państwa kaucyą w sumie dziesięć tysięcy (10.000) złotych w gotówce lub w tych papierach, w których wolno lokować fundusze sieroce.

Kaucya zostanie wydana, gdy budowa wykonana będzie bez zarzutu lub po usunięciu wad, gdyby je przy rewidowaniu budowy wykryto.

§. 4.

Wszelkie środki do ruchu, części składowe kolei, jakoteż przedmioty do urządzenia kolei nabyte być mają wyłącznie z fabryk krajowych.

Wyjątku od tego postanowienia dozwolić może ministerstwo handlu jedynie co do szyn, w takim razie, gdyby udowodniono, że fabryki krajowe nie mogłyby podać takich samych jak zagraniczne warunków co do cen, gatunku i czasu dostawy.

§. 5.

Spółka obowiązana jest poddać się tak co do kolei, na którą opiewa niniejszy dokument, jak i co do dawniejszej linii w dolinie Kremży zamierzonej regulacji stosunków zakładu telegrafów rządowych do kolei miejscowych, która będzie przeprowadzona drogą rozporządzenia.

§. 6.

Koncesya nadaje się z obroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §fu 9go lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne, na lat dziewięćdziesiąt (90), licząc od dnia nadania koncesyi na linię z Linzu do Kremsmünsteru (30 czerwca 1880). Rząd może także wyrzec unieważnienie koncesyi przed upływem przerzonego czasu, gdy określone w §fie 3 zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia i utrzymywania ruchu nie będą dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie da się usprawiedliwić w myśl §. 11 lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne a mianowicie wstrząśnieniami politycznymi lub finansowymi.

§. 7.

Spółka obowiązana jest w razie uruchomienia wojska lub wojny wstrzymać ruch na kolei koncesyonowanej bez pretensyi do wynagrodzenia o tyle i na tak długo, o ile Władza wojskowa uzna to za potrzebne z przyczyny ruchów wojskowych lub jakiegokolwiek innych czynności wojennych na drogach publicznych, którychby kolej używała lub któreby przecinała.

§. 8.

Zresztą na kolei, na którą wydaje się niniejszy dokument koncesyjny, stosowane być mają odpowiednio przepisy dokumentu koncesyjnego z dnia 30 czerwca 1880 (Dz. u. p. Nr. 94) na kolej żelazną parową z Linzu do Kremsmünsteru z wyjątkiem §§. 1, 2, 4, 5 i 18.

Linia z Kremsmünsteru do Milchdorfu uważana być ma za część składową kolei w dolinie Kremży, w taki sposób z nią połączoną, iż dawna i nowa linia Spółki stanowić mają jedno przedsiębiorstwo.

Ostrzegając surowo, aby nikt nie czynił nie przeciwnego postanowieniom koncesyi niniejszej, i nadając Spółce prawo uciekania się do Naszych sądów w sprawach o wynagrodzenie udowodnionej szkody, rozkazujemy wyraźnie wszystkim władzom, do których to należy, aby nad koncesyą i wszystkimi postanowieniami w niej zawartemi, ściśle i troskliwie czuwały.

W dowód czego wydajemy niniejszy list, pod Naszą większą pieczęcią, w Naszem głównem i rezydencyonalnem mieście Wiedniu dnia dwudziestego szóstego miesiąca sierpnia, w roku zbawienia tysiąc ośmset ośmdziesiątym drugim, Naszego panowania trzydziestym czwartym.

Franciszek Józef r. w.



Taaffe r. w.

Pino r. w.

Dunajewski r. w.

133.

Rozporządzenie ministerstwa skarbu z d. 19 września 1882, **tyczące się zmiany urzędowych blankietów złotych do weksli, ostępowanych podług skali I.**

Począwszy od dnia 1 stycznia 1883 sprzedawane będą nowe urzędowe blankiety wekslowe, opatrzone znaczkami stępowymi na 1 aż do 15 złotych włącznie, w języku niemieckim i włoskim.

Rysunek ich składa się z kartuszu w stylu renesansowym z cesarskim orłem państwa i napisem: „Stämpelbetrag“ i „Gulden“ lub „Importo del Bollo“ i „Fiorino“ na brzegu tegoż, stanowiącym część środkową całości.

Nad nim znajdują się ornamenty renesansowe, pod nim godła handlu: laska Hermesa opasana wężem i dwa wieńce zwycięskie zawieszzone w środku kartuszu a zawierające kwotę stępla cyframi.

Tło stanowi deseń zrobiony pantografem z wstążek przecinających się pod kątem prostym z rozetami w odstępach.

W pośrodku tła znajduje się medalion, w którym wartość znaczka wekslowego wyrażona jest cyframi i głoskami. Po obu stronach jest on otoczony zmniejszającymi się rozetami. Brzeg tła stanowi obwódka poprzerwana nasładowująca koronkę.

Tło wydrukowane jest na wekslach niemieckich barwą błękitną, na włoskich zieloną.

Urzędowych blankietów wekslowych tegoż samego rodzaju, dotychczas w handlu będących, wolno używać, póki się zapas nie wyczerpie.

Dunajewski r. w.

134.

Rozporządzenie ministerstwa skarbu z d. 19 września 1882, **tyczące się zmiany znaczków stępowych.**

Począwszy od dnia 1 stycznia 1883 sprzedawane będą zmienione znaczki stępowe z wyjątkiem znaczków stępowych gazetowych na 1 c. i 2 c.

Różnią się one od znaczków obecnie sprzedawanych i w rozporządzeniu z dnia 8 października 1878 (Dz. u. p. Nr. 132) opisanych, barwą, tudzież tem, że w dolnem barwistem polu wydrukowana jest liczba roku emisji (1883).

Barwy rycin na stęplach i tła tychże są następujące:

Barwy rycin				Barwy tła	
w znaczkach stęplowych na	1	zł.			
"	"	"	4	}	brunatna jasno-zielona
"	"	"	10		
"	"	"	2	}	ciemno-zielona żółta
"	"	"	5		
"	"	"	12		
"	"	"	2 ^{1/2}	}	błękitna różowa
"	"	"	6		
"	"	"	15		
"	"	"	3	}	fioletowa pomarańczowa
"	"	"	7		
"	"	"	20		purpurowa szara
"	"	"	1 ^{1/2} c.	}	
"	"	"	4		brunatna jasno-zielona
"	"	"	12		
"	"	"	50		
"	"	"	1	}	
"	"	"	5		błękitna jasno-brunatna
"	"	"	15		
"	"	"	60		
"	"	"	2	}	
"	"	"	7		szara różowa
"	"	"	25		
"	"	"	75		
"	"	"	3	}	
"	"	"	10		ciemno-zielona szara
"	"	"	36		
"	"	"	90		
"	"	kalendarzowych	6		błękitna brunatna

Znaczkii stęplowe obecnie w handlu będące, wyjdą całkiem z użycwania od dnia 31 stycznia 1883.

Przeto przyklepianie po dniu 31 stycznia 1883 znaczków stęplowych, które wyszły z użycwania, poczytane będzie za niedopełnienie powinności stęplowej i pociągnię za sobą skutki szkodliwe, wynikające z tego na zasadzie ustawy o należitościach.

Znaczkii stęplowe, wychodzące z użycwania a jeszcze nie użyte, będą wymieniane bezpłatnie za nowe znaczkii stęplowe z zachowaniem postanowień i przepisów prawnych a to od dnia 1 lutego aż do 30 kwietnia 1883 włącznie w urzędowych składach stępli.

Trudniący się sprzedażą znaczków stęplowych, zostawiwszy sobie zapas potrzebny aż do początku stycznia 1883, resztę znaczków wychodzących z użycwania wymienić mają wcześniej za nowe. Po dniu 30 kwietnia 1883 ustaje wy-

miana znaczków stęplowych z handlu wycofanych i za nie żadnego nie daje się wynagrodzenia.

Księgi przemysłowe i handlowe, blankiety wekslowe, rachunki itp. z dawnymi znaczkami stęplowymi, na których przed 31 stycznia 1883 pieczęć urzędową podług przepisów wyciśnięto, używane być mogą bez przeszkody i po dniu 31 stycznia 1883.

Także na adresach przesyłkowych pocztowych i na listach przewozowych kolejowych wyciśnięta będzie liczba roku 1883; wszakże rzeczony adresy przesyłkowe i listy przewozowe kolejowe z wydrukowanymi dawnymi narysami stęplowymi, używane być mogą, póki całkiem nie będą spotrzebowane.

Dunajewski r. w.

135.

Rozporządzenie ministerstwa sprawiedliwości z dnia 27 września 1882,

którem na lata 1883, 1884 i 1885 ustanawia się kwotę dzienną kosztów wykonania kary w zakładach karnych, przez osoby skazane zwrócić się mających.

Na zasadzie §§fów 43, 44 i 46 Przepisów wykonawczych do kodeksu postępowania karnego z dnia 23 maja 1871, rozporządzeniem ministerstwa sprawiedliwości z dnia 19 listopada 1873 (Dz. u. p. Nr. 152) wydanych, ustanawia się na przeciąg lat 1883, 1884 i 1885 na każdą głowę i na każdy dzień kwotę kosztów wykonania kary, które na mocy §fu 388go kodeksu postępowania karnego, więźniowie, w zakładach karnych karę odsiadujący, zwrócić są obowiązani, jak następuje:

w zakładzie karnym dla mężczyzn:

w Gradyse	w kwocie 45½ centów
„ Koparze	„ 43½ „
„ Kartuzach	„ 43½ „
„ Mirau	„ 42 „
„ Pilźni	„ 38½ „
„ Lublanie	„ 38 „
„ Gradcu (Karłowie)	„ 36½ „
„ Pradze	„ 35 „
„ Wiśniczu	„ 34½ „
„ Subenie	„ 33 „
„ Garsteinie	„ 32 „
„ Göllersdorfie	„ 27½ „
„ Kamieńcu	„ 27½ „
„ Lwowie	„ 26½ „

w zakładzie karnym dla kobiet:

w Rzepach	w kwocie 38 centów
„ Międzyrzeczu wołoskiem	„ 36½ „
„ Lwowie	„ 36½ „
„ Schwazu	„ 34½ „
„ Neudorfie	„ 34 „
„ Begnie	„ 32 „

Prażák r. w.