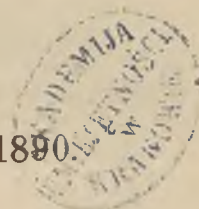


Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część VII. — Wydana i rozesłana dnia 13. lutego 1890.



15.

Dokument koncesyjny z dnia 13. stycznia 1890,

na kolej miejscową od Ischlu do Salzburga z odnogą do Steindorfu.

My Franciszek Józef Pierwszy,

z Bożej łaski Cesarz Austriacki;

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

Gdy inżynier Wilhelm Michel w związku z przedsiębiorstwem budowniczym pod firmą Stern i Haferl w Wiedniu podali prośbę o udzielenie im koncesyi na wybudowanie i utrzymywanie w ruchu kolei miejscowej od Ischlu do Salzburga z odnogą od Mondsee do Steindorfu, przeto ze względu na powszechną użyteczność tego przedsiębiorstwa, widzimy się spowodowani nadać rzeczonym koncesyonaryuszom koncesyą niniejszą na zasadzie ustawy

o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238), jakoteż ustawy z dnia 17. czerwca 1887 (Dz. u. p. Nr. 81), w sposób następujący:

§. 1.

Nadajemy koncesyonaryuszom prawo wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei, która wybudowana być ma jako miejscowa wąsko-torowa od Ischlu na Strobl, St. Gilgen i Mondsee do Salzburga, gdzie w stacji tej samej nazwy łączyć się ma z koleją rządową wiedeńsko-salzburską i będzie miała odnogę od Mondsee do stacji Steindorf na rzeczonej kolei rządowej.

Nadto upoważnia się koncesyonaryuszów do wybudowania kolei miejscowej na górę Schafberg, która wychodzić ma z linii głównej i ma być wykonana jako zębata.

Do wybudowania jednak tej ostatniej linii mają być koncesyonaryusze obowiązani tylko wtedy, gdy według zdania Administracyi państwa można będzie spodziewać się, że ciężar kapitałowy, nowo przybyły koncesyonaryuszom z powodu wybudowania owej linii pokryją czyste dochody nowego szlaku zapewnione dopłatami interesowanych lub w jakikolwiek inny sposób, łącznie z istotnym czystym dochodem szlaków poprzednio wybudowanych, o ile tenże będzie przewyższał ich ciężar kapitałowy, licząc po pięć od sta na dywidendę od akcyj.

Nadane koncesyonaryuszom upoważnienie do wybudowania linii powyżej wzmiankowanej straci

moc swoją, jeżeliby koncesjonaryusze nie zrobili z niego użytku w przeciągu lat czterech, licząc od dnia dzisiejszego. Nadto Administracja państwa zastrzega sobie, że nawet przed upływem okresu czteroletniego powyżej ustanowionego, będzie miała prawo unieważnić nadane koncesjonaryuszom upoważnienie do wybudowania wzmiankowanej linii kolejowej i koncesją na tę linią nadać innemu przedsiębiorcy, jeżeliby koncesjonaryusze nie mogli wybudować tej linii pod warunkami przez innych kandydatów podawanemi a przez Administracją państwa przyjętemi.

Do oświadczenia się w tym względzie wyznaczony będzie koncesjonaryuszom termin trzymiesięczny, liczący się od dnia uwiadomienia ich o ubieganiu się innych osób o koncesją.

§. 2.

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

- a) Uwolnienie od stępli i należności od wszelkich umów, które to przedsiębiorstwo kolei miejscowej zawrze, od podań, które wniesie i wszelkich dokumentów, które wystawi, tudzież od wszelkich wpisów hipotecznych, które na zasadzie tych umów i dokumentów będą uskuteczniiane, nakoniec od wszelkich czynności urzędowych i urzędowych wygotowań do celów powyższych, a mianowicie:

1. tyjących się zebrania kapitału, zabezpieczenia odsetek od kapitału i zabezpieczenia ruchu, aż do chwili otwarcia ruchu;

2. tyjących się nabycia gruntów, budowy i urządzenia kolei aż do końca pierwszego roku ruchu.

Ulgi te nie mają być stosowane do postępowania sądowego w sprawach spornych;

- b) uwolnienie od stępli i należności od emisji akcji wypuszczonych w celu zebrania kapitału na pierwsze założenie kolei i jej zaopatrzenie według koncesyi i od kwitów tymczasowych, tudzież od opłat za przeniesienie własności, jakie powstaną przy wykupnie gruntów po upływie pierwszego roku ruchu (lit. a, l. 2), z wyjątkiem należności, które według istniejących ustaw mają być z tego powodu płacone gminom i innym korporacyom autonomicznym;
- e) 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 rządowego, któryby w przyszłości mocą ustawy był zaprowadzony na lat dwadzieścia pięć, licząc od dnia dzisiejszego.

§. 3.

Koncesjonaryusze obowiązani są rozpocząć natychmiast budowę szlaków częściowych kolei od Ischlu do Salzburga w §. 1ym wymienionej, t. j. od Ischlu do Strobl i od Mondsee do Salzburga, skończyć ją najpóźniej w przeciągu półtora roku, licząc od dnia dzisiejszego. Dalszy szlak częściowy od Strobl do Mondsee z odnogą od Mondsee do Steindorfu skończyć należy najpóźniej w przeciągu lat czterech, licząc od dnia dzisiejszego.

Gotowe szlaki kolejowe oddać należy niezwłocznie na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmią dotrzymania powyższego terminu budowy dać mają koncesjonaryusze kaucyą w sumie dwadzieścia tysięcy złotych, w tych papierach, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania, kaucya ta uznana być może za przepadłą.

Budowę odnogi na górę Schafberg, jeżeli przyjdzie do skutku, skończyć należy najpóźniej w przeciągu dwóch lat od udzielenia pozwolenia na budowę.

§. 4.

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

Takież samo prawo nadane będzie koncesjonaryuszom do wybudowania wszelkich kolei podjazdowych, gdyby Rząd ze względu na dobro publiczne uznał potrzebę wybudowania takich kolei.

Gdyby do wybudowania kolei koncesyonowanych użyte być miały części gościńca rządowego, koncesjonaryusz dopełnić ma warunków, które Władza administracyjna krajowa jako zarząd drogowy przepisze w porozumieniu z inspekcją główną austriackich kolei żelaznych.

O ileby do wybudowania kolei koncesyonowanych użyte być miały inne drogi publiczne, konce-

syonaryusze winni postarać się o zezwolenie tych, którzy do utrzymywania owych dróg są obowiązani a względnie Władz lub urzędów, którym według istniejących ustaw służy prawo udzielania pozwolenia do używania drogi.

§. 5.

We względzie budowy kolei koncesyonowanych i ruchu na nich zastosować się powinni koncesyonaryusze do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego i do warunków koncesyjnych, które 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), tudzież do ustaw i rozporządzeń, które w przyszłości wydane być mogą.

Pod względem ruchu pozwala się odstąpić od środków bezpieczeństwa i przepisów ruchu, ustanowionych w Porządku ruchu kolei żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych, o ile ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu, a w szczególności ze względu na zmniejszenie chyżości największej, ministerstwo handlu uzna to za możliwe, a natomiast trzymać się należy osobnych przepisów ruchu, które w tej mierze wyda ministerstwo handlu.

§. 6.

Nadaje się koncesyonaryuszom prawo utworzenia za osobnem zezwoleniem Rządu i pod warunkami, które on ustanowi, Spółki akcyjnej, która winiść ma we wszystkie prawa i obowiązki koncesyonaryuszów.

Wypuszczenie w obieg obligacyj pierwszorzędnych jest wzbronione. Natomiast nadaje się koncesyonaryuszowi prawo wypuszczenia w obieg akcyj pierwszorzędnych, które mieć będą pod względem wypłaty odsetek i umorzenia pierwszeństwo przed akcyami zakładowemi, za sumę, którą Rząd oznaczy.

Dywidenda, należąca się od akcyj pierwszorzędnych, zanim akcy zakładowe nabędą prawa do pobierania dywidendy, nie może być wymierzana w większej kwocie jak po pięć od sta i dopłaty z dochodów późniejszych lat są wzbronione.

Cyfra kapitału zakładowego rzeczywistego jakoteż imiennego podlega zatwierdzeniu Rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenie projektu, budowę

i urządzenie kolei, na koszta sprawienia parku kolejowego rzeczywiście wyłożonych i należycie udowodnionych, łącznie z odsetkami interkalarnemi w ciągu czasu budowy rzeczywiście zapłaconemi i straty na kursie rzeczywiście poniesionej przy gromadzeniu kapitału, żadne wydatki jakiegobądź rodzaju nie mogą być liczone.

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

Cały kapitał zakładowy umorzony być ma w obrębie okresu koncesyjnego według planu amortyzacyjnego podlegającego zatwierdzeniu Rządu.

Statut Spółki jakoteż formularze akcyj zakładowych i akcyj pierwszorzędnych, podlegają zatwierdzeniu Rządu.

§. 7.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych zniżonych, a to stosownie do postanowień, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych na austryackich kolejach rządowych kiedykolwiek obowiązywać będą.

Postanowienia te stosowane będą także do Obrony krajowej obu połów monarchii, do strzelców krajowych tyrolskich, i to nietylko gdy podróżują kosztem skarbu, lecz także gdy jadą po służbie o własnym koszcie na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne, tudzież do korpusu straży wojskowej sądów cywilnych wiedeńskich, do żandarmeryi, jakoteż do straży skarbowej i straży bezpieczeństwa po wojskowemu uorganizowanej.

Koncesyonaryusze zobowiązują się przystąpić do zawartej przez spółki kolei austryackich umowy względem zakupienia i utrzymywania w pogotowiu środków do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem swojemi parkami w razie przewożenia większych transportów wojskowych, tudzież do przepisów dla kolei żelaznych podczas wojny, które kiedykolwiek będą obowiązywały, jakoteż do umowy dodatkowej o przewożeniu na rachunek skarbu wojskowego obłożnie chorych i rannych, która weszła w wykonanie od dnia 1. czerwca 1871.

Ten obowiązek przystąpienia odnosi się także do umowy ze spółkami kolejowemi względem pomagania sobie nawzajem swoją służbą w razie przewożenia większych transportów wojskowych i

do przepisu o transportach wojskowych na kolejach żelaznych.

Zobowiązania te ciężą na koncesyonaryuszach tylko o tyle, o ile będzie możliwem dopełnienie ich na kolei koncesyonowanej jako drugorzędnej a w skutek tego zbudowanej, urządzonej i eksploatowanej z dozwolonemi ułatwieniami, orzeka zaś o tem ministerstwo handlu.

Koncesyonaryusze obowiązują się przy obsadzeniu posad mieć wzgląd na wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajowej w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872 (Dz. u. p. Nr. 60).

§. 8.

Koncesyonaryusze obowiązani są w razie uruchomienia wojska lub wojny wstrzymać ruch na kolejach koncesyonowanych bez pretensyi do wynagrodzenia o tyle i na tak długo, o ile Władza wojskowa uzna to za potrzebne do ruchów wojskowych lub jakichkolwiek innych czynności wojennych na jednej z dróg publicznych, którychby kolej używała.

§. 9.

Koncesyą 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 dzisiejszego, a po upływie tego czasu utraci ona moc swoje.

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

§. 10.

Koncesyonaryusze nie są upoważnieni do odstąpienia trzecim osobom utrzymywania ruchu na kolejach koncesyonowanych, wyjąwszy, gdyby Rząd wyraźnie na to zezwolił.

Rząd zastrzega sobie prawo objęcia kiedykolwiek ruchu na kolejach koncesyonowanych i utrzymywania go aż do upływu okresu koncesyjnego na rachunek koncesyonaryuszów.

W przypadku tym koncesyonaryusze obowiązani będą zwrócić Rządowi koszta z powodu tego utrzymywania ruchu rzeczywiście poniesione lub ryczałtowo oznaczone.

Zresztą warunki tego utrzymywania ruchu przepisane będą w kontrakcie, który Rząd zawrze z koncesyonaryuszami.

§. 11.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolei koncesyonowanych po ich wybudowaniu i otwarciu na nich ruchu kiedykolwiek, pod następującemi warunkami:

1. Dla oznaczenia ceny odkupu policzone będą czyste dochody roczne przedsiębiorstwa w ciągu ostatnich lat siedmiu przed chwilą odkupu a z nich stracone będą czyste dochody dwóch lat najniepomysłniejszych i obliczony będzie średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

2. Gdyby jednak odkupienie miało nastąpić przed upływem siódmego roku lub gdyby średni dochód czysty, w myśl postanowień ustępu 1. obliczony, nie wynosił najmniej takiej kwoty rocznej, któraby wyrównywała racie rocznej potrzebnej do oprocentowania po 5 od sta kapitału akcyjnego przez c. k. Rząd zatwierdzonego i do umorzenia go w ciągu całego okresu koncesyjnego, natenczas kwota roczna, powyżej oznaczona, uważana będzie za dochód czysty, mający służyć za podstawę do wymierzenia ceny odkupu.

3. Wynagrodzenie, które ma być zapłacone, będzie polegało na tem, że w ciągu pozostałych lat okresu koncesyjnego płacić się będzie koncesyonaryuszom dochód średni w myśl ustępu 1go a względnie, o ileby zachodził przypadek w ustępie 2 przewidziany, sumę roczną tamże wzmiankowaną, a to w ratach półrocznych z dołu dnia 30. czerwca i 31. grudnia każdego roku.

4. Rząd zastrzega sobie, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rat rocznych zapłacić kapitał wyrównywający sumie zdyskontowanej przez potrącenie odsetek od odsetek po pięć od sta na rok wartości kapitałowej rat, które według postanowień ustępu 3go mają być półrocznie płacone.

Gdyby Rząd zamierzał w taki sposób spłacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego podług własnego wyboru gotówki lub obligacyj długu państwa. Obligacye długu państwa liczone będą po kursie średnim, jaki obligacye rządowe tego samego rodzaju, notowane urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półroczna bezpośrednio poprzedzającego.

5. 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 koncesyjonowanej ze wszystkimi do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także park wozowy i zapasy materiałów, jakoteż funduszów obrotowych i zasobnych z kapitału zakładowego utworzonych, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już użyte stosownie do swego przeznaczenia.

§. 12.

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 koncesyjonowanej i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności, licząc tu także park wozowy i zapasy materiałów, jakoteż utworzone z kapitału zakładowego fundusze obrotowe i zasobne w rozmiarze wzmiankowanym w §. 11, l. 5.

Tak wtedy gdy koncesya moc swoją straci, jak i w razie odkupienia kolei (§. 11), zatrzymają koncesyonaryusze na własność fundusz zasobny, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i należące się im aktywa, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniesione lub nabyte, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił koncesyonaryuszów z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależności kolejowej.

§. 13.

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

Rząd ma także prawo wglądania w zarząd przez wydelegowanego do tego urzędnika, a w szczególności nadzorowania w wszelki sposób, jaki uzna za stosowny, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i kontraktami i wydelegowania do nadzoru nad tem urzędników na koszt koncesyonaryuszów.

W razie utworzenia się Spółki akcyjnej, komisarz przez Rząd ustanowiony będzie miał także prawo bywania na posiedzeniach Rady zawiadowczej lub innej reprezentacji, przedstawiającej dyrekcyjną Spółki, jakoteż na walnych zgromadzeniach ile razy uzna to za potrzebne, i zawieszania wszelkich takich uchwał lub zarządzeń, któreby się ustawa, koncesyi lub statutowi Spółki sprzeciwiały

(Polniach.)

albo były szkodliwe publicznemu dobru; w przypadku jednak takim komisarz winien rzecz przedstawić natychmiast ministerstwu handlu do decyzji, która wydana być ma niezwłocznie i będzie dla Spółki obowiązująca.

Za nadzór nad przedsiębiorstwem kolejowym, niniejszem ustanowiony, koncesyonaryusze nie są obowiązani płacić skarbowi państwa wynagrodzenia aż do dalszego zarządzenia.

Uwalnia się koncesyonaryuszów od przepisanego w §cie 89tym 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 lokalów urzędowych.

§. 14.

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

Ostrzegając surowo, aby nikt nie czynił nic przeciwnego postanowieniom koncesyi niniejszej i nadając koncesyonaryuszom 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 zawartymi ściśle i troskliwie czuwały.

W dowód czego wydajemy niniejszy list, pod Naszą większą pieczęcią, w Naszem głównem i rezydencyjnym mieście Wiedniu, dnia trzynastego miesiąca stycznia, w roku zbowienia tysiąc ośmset dziewięćdziesiątym, Naszego panowania czterdziestym drugim.



Franciszek Józef r. w.

Taaffe r. w.

Dunajewski r. w.

Bacquehem r. w.

16.**Deklaracya dodatkowa do konwencyi międzynarodowej z dnia 3. listopada 1881,**

tyczącej się mszycy winnej (Dz. u. p. Nr. 105 z r. 1882).

Nizej podpisani, należycie do tego upoważnieni, zgodzili się przydać do artykułu 3go konwencyi międzynarodowej, tyczącej się mszycy winnej, następujący dodatek jako ustęp 3:

W obrocie tym między Państwami traktat zawierającymi przewidziane w ustępie 2 świadectwo Władzy właściwej kraju pochodzenia nie będzie potrzebne wtedy, gdy wprowadzane posyłki roślin pochodzą z zakładu wymienionego w wykazach na zasadzie artykułu 9, l. 6 konwencyi ogłaszanych.

Działo się w Bernie, dnia 15. kwietnia 1889.

Seiller r. w.

O. Bülow r. w.

J. Jooris r. w.

Hr. Diesbach r. w.

A. Peiroleri r. w.

M. W. van Wickevoort-Crommelin r. w.

V. Ernst r. w.

Droz r. w.

Powyższą deklaracyą dodatkową, zatwierdzoną przez obie Izby Rady państwa, ogłasza się niniejszem.

Wiedeń, dnia 23. stycznia 1890.

Taaffe r. w.

Falkenhayn r. w.

Dunajewski r. w.

Bacquehem r. w.

17.**Rozporządzenie ministerstw rolnictwa, spraw wewnętrznych, handlu i skarbu z dnia 24. stycznia 1890,**

w przedmiocie deklaracyi dodatkowej z dnia 15. kwietnia 1889 do konwencyi międzynarodowej z dnia 3. listopada 1881 (Dz. u. p. Nr. 105 z r. 1882) tyczącej się mszycy winnej.

Na zasadzie deklaracyi dodatkowej z dnia 15. kwietnia 1889 (Dz. u. p. Nr. 16) do konwencyi międzynarodowej z dnia 3. listopada 1881 (Dz. u. p. Nr. 105 z r. 1882), tyczącej się mszycy winnej, postanawia się w porozumieniu z Rządem król. węgierskim, że dołączanie do posyłek roślin, w rozporządzeniu z dnia 15. lipca 1882 (Dz. u. p. Nr. 107) pod l. 2 wymienionych, świadectw właściwej Władzy kraju pochodzenia, w artykule 3, ustępie 2 konwencyi przewidzianych, nie jest potrzebne wtedy, gdy posyłki te pochodzą z zakładu, w którym odbywają się regularne badania w odpowiedniej porze roku i który urzędownie uznany został za czyniący zadość wymaganiom konwencyi.

Spisy takich zakładów, ogłaszane przez Państwa, które konwencyą zawarły, będą komorom wchodowym komunikowane.

Taaffe r. w.

Falkenhayn r. w.

Dunajewski r. w.

Bacquehem r. w.

18.**Obwieszczenie ministerstwa obrony krajowej z dnia 1. lutego 1890,**

tyczące się zmiany w I. Części Przepisów o służbie wojskowej.

Ministerstwo obrony krajowej w porozumieniu z c. i k. wspólnem ministerstwem wojny uznało za stosowne uzupełnić ogłoszony rozporządzeniem z dnia 15. kwietnia 1889 (Dz. u. p. Nr. 45) wzór 1 do §. 15 I. Części Przepisów o służbie wojskowej w ten sposób, że napis 3ej rubryki pionowej onegoż opiewać ma: „Miejsce i dzień urodzenia“.

Welsersheimb r. w.