

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część IV. — Wydana i rozesłana dnia 22. stycznia 1898

Treść: (№ 12—15.) 12. Obwieszczenie o uchyleniu postanowień Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 21. czerwca 1890, na koleje żelazne lokalne od Horzan (Porzyczan) do Mochowa i od Brandyżu nad Łabą do Neratowic i ograniczeniu takowych do istniejącej kolei lokalnej od Brandyżu n. Ł. do Mochowa. — 13. Dokument koncesyjny na kolej lokalną od Brandyżu nad Łabą do Neratowic. — 14. Obwieszczenie o przeniesieniu komory głównej z Stein nad Dunajem do Kremsu. — 15. Rozporządzenie, dotyczące się wzajemnego przesyłania sobie wyciągów z metryk pomiędzy królestwami i krajami w Radzie państwa reprezentowanymi z jednej a krajami korony węgierskiej — z wyjątkiem Krocacy i Slawonii — z drugiej strony.

12.

Obwieszczenie Ministerstwa kolei żelaznych z dnia 31. grudnia 1897,

o uchyleniu postanowień Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 21. czerwca 1890, Dz. u. p. Nr. 174, na koleje żelazne *a*) od Horzan (Porzyczan) do Mochowa i od Brandyżu nad Łabą do Neratowic i ograniczeniu takowych do istniejącej kolei lokalnej od Brandyżu n. Ł. do Mochowa.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia uchylają się postanowienia Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 21. czerwca 1890, Dz. u. p. Nr. 174, na koleje żelazne *a*) od Horzan (Porzyczan) do Mochowa i *b*) od Brandyżu nad Łabą do Neratowic a tem samem uwalnia się uprzyw. austriacko-węgierską Spółkę kolei państwa od włożonego na nią rzeczonym Najwyższym dokumentem koncesyjnym obowiązku wybudowania wzmiankowanych kolei z przedłużeniem do stosownego punktu północnej linii kolei państwa pod Berkowicami.

Natomiast dla kolei lokalnej brandysko nad Łabą — czelakowicko-mochowskiej swego czasu przez uprzyw. austriacko-węgierską Spółkę kolei państwa nabytej i w ruchu utrzymywanej, postanowienia rzeczonym Najwyższym dokumentem konce-

syjnego w myśl §. 14 tego dokumentu i warunki koncesyjne, dotyczące się ruchu przez c. k. Ministerstwo handlu przepisane, zachowują nadal moc swoją w taki sposób, że ta kolej lokalna uważana być ma pod względem administracyjnym i technicznym za linię samodzielną.

Wittek r. w.

13.

Dokument koncesyjny z dnia 11. stycznia 1898,

na kolej lokalną od Brandyżu nad Łabą do Neratowic.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia uznaje za stosowne w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami nadać Józefowi Szestakowi, przewodniczącemu powiatu, w związku z Drem Józefem Vitakiem, adwokatem i Fryderykiem Moellerem, dyrektorem dóbr arcyksiążęcych, wszyscy w Brandyżu nad Łabą, tudzież z Ferdynandem Blochem, fabrykantem cukru i Józefem Stierbą właścicielem realności w Kostielcu nad Łabą, o to proszącym, koncesję do wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej parowej, która wybudowana być ma jako lokalna o szlaku normalnym od stacji w Brandyżu nad Łabą uprzyw. austriacko-węgierskiej Spółki kolei

państwa na Kostelec nad Łabą do Neratowic z użyciem istniejącej kolei dowozowej od Kostelca nad Łabą do Neratowic, która ma być odpowiednio przerobiona, a to w myśl ustawy o koncesjach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, jakoteż ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895 pod następującymi warunkami i zastrzeżeniami:

§. 1.

Kolei, na którą wydaje się niniejszy dokument koncesyjny, zapewnia się dobrodziejstwa w artykule V ustawy z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895) przewidziane.

§. 2.

Koncesjonariusze obowiązani są rozpocząć budowę kolei koncesjonowanej niezwłocznie po otrzymaniu pozwolenia do budowania, skończyć najpóźniej w przeciągu roku, 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 jakoteż wybudowania i urządzenia kolei zgodnie z koncesją, dać mają koncesjonariusze kaucyę w sumie trzy tysiące złotych w tych papierach wartościowych, w których wolno lokować pieniądze sierocę.

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

§. 3.

Do wybudowania kolei koncesjonowanej nadaje się koncesjonariuszom prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie koncesjonariuszom do wybudowania wszelkich kolei podjazdowych, których budowę Rząd ze względu na dobro publiczne uznałby za potrzebne.

§. 4.

We względzie budowy kolei koncesjonowanej i ruchu na niej zastosować się powinni koncesjonariusze do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego i do warunków koncesyjnych, które Ministerstwo kolei żelaznych ustanowi, jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do ustawy o koncesjach 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, któreby w przyszłości wydane zostały. Pod względem ruchu pozwala się odstąpić od środków bezpieczeństwa i przepisów ruchu, ustanowionych w Porządku ruchu kolei żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych o tyle, o ile ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu, a w szczególności ze względu na zmniejszenie chyżości, Ministerstwo kolei żelaznych uzna to za możebne, a natomiast trzymać się należy osobnych przepisów ruchu, które w tej mierze wyda Ministerstwo kolei żelaznych.

§. 5.

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

Emisya obligacyi pierwszeństwa jest wzbroniona.

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 łącznie z kosztami nabycia taboru kolejowego i uposażenia funduszu zasobnego, który Rząd ma oznaczyć, rzeczywiście wyłożonych i należycie udowodnionych, z doliczeniem odsetek interkalarnych rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy i straty na kursie rzeczywiście poniesionej przy gromadzeniu kapitału, żadne wydatki jakiegobądź rodzaju nie mogą być liczone.

Gdyby po wybudowaniu kolei 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 okresie koncesyjnym według planu amortyzacyi przez Rząd zatwierdzonego.

Statut Spółki jakoteż formularze obligacyi, które mają być wypuszczone, podlegają zatwierdzeniu Rządu.

§. 6.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych zniżonych. Taryfę wojskową

stosuje się do przewozu osób i rzeczy według postanowień, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych kiedykolwiek na austriackich kolejach państwowych obowiązywać będą.

Postanowienia te stosowane będą także do Obrony krajowej i Pospolitego ruszenia obu połów monarchii; do strzelców krajowych tyrolskich i do żandarmeryi a to nietylko gdy podróżują kosztem skarbu, lecz także gdy jadą po służbie o własnym koszcie na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne.

Koncesjonaryusze zobowiązują się przystąpić także do zawartej przez spółki kolei austriackich umowy względem zakupu i utrzymywania w pogotowiu środków do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem służbą i swojemi taborami w razie przewożenia większych transportów wojskowych, do przepisów dla kolei żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, jakoteż do umowy dodatkowej o przewożeniu na rachunek skarbu wojskowego obłożnie chorych i rannych, która weszła w wykonanie od dnia 1. czerwca 1871.

Przepis dotyczący się przewożenia transportów wojskowych kolejami żelaznymi, który kiedykolwiek będzie obowiązywał, tudzież przepisy dla kolei żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, nabywają dla koncesjonaryuszów mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na kolei koncesjonowanej. Przepisy rzeczonoego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i nie będą ogłoszone w Dzienniku ustaw państwa, staną się dla koncesjonaryuszów obowiązującymi wtedy, gdy zostaną im urzędownie podane do wiadomości.

Zobowiązania te ciężą na koncesjonaryuszach tylko o tyle, o ile będzie możliwem dopełnienie ich na kolei drugorzędnej a w skutek tego zbudowanej, urządzonej i eksploatowanej z dozwolonymi ułatwieniami.

Koncesjonaryusze zobowiązują 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.

§. 7.

O ile podobne zniżenia, jakie w §. 6 dla transportów wojskowych są przepisane, mają być udzielane korpusom straży cywilnej (Straży bezpieczeństwa, Straży skarbowej itp.) lub innym organom publicznym, postanowione będzie w warunkach koncesyjnych.

§. 8.

Koncesyą nadaje się z obroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §fu 9go, lit. b) ustawy

o koncesjach na koleje żelazne na lat dziewięćdziesiąt (90), licząc od dnia dzisiejszego a po upływie tego czasu utraci ona moc swoją.

Rząd może także wyrzec wygaśnięcie koncesyi przed upływem przereczonego czasu, gdyby określone w §fie 2gim zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia ruchu nie były dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie da się usprawiedliwić w myśl §u 11go, lit. b) ustawy o koncesjach na koleje żelazne.

§. 9.

Ruch na kolei będącej przedmiotem niniejszego dokumentu koncesyjnego utrzymywać będzie uprz. austriacko-węgierska Spółka kolei państwa na podstawie kontraktu ruchu, który zawarty być ma za zezwoleniem Rządu.

Rząd zastrzega sobie prawo objęcia kiedykolwiek ruchu na kolei koncesjonowanej i utrzymywania go na rachunek koncesjonaryuszów aż do upływu okresu koncesyjnego.

W przypadku takim koncesjonaryusze zwracać mają Rządowi koszta z powodu utrzymywania ruchu rzeczywiście ponoszone, lub według okoliczności, ryczałtowo oznaczone.

Zresztą warunki tego utrzymywania ruchu uregulowane będą w kontrakcie, który Rząd zawrze z koncesjonaryuszami.

§. 10.

Koncesjonaryusze obowiązani są pod warunkami i zastrzeżeniami w artykule XII ustawy z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895) podanemi, dozwolnić Rządowi na jego żądanie każdego czasu współużywania kolei do obrotu między kolejami już istniejącymi lub dopiero w przyszłości powstać mającymi, na których Rząd ruch utrzymuje, w taki sposób, że Rząd będzie mógł z prawem ustanawiania taryf przesyłać lub pozwolić przesyłać tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy koleją współużywaną lub niektórymi jej częściami, za opłatą stosownego wynagrodzenia.

§. 11.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolei koncesjonowanej po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu kiedykolwiek, pod następującymi warunkami:

1. Dla oznaczenia ceny odkupu policzone będą czyste dochody roczne przedsiębiorstwa w ciągu ostatnich zamkniętych lat siedmiu przed chwilą od-

kupu a z nich stracone będą czyste dochody najniepomyślniejszych dwóch lat, poczem obliczony będzie średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

Gdyby kolej miała być odkupiona po upływie czasowego, w §. 1 ustanowionego uwolnienia od podatków, podatki i dodatki do podatków ciężące na odkupionem przedsiębiorstwie kolejowem i wszelkie inne pobory publiczne uważać się będzie za wydatki ruchu.

Jeżeli obowiązek płacenia podatku istniał nie przez wszystkie lata, podług których oblicza się sumę średnią, w takim razie także co do lat wolnych od podatku obliczyć należy podatek razem z dodatkami według stopy procentowej pierwszego roku podlegającego podatkowi i potrącić z przychodów. Ze względu jednak, że stosownie do §. 131, lit. a) ustawy z dnia 25. października 1896, Dz. u. p. Nr. 220, opłacać się ma od renty odkupu podatek dziesięcioprocentowy, doliczyć należy do czystych dochodów w taki sposób obliczonych dodatek wynoszący jedną dziewiątą tych czystych dochodów.

2. Czysty dochód średni w myśl powyższego postanowienia obliczony, płacić się będzie koncesyonaryuszom jako wynagrodzenie za kolej odkupioną aż do upływu okresu koncesyjnego w ratach półrocznych dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku z dołu płatnych.

3. Gdyby kolej miała być odkupiona przed upływem siódmego roku ruchu lub gdyby średni dochód czysty, w myśl postanowień ustępu 1. obliczony, nie wynosił najmniej takiej sumy rocznej, jaka jest potrzebna na umówione oprocentowanie i spłacenie pożyczki hipotecznej, która celem uzyskania kapitału ma być w Banku krajowym królestwa czeskiego zaciągnięta i przez to królestwo zagwarantowana, jakoteż na oprocentowanie po cztery od sta kapitału akcyjnego przez Rząd zatwierdzonego i na umorzenie go w ciągu całego okresu koncesyjnego, w takim razie wynagrodzenie, które państwo ma zapłacić za kolej odkupioną, będzie polegało na tem, że państwo w miejsce koncesyonaryuszów weźmie na siebie spłacanie z własnych funduszów w umówionych terminach płatności powyższej pożyczki hipotecznej aż do zupełnego jej umorzenia, wzmiankowaną zaś powyżej sumę roczną za kapitał akcyjny płacić będzie w ratach półrocznych płatnych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku i zwracać będzie koncesyonaryuszom podatek rentowy od tej renty odkupu opłacać się mający.

4. Państwo zastrzega sobie, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze sum rocznych w myśl ustępu 2 a względnie zamiast sumy rocznej płacić się mającej według ustępu 2, za kapitał akcyjny, zapłacić kapitał wyrównywający

zdyskontowanej przez potrącenie odsetek od odsetek po cztery od sta na rok wartości kapitałowej rat, które mają być według postanowień ustępu 2 i 3 płacone.

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

5. Przez odkupienie kolei i od dnia tego odkupienia obejmuje państwo za wypłatą wynagrodzenia bez żadnej dalszej odpłaty, na własność wolną od ciężarów i w używanie kolej niniejszem koncesyonowaną ze wszystkimi do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i kasowe, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już użyte stosownie do swego przeznaczenia.

6. Odkupienie na rzecz państwa nastąpić ma w każdym przypadku z rozpoczęciem się roku kalendarzowego, uchwała zaś Rządu, tycząca się odkupienia, oznajmiona będzie przedsiębiorstwu kolejowemu najpóźniej aż do 31. października roku bezpośrednio poprzedniego w formie deklaracyi.

W deklaracyi tej oznaczone będą następujące szczegóły:

- a) termin, od którego nastąpi odkupienie;
- b) przedsiębiorstwo kolejowe, będące przedmiotem odkupienia i inne przedmioty majątku, które jako przynależność przedsiębiorstwa kolejowego, lub z jakichkolwiek tytułów prawnych przejść mają na państwo;
- c) kwota ceny odkupu (l. 1 i 3), którą państwo ma zapłacić przedsiębiorstwu, według okoliczności obliczona tymczasowo z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania z oznaczeniem terminu i miejsca płatności.

7. Rząd zastrzega sobie prawo ustanowienia jednocześnie z doręczeniem deklaracyi co do odkupienia, osobnego komisarza do czuwania nad tem, żeby stan majątku, poczynszy od tej chwili, nie został zmniejszony na szkodę państwa.

Poczynszy od chwili oznajmienia o odkupieniu, wszelka sprzedaż lub obciążenie nieruchomości w deklaracyi o odkupieniu wymienionych, podlega przyzwoleniu osobnego komisarza.

Toż samo rozumie się o wszelkiem przyjęciu nowych zobowiązań, przekraczających granicę regularnego sprawowania interesów lub uzasadniających trwałe obciążenie.

8. Koncesyonaryusze obowiązani są mieć o to staranie, żeby Rząd mógł w dniu na odkupienie wyznaczonym, objąć w fizyczne posiadanie wszystkie przedmioty majątku w deklaracyi, tyczącej się odkupienia wymienione.

Gdyby koncesyonaryusze nie uczynili zadość temu zobowiązaniu, Rząd będzie miał prawo nawet bez ich zezwolenia i bez wdania się sądu, objąć w fizyczne posiadanie oznaczone przedmioty majątku.

Począwszy od chwili odkupienia, ruch na kolei lokalnej odkupionej odbywać się będzie na rachunek państwa a przeto od tej chwili wszelkie dochody ruchu przechodzić będą na rzecz państwa, wszelkie zaś wydatki ruchu na karb państwa.

Czyste dochody, jakie okażą się z obrachunku aż do chwili odkupienia, pozostaną własnością przedsiębiorstwa kolejowego, które natomiast odpowiadać ma samo za wszelkie należitości obrachunkowe i za wszelkie inne długi pochodzące z budowy i ruchu kolei aż do chwili powyższej.

9. Rząd zastrzega sobie prawo zahipotekowania na podstawie deklaracyi o odkupieniu (l. 6), prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach majątkowych w skutek odkupienia na państwo przechodzących.

Koncesyonaryusze obowiązani są oddać Rządowi na jego żądanie do rozporządzenia wszelkie dokumenty prawne, jakichby do tego celu potrzebowal.

§. 12.

Gdy koncesya utraci moc swoją i od 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 tabor wozowy, zapasy materiałów, jakoteż — o ileby istniały — fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, 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 obrachunkowe, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniesione lub nabyte, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił koncesyonaryuszów z tym wy-

rażnym 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, żeby wadom w tym względzie zapobieżono lub takowe usunięto.

Rząd ma także prawo wglądania w zarząd przez wydelegowanego funkcyonaryusza 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 funkcyonaryuszów na koszt koncesyonaryuszów.

W razie utworzenia się Spółki akcyjnej, komisarz przez Rząd ustanowiony będzie miał także prawo bywania na posiedzeniach Rady zawiadowczej lub innej reprezentacyi, przedstawiającej grono kierujące Spółki, jakoteż na walnych zgromadzeniach ile razy uzna to za potrzebne, i zawieszania wszelkich takich uchwał lub zarządzeń, któreby się ustawom, koncesyi lub statutowi Spółki sprzeciwiały albo były szkodliwe publicznemu dobru; w przypadku jednak takim komisarz winien rzecz przedstawić natychmiast Ministerstwu kolei żelaznych do decyzyi, która wydana być ma niezwłocznie i będzie dla Spółki obowiązująca.

§. 14.

Nadto zastrzega sobie Rząd, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczano się naruszenia lub zaniedbania obowiązków, w dokumencie koncesyjnym, warunkach koncesyjnych lub ustawami przepisanych, będzie miał prawo zapobiegać temu środkami odpowiadającemi ustawom, a według okoliczności unieważni koncesyą jeszcze przed upływem okresu, na który została nadana.

Wittek r. w.

14.

Obwieszczenie Ministerstwa skarbu z dnia 14. stycznia 1898,

o przeniesieniu Komory głównej z Stein nad Dunajem do Kremsu.

Komora główna II. klasy, która istniała w Stein nad Dunajem, została przeniesiona do Kremsu i złączona z tamtejszym c. k. Urzędem podatkowym głównym.

Böhm r. w.

15.**Rozporządzenie Ministerstw spraw wewnętrznych tudzież wyznań i oświaty z dnia 20. stycznia 1898,**

tyczące się wzajemnego przesyłania sobie wyciągów z metryk pomiędzy królestwami i krajami w Radzie państwa reprezentowanemi z jednej a krajami korony węgierskiej — z wyjątkiem Kroacyi i Sławonii — z drugiej strony.

Na zasadzie porozumienia się z królewsko węgierskiem Ministerstwem spraw wewnętrznych, rozporządza się ze zmianą rozporządzenia ministerjalnego z dnia 6. sierpnia 1896, Dz. u. p. Nr. 150, tyczącego się wzajemnego przesyłania sobie wyciągów z metryk pomiędzy królestwami i krajami

w Radzie państwa reprezentowanemi z jednej a krajami korony węgierskiej — z wyjątkiem Kroacyi i Sławonii — z drugiej strony, co następuje:

Do §. 1, ustęp 1: Co do małżeństw zawieranych przez obywateli węgierskich w królestwach i krajach reprezentowanych w Radzie państwa, funkcjonaryusze ustanowieni do utrzymywania metryk, przysyłać mają wyciągi z rejestrów zaślubin w przepisanych odstępach czasu tylko w tych przypadkach, gdy nowożeniec jest obywatelem węgierskim, posiadającym przynależność gminną w Węgrzech (także w mieście Rjece i powiecie rjeckim).

Do §. 4: Postanowienie tego paragrafu uchyla się.

Rozporządzenie powyższe wchodzi w wykonanie niezwłocznie.

Gautsch r. w.

Latour r. w.