

# Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część LXXX. — Wydana i rozesłana dnia 13. listopada 1894.

(Zawiera Nr. 211—214.)

**211.**

## Dokument koncesyjny z dnia 18. września 1894,

na kolej lokalną od Postolopert do Loun.

**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-Śląski; Wielki Książę Siedmiogrodzki; Margrabia Morawski; książęcony Hrabia na Habsburgu i Tyrolu  
itd. itd. itd.

Gdy Józef Maschat, dyrektor dóbr ks. Schwarzenberga w Postolopertach, Karol Kraus, c. i k. major w s. s. i burmistrz miasta Postolopert, tudzież Wojciech Saitz, radny miasta Postolopert podali prośbę o udzielenie im koncesyi na wybudowanie i utrzymywanie w ruchu kolei lokalnej od stacyi w Postolopertach linii kolei państwa Pilzeń—Duchców do stacyi Louny linii kolei państwa Praga—Duchców, przeto ze względu na powszechną użyteczność tego przedsięwzięcia, widzimy się spowodowani nadać rzeczonym koncesyonaryuszom koncesyę niniejszą na zasadzie ustawy o koncesyach

na koleje żelazne z dnia 14. września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238), jakoteż ustaw z dnia 17. czerwca 1887 (Dz. u. p. Nr. 81) i z dnia 27. grudnia 1893 (Dz. u. p. Nr. 198), w sposób następujący:

### §. 1.

Nadajemy koncesyonaryuszom prawo wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej parowej od stacyi w Postolopertach linii kolei państwa Pilzeń—Duchców do stacyi Louny linii kolei państwa Praga—Duchców, która wybudowana być ma jako lokalna ze szlakiem normalnym.

### §. 2.

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

a) Uwolnienie od stępli i należytości od wszelkich umów, które to przedsięwzięcie zawrze, od podań, które wniesie i od wszelkich dokumentów, które wystawi, tudzież od wszelkich wpisów hipotecznych, które na zasadzie tych umów i dokumentów będą skutecznie, na koniec od wszelkich czynności urzędowych i urzędowych wygotowań do celów poniżej wyrażonych, a mianowicie:

1. dotyczących się uzyskania kapitału, zabezpieczenia odsetek od kapitału i zabezpieczenia ruchu, aż do chwili otwarcia ruchu;

2. dotyczących 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 uzyskania kapitału na pierwsze założenie kolei i jej zaopatrzenie według koncesyi, jakoteż od kwitów tymczasowych i 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 lub innym korporacyom autonomicznym;
- 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 rządowego, któryby w przyszłości mocą ustawy był zaprowadzony, na lat trzydzieści, licząc od dnia dzisiejszego.

### §. 3.

Koncesyonaryusze obowiązani są rozpocząć budowę kolei żelaznej w §. 1 wzmiankowanej niezwłocznie, skończyć najpóźniej w przeciągu półtora roku, licząc od dnia dzisiejszego, gotową kolej oddać na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmią dotrzymania powyższego terminu budowy, dać mają koncesyonaryusze kaucyą w sumie cztery tysiące złotych a to w papierach, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

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

### §. 4.

Do wybudowania kolei koncesyonowanej nadaje się koncesyonaryuszom prawo wyłączenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

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

O ileby do wybudowania kolei koncesyonowanej użyte być miały drogi publiczne, koncesyonaryusze 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 koncesyonowanej i ruchu na niej 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 możebne, 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 wniść ma we wszystkie prawa i obowiązki koncesyonaryuszów.

Wypuszczenie w obieg obligacyj pierwszorzędných jest wzbronione.

Natomiast nadaje się koncesyonaryuszom prawo wypuszczenia w obieg akcji pierwszorzędných, które mieć będą pod względem wypłaty odsetek i umorzenia pierwszeństwo przed akcyami zakładowemi, za sumę, którą Rząd oznaczy.

Dywidenda należąca się od akcji pierwszorzędných, zanim akcje zakładowe nabędą prawa do pobierania dywidendy, nie może być wymierzana w większej kwocie jak po cztery 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, jakoteż kosztów sprawienia parku kolejowego, rzeczywiście wyłożonych i należycie udowodnionych, tudzież odsetek interkalarných rzeczywiście zapłaconých 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 obrębie okresu koncesyjnego według planu amortyzacyjnego podlegającego zatwierdzeniu Rządu

Statut Spółki jakoteż formularze akcyj zakładowych i pierwszorzędnych, które mają być wypuszczone, podlegają zatwierdzeniu Rządu.

### §. 7.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych niższych. Taryfę wojskową stosuje się do przewozu osób i rzeczy według postanowień, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych na austriackich kolejach rządowych kiedykolwiek 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 nie tylko gdy podróżują kosztem skarbu, lecz także gdy jadą po służbie o własnym koszcie na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne.

Koncesjonaryusze zobowiązują się przystąpić do zawartej przez spółki kolei austriackich umowy względem zakupienia i utrzymywania w pogotowiu środków do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem swojemi parkami 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 rzonego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i w Dzienniku ustaw państwa nie będą ogłoszone, staną się dla koncesjonaryuszów obowiązującymi wtedy, gdy zostaną jej urzędownie podane do wiadomości.

Zobowiązania te ciężą na koncesjonaryuszach tylko o tyle, o ile będzie możliwem dopełnienie ich

na kolei jako drugorzędnej a w skutek tego zbudowanej, urządzonej i eksploatowanej z dozwoleńmi 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).

### §. 8.

O ile podobne zniżenia, jakie w §. 7 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.

### §. 9.

Koncesjonaryusze obowiązani są w razie uruchomienia wojska i w razie wojny wstrzymać ruch na kolei koncesjonowanej bez pretensji do wynagrodzenia o tyle i na tak długo, jak Władza wojskowa uzna za potrzebne do ruchów wojskowych lub jakichkolwiek innych czynności wojennych na jednej z dróg publicznych, którychby kolej używała.

### §. 10.

Koncesją nadaje się z obroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §u 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 unieważnienie koncesji przed upływem przerwzonego czasu, gdyby określone w §cie 3cim zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia ruchu nie były dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie da się usprawiedliwić w myśl §fu 11, lit. b) ustawy o koncesjach na koleje żelazne.

### §. 11.

Ruch na kolei koncesjonowanej utrzymywany będzie przez Rząd w ciągu całego okresu koncesyjnego na rachunek koncesjonaryuszów. Warunki tego utrzymywania ruchu przepisane będą w kontrakcie, który Rząd zawrze z koncesjonaryuszami.

## § 12.

Koncesjonariusze obowiązani są dozwolić 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 przysyłać lub pozwolić przysyłać tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy koleją współużywaną lub niektórymi jej częściami, za opłatą stosownego wynagrodzenia. Jednakże współużywanie to o tyle tylko będzie miało miejsce, o ile przez to nie będzie doznawał przeszkody własny regularny obrót na kolei współużywaney.

Wynagrodzenie, które za to ma być płacone, ustanowione będzie według przepisów dołączonych jako załączka C do dokumentu koncesyjnego z dnia 1. stycznia 1886 dla kolei północnej Cesarza Ferdynanda ogłoszonych w Dz. u. p. z roku 1886, strona 63.

## § 13.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolei koncesyonowanej 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 lat siedmiu przed chwilą odkupu a z nich strącone będą czyste dochody dwóch lat najniepomyślniejszych i obliczony będzie średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

Dochód czysty w myśl postanowień powyższych obliczony będzie koncesjonariuszom płacony aż do upływu okresu koncesyjnego jako wynagrodzenie za odstąpienie kolei a to w ratach półrocznych płatnych z dołu dnia 30. czerwca i 31. grudnia każdego roku.

2. Gdyby jednak odkupienie miało nastąpić przed upływem siódmego roku ruchu, lub gdyby średni dochód czysty, w myśl postanowień ustępu 1. obliczony, nie wynosił najmniej takiej sumy rocznej, któraby wyrównywała racie rocznej potrzebnej na umówione oprocentowanie i spłacenie zaciągniętej przez koncesjonariuszów w Banku krajowym czeskim pożyczki, jakoteż na oprocentowanie po cztery od sta kapitału akcyjnego przez Rząd zatwierdzonego i na umorzenie go w ciągu całego okresu koncesyjnego, natenczas wynagrodzenie, które Rząd ma zapłacić za odstąpienie kolei, będzie polegało na tem, że Rząd weźmie na siebie spłacenie z własnych funduszów w miejsce koncesjonariuszów po-

życzki, którą zaciągnęli w Banku krajowym czeskim a nadto oznaczoną powyżej sumę roczną za kapitał akcyjny płacić będzie w ratach półrocznych z dołu dnia 30. czerwca i 31. grudnia każdego roku.

3. Rząd zastrzega sobie, że gdyby kolej odkupiona została na podstawie dochodu średniego w myśl ustępu 1go, wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rat rocznych, zapłacić kapitał wyrównywający sumie rat według postanowień ustępu 1go półrocznie płacić się mających, zdyskontowanej przez potrącenie odsetek od odsetek po cztery od sta na rok.

Gdyby Rząd zamierzał 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 średnim, jaki obligacye rządowe tego samego rodzaju, notowane urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półrocza bezpośrednio poprzedzającego.

4. Przez odkupienie kolei i od dnia tego odkupienia wchodzi państwo za wypłatą ceny odkupu bez dalszego wynagrodzenia w posiadanie wolne od ciężarów a względnie obciążone tylko resztą pożyczki Banku krajowego królestwa czeskiego i w używanie kolei niniejszem koncesyonowanej ze wszystkimi do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także park wozowy i zapasy materyałów, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już użyte stosownie do swego przeznaczenia.

## § 14.

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 materyałów, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, w rozmiarze wzmiankowanym w §. 13, l. 4.

Tak wtedy gdy koncesya moc swoją straci, jak i w razie odkupienia kolei (§. 13), zatrzymają koncesjonariusze na własność fundusz zasobny, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i należące się im aktywa, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wniesione lub nabyte, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił koncesjonariuszów z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależności kolejowej.



## §. 15.

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 koncesjonaryuszów.

W razie utworzenia się Spółki akcyjnej, komisarz przez Rząd ustanowiony będzie miał także prawo bywania na posiedzeniach Rady zawiadowczej lub innej reprezentacji, przedstawiającej dyrekcją 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 handlu do decyzji, która wydana być ma niezwłocznie i będzie dla Spółki obowiązująca.

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

Uwalnia się koncesjonaryuszów od przepisanego w §fie 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.

## §. 16.

Nadto zastrzega sobie Rząd prawo, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniedbania obowiązków, w dokumencie koncesyjnym, warunkach koncesyjnych lub ustawami przepisanych, będzie temu zapobiegał środkami odpowiadającemi 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 koncesjonaryuszom 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 rezidencyjnalnem mieście Wiedniu, dnia ośmnastego miesiąca września w roku zbawienia tysiąc ośmset dziewięćdziesiątym czwartym, Naszego panowania czterdziestym szóstym.



Franciszek Józef r. w.

Windisch-Graetz r. w. Wurmbrand r. w.

Plener r. w.

## 212.

## Rozporządzenie Ministra skarbu z dnia 1. listopada 1894,

tyczące się zmiany terminu płatności podatku  
czynszowego na obszarze miasta Tryestu.

Na zasadzie ustawy z dnia 11. czerwca 1894 (Dz. u. p. Nr. 110), upoważniającej Ministra skarbu do zmiany terminów płatności podatku czynszowego, rozporządza się, że na obszarze miasta Tryestu, podatek czynszowy, płacony według postanowień dotychczas obowiązujących w ratach półrocznych z góry dnia 24. lutego i 24. sierpnia, opłacać się ma odtąd na obszarze tego miasta w czterech ratach równych dnia 1. marca, 1. czerwca, 1. września i 1. grudnia każdego roku.

W tychże samych terminach opłacać także należy w myśl ostatniego ustępu §. 7go ustawy z dnia 9. lutego 1882 (Dz. u. p. Nr. 17) podatek pięćprocentowy od czystego dochodu z tych budynków, które z tytułu robót budowniczych są całkiem lub po części uwolnione od podatku czynszowego.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w wykonanie od początku roku podatkowego 1895.

Plener r. w.

**213.****Rozporządzenie Ministerstwa skarbu z dnia 3. listopada 1894,**

tyczące się urzędzenia postępowania z posyłkami płynów wysokokowych pędzonych, podatkiem nieobciążonych, pojawiających się bez listu drożnego w obrocie między grupami krajów obszaru cłowego austriacko-węgierskiego, których adresat nie odbiera.

Oдноśnie do tych przypadków, w których posyłka płynów wysokokowych pędzonych, podatkiem nieobciążona, listem drożnym nie zaślonięta, z Węgier lub Bośni i Hercegowiny pochodząca, nadejdzie do stacyi kolejowej oddalonej przeszło o 15 kilometrów od granicy węgierskiej lub bośniacko-hercegowińskiej a adresat odmówi przyjęcia tej posyłki, w skutek czego nie mogą być zastosowane postanowienia karne ani §. 10, l. 4 ani §. 11 ustęp 2 ustawy z dnia 18. czerwca 1894 (Dz. u. p. Nr. 121), rozporządza się w porozumieniu z król. węgierskiem Ministerstwem skarbu na zasadzie §. 15go rzeczzonej ustawy, co następuje:

1. Jeżeli posyłka tego rodzaju ma być na żądanie posyłającego odesłana napowrót do grupy krajów, z której pochodzi, potrzebne jest do tego pozwolenie Władzy skarbowej I. instancyi, w której okręgu znajduje się stacya odbiorcza kolei żelaznej. Do odnośnej prośby posyłający dołączyć ma oświadczenie adresata, że posyłki nie przyjmuje, tudzież dokumenty kolejowe, tyczące się posyłki (list przewozowy, rewers odbiorczy itp.) w pierwopisie lub w odpisie uwierzytelnionym przez zarząd kolejowy.

2. Jeżeli po wyjaśnieniu zachodzących okoliczności nie stoi na przeszkodzie żadna wątpliwość, Władza skarbowa I. instancyi pozwala na odesłanie napowrót i na podstawie tego pozwolenia, posyłkę o którą chodzi, oznajmić należy stosownie do postanowień §. 3go ustawy powyższej, z odwołaniem się do odnośnego pozwolenia, u tego organu skarbowego, który do tego jest przeznaczony.

3. Gdyby ani adresat nie chciał odebrać posyłki, która nadeszła bez listu drożnego, ani posyłający nie żądał w duchu niniejszego rozporządzenia, żeby ją odesłano napowrót, Zarząd kolejowy, o ile ma prawo rozrządzania posyłką dla pokrycia swoich należytości, może od Władzy skarbowej I. instancyi uzyskać pozwolenie do jej sprzedania, jeżeli wprzód zapłaci do kasy państwa kwotę 35 c. od każdego litra alkoholu w posyłce zawartego.

Plener r. w.

**214.****Rozporządzenie Ministerstwa skarbu z dnia 7. listopada 1894,**

którem podwyższa się powszechną cenę sprzedaży białej soli morskiej w c. k. Składzie soli w Piranie.

W porozumieniu z król. węgierskiem Ministerstwem skarbu podwyższa się powszechną cenę sprzedaży białej soli morskiej w c. k. Składzie solnym w Pirano, ustanowioną rozporządzeniem Ministerstwa skarbu z dnia 22. sierpnia 1889 (Dz. u. p. Nr. 134), z 9 zł. 34 c na 9 zł. 36 c.

To podwyższenie ceny nabywa mocy obowiązującej od dnia 1. stycznia 1895.

Plener r. w.