

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XXXV. — Wydana i rozesłana dnia 20. marca 1907.

Treść: (№ 67—77.) 67. Ustawa, dotycząca budowy kolei lokalnej z Domažlic do Tachowa. — 68. Ustawa, dotycząca budowy kolei lokalnej z Vsetina do Karłowic Wielkich. — 69. Ustawa, dotycząca budowy kolei lokalnej z Friedberg do Aspang. — 70. Ustawa dotycząca budowy kolei lokalnej z Cervignano przez Akwileję do Belvedere. — 71. Ustawa, dotycząca budowy kolei lokalnej z Werenczanki do Okny. — 72. Ustawa, dotycząca udzielenia dodatkowego kredytu na budowę przypadających na obszar Dalmacyi części kolei żelaznej do zatoki kotorskiej, która odgałęzia się od linii kolejowej Mostar—Metkovicz wraz z odnogą do Gruz (Dubrovnik). — 73. Ustawa, dotycząca podwyższenia gwarancji państwowej dla kilku już zapewnionych kolei niższego rzędu. — 74. Ustawa, odnosząca się do udziału państwa w zgromadzeniu kapitału dla kilku kolei lokalnych. — 75. Ustawa, dotycząca wypracowania kosztem państwa projektu na linię kolei żelaznej z Jasta do Koniecznej. — 76. Rozporządzenie, dotyczące zmiany terminów wpłaty podatku domowo-czynszowego w podatkowym okręgu poborowym Budziejowice. — 77. Rozporządzenie, którem podaje się do wiadomości oświadczenie złożone przez radę rządową kantonu Zurych odnośnie do egzekucji na podstawie austriackich wyroków oraz zakres zapewnionej przez to wzajemności.

67.

Ustawa z dnia 19. lutego 1907,

dotycząca budowy kolei lokalnej z Domažlic do Tachowa.

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanawiam, co następuje:

Artykuł I.

Upoważnia się rząd, aby w drodze udzielenia koncesji pod warunkami w niniejszej ustawie określonymi zapewnił budowę kolei, którą zbudować należy jako normalnotorową kolej lokalną, od stacji Domažlice na szlaku kolei państwowej Praga—Pilzno—granica państwa przy Furth, przez Ronsperg i Haid aż do stacji Tachów, kolei lokalnej Plan—Tachów.

Artykuł II.

Co do kolei żelaznej wymienionej w artykule I może państwo przy nadaniu koncesji, której trwanie

oznaczyć należy najwyżej na lat 90, licząc od dnia udzielenia koncesji, niezależnie od zastosowania ulg, ogólnie co do kolei lokalnych obowiązujących, zagwarantować na czas 76 lat, licząc od dnia udzielenia koncesji, czysty dochód, który odpowiadałby zapotrzebowaniu na oprocentowanie, nie wyższe od 4 od sta i na umarżanie pożyczki, która będzie ciągnięta celem uzyskania środków pieniężnych dla powyższej kolei, w tej kwocie nominalnej, jakiej potrzeba dla zyskania kwoty 6,900.000 K w gotówce a to w ten sposób, iż gdyby czysty dochód roczny powyższej kolei nie osiągał zagwarantowanej dla niej sumy, część niedostająca uzupełni rząd.

Rządowi zastrzega się ustanowienie bliższych warunków udzielenia wyżej określonej gwarancji państwowej.

Artykuł III.

Zapewnienie gwarancji państwa, o której mowa w artykule II, przywiązane jest do warunku, że królestwo czeskie oraz interesenci przyczynią się razem kwotą co najmniej 2,300.000 K w gotówce

do kosztów budowy linii kolejowej, wymienionej w artykule I.

Omówiony wyżej dodatek spłacić można zwrótnie w akcyach zakładowych spółki akcyjnej, obejmującej wybudowanie tej kolei żelaznej, przyczem od efektów tych, które w pełnej wartości imiennej będą liczone, odsetek interkalarnych przez czas budowy spłacić nie trzeba.

Koncesję na kolej lokalną, o której mowa w artykule I, nadać należy dopiero wtedy, gdy według uznania rządu i na podstawie dowodów przezeń zbadać się mających, pokrycie kosztów dostatecznie będzie zabezpieczone prelimitowanym kapitałem budowlanym i gdy subskrybowanie wszystkich akcji, które interesenci mają objąć, oraz wpłata kwot, uścić się mających na poczet akcji tych w gotówce, nastąpi przy zachowaniu warunków, oznaczyć się mających przez rząd.

Artykuł IV.

Budowę wymienionej w artykule I kolei żelaznej należy skończyć najpóźniej w przeciągu trzech lat, licząc od dnia udzielenia koncesyi i gotową kolej oddać do tego terminu na użytek publiczny.

Budowa i dostawy powierzane być mają na podstawie szczegółowego projektu i kosztorysu, ułożonego przy odpowiednim wpływie organów państwowych a to z bezpośrednim współudziałem rządu i według warunków, stosowanych zazwyczaj przy budowie kolei państwowych.

Roboty budowlane powierzyć należy oddzielnie od gromadzenia kapitału.

Artykuł V.

Ruch na kolei wymienionej w artykule I, utrzymywać będzie przez cały okres koncesyjny państwo na rachunek koncesjonariusza a koncesjonariusz obowiązany będzie zwracać zarządowi kolei państwowych koszta z powodu utrzymywania tego ruchu rzeczywiście poniesione, które według okoliczności ryczałtowo oznaczone będą.

Przytem dopóki kolej istotnie będzie korzystała z gwarancji państwa lub dopóki zaliczki z tytułu gwarancji wypłacone, nie będą zwrócone, zastrzega się dla zarządu państwowych kolei żelaznych, który obejmie ruch na koncesjonowanej kolei prawo urządzenia ruchu i ustanawiania taryf według własnego uznania przy uwzględnieniu każdorazowych wymogów obrotu.

Artykuł VI.

Ustawa ta nabiera mocy obowiązującej z dniem ogłoszenia.

Wykonanie tejsze poruczam Moim Ministrom kolei żelaznych i skarbu.

We Wiedniu, dnia 19. lutego 1907.

Franciszek Józef wkr.

Beck wkr.

Korytowski wkr.

Derschatta wkr.

68.

Ustawa z dnia 19. lutego 1907, dotycząca budowy kolei lokalnej z Vsetina do Karlovic Wielkich.

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanawiam, co następuje:

Artykuł I.

Upoważnia się rząd, aby w drodze udzielenia koncesyi pod warunkami w niniejszej ustawie określonymi zapewnił budowę kolei, którą zbudować należy jako normalnotorową kolej lokalną, od stacyi Vsetin na linii kolei żelaznej Hranice—Vsetin do Karlovic Wielkich.

Artykuł II.

Co do kolei żelaznej wymienionej w artykule I może państwo przy nadaniu koncesyi, której trwanie oznaczyć należy najwyżej na lat 90, licząc od dnia udzielenia koncesyi, niezależnie od zastosowania ulg, ogólnie co do kolei lokalnych obowiązujących, zagwarantować na czas 76 lat, licząc od dnia udzielenia koncesyi, czysty dochód, który odpowiadałby zapotrzebowaniu na oprocentowanie, nie wyższe od 4 od sta i na umarżanie pożyczki, którą zaciągnie się celem uzyskania środków pieniężnych dla powyższej kolei, w tej kwocie nominalnej, jakiej potrzeba dla uzyskania kwoty 2,040.000 K w gotówce a to w ten sposób, iż gdyby czysty dochód roczny powyższej kolei nie osiągał zagwarantowanej dla niej sumy, część niedostająca uzupełni rząd. Rządowi zastrzega się ustanowienie bliższych warunków udzielenia wyżej określonej gwarancji państwowej.

Artykuł III.

Zapewnienie gwarancyi państwa, o której mowa w artykule II, przywiązane jest do warunku, że margrabstwo morawskie oraz interesowani przyczynią się razem kwotą co najmniej 900.000 K w gotówce do kosztów budowy linii kolejowej, wymienionej w artykule I.

Omówiony wyżej dodatek spłacić można zwrotnie w akcyach zakładowych spółki akcyjnej, obejmującej wybudowanie tej kolei żelaznej, przyczem od efektów tych, które w pełnej wartości imiennej będą liczone, odsetek interkalarnych przez czas budowy płaćć nie trzeba.

Koncesyę na kolej lokalną, o której mowa w artykule I, nadać należy dopiero wtedy, gdy według uznania rządu i na podstawie dowodów przezeń zbadać się mających, pokrycie kosztów dostatecznie będzie zabezpieczone prelimitowanym kapitałem budowlanym i gdy subskrybowanie wszystkich akcyi, które interesenci mają objąć, oraz wpłata kwot, uiścić się mających na poczet akcyi tych w gotówce, nastąpi przy zachowaniu warunków, oznaczyć się mających przez rząd.

Artykuł IV.

Budowę wymienionej w artykule I kolei żelaznej należy skończyć najpóźniej w przeciągu dwóch lat, licząc od dnia udzielenia koncesyi i gotową kolej oddać do tego terminu na użytek publiczny.

Budowa i dostawy powierzone być mają na podstawie szczegółowego projektu i kosztorysu, ułożonych przy odpowiednim wpływie organów państwowych a to z bezpośrednim współudziałem rządu i według warunków, stosowanych zazwyczaj przy budowie kolei państwowych.

Roboty budowlane powierzyć należy oddzielnie od gromadzenia kapitału.

Artykuł V.

Ruch na kolei wymienionej w artykule I, utrzymywać będzie przez cały okres koncesyjny państwo na rachunek koncesjonariusza a koncesjonariusz obowiązany będzie zwracać zarządowi kolei państwowych koszta z powodu utrzymywania tego ruchu rzeczywiście poniesione, które według okoliczności ryczałtowo oznaczone będą.

Przytem dopóki kolej istotnie będzie korzystała z gwarancyi państwa lub dopóki zaliczki z tytułu gwarancyi wypłacone, nie będą zwrócone, zastrzega się dla zarządu państwowych kolei żelaznych, który obejmie ruch na koncesyonowanej kolei prawo urządzenia ruchu i ustanawiania taryf według wła-

snego uznania przy uwzględnieniu każdorazowych wymogów obrotu.

Artykuł VI.

Ustawa ta nabiera mocy obowiązującej z dniem ogłoszenia.

Wykonanie tejże poruczam Moim Ministrom kolei żelaznych i skarbu.

We Wiedniu, dnia 19. lutego 1907.

Franciszek Józef wkr.

Beck wkr.

Korytowski wkr.

Derschatta wkr.

69.

**Ustawa z dnia 19. lutego 1907,
dotycząca budowy kolei lokalnej z Friedberg do
Aspang.**

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanawiam, co następuje:

Artykuł I.

Upoważnia się rząd, aby w drodze udzielenia koncesyi pod warunkami w niniejszej ustawie określonymi zapewnić budowę kolei lokalnej, którą zbudować należy jako normalnotorową kolej główną drugorzędną od końcowej stacji Friedberg kolei lokalnej Hartberg—Friedberg aż do stacji Aspang kolei żelaznej Wiedeń—Aspang.

Artykuł II.

Co do kolei żelaznej wymienionej w artykule może państwo przy nadaniu koncesyi, której trwanie oznaczyć należy najwyżej na lat 90, licząc od dnia udzielenia koncesyi, niezależnie od zastosowania ulg, ogólnie co do kolei lokalnych obowiązujących, zagwarantować na czas 70 lat, licząc od dnia udzielenia koncesyi czysty dochód roczny w takiej kwocie maksymalnej, która odpowiadałaby zapotrzebowaniu na oprocentowanie, nie wyższe od 4 od sta i na umarzenie pożyczki, mającej się zaciągnąć celem uzyskania środków pieniężnych dla powyższej kolei w tej kwocie nominalnej, jakiej potrzeba dla zyskania kwoty 15.000.000 K w gotówce a to w ten sposób, iż gdyby czysty dochód roczny powyższej kolei nie osiągał zagwarantowanej dla niej sumy, część niedostającą uzupełni rząd. Rządowi zastrzega się ustanowienie bliższych warunków udzielenia wyżej określonej gwarancyi państwowej.

Artykuł III.

Na wypadek objęcia i wykonania koncesyi na budowę i utrzymanie w ruchu kolei żelaznej wymienionej w artykule I przez spółkę akcyjną kolei lokalnej Fürstenfeld—Hartberg (Neudau), która co do łączącej się kolei lokalnej Hartberg—Friedberg korzysta również z gwarancji państwowej, może rząd zjednoczonemu przedsiębiorstwu kolejowemu Hartberg—Friedberg—Aspang zagwarantować ogólny czysty dochód roczny, odpowiadający sumie gwarantowanych przez państwo czystych dochodów dla każdej poszczególnej z obu, w jednolite przedsiębiorstwo kolejowe złączonych linii kolejowych.

Odnosnie do utworzonego w myśl powyższego postanowienia jednolitego przedsiębiorstwa, a w szczególności co do emisji akcji i obligacji, jak również co do innych aktów prawnych, które w przypadku tym muszą być podjęte, należy odpowiednio zastosować ulgi skarbowe, przewidziane w artykułach IV i V ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2, z r. 1895.

Uwolnienie od podatków i należności, postanowione lit. d wspomnianego na końcu artykułu, służy wymienionemu przedsiębiorstwu w takim rozmiarze, w jakim uwolnienie to przyznano w koncesjach dla każdej z połączonych linii kolejowych z osobna. Przytem należy ogólny dochód czysty rozdzielić między poszczególne linie według klucza podziału, który ustali rząd przy udzieleniu koncesyi.

Artykuł IV.

Udzielenie koncesyi dla wymienionej w artykule I kolei lokalnej Friedberg—Aspang zależeć będzie od tego, by kraje Austria poniżej Anizy i Styrya oraz interesowani przyczynili się odpowiednimi dodatkami do kosztów budowy. Udzielenie koncesyi nastąpi dopiero wówczas, gdy według uznania rządu i na podstawie dowodów prezeń zbadać się mających, pokrycie kosztów dostatecznie będzie zabezpieczone preliminowanym kapitałem budowlanym i gdy wpłata kwot, które interesowani mają uiścić na poczet subskrybowanych akcji nastąpi przy zachowaniu warunków, oznaczyć się mających przez rząd.

Artykuł V.

Budowę wymienionej w artykule I kolei żelaznej należy skończyć najpóźniej w przeciągu trzech lat, licząc od dnia udzielenia koncesyi i gotową kolej oddać do tego terminu na użytek publiczny.

Budowa i dostawy powierzone być mają na podstawie szczegółowego projektu i kosztorysu, ułożonego przy odpowiednim wpływie organów państwowych a to z bezpośrednim współudziałem rządu i według warunków, stosowanych zazwyczaj przy budowie kolei państwowych.

Roboty budowlane powierzyć należy oddzielnie od gromadzenia kapitału.

Artykuł VI.

Ruch na kolei wymienionej w artykule I, utrzymywać będzie przez cały okres koncesyjny państwo na rachunek koncesjonariusza a koncesjonariusz obowiązany będzie zwracać zarządowi kolei państwowych koszta z powodu utrzymania tego ruchu rzeczywiście poniesione, które według okoliczności ryczałtowo oznaczone będą.

Przytem dopóki kolej istotnie będzie korzystała z gwarancji państwa lub dopóki zaliczki z tytułu gwarancji wypłacone, nie będą zwrócone, zastrzega się dla zarządu państwowych kolei żelaznych, który obejmie ruch na koncesjonowanej kolei prawo urządzenia ruchu i ustanawiania taryf według własnego uznania przy uwzględnieniu każdorazowych wymogów obrotu.

Artykuł VII.

Celem umożliwienia bezpośredniego ruchu między linią Friedberg—Aspang a innymi liniami kolejowymi, które rząd w ruchu utrzymuje, należy zawrzeć z spółką uprzywilejowanej kolei Wiedeń—Aspang układ, który przyznawałby zarządowi państwowych kolei żelaznych prawo, przy dowolnem ustanowieniu taryf, przeprowadzać lub kazać przeprowadzać całe pociągi albo pojedyncze wozy w bezpośrednim ruchu przez szlak Wiedeń—Aspang wymienionej spółki kolejowej lub przez części tego szlaku za opłatą stałego odszkodowania (Bahngeld).

Przyznanie prawa tego, o ile układ taki nie będzie zawarty do dnia 30. czerwca 1908, można będzie uzyskać drogą wyłączenia. Do postępowania, które trzeba będzie zastosować łącznie z wyśrodkowaniem odszkodowania, stosują się postanowienia ustawy z dnia 18. lutego 1878, Dz. u. p. Nr. 30, dotyczącej wyłączenia celem budowy i ruchu kolei żelaznych.

Co do bliższych warunków omówionego w pierwszym ustępie współużywania linii Aspang—Wiedeń lub jej części jak również co do wymiaru odszkodowania (Bahngeld) należy odpowiednio stosować postanowienia artykułu XII, ustęp 2 do 4, ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895.

Artykuł VIII.

Ustawa niniejsza nabiera mocy obowiązującej z dniem ogłoszenia.

Wykonanie tejże poruczam Memu Ministrowi kolei żelaznych i Memu Ministrowi skarbu.

We Wiedniu, dnia 19. lutego 1907.

Franciszek Józef wkr.

Beck wkr.

Korytowski wkr.

Derschatta wkr.

70.

Ustawa z dnia 19. lutego 1907,
dotycząca budowy kolei lokalnej z Cervignano
przez Akwileję do Belvedere.

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanawiam, co następuje:

Artykuł I.

Upoważnia się rząd, aby w drodze udzielenia koncesyi pod warunkami w niniejszej ustawie określonymi zapewnił budowę normalnotorowej kolei lokalnej od końcowej stacji Cervignano kolei lokalnej Monfalcone (Ronchi)—Cervignano przez Akwileję do Belvedere.

Artykuł II.

Co do kolei żelaznej wymienionej w artykule I może państwo przy nadaniu koncesyi, której trwanie oznaczyć należy najwyżej na lat 90, licząc od dnia udzielenia koncesyi, niezależnie od zastosowania ulg, ogólnie co do kolei lokalnych obowiązujących, zagwarantować na czas 70 lat, licząc od dnia udzielenia koncesyi czysty dochód roczny w takiej kwocie maksymalnej, która odpowiadałaby zapotrzebowaniu na oprocentowanie, nie wyższe od 4 od sta i na umarżanie pożyczki, mającej się zaciągnąć celem zdobycia środków pieniężnych dla powyższej kolei w tej kwocie nominalnej, jakiej potrzeba dla zyskania kwoty 1,400.000 K w gotówce, a to w ten sposób, iż gdyby czysty dochód roczny powyższej kolei nie osiągał zagwarantowanej dla niej sumy, część niedostająca uzupełni rząd. Rządowi zastrzega się ustanowienie bliższych warunków udzielenia wyżej określonej gwarancji państwowej.

Artykuł III.

W razie objęcia i wykonania koncesyi na budowę i utrzymanie w ruchu wymienionej w artykule I kolei żelaznej przez uprzywilejowaną fryulską spółkę kolei żelaznej, która co do łączącej się kolei lokalnej Monfalcone (Ronchi)—Cervignano korzysta również z gwarancji państwowej, może rząd zjednoczonemu przedsiębiorstwu kolejowemu Monfalcone (Ronchi)—Cervignano—Belvedere zagwarantować ogólny czysty dochód roczny, odpowiadający sumie gwarantowanych przez państwo czystych dochodów dla każdej poszczególnej z obu w jednolite przedsiębiorstwo kolejowe złączonych linii kolejowych.

Odnosnie do utworzonego w myśl powyższego postanowienia jednolitego przedsiębiorstwa, a w szczególności co do emisji akcji i obligacji, jak również co do innych aktów prawnych, które w przypadku tym muszą być podjęte, należy odpowiednio zastosować ulgi skarbowe, przewidziane w artykułach IV i V ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895.

Uwolnienie od podatków i należności postanowione lit. d wspomnianego na końcu artykułu służy wymienionemu przedsiębiorstwu w takim rozmiarze, w jakim uwolnienie to przyznano w koncesjach dla każdej z połączonych linii kolejowych z osobna. Przytem należy ogólny dochód czysty rozdzielić między poszczególne linie według klucza podziału, który ustali rząd przy udzieleniu koncesyi.

Artykuł IV.

Udzielenie koncesyi dla wymienionej w artykule I kolei lokalnej Cervignano—Belvedere zależy będzie od tego, by kraj Gorycya i Gradyska oraz interesowani przyczynili się kwotą co najmniej 200.000 K w gotówce do kosztów budowy. Udzielenie koncesyi nastąpi dopiero wówczas, gdy według uznania rządu i na podstawie dowodów przezeń zbadać się mających, pokrycie kosztów dostatecznie będzie zabezpieczone preliminowanym kapitałem budowlanym i gdy wpłata kwot, które interesowani mają uiścić na poczet subskrybowanych akcji, nastąpi przy zachowaniu warunków, oznaczyć się mających przez rząd.

Artykuł V.

Budowę wymienionej w artykule I kolei żelaznej należy skończyć najpóźniej w przeciągu dwóch lat, licząc od dnia udzielenia koncesyi i gotową koleją oddać do tego terminu na użytek publiczny.

Budowa i dostawy powierzone być mają na podstawie szczegółowego projektu i kosztorysu, ułożonego przy odpowiednim wpływie organów państwowych, a to z bezpośrednim współudziałem rządu i według warunków, stosowanych zazwyczaj przy budowie kolei państwowych.

Roboty budowlane powierzyć należy oddzielnie od gromadzenia kapitału.

Artykuł VI.

Ruch na kolei wymienionej w artykule I, utrzymywać będzie przez cały okres koncesyjny państwo na rachunek koncesjonariusza a koncesjonariusz obowiązany będzie zwracać zarządowi kolei państwowych koszta z powodu utrzymywania tego ruchu rzeczywiście poniesione, które według okoliczności ryczałtowo oznaczone będą.

Przytem dopóki kolej istotnie będzie korzystała z gwarancji państwa lub dopóki zaliczki z tytułu gwarancji wypłacone, nie będą zwrócone, zastrzega się dla zarządu państwowych kolei żelaznych, który obejmie ruch na koncesjonowanej kolei prawo urządzenia ruchu i ustanawiania taryf według własnego uznania przy uwzględnieniu każdorazowych wymogów obrotu.

Artykuł VII.

Ustawa ta nabiera mocy obowiązującej z dniem ogłoszenia.

Wykonanie teje poruczam Moim Ministrom kolei żelaznych i skarbu.

We Wiedniu, dnia 19. lutego 1907.

Franciszek Józef wkr.

Beck wkr.

Korytowski wkr.

Derschatta wkr.

71.

Ustawa z dnia 19. lutego 1907, dotycząca budowy kolei lokalnej z Werenczanki do Okny.

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanawiam, co następuje:

Artykuł I.

Upoważnia się rząd, aby w drodze udzielenia koncesyi pod warunkami w niniejszej ustawie określonymi zapewnił budowę kolei, którą zbudować

należy jako normalnotorową kolej lokalną, od stacyi Werenczanka na linii Łużany—Zaleszczyki nowej bukowińskiej spółki kolei lokalnej do Okny.

Artykuł II.

Co do kolei żelaznej wymienionej w artykule I może państwo przy nadaniu koncesyi, której trwanie oznaczyć należy najwyżej na lat 90, licząc od dnia udzielenia koncesyi, niezależnie od zastosowania ulg, ogólnie co do kolei lokalnych obowiązujących, zagwarantować na czas najwyżej 70 lat, licząc od dnia udzielenia koncesyi czysty dochód roczny w takiej kwocie maksymalnej, która odpowiadałaby zapotrzebowaniu na opłacanie czteroprocentowej dywidendy i na umarżanie akcji pierwszeństwa, które mają być wypuszczone celem zyskania środków pieniężnych dla powyższej kolei, a to w kwocie nominalnej, jakiej potrzeba dla zyskania kwoty 1,600.000 K w gotówce, w ten mianowicie sposób, iż gdyby czysty dochód roczny powyższej kolei nie osiągał zagwarantowanej dla niej sumy, część niedostającą uzupełni rząd. Rządowi zastrzega się ustanowienie bliższych warunków udzielenia wyżej określonej gwarancji państwowej.

Artykuł III.

W razie objęcia i wykonania koncesyi na budowę i utrzymanie w ruchu kolei żelaznej wymienionej w artykule I przez nową bukowińską spółkę kolei lokalnej, która co do swej dotychczasowej linii korzysta również z gwarancji państwowej, może rząd zjednoczonemu przedsiębiorstwu kolejowemu nowej bukowińskiej spółki kolei lokalnej łącznie z koleją lokalną Werenczanka—Okna zagwarantować ogólny czysty dochód roczny odpowiadający sumie gwarantowanych przez państwo czystych dochodów dla wszystkich w jednolite przedsiębiorstwo kolejowełączonych linii kolejowych teje spółki.

Oдноśnie do utworzonego w myśl powyższego postanowienia jednolitego przedsiębiorstwa, a w szczególności co do emisji akcji jak również co do innych aktów prawnych, które w tym przypadku muszą być podjęte, należy odpowiednio zastosować ulgi skarbowe przewidziane w artykułach IV i V ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895.

Uwolnienie od podatków i należności, postanowione lit. d wspomnianego na końcu artykułu służy wymienionemu przedsiębiorstwu w takim rozmiarze, w jakim uwolnienie to przyznano w koncesjach dla każdej z połączonych linii kolejowych z osobna. Przytem należy ogólny dochód czysty rozdzielić między poszczególne linie według klucza podziału, który ustali rząd przy udzieleniu koncesyi.

Artykuł IV.

Zapewnienie gwarancyi państwa, o której mowa w artykule II, przywiązane jest do warunku, że księstwo bukowińskie oraz interesenci przyczynią się razem kwotą co najmniej 300.000 K w gotówce do kosztów budowy. Dodatki te spłacić można zwrotnie w akcyach zakładowych spółki akcyjnej, obejmującej wybudowanie tej kolei, przyczem od efektów tych, które w pełnej wartości imiennej będą liczone, odsetek interkalarnych przez czas budowy płacić nie trzeba.

Koncesję na kolej lokalną, o której mowa w artykule I, nadać należy dopiero wtedy, gdy według uznania rządu i na podstawie dowodów przezeń zbadać się mających, pokrycie kosztów dostatecznie będzie zabezpieczone prelimitowanym kapitałem budowlanym i gdy wpłata dodatków, które interesowani mają uiszczyć, nastąpi przy zachowaniu warunków, oznaczyć się mających przez rząd.

Artykuł V.

Budowę wymienioną w artykule I kolei żelaznej należy skończyć najpóźniej w przeciągu dwóch lat, licząc od dnia udzielenia koncesyi i gotową kolej oddać do tego terminu na użytek publiczny.

Budowa i dostawy powierzone być mają na podstawie szczegółowego projektu i kosztorysu, ułożonego przy odpowiednim wpływie organów państwowych, a to z bezpośrednim współudziałem rządu i według warunków, stosowanych zazwyczaj przy budowie kolei państwowych.

Roboty budowlane powierzyć należy oddzielnie od gromadzenia kapitału.

Artykuł VI.

Ruch na kolei wymienionej w artykule I, utrzymywać będzie przez cały okres koncesyjny państwo na rachunek koncesjonariusza a koncesjonariusz obowiązany będzie zwracać zarządowi kolei państwowych koszta z powodu utrzymywania tego ruchu rzeczywiście poniesione, które według okoliczności ryczałtowo oznaczone będą.

Przytem dopóki kolej istotnie będzie korzystała z gwarancyi państwa lub dopóki zaliczki z tytułu gwarancyi wypłacone, nie będą zwrócone, zastrzega się dla zarządu państwowych kolei żelaznych, który obejmie ruch na koncesjonowanej kolei prawo urzędzenia ruchu i ustanawiania taryf według własnego uznania przy uwzględnieniu każdorazowych wymogów obrotu.

Artykuł VII.

Ustawa ta nabiera mocy obowiązującej z dniem ogłoszenia.

Wykonanie tejże poruczam Moim Ministrom kolei żelaznych i skarbu.

We Wiedniu, dnia 19. lutego 1907.

Franciszek Józef wkr.

Beck wkr.

Korytowski wkr.

Derschatta wkr.

72.

Ustawa z dnia 19. lutego 1907,

dotycząca udzielenia dodatkowego kredytu na budowę przypadających na obszar Dalmacyi części kolei żelaznej do zatoki kotorskiej, która odgałęzia się od linii kolejowej Mostar—Metkovicz wraz z odnogą do Gruz (Dubrovnik).

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanawiam, co następuje:

Artykuł I.

Maksymalny kredyt w kwocie 5,816.000 zkr. = 11,632.000 K, udzielony artykułem XIV ustawy z dnia 21. grudnia 1898, Dz. u. p. Nr. 233, dla dalmatyńskich, kosztem państwa wykonać się mających szlaków kolei z Gabeli do zatoki kotorskiej wraz z odnogą do Gruz (Dubrovnik) podwyższa się o 620.000 K do kwoty 12,252.000 K.

Artykuł II.

Upoważnia się rząd, aby celem pokrycia dodatkowego zapotrzebowania w kwocie 620.000 K użył kredytów, które pod pozycją 10. programu budowlanego i inwestycyjnego, postanowionego ustawą z dnia 6. czerwca 1901, Dz. u. p. Nr. 63, udzielono jako resztujące zapotrzebowanie dla linii kolei państwowej, już do obrotu oddanych, a co do których rachunek z budowy jeszcze nie był zamknięty, z tem jednak, iż przekroczenie kredytów tych z powyższego powodu musi się wykluczyć.

Artykuł III.

Wykonanie ustawy tej, która z dniem ogłoszenia nabiera mocy obowiązującej, poruczam Memu Ministrowi kolei żelaznych i Memu Ministrowi skarbu.

We Wiedniu, dnia 19. lutego 1907.

Franciszek Józef wkr.

Beck wkr.

Korytowski wkr.

Derschatta wkr.

73.

Ustawa z dnia 6. marca 1907,

dotycząca podwyższenia gwarancji państwowej dla kilku już zapewnionych kolei niższego rzędu.

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanawiam, co następuje:

Artykuł I.

Upoważnia się rząd, aby oznaczoną w artykule III ustawy z dnia 19. czerwca 1895, Dz. u. p. Nr. 83, maksymalną kwotę zagwarantowanego przez państwo czystego dochodu rocznego dla kolei żelaznej Marienbad — Karlsbad, oraz oznaczone w artykułach III i XXI ustawy z dnia 21. grudnia 1898, Dz. u. p. Nr. 233, maksymalne kwoty zagwarantowanych przez państwo czystych dochodów rocznych dla kolei żelaznych Lambach—Haag, Kühnsdorf—Eisenkappel, Tryest—Porecze i Bregencya—Bezau, jak również oznaczoną w artykule III ustawy z dnia 1. lipca 1901, Dz. u. p. Nr. 85, maksymalną kwotę zagwarantowanego przez państwo czystego dochodu rocznego dla kolei żelaznej Hartberg—Friedberg, celem pokrycia dodatkowego zapotrzebowania kapitałów na budowę, które co do wymienionych kolei zaszło, podwyższył o kwoty odpowiadające rocznemu zapotrzebowaniu dla co najwyżej czteroprocentowego oprocentowania i dla mającej nastąpić co najdłużej w ciągu 75 lat, spłaty pożyczek, które dla powyższych kolei w celu wyżej wymienionym świeżo będą zaciągnięte, a to w takiej nominalnej kwocie, jakiej potrzeba dla uzyskania gotówki, a to dla kolei:

Marienbad — Karlsbad . . .	w kwocie 1,740.000 K
Lambach — Haag	„ 140.000 „
Kühnsdorf — Eisenkappel . . .	„ 100.000 „
Tryest — Porecze	„ 3,020.000 „
Bregencya — Bezau	„ 2,800.000 „
Hartberg — Friedberg	„ 1,600.000 „

Artykuł II.

Upoważnia się dalej rząd, aby oznaczoną w artykule III ustawy z dnia 21. grudnia 1898, Dz. u. p. Nr. 233, maksymalną kwotę zagwarantowanego przez państwo czystego dochodu rocznego dla kolei żelaznej Meran — Mals celem pokrycia dodatkowego zapotrzebowania kapitału na budowę, które co do tej kolei zaszło i celem pokrycia kosztów zestawienia szczegółowego projektu na linię kolei żelaznej z Mals do Landeck i do granicy państwa ku Szwajcaryi, podwyższył o kwotę odpowiadającą rocznemu zapotrzebowaniu dla co najwyżej czteroprocentowego oprocentowania i co najdłużej w ciągu

75 lat nastąpić mającej spłaty pożyczki, którą zaciągnie się dla powyższej kolei, a to w takiej kwocie nominalnej, jakiej potrzeba dla uzyskania gotówki w kwocie 5,900.000 K.

Artykuł III.

Wykonanie tej ustawy, która z dniem ogłoszenia nabiera mocy obowiązującej, poruczam Memu Ministrowi kolei żelaznych i Memu Ministrowi skarbu.

We Wiedniu, dnia 6. marca 1907.

Franciszek Józef wkr.

Beck wkr.

Korytowski wkr.

Derschatta wkr.

74.

Ustawa z dnia 6. marca 1907,

odnosząca się do udziału państwa w zgromadzeniu kapitału dla kilku kolei lokalnych.

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanawiam, co następuje:

Artykuł I.

Upoważnia się rząd, aby w celu zapewnienia poniżej wymienionych kolei lokalnych:

1. z stacyi Wekelsdorf uprz. austriacko-węgierskiej spółki kolei państwowych do Parschnitz;
2. z stacyi Opočno uprz. austriacko-węgierskiej spółki kolei państwowych do Dobruški;
3. z stacyi Skalice-Boskovice uprz. austriacko-węgierskiej spółki kolei państwowych przez Boskovic do stacyi Opatowice Wielkie morawskiej kolei zachodniej;
4. z stacyi Čejč kolei lokalnej Saitz-Göding przez Klobouky do Ždánic;
5. z Lwowa przez Kamionkę strumiłową do Stojanowa;
6. z stacyi Drohobycz kolei państwowych lub z innego dogodnego punktu na linii kolei państwowej Drohobycz — Borysław do Truskawca;
7. z stacyi Muszyna-Krynica kolei państwowych do Krynicy;
8. z Unterach nad Attersee do See nad Mondsee;

9. z stacyi Ruprechtshofen kolei lokalnej St. Pölten—Kirchberg nad Pielach—Mank przez Wieselburg do Gresten;

10. z Insbruka (Wilten) przez Seefeld aż do granicy bawarskiej przy Scharnitz;

11. z stacyi Reutte kolei lokalnej Reutte—Schönbichl przez Lermoos aż do granicy bawarskiej przy Griesen;

12. z stacyi Oberbozen kolei lokalnej Bozen—Oberbozen do Klobenstein;

13. z stacyi Bruneck uprz. spółki kolei południowej do Sand w dolinie Tauferer i

14. ze stacyi Leibnitz uprz. spółki kolei południowej przez Gleinstätten do stacyi Pöfling-Brunn uprz. gracko-köflachskiej spółki kolejowej i kopalnianej

przejął akcyje zakładowe spółek akcyjnych, które budują te koleje lokalne w następujących kwotach maksymalnych, a to co do kolei:

Wekelsdorf—Parschnitz	400.000 K
Opočno—Dobruška	120.000 „
Skalice-Boskovice—Opatowice Wielkie	400.000 „
Čejč—Ždánice	400.000 „
Lwów—Stojanów	4.000.000 „
Drohobycz—Truskawiec	750.000 „
Muszyna-Krynica—Krynica	550.000 „
Unterach—See	150.000 „
Ruprechtshofen—Gresten	380.000 „
Insbruck (Wilten)—bawarska granica przy Scharnitz	6.100.000 „
Reutte—bawarska granica przy Giesen	3.000.000 „
Oberbozen—Klobenstein	115.000 „
Bruneck—Sand w d. T.	200.000 „
Leibnitz—Pöfling-Brunn	600.000 „

Zapewnia się uwolnienie od stempli i należności dla potwierdzeń odbioru, które mają być wygotowane przy sposobności wypłaty wyżej wymienionych dodatków w kapitale.

Rządowi zastrzega się ustanowienie bliższych warunków co do dostarczenia wymienionym spółkom akcyjnym przywiedzonych dodatków w kapitale.

Artykuł II.

Upoważnia się rząd, aby oprócz dodatku w kapitale 520.000 K dozwolonego w myśl artykułu I ustawy z dnia 18. lipca 1905, Dz. u. p. Nr. 124, dla normalnotorowej kolei lokalnej z Libochovic do Jenšovic, przejął nadto pod warunkami przez rząd ustanowić się mającymi akcyje zakładowe spółki akcyjnej, która ma powstać dla tej kolei w maksymalnej wysokości 118.800 K.

Upoważnia się dalej rząd, aby celem odpowiedniego obniżenia zobowiązań finansowych, jakie powiaty Kołomyja i Horodenka oraz miasta Kołomyja i Horodenka przyjęły na siebie z tytułu dodatków na kolej lokalną Delatyn—Kołomyja—Stefanówka, przejął pod warunkami, które administracya państwowa postanowi, akcyje zakładowe spółki akcyjnej utworzonej dla wymienionej kolei lokalnej aż do maksymalnej wysokości 787.600 K.

Upoważnia się następnie rząd, aby oprócz dodatku państwowego w kwocie 780.000 K, dozwolonego w myśl artykułu I ustawy z dnia 18. lipca 1905, Dz. u. p. Nr. 124, dla wązkotorowej kolei lokalnej z Agonitz do Klaus, przejął nadto pod warunkami, które ustanowi rząd, akcyje zakładowe spółki akcyjnej, która kolej tę buduje w maksymalnej wysokości 300.000 K.

Dokumenta i podania, które z powodu interesów prawnych omówionych w poprzednich ustępach mają być wygotowane, korzystają z uwolnienia od stempli i należności.

Artykuł III.

Upoważnia się rząd, aby wziął udział w akcyi sanacyjnej dla kolei lokalnej z Častolovic przez Rychnov do Solnice (Kwasnei), koncesyonowanej dokumentem koncesyjnym z dnia 4. września 1892, Dz. u. p. Nr. 181, pod bliższymi warunkami, które administracya państwowa postanowi, przez przyznanie dodatku w kapitale w maksymalnej wysokości 150.000 K, o ile w tymże samym celu królestwo czeskie uiszcza dodatek co najmniej 98.200 K a gmina miasta Rychnov nad Kněžnou dodatek co najmniej 46.500 K, a nadto o ile gmina Rychnov nad Kněžnou zobowiąże się, iż na wypadek, gdyby czyste dochody kolei lokalnej nie miały wystarczyć na oprocentowanie i umorzenie zobowiązań na niej ciążących, da corocznie niedostającą kwotę z własnych funduszków.

Ten dodatek państwowy ma być uiszczony albo przez objęcie akcyi zakładowych w takiej właśnie kwocie nominalnej, gdyby w celu wyżej wymienionym miano założyć spółkę akcyjną, albo przez przypisanie powyższej kwoty, jako udziału państwa w przedsiębiorstwie, gdyby miano utworzyć spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością.

Zapewnia się uwolnienie od stempli i bezpośrednich należności dla wspomnianego w poprzednim ustępie utworzenia spółki akcyjnej lub spółki z ograniczoną odpowiedzialnością, jak również dla podań, wpisów, wygotowań, umów i innych dokumentów, które z tego powodu okażą się potrzebne.

Artykuł IV.

Upoważnia się rząd, aby dodatki w kapitale, określone w artykułach I do III uzyskał w danym razie przez wydanie obligacji renty, utworzonej ustawą z dnia 2. sierpnia 1892, Dz. u. p. Nr. 131, lub w drodze innej operacji kredytowej.

Artykuł V.

Wykonanie tej ustawy, która nabiera mocy obowiązującej z dniem ogłoszenia, poruczam Memu Ministrowi kolei żelaznych i Memu Ministrowi skarbu.

We Wiedniu, dnia 6. marca 1907.

Franciszek Józef włr.

Beck włr.

Korytowski włr.

Derschatta włr.

75.

Ustawa z dnia 8. marca 1907,

dotycząca wypracowania kosztem państwa projektu na linię kolei żelaznej z Jasła do Koniecznej.

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanawiam, co następuje:

Artykuł I.

Upoważnia się rząd, aby celem wybudowania kolei żelaznej Jasło—Konieczna, które najpóźniej w roku 1909 kosztem państwa ma być podjęte, polecił zestawić kosztem państwa szczegółowy projekt na linię kolei żelaznej od stacji Jasło kolei państwowych przez Żmigród aż do granicy galicyjsko-węgierskiej przy Koniecznej, która to linia kolejowa ma być wybudowana jako normalnotorowa.

W związku z wypracowaniem tego projektu należy zarazem celem dostarczenia kapitału na projektowaną kolej, zabezpieczyć w sposób obowiązujący świadczenia, których spodziewać się można od królestwa Galicyi i od interesowanych i należy postarać się o zapewnienie dostatecznych świadczeń tego rodzaju.

Artykuł II.

Na cel, określony w artykule I udziela się rządowi na rok 1907 kredytu w kwocie 180.000 K.

Kwot, których użyje się na poczet udzielonego kredytu, należy tymczasowo dostarczyć z zapasów kasowych a w swoim czasie w razie jeżeli budowa wspomnianej linii kolejowej będzie zapewniona, zwrócić napowrót z kapitału na jej budowę przeznaczanego.

Artykuł III.

Ustawa niniejsza nabiera mocy obowiązującej z dniem ogłoszenia.

Wykonanie tejże poruczam Memu Ministrowi kolei żelaznych i Memu Ministrowi skarbu.

We Wiedniu, dnia 8. marca 1907.

Franciszek Józef włr.

Beck włr.

Korytowski włr.

Derschatta włr.

76.

Rozporządzenie Ministerstwa skarbu z dnia 9. marca 1907,

dotyczące zmiany terminów wpłaty podatku domowo-czynszowego w podatkowym okręgu poborowym Budziejowice.

Na zasadzie ustawy z dnia 11. czerwca 1894. Dz. u. p. Nr. 110, rozporządza się, że podatek domowo-czynszowy, który według dotąd obowiązujących przepisów należało w podatkowym okręgu poborowym Budziejowice wpłacać w kwartalnych ratach z góry, płatnych w dniach 1. stycznia, 1. kwietnia, 1. lipca i 1. października, uiszczać należy na przyszłość w tymże okręgu w czterech równych ratach, płatnych w dniach 1. lutego, 1. maja, 1. sierpnia i 1. listopada każdego roku.

Te same terminy wpłat obowiązywać mają według §u 7 ustawy z dnia 9. lutego 1882, Dz. u. p. Nr. 17, także i dla pięcioprocentowego podatku od czystego dochodu z domów, które z tytułu prowadzenia budowy w zupełności lub częściowo uwolnione są od podatku domowo-czynszowego.

Rozporządzenie to nabiera mocy obowiązującej z dniem 1. kwietnia 1907.

Korytowski włr.

77.

Rozporządzenie Ministra sprawiedliwości z dnia 14. marca 1907,

którem podaje się do wiadomości oświadczenie złożone przez radę rządową kantonu Zurych odnośnie do egzekucji na podstawie austriackich wyroków oraz zakres zapewnionej przez to wzajemności.

Rada rządowa kantonu Zurych złożyła pismem z dnia 31. stycznia 1907, następujące oświadczenie:

„Na zasadzie §u 752 ustawy odnoszącej się do zurychskiego wymiaru sprawiedliwości zapewnia się w kantonie Zurych wykonanie prawomocnych wyroków cywilnych austriackich sądów, zapadłych odnośnie do roszczeń z zakresu prawa majątkowego, w szczególności także co do ustalonych tamże roszczeń do kosztów sądowych i taks, o ile wyroki te wydał sędzia sam przez się właściwy, którego właściwości nie wyklucza także ustawodawstwo zurychskie. Dodatkowe badanie prawności lub trafności orzeczenia albo odnośnego postępowania nie nastąpi, z wyjątkiem pytania, czy dotknięty egzekucją był należycie zawezwany do postępowania przed

sądem austriackim i czy wskutek nieprawidłowości w postępowaniu nie miał przeszkody do wzięcia w niem udziału.“

W tym zakresie należy także wzajemność uważać za zapewnioną, jeżeli rozchodzi się o to, by wykonać w krajach tutejszych w myśl §u 79 ord. egz., zapadły w kantonie zurychskim prawomocny wyrok cywilny odnośnie do roszczeń z zakresu prawa majątkowego, w szczególności także co do ustalonych tamże roszczeń do kosztów sądowych i taks.

Klein wlr.

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych

wychodzi nakładem c. k. Drukarni nadwornej i rządowej we Wiedniu, dzielnica I., Singerstraße 1. 26
także w roku 1907 w języku

niemieckim, czeskim, kroackim, polskim, rumuńskim, ruskim, słoweńskim i włoskim.

Prenumerata na cały **rocznik 1907** każdego z tych ośmiu wydań Dziennika ustaw państwa, za którą poszczególne części wydaje się w miejscu lub posyła pocztą bezpłatnie, wynosi **8 K.**

Prenumeruje się w składzie c. k. Drukarni nadwornej i rządowej we Wiedniu, dzielnica I., Singerstraße 1. 26, gdzie można kupować także pojedyncze roczniki i pojedyncze części Dziennika ustaw państwa.

Zamawiając jednak Dziennik ustaw państwa, trzeba równocześnie złożyć przypadającą kwotę pieniężną, gdyż Dziennik posyła się tylko tym, którzy prenumeratę z góry zapłacą. Celem umożliwienia szybkiej i regularnej dostawy za pośrednictwem c. k. poczty, należy oprócz dokładnego adresu mieszkania podać także dotyczący **okrag** doręczeń pocztowych.

Pojedyncze roczniki wydania **niemieckiego** dostać można:

Rocznik	1849 za . . .	4 K 20 h	Rocznik	1869 za . . .	6 K — h	Rocznik	1889 za . . .	6 K — h
"	1850 " . . .	10 " 50 "	"	1870 " . . .	2 " 80 "	"	1890 " . . .	5 " 40 "
"	1851 " . . .	2 " 60 "	"	1871 " . . .	4 " — "	"	1891 " . . .	6 " — "
"	1852 " . . .	5 " 20 "	"	1872 " . . .	6 " 40 "	"	1892 " . . .	10 " — "
"	1853 " . . .	6 " 30 "	"	1873 " . . .	6 " 60 "	"	1893 " . . .	6 " — "
"	1854 " . . .	8 " 40 "	"	1874 " . . .	4 " 60 "	"	1894 " . . .	6 " — "
"	1855 " . . .	4 " 70 "	"	1875 " . . .	4 " — "	"	1895 " . . .	7 " — "
"	1856 " . . .	4 " 90 "	"	1876 " . . .	3 " — "	"	1896 " . . .	7 " — "
"	1857 " . . .	5 " 70 "	"	1877 " . . .	2 " — "	"	1897 " . . .	15 " — "
"	1858 " . . .	4 " 80 "	"	1878 " . . .	4 " 60 "	"	1898 " . . .	6 " — "
"	1859 " . . .	4 " — "	"	1879 " . . .	4 " 60 "	"	1899 " . . .	10 " — "
"	1860 " . . .	3 " 40 "	"	1880 " . . .	4 " 40 "	"	1900 " . . .	7 " — "
"	1861 " . . .	3 " — "	"	1881 " . . .	4 " 40 "	"	1901 " . . .	6 " — "
"	1862 " . . .	2 " 80 "	"	1882 " . . .	6 " — "	"	1902 " . . .	7 " 50 "
"	1863 " . . .	2 " 80 "	"	1883 " . . .	5 " — "	"	1903 " . . .	9 " — "
"	1864 " . . .	2 " 80 "	"	1884 " . . .	5 " — "	"	1904 " . . .	5 " — "
"	1865 " . . .	4 " — "	"	1885 " . . .	3 " 60 "	"	1905 " . . .	6 " — "
"	1866 " . . .	4 " 40 "	"	1886 " . . .	4 " 60 "	"	1906 " . . .	12 " — "
"	1867 " . . .	4 " — "	"	1887 " . . .	5 " — "			
"	1868 " . . .	4 " — "	"	1888 " . . .	8 " 40 "			

Roczniki wydań w innych siedmiu językach od r. 1870 począwszy dostać można po tej samej cenie co wydanie niemieckie.

Wrazie nabycia co najmniej 10ciu dowolnych kompletnych roczników Dziennika ustaw państwa naraz przyznaje się opust 20%, w razie nabycia co najmniej 25 dowolnych kompletnych roczników Dziennika ustaw państwa naraz opust 25% a w razie nabycia co najmniej 35 dowolnych kompletnych roczników Dziennika ustaw państwa naraz opust 30%.

NB. Egzemplarze Dziennika ustaw państwa, które **zaginięły** lub doszły **niezupełnie**, reklamować należy przy wydaniu niemieckiem najpóźniej **w przeciągu czterech tygodni** po ich ukazaniu się, przy innych wydaniach najpóźniej **w przeciągu sześciu tygodni** po wydaniu spisu i karty tytułowej dla każdego pojedynczego wydania i to wprost w c. k. Drukarni nadwornej i rządowej we Wiedniu, dzielnica III., Rennweg 1. 16.

Po upływie tego terminu można pojedyncze części Dziennika ustaw państwa dostać tylko za **opłatą ceny handlowej** ($\frac{1}{4}$ arkusza = 2 strony za 2 h).

Ponieważ **wszystkie roczniki wydania niemieckiego od roku 1849 i wszystkie roczniki wydań w innych siedmiu językach od roku 1870 są całkowicie uzupełnione**, przeto można nabyć w c. k. Drukarni nadwornej i rządowej nie tylko każdy pojedynczy rocznik po cenie wyżej podanej, **lecz nawet każdą z osobna część** wszystkich tych roczników po cenie handlowej ($\frac{1}{4}$ arkusza = 2 strony za 2 h); tym sposobem umożliwione zostało uzupełnienie niekompletnych roczników i zestawienie pojedynczych części podług materyi.