

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część LXXII. — Wydana i rozesłana dnia 10. lipca 1907.

Treść: (M^o 158—160.) 158. Dokument koncesyjny na kolej lokalną z Willendorf do Neunkirchen. — 159. Rozporządzenie, dotyczące upoważnienia c. k. Urzędu celnego głównego II. klasy w Kraslicach do odprawiania posyłek roślin z zagranicy nadchodzących. — 160. Rozporządzenie, dotyczące zmiany rozporządzenia ministeryjalnego z dnia 30. marca 1888 co do rady przyboocznej ubezpieczeń, utworzonej w myśl § 49. ustawy z dnia 28. grudnia 1887, odnoszącej się do ubezpieczenia robotników od wypadków.

158.

Dokument koncesyjny z dnia 26. czerwca 1907

na kolej lokalną z Willendorf do Neunkirchen.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia nadając w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami dolnoaustriackiemu Wydziałowi krajowemu koncesję na budowę i utrzymywanie w ruchu parowej kolei żelaznej, która ma być wybudowana jako normalnotorowa kolej lokalna od stacji Willendorf spółki akcyjnej kolei na Schneeberg do Neunkirchen, a to w myśl postanowień ustawy o koncesjach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238., jakoteż ustaw z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2. z r. 1895, i z dnia 24. grudnia 1905, Dz. u. p. Nr. 216., pod następującymi warunkami i zastrzeżeniami:

§ 1.

Co do kolei żelaznej, będącej przedmiotem tego dokumentu koncesyjnego, korzysta koncesjonariusz z dobrodziejstw, przewidzianych w artykule V. ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2. z r. 1895.

§ 2.

Koncesjonariusz obowiązany jest ukończyć budowę koncesjonowanej kolei najpóźniej w przeciągu dwóch lat, licząc od dnia dzisiejszego, oddać gotową kolej na użytek publiczny i utrzymywać ją w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy, tudzież wykonania i urządzenia kolei zgodnie z warunkami koncesyi — złożyć ma koncesjonariusz na żądanie c. k. rządu odpowiednią kaucję w papierach wartościowych, nadających się do lokacji pieniędzy sierocych.

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

§ 3.

Celem wybudowania koncesjonowanej kolei nadaje się koncesjonariuszowi prawo wyłączenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takie samo prawo przyznane będzie koncesjonariuszowi także co do ewentualnej budowy tych kolei podjazdowych, których budowę rząd ze względu na dobro publiczne uznałby za pożyteczną.

§ 4.

Co do budowy koncesjonowanej kolei i co do ruchu na niej stosować się winien koncesjonariusz

do osnowy tego dokumentu koncesyjnego, do warunków koncesyjnych, ustanowionych przez Ministerstwo kolei żelaznych jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, w szczególności do ustawy o koncesjach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, i do regulaminu ruchu na kolejach żelaznych z dnia 16. listopada 1851, Dz. u. p. Nr. 1. z r. 1852, wreszcie do ustaw i rozporządzeń, któreby w przyszłości zostały wydane. Pod względem ruchu będzie można o tyle odstąpić od zarządzeń dla bezpieczeństwa i przepisów, dotyczących ruchu, ustanowionych w regulaminie ruchu kolei żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych, o ile ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu a w szczególności ze względu na zmniejszoną chyżość Ministerstwo kolei żelaznych uzna to za dopuszczalne. W tej mierze stosowane będą osobne przepisy ruchu, które wyda Ministerstwo kolei żelaznych.

§ 5.

Transporty wojskowe przewozone być muszą po niższych cenach taryfowych. 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 państwowych, kaźdocześnie obowiązują.

Postanowienia te stosują się także do obrony krajowej i pospolitego ruszenia obu połów monarchii, do tyrolskich strzelców krajowych i do żandarmerii a to nietylko w podróżach na koszt skarbu, lecz także w służbowych podróżach na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne, odbywanych własnym kosztem.

Koncesjonaryusz obowiązany jest przystąpić do umowy zawartej przez austriackie spółki kolejowe co do zakupu i utrzymywania w pogotowiu przyborów dla transportów wojskowych oraz co do pomagania sobie nawzajem służbą i taborem przy uskutecznianiu większych transportów wojskowych, dalej do kaźdocześnie obowiązujących przepisów dla kolei żelaznych na wypadek wojny, jakoteż do umowy dodatkowej, która weszła w wykonanie z dniem 1. czerwca 1871 o przewozie chorych i rannych, których na rachunek skarbu wojskowego przewozi się w pozycyi leżącej.

Przepis, który obowiązuje kaźdocześnie pod względem transportów wojskowych kolejami żelaznymi, tudzież kaźdocześnie obowiązujące przepisy dla kolei żelaznych na wypadek wojny nabywają dla koncesjonaryusza mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na koncesjonowanej kolei. Przepisy rzeczzonego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i w Dzienniku ustaw państwa nie będą ogłoszone, staną się dla koncesjona-

ryusza obowiązującymi z chwilą, w której urządzenie poda mu się je do wiadomości.

Zobowiązania te ciągną na koncesjonaryusza tylko o tyle, o ile dopełnienie ich będzie możliwe ze względu na drugorzędny charakter tej linii oraz ze względu na ułatwienia, udzielone skutkiem tego pod względem budowy, urządzenia i rodzaju ruchu.

Koncesjonaryusz obowiązany jest uwzględnić przy obsadzaniu posad wysłużonych podoficerów wojska, marynarki wojennej i obrony krajowej, w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872, Dz. u. p. Nr. 60.

§ 6.

Do przewozu korpusów straży cywilnej (straży bezpieczeństwa, straży skarbowej itp.) stosować należy analogicznie zniżoną taryfę, przepisaną dla transportów wojskowych.

§ 7.

Nie wolno koncesjonaryuszowi powierzać ruchu na koncesjonowanej kolei osobom trzecim, wyjąwszy przypadek, gdy na to rząd wyraźnie zezwoli.

Rząd zastrzega sobie prawo objęcia w kaźdym czasie ruchu na koncesjonowanej kolei i utrzymywania go aż do upływu okresu koncesyjnego na rachunek koncesjonaryusza.

W przypadku takim koncesjonaryusz zwracać ma rządowi koszta z powodu utrzymywania ruchu rzeczywiście ponoszone.

Zresztą należy określić warunki tego utrzymywania ruchu w kontrakcie ruchu, który zawrze się z koncesjonaryuszem.

§ 8.

Koncesjonaryusz obowiązany jest postarać się o zaopatrzenie swoich funkcyjaryuszów na przypadek niezdolności do pracy i na starość oraz o zaopatrzenie ich rodzin i w tym celu przystąpić do zakładu emerytalnego związku austriackich kolei lokalnych, jeźliby dla koncesjonowanego przedsiębiorstwa kolejowego nie utworzono własnej kasy emerytalnej, przynajmniej takie same korzyści członkom zapewniającej, względnie przynajmniej takie same obowiązki na koncesjonaryusza wkładającej, jak wspomniany zakład emerytalny.

Owo zaopatrzenie na przypadek niezdolności do pracy i na starość należy tak przeprowadzić, by koncesjonaryusz lub przedsiębiorstwo na jego miejsce wstępujące mieli obowiązek zgłaszać w zakładzie emerytalnym związku austriackich kolei lokalnych,

względnie we własnej kasie emerytalnej, stałych funkcyjaryuszy z dniem nadania im stałej posady, z innych zaś funkcyjaryuszy przynajmniej tych, którzy pełnią służbę jako kierownicy maszyn, palacze, konduktorzy, strażnicy lub posługacze stacyjni — przy odpowiednim ich zatrudnieniu najpóźniej po ukończeniu trzech lat służby.

§ 9.

Koncesyjaryusz obowiązany jest pod warunkami i zastrzeżeniami, w artykule XII. ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2. z r. 1895, podanymi, dozwolnić rządowi na jego żądanie, każdego czasu współużywania swej kolei do transportów między kolejami już istniejącymi lub dopiero w przyszłości mającymi powstać — na których rząd ruch utrzymuje — w taki sposób, by rząd mógł z prawem samostanowienia ustanawiania taryf przeprowadzać lub kazać przeprowadzać tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy współużywaną koleją lub jej częściami, za opłatą stosownego wynagrodzenia.

§ 10.

Koncesyjaryuszowi nadaje się prawo utworzenia — za osobnym zezwoleniem rządu i pod warunkami, które on ustanowi — spółki akcyjnej, która wejść ma we wszystkie prawa i obowiązki koncesyjaryusza.

Zaciągnięcie pożyczki pierwszeństwa, rozłożonej w danym razie na częściowe zapisy długu dopuszczalne jest za zezwoleniem rządu o tyle, o ile jej oprocentowanie i umarzenie zabezpieczone będzie gwarancją czystego dochodu zapewnioną ze strony Areyksjstwa dolnoaustriackiego

Statuty spółki oraz formularze akcji, które będą wydane i częściowych zapisów długu, które ewentualnie wypuści się, wymagają zatwierdzenia rządowego.

Cyfra rzeczywistego, jakoteż imiennego kapitału zakładowego podlega zatwierdzeniu rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenia projektu, budowę i urządzenie kolei, łącznie z kosztami zaopatrzenia się w park kolejowy tudzież kosztów na uposażenie rezerwy kapitału, którą rząd ma oznaczyć — rzeczywiście wyłożonych i należycie wykazanych — z doliczeniem odsetek interkalarnych rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy i straty na kursie, gdyby ją istotnie poniesiono przy gromadzeniu kapitału, żadnych wydatków dalszych jakiegobądź rodzaju w kapitał wliczać nie wolno.

Gdyby po wybudowaniu kolei jeszcze jakie nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu

pomnożone być miały, natenczas można odnośnie kosztu doliczyć do kapitału zakładowego, jeżeli rząd zezwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub na pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli kosztu te należycie będą wykazane.

Cały kapitał zakładowy umorzony być ma w okresie koncesyjnym według planu amortyzacji, przez rząd zatwierdzonego.

§ 11.

Rząd zastrzega sobie prawo wykupienia koncesyjowanej kolei po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu, w każdym czasie pod następującymi warunkami:

1. Celem oznaczenia ceny wykupna policzy się czyste roczne dochody przedsiębiorstwa w ciągu ostatnich zamkniętych lat siedmiu przed chwilą wykupna, straci się z tego czyste dochody najniepomyślniejszych dwóch lat, poczem obliczy się średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

2. Gdyby wykupno nastąpić miało przed upływem unormowanego w § 1. czasowego uwolnienia od podatku, w takim razie przez resztujący okres uwolnienia od podatku stanowi obliczony w ten sposób średni dochód czysty owych lat pięciu rentę wykupna, uściśnić się mającą bez opłaty podatku. Za czas po upływie wolności podatkowej oznacza się rentę wykupna w ten sposób, że od dochodów, podług których oblicza się sumę średnią, policza się podatek wraz z dodatkami według stopy procentowej odnośnych lat i potrąca go od dochodów. Do pozostałej reszty dolicza się ze względu na to, że stosownie do § 131., lit. a) ustawy z dnia 25. października 1896, Dz. u. p. Nr. 220., opłacać się ma na przyszłość od renty wykupna podatek dziesięcioprocentowy — dodatek w wysokości jednej dziewiątej tego czystego dochodu.

3. Gdyby wykupno nastąpić miało po upływie ustanowionego w § 1. czasowego uwolnienia od podatków, uważać się będzie przy obliczaniu czystych dochodów rocznych podatki i dodatki do podatków, ciężące na wykupionym przedsiębiorstwie kolejowym, oraz wszelkie inne opłaty publiczne na wydatki ruchu.

Jeżeli obowiązek płacenia podatku istniał nie przez wszystkie lata, podług których oblicza się sumę średnią, w takim razie obliczyć należy także co do lat wolnych od podatku podatek wraz z dodatkami według stopy procentowej odnośnych lat i potrącić go z przychodów.

Ze względu jednak na to, że stosownie do § 131., lit. a) ustawy z dnia 25. października 1896, Dz. u. p. Nr. 220., opłacać się ma od renty wykupna

podatek dziesięcioprocentowy, doliczyć należy do przeciętnych czystych dochodów, w taki sposób obliczonych, dodatek, wynoszący jedną dziewiątą tych czystych dochodów.

4. Czysty dochód roczny, obliczony w myśl powyższych postanowień, płaćć należy koncesyonaryuszowi jako wynagrodzenie za wykupioną koleją aż do upływu okresu koncesyjnego w ratach półrocznych, płatnych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku.

5. Gdyby jednak koleją miała być wykupioną przed upływem siódniego roku ruchu lub gdyby średni dochód czysty, w myśl powyższych postanowień ustępów 1. do 3. obliczony, bez uwzględnienia dodatku, w ustępach 2. i 3. przewidzianego, nie dawał przynajmniej takiej sumy rocznej, któraby się równała racie ryczałtowej, potrzebnej na oprocentowanie i umorzenie według planu pożyczek, zaciągniętych za upoważnieniem rządu na pokrycie policzalnych kosztów zakładowych a zabezpieczonych w księgach kolejowych wraz z ratą ryczałtową, potrzebną na oprocentowanie po cztery od sta kapitału akcyjnego przez rząd zatwierdzonego i na umorzenie go w ciągu okresu koncesyjnego, w takim razie wynagrodzenie, które państwo ma zapłacić za koleją wykupioną, będzie polegało na tem, że państwo wymienione wyżej raty ryczałtowe płaćć będzie w ratach półrocznych z dołu, płatnych dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku i zwracać koncesyonaryuszowi podatek rentowy, przypadający od tej renty wykupna.

6. Państwu zastrzega się prawo objęcia każdej chwili — do zapłacenia z własnych funduszów w miejsce koncesyonaryusza — pożyczek, zaciągniętych w celu uzyskania kapitału na koncesyonowaną koleją, w kwocie, według zatwierdzonego planu amortyzacyjnego w chwili wykupna jeszcze nie umorzonych; w przypadku tym znizy się należna renta wykupna o kwotę potrzebną na pokrycie procentów i na umorzenie określonego wyżej kapitału pożyczkowego, jakoteż ewentualnie o odpowiadającą powyższemu zapotrzebowaniu sumę dodatku, który w myśl przepisów ustępów 2. i 3. doliczyć się ma do przeciętnego dochodu.

7. Państwo zastrzega sobie nadto, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rent, w myśl postanowień powyższych punktów koncesyonaryuszowi należnych, zapłacić kapitał, równający się zdyskontowanej według stopy po cztery od sta na rok — licząc odsetki od odsetek — wartości kapitałowej tych rent, po strąceniu, jak się samo przez się rozumie, dodatku, gdyby w myśl postanowień ustępów 2. i 3. zawierał się w tych rentach.

Gdyby państwo postanowiło w taki sposób spłacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego, podług

własnego wyboru, gotówki lub obligacji długu państwa. Obligacje długu państwa liczone będą w takim razie po kursie takim, jaki wyniknie jako kurs średni z porównania kursów pieniężnych obligacji długu państwa tego samego rodzaju, notowanych urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, w ciągu półroczna bezpośrednio poprzedzającego.

8. Przez wykupienie kolei i od dnia tego wykupienia przechodzi na państwo za wypłatą wynagrodzenia pod l. 1. do 7. przepisanego, bez dalszej odpłaty, wolna od ciężarów, względnie obciążona tylko zalegającą jeszcze resztą ewentualnych pożyczek, za zezwoleniem rządowym zaciągniętych, własność i używanie koncesyonowanej obecnie kolei ze wszystkimi do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i zapasy kasowe, ewentualnie także własnością koncesyonaryusza będące koleje podjazdowe i jego przedsiębiorstwa poboczne jakoteż rezerwy obrotowe i kapitałowe utworzone z kapitału zakładowego, o ileby tych ostatnich z zezwoleniem rządowym nie użyto już stosownie do ich przeznaczenia.

9. Postanowienie rządu, tyczące się wykonania państwowego prawa wykupna, które nastąpić może zawsze tylko z początkiem roku kalendarzowego, oznajmione będzie przedsiębiorstwu kolejowemu we formie deklaracji najpóźniej do 31. października bezpośrednio poprzedzającego roku.

Deklaracja ta określać będzie następujące szczegóły:

- a) termin, od którego wykupno następuje;
- b) przedsiębiorstwo kolejowe, będące przedmiotem wykupna i inne przedmioty majątkowe, które bądź jako przynależność przedsiębiorstwa kolejowego, bądź jako zaspokojenie pretensyi państwa lub z jakichkolwiek innych tytułów prawnych przejść mają również na państwo;
- c) wysokość ceny wykupna (l. 1. do 7.), którą państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowemu, a którą ewentualnie z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania tymczasowo obliczy się z oznaczeniem terminu i miejsca płatności.

10. Państwo zastrzega sobie prawo ustanowienia — jednocześnie z doręczeniem deklaracji, tyczące się wykupna — osobnego komisarza do czuwania nad tem, żeby począwszy od tej chwili, nie zmieniono stanu majątku na szkodę państwa.

Od chwili deklaracji tyczące się wykupienia wymaga wszelka sprzedaż lub obciążenie nieruchomości przedmiotów majątkowych, w niej wymienionych, pozwolenia tego komisarza.

To samo odnosi się do przyjmowania wszelkich nowych zobowiązań, które albo przekraczają zakres zwyczajnego toku interesów albo powodują trwałe obciążenie.

11. Koncesyonaryusz obowiązany jest mieć o to staranie, aby rząd mógł w dniu, na wykupienie wyznaczonym, objąć w fizyczne posiadanie wszystkie w deklaracji wykupna wymienione przedmioty majątkowe.

Gdyby koncesyonaryusz nie uczynił zadość temu zobowiązaniu, będzie rząd miał prawo nawet bez jego zezwolenia i bez sądowej interwencji objąć wymienione przedmioty majątkowe w fizyczne posiadanie.

Począwszy od chwili wykupienia, odhycwać się będzie ruch na wykupionej kolei na rachunek państwa; przeto od tej chwili przypadają wszelkie dochody z ruchu na korzyść państwa, na koszt jego zaś idą wszelkie wydatki ruchu.

Czyste dochody, jakie okażą się z obrachunku po chwilę wykupienia, 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.

12. Rząd zastrzega sobie prawo zahipotekowania, na podstawie deklaracji wykupna (l. 9.), prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach przedmiotach majątkowych, wskutek wykupienia na państwo przechodzących.

Koncesyonaryusz obowiązany jest oddać rządowi na jego żądanie do dyspozycji wszelkie dokumenty prawne, jakichby od niego w tym celu jeszcze wymagano.

§ 12.

Trwanie koncesyi łącznie z ochroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl § 9. lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne, oznacza się na lat dziewięćdziesiąt (90), licząc od dnia dzisiejszego, a gaśnie ona po upływie tego czasu.

Rząd może uznać koncesyę za zgasłą także przed upływem powyższego czasu, jeżeli zajdą warunki, wymienione w § 16.

§ 13.

Gdy koncesya zgaśnie i od dnia jej zgaśnięcia przechodzi na państwo bez wynagrodzenia wolna od ciężarów własność i używanie koncesyonowanej kolei i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materyałów i zapasy kasowe, koleje podjazdowe

i przedsiębiorstwa poboczne, gdyby je koncesyonaryusz posiadał, jakoteż rezerwy obrotowe i kapitałowe, utworzone z kapitału zakładowego, o ileby te ostatnie z zezwoleniem rządu nie były już stosownie do swego przeznaczenia użyte.

§ 14.

Tak wtedy, gdy koncesya niniejsza zgaśnie, jak i w razie wykupienia kolei (§ 11), zatrzymuje koncesyonaryusz na własność fundusz rezerwowy, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i ewentualne aktywa obrachunkowe, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniesione lub nabyte, do których zbudowania lub nabycia rząd koncesyonaryusza z tym wyraźnym dodatkiem upoważnił, że nie mają one stanowić przynależności kolei.

§ 15.

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

Rząd ma także prawo wglądać w zarząd kolei za pośrednictwem wydelegowanego przez siebie funkcyonaryusza, a w szczególności nadzorować w sposób jaki tylko za stosowny uzna, za pośrednictwem organów nadzorczych, które wydeleguje na koszt koncesyonaryusza, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i kontraktami.

W razie utworzenia spółki akcyjnej, komisarz przez rząd ustanowiony ma także prawo bywać na posiedzeniach rady zawiadowczej lub innej reprezentacji, sprawującej zarząd spółki, jakoteż na walnych zgromadzeniach, ile razy uzna to za potrzebne i zawieszać wszelkie takie uchwały i zarządzenia, które sprzeciwiałyby się ustawom, koncesyi lub statutowi spółki, względnie były dla publicznego dobra szkodliwe; w przypadku jednak takim winien komisarz przedstawić sprawę natychmiast Ministerstwu kolei żelaznych do decyzji, która zapaść ma bezzwłocznie, z mocą spółkę wiążącą.

§ 16.

Rząd zastrzega sobie ponadto prawo tej treści, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniebdania jednego z obowiązków, przepisanych dokumentem koncesyjnym, warunkami koncesyi lub ustawami, będzie temu zapobiegał środkami odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności uzna

koncesyę za zgasłą jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego. W szczególności można koncesyę uznać za zgasłą jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego jeżeli nie dopełniono zobowiązań względem ukończenia budowy i otwarcia ruchu, określonych w § 2., o ile ewentualne przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl § 11., lit. b, ustawy o koncesyach na koleje żelazne.

Derschatta wlr.

159.

Rozporządzenie Ministerstw rolnictwa, spraw wewnętrznych, skarbu, handlu i kolei żelaznych z dnia 1. lipca 1907,

dotyczące upoważnienia c. k. Urzędu celnego głównej II. klasy w Kraslicach do odprawiania posyłek roślin z zagranicy nadchodzących.

Dodatkowo do rozporządzenia Ministerstw rolnictwa, spraw wewnętrznych, handlu i skarbu z dnia 15. lipca 1882, Dz. u. p. Nr. 107, dotyczącego środków ostrożności, które zachować należy w stosunkach z zagranicą dla zapobieżenia zawleczeniu mszyce winnej (*Phylloxera vastatrix*), upoważnia się c. k. Urząd celný główny II. klasy w Kraslicach do odprawiania posyłek z zagranicy, zawierających przedmioty pod Nr. 2. dodatku do powyższego rozporządzenia oznaczone według przepisów, wydanych co do odprawiania takich posyłek przez urzędy celne, do tego upoważnione.

Korytowski wlr.

Auersperg wlr.

Derschatta wlr.

Bienert wlr.

Fört wlr.

160.

Rozporządzenie Ministra spraw wewnętrznych w porozumieniu z Ministrami wyznań i oświaty, handlu, kolei żelaznych i rolnictwa z dnia 5. lipca 1907,

dotyczące zmiany rozporządzenia ministeryalnego z dnia 30. marca 1888, Dz. u. p. Nr. 34., co do rady przybocznej ubezpieczeń, utworzonej w myśl § 49. ustawy z dnia 28. grudnia 1887, Dz. u. p. Nr. 1. z r. 1888, odnoszącej się do ubezpieczenia robotników od wypadków.

Zmieniając § 4. rozporządzenia z dnia 30. marca 1888, Dz. u. p. Nr. 34., ustanawia się liczbę członków zwyczajnych rady przybocznej ubezpieczeń na cyfrę co najmniej dwunastu a co najwyżej dwudziestu.

Rozporządzenie niniejsze nabiera mocy obowiązującej z dniem ogłoszenia.

Bienert wlr.

Fört wlr.

Auersperg wlr.

Marchet wlr.

Derschatta wlr.