

# Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część CXVII. — Wydana i rozesłana dnia 23. listopada 1907.

**Treść:** (№ 251 i 252.) 251. Dokument koncesyjny na kolej lokalną od stacyi Freiland-Türnitz do Türnitz. — 252. Rozporządzenie, dotyczące zmiany terminów zapłaty podatku domowo-czynszowego w okręgach poborczych Dzieczyn, Młody Bolesław i Turnów.

## 251.

### Dokument koncesyjny z dnia 6. listopada 1907.,

na kolej lokalną od stacyi Freiland-Türnitz  
do Türnitz.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia nadaje w porozumieniu z interesowanemi Ministerstwami Wydziałowi krajowemu Arcyksięstwa Austrii poniżej Anizy koncesyę na budowę i utrzymywanie w ruchu kolei żelaznej, poruszanej lokomotywą, która ma być wykonana jako normalnotorowa kolej lokalna od stacyi Freiland-Türnitz na linii kolei państwowej St. Pölten—Kernhof do Türnitz, a to w myśl postanowień ustawy o koncesyach 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 następującemi warunkami i zastrzeżeniami:

#### § 1.

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

#### § 2.

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

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

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

#### § 3.

Do wybudowania koncesyonowanej kolei nadaje się koncesyonaryuszowi prawo wywłaszczania podług przepisów ustawowych, w tej mierze obowiązujących.

Takie samo prawo przyznane będzie koncesyonaryuszowi co do wybudowania tych, ewentualnie powstać mających kolei podjazdowych, których budowę rząd ze względu na dobro publiczne uznałby za pożyteczną.

## § 4.

Co do budowy koncesyonowanej kolei i co do ruchu na niej stosować się winien koncesyonaryusz 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 koncesyach 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 odstąpić od środków bezpieczeństwa i przepisów, dotyczących ruchu a ustanowionych w regulaminie 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 zmniejszoną chyżość Ministerstwo kolei żelaznych uzna to za dopuszczalne; w tej mierze trzymać się należy osobnych przepisów ruchu, które wyda Ministerstwo kolei żelaznych.

## § 5.

Transporty wojskowe przewożone 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 każdorazem obowiązują.

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

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

Przepis, który obowiązuje każdorazem pod względem transportu wojskowego na kolejach żelaznych, tudzież każdorazem obowiązujące przepisy

dla kolei żelaznych na wypadek wojny nabywają dla koncesyonaryusza mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na koncesyonowanej kolei. Przepisy rzeczonożego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i w Dzienniku ustaw państwa nie będą ogłoszone, staną się dla koncesyonaryusza obowiązującymi z chwilą, w której będą urzędownie podane do jego wiadomości.

Zobowiązania te ciążyą na koncesyonaryuszu 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.

Koncesyonaryusz obowiązany jest przy obsadzeniu posad mieć wzgląd na wysłużonych podoficerów armji, 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 niższą taryfę, przepisana dla transportów wojskowych.

## § 7.

Koncesyonaryuszowi nie wolno powierzać ruchu na koncesyonowanej kolei osobom trzecim, wyjąwszy przypadek, gdy rząd na to wyraźnie zezwoli.

Rząd zastrzega sobie prawo objęcia każdej chwili ruchu na koncesyonowanej kolei i utrzymywania go aż do upływu okresu koncesyjnego na rachunek koncesyonaryusza.

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

Zresztą warunki tego utrzymywania ruchu unormowane będą w kontrakcie ruchu, który rząd zawrze z koncesyonaryuszem.

## § 8.

Koncesyonaryusz obowiązany jest postarać się o zaopatrzenie swoich funkcyonaryuszów na wypadek niezdolności do pracy i na starość tudzież o zaopatrzenie ich rodzin i w tym celu przystąpić do zakładu emerytalnego związku austriackich kolei lokalnych, o ileby dla koncesyonowanego przedsiębiorstwa kolejowego nie utworzono własnej kasy emerytalnej, przynajmniej takie same korzyści człon-

kom zapewniającej, względnie przynajmniej takie same obowiązki na koncesjonariusza nakładającej, jak w rzeczonym zakładzie emerytalnym.

Owo zaopatrzenie na wypadek niezdolności do pracy i na starość tak należy przeprowadzić, by koncesjonariusz lub wstępujące w jego miejsce przedsiębiorstwo mieli obowiązek zgłaszać w instytucie emerytalnym związku austriackich kolei lokalnych, względnie we własnej kasie emerytalnej, stałych funkcjonariuszy z dniem nadania im stałej posady. z innych zaś funkcjonariuszy przynajmniej tych, którzy pełnią służbę jako kierownicy maszyn, palacze, konduktorzy, strażnicy lub posługacze stacyjny — przy odpowiednim ich zatrudnieniu najpóźniej po ukończeniu trzech lat służby.

### § 9.

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

### § 10.

Nadaje się koncesjonariuszowi prawo utworzenia — za osobnym zezwoleniem rządu i pod warunkami, które on ustanowi — spółki akcyjnej, która przejmie wszystkie prawa i obowiązki koncesjonariusza.

Statut spółki oraz wzory akcyi, które będą wydane, podlegają zatwierdzeniu rządu.

Zaciągnięcie pożyczki pierwszeństwa, podzielonej ewentualnie na częściowe zapisy długu dopuszczalne jest za zezwoleniem rządu o tyle, o ile jej oprocentowanie i umorzenie zabezpieczone będzie w drodze gwarancji czystego dochodu udzielonej przez Arcyksięstwo Austrii poniżej Anizy.

Tekst skryptu dłużnego, który ewentualnie będzie wystawiony celem zaciągnięcia pożyczki ubezpieczonej w księgach kolejowych a nie rozłożonej na częściowe zapisy długu, względnie wzory wydać się mających obligacyi pierwszeństwa wymagają zatwierdzenia rządowego.

Cyfra kapitału zakładowego, rzeczywistego i nominalnego 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 i kosztów uposażenia rezerwy kapitału oznaczonej przez rząd, które rzeczywiście wyłożono i należycie udowodniono, tudzież odsetek interkalarnych rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy i ewentualnej straty na kursie rzeczywiście poniesionej przy gromadzeniu kapitału, żadne wydatki jakiegobądź rodzaju nie mogą być liczone.

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

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

### § 11.

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

1. Dla oznaczenia ceny wykupna policzy się czyste roczne dochody przedsiębiorstwa w ciągu ostatnich zamkniętych lat siedmiu przed chwilą wykupna, strąci się zaś z tego czyste dochody najniepomyślniejszych dwóch lat, poczym 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 uścić 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 z 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 dziewiętej tego czystego dochodu.

3. Gdyby wykupno nastąpić miało po upływie czasowego, w § 1. ustanowionego 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 za 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, płacić należy koncesyonaryuszowi jako wynagrodzenie za wykupioną kolej aż do upływu okresu koncesyjnego w ratach półrocznych, płatnych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku.

5. Gdyby jednak kolej miała być wykupioną przed upływem siódnego roku ruchu lub gdyby średni dochód czysty, obliczony w myśl postanowień ustępów 1. do 3., bez uwzględnienia dodatku w ustępach 2. i 3. przewidzianego, nie dawał przynajmniej takiej sumy rocznej, któraby się równała racie rocznej, potrzebnej na oprocentowanie i umorzenie według planu, zaciągniętych za zezwoleniem rządu na pokrycie policzalnych kosztów zakładowych i w księgach kolejowych zabezpieczonych pożyczek, wraz z ratą roczną, potrzebną na oprocentowanie po cztery od sta kapitału zakładowego, zatwierdzonego przez rząd i na umorzenie tegoż w ciągu trwania koncesyi. w takim razie wynagrodzenie, które państwo ma zapłacić za kolej wykupioną, będzie polegało na tym, że państwo wymienione wyżej kwoty ryczałtowo płacić będzie w ratach półrocznych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku i zwracać koncesyonaryuszowi podatek rentowy, przypadający od tej renty wykupna.

6. Państwo zastrzega sobie prawo, iż może pożyczki zaciągnięte dla zebrania kapitału na koncesyjonowaną kolej, w kwocie według zatwierdzonego planu umorzenia w czasie wykupna jeszcze nie umorzonej, przejąć w każdym czasie w miejsce koncesyonaryusza do zapłaty z własnych funduszków, w którym to wypadku przypadająca do wypłaty

kwota wykupna obniża się o kwotę potrzebną do oprocentowania i umorzenia oznaczonego kapitału pożyczkowego, tudzież w danym razie o odpowiadającą temu zapotrzebowaniu kwotę dodatku, który w myśl postanowień ustępów 2. i 3. ma być doliczony do dochodu przeciętnego.

7. Państwo zastrzega sobie dalej prawo, 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 — licząc odsetki od odsetek — na rok 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 obligacyi długu państwa. Obligacye długu państwa liczone będą w takim razie po kursie, jaki wyniknie jako przecięcie z porównania kursów pieniężnych obligacyi długu państwa tego samego rodzaju, notowanych urzędowo na giełdzie wiedeńskiej, w ciągu półroczu 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 zapłaty wolna od ciężarów, względnie obciążona tylko zalegającą jeszcze resztą pożyczek, za zezwoleniem rządowym zaciągniętych, własność i używanie koncesyjonowanej kolei ze wszystkimi do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i zapasy kasowe, ewentualnie także koleje podjazdowe własnością koncesyonaryusza będące i jego przedsiębiorstwa poboczne, jakoteż utworzone z kapitału zakładowego rezerwy obrotowe i kapitałowe, o ileby te ostatnie za zezwoleniem rządu nie były już stosownie do swego przeznaczenia użyte.

9. Uchwala rządu, tycząca się wykonania państwowego prawa wykupna, które nastąpić może zawsze tylko z początkiem roku kalendarzowego, oznajmiona będzie przedsiębiorstwu kolejowemu we formie deklaracyi najpóźniej do 31. października bezpośrednio poprzedzającego roku.

Deklaracya 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 na państwo;

- e) kwotę ceny wykupna (l. 1. do 7.), którą państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowemu, ewentualnie tymczasowo obliczoną z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania, z oznaczeniem terminu i miejsca płatności.

10. Państwo zastrzega sobie prawo ustanowienia — jednocześnie z doręczeniem deklaracji dotyczącej się wykupna — osobnego komisarza do czuwania nad tym, żeby stan majątku, począwszy od tej chwili, nie został na szkodę państwa zmniejszony.

Od chwili deklaracji co do wykupienia wymaga wszelka sprzedaż lub obciążenie nieruchomości w niej wymienionych, pozwolenia tego komisarza.

Tosamo 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 w fizyczne posiadanie przedmioty majątkowe oznaczone w deklaracji.

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

Czyste dochody, jakie okażą się z obrachunku po chwilę wykupienia, pozostaną własnością przedsiębiorstwa kolejowego, które natomiast odpowiadać ma samo za wszelkie należności 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, przechodzących wskutek wykupienia na państwo.

Koncesyonaryusz obowiązany jest oddać rządowi na jego żądanie do dyspozycji wszelkie dokumenty prawne, jakichby tenże do tego celu od niego potrzebował.

## § 12.

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

Rząd może uznać koncesję za zgasłą także przed upływem powyższego czasu, pod warunkami w § 16. przytoczonych.

## § 13.

Gdy koncesya uplynie i od dnia jej uplynięcia 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 rezerwowe kapitały ruchu i rezerwy, utworzone z kapitału zakładowego, o ileby te ostatnie za zezwoleniem rządowym nie były już zużyte stosownie do swego przeznaczenia.

## § 14.

Tak wtedy, gdy koncesya 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 wniesione lub nabyte, do których zbudowania lub nabycia rząd koncesyonaryusza z tym wyraźnym dodatkiem upoważnił, że przedmioty te nie mają stanowić przynależności kolei.

## § 15.

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

Rząd ma także prawo wglądać w zarząd kolei przez wydelegowanego przez siebie funkcyjnaryusza, a w szczególności nadzorować, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i kontraktami, za pośrednictwem organów nadzorezych, wydelegowanych na koszt koncesyonaryusza i to w sposób, jaki uzna za stosowny.

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 zawieszając wszelkie takie uchwały lub zarządzenia, któreby się sprzeciwiały ustawom, koncesyi lub statutowi spółki, względnie były szkodliwe dla publicznego dobra; w przypadku jednak takim winien komisarz przedstawić sprawę natychmiast Ministerstwu kolei żelaznych do decyzji, która zapasę ma bezzwłocznie z mocą spółkę wiążącą.

#### § 16.

Rząd zastrzega sobie ponadto prawo tej treści, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniedbania 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 uznać koncesyę za zgasłą jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego jeżeli niedopełniono 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.

## 252.

### Rozporządzenie Ministerstwa skarbu z dnia 17. listopada 1907.,

dotyczące zmiany terminów zapłaty podatku domowo-czynszowego w okręgach poborczych Dzieczyn, Młody Bolesław i Turnów.

Na podstawie ustawy z dnia 11. czerwca 1894., Dz. u. p. Nr. 110., rozporządza się, że podatek domowo-czynszowy, który według postanowień dotychczasowych w okręgach poborczych Dzieczyn, Młody Bolesław i Turnów płacono w ratach kwartalnych z góry dnia 1. stycznia, 1. kwietnia, 1. lipca i 1. października, uiszczany być ma w rzeczonych okręgach poborczych na przyszłość w czterech równych ratach, zapadających dnia 1. lutego, 1. maja, 1. sierpnia i 1. listopada każdego roku.

Takie same terminy zapłaty obowiązywać mają w myśl § 7. ustawy z dnia 9. lutego 1882., Dz. u. p. Nr. 17., także co do 5<sup>0</sup>/<sub>0</sub>ego podatku od czystej intraty budynków, uwolnionych całkowicie albo częściowo od podatku domowo-czynszowego z tytułu budowy.

Rozporządzenie niniejsze zacznie obowiązywać od dnia 1. stycznia 1908.

Korytowski wlr.