

# Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część CXXII. — Wydana i rozesłana dnia 17. grudnia 1907.

**Treść:** (M 266—268.) 266. Obwieszczenie, dotyczące używania poświadczeń złożenia pocztowej Kasy oszczędności do wpłat uskutecznianych na rzecz miejskich oddziałów urzędu podatkowego w Wiedniu. — 267. Dokument koncesyjny na kolej lokalną z Libochowic do Jenzowic. — 268. Rozporządzenie, dotyczące zmiany terminów zapłaty podatku domowo-czynszowego w okręgach poborczych podatkowych Czasław, Szlany i Tabor.

## 266.

### Obwieszczenie Ministerstwa skarbu i Ministerstwa handlu z dnia 18. października 1907.,

dotyczące używania poświadczeń złożenia pocztowej Kasy oszczędności do wpłat uskutecznianych na rzecz miejskich oddziałów urzędu podatkowego w Wiedniu.

Rozporządzenie ministerjalne z dnia 25. października 1906., Dz. u. p. Nr. 226., dotyczące używania poświadczeń złożenia pocztowej Kasy oszczędności do wpłat uskutecznianych na rzecz urzędów poborowych stosować się będzie począwszy od dnia 1. stycznia 1908. także do miejskich oddziałów urzędu podatkowego w Wiedniu.

Korytowski wlr.

Fiedler wlr.

## 267.

### Dokument koncesyjny z dnia 5. grudnia 1907.,

na kolej lokalną z Libochowic do Jenzowic.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia nadaję w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami Drowi wszech nauk lek. Wacławowi Reinhartowi,

burmistrzowi w Libochowicach oraz Drowi teol. Józefowi Burianowi, dziekanowi kapituły wyszehradzkiej w Pradze, Karolowi Kašparowi, dyrektorowi fabryki cukru w Mszenie i Franciszkowi Mały, sekretarzowi Rady powiatowej w Libochowicach koncesyę na budowę i utrzymywanie w ruchu kolei żelaznej, poruszanej lokomotywą, która ma być wykonana jako normalnoterowa kolej lokalna od stacy Libochowice kolei lokalnej Louny—Libochowice przez Mszeno, Ctinowieš i Kostomlat do stacy Jenzowice na linii Praga-Bodenbach uprz. austriacko-węgierskiej Spółki kolei państwowych, 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 następującymi warunkami i zastrzeżeniami:

#### § 1.

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

#### § 2.

Koncesyonaryusze obowiązani są ukończyć budowę kolei koncesyonowanej 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, jakoteż wykonania i urządzenia kolei zgodnie z warunkami koncesyi — złożyć mają koncesyonaryusze 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 koncesyonaryuszom prawo wywłaszczania podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takie samo prawo przyznane będzie koncesyonaryuszom co do wybudowania tych ewentualnie wybudować się 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 winni koncesyonaryusze 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.

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

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

Tekst skryptu dłużnego, który ewentualnie będzie wystawiony celem zaciągnięcia pożyczki ubezpieczonej w księgach kolejowych a nie rozłożonej na częściowe zapisy długu, wymaga również 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 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 być ma umorzony w obrębie okresu koncesyjnego według planu amortyzacyjnego przez rząd zatwierdzonego.

### § 6.

Transporty wojskowe uskuteczniane 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 do pospolitego ruszenia obu połów Monarchii, do tyrolskich strzelców krajowych i do żandarmeryi a to nietylko w podróżach na koszt skarbu państwa, lecz także do podróży służbowych na ćwiczenia wojskowe i zebrania kontrolne, odbywanych własnym kosztem.

Koncesyonaryusze obowiązani są 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 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 każdorazowo pod względem transportu wojskowego na kolejach żelaznych, tudzież każdorazowo obowiązujące przepisy dla kolei żelaznych na wypadek wojny, nabywają dla koncesjonariuszy 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 koncesjonariuszy obowiązującymi z chwilą, w której będą urzędownie podane do ich wiadomości.

Zobowiązania te ciężą na koncesjonariuszach 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.

Koncesjonariusze obowiązani są przy obsadzeniu posad mieć wzgląd na wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajowej w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872., Dz. u. p. Nr. 60.

#### § 7.

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

#### § 8.

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 koncesyę za zgasłą także przed upływem powyższego czasu, 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 koncesjach na koleje żelazne.

#### § 9.

Ruch na kolei, będącej przedmiotem niniejszego dokumentu koncesyjnego, utrzymywany będzie przez państwo na rachunek koncesjonariuszy, a koncesjonariusze obowiązani będą zwracać zarzą-

dowi kolei państwowych koszta z powodu utrzymywania tego ruchu rzeczywiście ponoszone. Warunki tego utrzymywania ruchu unormowane będą w kontrakcie ruchu, który rząd zawrze z koncesjonariuszami.

#### § 10.

Koncesjonariusze obowiązani są pod warunkami i zastrzeżeniami w artykule XII. ustawy z dnia 31. grudnia 1894., Dz. u. p. Nr. 2. z r. 1895., podaniem, dozwolnić 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 taryf przeprowiać lub pozwolić przeprowiać tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy współużywaną koleją lub jej częściami, za opłatą stosownego wynagrodzenia.

#### § 11.

Rząd zastrzega sobie prawo wykupienia koncesyonowanej 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 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 od renty wykupna podatek dziesięcioprocentowy — dodatek w wysokości jednej dziewiątej 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 po-

datków, ciążące 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 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 średni, obliczony w myśl powyższego postanowienia, płacić należy koncesyonaryuszom 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 siódmego roku ruchu lub gdyby średni dochód czysty, w myśl powyższych postanowień obliczony, bez uwzględnienia dodatku w ustępach 2. i 3. przewidzianego, nie dawał przynajmniej takiej sumy rocznej, która by 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 wymienioną wyżej kwotę ryczałtową płacić będzie w ratach półrocznych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku i zwracać koncesyonaryuszom podatek rentowy, przypadający od tej renty wykupna.

6. Państwo zastrzega sobie prawo, iż może pożyczki zaciągnięte dla zebrania kapitału na koncesyonowaną kolej. w kwocie, według zatwierdzonego planu umorzenia w czasie wykupna jeszcze nie umorzonej, przejąć w każdym czasie w miejsce koncesyonaryuszom do zapłaty z własnych funduszy, w którym to wypadku przypadająca do wypłaty renta 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 koncesyonaryuszom 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 to samo przez się rozumie, podatku, gdyby w myśl postanowień ustępu 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 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 zapłaty, wolna od ciężarów, względnie obciążona tylko zalegająca jeszcze resztą pożyczek, za zezwoleniem rządowym zaciągniętych, własność i używanie koncesyonowanej kolei ze wszystkimi do niej należąciami ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i zapasy kasowe, ewentualnie także koleje podjazdowe, własnością koncesyonaryuszom będące i ich przedsiębiorstwa poboczne, jakoteż rezerwy obrotowe i kapitałowe, utworzone z kapitału zakładowego, o ileby te ostatnie z zezwoleniem rządu nie były już stosownie do swego przeznaczenia użyte.

9. Uchwała rządu, tycząca się wykonania państwowego prawa wykupna, które nastąpić musi 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 wykupienie 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;

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

10. Rząd 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 zmieniony.

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. Koncesjonariusze obowiązani są mieć o to staranie, aby rząd mógł w dniu na wykupienie wyznaczonym, objąć w fizyczne posiadanie wszystkie w deklaracji wykupna wymienione przedmioty majątkowe.

Gdyby koncesjonariusze nie uczynili zadość temu zobowiązaniu, będzie rząd miał prawo nawet bez ich 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.

Koncesjonariusze obowiązani są oddać rządowi na jego żądanie do dyspozycji wszelkie dokumenty prawne, jakichby tenże do tego celu od nich potrzebował.

## § 12.

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 koncesjonariusze posiadali, jakoteż rezerwowe kapitały ruchu i rezerwy, utworzone z kapitału zakładowego w zakresie określonym w § 11., ustępie 8.

Tak wtedy, gdy koncesya zgaśnie, jak i w razie wykupienia kolei (§ 11.), zatrzymują koncesjonariusze 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 koncesjonariuszy z tym wyraźnym dodatkiem upoważnił, że przedmioty te nie mają stanowić przynależności kolei.

## § 13.

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 funkcyjnarusza a w szczególności nadzorować, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i kontraktami za pośrednictwem organów nadzorczych, wydelegowanych na koszt koncesjonariuszy 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 zawieszać 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 zapaść ma bezzwłocznie z mocą spółkę wiążącą.

## § 14.

Rząd zastrzega sobie nadto prawo tej treści, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniehdania

ednego z obowiązków, przepisanych dokumentem koncesyjnym, warunkami koncesyi lub ustawami, będzie temu zapobiegał środkami odpowiadającymi ustawom a według okoliczności uzna koncesję za zgasłą jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego.

Derschatta wlr.

## 268.

### Rozporządzenie Ministerstwa skarbu z dnia 6. grudnia 1907.,

dotyczące zmiany terminów zapłaty podatku domowo-czynszowego w okręgach poborczych podatkowych Czasław, Szlany i Tabor.

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 podatkowych Czasław, Szlany i Tabor miał być płacony 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>o</sup>/oego podatku od czystego dochodu budynków, uwolnionych całkowicie albo częściowo od podatku domowo-czynszowego z tytułu budowy w toku będącej.

Rozporządzenie niniejsze zacznie obowiązywać od dnia 1. stycznia 1908.

Korytowski wlr.