

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XLIV. — Wydana i rozesłana dnia 10. maja 1908.

Treść: (Nr 89—92.) 89. Dokument koncesyjny na normalnotorową kolej lokalną elektryczną z Bruneck do Sand w T. — 90. Rozporządzenie, dotyczące zmiany terminów zapłaty podatku domowo-czynszowego w poborczym okręgu podatkowym Żatec. — 91. Rozporządzenie, dotyczące zmiany niektórych postanowień objaśnień do taryfy celnej z dnia 13. lutego 1906. — 92. Rozporządzenie, dotyczące wydania książeczek z znaczkami listowemi.

89.

Dokument koncesyjny z dnia 29. kwietnia 1908.

na normalnotorową kolej lokalną elektryczną
z Bruneck do Sand w T.

Na podstawie Najwyższego upoważnienia udziałam w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami Drowi Janowi Leiterowi, adwokatowi w Bruneck oraz Józefowi Webhoferowi, kupcowi w Bruneck, Józefowi Jungmannowi, przełożonemu gminy w Sand w T. i Józefowi Beikircherowi, elektrotechnikowi w Mühlen, koncesyę na budowę i utrzymywanie w ruchu normalnotorowej elektrycznej kolei lokalnej od stacji Bruneck na linii Franzensfeste—Bielak c. k. uprz. Spółki kolei południowej do Sand w dolinie Tauferer, 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 koncesyona-

ryusze z dobrodziejstw, przewidzianych w artykule V. ustawy z dnia 31. grudnia 1894., Dz. u. p. Nr. 2. z r. 1895.

§ 2.

Koncesyonarysze obowiązani są ukończyć budowę koncesyonowanej 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 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.

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

Takie samo prawo przyzuate będzie koncesyonaryuszom także co do ewentualnej budowy tych 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 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 przewożone być muszą po znizonych cenach taryfowych. Pod względem zastosowania taryfy wojskowej do przewozu osób i rzeczy obowiązywać będą postanowienia, które tak w tej mierze, jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych na austriackich kolejach państwowych, każdorazem są w mocy.

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.

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 uskutenianiu większych transportów wojskowych, dalej do każdorazem 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 każdorazem pod względem transportów wojskowych kolejami żelaznymi, tudzież każdorazem obowiązujące przepisy dla kolei żelaznych na wypadek wojny naby-

wają dla koncesyonaryuszy mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na koncesyonowanej kolei. Przepisy rzeczzonego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i w Dzienniku ustaw państwa nie będą ogłoszone, obowiązywać będą koncesyonaryuszy począwszy od chwili, w której urzędownie poda się je do ich wiadomości.

Zobowiązania te ciężą na Koncesyonaryuszach 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.

Koncesyonaryusze obowiązani są uwzględniać 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 znizoną taryfę, przepisana dla transportów wojskowych.

§ 7.

Koncesyonaryuszom nie wolno powierzać ruchu na koncesyonowanej kolei osobom trzecim, wyjąwszy, 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 koncesyonaryuszy.

W przypadku takim koncesyonaryusze mają zwracać rządowi koszta, z powodu utrzymywania tego ruchu rzeczywiście ponoszone.

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

§ 8.

Koncesyonaryusze obowiązani są postarać się o zaopatrzenie swoich funkcyjonaryuszy na wypadek niezdolności do pracy i na starość oraz o zaopatrzenie ich rodzin i w tym celu przystąpić do zakładu emerytalnego związku austriackich kolei lokalnych, o ileby nie utworzono dla koncesyonowanego przedsiębiorstwa kolejowego własnej kasy emerytalnej, zapewniającej przynajmniej takie same korzyści członkom, względnie nakładającej przynajmniej takie same obowiązki na koncesyonaryuszy, jak wspomniany zakład emerytalny.

Zaopatrzenie to należy tak przeprowadzić, by koncesyonaryusze lub przedsiębiorstwo w ich miejsce wstępujące mieli obowiązek zgłaszać w zakładzie emerytalnym związku austriackich kolei lokalnych, względnie we własnej kasie emerytalnej stałych funkcyonaryuszy z dniem nadania im stałej posady, z innych zaś funkcyonaryuszy przynajmniej tych, którzy pełnią służbę jako kierownicy maszyn, konduktorzy, strażnicy lub posługacze stacyjni — przy odpowiednim ich zatrudnieniu — najpóźniej po ukończeniu trzech lat służby.

§ 9.

Koncesyonaryusze obowiązani są pod warunkami i zastrzeżeniami, podanymi w artykule XII. ustawy z dnia 31. grudnia 1894., Dz. u. p. Nr. 2. z r. 1895., 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 kazać przeprowadzać tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy współużywaną koleją lub jej częściami, za opłatą stosownego wynagrodzenia.

§ 10.

Nadaje się koncesyonaryuszom prawo utworzenia — za osobnem zezwoleniem rządu i pod warunkami, które on ustanowi — spółki akcyjnej, która wejść ma we wszystkie prawa i obowiązki koncesyonaryuszy.

Koncesyonaryuszom nadaje się prawo wypuszczenia akcji pierwszeństwa, mających pod względem oprocentowania i umorzenia pierwszeństwo przed akcjami zakładowemi, a to aż do kwoty, którą oznaczy rząd.

Dywidenda, należąca się akcyom pierwszeństwa zanim dla akcji zakładowych zaistniało prawo do niej, nie może być wymierzona powyżej czterech od sta, przyczem jednak dopłata z przychodów późniejszych lat nie jest dopuszczalna.

Statuty spółki i formularze akcji, które będą wydane, wymagają zatwierdzenia rządowego.

Wydanie obligacji pierwszeństwa jest o tyle i na tak długo wykluczone, o ile i dopóki ich oprocentowanie i umorzenie nie będzie trwale zapewnione według wykazów, które ma zbadać Ministerstwo kolei żelaznych.

Cyfra rzeczywistego, jakoteż imiennego kapitału zakładowego podlega zatwierdzeniu rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów, rzeczywiście wyłożonych na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolei i nale-

życie udowodnionych, łącznie z kosztami zaopatrzenia się w park kolejowy, tudzież kosztów na uposażenie rezerwy kapitału, którą rząd ma oznaczyć, 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 miano wystawić jeszcze jakie nowe budowle lub pomnożyć urządzenia ruchu, natenczas można odnośne koszta doliczyć do kapitału zakładowego, jeżeli rząd zezwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub na pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta te należycie będą wykazane.

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

§ 11.

Rząd zastrzega sobie prawo wykupienia koncesyonowanej 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 obliczony w ten sposób średni dochód czysty owych lat pięciu stanowi rentę wykupna, uściść 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 dziesiątej tego czystego dochodu.

3. Gdyby wykupno nastąpić miało po upływie ustanowionego w § 1. czasowego uwolnienia od podatków, natenczas przy obliczaniu czystych dochodów rocznych uważać się będzie podatki i dodatki do podatków, ciężące na wykupionem przed-

siębiorstwie kolejowem, 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 koncesjonariuszom 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 kolej miała być wykupioną przed upływem siódmego roku ruchu lub gdyby średni dochód czysty, obliczony w myśl powyższych postanowień ustępów 1. do 3., bez uwzględnienia dodatku, przewidzianego w ustępach 2. i 3., nie dawał przynajmniej takiej sumy rocznej, któraby się równała racie ryczałtowej, potrzebnej na oprocentowanie po cztery od sta kapitału akcyjnego, zatwierdzonego przez rząd i na umorzenie go w ciągu okresu koncesyjnego, w takim razie wynagrodzenie, które państwo ma zapłacić za wykupioną koleją, będzie polegało na tem, że państwo płacić będzie wymienione wyżej kwoty ryczałtowe w ratach półrocznych z dołu, płatnych dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku i zwracać koncesjonariuszom podatek rentowy, przypadający od tej renty wykupna.

6. Państwo zastrzega sobie dalej prawo, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rent, należnych koncesjonariuszom w myśl postanowień powyższych punktów, 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, któryby w myśl postanowień ustępów 2. i 3. mieścił 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 takim, jaki wyniknie jako kurs średni z porównania kursów pieniężnych obligacyi

długu państwa tego samego rodzaju, notowanych urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, w ciągu półroczna bezpośrednio poprzedzającego.

7. Przez wykupienie kolei i od dnia tego wykupienia przechodzi na państwo za wypłatą wynagrodzenia przepisanego pod l. 1. do 6., bez dalszej odpłaty, własność koncesyonowanej obecnie kolei, wolna od ciężarów, tudzież jej używanie, a to ze wszystkimi do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materyałów i zapasy kasowe, ewentualnie także koleje podjazdowe, będące własnością koncesjonariuszy i ich przedsiębiorstwa poboczne, jakoteż rezerwy obrotowe i kapitałowe, utworzone z kapitału zakładowego, o ileby tych ostatnich nie użyto już stosownie do ich przeznaczenia za zezwoleniem rządu.

8. Postanowienie rządu, dotyczące się wykonania państwowego prawa wykupna, które nastąpić może zawsze tylko z początkiem roku kalendarzowego, oznajmione będzie przedsiębiorstwu kolejowemu w formie deklaracyi najpóźniej do 31. października bezpośrednio poprzedzającego roku.

Deklaracya ta obejmować 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) kwotę ceny wykupna (l. 1. do 6.), którą państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowemu, ewentualnie tymczasowo obliczoną z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania, przy oznaczeniu terminu i miejsca płatności.

9. Rząd zastrzega sobie prawo ustanowienia — jednocześnie z doręczeniem deklaracyi, tyczącej się wykupna — osobnego komisarza do czuwania nad tem, żeby począwszy od tej chwili, nie zmieniono stanu majątku na szkodę państwa.

Od chwili deklaracyi co do 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.

10. Koncesjonariusze obowiązani są postarać się o to, aby rząd mógł w dniu, na wyku-

pienie wyznaczonym, objąć w fizyczne posiadanie wszystkie przedmioty majątkowe, wymienione w deklaracji wykupna.

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

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 należyłości obrachunkowe, pochodzące z budowy i ruchu kolei aż do chwili powyższej, i za wszelkie inne długi.

11. Rząd zastrzega sobie prawo zahipotekowania, na podstawie deklaracji wykupna (l. 8.), prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach przedmiotach majątkowych, wskutek wykupienia na państwo przechodzących.

Koncesyonaryusze obowiązani są oddać rządowi na jego żądanie do dyspozycji wszelkie dokumenty prawne, jakichby w tym celu od nich wymagano.

§ 12.

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

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 materiałów i zapasy kasowe, koleje podjazdowe i przedsiębiorstwa poboczne, gdyby je koncesyonaryusze posiadali, jakoteż rezerwy obrotowe i kapitałowe, utworzone z kapitału zakładowego, o ileby tych ostatnich nie użyto już z zezwoleniem rządu stosownie do ich przeznaczenia.

§ 14.

Tak wtedy, gdy koncesya niniejsza zgaśnie, jak i w razie wykupienia kolei. (§ 11.), zatrzymują koncesyonaryusze na własność fundusz rezerwowy, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i ewentualne aktywa obrachunkowe, tudzież te osobne zakłady i budynki, wzniesione lub nabyte z własnego majątku, do których zbudowania lub nabycia rząd upoważnił koncesyonaryuszy z tym wyraźnym dodatkiem, 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 koncesyonaryuszy, 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 lub zarządzenia, któreby sprzeciwiały 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 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 koncesjach na koleje żelazne.

Derschatta wlr.

90.

Rozporządzenie Ministerstwa skarbu z dnia 1. maja 1908.,

dotyczące zmiany terminów zapłaty podatku domowo-czynszowego w poborczym okręgu podatkowym Żatec.

Na podstawie ustawy z dnia 11. czerwca 1894., Dz. u. p. Nr. 110., rozporządza się, że podatek domowo-czynszowy, który według postanowień dotychczasowych w poborczym okręgu podatkowym Żatec płacono w ratach kwartalnych z góry dnia 1. stycznia, 1. kwietnia, 1. lipca i 1. października, uiszczony być ma w rzezonym okręgu poborczym 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 5⁰/₀ego podatku od czystej intraty budynków, uwolnionych całkowicie albo częściowo od podatku domowo-czynszowego z tytułu budowy, będącej w toku.

Rozporządzenie niniejsze zacznie obowiązywać od dnia 1. lipca 1908.

Korytowski wlr.

91.

Rozporządzenie Ministerstw skarbu, handlu i rolnictwa z dnia 4. maja 1908.,

dotyczące zmiany niektórych postanowień objaśnień do taryfy celnej z dnia 13. lutego 1906.

Następujące postanowienia objaśnień do taryfy celnej, wydanych na zasadzie artykułu V. ustawy

o taryfie celnej z dnia 13. lutego 1906., Dz. u. p. Nr. 20., obwieszczeniem z dnia 13. czerwca 1906., Dz. u. p. Nr. 115., uzupełnia się względnie zmienia się w sposób następujący:

W uwadze ogólnej 1., ustęp 1., odnoszącej się do instrumentów muzycznych (Nr. 579—583), należy w wierszu przedostatnim i ostatnim przekreślić słowa „o ile“ do „najprzedniejszych“.

W ustępie 3. uwag do Nru 610. należy wstawić w miejsce słów „litery“ do „drzewem“:

Masy do walców drukarskich (mieszanina żelatyny lub kleju, cukru, gliceryny itd.) tudzież litery i płyty drukarskie z tychże i z podobnych kompozycji, także w połączeniu z drzewem;

W ustępie 2. uwag do Nru 611. należy przekreślić słowa „Masa do walców drukarskich lub klej elastyczny“.

Rozporządzenie niniejsze nabiera zaraz mocy obowiązującej.

Korytowski wlr.

Fiedler wlr.

Ebenhoch wlr.

92.

Rozporządzenie Ministerstwa handlu z dnia 8. maja 1908.,

dotyczące wydania książeczek z znaczkami listowemi.

Dla wygody, zwłaszcza publiczności podróżującej wydane będą w najbliższym czasie książeczki, zawierające w okładce ozdobionej dwugłowym orlem 3 bloki znaczków pocztowych po 5 halerzy i 1 blok znaczków pocztowych po 10 halerzy. Każdy blok składa się z sześciu znaczków.

Cena sprzedaży takiej książeczki z znaczkami listowemi wynosi 1 K 52 h, z czego przypada 1 K 50 h na znaczki a 2 h na koszt sporządzenia książeczki.

Fiedler wlr.