

# Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XC. — Wydana i rozesłana dnia 31. grudnia 1904.

Treść: № 169. Dokument koncesyjny na kolej lokalną z Daudleb do Rokitnic.

## 169.

### Dokument koncesyjny z dnia 27. grudnia 1904, na kolej lokalną z Daudleb do Rokitnic.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia nadaje w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami gminie miasta Rokitnic łącznie z gminą miasta Wamberg na ich prośbę koncesję na budowę i utrzymywanie w ruchu kolei żelaznej, która ma być wybudowana jako kolej lokalna normalno-torowa od stacji połączeniowej Daudleb, która ma stanąć w pobliżu przystanku osobowego Daudleb linii c. k. uprzyw. austr. kolei północno-zachodniej Praga—Mittelwalde przez Wamberg do Rokitnic, a to w myśl postanowień ustawy o koncesjach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, jakoteż ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, pod następującymi warunkami i zastrzeżeniami:

#### § 1.

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

#### § 2.

Koncesjonariusze obowiązani są ukończyć budowę koncesjonowanej kolei najpóźniej w przeciągu dwóch lat, licząc od dnia dzisiejszego, go-

tową 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 urządzenia kolei zgodnie z warunkami koncesyi — złożyć mają koncesjonariusze na żądanie rządu odpowiednią kaucję w papierach wartościowych, nadających się do lokacyi sierocych pieniędzy.

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

#### § 3.

Do wybudowania koncesjonowanej kolei nadaje się koncesjonariuszom prawo wywłaszczania podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takie samo prawo przyznane będzie koncesjonariuszom co do wybudowania 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 winni koncesjonariusze 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 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; natomiast trzymać się należy w tej mierze osobnych przepisów ruchu, które wyda Ministerstwo kolei żelaznych.

### § 5.

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.

Cyfra rzeczywistego jakoteż imiennego kapitału zakładowego podlega zatwierdzeniu rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów sporządzenia projektu, budowy i urządzenia kolei, łącznie z kosztami zaopatrzenia się w park kolejowy, wreszcie kosztów na uposażenie rezerwy kapitału, którą rząd ma oznaczyć, — rzeczywiście wyłożonych i należyście 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, mogą być koszta przez to poniesione doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli rząd zezwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub na pomnożenie urządzeń ruchu a koszta należyście będą wykazane.

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

Statut spółki i formularze akcyi podlegają zatwierdzeniu rządu.

### § 6.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po znizonych cenach taryfowych. Taryfę wojskową stosuje się do przewozu osób i rzeczy według postanowień, które tak w tej mierze jak i względem

uług 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.

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 obłożnie chorych i rannych na rachunek skarbu wojskowego, która weszła w wykonanie z dniem 1. czerwca 1871.

Przepis, który obowiązuje każdorazem pod względem transportów wojskowych kolejami żelaznymi, tudzież każdorazem obowiązujące przepisy dla kolei żelaznych na wypadek wojny nabywają dla koncesyonaryuszy mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na koncesyonowanej kolei. Przepisy rzeczonoego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i w Dzienniku ustaw państwa nie będą ogłoszone, staną się dla koncesyonaryuszy obowiązującymi z chwilą, w której im się je urzędownie poda do 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 przy obsadzaniu 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.

### § 7.

Do przewozu korpusów straży cywilnej (straży bezpieczeństwa, straży skarbowej itp.) stosować należy analogicznie znizoną 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, gdyby określonych w §ie 2. zobowiązań pod względem skończenia budowy i otwarcia ruchu nie dopełniono, o ile ewentualne przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl §u 11., lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne.

### § 9.

Ruch na kolei, będącej przedmiotem tego dokumentu koncesyjnego, utrzymywać będzie przez cały czas trwania koncesyi rząd na rachunek koncesyonaryusza, a ci zwracać mu będą koszta z tego powodu rzeczywiście ponoszone. Warunki tego utrzymywania ruchu zawierać będzie kontrakt ruchu, który rząd zawrze z koncesyonaryuszami.

### § 10.

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

### § 11.

Państwo 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, poczem obliczy się średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

2. Gdyby wykupno miało nastąpić przed upływem czasowego, w §ie 1 unormowanego uwolnienia od podatku, w takim razie przez resztę okresu uwolnienia od podatku stanowiąc będzie obliczony w ten sposób średni dochód czysty tych lat pięciu wynagrodzenie, nie obciążone podatkiem. Dla

okresu zaś po upływie wolności podatkowej oblicza się cenę wykupna w ten sposób, że się od dochodów, wciągniętych do średniego obliczenia policza procent z dodatkami według stopy procentowej odnośnych lat i potrąca go z dochodów. Do pozostałej reszty dolicza się ze względu na dziesięcioprocentowy podatek, należący się od ceny wykupna według §u 131, lit. a) ustawy z dnia 25. października 1896, Dz. u. p. Nr. 220, dodatek w wysokości jednej dziesiątej tego czystego dochodu.

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

4. Czysty dochód roczny, 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 postanowień ustępów 1 do 3 obliczony, bez uwzględnienia dodatku w ustępach 2 i 3 przewidzianego, nie wynosił przynajmniej takiej sumy rocznej, która potrzebną jest na oprocentowanie i umarżanie według planu pożyczki hipotecznej, jaka w celu uzyskania kapitału zaciągnięta będzie w banku krajowym Królestwa czeskiego za poręką tegoż królestwa, tudzież 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 kolej wykupioną, będzie polegało na tem, że państwo weźmie na siebie w miejsce koncesyonaryusza spłacanie z własnych funduszy rzeczonyj pożyczki hipotecznej w unó-

wionych terminach płatności aż do zupełnego jej umorzenia, wzmiankowaną zaś powyżej ratę roczną na umorzenie kapitału akcyjnego płacić będzie w ratach półrocznych z dołu dnia 30. czerwca i 31. grudnia każdego roku i zwracać będzie koncesyonaryuszowi podatek rentowy, przypadający od tej renty wykupna.

6. 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 przez potrącenie odsetek od odsetek po cztery od sta 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 obligacji długu państwa. Obligacje długu państwa liczone będą w takim razie po kursie pieniężnym średnim, jaki obligacje długu państwa tego samego rodzaju, notowane urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półroczu bezpośrednio poprzedzającego.

7. Przez wykupienie kolei i od dnia tego wykupienia przechodzi na państwo za wypłatą wynagrodzenia pod ll. 1. do 6. przepisanego, bez dalszej zapłaty, wolna od ciężarów, względnie obciążona tylko zalegającą jeszcze resztą pożyczek, za zezwoleniem rządowym zaciągniętych, własność i używanie koncesyonowanej kolei ze wszystkimi do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i zapasy kasowe, ewentualnie także koleje podjazdowe, własnością koncesyonaryuszy będące i jego przedsiębiorstwa poboczne jakoteż rezerwowe kapitały ruchu i rezerwy utworzone z kapitału zakładowego, o ileby te ostatnie z zezwoleniem rządowym nie były już stosownie do swego przeznaczenia użyte.

8. Uchwała rządu, tycząca się wykonania państwowego prawa wykupna, które nastąpić może zawsze tylko z początkiem roku kalendarzowego, oznajmiona 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 jakiegokolwiek innych tytułów prawnych przejść mają na państwo;

- c) kwotę ceny wykupna (l. 1. do 6.), którą państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowemu, ewentualnie z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania, tymczasowo obliczoną, z oznaczeniem terminu i miejsca płatności.

9. Państwo zastrzega sobie prawo ustanowienia — jednocześnie z doręczeniem deklaracji, tyczącej się wykupna — osobnego komisarza do czuwania nad tem, 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.

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

10. Koncesyonaryusze obowiązani są mieć o to staranie, aby państwo mogło w dniu, na wykupienie wyznaczonym, objąć w fizyczne posiadanie wszystkie w deklaracji wykupna wymienione przedmioty majątkowe.

Gdyby koncesyonaryusze nie uczynili zadość temu zobowiązaniu, będzie państwo miało prawo nawet bez jego zezwolenia i bez sądowej interwencji objąć w fizyczne posiadanie oznaczone w deklaracji przedmioty majątkowe.

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.

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

Koncesyonaryusze obowiązani są oddać rządowi na jego żądanie do dyspozycji wszelkie dokumenty prawne, jakichby do tego celu od niego potrzebował.

## § 12.

Gdy koncesya upłynie i od dnia jej upłynięcia 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 rezerwowe kapitały ruchu i rezerwy, utworzone z kapitału zakładowego, w rozmiarze określonym w §ie 11., ustępie 7.

Tak wtedy, gdy koncesya 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 z własnego majątku wzniesione lub nabyte, do których zbudowania lub nabycia rząd koncesyonaryuszy z tym wyraźnym dodatkiem upoważnił, że nie mają one stanowić przynależności kolei.

## § 13.

Rząd ma prawo przekonywać 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 funkcjonaryusza,

a w szczególności nadzorować we wszelki sposób, jaki za stosowny uzna, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i kontraktami i wydelegować w tym celu nadzorcze organy na koszt koncesyonaryuszy.

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 ustawom, koncesyi lub statutowi spółki sprzeciwiały, względnie dla publicznego dobra były szkodliwe; w przypadku jednak takim winien komisarz przedstawić sprawę natychmiast Ministerstwu kolei żelaznych do decyzji, która zapaść ma niezwłocznie, z mocą spółkę wiążącą.

## § 14.

Rząd zastrzega sobie nadto 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, na który nadaną została.

Wittek 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 l. 26, także w roku 1905 w języku niemieckim, czeskim, kroackim, polskim, rumuńskim, ruskim, słoweńskim i włoskim.

Prenumerata na cały rocznik 1905 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 l. 26, gdzie można kupować także pojedyncze roczniki i pojedyncze części Dziennika ustaw państwa.

Zamawiając jednak Dziennik ustaw państwa, trzeba równocześnie złożyć przypadającą kwotę pieniędzy, gdyż Dziennik posyła się tylko tym, którzy prenumeratę z góry zapłacą.

### Pojedyncze roczniki wydania niemieckiego dostać można:

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

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

Cenę handlową rocznika 1904 ogłosi się z początkiem roku 1905.

W razie 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 zaginęły lub doszły niezupełne, reklamować należy najpóźniej w przeciągu czterech tygodni wprost w c. k. Drukarni nadwornej i rządowej we Wiedniu, dzielnica III, Rennweg l. 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.