

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część VIII. — Wydana i rozesłana dnia 31. stycznia 1903.

Treść: № 18. Dokument koncesyjny na kolej lokalną z Lambach do Vorchdorf.

18.

Dokument koncesyjny z dnia 20. stycznia 1903,

na kolej lokalną z Lambach do Vorchdorf.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia nadaje w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami Jego Wielbności opatowi klasztoru w Lambach Celestynowi Baumgartnerowi w spółce z burmistrzem z Lambach Franciszkiem Niederwieserem i radnym Ignacym Fuchsem w Lambach na ich prośbę koncesję na budowę i utrzymywanie w ruchu kolei żelaznej, która ma być wybudowana jako kolej lokalna, normalno-torowa, od stacyi c. k. kolei państwowych Lambach, z częściowem wykorzystaniem przestrzeni kolei państwowej Lambach—Gmunden, do Vorchdorf, tudzież na wybudowanie i utrzymywanie w ruchu normalno torowej kolei przemysłowej z Vorchdorf do Eggenberg, 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.

Co do kolei żelaznej, będącej przedmiotem tego dokumentu koncesyjnego, używają koncesyonaryusze 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 koncesyonowanej kolei najpóźniej w przeciągu

jednego roku, licząc od dnia dzisiejszego, gotową koleją 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 koncesyonaryusze kaucyę 30.000 K w papierach wartościowych, nadających się do lokacyi sierocych pieniędzy.

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

§. 3.

Do wybudowania koncesyonowanej kolei nadaje się koncesyonaryuszom prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takie same prawo przyznane będzie koncesyonaryuszom co do wybudowania tych kolei podjazdowych, których budowę Rząd ze względu na dobro publiczne uznałby za potrzebną.

§. 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 dla kolei 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, 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.

Koncesyonaryuszom wolno wydać pod warunkami, przez rząd ustanowionymi, obligacye pierwszeństwa w nominalnej kwocie 350.000 K, z oprocentowaniem 4 od sta, splacalne w 76 latach.

Emisya tych obligacyi pierwszeństwa nastąpi według zarządzeń, które rząd wyda.

Cyfra rzeczywistego jakoteż imiennego kapitału zakładowego podlega zatwierdzeniu rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolei, łącznie z kosztami zaopatrzenia się w park kolejowy, wreszcie kosztów na uposażenie funduszu rezerwowego, który 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 liczyć 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 należycie będą wykazane.

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

Statut spółki i formularze przeznaczone do emisji obligacyi pierwszeństwa i akcyi zakładowych 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 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.

Koncesyonaryusze obowiązani są 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 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 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 analogicznie należy zniżoną taryfę, przepisaną dla transportów wojskowych.

§. 8.

Trwanie koncesyi, łącznie z ochroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §u 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, 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 koszty 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, podaniem, 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, że rząd będzie mógł z prawem samoistnego ustanawiania taryf przeprowadzać lub pozwolić przeprowadzać tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy współużywaną koleją lub jej częściami, za opłatą stosownego wynagrodzenie.

§. 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, straci się zaś z tego czyste dochody najniepomyślniejszych dwóch lat, poczem obliczy się średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

2. 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 pierwszego roku podlegającego podatkowi i potrącić 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 dziewiątą tych czystych dochodów.

3. Czysty dochód roczny, obliczony w myśl powyższego postanowienia, płacić należy koncesyonaryuszom 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.

4. 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 ustępie 2. przewidzianego, nie dawał przynajmniej takiej sumy rocznej, któraby się równała racie ryczałtowej, potrzebnej na oprocentowanie i umarżanie według planu pożyczki, z upoważnieniem rządowem zaciągniętej, tudzież kwoty ryczałtowej, potrzebnej na oprocentowanie po cztery od sta kapitału akcyjnego przez rząd zatwierdzonego i na umarżanie go w ciągu okresu koncesyjnego, w takim razie wynagrodzenie, które państwo ma zapłacić za koleją wykupioną, będzie polegało na tem, że państwo wymienione wyżej kwoty ryczałtowe 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.

5. Państwu zastrzega się prawo objęcia każdej chwili — do zapłacenia z własnych funduszków w miejsce koncesyonaryusza — pożyczek, zaciągniętych w celu uzyskania kapitału na koncesyonowaną koleją, w kwocie, według zatwierdzonego planu umorzenia w chwili wykupna jeszcze nie umorzonej; 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 powyższymi wydatkami

sumę dodatku, który w myśl przepisów ustępu 2. doliczyć się ma do przeciętnego dochodu.

6. Państwo zastrzega sobie nadto, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rent, w myśl postanowień powyższych punktów koncesyonaryuszom 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 ustępu 2. 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 pieniężnym średnim, jaki obligacye długu państwa tego samego rodzaju, notowane urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półroczia 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 należąciami ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i zapasy kasowe, ewentualnie także koleje podjazdowe, własnością koncesyonaryusza będące i ich 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 tylko z początkiem roku kalendarzowego, oznajmiona będzie przedsiębiorstwu kolejowemu w 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 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 deklaracyi, tyczącej się wykupna — osobnego komisarza do czuwania nad tem, żeby stan majątku, poczynszy od tej chwili, nie został na szkodę państwa zmieniony.

Od chwili deklaracyi 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 deklaracyi wykupna wymienione przedmioty majątku.

Gdyby koncesyonaryusze nie uczynili zadość temu zobowiązaniu, będzie państwo miało prawo nawet bez ich zezwolenia i bez sądowej interwencyi objąć w fizyczne posiadanie oznaczone w deklaracyi przedmioty majątku.

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

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

Koncesyonaryusze obowiązani są oddać rządowi na jego żądanie do dyspozycyi wszelkie dokumenty prawne, jakichby do tego celu od nich 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

materyałów i zapasy kasowe, koleje podjazdowe i przedsiębiorstwa poboczne, gdyby je koncesjonaryusze posiadali, jakoteż rezerwowe kapitały ruchu i rezerwy utworzone z kapitału zakładowego, w rozmiarze określonym w §. 11., ustępie 7.

Tak wtedy, gdy koncesya upływie, jak i w razie wykupienia kolei (§. 11), zatrzymują koncesjonaryusze 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 koncesjonaryuszy 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 i snadnie je usunięto.

Rząd ma także prawo wglądać w zarząd kolei przez wydelegowanego przez siebie funkcyjnaryusza, 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 koncesjonaryuszy.

W razie utworzenia spółki akcyjnej, komisarz przez rząd ustanowiony ma także prawo bywać na posiedzeniach rady zawiadowczej lub innej reprezentacyi, sprawującej zarząd spółki, jakoteż na walnych zgromadzeniach, ile razy uzna to za potrzebne i zawieszając wszelkie 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 decyzyi, która zapaść ma bezzwłocznie z mocą spółkę wiążącą.

§. 14.

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 odpowiedzialnymi ustawom, a według okoliczności uzna koncesyę za zgasłą jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego, na który nadana została.

Wittek wlr.

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych

wychodzić będzie nakładem c. k. Drukarni nadwornej i rządowej we Wiedniu, w jej Składzie dzielnica I., Singerstraße 1. 26 także w roku 1903 w języku niemieckim, czeskim, kroackim, polskim, rumuńskim, ruskim, słoweńskim i włoskim.

Prenumerata na cały rocznik 1903 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 1. 26, gdzie można kupować także pojedyncze roczniki i pojedyncze części Dziennika ustaw państwa.

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

Nabywający odrazu całe dziesięciolecie lub kilka dziesięcioleci Dziennika ustaw państwa w języku niemieckim, płacą:

Za dziesięciolecie 1849 do 1858 włącznie . . . 50 K	Za dziesięciolecie 1879 do 1888 włącznie . . . 40 K
" " 1859 " 1868 " . . . 24 "	" " 1889 " 1898 " . . . 60 "
" " 1869 " 1878 " . . . 32 "	
Za pięć dziesięcioleci 1849 do 1898 włącznie . . . 180 K	
Za dziesięciolecia 1870 " 1899 " . . . 120 "	

W innych językach:

Za dziesięciolecie 1870 do 1879 włącznie . . . 32 K	Za dziesięciolecie 1890 do 1899 włącznie . . . 60 K
" " 1880 " 1889 " . . . 40 "	
Za dziesięciolecia 1870 do 1899 włącznie . . . 120 K.	

Pojedyncze roczniki wydania niemieckiego dostać można:

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

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

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 1. 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.