

# Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XLVI. — Wydana i rozesłana dnia 26. czerwca 1894.

(Zawiera Nr. 122—125.)

## 122.

### Rozporządzenie Ministerstw spraw wewnętrznych, skarbu, handlu i rolnictwa z dnia 11. maja 1894,

którem urzędnikom rządowym, zasiadającym w komisjach międzynarodowych do regulacji granic, przyznają się dyety podwyższone.

Pozwala się, żeby urzędnikom rządowym, mającym zasiadać w komisjach międzynarodowych do regulacji granic, liczony był za cały czas tej misji dodatek 50procentowy do dyet prawidłowych.

Bacquehem r. w.                      Wurmbrand r. w.  
Plener r. w.                              Falkenhayn r. w.

## 123.

### Dokument koncesyjny z dnia 27. maja 1894,

na kolej lokalną od Przywozu do Morawskiej Ostrawy i Witkowic.

My Franciszek Józef Pierwszy,  
z Bożej łaski Cesarz Austriacki;

Król Apostolski Węgierski, Król Czeski, Dalmacki, Kroacki, Sławoński, Galicyjski, Lodo-

meryjski i Illiryski; Arcyksiążę Austriacki, Wielki Książę Krakowski, Książę Lotaryński, Salzburski, Styryjski, Karyntyjski, Kraiński, Bukowiński, Górno- i Dolno-Sląski; Wielki Książę Siedmiogrodzki; Margrabia Morawski; uksiążęcony Hrabia na Habsburgu i Tyrolu itd. itd. itd.

Gdy Spółka berneńska kolei lokalnych podała prośbę o udzielenie jej koncesyi na wybudowanie i utrzymywanie w ruchu kolei lokalnej od Przywozu do Morawskiej Ostrawy i Witkowic przeto ze względu na powszechną użyteczność tego przedsięwzięcia, widzimy się spowodowani nadać rzeczzonej Spółce koncesyą niniejszą na zasadzie ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238), jakoteż ustaw z dnia 17. czerwca 1887 (Dz. u. p. Nr. 81) i z dnia 27. grudnia 1893 (Dz. u. p. Nr. 198), w sposób następujący:

#### §. 1.

Nadajemy Spółce berneńskiej kolei lokalnych prawo wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej parowej od stacji Morawska Ostrawa uprzywilejowanej kolei Północnej Cesarza Ferdynandana w Przywozie na Ostrawę do Witkowic, która wybudowana być ma jako miejscowa (tramwaj parowy) ze szlakiem normalnym.

#### §. 2.

Kolei, na którą wydaje się niniejszy dokument koncesyjny, zapewnia się następujące ulgi:

a) Uwolnienie od stępli i należności od wszelkich umów, które to przedsiębiorstwo zawrze, od podań, które wniesie i od wszelkich dokumentów, które wystawi, tudzież od wszelkich wpisów hipotecznych, które na zasadzie tych umów i dokumentów będą uskuteczniane, nakoniec od wszelkich czynności urzędowych i urzędowych wygotowań do celów poniżej wyrażonych, a mianowicie:

1. tyjących się uzyskania kapitału, zabezpieczenia odsetek od kapitału i zabezpieczenia ruchu, aż do chwili otwarcia ruchu;

2. tyjących się nabycia gruntów, budowy i urządzenia kolei aż do końca pierwszego roku ruchu.

Ulgi te nie mają być stosowane do postępowania sądowego w sprawach spornych;

b) uwolnienie od stępli i należności od emisji akcyj wypuszczonych w celu uzyskania kapitału na pierwsze założenie kolei i jej zaopatrzenie według koncesyi, jakoteż od kwitów tymczasowych i od opłat za przeniesienie własności, jakie powstaną przy wykupie gruntów po upływie pierwszego roku ruchu (lit. a, l. 2), z wyjątkiem należności, które według istniejących ustaw mają być z tego powodu płacone gminom lub innym korporacyom autonomicznym;

c) uwolnienie od opłat i taks za nadanie koncesyi i za wygotowanie niniejszego dokumentu koncesyjnego;

d) uwolnienie od podatku dochodowego i zarobkowego, od opłat stęplowych, którym podlegają kupony, jakoteż od wszelkiego nowego podatku rządowego, któryby w przyszłości mocą ustawy był zaprowadzony, na lat dwadzieścia pięć, licząc od dnia dzisiejszego.

### §. 3.

Spółka obowiązana jest rozpocząć budowę kolei w §. 1ym wzmiankowanej natychmiast, skończyć ją najpóźniej w przeciągu roku, licząc od dnia dzisiejszego, gotową kolej oddać na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmią dotrzymania powyższego terminu budowy, dać ma Spółka kaucyą w sumie pięć tysięcy złotych, a to w papierach, w których wolno lokować pieniądze sieroc.

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

### §. 4.

Do wybudowania kolei koncesyonowanej nadaje się Spółce prawo wyłączenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie Spółce do wybudowania wszelkich kolei podjazdowych, gdyby Rząd ze względu na dobro publiczne uznał potrzebę wybudowania takich kolei.

Co się tyczy użycia gościńca ostrawsko-cieszyńskiego do wybudowania kolei koncesyonowanej, Spółka dopełnić ma warunków, które Władza administracyjna krajowa jako zarząd drogowy przepisze w porozumieniu z inspekcją główną austriackich kolei żelaznych.

O ileby do wybudowania kolei koncesyonowanej użyte być miały inne drogi publiczne, Spółka winna postarać się o zezwolenie tych, którzy do utrzymywania owych dróg są obowiązani a względnie Władz lub urzędów, którym według istniejących ustaw służy prawo udzielania pozwolenia do używania drogi.

### §. 5.

We względzie budowy kolei koncesyonowanej i ruchu na niej trzymać się powinna Spółka osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego i warunków koncesyjnych, które Ministerstwo handlu ustanowi, jakoteż istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie ustawy o koncesjach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) i Porządku ruchu kolei z dnia 16. listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852), tudzież ustaw i rozporządzeń, które w przyszłości wydane być mogą. Pod względem ruchu pozwala się odstąpić od środków bezpieczeństwa i przepisów ruchu, ustanowionych w Porządku ruchu kolei żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych, o ile ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu, a w szczególności ze względu na zmniejszenie chyżości największej, Ministerstwo handlu uzna to za możebne, a natomiast trzymać się należy osobnych przepisów ruchu, które w tej mierze wyda Ministerstwo handlu.

### §. 6.

Cyfra kapitału zakładowego rzeczywistego jakoteż imiennego 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, rzeczywiście wyłożonych i należycie udowodnionych, 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 skończeniu kolei jeszcze jakie nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, koszta przez to poniesione mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli Rząd pozwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta będą należycie wykazane.

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

#### §. 7.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych niższych. Taryfę wojskową stosuje się do przewozu osób i rzeczy według postanowień, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych na uprzyw. kolei północnej Cesarza Ferdynanda kiedykolwiek obowiązywać będą.

Postanowienia te stosowane będą także do Obrony krajowej i Pospolitego ruszenia obu połów monarchii, do strzelców krajowych tyrolskich i do żandarmeryi, a to nie tylko gdy podróżują kosztem skarbu, lecz także gdy jadą po służbie o własnym koszcie na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne.

Spółka zobowiązuje się przystąpić do zawartej przez spółki kolei austriackich umowy względem zakupienia i utrzymywania w pogotowiu środków do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem swojemi parkami w razie przewożenia większych transportów wojskowych, do przepisów dla kolei żelaznych na wypadek wojny jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, jakoteż do umowy dodatkowej o przewożeniu na rachunek skarbu wojskowego obłożnie chorych i rannych, która weszła w wykonanie od dnia 1. czerwca 1871.

Przepis dotyczący się przewożenia transportów wojskowych kolejami żelaznymi, który kiedykolwiek będzie obowiązywał, tudzież przepisy dla kolei żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, nabywają dla Spółki mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na kolei koncesyjonowanej.

Przepisy rzeczzonego rodzaju, które dopiero w tym terminie zostaną wydane i w Dzienniku ustaw państwa nie będą ogłoszone, staną się dla Spółki obowiązującymi wtedy, gdy zostaną jej urzędownie podane do wiadomości.

Zobowiązania te ciężą na Spółce tylko o tyle, o ile będzie możliwem dopełnienie ich na kolei jako drugorzędnej a w skutek tego zbudowanej, urządzanej i eksploatowanej z dozwolonemi ułatwieniami.

Spółka zobowiązuje się przy obsadzaniu posadzić względ na wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajowej w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872 (Dz. u. p. Nr. 60).

#### §. 8.

O ile podobne zniżenia, jakie w §. 7 dla transportów wojskowych są przepisane, mają być udzielane także korpusom straży cywilnej (straży bezpieczeństwa, straży skarbowej itp.) lub innym organom publicznym, postanowione będzie w warunkach koncesyjnych.

#### §. 9.

Spółka obowiązana jest w razie uruchomienia wojska lub wojny wstrzymać w każdym czasie ruch na kolei koncesyjonowanej bez pretensyi do wynagrodzenia o tyle i na tak długo, o ile Władza wojskowa uzna to za potrzebne do ruchów wojskowych lub jakichkolwiek innych czynności wojennych, na jednej z dróg publicznych, którejby kolej używała.

#### §. 10.

Koncesyą nadaje się z obroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §u 9go, lit. b) ustawy o koncesyjach na koleje żelazne na lat 90, licząc od dnia dzisiejszego, a po upływie tego czasu utraci ona moc swoją.

Rząd może także wyrzec unieważnienie koncesyi przed upływem przerzeczonego czasu, gdyby określone w §fie 3cim zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia i utrzymywania ruchu nie były dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie da się usprawiedliwić w myśl §fu 11, lit. b) ustawy o koncesyjach na koleje żelazne.

#### §. 11.

Spółka nie jest upoważniona do odstąpienia trzecim osobom utrzymywania ruchu na kolejach

koncesyonowanych, wyjąwszy, gdyby Rząd wyraźnie na to zezwolił.

Rząd zastrzega sobie prawo objęcia ruchu na kolei koncesyonowanej i utrzymywania go przez pozostałą część okresu koncesyjnego na rachunek Spółki, mianowicie w tym przypadku, gdyby kolej koncesyonowana uzyskała bezpośrednie połączenie z jedną z kolei, na którychby ruch utrzymywał Rząd.

W przypadku takim Spółka zwracać będzie Rządowi koszta utrzymywania ruchu rzeczywiście poniesione lub według okoliczności ryczałtowo oznaczone.

Zresztą warunki tego utrzymywania ruchu przepisane będą w kontrakcie, który Rząd zawrze ze Spółką.

### §. 12.

Spółka obowiązana jest dozwolić Rządowi na jego żądanie każdego czasu współużywania kolei do obrotu między kolejami już istniejącymi lub dopiero w przyszłości powstać mającymi, na których Rząd ruch utrzymuje, w taki sposób, że Rząd będzie mógł z prawem ustanawiania taryf przysyłać lub pozwolić przysyłać tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy koleją współużywaną lub niektórymi jej częściami, za opłatą stosownego wynagrodzenia. Jednakże współużywanie to o tyle tylko będzie miało miejsce, o ile przez to nie będzie doznawał przeszkody własny regularny obrót na kolei współużywanej.

Do ustanowienia wynagrodzenia, które za to ma być płacone, służyć mają za wskazówkę przepisy dołączone jako załączka C do dokumentu koncesyjnego z dnia 1. stycznia 1886 dla kolei północnej Cesarza Ferdynanda ogłoszonych w Dzienniku ustaw państwa z roku 1886, strona 63.

### §. 13.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolei koncesyonowanej po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu kiedykolwiek, pod następującymi warunkami:

1. Dla oznaczenia ceny odkupu policzone będą czyste dochody roczne przedsiębiorstwa w ciągu ostatnich lat siedmiu przed chwilą odkupu a z nich strącone będą czyste dochody dwóch lat najniepomyślniejszych i obliczony będzie średni dechod czysty pozostałych lat pięciu.

2. Gdyby jednak odkupienie miało nastąpić przed upływem siódmego roku ruchu, lub gdyby średni dochód czysty najpomyślniejszego roku w myśl postanowień ustępu 1. obliczony, nie wynosił najmniej takiej sumy rocznej, któraby wyrównywała

racie rocznej potrzebnej do oprocentowania po cztery od sta kapitału akcyjnego przez Rząd zatwierdzonego i do umorzenia tegoż kapitału akcyjnego w ciągu całego okresu koncesyjnego, natenczas kwota roczna, powyżej oznaczona, uważana będzie za dochód czysty, mający służyć za podstawę do wymierzenia ceny odkupu.

3. Wynagrodzenie, które ma być zapłacone, będzie polegało na tem, że w ciągu pozostałych lat okresu koncesyjnego płacić się będzie koncesyonaryuszom za kapitał akcyjny dochód średni w myśl ustępu 1go a względnie, o ileby zachodził jeden z przypadków w ustępie 2 przewidzianych, sumę roczną tamże wzmiankowaną, a to w ratach półrocznych z dołu dnia 30. czerwca i 31. grudnia każdego roku płatnych.

4. Rząd zastrzega sobie, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rat rocznych, zapłacić kapitał wyrównujący sumie zdyskontowanej przez potrącenie odsetek po cztery od sta na rok wartości kapitałowej rat, które według postanowień ustępu 3go mają być półrocznie płacone.

Gdyby Rząd zamierzał w taki sposób spłacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego podług własnego wyboru gotówki lub obligacyj długu państwa. Obligacye długu państwa liczone będą po kursie średnim, jaki obligacye rządowe tego samego rodzaju, notowane urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półroczna bezpośrednio poprzedzającego.

5. Przez odkupienie kolei i od dnia tego odkupienia wchodzi państwo za wyplatą ceny odkupu bez dalszego wynagrodzenia w posiadanie wolne od ciężarów i używanie kolei niniejszem koncesyonowanej ze wszystkimi do niej należąciami ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także park wozowy i zapasy materiałów, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już użyte stosownie do swego przeznaczenia.

### §. 14.

Gdy koncesya utraci moc swoją i od tego dnia, w którym to nastąpi, wchodzi państwo bez wynagrodzenia w wolne od ciężarów posiadanie i używanie kolei koncesyonowanej i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności, licząc tu także park wozowy i zapasy materiałów, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, w rozmiarze wzmiankowanym w §. 13, l. 5.

Tak wtedy gdy koncesya moc swoją straci, jak i w razie odkupienia kolei (§. 13), zatrzyma Spółka na własność fundusz zasobny, utworzony z własnych



dochodów przedsiębiorstwa i pretensje z obrachunków jej się należące, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniesione lub nabyte, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił Spółkę z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależności kolejowej.

### §. 15.

Rząd ma prawo przekonywać się, czy budowa kolei i jej urządzenia ruchu są we wszystkich częściach wykonane odpowiednio celowi i trwale, tudzież zarządzić, aby wadom w tym względzie zapobieżono lub takowe usunięto.

Rząd ma także prawo wglądania w zarząd przez wydelegowanego do tego urzędnika, a w szczególności nadzorowania w wszelki sposób, jaki uzna za stosowny, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i kontraktami i wydelegowania do nadzoru nad tem urzędników na koszt Spółki.

W razie utworzenia się Spółki akcyjnej, komisarz przez Rząd ustanowiony będzie miał także prawo bywania na posiedzeniach Rady zawiadowczej lub innej reprezentacji, przedstawiającej dyrekcją Spółki, jakoteż na walnych zgromadzeniach ile razy uzna to za potrzebne, i zawieszania wszelkich takich uchwał lub zarządzeń, któreby się ustawom, koncesji lub statutowi Spółki sprzeciwiały albo były szkodliwe publicznie dobru; w przypadku jednak takim komisarz winien rzecz przedstawić natychmiast Ministerstwu handlu do decyzji, która wydana być ma niezwłocznie i będzie dla Spółki obowiązująca.

Za nadzór nad przedsiębiorstwem kolejowem, niniejszem ustanowiony, Spółka jest obowiązana ze względu na łączący się z tem ciężar czynności płacić wynagrodzenie ryczałtowe, którego wysokość oznaczy Rząd ze względu na rozmiary przedsiębiorstwa.

Uwalnia się Spółkę od przepisanego w §. 89ym Porządku ruchu kolei z dnia 16. listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z roku 1852) obowiązku wynagradzania nadwyżki kosztów dozoru policyjnego i akcyzowego, jakoteż od obowiązku wystawienia bezpłatnie i utrzymywania lokalów urzędowych.

### §. 16.

Nadto zastrzega sobie Rząd prawo, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniedbania obowiązków, w dokumencie koncesyjnym, warunkach koncesyjnych lub ustawami przepisanych, będzie temu zapobiegał środkami odpowiadającymi ustawom,

a według okoliczności unieważni koncesją jeszcze przed upływem czasu, na który została nadana.

Ostrzegając surowo, aby nikt nie czynił nie przeciwnego postanowieniom koncesji niniejszej i nadając koncesyonaryszce prawo uciekania się do Naszych Sądów w sprawach o wynagrodzenie udowodnionej szkody, rozkazujemy wyraźnie wszystkim Władzom, do których to należy, aby nad koncesją i wszystkimi postanowieniami w niej zawartemi, ściśle i troskliwie czuwały.

W dowód czego wydajemy niniejszy list, pod Naszą większą pieczęcią, w Naszem głównem i rezydencyonalnem mieście Wiedniu, dnia dwudziestego siódmego miesiąca maja w roku zbawienia tysiąc ośmset dziewięćdziesiątym czwartym, Naszego panowania czterdziestym szóstym.



**Franciszek Józef r. w.**

**Windisch-Graetz r. w. Wurmbrand r. w.  
Plener r. w.**

**124.**

## Ustawa z dnia 12. czerwca 1894,

o wystawieniu a względnie nabyciu na własność domów dla poczt i telegrafów w Bielsku, Celju, Litomierzycach, Piseku, Prosnicy, Samborze i Cieplicach i o rozszerzeniu domu urzędowego w Pradze.

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanawiam co następuje:

### §. 1.

Upoważnia się Rząd, żeby fundusze potrzebne na wybudowanie własnych domów dla poczt i telegrafów w Bielsku, Celju, Piseku, Prosnicy, tudzież na kupno po jednym domu na tenże cel w Samborze i Cieplicach, następnie na rozszerzenie domu urzędowego w Pradze, a mianowicie:

1. dla Bielska . . . . .	180.000 zł.
2. „ Celja . . . . .	188.775 „
3. „ Litomierzyc . . . . .	155.000 „
4. „ Piseku . . . . .	103.000 „
5. „ Prosnicy . . . . .	129.000 „
6. „ Sambora . . . . .	54.000 „
7. „ Cieplic . . . . .	90.000 „
8. „ Pragi . . . . .	486.000 „

razem . 1,385.775 zł.

wyraźnie milion trzysta osmdziesiąt pięć tysięcy siedmset siedmdziesiąt pięć złotych uzyskał przez zaciągnięcie pożyczki w taki sposób, iżby procenta od potrzebnych kapitałów wynosiły najwięcej cztery od sta i żeby pożyczka spłacona została w najwięcej czterdziestu pięciu ratach rocznych.

#### §. 2.

Instrytuty, które pożyczki udziela uwalnia się co do przychodu z odsetek, jakie im ta pożyczka nieść będzie, od wszelkiego podatku dochodowego lub jakiegokolwiek innego, któryby w przyszłości na jego miejsce został zaprowadzony, a co do potwierdzeń, dotyczących się odbioru odsetek i rat amortyzacyjnych tej pożyczki od przepisanych stępli i należytości.

#### §. 3.

Raty roczne płatne każdorazem będą wstawiane corocznie do budżetu państwa a to w rubryce wydatków na dług państwa, natomiast umniejsza się w budżecie państwa dotychczasowy wydatek na Ministerstwo handlu o kwotę czynszów przez to zaoszczędzonych.

Dochód roczny uzyskany przez odnajęcie pojedynczych części tych budynków wstawiany będzie w budżecie państwa jako dochód Ministerstwa handlu.

#### §. 4.

Wykonanie ustawy niniejszej porucza się Ministrowi skarbu i Ministrowi handlu.

Lainz, dnia 12. czerwca 1894.

**Franciszek Józef r. w.**

**Windisch-Graetz r. w. Wurmbrand r. w.**

**Plener r. w.**

**125.**

## Rozporządzenie Ministerstwa skarbu z dnia 23. czerwca 1894,

tyczące się ściągnięcia monet zdawkowych srebrnych po dwadzieścia centów i monet zdawkowych miedzianych po cztery centy waluty austriackiej.

W wykonaniu ustawy z dnia 2. sierpnia 1892 (Dz. u. p. Nr. 126) o zaprowadzeniu waluty koronowej i stosownie do umowy z król. węgierskiem Ministerstwem skarbu zarządza się odnośnie do rozporządzenia z dnia 1. maja 1893 (Dz. u. p. Nr. 72) i z dnia 1. kwietnia 1893 (Dz. u. p. Nr. 48) zupełne ściągnięcie monet zdawkowych srebrnych po dwadzieścia centów i monet zdawkowych miedzianych po cztery centy waluty austriackiej a to według następujących przepisów:

1. Monety zdawkowe srebrne po dwadzieścia centów i monety zdawkowe miedziane po cztery centy wywołują się z obiegu ustawowego od dnia 1. stycznia 1895.

W obrocie więc prywatnym przyjmować należy takowe w zapłacie tylko jeszcze aż do dnia 31. grudnia 1894 w wartości imiennej a względnie w wartości płatniczej ustanowionej w artykule XXI ustawy z dnia 2. sierpnia 1892 (Dz. u. p. Nr. 126) a to stosownie do artykułu X ustawy z dnia 1. lipca 1868 (Dz. u. p. Nr. 84).

Od dnia, w którym rozporządzenie niniejsze nabędzie mocy obowiązującej, c. k. kasy i urzędy nie będą już tych monet wydawały. Natomiast aż do dnia 31. grudnia 1894 włącznie c. k. kasy i urzędy będą takowe przy wszelkich płaceniach i do wymiany przyjmowały w wartości imiennej a względnie w wartości płatniczej, w artykule XXI ustawy z dnia 2. sierpnia 1892 (Dz. u. p. Nr. 126) ustanowionej a to stosownie do artykułu X. ustawy z dnia 1. lipca 1868 (Dz. u. p. Nr. 84).

Po upływie tego terminu ustaje wszelkie zobowiązanie państwa do wykupu tych monet.

3. Rozporządzenie niniejsze nabywa mocy obowiązującej od dnia 1. lipca 1894.

**Plener r. w.**