

smluvního, ne jako pohraniční výhoda označeného snížení cla nebo osvobození od něho, nárok na takovéto nakládání při dovozu po moři přes Terst nebo Rijeku; lhotejno, má-li se takto nakládati s ním přímo v celním území nebo v místě vyňatém ze cla, bez ohledu dále na provenienci (původ) jeho. Vyňato jest z této výhody zboží nebo provenience, které na základě čl. III. celního zákona podléhá vyšší nežli příslušné celní sazbě (ř. z. č. 97 z r. 1891). Uvedené zboží bylo doplněno tím, že přibraly se druhy a zboží v těchto tarifních třídách (respective tarifních číslech) uvedené: zboží VII. tar. třídy (zelenina, ovoce, rostliny neb rostlinné části), tar. tř. XVII. (nerosty), XIX. (barvířské a jirchářské látky), XX. (gumy a pryskyřice) a tar. čís. 257 (surové železo, železo a ocel, stará, zlámaná a v odpadcích — č. 19 ř. z. a věstn. č. 7 z r. 1892).

14. Obchodní smlouva mezi Rakousko-uherským mocnářstvím a Srbskem ze dne 9. srpna 1892 (č. 104 ř. z., věstn. č. 31 z r. 1893) nabyla 1. července (18. června) 1893 platnosti a potrvá až do 31. prosince (19. prosince) 1903 v platnosti neb až do uplynutí jednoho roku po eventuelní výpovědi.

15. Prozatímní obchodní smlouva mezi Rakousko-Uherskem a Řeckem ze dne 11. dubna (30. května) 1887 zůstane až do jednoroční výpovědi v platnosti (č. 95 ř. z. a věstn. č. 3 z r. 1887).

16. Obchodní a plavební smlouva mezi Rakousko-Uherskem a Dánskem ze dne 14. března 1887 č. 91 ř. z., (věstn. č. 30 z r. 1887).

17. Obchodní a plavební konvence mezi Rakousko-Uherskem a Egyptem ze dne 16. srpna 1890 č. 226 ř. z. z r. 1890 od 1. ledna počínaje na dobu deseti let, a zůstane, nebude-li po vypršení této lhůty vypověděna, na další rok v platnosti.

18. Zbožím z Bulharska budiž nakládáno jako zbožím ze zemí požívajících největších výhod (č. 206 ř. z. a 53 z r. 1890); prodlouženo na dále (č. 192 ř. z., věstn. č. 52 z r. 1891).

19. Zbožím ze Spojených států severoamerických budiž nakládáno jako zbožím ze států požívajících největších výhod (č. 79 ř. z. a věstn. č. 26 z r. 1892).

20. Obchodní konvence mezi Rakousko-Uherskem a Rumunskem ze dne 21. (9.) prosince 1893, platná až do výpovědi, jež musí před koncem platnosti 12 měsíců předcházet (ř. z. č. 116, věstn. č. 20 z r. 1894).

21. Obchodní konvence mezi Rakousko-Uherskem a Ruskem ze dne 18. (6.) května 1894 platná až do 31. (18.) prosince 1903 (věstn. č. 142, věstn. č. 26 z r. 1894).

Tarif notářský viz Notářství.

Tarify železniční.

A) Část všeobecná.

Železničními tarify rozumíme přehledné sestavení, z něhož lze seznati, jakou záplatu zapraviti sluší podnikům železničním za určitou dopravu (osob neb zboží). Sestavení takového vyžaduje jednak s rozvojem železnictví stoupající doprava, jednak i tím podmíněná co největší rychlost dopravy, jež nedopouští, by bylo ohledně každé jednotlivé dopravy zvláště o záplatu vyjednáváno, jednak i monopolistické postavení železnic, které žádá, by zabráněno bylo vykořisťování obecnstva tím, že se napřed určí nároky železnic, konečně je to i v zájmu drah samých, neb tím se jim umožňuje seznati aspoň přibližně výnos, jehož se lze nadíti. Tarify želez-

niční jsou tudíž skoro tak starými jako železnictví samo, neboť již záhy opuštěna byla myšlenka, že je možno, by bylo jednotlivci dovoleno jezdit s vlastními prostředky dopravními po koleji, ovšem za přiměřenou záplatu za toto užívání koleje. Sporno však, s jakých hledisek sluší při stanovení tarifů vycházeti. Nelze zde o sporné této otázce šířiti slov; pouze k lepšímu porozumění rakouských poměrů podán buď zde stručný nástin zásad pro tvoření sazeb. Především je zřejmo, že dráha musí tarify tak stanoviti, by nejen kryla své vlastní výlohy dopravní, nýbrž by též docílila přiměřeného zisku podnikatelského. V prvé řadě rozhodují tudíž pro utváření tarifu vlastní náklady. Tyto sestávají ze dvou částí: jednak z výloh spojených s jednotlivou dopravou (platy zřízenců, topivo, svítivo), jednak z kvotientálního podílu na určitých pevných vydáních, připadajícího na jednotlivou dopravu: umořování kapitálu a správa. První pohyblivá část vlastních výloh jest ohledně jednotlivého dopravního předmětu tím menší, čím více předmětů se při téže dopravě, tedy týmž vlakem dopravuje, čím více se tedy tento využítkuje a čím tedy příznivějším jest pro podnik železniční poměr t. zv. mrtvého břemena (táry) k dopravovanému břemenu užítkovému. Řídí se tudíž záplata za dopravu dle využitkování železničních vozů, a tak docházíme k t. zv. soustavě prostory vozové pro tvoření tarifů. Vezme-li se za základ váha, tu jednak vyměří se tarif dle prostory vozové, kterou zaujme předmět dopravy, tak že na př. bude tarif pro objemnější předměty vyšším, ježto při menší váze zaujmou větší prostoru, jednak však poskytne se přiměřená sleva tarifní, jde-li o větší kvantity, jež dopouštějí intensivnějšího využitkování prostory vozové a tudíž zlepšení poměru mezi mrtvým a užítkovým břemenem. By zmenšena byla kvota druhé (pevné) části vlastních výloh na jednotlivou dopravu připadající, bude třeba dopravu pokud možná intensivně rozvinouti; čím četnější doprava, tím větším je dělitel, jímž nutno děliti pevné výlohy, by se vyšetřila řečená kvota, a tím menší bude tato kvota sama. Intensivnost dopravy roste se vzdáleností, na kterou se doprava vztahuje. Ke zvýšení této intensivnosti bude tudíž třeba pokud možná nejvíce statků učiniti tím k dopravě způsobilými, že se náklady dopravní přizpůsobí hodnotě zboží. Čím nižší tato hodnota, tím menší musí býti náklady dopravní. Tím je dán další základ pro stanovení tarifů: klasifikace hodnoty. Správným bude tarif, jenž spočívá na obou základech a sice platí to nejen pro tarif pro zboží nákladní, nýbrž i pro tarif za dopravu osob. Ze zásady prostory vozové podává se nutnost vyšších sazeb pro vyšší třídy, kde se vůz méně využítkuje, a ze zásady klasifikace hodnoty plyne nutnost poskytnouti slevy jistým osobám, by jim bylo umožněno užívání drah. Stanovení tarifu děje se buď autonomně železnicemi neb úmluvou mezi železnicemi (t. zv. sva-zový tarif). Monopolistické postavení dráh železných a jich úzký vztah k veškerému hospodářskému životu vyžaduje však i jistou ingerenci státu při stanovení tarifu, jež se obyčejně jeví v určení sazeb nejvyšších (maximálních).

B) Rozdělení tarifů železničních.

Dle předmětu dopravního rozeznáváme

1. osobní tarif;
2. tarif pro zboží v širším smyslu.

Tento se dělí na

- a) tarif pro zavazadla;

b) tarif pro zboží v užším smyslu, a sice rozeznáváme tarif pro rychlo-zboží a zboží nákladní.

Dle výše tarifu rozeznáváme tarif normální a výmínečný. Dále se mluví o tarifu poměrném a rozdílovém, dle toho roste-li dopravné s velikostí vzdálenosti stejně neb nestejně. Při rozdílovém tarifu poskytuje se totiž pro další vzdálenost snížení (sleva), buď že se čítá nižší sazba pro jednotku vzdálenosti (1 km.), neb že tato nižší sazba počíná teprve od jisté vzdálenosti (pohyblivý tarif). Jde-li diferencování tak daleko, že absolutní sazba nákladného je nižší pro další vzdálenost, než pro bližší, mluví se o disparitě (nerovnosti) nákladného. Jsou ještě četná jiná rozdělení, jež však lze zde pominouti vzhledem k nepatrnému jich významu.

c) Rakouské tarify železniční.

I. Tarify železniční spočívají na kombinaci soustavy prostory vozové a klasifikace hodnoty a podrobeny jsou rozsáhlé ingerenci státní moci. Dle § 10 e) nař. ze dne 14. září 1854 č. 238 (zákon o povolování železnic) a § 5 č. 5 organizačního statutu pro státní správu železniční ze dne 19. ledna 1896 č. 16 ř. z. podléhají všechny tarify schválení železničního ministerstva. Při stanovení tarifů přihlíží se patřičně ke všem poměrům, dále k výnosnosti dráhy a k tarifu dráh sousedních. Tarif buď veřejně vyhlášen. Správě státní je vyhraženo, když čistý výnos dráhy překročí 15⁰/₀ vkladů, působiti na slušné snížení cen (viz též cí. nař. ze dne 16. listopadu 1851 č. 1). Zvýšení tarifu nenabude moci před vypršením 6 neděl po svém vyhlášení, ač nebyl-li tarif uveden v platnost toliko na určitou dobu (§ 7 dopravního řádu ze dne 10. prosince 1892 č. 207 ř. z.).

Pro jednotlivé dráhy obsahují koncesní listiny zásady a maximální ceny jichž šetřiti dlužno při stanovení tarifu.

Ohledně jednotlivých tarifů platí toto:

1. osobní tarify: Základem pro jich stanovení je zákon ze dne 15. července 1877 č. 64, v němž vytčena byla co nejvyšší sazba pro dopravu osob: I. třída za osobu a km. 5 kr., II. tř. 3·6 kr., III. tř. 2·4 kr. ve stříbře. Při rychlovlacích lze tyto maximální sazby zvýšiti o 20⁰/₀, když rychlovlak nemá pouze vozy I. třídy, pokud jen obnáší průměrná rychlost těchto vlaků (včetně zastávky na stanicích) na tratích, kde není stoupání 15 pro mille, nejméně 37 km., na tratích, kde je stoupání 15 pro mille až excl. 25 pro mille, nejméně 24 km. za hodinu. Na tratích s větším ještě stoupáním určí rychlost rychlovlaků ministerstvo železniční. Pro vlaky smíšené budiž tarif o 20⁰/₀ snížen. Ministr železniční byl však zmocněn vyloučiti toto snížení na tratích, kde jezdí jen vlaky smíšené, přihlížeje k dopravním a jiným poměrům podnikatelstva dráhy (čl. I.). Na drahách se stoupáním 15 pro mille bere se za základ pro vypočtení tarifního poplatku 1½ násobná délka většího stoupání a spádu. Státní správa stanoví na základě tohoto zákona v jednotlivých listinách koncesních, které maximální obnosy lze vybírat dle druhu vlaků za osobu a km., pokud se týče, jaké výmínečné výhody nutno poskytovat pro zvláštní dopravy (osoby vojenské, státní úředníci). Dle čl. IV. jsou povinny správy železniční vyhlásiti dle nařízení ministerstva železničního všechny nové tarify, jakož i každé zrušení neb změnu platných tarifů aspoň 14 dní přede dnem, kdy tato opatření mají nabyti platnosti.

Částečně byl zákon tento změněn zavedením pásmového tarifu na tratích státních dráh v r. 1890. Základem jeho jest povšechně za osobu a km. v III. třídě 1 kr., ve II. tř. 2 kr. a v I. tř. 3 kr. Tratě rozděleny jsou v pásma, v jichž mezích jsou tarify bez ohledu na projetou trať úplně stejnými a sice stanoví se pro každé pásmo sazba dle celkové jeho délky, takže na př. při pásmu 10 km. obnáší sazba za jízdu v III. tř. v tomto pásmu 10 kr. Pásma počínají od každé stanice neb zastávky a jdou na všechny směry a sice předem 5 pásem po 10 km., pak 2 pásma po 15 km., pak 1 pásmo po 20 km., pak nejbližší 4 pásma po 25 km. a všechna další pásma po 50 km. Zákonem ze dne 25. května 1890 č. 89 ř. z. byla vláda zmocněna, by za příčinou zavedení pásmového tarifu překročila v těch jednotlivých relacích na počátku několika pásem se vyskytujících, v nichž jsou nové sazby vyšší, než maximální sazby stanovené čl. I. odst. 2 zák. z roku 1877, tyto sazby, by dále zvýšila příplatek při rychlovlacích nejvýše na 50% a by upustila od snížení tarifu pro vlaky smíšené, dále by dovolila těm soukromým podnikatelstvům železničním, jež sníží osobní tarify ohledně jich hlavní trati vybírané, nejméně přibližně na míru tarifu pásmového, stejnou modifikaci pro dobu vybírání tohoto sníženého tarifu jízdního. Dále stanoví čl. III., že soukromá podnikatelstva, jež jsou povinna dle ustanovení koncesních podrobiti se případnému upravení tarifu, zavéstí mají na své trati, pokud se co hlavní dráha provozuje, snížené tarify ve lhůtě ministerstvem železnic stanovené a že konečně má ministerstvo železniční vyjednávatí s ostatními soukromými podnikatelstvy železničními, jež provozují dráhu hlavní, o upravení jízdních cen v souhlasu s těmito ustanoveními. Jízdní ceny pro osoby počítány budte dle tarifu. Na každé stanici buď na vhodném místě vyvěšen neb vyložen výpis z tarifu, z něhož lze seznati jízdné do těch stanic, pro které se prodávají přímé jízdní lístky. Děti až do 4. roku dopravují se zdarma, děti od 4. do 10. roku za snížené jízdné (§ 11 dopr. ř. ze dne 10. prosince 1892 č. 207). Uvážení dráh je zůstaveno poskytovatí ještě jiná snížení, pokud jim něco podobného není uloženo v listině koncesní.

2. Tarif pro zavazadla: Dle zák. ze dne 15. července 1877 č. 64 čl. II. budtež sazby za dopravení zavazadel, povozů a živých zvířat, pokud děje se s dopravou osob, stanoveny ministrem železničním po slyšení železničního podnikatelstva dle zásad jednotných. Celý (poloviční) lístek jízdní poskytuje nárok na bezplatnou dopravu zavazadel do 25 kg. (12 kg.) těžkého. Kde platí tarif pásmový, jsou svobodná zavazadla vyloučena a platí se za dopravu zavazadla cestovního jednotná sazba 2 kr. za každých 10 kg. za 1 km. (zák. ze dne 25. května 1890 č. 89). Předpisů těchto sluší obdobně užiti i ohledně zboží expresního (§§ 39, 40 dopr. ř.).

3. Tarify pro dopravu zboží: ty určuje každá dráha autonomně v mezích koncesní listiny. Dle výn. ze dne 8. dubna 1875 č. 9044 jest jednotkou distanční 1 km., jednotkou váhy 100 kg. a při nákladech vozových 1000 kg. Povšechné zásady pro stanovení tarifu jakož i schema tarifu jsou rakouským dráhám společny, za kterýmž účelem jsou dráhy mezi sebou (jakož i s dráhami uherskými a bosenskými) ve svazku, jenž vydává společné publikace.

II. Tarifní slevy při dopravě zboží po železnicích upravuje nař. min. o. ze dne 20. listopadu 1895 č. 167 ř. z., jež však bylo změněno pokud se týče doplněno s platností ode dne 1. srpna 1896 nařízením ministerstva železničního ze dne 8. července 1896 č. 114 ř. z. (Ministerstvo železniční bylo totiž zřízeno nejv. rozh. ze dne 15. ledna 1896 [vyhláška m. o. a m. žel. ze dne 19. ledna 1896 č. 16 ř. z., kterou zároveň vydán byl organizační statut pro státní železniční správu]).

1. Povšechně: Cit. nařízení z r. 1895 týče se všech slev, hodnotu peněžitou majících, které by poskytnuty byly z tarifních sazeb a z tarifních poplatků vedlejších, uveřejněných v místních a svazkových tarifech té které doby platných a v jich dodatcích a přídavech, a na jichž základě dopravní náklady podaných zásilek včetně poplatků vedlejších stanou se menšími než pravidelné tarifní poplatky, buďto snížením placených dopravních a vedlejších poplatků nebo tím, že strany jsou prosty výkonů, které by jim dle tarifních ustanovení příslušely, nebo že železnice výkony tyto na svůj účet přejme. Tarifní slevy mohou býti poskytnuty pro zvláště označené věci a třídy zboží (zboží nashromážděné) a to buď pro všechny dopravy, v příslušných relacích a stanicích přicházející neb s obmezením na určité dopravy uvnitř bezprostředního obvodu té které správy železničné neb mimo něj.

2. Zvláštní ustanovení ohledně slev tarifních.

Tarifních slev, šetří-li se těchto zásad, může býti užito nejen způsobem kartovacím, nýbrž i způsobem náhradným:

a) Na každou tarifní slevu v té dopravní relaci, pokud se týče na té dopravní cestě a vzhledem k těm věcem, pro které byla sleva povolena, může bez předchozího ohlášení kdokoli činiti nárok, kdo splní podmínky, jimiž propůjčení slevy je vázáno a jež ve vyhlášce (§ 5) jsou stanoveny.

b) Železniční ministerstvo kontroluje, by tarifní sleva nebyla vázána takovými podmínkami, jichž vykonání by mohlo dáti slevě povahu osobní výhody. Proto buď pro všechny tarifní slevy, jež jsou vázány zvláštními podmínkami, jež každý splniti nemůže, vyžádáno schválení ministerstva železničního s důkladným odůvodněním, dříve, než slevy v život vstoupí.

3. Vedení evidence a vrchní dozor:

a) Železniční správy jsou povinny v tarifních slevách poskytnutých, jak ve své vlastní působnosti, tak i se schválením ministerstva železničního vésti knihu záznamnou.

b) Každá tarifní sleva, jež se nově zavádí, a každá obnova tarifní slevy po jejím vypršení musí pokaždé, kde podání neb odevzdání se děje v některé rakouské železniční stanici, neb doprava se koná po některé rakouské železniční trati, vyhlášeny býti a to i tehda, když rak. železniční trať v dopravě zúčastněná neposkytuje nižádné slevy. Výjimka z toho a proto nevyhlášení dopouští se za schválení ministerstva železničního při slevách pro veřejné a dobročinné účely poskytnutých, pak při slevách pro takové dopravy, o jichž vyhlášení ministerstvo železniční pokládá, že by odporovalo ohledům vojenským neb státní policie, konečně při takových slevách, jež se poskytují na základě vyhlášených a proto dostatečně známých ustanovení zákonných.

4. Platnost a trvání tarifních slev:

a) Platnost tarifní slevy počíná dnem řádného vyhlášení, moci a upotřebitelnosti nabývá však sleva teprve třetího dne po svém vyhlášení, leč by ve vyhlášce stanovena byla pozdější lhůta počátečná.

b) Doba, po kterou trvá sleva, sahá ode dne, kdy v život vstoupila, až nejpozději do posledního dne kalendářního roku, ve kterém moci nabyla.

c) Vzhledem však ke zvláštním poměrům jednotlivých obchodních a průmyslových odborů a i tenkrát, je-li tu soutěž plavební, dovoluje se výjimečně, nejdelší trvání slevy stanoviti dle skutečné potřeby nezávisle na kalendářním roku.

5. Dodatečná změna, doplnění, rozšíření a omezení podmínek, jimiž jest upotřebení tarifní slevy vázáno a jež jsou obsaženy v příslušné vyhlášce, nebo připojení nových podmínek, je vůbec zakázáno. Zejména není dovoleno vymíněné minimální kvantitativy dodatečně snížit nebo míru slíbených výkonů zahrnutím nových tříd zboží nebo nových dopravních relací v mezích původní slevy zmenšiti. Za neplatné pokládá se dále každé ustanovení, jímž by podmínky dvou odděleně vyhlášených slev, zejména vzhledem k minimálním kvantitám v nich vymíněným, byly uvedeny v souvislost.

6. Zánik tarifních slev:

Tarifní sleva zaniká:

- a) vypršením doby platnosti;
- b) zrušením, pokud se týče odvoláním;
- c) jestliže mezitím jsou zavedeny tarifním nebo slevovým způsobem stejné nebo nižší tarifní sazby, nebo když se tarifní ustanovení tak změní, že se tím stane tarifová sleva bezpředmětnou. Před projitím vyhlášené lhůty platnosti lze zrušiti pouze takovou tarifní slevu, jež byla vyhlášena až do odvolání. Takové zrušení budiž aspoň 14 dní napřed řádně vyhlášeno.

7. Stížnosti: Jestliže by železniční správy nezachovávaly předpisů nař. z r. 1895, lze je proto — bez újmy soukromoprávních nároků stran, které pořadem práva budte vymahány — též pořadem správním pohnati k zodpovědnosti. Dozor a kontrolu v tomto směru vykonává ministerstvo železniční z moci úřední nebo k stížnosti stran. Řízení správní čelí však pouze k tomu, by nepravdivosti z moci úřední shledané nebo oznámené byly odstraněny, opraveny a potrestány, a nezahrnuje v sobě, by zjištěn a uplatněn byl věcný obsah poškozených práv soukromých. Proti těm železničním správám, pokud se týče orgánům, jež by nešetřily předpisů tohoto nařízení nebo učinily opatření jim odporující nebo nezastavily nebo neopravily opatření za odporující jemu prohlášená, nastupováno dle řízení upraveného v § 85 vozebního řádu železničního ze dne 16. listopadu 1851 č. 1 ř. z. z r. 1852 (§ 17 odst. 1 až 4 nař. z r. 1895).

5. a 6. odstavec § 17 nař. ze dne 20. listopadu 1895 č. 167 ř. z., jenž připouštěl stížnost na nařízení a rozhodnutí dozorčího úřadu k ministerstvu obchodu, stal se zřízením ministerstva železničního, jemuž připadly funkce dozorčího úřadu, bezpředmětným a sluší odstavce ty dle min. nař. ze dne 8. července 1896 č. 114 ř. z. vypustiti.

III. Tarify železniční pro dráhy nižšího řádu.

Zák. ze dne 31. prosince 1894 č. 2 ř. z. z r. 1895 stanoví zásady ohledně sazeb na dráhách nižšího řádu. Čl. III. zmocňuje vládu, by sta-

novíc sazby pro dráhy místní, povolovala výjimky z předpisů zák. ze dne 15. července 1877 č. 64 ř. z.

Čl. XIX. stanoví: Ustanovovati jízdné a dopravné i poplatky vedlejší, vyhrazeno jest při drahách drobných (drahách třetího řádu) podnikům drobných drah s tou podmínkou, že úplně stejnoměrně zachovají se k cestujícím a povozníkům dráhy užívajícím.

Všechna opatření tarifní, pokud se týče jich změny budte před svým zavedením nejméně 8 dní a refakcie nejméně 3 dny veřejně vyhlášeny a úřadu dozorčímu oznámeny. Státní správa má právo, jakmile by dráha po 3 za sebou jdoucí léta z vlastních čistých výnosů zúrokovala aspoň 60/0 základní kapitál, který nebyl opatřen prioritními obligacemi, stanoviti po vyslechnutí podniku snížení nejvyšší sazby pro dopravu osob a zboží, při čemž však přihledáno buď jednak k veřejným zájmům, jednak k trvalému zabezpečení tohoto 60/0ního zúročení kmenového kapitálu i kvóty umořovací z vlastních čistých výtěžků dráhy.

Taxa lékárnická.

I. Taxa lékárnická reviduje se co rok na základě nejnovějších cen-níků přírodnin a uveřejňuje se ve zvláštním vydání, takže při stanovení taxy přihlíží se ku případným obměnám cen surovin; avšak touto každoroční revisí nejsou dotčeny zásady platné pro stanovení tax lékárnických (výn. min. ze dne 30. května 1879 č. 5105).

Nařízení min. vnitra ze dne 12. prosince 1889 č. 191 ř. z. o rakouské sazbě lékárnické na rok 1890, jakož i nařízení min. vnitra ze dne 14. prosince 1892 č. 222 ř. z., o sazbě lékárnické na rok 1893 zrušena byla nař. min. vnitra ze dne 3. prosince 1898 č. 219 ř. z. a vydána sazba lékárnická na rok 1899 jakožto dodatek k farmakopei z r. 1889.

II. Základní zásady.

Od 1. ledna 1899 platí o taxe lékárnické následující ustanovení:

1. Všichni lékárníci bez výjimky, pak lékaři, ranhojiči a zvěrolékaři, kteří jsou oprávněni míti lékárnou domácí, mají se přesně spravovati novou sazbou lékárnickou a opatřiti si výtisk její.

2. Léčiva, o jichž vydávání dána jsou zvláštní omezující nařízení, a která — pokud náležejí k officinálním — vyznačena jsou v lékárnické sazbě a i ve farmakopoei nápadným (silným) písmem a kromě toho seřazena jsou ve IV. tabulce farmakopoe, smějí od lékárníků vydávána býti toliko na řádný předpis oprávněného k tomu lékaře, ranhojiče nebo zvěrolékaře. Vyjaty z toho jsou podle nařízení min. vnitra ze dne 1. srpna 1884 č. 131 ř. z., karbolová kyselina, zinková skalice a měděná skalice, pokud těchto látek neužívá se jakožto léčiv, nýbrž toliko jakožto prostředků desinfekčních, v kteréžto případnosti však upotřebení toto označeno buď zřetelným nápisem: »K desinfekci« na signatuře nádoby, pak chloroform ve směsi »K zevnitřní potřebě« ustanovené, v níž množství chloroformu nesmí přesahovati 20 procent celé směsi.

3. Při přípravě a vydávání léků budte přesně zachovávány příkazy lékařského předpisu (receptu) ve všech kusech. Recepty, v nichž překročeny jsou maximální dávky léčiv, v III. tabulce VII. vydání rakouské farmakopoe z roku 1889 uvedené, smějí toliko tenkrát v předepsaném způsobu býti dispensovány, když lékař k dávce doložil vykřičník (!). Kromě toho se nařizuje, že váhy v receptu předepsaných léčiv, která jsou obsa-