

Rok 1901.

# Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część LV. — Wydana i rozesłana dnia 24. sierpnia 1901.

**Treść:** (№ 128—130.) 128. Dokument koncesyjny na kolej lokalną od Karlowych Warów (Dalwic) do Merkelsgrünü. — 129. Obwieszczenie o stanowczem dozwoleniu urzędowego uwierzytelniania XXXV a typu elektromierzy, tudzież o prowizorycznem aprobowaniu typów XLVI i XLVII. — 130. Rozporządzenie, dotyczące się ustanowienia sądów powiatowych w Bojkowicach i Pohorzelicach na Morawie.

## 128.

### Dokument koncesyjny z dnia 7. sierpnia 1901,

na kolej lokalną od Karlowych Warów (Dalwic) do Merkelsgrünü.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia nadaje w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami karlowarskiej Spółce przemysłu kaolinowego i gwarectwu „Frisch Glück Böhmische Gewerkschaft“ na ich prośbę koncesyę do wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej parowej, która ma być wybudowana jako kolej lokalna normalo-torowa wychodząca ze stacji dobiegowej, powstać mającej przy szlaku linii chomutowsko-chebskiej wyłącznie uprzywilejowanej kolei busztiehradzkiej na obszarze gminy Dalwic obok Karlowych Warów, a wiodąca na Hroznietyń do Merkelsgrünü, tudzież taką samą koncesyę na połączone z nią koleje podjazdowe do cechu Eleonory i do Nowego szybu, a to w myśl postanowień ustawy o koncesyach 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, będących przedmiotem niniejszego dokumentu koncesyjnego, używają koncesjonariusze

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

#### §. 2.

Koncesjonariusze obowiązani są skończyć budowę kolei koncesjonowanej najpóźniej w przeciągu półtora roku, licząc od dnia dzisiejszego, gotową kolej oddać na użytek publiczny i utrzymywać ją w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy jakoteż wykonania i urządzenia kolei zgodnie z koncesyą, złożyć mają koncesjonariusze na żądanie Rządu stosowną kaucyę w papierach wartościowych, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

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

#### §. 3.

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

Takież samo prawo nadane będzie koncesyonaryuszom do wybudowania tych kolei podjazdowych, których budowę Rząd ze względu na dobro publiczne uznałby za potrzebną.

#### §. 4.

We względzie budowy kolei koncesyonowanych i ruchu na nich zastosować się powinni koncesyonaryusze do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego, do warunków koncesyjnych, które Ministerstwo kolei żelaznych ustanowi, jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, i Porządku ruchu kolei żelaznych z dnia 16. listopada 1851, Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852, tudzież do ustaw i rozporządzeń, któreby w przyszłości zostały wydane. Pod względem ruchu będzie można odstąpić od środków bezpieczeństwa i przepisów ruchu, ustanowionych w Porządku 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, a natomiast trzymać się będzie trzeba osobnych przepisów ruchu, które w tej mierze wyda Ministerstwo kolei żelaznych.

#### §. 5.

Nadaje się koncesyonaryuszom prawo utworzenia za osobnem zezwoleniem Rządu i pod warunkami, które on ustanowi, spółki akcyjnej, która wniesie ma we wszystkie prawa i obowiązki koncesyonaryuszów.

Emisya obligacyi pierwszeństwa jest wzbroniona.

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 łącznie z kosztami sprawienia parku kolejowego i uposażenia funduszu zasobnego, 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, żadne wydatki jakiegobądź rodzaju nie mogą być liczone.

Gdyby po wybudowaniu 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 ciągu okresu koncesyjnego według planu amortyzacyjnego, podlegającemu zatwierdzeniu Rządu.

Statut Spółki, jakoteż formularze wydać się mających akcyi podlegają zatwierdzeniu Rządu.

#### §. 6.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych zniżonych. Taryfę wojskową stosuje się do przewozu osób i rzeczy według postanowień, które tak w tej mierze, jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych, kiedykolwiek na austriackich kolejach państwa 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 nietylko w podróżach na koszt skarbu, lecz także w podróżach służbowych na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne, odbywanych własnym kosztem.

Koncesyonaryusze zobowiązują się przystąpić do zawartej przez austriackie spółki kolejowe umowy co do sprawiania i utrzymywania w pogotowiu środków do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem swoją służbą i swoimi taborami w razie przewożenia większych transportów wojskowych, dalej 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, tyczący się przewożenia transportów wojskowych kolejami żelaznymi, który kiedykolwiek będzie obowiązywał, tudzież przepisy dla kolei żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, nabywają dla koncesyonaryuszów mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na kolei koncesyonowanej. Przepisy rzeczonoego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i w Dzienniku ustaw państwa nie będą ogłoszone, staną się dla koncesyonaryuszów obowiązującymi wtedy, gdy zostaną im urzędownie podane do wiadomości.

Zobowiązania te ciężą na koncesyonaryuszach tylko o tyle, o ile będzie możliwem dopełnienie ich na tej kolei jako drugorzędnej, a w skutek tego zbud-

wanej, urządzonej i eksploatowanej z dozwolonemi ułatwieniami.

Koncesjonaryusze zobowiązują się 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.) stosowane być mają analogicznie takie same taryfy, jak do transportów wojskowych.

#### §. 8.

Trwanie koncesyi, tudzież ochrony przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §fu 9go, lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne, ustanawia się na lat dziewięćdziesiąt (90), licząc od dnia dzisiejszego, a po upływie tego czasu utraci ona moc swoją.

Rząd może także przed upływem rzeczonego czasu uznać koncesyę za nieistniejącą nadal, gdyby określone w §fie 2im zobowiązania co do rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia ruchu nie były dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl §u 11, lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne.

#### §. 9.

Ruch na kolejach, będących przedmiotem niniejszego dokumentu koncesyjnego, będzie utrzymywał Rząd na rachunek koncesjonaryuszów, a koncesjonaryusze zwracać mają Rządowi koszta z powodu utrzymywania ruchu rzeczywiście ponoszone. Warunki tego utrzymywania ruchu przepisane będą w kontrakcie, który Rząd zawrze z koncesjonaryuszami.

#### §. 10.

Koncesjonaryusze 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 kolei do obrotu między kolejami już istniejącymi lub dopiero w przyszłości powstać mającymi, na których Rząd ruch utrzy-

muje, w taki sposób, że Rząd będzie mógł z prawem ustanawiania taryf przesyłać lub pozwolić przesyłać tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy kolejami współużywanemi lub niektórzeni ich częściami, za opłatą stosownego wynagrodzenia.

#### §. 11.

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

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

2. Gdyby kolej miała być odkupiona po upływie czasowego, w §. 1 ustanowionego uwolnienia od podatków, podatki i dodatki do podatków, ciężące na odkupionem przedsiębiorstwie kolejowem, i wszelkie inne daniny publiczne uważać się będą przy obliczaniu czystych dochodów rocznych za wydatki ruchu.

Jeżeli obowiązek płacenia podatku istniał nie przez wszystkie lata, podług których oblicza się sumę średnią, w takim razie także co do lat wolnych od podatku obliczyć należy podatek razem z dodatkami według stopy procentowej pierwszego roku, podlegającego podatkowi, i potrącić z przychodów.

Ze względu jednak, że stosownie do §. 131, lit. a) ustawy z dnia 25. października 1896, Dz. u. p. Nr. 220, opłacać się ma od renty odkupu podatek dziesięcioprocentowy, doliczyć należy do czystych dochodów w taki sposób obliczonych dodatek, wynoszący jedną dziewiątą tych czystych dochodów.

3. Czysty dochód roczny, w myśl powyższego postanowienia obliczony, płacić się będzie koncesjonaryuszom jako wynagrodzenie za kolej odkupioną aż do upływu okresu koncesyjnego, w ratach półrocznych, płatnych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku.

4. Gdyby kolej miała być odkupiona przed upływem siódmego roku ruchu, lub gdyby średni dochód czysty, w myśl postanowień ustępów 1 aż do 3 obliczony, bez uwzględnienia dodatku tamże przewidzianego, nie wynosił przynajmniej takiej sumy rocznej, któraby wyrównywała racie ryczałtowej, potrzebnej na programowe oprocentowanie i umarzenie pożyczki hipotecznej celem zgroma-

dzenia kapitału w Banku krajowym królestwa cze-  
skiego zaciągniętej, jakoteż na oprocentowanie po  
cztery od sta kapitału akcyjnego przez Rząd za-  
twierdzonego i na umarżanie go w ciągu okresu  
koncesyjnego, w takim razie wynagrodzenie, które  
państwo ma zapłacić za kolej odkupioną, będzie  
polegało na tem, że państwo weźmie na siebie  
w miejsce koncesjonaryuszów spłacanie z własnych  
funduszów rzeczony pożyczki hipotecznej w umó-  
wionych terminach płatności aż do zupełnego jej  
umorzenia, wzmiankowaną zaś powyżej ratę ryczał-  
tową za kapitał akcyjny płacić będzie w ratach pół-  
rocznych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. gru-  
dnia każdego roku i zwracać będzie koncesjona-  
ryuszom podatek rentowy, od tej renty odkupu  
opłacać się mający.

5. Państwo zastrzega sobie nadto, że wolno mu  
będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze  
rent w myśl ustępów powyższych koncesjona-  
ryuszom płacić się mających, zapłacić kapitał, wy-  
równywający zdyskontowanej przez potrącenie od-  
setek od odsetek po cztery od sta na rok wartości  
kapitałowej tych rent, po strąceniu, jak się samo  
przez się rozumie dodatku w myśl postanowień  
ustępu 2, jeżeliby się takowy w nich zawierał.

Gdyby państwo zamierzało w taki sposób spła-  
cić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego podług  
własnego wyboru gotówki lub obligacyj długu pań-  
stwa. 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 półrocza bezpośrednio poprze-  
dzającego.

6. Przez odkupienie kolei i od dnia tego od-  
kupienia przechodzi na państwo za wypłatą wy-  
nagrodzenia pod ll. 1 aż do 5 przepisanego bez  
dalszej zapłaty własności wolna od ciężarów, a  
względnie obciążona tylko zalegającą jeszcze resztą  
pożyczek za zezwoleniem Rządu zaciągniętych i uży-  
wanie kolei niniejszem koncesjonowanej ze wszyst-  
kiemi do niej należącymi ruchomościami i nierucho-  
mościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy  
materyałów i kasowe, a według okoliczności koleje  
podjazdowe, własnością koncesjonaryuszów będące,  
i ich przedsiębiorstwa poboczne, jakoteż fundusze  
obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utwo-  
rzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu  
nie były już użyte stosownie do swego przezna-  
czenia.

7. Odkupienie na rzecz państwa nastąpić ma  
w każdym przypadku z rozpoczęciem się roku ka-  
lendarzowego, uchwała zaś Rządu, tycząca się od-  
kupienia, oznajmiona będzie przedsiębiorstwu ko-  
lejowemu najpóźniej aż do 31. października roku  
bezpośrednio poprzedniego w formie deklaracji.

W deklaracji tej oznaczone będą następujące  
szczegóły:

- a) termin, od którego nastąpi odkupienie;
- b) przedsiębiorstwo kolejowe, będące przedmio-  
tem odkupienia i inne przedmioty majątku,  
które bądź jako przynależność przedsiębiorstwa  
kolejowego bądź na zaspokojenie pretensyi  
państwa lub z jakichkolwiek tytułów prawnych  
przejsć mają na państwo;
- c) kwota ceny odkupu, (ll. 1 aż do 5), którą pań-  
stwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowe-  
mu, według okoliczności z zastrzeżeniem póź-  
niejszego sprostowania tymczasowo obliczonej,  
z oznaczeniem terminu i miejsca płatności.

8. Rząd zastrzega sobie prawo ustanowienia  
jednocześnie z doręczeniem deklaracji co do odku-  
pienia osobnego komisarza do czuwania nad tem,  
żeby stan majątku, począwszy od tej chwili, nie  
został zmieniony na szkodę państwa.

Począwszy od chwili oznajmienia o odku-  
pieniu, wszelka sprzedaż lub obciążenie nieruchomości  
majątkowych, w deklaracji o odkupieniu wymie-  
nionych, podlega przyzwoleniu tego komisarza.

Toż samo rozumie się o wszelkiem przyjmo-  
waniu nowych zobowiązań, przekraczających granicę  
regularnego sprawowania interesów lub uzasa-  
dniających trwałe obciążenie.

9. Koncesjonaryusze obowiązani są mieć o to  
staranie, żeby Rząd mógł w dniu na odkupienie wy-  
znaczonym, objąć w fizyczne posiadanie wszystkie  
przedmioty majątku, w deklaracji o odkupieniu wy-  
mienione.

Gdyby koncesjonaryusze nie uczynili zadość  
temu zobowiązaniu, Rząd będzie miał prawo nawet  
bez ich zezwolenia i bez wdania się sądu, objąć  
w fizyczne posiadanie przedmioty majątku powyżej  
oznaczone.

Począwszy od chwili odkupienia, ruch na  
kolei odkupionej odbywać się będzie na rachun-  
ek państwa, a przeto od tej chwili wszelkie do-  
chody ruchu przechodzić będą na rzecz państwa,  
wszelkie zaś wydatki ruchu na karb państwa.

Czyste dochody, jakie wyjdą z obrachunku  
aż do chwili odkupienia, pozostaną własnością  
przedsiębiorstwa kolejowego, które natomiast odpo-  
wiadać ma samo za wszelkie należności obrachun-  
kowe i za wszelkie inne długi, pochodzące z bu-  
dowy i ruchu kolei aż do chwili powyższej.

10 Rząd zastrzega sobie prawo zahipoteko-  
wania na podstawie deklaracji o odkupieniu (l. 7),

prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach majątkowych, w skutek odkupienia na państwo przechodzących.

Koncesjonaryusze obowiązani są oddać Rządowi na jego żądanie do rozporządzenia wszelkie dokumenty prawne, jakichby od nich do tego celu potrzebował.

#### §. 12.

Gdy koncesya upłynie i od tego dnia, w którym to nastąpi, przechodzi na państwo bez wynagrodzenia wolna od ciężarów własność i używanie kolei koncesyonowanej i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i kasowe, koleje podjazdowe i przedsiębiorstwa poboczne, gdyby je koncesjonaryusze posiadali, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, w rozmiarze wzmiankowanym w §. 11, ustępie 6.

Tak wtedy, gdy koncesya upłynie, jak i w razie odkupienia kolei (§. 11), zatrzymają koncesjonaryusze na własność fundusz zasobny, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i aktywa obrachunkowe, jeżeliby istniały, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniesione lub nabyte, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił koncesjonaryuszów z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależności kolejowej.

#### §. 13.

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

Rząd ma także prawo wglądania w zarząd przez wydelegowanego funkcjonariusza, a w szczególności może nadzorować w wszelki sposób, jaki uzna za stosowny, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i kontraktami, i wydelegować w tym celu funkcjonaryuszów na koszt koncesjonaryuszów.

W razie utworzenia się Spółki akcyjnej, komisarz przez Rząd ustanowiony będzie miał także

prawo bywania na posiedzeniach Rady zawiadowczej lub innej reprezentacyj, przedstawiającej grono kierujące Spółki, jakoteż na walnych zgromadzeniach, ile razy uzna to za potrzebne, i zawiązania wszelkich takich uchwał lub zarządzeń, któreby się ustawom, koncesyi lub statutowi Spółki sprzeciwiały albo były szkodliwe publicznemu dobru; w przypadku jednak takim komisarz winien rzecz przedstawić natychmiast Ministerstwu kolei żelaznych do decyzji, która wydana być ma niezwłocznie i będzie dla Spółki obowiązująca.

#### §. 14.

Nadto zastrzega sobie Rząd prawo, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniedbania jednego z obowiązków, w dokumencie koncesyjnym, warunkach koncesyjnych lub ustawami przepisanych, będzie temu zapobiegał środkami odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności uzna koncesyę jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego, na który została nadana, za nicistniejącą nadal.

Wittek r. w.

## 129.

### Obwieszczenie Ministerstwa handlu z dnia 10. sierpnia 1901,

o stanowczem dozwoleniu urzędowego uwierzytelniania XXXV a typu elektromierzy, tudzież o prowizorycznem aprobowaniu typów XLVI i XLVII.

Na zasadzie ustawy z dnia 23. lipca 1871, Dz. u. p. Nr. 16 z r. 1872 i w wykonaniu przepisów o urzędowem sprawdzaniu i uwierzytelnianiu przyrządów do pomiaru zużycia elektryczności (rozdział V, punkt 21 i 22), ogłoszonych rozporządzeniem Ministerstwa handlu z dnia 4. lipca 1900, Dz. u. p. Nr. 176, Dyrektor c. k. Komisji głównej miar i wag pozwolił stanowczo przyjmować do urzędowego uwierzytelniania typ elektromierzy XXXV a, zaś co do typów XLVI i XLVII udzielił tego pozwolenia prowizorycznie.

Dokładniejszy opis tych trzech typów ogłoszony zostanie później.

Typ elektromierzy	Aprobowany		Oznaczenie	Rodzaj prądu	System przewodowy	Znamiona	Zamknięcie urzędowe plombami i ilość plomb
	stanowczo	próbowo					
XXXV a	1	.	Elektromierz O'Keenana	Prąd stały	Dwuprzewodowy	Liczydło amperogodzinowe, jak typ XXXV, ale zbieracz umieszczony poniżej zamknięcia plombą i zewnątrz tegoż (dostępne dla dostawcy prądu). Przedstawiony przez „Danubię“ spółkę akcyjną wyrobu aparatów dla fabryk gazu, przyrządów do oświetlania, tudzież narzędzi mierniczych, w Wiedniu.	1
XLVI	.	1	Elektromierz Ferrarisa	Prąd przemienny	Dwuprzewodowy	Liczydło motorowe według systemu Ferrarisa, składające się z 3 płaskich, po jednej i tej samej stronie umieszczonych zewzwojów elektromagnesowych i 2 obracających się tarcz. Przedstawiony przez Austriacką Spółkę elektryczną „Union“ w Wiedniu.	2
XLVII	.	1	Elektromierz Ferrarisa	Prąd przemienny	Trójprzewodowy	Jak typ XLVI, ale liczydło trójprzewodowe. Przedstawiony przez Austriacką Spółkę elektryczną „Union“ w Wiedniu.	2

Call r. w.

**130.****Rozporządzenie Ministerstwa sprawiedliwości z d. 16. sierpnia 1901,**

tyczące się ustanowienia sądów powiatowych w Bojkowicach i Pohorzelicach na Morawie.

Na zasadzie §. 2 ustawy z dnia 11. czerwca 1868, Dz. u. p. Nr. 59, ustanawia się:

1. w okręgu Sądu obwodowego węgiersko-hradzkiego dla gmin Bojkowice, Bzowa, Hostietyn, Stary Hrozenków z Żytkową, Wyszkwocem i Wapienią, Kładna-Zylin, Konnia, Karków, Petrówka, Piłin, Przechkowice, Rudyce, Szanów i Zahorowice, do Sądu powiatowego węgiersko-brodzkiego należących, tudzież dla gmin Rokietnice i Rudimów, do Sądu powiatowego walasko-klobuskiego przy-

dzielonych, sąd powiatowy z siedzibą urzędową w Bojkowicach;

2. w okręgu Sądu krajowego berneńskiego dla gmin Kopaszowice, Maleszowice, Medłów, Smolin, Odrowice, Pohorzelice, Prawłów i Cwierczowice, do Sądu powiatowego żydlochowskiego należących, dalej dla gmin Darnopole, Braniszowice z Winohradami, Lodenice i Szumice w powiecie sądowym morawsko-krumlowskim, wreszcie dla gmin Nowa Wieś, Puzdrzany, Troskotowice, Pasohlawki i Wlasatycy w powiecie sądowym mikułowskim, sąd powiatowy z siedzibą urzędową w Pohorzelicach.

Od chwili, w której rzezzone sądy rozpoczną swoje czynności, a która oznaczona i ogłoszona będzie później, wyłączone zostaną wymienione powyżej gminy z okręgów tamtych sądów powiatowych.

Spens r. w.