

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część LXXVI. — Wydana i rozestana dnia 25. października 1894.

(Zawiera Nr. 203—205)

203.

Dokument koncesyjny z dnia 8. września 1894,

na kolej lokalną od Nakři-Netolic do Netolic
(miasto).

My Franciszek Józef Pierwszy,
z Bożej łaski Cesarz Austriacki;

Król Apostolski Węgierski, Król Czeski, Dal-
macki, Kroacki, Sławoński, Galicyjski, Lodo-
meryjski i Illiryski; Arcyksiążę Austriacki,
Wielki Książę Krakowski, Książę Lotaryński,
Salzburjski, Styryjski, Karyntyjski, Kraiński,
Bukowiński, Górno- i Dolno-Słaski; Wielki
Książę Siedmiogrodzki; Margrabia Morawski;
uksiążęcony Hrabia na Habsburgu i Tyrolu
itd. itd. itd.

Gdy Dr. Ottokar Kudrna, adwokat w Netolicach, Ferdynand Riedl, dyrektor dóbr ks. Schwarzenberga w Peterhofie i Józef Kulisz, obywatel w Netolicach podali prośbę o udzielenie im koncesyi na wybudowanie i utrzymywanie w ruchu kolei lokalnej od stacyi w Nakři-Netolicach kolei rządowej Gmünd—Cheb do miasta Netolic, przeto ze względu na powszechną użyteczność tego przedsięwzięcia, widzimy się spowodowani nadać rzeczonym koncesyonaryuszom 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 koncesyonaryuszom prawo wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej parowej od stacyi w Nakři-Netolicach kolei rządowej Gmünd—Cheb do miasta Netolic, która wybudowana być ma jako lokalna ze szlakiem normalnym.

§. 2.

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

- a) Uwolnienie od stępli i należytości 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 skutecznie, 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 akcji 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 wykupnie 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 trzydzieści, licząc od dnia dzisiejszego.

§. 3.

Koncesyonaryusze obowiązani są rozpocząć budowę kolei żelaznej w §. 1 wzmiankowanej niezwłocznie, skończyć najpóźniej w przeciągu półtora 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 mają koncesyonaryusze kaucyą w sumie dwa tysiące złotych a to w papierach, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

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

§. 4.

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

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

§. 5.

We względzie budowy kolei koncesyonowanej i ruchu na niej zastosować się powinni koncesyona-

ryusze do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego i do warunków koncesyjnych, które Ministerstwo handlu 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 z dnia 16. listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852), tudzież do 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.

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

Wypuszczenie w obieg obligacyj pierwszorzędnych jest wzbronione.

Natomiast nadaje się koncesyonaryuszom prawo wypuszczenia w obieg akcji pierwszorzędnych, które mieć będą pod względem wypłaty odsetek i umorzenia pierwszeństwo przed akcyami zakładowemi, za sumę, którą Rząd oznaczy.

Dywidenda należąca się od akcji pierwszorzędnych, zanim akcy zakładowe nabędą prawa do pobierania dywidendy, nie może być wymierzana w większej kwocie jak po cztery od sta i dopłaty z dochodów późniejszych lat są wzbronione.

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 wykończeniu 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

Statut Spółki jakoteż formularze akcyj zakładowych i pierwszorzędných, które mają być wypuszczone, podlegającego zatwierdzeniu Rządu.

§. 7.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych znizowanych. 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 rządowych 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 nietylko gdy podróżują kosztem skarbu, lecz także gdy jadą po służbie o własnym koszcie na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne.

Koncesjonaryusze zobowiązują 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 koncesjonaryuszów mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na kolei koncesjonowanej. Przepisy rzeczonoego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i w Dzienniku ustaw państwa nie będą ogłoszone, staną się dla koncesjonaryuszów obowiązującemi wtedy, gdy zostaną jej urzędownie podane do wiadomości.

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

Koncesjonaryusze zobowiązują się przy obsadzaniu 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).

§. 8.

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

§. 9.

Koncesjonaryusze obowiązani są w razie uruchomienia wojska i w razie wojny wstrzymać ruch na kolei koncesjonowanej bez pretensyi do wynagrodzenia o tyle i na tak długo, jak Władza wojskowa uzna za potrzebne do ruchów wojskowych lub jakichkolwiek innych czynności wojennych na jednej z dróg publicznych, którychby kolej używała.

§. 10.

Koncesyą nadaje się z obroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §u 9go, lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne na lat dziewięćdziesiąt (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 ruchu nie były dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie da się usprawiedliwić w myśl §fu 11, lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne.

§. 11.

Ruch na kolei koncesjonowanej utrzymywany będzie przez Rząd w ciągu całego okresu koncesyjnego na rachunek koncesjonaryuszów. Warunki tego utrzymywania ruchu przepisane będą w kontrakcie, który Rząd zawrze z koncesjonaryuszami.

§. 12.

Koncesjonaryusze obowiązani są 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 współużywaney.

Wynagrodzenie, które za to ma być płacone, ustanowione będzie według przepisów dołączonych jako załączka C do dokumentu koncesyjnego z dnia 1. stycznia 1886 dla kolei północnej Cesarza Ferdynanda ogłoszonych w Dz. u. p. 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 najniepomysłniejszych i obliczony będzie średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

Dochód czysty w myśl postanowień powyższych obliczony będzie koncesyonaryuszom płacony aż do upływu okresu koncesyjnego jako wynagrodzenie za odstąpienie kolei a to w ratach półrocznych płatnych z dołu dnia 30. czerwca i 31. grudnia każdego roku.

2. Gdyby jednak odkupienie miało nastąpić przed upływem siódmego roku ruchu, lub gdyby średni dochód czysty, w myśl postanowień ustępu 1. obliczony, nie wynosił najmniej takiej sumy rocznej, któraby wyrównywała racie rocznej potrzebnej na umówione oprocentowanie i spłacenie zaciągniętej przez koncesyonaryuszów w Banku krajowym czeskim pożyczki, jakoteż na oprocentowanie po cztery od sta kapitału akcyjnego przez Rząd zatwierdzonego i na umorzenie go w ciągu całego okresu koncesyjnego, natenczas wynagrodzenie, które Rząd ma zapłacić za odstąpienie kolei, będzie polegało na tem, że Rząd weźmie na siebie spłacenie z własnych funduszów w miejsce koncesyonaryuszów pożyczki, którą zaciągnęli w Banku krajowym czeskim a nadto oznaczoną powyżej ratę roczną za kapitał akcyjny płacić będzie w ratach półrocznych z dołu dnia 30. czerwca i 31. grudnia każdego roku.

3. Rząd zastrzega sobie, że gdyby kolej odkupiona została na podstawie dochodu średniego

w myśl ustępu 1go, wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rat rocznych, zapłacić kapitał wyrównywający sumie rat według postanowień ustępu 1go półrocznie płacić się mających, zdyskontowanej przez potrącenie odsetek od odsetek po cztery od sta na rok.

Gdyby Rząd zamierzał w taki sposób spłacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego podług własnego wyboru gotówki lub obligacyi 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.

4. Przez odkupienie kolei i od dnia tego odkupienia wchodzi państwo za wypłatą ceny odkupu bez dalszego wynagrodzenia w posiadanie wolne od ciężarów a względnie obciążone tylko resztą pożyczki Banku krajowego królestwa czeskiego i w używanie kolei niniejszem koncesyonowanych ze wszystkimi do niej należąciami ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także park wozowy i zapasy materyałów, 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 materyałów, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, w rozmiarze wzmiankowanym w §. 13, l. 4.

Tak wtedy gdy koncesya moc swoją straci, jak i w razie odkupienia kolei (§. 13), zatrzymają koncesyonaryusze na własność fundusz zasobny, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i należące się im aktywa, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniesione lub nabyte, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił koncesyonaryuszów 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 koncesyonaryuszów.

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, koncesyi lub statutowi Spółki sprzeciwiały albo były szkodliwe publicznemu 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 kolejowym, niniejszem ustanowiony, koncesyonaryusze nie są obowiązani aż do dalszego zarządzenia płacić skarbowi państwa wynagrodzenia.

Uwalnia się koncesyonaryuszów od przepisanego w §16 89tym 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 odpowiadającemi ustawom, a według okoliczności unieważni koncesyą jeszcze przed upływem czasu, na który została nadana.

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

W dowód czego wydajemy niniejszy list, pod Naszą większą pieczęcią, w Naszem głównem i re-

zydencyonalnem mieście Wiedniu, dnia ósmego miesiąca września w roku zbawienia tysiąc ósmset dziewięćdziesiątym czwartym, Naszego panowania czterdziestym szóstym.



Franciszek Józef r. w.

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

Plener r. w.

204.

Rozporządzenie Ministerstwa handlu w porozumieniu z Ministerstwami spraw wewnętrznych i skarbu z dnia 15. października 1894,

którem dla obszaru gminy stołecznego i rezydencyonalnego miasta Wiednia zmieniają się postanowienia zawarte w §§. 3 i 4 rozporządzenia ministeryalnego z dnia 8. stycznia 1878 (Dz. u. p. Nr. 8) tyjące się należytości służby miar i wag za sprawdzenie i cechowanie poza obrębem urzędów miar i wag, jakoteż za pomoc techniczną przy rewizjach policyjnych.

§. 1.

Z częściową zmianą §§. 3 i 4 rozporządzenia ministeryalnego z dnia 8. stycznia 1878 (Dz. u. p. Nr. 8) przyznaje się służbie miar i wag za sprawdzanie i cechowanie poza obrębem urzędu miar i wag i za pomoc techniczną przy rewizjach policyjnych na obszarze gminy stołecznego i rezydencyonalnego miasta Wiednia należytości poniżej ustanowione.

§. 2.

Okrąg każdego wiedeńskiego urzędu miar i wag, o ile tenże składa się z części obszaru gminy głównego i rezydencyonalnego miasta Wiednia, dzieli się na dwie strefy, z których pierwsza zamyka się w koło zatoczonem z siedziby każdego z tych urzędów miar i wag promieniem o 1800 metrach.

Części obszaru gminnego, leżące poza okręgiem tego koła stanowią drugą strefę.

§. 3.

Do której z dwóch stref należy miejsce komisji, stwierdza się na podstawie planu przez Władzę budowniczą uwierzytelnionego, na którym koło w §. 2 wzmiankowane jest wyrysowane.

Jeżeli linia kołowa przecina miejsce komisji, w takim razie miejsce to zalicza się do drugiej strefy.

§. 4.

Należytości za sprawdzanie.

a) Dyety.

Za wszelkie sprawdzanie miar i wag, odbywające się poza obrębem urzędu, liczyć należy kwoty w §. 3 rozporządzenia ministeryalnego z dnia 8. stycznia 1878 (Dz. u. p. Nr. 8) pod a) przepisane, stosownie do postanowień w rzeczonym paragrafie zawartych.

b) Jezdne.

Jezdne wolno liczyć tylko za sprawdzanie w drugiej strefie.

Jeżeli taryfa powozów najemnych, obowiązująca na obszarze gminy miasta Wiednia, zawiera taksy jednokonek dla przestrzeni w rachunku podawanych, liczyć należy taksy taryfowe.

Nie kwalifikują się do przyjęcia w rachunku należytości za czekanie, tudzież osobne należytości za szczególne usługi, jakoto wstrzymanie zamówionego kursu, przewóz pakunku itp., o ile wzięcia pakunku nie wymagały szczególne okoliczności, które w wykazie kosztów powinny być wyłączone i przez przełożonego urzędu potwierdzone.

W takim razie, gdy w taryfie powozów najemnych niema taksy za przestrzeń, którą miano przebyć lub gdyby w ogóle takowa nie dała się zastosować, wynagrodzenie jezdne policzyć należy w rachunku stosownie do postanowień §. 2 b) rozporządzenia ministeryalnego z dnia 8. stycznia 1878, Dz. u. p. Nr. 8 (ustęp 1 i 2).

c) Wydatki na transport.

Za transport piątek potrzebnych do wykonania cechowania można policzyć tyle, ile w miejscu płaci się zwyczajnie za przeniesienie, atoli tylko w obrębie pierwszej strefy, co do której umieszczanie w rachunku jezdne nie jest dozwolone.

Pod względem transportu innych narzędzi cechowniczych, jakoteż pod względem pomocników stosują się w obu strefach postanowienia zawarte w punkcie c) ustęp 2 §. 2. rozporządzenia ministeryalnego z dnia 8. stycznia 1878, Dz. u. p. Nr. 8.

§. 5.

Należytości za pomoc techniczną przy rewizjach policyjnych.

a) Dyety.

Za pomoc techniczną przy policyjnych rewizjach miar, ciężarków, wag i innych przedmiotów sprawdzaniu i cechowaniu podlegających, służba miar i wag pobierać ma na całym obszarze gminy miasta Wiednia dyety wynoszące dwa złote za cały dzień a jeden złoty za pół dnia.

b) Jezdne.

Pod względem zwrotu kosztów jezdnego stosują się odnośnie postanowienia §. 4go.

§. 6.

Postanowienia ogólne, dotyczące się wybierania drogi najkrótszej, wspólnego używania powozu, używania kolei żelaznych, tramwajów parowych itp. stosować się mają w sposób odpowiedni także do czynności urzędowych, będących przedmiotem niniejszego rozporządzenia.

§. 7.

Rozporządzenie niniejsze nabywa mocy obowiązującej od dnia ogłoszenia w Dzienniku ustaw państwa.

Bacquehem r. w.

Plener r. w.

Wurmbrand r. w.

205.**Rozporządzenie Ministerstwa sprawiedliwości z dnia 18. października 1894,**

tyczące się przyłączenia gmin Kaczyny, Kozinca i Ponikwi łącznie z obszarami dworskimi do okręgu Sądu delegowanego miejsko-powiatowego wadowickiego w Galicyi.

Na zasadzie ustawy z dnia 11. czerwca 1868 (Dz. u. p. Nr. 59) gminy Kaczynę, Koziniec i Ponikiew oddzielają się od okręgu Sądu powiatowego andrychowskiego i przyłączają do okręgu Sądu delegowanego miejsko-powiatowego wadowickiego.

Rozporządzenie niniejsze nabywa mocy obowiązującej od dnia 1. stycznia 1895.

Schönborn r. w