Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część CXI. — Wydana i rozesłana dnia 24. października 1907.

241.

Dokument koncesyjny z dnia 13. października 1907.

na kolej lokalną z Neumarkt-Kallham do Weizenkirchen wraz z odnogą z Aching do Peuerbach.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia nadaję w porozumieniu z interesowanemi Ministerstwami właścicielowi dóbr hrabiemu Botho Coreth w Weizenkirchen oraz właścicielowi gruntu Franciszkowi Eybl w Neumarkt, na ich prośbę koncesyę na budowę i utrzymywanie w ruchu normalnotorowej kolei lokalnej od stacyi Neumarkt-Kallham na linii kolei państwowej Wels—Passawa do Weizenkirchen wraz z odnogą z Aching do Peuerbach, a to w myśl postanowień ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854., Dz. u. p. Nr. 238., jakoteż ustaw z dnia 31. grudnia 1894., Dz. u. p. Nr. 2. z r. 1895., i z dnia 24. grudnia 1905, Dz. u. p. Nr. 216., pod następującemi warunkami i zastrzeżeniami:

§ 1.

Co do kolei żelaznej, będącej przedmiotem tego dokumentu koncesyjnego, korzystają koncesyonaryusze z 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 koncesyonowanych linii kolejowych najpóźniej w przeciągu dwóch lat, licząc od dnia dzisiejszego, oddać gotową kolej 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 na żądanie rządu odpowiednią kaucyę w papierach wartościowych, nadających się do lokacyi pieniędzy sierocych.

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

§ 3.

Celem wybudowania koncesyonowanej kolei nadaje się koncesyonaryuszom prawo wywłaszczania podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takie samo prawo przyznane będzie koncesyonaryuszom także co do ewentualnej budowy tych kolei podjazdowych, których budowę rząd ze względu na dobro publiczne uznałby za pożyteczną.

§ 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 koncesyach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854., Dz. u. p. Nr. 238., i do regulaminu ruchu na kolejach 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 o tyle odstąpić od zarządzeń dla bezpieczeństwa i przepisów dotyczących ruchu, ustanowionych w regulaminie ruchu kolei żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych, 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. W tej mierze stosowane będą osobne przepisy ruchu, które wyda Ministerstwo kolei żelaznych.

§ 5.

Koncesyonaryuszom nadaje się prawo utworzenia — za osobnym zezwoleniem rządu i pod warunkami, które on ustanowi — spółki akcyjnej, która wejść ma we wszystkie prawa i obowiązki koncesyonaryuszy.

Koncesyonaryuszom nadaje się prawo wypuszczenia obligacyi pierwszeństwa aż do wysokości oznaczonej przez rząd.

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 tudzież kosztów na uposażenie rezerwy kapitału, którą 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 w kapitał wliczać nie wolno.

Gdyby po wybudowaniu kolei jeszcze jakie nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, natenczas można odnośne koszta doliczyć do kapitału zakładowego, jeżeli rząd zezwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub na pomnożenie urządzeń ruchu a koszta te należycie będą wykazane.

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

Statuty spółki oraz formularze częściowych zapisów długu, które ewentualnie wypuści się, tudzież akcyi zakładowych wymagają zatwierdzenia rządowego.

§ 6.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po zniżonych 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 austryackich kolejach państwowych, każdocześnie obowiązują.

Postanowienia te stosują się także do obrony krajowej i pospolitego ruszenia obu połów monarchii, do tyrolskich strzelców krajowych i do żandarmeryi 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 austryackie 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 każdocześnie obowiązujących przepisów dla kolei żelaznych na wypadek wojny, jakoteż do umowy dodatkowej, która weszła w wykonanie z dniem 1. czerwca 1871. o przewozie chorych i rannych, których na rachunek skarbu wojskowego przewozi się w pozycyi leżącej.

Przepis, który obowiązuje każdocześnie pod względem transportów wojskowych kolejami żelaznemi, tudzież każdocześnie obowiązujące przepisy dla kolei żelaznych na wypadek wojny nabywają dla koncesyonaryuszy mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na koncesyonowanej kolei. Przepisy rzeczonego 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 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.

§ 7.

Do przewozu korpusów straży cywilnej (straży bezpieczeństwa, straży skarbowej itp.) stosować należy analogicznie zniżoną taryfę, przepisaną dla transportów wojskowych.

§ 8.

Okres koncesyi i ochrony przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl § 9., lit. *b)* ustawy o koncesyach na koleje żelazne wynosić ma lat dziewięćdziesiąt (90), licząc od dnia dzisiejszego; po upływie tego czasu koncesya traci moc swoją.

Rząd może koncesyę uznać za zgasłą jeszcze przed upływem rzeczonego czasu, gdyby nie dopełniono określonych w §. 2. zobowiązań co do skończenia budowy, tudzież otwarcia ruchu i o ile ewentualne przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl § 11., lit. *b)*, ustawy o koncesyach na koleje żelazne.

§ 9.

Ruch na liniach kolejowych, stanowiących przedmiot niniejszego dokumentu koncesyjnego, utrzymywać będzie państwo na rachunek koncesyonaryuszy a koncesyonaryusze zwracać mają zarządowi kolei państwowych koszta z powodu utrzymywania tego ruchu rzeczywiście poniesione. Warunki utrzymywania ruchu określi się w kontrakcie 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, podanemi, dozwolić rządowi na jego żądanie, każdego czasu współużywania swej kolei do transportów między kolejami już istniejącemi lub dopiero w przyszłości mającemi powstać — na których rząd ruch utrzymuje — w taki sposób, by rząd mógł z prawem samoistnego ustanawiania taryf przeprawiać lub kazać przeprawiać tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy współużywaną koleją lub jej częściami, za opłatą stosownego wynagrodzenia.

§ 11.

Rząd zastrzega sobie prawo wykupienia koncesyonowanej kolei po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu, w każdym czasie pod następującymi warunkami:

1. Celem oznaczenia ceny wykupna policzy się czyste roczne dochody przedsiębiorstwa w ciągu ostatnich zamkniętych lat siedmiu przed chwilą wykupna, strąci się z tego czyste dochody najniepomyślniejszych dwóch lat, poczym obliczy się średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

2. Gdyby wykupno nastąpić miało przed upływem unormowanego w § 1. czasowego uwolnienia od podatku, w takim razie przez resztujący okres uwolnienia od podatku stanowi obliczony w ten sposób średni dochód czysty owych lat pięciu uiścić się mającą bez opłaty podatku rentę wykupna. Za czas po upływie wolności podatkowej oznacza się rentę wykupna w ten sposób, że od dochodów, podług których oblicza się sumę średnią, policza się podatek wraz z dodatkami według stopy procentowej odnośnych lat i potrąca go od dochodów. Do pozostałej reszty dolicza się ze względu na to, że stosownie do § 131., lit. *a)* ustawy z dnia 25. października 1896., Dz. u. p. Nr. 220., opłacać się ma na przyszłość od renty wykupna podatek dziesięcioprocentowy — dodatek w wysokości jednej dziewiątej tego czystego dochodu.

3. Gdyby wykupno nastąpić miało po upływie ustanowionego w § 1. czasowego uwolnienia od podatków, uważać się będzie przy obliczaniu czystych dochodów rocznych podatki i dodatki do podatków, ciążące na wykupionym przedsiębiorstwie kolejowym, 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 odnośnych lat i potrącić go z przychodów.

Ze względu jednak na to, że stosownie do § 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.

4. Czysty dochód roczny, obliczony w myśl powyższych postanowień, płacić należy koncesyonaryuszom jako wynagrodzenie za wykupioną kolej aż do upływu okresu koncesyjnego w ratach półrocznych, płatnych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku.

5. 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 ustępach 2. i 3. przewidzianego, nie dawał przynajmniej takiej sumy rocznej, któraby się równała racie ryczałtowej, potrzebnej na oprocentowanie i umorzenie według planu pożyczek, zaciągniętych za upoważnieniem rządu na pokrycie policzalnych kosztów zakładowych a zabezpieczonych prawem zastawu wraz z ratą ryczałtową, potrzebną na oprocentowanie po cztery od sta kapitału akcyjnego przez rząd zatwierdzonego i na umorzenie go w ciągu okresu koncesyjnego, w takim razie wynagrodzenie, które państwo ma zapłacić za kolej wykupioną, będzie polegało na tym, że państwo wymienione wyżej kwoty ryczałtowe płacić będzie w ratach półrocznych z dołu, płatnych dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku i zwracać koncesyonaryuszom podatek rentowy, przypadający od tej renty wykupna.

6. Państwu zastrzega się prawo objęcia każdej chwili — do zapłacenia z własnych funduszów w miejsce koncesyonaryuszy — pożyczek, zaciągniętych w celu uzyskania kapitału na koncesyonowaną kolej, w kwocie, według zatwierdzonego planu amortyzacyjnego w chwili wykupna jeszcze nie umorzonej; w przypadku tym zniży się należna renta wykupna o kwotę potrzebną na pokrycie procentów i na umorzenie określonego wyżej kapitału pożyczkowego, jakoteż ewentualnie o odpowiadającą powyższemu zapotrzebowaniu sumę dodatku, który w myśl przepisów ustępów 2. i 3. doliczyć się ma do przeciętnego dochodu.

7. Państwo zastrzega sobie prawo, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rent, w myśl postanowień powyższych punktów koncesyonaryuszom należnych, zapłacić kapitał, równający się zdyskontowanej według stopy po cztery od sta na rok — licząc odsetki od odsetek — wartości kapitałowej tych rent, po strąceniu, jak się samo przez się rozumie, dodatku, gdyby w myśl postanowień ustępów 2. i 3. 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 takim, jaki wyniknie jako kurs średni z porównania kursów pieniężnych obligacyi długu państwa tego samego rodzaju, notowanych urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, w ciągu półrocza bezpośrednio poprzedzającego.

8. Przez wykupienie kolei i od dnia tego wykupienia przechodzi na państwo za wypłatą wynagrodzenia pod l. 1. do 7. przepisanego, bez dalszej odpłaty, wolna od ciężarów, względnie obciążona tylko zalegającą jeszcze resztą ewentualnych pożyczek, za zezwoleniem rządowym zaciągniętych, własność i używanie koncesyonowanej obecnie kolei ze wszystkiemi do niej należącemi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materyałów i zapasy kasowe, ewentualnie także własnością koncesyonaryuszy będące koleje podjazdowe i jego przedsiębiorstwa poboczne, jakoteż rezerwy obrotowe i kapitałowe utworzone z kapitału zakładowego, o ileby tych ostatnich z zezwoleniem rządowym nie użyto już stosownie do ich przeznaczenia.

9. Postanowienie rządu, tyczące się wykonania państwowego prawa wykupna, które nastąpić może zawsze tylko z początkiem roku kalendarzowego, oznajmione będzie przedsiębiorstwu kolejowemu we formie deklaracyi najpóźniej do 31. października bezpośrednio poprzedzającego roku.

Deklaracya ta obejmować będzie następujące szczegóły:

a) termin, od którego wykupno 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 również na państwo;

c) kwotę ceny wykupna (l. 1. do 7.), którą państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowemu, a którą ewentualnie z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania tymczasowo obliczy się, z oznaczeniem terminu i miejsca płatności.

10. Państwo zastrzega sobie prawo ustanowienia — jednocześnie z doręczeniem deklaracyi tyczącej się wykupna — osobnego komisarza do czuwania nad tym, żeby począwszy od tej chwili, nie zmieniono stanu majątku, na szkodę państwa.

Od chwili deklaracyi tyczącej się wykupienia wymaga wszelka sprzedaż lub obciążenie nieru-

chomych przedmiotów majątkowych. 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.

11. Koncesyonaryusze obowiązani są mieć o to staranie, aby rząd mógł w dniu, na wykupienie wyznaczonym, objąć w fizyczne posiadanie wszystkie w deklaracyi wykupna wymienione przedmioty majątkowe.

Gdyby koncesyonaryusze nie uczynili zadość temu zobowiązaniu, będzie rząd miało prawo nawet bez ich zezwolenia i bez sądowej interwencyi objąć wymienione przedmioty majątkowe w fizyczne posiadanie.

Począwszy od chwili wykupienia, odbywać się będzie ruch na wykupionej kolei na rachunek państwa; przeto od tej chwili przypadają wszelkie dochody z 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 należytości obrachunkowe i za wszelkie inne długi, pochodzące z budowy i ruchu kolei aż do chwili powyższej.

12. Rząd zastrzega sobie prawo zahipotekowania, na podstawie deklaracyi wykupna (l. 9.), prawa własności państwa na wszystkich nieruchomych przedmiotach majątkowych, wskutek wykupienia na państwo przechodzących.

Koncesyonaryusze obowiązani są oddać rządowi na jego żądanie do dyspozycyi wszelkie dokumenty prawne, jakichby od nich w tym celu jeszcze wymagano.

§ 12.

Gdy koncesya zgaśnie i od dnia jej zgaśnięcia 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 koncesyonaryusze posiadali, jakoteż rezerwy obrotowe i kapitałowe. utworzone z kapitału zakładowego w zakresie oznaczonym w § 11., ustępie 8.

Tak wtedy, gdy koncesya niniejsza zgaśnie, jak i w razie wykupienia kolei (§ 11.), zatrzymują koncesyonaryusze 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 upoważnił koncesyonaryuszy z tym wyraźnym dodatkiem, 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 ma prawo zarządzić, aby wadom w tym względzie zapobieżono, względnie je usunięto.

Rząd ma także prawo wglądać w zarząd kolei za pośrednictwem wydelegowanego przez siebie funkcyonaryusza, a w szczególności nadzorować w sposób, jaki tylko za stosowny uzna, za pośrednictwem organów nadzorczych, które wydeleguje na koszt koncesyonaryuszy, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i kontraktami.

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 zawieszać wszelkie takie uchwały i zarządzenia, które sprzeciwiałyby się ustawom, koncesyi lub statutowi spółki, względnie były dla publicznego dobra 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 zaniedbania jednego z obowiązków, przepisanych dokumentem koncesyjnym, warunkami koncesyi lub ustawami, będzie temu zapobiegał środkami odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności uzna koncesyę za zgasłą jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego.

Derschatta wlr.

242.

Rozporządzenie Ministra sprawiedliwości w porozumieniu z Ministrami spraw wewnętrznych, handlu i skarbu z dnia 15. października 1907.,

dotyczące utworzenia sądu przemysłowego w Prościejowie.

Na zasadzie §§ 2. i 3. ustawy z dnia 27. listopada 1896., Dz. u. p. Nr. 218., wprowadzającej w życie sądy przemysłowe i sądownictwo w sporach wynikających ze stosunku pracy, nauki i płacy w przemyśle, rozporządza się:

§ 1.

Dnia 1. lutego 1908. rozpocząć ma czynności w Prościejowie sąd przemysłowy, utworzony na zasadzie ustawy z dnia 27. listopada 1896., Dz. u. p. Nr. 218.

Ten sąd przemysłowy nosi nazwę: „C. k. Sąd przemysłowy w Prościejowie". Pieczęć urzędowa tego sądu przemysłowego zawiera orła cesarskiego.

Jako trybunał pierwszej instancyi, wyznaczony w ustawie z dnia 27. listopada 1896., Dz. u. p. Nr. 218., oraz jako sąd odwoławczy działać ma w sprawach tego sądu przemysłowego c. k. Sąd obwodowy w Ołomuńcu.

§ 2.

Miejscowa właściwość Sądu przemysłowego w Prościejowie rozciąga się na okrąg Sądu powiatowego w Prościejowie.

§ 3.

Rzeczowa właściwość Sądu przemysłowego w Prościejowie rozciąga się na wszystkie przedsiębiorstwa, wymienione w § 1., ustępie 2. ustawy o sądach przemysłowych a znajdujące się w okręgu sądu przemysłowego, z wyjątkiem kolei żelaznych.

Termin, od którego sąd przemysłowy nabędzie rzeczowej właściwości względem kolei żelaznych, wyznaczony będzie osobnym rozporządzeniem.

§ 4.

Liczbę asesorów Sądu przemysłowego w Prościejowie ustanawia się na 56, liczbę zastępców na 32.

§ 5.

Asesorów sądu przemysłowego i ich zastępców wybierać należy z oznaczonych szczegółowo grup przedsiębiorstw przemysłowych, w stosunku, który podany jest w podziale niżej zamieszczonym.

Wydanie zarządzeń potrzebnych na przypadek, gdyby wybory odbywały się w kilku sekcyach terytoryalnie oddzielonych, pozostawia się c. k. Namiestnictwu w Bernie.

Grupy przedsiębiorstw przemysłowych do odbycia wyborów i ogólną ilość asesorów sądu przemysłowego i ich zastępców, którą każda grupa wybrać ma po połowie z ciała wyborczego przedsiębiorców i z ciała wyborczego robotników, ustanawia się jak następuje:

Grupa I.

Wszystkie przedsiębiorstwa z zakresu przemysłu tkackiego, wyrobu odzieży i strojów.

Klasa IX. i XI. przedsiębiorstw i zatrudnień wymienionych w załączniku J przepisu wykonawczego do rozdziału I. ustawy z dnia 25. października 1896., Dz. u. p. Nr. 220., obwieszczonego reskryptem c. k. Ministerstwa skarbu z dnia 28. stycznia 1897., Dz. u. p. Nr. 35.:

20 asesorów,
12 zastępców.

Grupa II.

Przedsiębiorstwa handlowe.

Klasa XX., XXI., XXII. i XXIII. spisu wyżej wymienionego:

12 asesorów,
8 zastępców.

Grupa III.

Wszystkie inne rodzaje przemysłu z wyjątkiem przemysłu tkackiego, wyrobu odzieży i strojów, tudzież przemysłów handlowych:

24 asesorów,
12 zastępców.

W razie wątpliwości pod względem zaliczenia pewnego przedsiębiorstwa przemysłowego do jednej z grup wyżej wymienionych należy kierować się rejestrem abecadłowym, dołączonym do klasyfikacyi przedsiębiorstw i zatrudnień (załącznik J przepisu wykonawczego do rozdziału I. ustawy z dnia 25. października 1896., Dz. u. p. Nr. 220., obwieszczonego reskryptem c. k. Ministerstwa skarbu z dnia 28. stycznia 1897., Dz. u. p. Nr. 35.).

§ 6.

Zwrot wydatków w gotówce (§ 13. ustawy o sądach przemysłowych) przyznawać należy asesorom sądu przemysłowego i ich zastępcom, tudzież asesorom sądu odwoławczego stosując analogicznie postanowienia §§ 3. do 10., 15., 20., 21., 23. i 24. rozporządzenia Ministra sprawiedliwości z dnia 17. września 1897., Dz. u. p. Nr. 221., o należytościach świadków i znawców w sporach cywilnych.

Wynagrodzenie za ubytek zarobku, należne asesorom i zastępcom ze stanu robotników, tudzież według rozporządzenia ministeryalnego z dnia 5. sierpnia 1903, Dz. u. p. Nr. 165., asesorom i zastępcom z grona przedsiębiorców, ustanawia się w kwocie 2 koron za pół dnia a w kwocie 4 koron za cały dzień, bez podziału dnia na drobniejsze części.

Za podstawę do wymierzania tego wynagrodzenia brać należy czas, przez który asesor opuścił rzeczywiście swój zarobek; w szczególności liczyć należy przytym także czas drogi do sądu i z powrotem.

Klein wlr. **Bienerth** wlr.

Korytowski wlr. **Fort** wlr.