

# Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część LXXII. — Wydana i rozesłana dnia 24. września 1910.

**Treść:** (№ 168 i 169.) 168. Dokument koncesyjny na kolej lokalną z Kurzima do Bytyszki Weverskiej. — 169. Rozporządzenie, dotyczące zmiany tytułów służbowych technicznych urzędników salinarnych.

## 168.

### Dokument koncesyjny z dnia 12. września 1910,

na kolej lokalną z Kurzima do Bytyszki Weverskiej.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia udzielam w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami wiceprezydentowi Napajedlskiej Spółki fabrykacji cukru, Drowi Cyryłowi Seifertowi w Napajedli żadaną koncesyę na budowę i utrzymywanie w ruchu normalnotorowej kolei lokalnej od stacji Kurzima na linii c. k. kolei państwowych do Bytyszki Weverskiej, 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 8. sierpnia 1910, Dz. u. p. Nr. 149, pod warunkami i zastrzeżeniami, podanymi w dalszym ciągu:

#### § 1.

Co do kolei żelaznej, będącej przedmiotem tego dokumentu koncesyjnego, korzysta koncesyonaryusz z ulg, przewidzianych w artykułach VI. do XII. ustawy z dnia 8. sierpnia 1910, Dz. u. p. Nr. 149.

#### § 2.

Koncesyonaryusz ma obowiązek ukończenia budowy koncesyonowanej kolei najpóźniej w przeciągu dwóch lat, licząc od dnia dzisiejszego, tudzież

oddania gotowej kolei na użytek publiczny i utrzymywania je w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy, jakoteż wykonania i urządzenia kolei zgodnie z warunkami koncesyi złożyć ma koncesyonaryusz na żądanie c. k. rządu odpowiednią kaucyę w papierach wartościowych, nadających się do lokacyi pieniędzy sierocych.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania można uznać kaucyę tę za przepadłą.

#### § 3.

Celem wybudowania koncesyonowanej kolei nadaje się koncesyonaryuszowi prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takie samo prawo przyzna się koncesyonaryuszowi także co do ewentualnej budowy tych kolei dojazdowych, których urządzenie uznałby c. k. rząd za odpowiadające interesowi publicznemu.

#### § 4.

Przy budowie koncesyonowanej kolei i ruchu na niej stosować się winien koncesyonaryusz do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego, do warunków koncesyjnych, ustanowionych przez c. k. 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 roku 1852, wreszcie do ustaw i rozporządzeń, któreby wydano w przyszłości.

Pod względem ruchu będzie można o tyle odstąpić od zarządzeń dla bezpieczeństwa i przepisów co do 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 c. k. Ministerstwo kolei żelaznych uzna to za dopuszczalne. W tej mierze stosowane będą osobne przepisy ruchu, które wyda c. k. Ministerstwo kolei żelaznych.

#### § 5.

Transporty wojskowe muszą być przewożone po niższych cenach taryfowych. Pod względem zastosowania taryfy wojskowej do przewozu osób i rzeczy obowiązywać będą postanowienia, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych obowiązują każdorazowo na austriackich kolejach państwowych.

Postanowienia te stosują się także do obrony krajowej i pospolitego ruszenia obu połów Monarchii, do tyrolskich strzelców krajowych i do żandarmerji, a to nie tylko w podróżach na koszt skarbu państwa, lecz także w podróżach służbowych na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne, odbywanych własnym kosztem.

Koncesjonariusz obowiązany jest przystąpić do umowy, zawartej przez austriackie spółki kolejowe co do zakupu i utrzymywania w pogotowiu przyborów dla transportów wojskowych, oraz co do pomagania sobie nawzajem służbą i taborem przy uskutecznianiu większych transportów wojskowych, dalej do każdorazowo 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, przewożonych na rachunek skarbu wojakowego w postawie leżącej.

Przepis, który obowiązuje każdorazowo pod względem transportu wojskowego na kolejach żelaznych, tudzież każdorazowo obowiązujące przepisy dla kolei żelaznych na wypadek wojny, nabywają dla koncesjonariusza mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na koncesjonowanej kolei. Przepisy rzeczonożego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i nie będą ogłoszone w Dzienniku ustaw państwa, nabędą dla koncesjonariusza mocy obowiązującej z chwilą, w której urzędownie poda się je do jego wiadomości.

Zobowiązania te ciążą na koncesjonariuszu 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, wyposażenia kolei i systemu ruchu.

Koncesjonariusz jest obowiązany uwzględnić przy obsadzaniu posad wysłużonych podoficerów c. i k. wojska, c. i k. marynarki wojennej i c. k. obrony krajowej w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872, Dz. u. p. Nr. 60.

#### § 6.

Do przewozu korpusów straży cywilnej (straży bezpieczeństwa, straży skarbowej itp.) stosować należy analogicznie niższe stopy taryfowe, przepisane dla transportów wojskowych.

#### § 7.

Nie wolno koncesjonariuszowi powierzać ruchu na koncesjonowanej kolei osobom trzecim, wyjąwszy w razie wyraźnego zezwolenia ze strony c. k. rządu.

C. k. rząd zastrzega sobie prawo objęcia każdej chwili ruchu na koncesjonowanej kolei i utrzymywania go aż do upływu okresu koncesyjnego na rachunek koncesjonariusza.

W przypadku takim winien koncesjonariusz zwracać c. k. rządowi koszta, rzeczywiście ponoszone z powodu utrzymywania tego ruchu.

Warunki utrzymywania tego ruchu unormowane będą zresztą w kontrakcie ruchu, który zawrze się z koncesjonariuszem.

#### § 8.

Koncesjonariusz jest obowiązany postarać się o zaopatrzenie swoich funkcyjnarjuszj na przypadek niezdolności do pracy i na starość, oraz o zaopatrzenie ich rodzin i przystąpić w tym celu do zakładu emerytalnego związku austriackich kolei lokalnych, o ileby nie utworzono dla koncesjonowanego przedsiębiorstwa kolejowego własnej kasy emerytalnej, zapewniającej członkom przynajmniej takie same korzyści, względnie nakładającej na koncesjonariusza przynajmniej takie same obowiązki, jak wspomniany zakład emerytalny.

To zaopatrzenie należy tak przeprowadzić, by koncesjonariusz lub przedsiębiorstwo w jego miejsce wstępujące mieli obowiązek zgłaszać w zakładzie emerytalnym związku austriackich kolei lokalnych,

względnie we własnej kasie emerytalnej stałych funkcyjaryuszów z dniem nadania im stałej posady, z innych zaś funkcyjaryuszów przynajmniej tych, którzy pełnią służbę jako kierownicy maszyn, palacze, konduktorzy, strażnicy lub posługacze stacyjni. przy odpowiednim ich zatrudnieniu, najpóźniej po ukończeniu trzech lat służby.

Statuty kasy pensyjnej, która będzie w danym razie założona, oraz wszelkie ich zmiany podlegają zatwierdzeniu c. k. rządu.

### § 9.

Pod warunkami i zastrzeżeniami, podanymi w artykule XXV. ustawy z dnia 8. sierpnia 1910, Dz. u. p. Nr. 149, jest koncesyjaryusz obowiązany dozwolić c. k. rządowi na jego żądanie każdego czasu współużywania kolei do przewozu między kolejami, już istniejącymi lub mającymi dopiero w przyszłości powstać, na których rząd ruch utrzymuje, w taki sposób, by c. k. rząd mógł, przy swobodnem ustanawianiu taryf, przeprować lub kazać przeprować tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy współużywaną koleją lub jej częściami za opłatą stosownego wynagrodzenia.

### § 10.

Nadaje się koncesyjaryuszowi prawo utworzenia, za osobnem zezwoleniem c. k. rządu i pod warunkami, które on ustanowi, spółki akcyjnej, która ma wejść we wszystkie prawa i obowiązki koncesyjaryusza.

Statut spółki oraz wzory akcyj, które będą wydane, podlegają zatwierdzeniu c. k. rządu.

Osnowa skryptu dłużnego, który w danym razie będzie wystawiony celem zaciągnięcia pożyczki, ubezpieczonej w księgach kolejowych a nie rozłożonej na częściowe zapisy długu, wymaga zatwierdzenia ze strony c. k. rządu.

Cyfra kapitału zakładowego, rzeczywistego, jakoteż imiennego, podlega zatwierdzeniu c. k. rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz rzeczywiście wyłożonych i należycie wykazanych kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolei, łącznie z kosztami zaopatrzenia się w park wozowy oraz na uposażenie rezerwy kapitałowej, oznaczonej przez c. k. rząd, z doliczeniem odsetek interkalarnych, rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy i straty na kursie, gdyby ją istotnie poniesiono przy gromadzeniu kapitału, żadnych wydatków jakiegobądź rodzaju w kapitał wliczać nie wolno.

Gdyby po ukończeniu kolei miano jeszcze wystawić jakie nowe budowle lub pomnożyć urządzenie ruchu, natenczas można doliczyć odnośne koszty do kapitału zakładowego, jeżeli c. k. rząd zezwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub na pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszty te będą należycie wykazane.

Cały kapitał zakładowy ma być umorzony w ciągu okresu koncesyjnego według planu amortyzacji, zatwierdzonego przez c. k. rząd.

### § 11.

C. k. rząd zastrzega sobie prawo wykupienia koncesyjowanej kolei po jej ukończeniu i puszczeniu w ruch w każdym czasie pod następującymi warunkami:

1. Celem oznaczenia ceny wykupna policzy się czyste roczne dochody przedsiębiorstwa kolejowego w ciągu ostatnich zamkniętych lat siedmiu, poprzedzających chwilę wykupna, strąci się z tego czyste dochody najniepomyślniejszych dwóch lat, poczem 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 obliczony w ten sposób średni dochód czysty owych lat pięciu przedstawia w ciągu pozostałego okresu wolności od podatku rentę wykupna, która ma być wypłacona bez ściągnięcia podatku. Za czas po upływie wolności podatkowej oznacza się rentę wykupna w ten sposób, że od dochodów, podług których oblicza się sumę średnią, policza się połatek 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 zaś wykupno nastąpić miało po upływie ustanowionego w § 1. czasowego uwolnienia od podatków, wówczas uważać się będzie przy obliczaniu czystych dochodów rocznych podatki i dodatki do podatków, ciężące na wykupionem przedsiębiorstwie kolejowem, 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 eo 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, należy doliczyć do przeciętnych czystych dochodów, w taki sposób obliczonych, dodatek, wynoszący jedną dziewiątą tych czystych dochodów.

4. Przeciętny dochód czysty, obliczony w myśl powyższych postanowień, płacić należy koncesyonaryuszowi jako wynagrodzenie za wykupioną kolej przez pozostały czas trwania koncesyi 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 obrotowego lub gdyby średni dochód czysty, obliczony w myśl powyższych postanowień ustępów 1. do 3., bez uwzględnienia dodatku przewidzianego w ustępach 2. i 3., nie dawał przynajmniej takiej sumy rocznej, któraby się równała racie rocznej, potrzebnej na zgodne z planem oprocentowanie i umorzenie pożyczek, zaciągniętych za zezwoleniem c. k. rządu na pokrycie policzalnych kosztów zakładowych i zabezpieczonych w księgach kolejowych, z doliczeniem raty rocznej, potrzebnej na oprocentowanie po cztery od sta kapitału akcyjnego, zatwierdzonego przez c. k. rząd, i na umorzenie go w ciągu okresu koncesyjnego, w takim razie wynagrodzenie, które państwo ma zapłacić za wykupioną kolej, będzie polegało na tem, że państwo płacić będzie wymienioną wyżej kwotę ryczałtową w ratach półrocznych, płatnych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku, i zwracać koncesyonaryuszowi podatek rentowy, przypadający od tej renty wykupna.

6. Państwu zastrzega się prawo objęcia każdej chwili do zapłacenia z własnych funduszków w miejsce koncesyonaryusza pożyczek, zaciągniętych w celu uzyskania kapitału na koncesyonowaną kolej, w kwocie, zalegającej jeszcze według zatwierdzonego planu amortyzacyjnego w chwili wykupna; w przypadku tym niższy się należąca renta wykupna o kwotę, potrzebną na oprocentowanie i umorzenie określonego wyżej kapitału pożyczkowego, jakoteż ewentualnie o odpowiadającą powyższemu zapotrzebowaniu sumę dodatku, który w myśl przepisów ustępów 2. i 3. ma być doliczony do przeciętnego dochodu.

7. Państwo zastrzeg asobie dalej prawo zapłacenia w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rent, należnych koncesyonaryuszowi w myśl postanowień powyższych punktów, kapitału, równającego się zdyskontowanej według stopy po cztery od sta na rok, licząc odsetki od odsetek, wartości kapita-

łowej tych rent, po strąceniu, jak się samo przez się rozumie, dodatku, któryby w myśl postanowień ustępów 2. i 3. mieścił 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, jaki wyniknie jako kurs średni z porównania kursów pieniężnych obligacyi długu państwa tego samego rodzaju, notowanych urzędownie na giełdzie wiedeńskiej w ciągu półroczna bezpośrednio poprzedzającego.

8. Przez wykupienie kolei i od dnia tego wykupienia przechodzi na państwo za wypłatą wynagrodzenia, oznaczonego pod l. 1. do 7., bez dalszej odpłaty własność koncesyonowanej niniejszem kolei, wolna od ciężarów, względnie obciążona tylko wiszącymi jeszcze resztami pożyczek, zaciągniętych za zezwoleniem c. k. rządu, tudzież używanie kolei, a to ze wszystkimi do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i zapasy kasowe, koleje dojazdowe, będące ewentualnie własnością koncesyonaryusza, i jego przedsiębiorstwa poboczne, jakoteż rezerwy obrotowe i kapitałowe, utworzone z kapitału zakładowego, o ileby tych ostatnich nie użyto już stosownie do ich przeznaczenia za zezwoleniem c. k. rządu.

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

Deklaracya ta będzie określać następujące szczegóły:

- a) termin, od którego wykupienie 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) wysokość ceny wykupna (l. 1. do 7.), którą państwo ma zapłacić przedsiębiorstwu kolejowemu, a którą ewentualnie obliczy się tymczasowo z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania, przy równoczesnem podaniu terminu i miejsca płatności.

10. C. k. rząd zastrzega sobie prawo ustanowienia jednocześnie z doręczeniem deklaracji, dotyczącej się wykupna, osobnego komisarza do czuwania nad tem, żeby począwszy od tej chwili nie zmieniono stanu majątku na szkodę państwa.

Od chwili deklaracji, dotyczącej się wykupienia, wymaga wszelka sprzedaż lub obciążenie nieruchomości 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. Koncesyonaryusz jest obowiązany postarać się o to, aby c. k. rząd mógł w dniu, wyznaczonym na wykupienie, objąć w fizyczne posiadanie wszystkie przedmioty majątkowe, wymienione w deklaracji wykupna.

Gdyby koncesyonaryusz nie uczynił zadość temu zobowiązaniu, będzie c. k. rząd miał prawo nawet bez jego zezwolenia i bez interwencji sądowej objąć wspomniane przedmioty majątkowe w fizyczne posiadanie.

Począwszy od chwili wykupienia odbywać się będzie ruch na wykupionej kolei na rachunek państwa; od tej chwili przypadają więc wszelkie dochody z ruchu na korzyść państwa, na koszt jego zaś idą wszystkie wydatki połączone z ruchem.

Czyste dochody, jakie wynikną z obrachunku po chwilę wykupienia, pozostaną własnością przedsiębiorstwa kolejowego, które natomiast odpowiadać ma samo za wszelkie należitości obrachunkowe i za wszelkie inne długi, pochodzące z budowy i ruchu kolei aż do chwili powyższej.

12. C. k. rząd zastrzega sobie prawo zahipotekowania na podstawie deklaracji wykupna (l. 9.) prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach majątkowych, przechodzących na państwo wskutek wykupienia.

Koncesyonaryusz jest obowiązany oddać c. k. rządowi na jego żądanie do dyspozycji wszelkie dokumenty prawne, jakichby od niego w tym celu jeszcze wymagano.

#### § 12.

Trwanie koncesyi łącznie z ochroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl § 9., lit. b) ustawy o koncesjach na koleje żelazne oznacza się na lat dziewięćdziesiąt (90), licząc od dnia dzisiejszego; po upływie tego czasu gaśnie koncesya.

(Polnisch.)

C. k. rząd może uznać koncesyę za zgasłą także przed upływem powyższego czasu, jeżeli zajdą warunki, wymienione w § 16.

#### § 13.

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 nieruchomości przynależności, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materyałów i zapasy kasowe, koleje dojazdowe i przedsiębiorstwa poboczne, będące ewentualnie własnością koncesyonaryusza, jakoteż rezerwy obrotowe i kapitałowe, utworzone z kapitału zakładowego, o ileby nie użyto już tych ostatnich za zezwoleniem c. k. rządu stosownie do ich przeznaczenia.

#### § 14.

Zarówno w razie zgaśnięcia niniejszej koncesyi jak i w razie wykupienia kolei (§ 11.), zatrzymuje koncesyonaryusz na własność fundusz rezerwowy, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa, i ewentualne aktywa obrachunkowe, tudzież te osobne zakłady i budynki, wzniesione lub nabyte z własnego majątku, do których zbudowania lub nabycia c. k. rząd upoważnił koncesyonaryusza z tym wyraźnym dodatkiem, iż przedmioty te nie stanowią przynależności kolei.

#### § 15.

C. k. rząd ma prawo przekonywania się, czy budowę kolei i jej urządzenia ruchu wykonano we wszystkich częściach odpowiednio celowi i sumiennie, tudzież prawo zarządzenia, aby wadom, zachodzącym w tym względzie, zapobieżono, względnie, aby je usunięto.

C. k. rząd ma także prawo wglądania w zarząd kolei za pośrednictwem wydelegowanego przez siebie funkcyonaryusza, a w szczególności prawo nadzorowania w sposób, jaki tylko za stosowny uzna, za pośrednictwem organów nadzorczych, które wydeleguje na koszt koncesyonaryusza, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i kontraktami.

W razie utworzenia spółki akcyjnej ma komisarz, ustanowiony przez c. k. rząd, także prawo bywania na posiedzeniach rady zawiadowczej lub innej reprezentacji, sprawującej zarząd spółki, jakoteż na walnych zgromadzeniach, ile razy uzna to za potrzebne, oraz prawo zawieszania wszelkich

takich uchwał lub zarządzeń, które sprzeciwiałyby się ustawom, koncesyi lub statutowi spółki a względnie były dla publicznego dobra szkodliwe; w przypadku takim winien jednak komisarz przedstawić sprawę natychmiast c. k. Ministerstwu kolei żelaznych do decyzji, która zapaść ma bezzwłocznie i mieć dla spółki moc obowiązującą.

### § 16.

C. k. 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. W szczególności można uznać koncesyę za zgasłą jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego, jeżeli nie dopełniono zobowiązań względem ukończenia budowy i otwarcia ruchu, określonych w § 2., o ile ewentualne przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl § 11., lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne.

Wrba whr.

## 169.

### Rozporządzenie Ministerstwa skarbu z dnia 15. września 1910,

dotyczące zmiany tytułów służbowych technicznych urzędników salinarnych.

Na zasadzie Najwyższego postanowienia z dnia 29. sierpnia 1910 zmienia się tytuły służbowe urzędników technicznych przy zarządach salinarnych w Galicyi i na Bukowinie oraz przy zarządach takich w krajach alpejskich w sposób następujący:

| Tytuł dotychczasowy   | Ranga | Tytuł nowy                |
|---|-------|---------------------------|
| Starszy zarządca górniczy, starszy zarządca górniczy i hutniczy, starszy zarządca hutniczy, starszy miernik górniczy, inspektor budowlany i maszynowy | VIII  | Starszy komisarz górniczy |
| Zarządca górniczy, zarządca górniczy i hutniczy, zarządca hutniczy, miernik górniczy, inżynier budowlany i maszynowy, zarządca materiałów             | IX    | Komisarz górniczy         |
| Adjunkt zarządu salinarnego   | X     | Adjunkt górniczy          |

Tytuł służbowy technicznych urzędników salinarnych VI. i VII. rangi (starszy radca górniczy i radca górniczy), oraz tytuł elewów górniczych i praktykantów górniczych, nie zaliczonych do pewnej rangi, nie ulega zmianie.

Biliński whr.