

# Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część LXXII. — Wydana i rozesłana dnia 7. września 1899.

**Treść:** (№ 172 - 173.) 172. Dokument koncesyjny na kolej lokalną wązko-torową od Bregencyi do Bezan (kolej bregencka leśna). — 173. Rozporządzenie, dotyczące się przyłączenia gminy miejscowej Lhota zeleuska do okręgu Sądu powiatowego libańskiego w Czechach.

## 172.

### Dokument koncesyjny z dnia 11. sierpnia 1899,

na kolej lokalną wązko-torową od Bregencyi do Bezan (kolej bregencka leśna).

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia nadaję w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami Józefowi Huterowi, burmistrzowi w Bregencyi, w związku z Konradem Dornerem, lekarzem praktycznym w Hittisau, J. dokiem Finkiem w Andelsbuchu, posłem do Rady państwa i Karolem Veithem, bankierem w Bregencyi o to proszącemu, koncesyę do wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej ruchoziennej, która wybudowana być ma jako lokalna wązko-torowa od stacyi w Bregencyi linii kolei państwa Innsbruck—Bregencya na Andelsbuch do Bezan, 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, z dnia 21. lipca 1896, Dz. u. p. Nr. 141 i z dnia 21. grudnia 1898, Dz. u. p. Nr. 233, pod następującymi warunkami i zastrzeżeniami:

#### §. 1.

Co do kolei będącej przedmiotem niniejszego dokumentu koncesyjnego, używają koncesyonaryusze dobrodziejstw w artykule V ustawy z dnia 31. gru-

dnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895 przewidzianych.

#### §. 2.

Kolei koncesyonowanej zapewnia państwo na czas od otwarcia ruchu aż do upływu 76go roku okresu koncesyjnego gwarancyę czystego dochodu rocznego w sumie maksymalnej 89.000 zł. w. a. na zapewnienie oprocentowania po cztery od sta i kwoty na umorzenie pożyczki pierwszeństwa celem zgromadzenia kapitału zaciągając i w przeciągu powyższego okresu umorzyć się mającej w sumie imiennej najwięcej 2,094.000 zł. w. a., a to w taki sposób, że gdyby czysty dochód roczny nie dorównywał sumie zagwarantowanej, część niedostającą uzupełni Rząd.

#### §. 3.

Z czystego dochodu rocznego w §. 2 zagwarantowanego obracać należy na umorzenie pożyczki pierwszeństwa, która ma być zaciągnięta, taką kwotę, jaką Rząd wyznaczy, stosownie do planu amortyzacyjnego, podlegającego jego zatwierdzeniu, według którego cały kapitał zakładowy (§. 11) umorzony być ma w ciągu okresu koncesyjnego.

Pożyczka pierwszeństwa umorzona być ma pierwiej niż akcyje.

#### §. 4.

Dodatek, który Rząd ma płacić z tytułu przyjęcia gwarancyi, wydawany będzie po poprzednim

sprawdzeniu przedstawionego ze wszystkimi dowodami rachunku rocznego, najpóźniej w sześć miesięcy po przedstawieniu tego rachunku.

Jednakże na wypłatę umówionych odsetek od pożyczki, tudzież na umarzanie pożyczki stosownie do planu w oznaczonych terminach płatności, skarb będzie i pierwiej wydawał kwoty częściowe w miarę potrzeby, sprawdzonej na podstawie preliminarza przychodów, a to z zastrzeżeniem obliczenia się na podstawie rachunku rocznego i jeżeli koncesyonaryusz będzie o to prosił na sześć tygodni przed terminem płatności.

Gdyby po ostatecznym stwierdzeniu rachunku rocznego, który przedstawić należy najpóźniej w przeciągu trzech miesięcy po upływie roku ruchu, okazało się, że zaliczki wymierzono za wysoko, koncesyonaryusze winni niezwłocznie zwrócić otrzymaną nadwyżkę z sześcioprocentowymi odsetkami.

Z roszczeniem do dopłaty od państwa zgłaszać się należy najpóźniej w przeciągu roku po upływie odpowiedniego roku ruchu, w przeciwnym razie roszczenie to upada.

#### §. 5.

Kwotę, którą Rząd zapłaci w skutek przyjęcia gwarancyi, uważać należy tylko za zaliczkę podlegającą oprocentowaniu po cztery od sta rocznie.

Gdy czysty dochód kolei przewyższy zagwarantowaną sumę roczną, nadwyżka odsyłana być ma niezwłocznie Rządowi na spłacenie udzielonej zaliczki z odsetkami aż do całkowitego umorzenia.

W przypadku tym zaspokojenie płatnych odsetek ma pierwszeństwo przed zwrotem zaliczek.

Pretensye państwa z tytułu tych zaliczek lub odsetek, nie wypłaconych jeszcze Rządowi w chwili, gdy koncesya moc swoją utraci, lub gdy kolej zostanie odkupiona, zaspokojone będą z pozostałego jeszcze majątku przedsiębiorstwa.

#### §. 6.

Koszta notowania papierów na giełdach krajowych i zagranicznych, opłaty stęplowe od kuponów jakoteż podatki, które po upływie lat swobody podatkowej przedsiębiorstwo ma opłacać, wolno umieszczać w rachunku ruchu jako pozycję wydatkową.

Toż samo rozumie się o dodatku za zawiadownstwo, płacić się mającym od pożyczki pierwszeństwa, która ma być zaciągnięta, jakoteż o podatkach i należyciach, któreby instytucji finansowemu pożyczającemu miały być zwracane.

Od dopłat państwa niema przedsiębiorstwo opłacać podatku dochodowego.

#### §. 7.

Budowę kolei koncesyonowanej rozpocząć należy niezwłocznie po otrzymaniu pozwolenia do budowania i skończyć najpóźniej w przeciągu dwóch lat, licząc od dnia dzisiejszego. Gotową kolej oddać należy niezwłocznie na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy jakoteż wybudowania i urządzenia kolei zgodnie z koncesyą, dać mają koncesyonaryusze na żądanie rządu stosowną kaucyę w tych papierach wartościowych, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

W razie niedotrzymania powyższych zobowiązań z winy koncesyonaryuszów, kaucya ta uznana być może za przepadłą.

#### §. 8.

Do wybudowania kolei koncesyonowanej nadaje się koncesyonaryuszom 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.

#### §. 9.

We względzie budowy kolei koncesyonowanej i ruchu na niej zastosować się powinni koncesyonaryusze do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego, do warunków koncesyjnych, które Ministerstwo kolei żelaznych ustanowiło i innych zarządzeń jakie w tym względzie będą wydane, 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, któreby w przyszłości zostały wydane.

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 koncesyonowanej kolei lokalnej a w szczególności ze względu na wązki tor i na zmniejszenie chyżości, Ministerstwo kolei żelaznych uzna to za możebne, a natomiast trzymać się należy osobnych przepisów ruchu, które w tej mierze wyda Ministerstwo kolei żelaznych.

#### §. 10.

Budowa kolei koncesyonowanej wykonana być ma podług zarządzeń, jakie w tej mierze wyda Ministerstwo kolei żelaznych pod bezpośrednim kierunkiem i nadzorem Ministerstwa kolei żelaznych a względnie funkcyonaryuszów, których Ministerstwo do tego wydeleguje.

Budowa i dostawy powierzane być mają na podstawie projektu szczegółowego i kosztorysu ułożonego przy odpowiednim wpływie funkcyonaryuszów rządowych, z bezpośredniem współdziałaniem Rządu i ile możności według warunków stosowanych pospolicie przy budowie kolei państwa.

Roboty budownicze powierzać należy oddzielnie od gromadzenia kapitału.

#### §. 11.

Do wykonania koncesyonowanego przedsiębiorstwa kolejowego. nadaje się koncesyonaryuszom prawo utworzenia za osobnem zezwoleniem Rządu i pod warunkami, które on ustanowi, osobnej spółki akcyjnej, która wnijsię ma we wszystkie prawa koncesyonaryuszów.

Koncesyonaryusze są upoważnieni emitować pod warunkami, które Rząd ustanowi, pożyczkę pierwszeństwa w sumie imiennej najwięcej 2,094.000 zł. w. a. po cztery od sta oprocentowaną a która umorzona być ma w przeciągu lat 76, licząc od dnia nadania koncesyi.

Zbycie tej pożyczki pierwszeństwa odbyć się ma według zarządzeń, jakie Rząd wyda.

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 nabycia parku kolejowego, za zezwoleniem Rządu rzeczywwiście wyłożonych i należycie udowodnionych, tudzież kwoty, którą Rząd wyznaczy na zakupno zapasu materyałów i dotacyi kasowych łącznie z odsetkami interkalarnemi, ratami amortyzacyjnemi w ciągu

czasu budowy rzeczywwiście zapłaconymi i stratą na kursie rzeczywwiście poniesioną przy gromadzeniu kapitału, żadne wydatki jakiegobądź rodzaju nie mogą być liczone.

Gdyby po zupełnem wyczerpaniu kapitału zakładowego 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.

Statut Spółki, formularze emitować się mających obligacyi pierwszeństwa i akcyi, tudzież plan umorzenia obligacyi pierwszeństwa i akcyi tudzież kontrakt zbycia pożyczki pierwszeństwa podlegają zatwierdzeniu Rządu.

W statucie Spółki akcyjnej, która ma być utworzona, zamieścić należy postanowienie, że wszyscy członkowie grona kierującego (rady zawiadowczej, dyrekcji), winni być obywatelami austriackimi i winni mieć siedzibę w królestwach i krajach w Radzie państwa reprezentowanych.

#### §. 12.

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

Koncesyonaryusze zobowiązują się przystąpić do zawartej przez austriackie spółki kolejowe umowy względem zakupienia i utrzymywania w pogotowiu środków do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem swoją służbą i swoimi taborami 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 koncesyonowanej. Przepisy rzeczzonego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i w Dzienniku ustaw państwa nie będą ogłoszone, staną się dla koncesjonaryuszów obowiązującymi wtedy, gdy zostaną im urzędownie podane do wiadomości.

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

#### §. 13.

Do przewozu korpusów straży cywilnej (Straży bezpieczeństwa, Straży skarbowej itp.) mają być podobnie stosowane niżenia taryfowe, służące dla transportów wojskowych.

#### §. 14.

Ruch na kolei będącej przedmiotem niniejszego dokumentu koncesyjnego, będzie utrzymywał Rząd aż do upływu okresu koncesyjnego na rachunek koncesjonaryuszów a koncesjonaryusze będą obowiązani zwracać Rządowi kosztą z powodu tego utrzymywania ruchu rzeczywiście poniesione lub według okoliczności ryczałtowo oznaczone. Warunki utrzymywania ruchu przepisane będą w kontrakcie, który Rząd zawrze w tym względzie z koncesjonaryuszami.

Dopóki kolej będzie istotnie używała gwarancji państwa lub dopóki zaliczki z tytułu gwarancji wypłacone, nie będą państwu zwrócone, Rząd będzie miał prawo wydawania według własnego uznania po postanowieniach co do urządzeń ruchu, co do ustanowienia taryf dla przewozu osobowego i towarowego, jakoteż klasyfikacji towarów i wszelkich warunków pobocznych, dotyczących się przewozu towarów, tudzież świadczeń przedsiębiorstwa kolejowego na rzecz niektórych gałęzi służby publicznej, mianowicie na rzecz zarządu pocztowego i zakładu telegrafów państwa, przyczem będzie miał wzgląd na istniejące stosunki obrotu.

Po upływie tego czasu, Spółka stosować się ma do ustanowionych warunków ruchu a względnie

do odnośnych postanowień, zawartych w kontrakcie ruchu.

Zresztą uregulowanie taryf pasażerskich i towarowych, jakoteż świadczeń na cele publiczne, zastrzeżone jest na zawsze ustawodawstwu i koncesjonaryusze obowiązani są poddać się takiej regulacji.

#### §. 15.

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 utrzymuje, w taki sposób, że Rząd będzie mógł z prawem ustanawiania taryf przysłać lub pozwolić przysłać tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy koleją współużywaną lub niektórymi jej częściami, za opłatą stosownego wynagrodzenia.

#### §. 16.

Trwanie koncesyi z obroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §fu 9go, lit. b) ustawy o koncesjach na koleje żelazne oznacza się na lat dziewięćdziesiąt, licząc od dnia dzisiejszego, a po upływie tego czasu utraci ona moc swoją.

Rząd może także przed upływem rzeczzonego czasu uznać koncesję za nieistniejącą nadal, gdyby określone w §fie 7ym zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia ruchu nie były dopełnione z winy koncesjonaryusza, o ile przekroczenie terminu nie da się usprawiedliwić w myśl §u 11go ustawy o koncesjach na koleje żelazne.

#### §. 17.

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

1. Wynagrodzenie zapłacić się mające w razie odkupienia będzie polegało na tem, że państwo weźmie na siebie spłacenie w miejsce koncesjonaryuszów pożyczki pierwszeństwa w §. 11 oznaczonej i wszelkich innych długów, jakieby koncesjonaryusze za zezwoleniem Rządu na pokrycie policzalnych kosztów założenia (§. 11, ustęp 6), zaciągnęli w kwotach zalegających jeszcze jako nieumorzone a nadto kwotę kapitału akcyjnego zalegającą jeszcze w chwili odkupienia spłaci gotówką lub obligacjami długu państwa.



Obligacje te liczone będą w takim razie po kursie pieniężnym średnim, jaki obligacje długu państwa tego samego rodzaju, notowane urzędowo na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półrocza bezpośrednio poprzedzającego.

2. Przez odkupienie kolei i od dnia tego odkupienia przechodzi na państwo za wypłatą wynagrodzenia pod l. 1 przepisanego bez dalszej zapłaty własność wolna od ciężarów a względnie obciążona tylko zalegającą jeszcze resztą pożyczki za zezwoleniem Rządu zaciągniętej i używanie kolei niniejszem koncesyonowanej ze wszystkimi do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i kasowe, koleje podjazdowe własnością koncesyonaryuszów będące i przedsiębiorstwa poboczne Spółki, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już użyte stosownie do swego przeznaczenia.

3. Odkupienie na rzecz państwa nastąpić ma w każdym przypadku z rozpoczęciem się roku kalendarzowego, uchwała zaś Rządu, tycząca się odkupienia, oznajmiona będzie przedsiębiorstwu kolejowemu 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 przedmiotem odkupienia i inne przedmioty majątku, które bądź jako przynależność przedsiębiorstwa kolejowego bądź na zaspokojenie pretensyi państwa z tytułu gwarancyi (§. 5) lub z jakichkolwiek innych tytułów prawnych przejść mają na państwo;
- c) kwota ceny odkupu, którą państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowemu (l. 1) według okoliczności obliczona tymczasowo z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania z oznaczeniem terminu i miejsca płatności.

4. Rząd zastrzega sobie prawo ustanowienia jednocześnie z doręczeniem deklaracji co do odkupienia, osobnego komisarza do czuwania nad tem, żeby stan majątku, począwszy od tej chwili, nie został zmniejszony na szkodę państwa.

Począwszy od chwili oznajmienia o odkupieniu, wszelka sprzedaż lub obciążenie nieruchomości majątkowych, w deklaracji o odkupieniu wymienionych, podlega przyzwoleniu osobnego komisarza.

Toż samo rozumie się o wszelkiem przyjęciu nowych zobowiązań, przekraczających granicę regu-

larnego sprawowania interesów lub uzasadniających trwałe obciążenie.

5. Koncesyonaryusze obowiązani są mieć o to staranie, żeby Rząd mógł w dniu na odkupienie wyznaczonym, objąć w fizyczne posiadanie wszystkie przedmioty majątku w deklaracji o odkupieniu wymienione.

Gdyby koncesyonaryusze 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 rachunek państwa a przeto od tej chwili wszelkie dochody ruchu przechodzić będą na rzecz państwa, wszelkie zaś wydatki ruchu na karb państwa.

Czyste dochody, jakie okażą się z obrachunku aż do chwili odkupienia, pozostaną własnością przedsiębiorstwa kolejowego, które natomiast odpowiadać ma samo za wszelkie należności obrachunkowe i za wszelkie inne długi pochodzące z budowy i ruchu kolei aż do chwili powyższej.

6. Rząd zastrzega sobie prawo zahipotekowania na podstawie deklaracji o odkupieniu (l. 3), prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach majątkowych w skutek odkupienia na państwo przechodzących.

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

## §. 18.

Gdy koncesya upływie 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, jeżeliby koncesyonaryusze je posiadali i przedsiębiorstwa poboczne Spółki, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, w rozmiarze wzmiankowanym w §. 17, l. 2.

Tak wtedy gdy koncesya upływie jak i w razie odkupienia kolei (§. 17), zatrzymają koncesyonaryusze 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 koncesyonaryuszów z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależności kolejowej.

§. 19.

Po utworzeniu się Spółki akcyjnej w §. 11 przewidziane, komisarz przez Rząd ustanowiony będzie miał także prawo bywania na posiedzeniach Rady zawiadowczej lub innej reprezentacji, przedstawiającej grono kierujące 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 i interesowi finansowemu skarbu państwa dającego gwarancję; w przypadku jednak takim komisarz winien rzecz przedstawić natychmiast Ministerstwu kolei żelaznych do decyzji, która wydana być ma niezwłocznie i będzie dla Spółki obowiązująca.

§. 20.

Nadto zastrzega sobie Rząd prawo, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniedbania obowiązków. w dokumencie koncesyjnym lub ustawami przepi-

sanych, będzie temu zapobiegał środkami odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności uzna koncesyę za nieistniejącą nadal jeszcze przed upływem czasu, na który została nadana.

Wittek r. w.

**173.**

**Rozporządzenie Ministerstwa sprawiedliwości z d. 1. września 1899,**

**tyczące się przyłączenia gminy miejscowej Lhota zelenská do okręgu Sądu powiatowego libańskiego w Czechach.**

Na zasadzie ustaw z dnia 11. czerwca 1868, Dz. u. p. Nr. 59 i z dnia 26. kwietnia 1873, Dz. u. p. Nr. 62, oddziela się gminę miejscową Lhota zelenská od okręgu Sądu powiatowego soboteckiego a Sądu obwodowego mládo-bolesławskiego i przyłącza się do okręgu Sądu powiatowego libańskiego a obwodowego jiczyńskiego.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w wykonanie z dniem 1. stycznia 1899.

Ruber r. w.