

CM

313721

KONTRAKT

zawarty z Towarzystwem tramwajowym o budowę
linii Rynek—Ogród krakowski.

Wypis trzeci.
L. R. 1021.

Działo się w Krakowie, w Wielkim Księstwie Krakowskim, w biurze przydykalnem Ratusza miejskiego, w domu pod liczbą 4 przy Placu Wszystkich Świętych, dnia dziewiątego października roku tysięcznego ośmsetnego dziewięćdziesiątego szóstego.

Przedemną Doktorem praw Kazimierzem Bystrzonowskim, zastępcą ces. król. notaryusza w Krakowie, do miejsca na wstępie wyrażonego na żądanie stron przybyłym, stawili się znani mnie osobiście panowie: Jaśnie Wielmożny Józef Friedlein, prezydent miasta Krakowa, tudzież radcy miejscy Wielmożni Jan Rotter, dyrektor Szkoły przemysłowej, i Władysław Nowacki, emerytowany inspektor kolei północnej cesarza Ferdynanda, wszyscy trzej działający imieniem gminy miasta Krakowa, na zasadzie uchwały pełnej Rady miasta Krakowa z dnia 12 lipca 1894 roku, do L. 37519/94, która w odpisie urzędowym z księgi protokółów posiedzeń Rady

Wpisano do Księgi Akcesji

Akc. D1 nr 132/2011/CM

miejskiej do aktu niniejszego pod *A* zostaje dołączoną i jego integralną część stanowi — oraz Wielmożni: Dr. Faustyn Jakubowski, adwokat krajowy, i Leopold Mussil, dyrektor tramwaju w Krakowie, obaj działający imieniem Towarzystwa akcyjnego „Tramwaye austriackie Krakowa i przedłużeń“ (Tramways Autrichiens, Cracovie et Extensions“) w Brukseli na zasadzie pełnomocnictwa z daty Bruksela dnia 19 maja 1896 roku w oryginale francuskim, jakoteż w urzędowym tłumaczeniu na język niemiecki do aktu niniejszego pod *B* dołączonego — wszyscy stawający do czynności prawnych zdolni, w Krakowie zamieszkali i zeznali w mojej obecności, imieniem stron przez siebie reprezentowanych, następującej osnowy

UMOWE.

Art. I. Gmina miasta Krakowa zawarła z Bankiem Belgijskim (Banque de Belgique), stałą siedzibę w Brukseli mającym, o urządzenie i utrzymywanie kolei konnej w Krakowie kontrakt w formie aktu notaryalnego w Krakowie dnia 25 listopada 1881 roku do L. R. 17342 przed notaryuszem Stefanem Muczkowskim zeznany, który to kontrakt w artykułach I. do XXXIII. wzajemne prawa i obowiązki obydwóch stron kontraktujących stanowczo określa. Ceszą z daty Bruksela dnia 13 marca 1883 roku odstąpił Bank Belgijski wszelkie swoje prawa i obowiązki z kontraktu rzeczzonego z daty Kraków dnia 25 listopada 1881 roku L. R. 17342 Towarzystwu akcyjnemu „Tramwaye austriackie Krakowa i przedłużeń“ (Tramways Autrichiens, Cracovie et Extensions), a Towarzystwo to przyjmując na siebie wszelkie prawa i obowiązki Banku Belgijskiego z kontraktu rzeczzonego — uzyskało uchwałę Rady miasta Krakowa z dnia 8 stycznia 1885, którą stosownie do artykułu XVIII. kontraktu z dnia 25 listopada 1881 roku L. R. 17342 Rada miasta Krakowa przyjęcie przez Towarzystwo akcyjne „Tramwaye austriackie Krakowa i prze-

dłużeń“ w Brukseli praw i obowiązków Banku Belgijskiego z kontraktu o urządzenie i utrzymywanie kolei konnej w Krakowie dnia 25 listopada 1881 roku do L. R. 17342 zawartego do wiadomości przyjęła, i złożoną przez Bank Belgijski kaucyę - dziesięć tysięcy złotych (10.000) wal. austr. (artykuł XXII. kontraktu) na rzecz Towarzystwa „Tramwaye austriackie Krakowa i przedłużeń“ przepisać postanowiła. Tym sposobem stało się, że kontrakt w formie aktu notaryalnego w Krakowie dnia 25 listopada 1881 roku L. R. 17342 o urządzenie i utrzymywanie kolei konnej w Krakowie między gminą miasta Krakowa a Bankiem Belgijskim w Brukseli zawarty, obecnie w całej osnowie Towarzystwo akcyjne „Tramwaye austriackie Krakowa i przedłużeń“ w Brukseli względem gminy miasta Krakowa, a gminę miasta Krakowa względem tegoż Towarzystwa bezwarunkowo obowiązuje — co też obydwie strony niniejszą umowę zawierając uznają i stwierdzają.

Art. II. Ponieważ gmina miasta Krakowa uznając potrzebę urządzenia w Krakowie nowych torów kolei konnej stosownie do artykułu II. kontraktu z dnia 25 listopada 1881 roku L. R. 17342 postąpiła, Towarzystwo zaś akcyjne „Tramwaye austriackie Krakowa i przedłużeń“ na istniejącym już torze kolei konnej Most Podgórski—Dworzec kolei szyny zmienić i istniejące zwrotnice stosownie do artykułu IV. kontraktu z dnia 25 listopada 1881 roku L. R. 17342 przedłużyć postanowiło — i w tym względzie między obydwoma stronami układ do skutku przyszedł, przeto obydwie strony kontraktujące zawierają niniejszem w myśl artykułu XXVII. kontraktu z dnia 25 listopada 1881 roku L. R. 17342 następującą, kontrakt ten uzupełniającą umowę, która z kontraktem z daty Kraków 25 listopada 1881 roku L. R. 17342 jedną całość stanowią i obydwie strony kontraktujące bezwarunkowo obowiązują ma.

Art. III. 1) Gmina miasta Krakowa zezwala na odnowienie istniejącego już toru kolei konnej Most Podgórski—

Dworzec kolei w ten sposób, aby w miejsce obecnie istniejących szyn położone były wyłącznym kosztem Towarzystwa akcyjnego „Tramwaye austriackie Krakowa i przedłużeń“ nowe szyny stalowe systemu najnowszego, według rysunku w grudniu 1893 roku przedłożonego i przez komisję tramwajową imieniem gminy miasta Krakowa przyjętego.

2) Towarzystwo akcyjne „Tramwaye austriackie Krakowa i przedłużeń“ obowiązuje się równocześnie z wymianą w istniejącym torze starych szyn na nowe, przywrócić i uporządkować bruki, gdzieby takowe zerwało, w sposób należyty własnym kosztem, używając na ten cel dawnego materiału, o ile takowy według uznania Gminy do brukowania odpowiednim się okaże. W razie potrzeby dostarczy gmina miasta Krakowa brakującego materiału brukowego z wyjątkiem tego materiału, który z powodu przystosowania go (przycięcia) do przedstawionego odmiennego profilu nowych szyn odpadnie, a który zastąpić ma Spółka.

Art. IV. 1) Gmina miasta Krakowa zezwala na przedłużenie na istniejącym już torze kolei konnej Most Podgórski—Dworzec kolei istniejących zwrotnie kosztem Towarzystwa akcyjnego „Tramwaye austriackie Krakowa i przedłużeń“, w sposób jak takowy na podstawie protokołu Komisyi reambulacyjnej z dnia 5 października 1894 roku i dołączonego do tegoż planu, c. k. Namiestnictwo we Lwowie reskryptem z dnia 13 października 1894 r. L. 81880 zatwierdziło, a mianowicie:

a) Zwrotnica zaczynająca się przy moście Podgórskim na Wiśle ma być poprowadzoną dalej przez Wolnicę, naprzeciw szkoły na Kazimierzu, ma być razem z obecnym torem przełożona na drugą stronę ulicy Krakowskiej i przy domu Nr. 15 ma się złączyć z torem pojedynczym w odległości osi poniżej ustalonej.

b) Zwrotnica znajdująca się na Stradomiu naprzeciw Komendy korpusu ma być przedłużona z jednej strony do po-

łowy ulicy Dietlowskiej, z drugiej strony w ulicę Grodzką do zamurowanego portalu arsenału.

c) Zwrotnica na placu św. Piotra rozciągniętą zostanie do rogu budynku Komendy twierdzy Nr. domu 57 z jednej, a do wylotu ulicy Senatorskiej z drugiej strony.

d) W Rynku zacznie się zwrotnica naprzeciw dużej latarni (vis-a-vis domu Blaua i Epsteina) Nr. 12 i zakończy się w linii prostej poprzecznej, powstałej z połączenia punktu, na którym stoi duża latarnia gazowa, z ostatnim widzialnym od latarni narożnikiem kościoła Panny Maryi.

e) Na końcu ulicy Floryańskiej urządzoną być ma zwrotnica wzdłuż domów Nr. 53 i 55 do użycia w długości 30 metrów.

f) Poza chodnikiem plantacyjnym między bramą Floryańską a Rondlem bramy Floryańskiej zacznie się ostatnia zwrotnica i dojdzie przez ulicę Basztową, Lubicz aż do dworca kolei.

2) W razie wykonania podkopu pod koleją żelazną na ulicy Lubicz zastosuje się Towarzystwo akcyjne „Tramwaye austriackie Krakowa i przedłużeń“ do nowej sytuacji na własny koszt bez żadnego regresu i bez prawa do odszkodowania za możliwe ograniczenie ruchu w czasie robót około podkopu.

3) Na szlakach dwutorowych wynosić ma odległość szyny od trotuaru $1-1\frac{1}{2}$ metra (jeden do półtora metra). Wyjątek stanowi Rynek główny. Na ulicy Basztowej mają tory pozostać w status quo. Odległość osi torów idących koło siebie powinna wszędzie wynosić 2·40 metrów (dwa metry i czterdzieści setnych metra). Tam gdzie odległość ta obecnie jest większą, nastąpić ma ich zbliżenie do wymienionego wymiaru.

4) Bruki na przedłużonych zwrotnicach istniejącego już toru uporządkuje Towarzystwo akcyjne „Tramwaye austriackie Krakowa i przedłużeń“ pod dozorem budownictwa miejskiego w należyty sposób własnym kosztem, używając na ten cel dawnego materiału, o ile go organa miejskie do użycia za stosowny uznają. Brakującego materiału dostarczy rzeczono To-

warzystwo, które zresztą tak co do urządzenia bruków jak i opłat za następne używanie tychże zastosować się ma do postanowień artykułu V. kontraktu z dnia 25 listopada 1881 r. L. R. 17342.

5) Co do czyszczenia ze śniegu i lodu przedłużonych zwrotnie obowiązywać mają postanowienia artykułu XI. kontraktu z dnia 25 listopada 1881 roku L. R. 17342.

Art. V. Gmina miasta Krakowa zezwala a Towarzystwo akcyjne „Tramwaye austriackie Krakowa i przedłużeń“ obowiązując się własnym kosztem położyć w mieście Krakowie i w ruch wprowadzić najpóźniej do końca roku tysiąc ośmset dziewięćdziesiątego szóstego (1896) nową linię kolei konnej z Rynku głównego wzdłuż linii A-B ulicą Szewską i Karmelecką, poczynając od istniejącej już linii w Rynku przy kościele Maryackim, a kończąc takową u wału kolejowego lub przy Parku krakowskim, stosownie do uchwały Rady miasta, a to według planu do protokołu Komisji reambulacyjnej z dnia 28 grudnia 1895 roku ze zastrzeżeniami Magistratu miasta Krakowa uchwałą z dnia 25 lipca 1895 roku L. 30337 objętymi przedłożonego, przyczem Towarzystwu przyznaje się prawo położenia na tej nowej linii drugiego toru po zatwierdzeniu przedłożyć się mających w tym celu planów przez Radę miasta.

W sprawie budowy rzeczzonego toru nowego kolei konnej postanawiają strony kontraktujące szczegółowo:

1) Ruch na linii kolei konnej Rynek—Park krakowski prowadzony być ma tak, że wozy chodzić mają po sobie w odstępach piętnastu minut. W lecie kursować będą wozy od 7 (siódmej) godziny rano do 8 (ósmej) godziny wieczór, w zimie zaś od 7½ (pół do ósmej) godziny rano do 6½ (pół do siódmej) godziny wieczór. Towarzystwu wolno jednak ruch urządzić w krótszych odstępach i przez dłuższy czas.

2) Towarzystwo akcyjne „Tramwaye austriackie Krakowa i przedłużeń“ uporządkuje bruki na nowej linii Rynek—Park krakowski pod dozorem budownictwa miejskiego w na-

leżyty sposób własnym kosztem, używając na ten cel dawnego materiału, o ile go organa miejskie do użycia za stosowny uznają. Brakującego materiału dostarczy Towarzystwo, które zresztą w tym względzie postąpić ma według artykułu V. kontraktu z dnia 25 listopada 1881 roku L. R. 17342. Gdyby Gmina chciała dawny materiał brukowy lub szosowy odmienić na inny i takowego sama dostarczyła, Towarzystwo „Tramwaye austriackie Krakowa i przedłużeń“ obowiązane jest tym dostarczonym materiałem robotę brukarską własnym kosztem wykonać.

3) Bruki i szosy, doprowadzone przez Towarzystwo akcyjne „Tramwaye austriackie Krakowa i przedłużeń“ do porządku, utrzymywać będzie nadal gmina miasta Krakowa w dobrym stanie. Towarzystwo zaś płacić będzie na ten cel piętnaście (15) centów od metra pojedynczego toru, a trzydzieści (30) centów od metra podwójnego.

4) Co do czyszczenia ze śniegu i lodu nowego toru kolei konnej Rynek—Park krakowski obowiązywać mają obydwie strony kontraktujące postanowienia artykułu XI. kontraktu z dnia 25 listopada 1881 roku L. R. 17342.

5) Materiał przeznaczony do zbudowania nowego toru ma być równej dobroci i tejże samej konstrukcyi jak materiał nowy użyty na dawnej linii Most Podgórski—Dworzec kolei, o czem art. IV. kontraktu z dnia 25 listopada 1881 r. L. R. 17342 postanawia.

6) Nowa linia kolei konnej Rynek—Park krakowski podzieloną być ma na dwie sekey, a mianowicie Rynek—Kościół Karmelicki i Kościół Karmelicki—Park krakowski. Cena jazdy za całą linię wynosić ma sześć (6) centów w I. klasie, a cztery (4) centy w II. klasie, zaś za każdą z pojedynczych sekey cztery (4) centy w I. klasie, a trzy (3) centy w II. klasie.

Towarzystwo akcyjne „Tramwaye austriackie Krakowa i przedłużeń“ zaprowadzi bilety przejściowe (Umsteigkarten) z dawnej linii kolei konnej na nową i odwrotnie. W razie korzystania z nowej linii kolei konnej w połączeniu z dawną linią, ceny jazdy za sekey Most Podgórski—Park krakowski

i odwrotnie wynosić mają najwyżej dwanaście (12) centów w I. klasie, a ośm (8) centów w II. klasie, zaś za sekcję Stara poczta—Park krakowski ośm (8) centów w I. klasie, a sześć (6) centów w II. klasie.

7) W razie niedotrzymania terminu oznaczonego do położenia i wprowadzenia w ruch nowej linii kolei konnej Rynek—Park krakowski zapłaci Towarzystwo akcyjne „Tramwaye austriackie Krakowa i przedłużeń“ tytułem kary konwencyonalnej po trzydzieści (30) złotych wal. austr. za każdy dzień zwłoki.

Art. VI. Strony kontraktujące oświadczają, że we wszystkich kwestiach — tak sprawy zmiany szyn i przedłużenia zwrótnie dawnego toru kolei konnej Most Podgórski—Dworzec kolei, jak i nowego toru kolei konnej Rynek—Park krakowski dotyczących, a niniejszym kontraktem nie dotkniętych — obowiązywać mają postanowienia kontraktu notaryalnego z daty Kraków dnia 25 listopada 1881 roku L. R. 17342, które o ile niniejszym kontraktem szczegółowej zmianie nie uległy — obydwie strony kontraktujące w całej pełni obowiązywać mają.

Art. VII. Dawna linia kolei konnej Most Podgórski—Dworzec kolei i nowa linia Rynek—Park krakowski stanowią jedną całość, dlatego też strony kontraktujące postanawiają, że wszelkie postanowienia kontraktu z dnia 25 listopada 1881 roku L. R. 17342, odnoszące się do dawnej linii, o ile tym kontraktem zmienione nie zostały, zastosowanie mieć mają i co do nowej linii. W szczególności zaś postanawiają strony kontraktujące, że koncesya ze strony gminy miasta Krakowa na urządzenie nowego toru kolei konnej Rynek—Park krakowski udzielona skończy się równocześnie z koncesją na linię Most Podgórski—Dworzec kolei, czyli że artykuł XXI. kontraktu z dnia 25 listopada 1881 roku L. R. 17342 i co do nowej linii Rynek—Park krakowski pełne ma zastosowanie.

Art. VIII. Towarzystwo akcyjne „Tramwaye austriackie Krakowa i przedłużeń“ obowiązane jest wszelkim przepisom o kolejach konnych przez Władze wydany i w czasie trwania koncesyi przez gminę miasta Krakowa temuż Towarzystwu nadanej wydać się mającym pod własną odpowiedzialnością zadosyć uczynić, a zarazem wystarać się u Rządu o koncesyę na budowę linii Rynek—Park krakowski.

Art. IX. Wszystkie koszta stemplowe, notaryalne i należności skarbowe od niniejszego kontraktu poniesie wyłącznie Towarzystwo akcyjne „Tramwaye austriackie Krakowa i przedłużeń“ z własnych funduszków bez wszelkiego regresu do gminy miasta Krakowa.

Art. X. Wypisy aktu tego, o unieważnienie którego dla jakichkolwiek przyczyn, nawet z przyczyny pokrzywdzenia nad połowę wartości obydwie strony wszelkiego działania się zrzekają, wydawane będą każdej stronie w tylu egzemplarzach, ile ich zażądata.

Akt ten zeznającym głośno i dosłownie odczytany, zeznający za zgodny z wolą swoją uznali i przyjęli, a w dowód tego akt niniejszy w mojej obecności wraz ze mną zastępcą c. k. Notaryusza własnoręcznie podpisali. (Podpisano.) W imieniu gminy miasta Krakowa: Józef Friedlein, prezydent w. r.; Jan Rotter, radea miasta w. r.; Władysław Nowacki, radea miasta w. r.; — w imieniu Towarzystwa „Tramwaye austr. Krakowa i przedłużeń“: Dr. Faustyn Jakubowski w. r., Leopold M. Mussil w. r., Dr. Kazimierz Bystrzonowski w. r. (Stampilia.) Dekretem c. k. Sądu krajowego w Krakowie z d. 26 lutego 1896 L. 7346 mianowany zastępcą c. k. notaryusza w Krakowie. (M. P.)

Odpis załącznika A aktu L. R. 1021.

Odpis. Protokół obrad pełnej Rady miejskiej. Posiedzenie nadzwyczajne 30 w kadencyi z dnia 12 lipca 1894 r.

Obecni: Przewodniczący: Prezydent miasta Friedlein Józef. I. Vice-Prezydent miasta: Dr. Pieniążek Karol. Sekretarz Rady miejskiej: Groele Adam. Radey miejscy: 1. Dr. Asnyk Adam; 2. Beringer Wandalin; 3. Birnbaum Juda; 4. Dr. Boroński Lesław; 5. Ks. Dr. Chotkowski Władysław; 7. Chmurski Roman; 9. Dr. Domański Stanisław; 12. Friedlein Józef; 13. Geisler Jan; 14. Dr. Hajdukiewicz Jan; 16. Dr. Ichheiser Michał; 17. Dr. Jakubowski Faustyn; 18. Jawornicki Józef; 19. Dr. Jordan Henryk; 20. Dr. Kasperek Franciszek; 22. Dr. Kohn Maksymilian; 24. Landau Hirsch; 25. Dr. Leo Juliusz; 26. Mendelsburg Albert; 28. Nowacki Władysław; 32. Dr. Paszkowski Stanisław; 34. Dr. Pieniążek Karol; 36. Hr. Dr. Potocki Andrzej; 38. Redyk Wiktor; 39. Rehman Stanisław; 40. Dr. Rosenblatt Józef; 42. Rotter Jan; 43. Rząca Karol; 44. Schmelkes Mojżesz; 45. Słęk Franciszek; 47. Styczeń Wawrzyniec; 51. Szpakowski Witalis; 54. Dr. Weigel Ferdynand; 56. Dr. Wiszniewski Ludwik; 58. Dr. Zoll Fryderyk. Ogólna liczba Radeów obecnych łącznie z I. Wicepr. 34. Radey miejscy: Chrzanowski, Chyliński, Epstein, Dr. Horowitz, Knaus, Kwiatkowski, Muezkowski, Dr. Paszkowski Franciszek, Pawlikowski, Dr. Popiel, Stonecki, Szancer, Szarski, Dr. Szlachetowski, hr. Dr. Tarnowski, Wentzel, hr. Wodzicki (17) nieobecność swą na tem posiedzeniu usprawiedliwili. Nie usprawiedliwili zaś nieobecności swojej Radey: Federowicz, Dr. Obaliński, Dr. Pareński, Dr. Propper, Dr. Rothwein, Tilles (6). Początek posiedzenia o godzinie 5 m. 30 po południu. Po przyjęciu protokołu z ostatniego posiedzenia zaprasza przewodniczący do podpisania protokołu niniejszego Radeów miejskich: Dra Ichheisera i Dra Kasparka. IV. L. 37519/94. — Imieniem Sekcyi I. uzasadnia r. m. Nowacki następujący wniosek w sprawie tramwajowej:

I. 1) Rada miasta zgadza się na system nowych szyn stalowych, odpowiadających zupełnie rysunkom przedłożonym w grudniu 1893 r. 2) Równocześnie z wymianą szyn starych na nowe w istniejącym torze, przywróci i uporządkuje Spółka tramwajowa pod dozorem budownictwa miejsk. bruki w miej-

seach, gdzie takowe zerwała, w należyty sposób, używając na ten cel dawnego materiału, o ile tenże według uznania Gminy do brukowania odpowiednim się okaże. W razie potrzeby dostarczy Towarzystwo tramwajowe brakującego materiału brukowego. *Votum.* Wniosek mniejszości. 2) Równocześnie z wymianą szyn starych na nowe w istniejącym torze, przywróci i uporządkuje Spółka tramwajowa pod dozorem budownictwa miejskiego, bruki, gdzie takowe zerwała, w należyty sposób, używając na ten cel dawnego materiału, o ile tenże według uznania Gminy do brukowania odpowiednim się okaże. W razie potrzeby dostarczy Gmina brakującego materiału brukowego, z wyjątkiem tego materiału, który z powodu przystosowania go (przycięcia) do przedstawionego odmiennego profilu nowych szyn odpadnie, a który zastąpić ma Spółka.

II. Gmina zezwala na przedłużenie istniejących, zwrotnie w następujący sposób: 1) Zwrotnica, zaczynająca się przy moście na Wiśle, ma być przeprowadzona dalej przez Wolnicę naprzeciw szkoły na Kazimierzu, razem z obecnym torem przełożona na drugą stronę ulicy Krakowskiej i przy domu Nr. 15 złączyć się z torem pojedynczym w odległości osi poniżej ustalonej. 2) Zwrotnica, znajdująca się na Stradomiu naprzeciw Komendy korpusu ma być przedłużona z jednej strony do połowy ulicy Dietlowskiej, z drugiej strony w ulicę Grodzką do zamurowanego portalu arsenału. 3) Zwrotnica na placu św. Piotra rozciągnięta zostanie do rogu Komendy twierdzy Nr. domu 57 z jednej, a do wylotu ulicy Senatorskiej z drugiej strony. 4) W Rynku zacznie się zwrotnica naprzeciw dużej latarni (vis-a-vis) domku bankowego i zakończy się w linii prostej poprzecznej, powstałej z połączenia punktu, na którym stoi duża latarnia gazowa, z ostatnim, widzialnym od latarni narożnikiem kościoła Panny Maryi. 5) Na końcu ulicy Floryańskiej urządzona być ma zwrotnica wzdłuż domów Nr. 53 i 55 do użycia w długości 30 metrów. 6) Poza chodnikiem plantacyjnym między bramą Floryańską a Rondlem bramy Floryańskiej zacznie się ostatnia zwrotnica i dojdzie przez ulicę Basztową, Lubicz, aż do dworca kolei. 7) W razie wy-

konania podkopu pod koleją żelazną na ulicy Lubicz, zastosuje się Towarzystwo tramwajowe do nowej sytuacji na własny koszt, bez żadnego regresu za ograniczenie ruchu w czasie robót. 8) Na szlakach dwutorowych, wynosić ma odległość szyny od trotuaru 1—1½ metra. Wyjątek stanowi Rynek główny. Na ulicy Basztowej mają tory pozostać w status quo. Odległość osi torów żelaznych koło siebie powinna wszędzie wynosić 2·40 metrów. Tam gdzie obecnie jest większa, nastąpić ma ich zbliżenie do wymienionego wymiaru. 9) Towarzystwo „Tramwaji Austr. Krakowa i przedłużeń“ obowiązuje się własnym kosztem położyć i w ruch wprowadzić najpóźniej do roku 1896 nową linię kolei konnej z Rynku głównego wzdłuż linii A-B ulicą Szewską i Karmelicką, poczynając od istniejącej linii w Rynku przy kościele Maryackim, a kończąc się u wału kolejowego, lub przy Parku krakowskim, stosownie do uchwały Rady miasta. Otwarcie tej linii nastąpić ma najpóźniej w dwa lata po ukończeniu przedłużenia zwrótnie na starej linii. Towarzystwu przyznaje się prawo położenia na tej nowej linii drugiego toru po zatwierdzeniu przedłożonych planów przez Radę miasta. 10) Ruch na linii Rynek—Park krakowski prowadzony będzie tak, że wozy chodzić mają po sobie w odstępach 15 minut. W lecie kursować będą wozy od 7 rano do 8 wieczór, w zimie od 7½ do 6½ wieczór. Towarzystwu wolno ruch urządzić w krótszych odstępach i przez dłuższy czas. 11) Towarzystwo uporządkuje bruki na nowej linii i na przedłużonych zwrótnicach starego toru, również pod dozorem budownictwa miejskiego w należyty sposób, używając na ten cel dawnego materiału, o ile go organa miejskie do użycia za stosowny uznają. Brakującego materiału dostarczy Towarzystwo tramwajowe, które zresztą postąpić ma według art. V. kontraktu z dnia 25 listopada 1881 r. Gdyby Gmina chciała dawny materiał brukowy lub szosowy odmienić na inny i takowego sama dostarczyła, Towarzystwo obowiązane jest tym dostarczonym materiałem robotę brukarską własnym kosztem wykonać. 12) Bruki i szosy doprowadzone przez Spółkę do porządku, utrzymywać będzie nadal Gmina

w dobrym stanie; Spółka zaś płaci na ten cel 15 ct. od metra pojedynczego toru, a 30 ct. od metra podwójnego. 13) Do czyszczenia ze śniegu i lodu przedłużonych zwrotnie i linii Rynek—Ogród krakowski obowiązować będą postanowienia art. XI. kontraktu z dnia 25 listopada 1881 r. 14) Materiał przeznaczony do zbudowania nowego toru winien być równej dobroci i tejże samej konstrukcyi, jak materiał nowy na starej linii. 15) W razie niedotrzymania terminu oznaczonego w punkcie 9-tym, zapłaci Spółka tytułem kary konwencyonalnej 30 złr. za każdy dzień zwłoki. 16) Spółka tramwajowa obowiązuje się w roku 1895 przedłożyć Gminie plany budować się mającej linii Rynek—Ogród krakowski, do potwierdzenia; Gmina obowiązuje się nawzajem najpóźniej w 4 miesiące po przedłożeniu planów zawiadomić Towarzystwo, czy te plany potwierdziła, lub jakich zmian sobie życzy. 17) Koncesya na nowe linie kończy się równocześnie z koncesyą na linie pierwotną.

III. We wszystkich kwestiach tutaj nie dotkniętych obowiązuje kontrakt z dnia 25 listopada 1881 r.

IV. Nowa linia ma być podzielona na 2 sekcye: Rynek—Kościół Karmelicki i Kościół Karmelicki—Park krakowski. Cena jazdy za całą linię wynosi 6 cent. w I. klasie, 4 cent. w II. klasie, zaś za każdą z pojedynczych sekcyj 4 cent. w I. klasie, 3 cent. w II. klasie. Towarzystwo wprowadzi bilety przejściowe (Umsteigkarten) ze starej linii na nową i odwrotnie. W razie korzystania z nowej linii w połączeniu ze starą, ceny jazdy za sekcję Most Podgórski—Ogród krakowski i odwrotnie wynosić mogą najwyżej 12 cent. w I., 8 cent. w II. klasie, zaś za sekcję Stara poczta—Ogród krakowski 8 cent. w I., 6 cent. w II. klasie.

V. Wszystkie koszta stemplowe, notaryalne i należitości prawne kontraktu na powyższych postanowieniach zawrzeć się mającego, poniesie wyłącznie Towarzystwo tramwajowe z własnych funduszy bez żadnego regresu do Gminy.

VI. Do zawarcia i podpisania kontraktu w myśl po-

wyższych zasad upoważnia się p. Prezydenta, oraz Radeów pp. Jana Rottera i Władysława Nowackiego.

VII. Gmina uchwała budowę linii tramwajowej od końca ulicy Zwierzynieckiej, przez tę ulicę, ulicą Wiślną, Rynek główny, ulicą Sławkowską i ulicą Długą, aż do końca ulicy Długiej, i wzywa Towarzystwo tramwajowe, aby w myśl artykułu II. kontraktu z dnia 25 listopada 1881 r. oświadczyło się co do wykonania budowy tej linii.

Punkt (1) pierwszy ustępu I. wniosku przyjęto po krótkiej dyskusji. R. m. Nowacki odczytuje 2. punkt ustępu I. wniosku w sprawie uporządkowania bruków, a następnie odczytuje tenże wniosek mniejszości komisji w tej sprawie i występuje w obronie wniosku mniejszości. R. m. Rotter w dłuższej mowie uzasadnia wniosek mniejszości i prosi w interesie całej sprawy o przyjęcie tegoż. R. m. Dr. Hajdukiewicz wyjaśnia przebieg sprawy na posiedzeniu komisji tramwajowej i Sekeyi I. R. m. Dr. Rosenblatt prosi o wyjaśnienie, jak wysoki będzie koszt uporządkowania bruku. R. m. Dr. Styczeń sądzi, że biuro techniczne winno wypracować dokładny kosztorys, ile przebrukowanie będzie kosztowało, bo całą ulicę trzeba będzie przebrukować, skoro tor zostanie przełożony na drugą stronę tejże ulicy. R. m. Dr. Kohn jest zdania, że jeżeli Gmina nie jest obowiązana do dostarczenia bruku, to nie ma i kilkaset reńskich na wyrzucenie, jeżeli zaś na podstawie kontraktu jest do tego obowiązana, o czem mowca jest przekonany, to musi Gmina i większy wydatek ponieść. Zbyt wielkich kosztów mowca się nie obawia, bo Towarzystwo daje robotę. Z tych powodów mowca będzie głosował za wnioskiem mniejszości. Referent wyraża kwestję kosztów materiału i oznajmia, że budownictwo miejskie przedłożyło piśmienny kosztorys na przebrukowanie, R. m. hr. Dr. Potocki żałuje, że nikt nie przemawia za wnioskiem większości, zaznacza, że wydatek na bruk nie jest rzeczą obojętną, bo może wywrócić cały budżet, a nie wiadomo, czy znajdzie się pokrycie na ten wydatek. W tej samej kwestyi przemawiają jeszcze Radey miejscy Rotter i Dr. Hajdukiewicz. R. m. Dr. Domański są-

dzi, że sprawa jeszcze nie jest dojrzałą do powzięcia uchwały, koszta nie są obliczone, dlatego wnosi, by sprawę zwrócić do Sekcyi I. Wiceprezydent Dr. Pieniążek zbija wniosek Dra Domańskiego, a in merito przemawia za wnioskiem mniejszości. Dyskusyę zamknięto. R. m. Dr. Styczeń zbija zdanie, jakoby Gmina była obowiązana ponosić koszta materyału, zresztą Towarzystwo żąda coś nowego, dlatego i Gmina może nowe żądanie postawić — i wnosi: „Zwraca się sprawę tramwajową Sekcyi I. i II. celem zbadania i zestawienia rachunkowego kosztu projektowanych przeróbek i ewentualnie obmyślenia funduszów na pokrycie tych nadzwyczajnych wydatków“. Na zapytanie Prezydenta, oświadcza r. m. Dr. Domański, iż się przy swym wniosku nie upiera. Referent wyjaśnia przedewszystkiem, dlaczego zatrzymał referat, mimo, iż głosował za wnioskiem mniejszości, dalej zbija obawy co do kosztów; budownictwo miejskie obliczyło je na kwotę 7800 złr., ale to jest za wysoka suma. R. m. Rotter oznajmia, iż w tej chwili dyrektor tramwaju, który znajduje się na galeryi, oświadczył mu, iż musi bezzwłocznie przystąpić do budowy, chociażby Rada dzisiaj uchwały nie powzięła. R. m. Dr. Rosenblatt wnosi, by posiedzenie przerwać na 5 minut, celem porozumienia się z p. Mussilem, czyby Gmina nie mogła dać jakiś ryzakt na bruki. R. m. Dr. Kohn sprzeciwia się temu wnioskowi. R. m. Dr. Rosenblatt polemizuje z Drem Kohnem. W głosowaniu wniosek Dra Stycznia i wniosek większości Sekcyi I. upadł, zaś wniosek mniejszości przyjęto. Z kolei przystępuje referent do odczytania II. ustępu wniosków i demonstrowuje rysunkiem położenie zwrotnic. Na wniosek r. m. Dra Jordana przyjęto en bloc wszystkie dalsze ustępy wniosków, tj. II., III., IV., V., VI. i VII. Na tem zamknął Prezydent o godzinie 7 m. 30 wieczór posiedzenie jawne, a zarządził posiedzenie tajne. Prezydent: Friedlein Józef m. p. Radey miejscy: Dr. Ichheiser Michał m. p.; Dr. Kasperek Franciszek m. p. Sekretarz prezydyalny: Groele Adam m. p. Zgodność niniejszego odpisu z oryginałem stwierdzam. Kraków dnia 7 sierpnia 1896. A. Groele w. r. (M. P.)

Odpis załącznika B aktu L. R. 1021.

Nr. 188.

Im Jahre 1800 sechs und neunzig, am neunzehnten Mai, vor dem Herrn Victor van der Stegen de Putte, Notar, wohnhaft in Brüssel, in Anwesenheit der unterzeichneten Zeugen sind erschienen: 1. Herr Gustav Kumps, Ingénieur, wohnhaft in Ixelles; 2. Herr Gustav Michelet, Ingénieur, wohnhaft in Brüssel; 3. Herr Franz Philippson, Bankier, wohnhaft in Brüssel; 4. Herr Friedrich Nonnenberg, Ingénieur, wohnhaft in Saint Josse-ten-Noode; 5. Herr Oscar Petri, Director der „Continentalen Gesellschaft für elektrische Unternehmungen“, wohnhaft in Nürnberg; 6. Herr Max Meyer, Kaufmann, wohnhaft in Nürnberg. Alle sechs dem unterzeichneten Notar bekannt, der Erste Präsident, der Zweite delegirter Administrator, der Dritte, Vierte, Fünfte und Sechste Administratoren der anonymen Gesellschaft unter der Firma „Tramways Autrichiens, Cracovie et Extensions“, deren Sitz in Brüssel ist und deren Statuten durch Urkunde durch Herrn Van den Eynde zur Zeit Notar in Brüssel am acht und zwanzigsten Februar 1800 drei und achtzig aufgestellt und laut Protokoll vom selben Notar am zwölften März 1800 acht und achtzig abgeändert worden sind. Welch' Erscheinende unter Vorsitz des obengenannten Herrn Kumps, als Verwaltungsrat der anonymen Gesellschaft versammelt, folgendes erklärt haben: In der Sitzung vom zwölften Juli 1800 vier und neunzig hat der Krakauer Stadtrath beschlossen, dass das nun von der Gesellschaft „Tramways Autrichiens, Cracovie et Extensions“ vorgelegte System der Stalschienen für die in Krakau existierende Tramway seitens des Stadtrathes acceptirt, dass die Verlängerung der Weichen bewilligt und dass die Gesellschaft verpflichtet ist, eine neue Tramwaylinie vom Ringplatze über die Schuster- und Karmelitengasse bis zu Krakauer Parkanlagen längstens bis zum Jahre 1800 sechs und neunzig zu bauen und in Betrieb zu setzen, auch wurden in der genannten Sitzung die speciellen Bedingungen der Aenderung

der Schienen und des Baues der neuen Linie sowie der Verlängerung der Weichen beschlossen mit dem, dass darüber ein neuer Vertrag mit der genannten Gesellschaft abgeschlossen werden soll, wovon die Gesellschaft mittelst Bescheides des Krakauer Stadtmagistrates vom dreissigsten Juli 1800 vier und neunzig Zahl 37519 verständigt wurde, daher zum Abschlusse dieses Vertrages und respective zur Annahme der in der genannten Sitzung des Stadtrathes beschlossenen Bedingungen seitens der Gesellschaft zu ihrem Bevollmächtigten Herrn Doktor Faustin Jakubowski, Advocaten in Krakau und Herrn Leopold Mussil, Direktor der Tramway in Krakau zu ernennen und Ihnen das Recht einzuräumen, alle in der genannten Sitzung vom Krakauer Stadtrathe beschlossenen Rechte und Verpflichtungen und respective alle Bedingungen Namens der Gesellschaft anzunehmen, darüber einen Vertrag abzuschliessen und denselben zu fertigen, sowie überhaupt die Bedingungen des Baues und Betriebes der genannten neuen Linie zu verabreden und darüber den schriftlichen Vertrag mit der Gemeinde der Stadt Krakau abzuschliessen. Worüber Akt laut Projekt. In Brüssel, im Geschäftslokal, Boulevard Bischeffsheim Nr. 26 aufgestellt. In Anwesenheit der Herren Florimond Meunier und Friedrich de Pourcq, ersuchte Zeugen, beide wohnhaft in Brüssel. Nach Vorlesung haben Erscheinende nebst Zeugen und Notar unterzeichnet: (gezeichnet) G. Kumps, G. Michelet, F. Philippson, F. Nonnenberg, O. Petri, Max Meyer, F. Meunier, De Pourcq F., V. van der Stegen de Putte. Eingeschrieben in Brüssel Süd am zwanzigsten Mai 1800 sechs und neunzig, Band 912, f^o 34, vol. ein Blatt. Empfangen zwei Franken vierzig Centimen. Der Einnehmer: (gezeichnet) Guillaume. Für richtige Abschrift gezeichnet V. van der Stegen de Putte. Zur Beglaubigung der obstehenden Unterschrift des Herrn van der Stegen de Putte, Notar in Brüssel, Brüssel den 21. Mai 1896, Der Präsident des Gerichtes erster Instanz, gez. G. van Moorsel. Zur Beglaubigung der obstehenden Unterschrift des H. van Moorsel durch das Ministerium der Justiz, Der General-

Sekretär, Brüssel den 28. Mai 1896, gez. Graison de la Tour. Zur Beglaubigung der obstehenden Unterschrift des H. De la Tour, Brüssel den 21. Mai 1896. Für den Minister für auswärtige Angelegenheiten, Der Direktor, gez. E. Crabbé. Zur Beglaubigung der obstehenden Unterschrift des Belgischen auswärtigen Amtes, Brüssel den 28. Mai 1896, K. u. K. Oesterr.-Ung. Gesandtschaft, gez. Schaffpotsch. Die dem französischen Originale sub No. 188 gleichlautende Uebersetzung bescheinigt, Brüssel den 28. Mai 1896, Der gesetzliche Uebersetzer W. Bracke m. p. (L. S.) Vu pour Legalisation de la Signature de Mr. Bracke, Max Richard Arthur apposée cidessus. St. Josse-ten-Noode le 29. Mai 1896. Pr. Le Bourgmestre (wyras nieczytelny.) Delegué (podpis nieczytelny) w. r. (L. S.) Angenommen: Dr. Faustin Jakubowski m. p., Leopold M. Mussil m. p. L. R. 1020. Poświadczam, że znani mnie osobiście Wni: Dr. Faustyn Jakubowski, adwokat krajowy, i Leopold Mussil, dyrektor tramwaju w Krakowie, obaj w Krakowie zamieszkali — niniejsze pełnomocnictwo, jako przyjmujący, w mojej obecności własnoręcznie podpisali. W Krakowie dnia dziewiątego października roku 1800 dziewięćdziesiątego szóstego. (Podpisano) Dr. Kazimierz Bystrzonowski w. r. (Stampilia.) Dekretem c. k. Sądu krajowego w Krakowie z dnia 26 lutego 1896 L. 7346 mianowany zastępca c. k. notaryusza w Krakowie (M. P.)

(Do niemieckiego tłumaczenia pełnomocnictwa doszyty jest francuski oryginał tegoż, którego odpis w niniejszym wypisie się opuszcza.)

Potwierdzam zgodność niniejszego wypisu trzeciego, na rzecz Towarzystwa akcyjnego „Tramwaye austriackie Krakowa i przedłużeń“ wydanego, z oryginałem w aktach moich notaryalnych do L. R. 1021 przechowanym, spisany na czterech arkuszach, stemplami po 50 ct. a. w. opatrzonych, oraz zgodność odpisów załączników A i B z oryginalnymi załącznikami do aktu L. R. 1021 doszytymi, z których pierwszy na trzech arkuszach, stemplami po 50 ct. opatrzonych, jest spi-

sany, a drugi stemplem za 1 złr. opatrzony. Nadmieniam, że oryginał niniejszego aktu został c. k. Głównemu Urzędowi Podatkowemu w Krakowie, celem wymiaru należitości skarbowej dnia 15 października 1896 r. zgłoszony i w rej. B. poz. 3485/96 wpisany. Nadto nadmieniam, że na stronie 18-tej w wierszu 6-ym od góry mylnie wypisany wyraz „podkopu“ przekreślono.

W Krakowie dnia trzydziestego grudnia roku tysiąc ósm-set dziewięćdziesiątego szóstego.

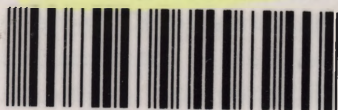
Dr. Kazimierz Bystrzonowski

Dekretem c. k. Sądu krajowego w Krakowie z dnia 26 lutego 1896 L. 7346 mianowany zastępcą c. k. notaryusza w Krakowie.



Wojewódzka Biblioteka
Publiczna w Opolu

CM 313721



000-313721-00-0

opracowany. Natomiast do
o. k. Chłopskiej Ustawy
w sprawie nabycia ziem-
ni, wyznaczony i w r. 18. poz.
niem, do na stronie 10-11
wydany wyraz „podkopy”

W Krakowie dnia trzydziestego grudnia roku tysiąc ośm-
set dwadzieścia pierwszego następnego.

Dr. Karol Bystrowski

Podpisem o. k. Bystrowskiego w Krakowie dnia
10-12-1898 i 1898 niżej podpisany o. k.
podpisany w Krakowie.

W Krakowie dnia trzydziestego grudnia roku tysiąc ośm-
set dwadzieścia pierwszego następnego.

W Krakowie dnia trzydziestego grudnia roku tysiąc ośm-
set dwadzieścia pierwszego następnego.

Kraków dnia trzydziestego grudnia roku tysiąc ośm-
set dwadzieścia pierwszego następnego.