

# Dziennik ustaw Państwa

dla

reprezentowanych w Radzie Państwa królestw i krajów.

Zeszyt III. — Wydany i rozesłany dnia 8. Lutego 1870.

## 6.

### Dokument koncesyi z dnia 9. Grudnia 1869.

na budowę i utrzymanie w ruchu lokomotywowej kolei żelaznej z Ebensee na Ischl aż do Steg nad jeziorem Halsztadzkiem, wraz z koleją żelazną konną od dworca kolejowego w Ischl do salin skarbowych.

## My Franciszek Józef Pierwszy, z Bożej Łaski Cesarz Austriacki,

Apostolski Król Węgierski, Król Czech, Dalmacyi, Kroacyi, Sławonii, Galicyi, Lodomeryi i Illiryi; Arcyksiążę Austriacki; Wielki Książę Krakowa, Książę Lotaryngii, Salcburga. Styryi, Karyntyi, Krainy, Bukowiny, Górnego i Dolnego Szląska; Wielki Książę Siedmiogrodu; Margrabia Morawy; uksiążęcony Hrabia Habsburga i Tyrolu i t. d., i t. d., i t. d.

Ponieważ Józef Brenner-Felsach, Hrabia Juliusz Falkenhayn i Ferdynand Lidl podali prośbę o udzielenie koncesyi na budowę i utrzymanie w ruchu lokomotywowej kolei żelaznej z Ebensee na Ischl aż do Steg nad jeziorem Halsztadzkiem wraz z koleją żelazną konną od dworca kolejowego w Ischl do skarbowych salin, przeto uznając pożyteczność tego przedsięwzięcia dla ogółu, widzimy się spowodowanymi nadać rzeczonym petentom tę koncesyę na podstawie ustawy z dnia 20. Maja 1869 (Dz. ust. P. nr. 82 z r. 1869) względem uwolnienia od podatku nowych linii kolei żelaznych, jak następuje:

Art. 1. Nadajemy koncesyonaryuszom prawo do budowy i utrzymywania w ruchu lokomotywowej kolei żelaznej z Ebensee na Ischl aż do Steg nad jeziorem Halsztadzkiem, z koleją konną od dworca kolejowego w Ischl aż do salin skarbowych.

Art. 2. Wykonanie budowy i urządzeń do ruchu na kolei potrzebnych ma nastąpić podług szczegółowego projektu budowy, zatwierdzonego przez ministerstwo handlu.

W szczególności należy przy budowie zastosować się także do żądań ministerstwa handlu tudzież do istniejących ogólnych przepisów budowniczych i policyjnych.

Administracya państwa zastrzega sobie zatwierdzenie zmian w projektach budowy, o ile takowe w miarę wyniku rewizyj technicznej i politycznego obejścia trasy, które ma być przedsięwzięciem podług przepisu §. 6. ustawy o koncesjach na koleje żelazne \*), w interesie publicznych stosunków i dla zapewnienia trwałości kolei, tudzież w celu wykonania prawnych przepisów, potrzebnymi się okażą.

Gdyby się przy wykonaniu budowy ze względów budowniczo-ekonomicznych lub ze względu na ruch, zmiana tras kolejowych albo planów szczegółowych potrzebną lub pożądaną okazać miała, przez co jednak oznaczony w §. 1. kierunek kolei się nie zmieni, ani też w porównaniu z uchwaloną trasą w ogólności stosunki poziomu i kierunku pogorszyć się nie mogą, natenczas do takiej zmiany potrzebną będzie uchwała ze strony administracyi państwa.

Roboty ziemne kolei ograniczyć się mogą na założeniu jednego toru szynowego. Zarząd państwa jest uprawniony zażądać wykonania robót ziemnych dla drugiego toru szynowego, tudzież położenia tegoż toru na owych przestrzeniach, gdzie to uzna za potrzebne, a to w tym razie, jeśli czysty dochód roczny podczas dwu po sobie następujących lat, przewyższa na milę sumę 140.000 zł. w srebrze.

Koncesyonaryusze obowiązują się zawrzeć ugodę z interesowanymi zarządami kolei żelaznych względem użytkowania dworców kolei już istniejących lub koncesyonowanych na łącznych punktach własnej kolei, tudzież względem urządzenia służby ruchu w obrocie przechodowym.

Koszta rozszerzenia budowli potrzebnych na cudzych dworcach kolejowych mają ponosić koncesyonaryusze.

W braku porozumienia pozostawia się administracyi państwa prawo oznaczać warunki co do wzajemnego użytkowania wagonów kolei sąsiednich krajowych i co do wejścia kolei górniczych i innych kolei na własną potrzebę.

Art. 3. Koncesyonaryusze obowiązują się budowę ukoncesyonowanej kolei żelaznej w przeciągu trzech miesięcy rachując od dnia nadania koncesyi rozpocząć, a przestrzeń między Ebensee i Ischl w przeciągu dwu lat, rachując od tegoż samego dnia, dalszą zaś przestrzeń między Ischl i Steg, w przeciągu dalszych trzech lat ukończyć i gotową kolej oddać na użytek publiczny.

Art. 4. W celu wykonania budowy kolei ukoncesyonowanej udziela się koncesyonaryuszom prawo wywłaszczenia według postanowień odnośnych prawnych przepisów.

Toż samo prawo przyznaném być ma koncesyonaryuszom także względem owych kolei bocznych, któreby w przyszłości do poszczególnych zakładów przemysłowych wybudować miano, a których wybudowanie administracya państwa uzna za służące dobru publicznemu.

Art. 5. Przy budowie i utrzymywaniu ruchu na ukoncesyonowanych kolejach winni koncesyonaryusze zastosować się do osnowy niniejszego dokumentu koncesyi, tudzież do istniejących w tym względzie ustaw i rozporządzeń [mianowicie do ustawy o koncesjach na koleje żelazne z dnia 14. Września 1854 i do regulaminu ruchu na kolejach żelaznych z dnia 16. Listopada 1851 \*)], tudzież do ustaw i rozporządzeń w przyszłości wydać się mających.

Art. 6. Koncesyonaryusze mają zatem téż w szczególności pocztę i służbę pocztową, wedle osnowy §. 68. wspomnionego regulaminu dla ruchu na kolejach żelaznych, bezpłatnie przewozić, przyczém administracya poczt ma prawo oznaczyć tak godzinę odjazdu jak i szybkość jazdy w każdym kierunku dla jednego z każdej końcowej stacyi codziennie odchodzącego pociągu.

\*) Dziennik ustaw państwa z roku 1854., nr. 238.

\*) Dziennik ustaw państwa z roku 1852, nr. 1.

Ilekróć służba pocztowa wymaga więcej niż jednego wozu ośmiokołowego lub więcej niż dwu cztero kołowych, koncesyonaryusze za każdy wóz nadto dostawiony otrzymają, stosownie do późniejszej umowy, odpowiednie wynagrodzenie od mili.

Gdyby administracya poczt zechciała na ukoncesyonowanej kolei zaprowadzić pocztę ruchomą, jaka już na innych kolejach austriackich istnieje, to zamiast ośmio- lub cztero kołowych wagonów zwykłych, mają być potrzebne do tego ośmio- lub cztero kołowe, według wymagań zarządu pocztowego dla poczty ruchomej przysposobione wagony, od koncesyonaryuszów bezpłatnie dostarczane i utrzymywane.

Dla pełnienia służby pocztowej na stacyach oddania i doręczania listów ma być stosowne biuro pocztowe w budynku kolei żelaznej bezpłatnie odstąpione, względem zaspokojenia zaś jakich dalszych potrzeb na ten cel ma się zawrzeć osobna ugoda.

Koncesyonaryusze oprócz tego są obowiązani, przesyłki pocztowe, odchodzące bez konwoju pocztowych urzędników lub sług, z wykluczeniem przesyłek wartościowych — na dotyczące stacye, bez osobnej za to zapłaty przewozić i oddawać.

Korespondencye, prowadzone w sprawach zawiadowstwa kolei żelaznej między dyrekcją kolei żelaznej (Radą zawiadowczą) a podwładnymi jej organami lub między temiż organami, mogą na dotyczących przestrzeniach kolejowych być przesyłane przez służbę zakładu kolejowego.

Art. 7. Koncesyonaryusze mają obowiązek, dozwoić zarządowi telegrafów państwa przeprowadzenia ciągów telegraficznych wzdłuż kolei na swoim gruncie i ziemi bez szczególnego za to wynagrodzenia.

Zarząd telegrafów ma się atoli porozumieć z koncesyonaryuszami względem miejsca do ustawiania takowych.

Nadto mają koncesyonaryusze podjąć się pilnowania przeprowadzonego ciągu telegraficznego przez swoją służbę kolejową bez wynagrodzenia osobnego.

Natomiast służy koncesyonaryuszom prawo przymocowywania swoich drutów dla telegrafu kolejowego do słupów telegrafów rządowych.

Jeśli administracya państwa względem depesz rządowych nie wyda osobnego rozporządzenia, tudzież jeśli względem depesz prywatnych nie zostanie zawartą ugoda, ograniczy się użytkowanie telegrafu dla ruchu kolejowego wyłącznie tylko do doniesień ruchu dotyczących, i zostawać będzie zatem to użytkowanie pod wpływem i nadzorem administracyi państwa.

Art. 8. Wysokość cen jazdy osób i przewozu frachtów podlega następującym ograniczeniom :

Taryfa maksymalna od mili austriackiej, mianowicie dla podróżnych, a to od osoby	
w klasie I. . . . .	36 ct. wal. austr.
"    "    II. . . . .	27 " " "
"    "    III. . . . .	18 " " "

Gdyby się miała okazać potrzeba dalszych zniżeń w przewozie osób, i gdyby koncesyonaryusze nie mogli przystać na odpowiednie zniżenia dla podróżujących klasą trzecią, wtedy mają oni obowiązek, na wezwanie ministerstwa handlu zaprowadzić wagony IV. klasy (do stania) z pozycyą taryfową dziesięciu centów od mili.

Taryfa maksymalna dla towarów przy zwykłej szybkości jazdy od cetnara cłowego i mili: 3 ct. w. a.

Na linii kolejowej Ebensee-Ischl-Steg, tudzież przy transportach na trajekcie, ewentualnie przez koncesyonaryuszów między Ebensee i Gmunden urządzić się mającym, wyjątkowo dla następujących przedmiotów w ładunkach całowozowych istnieć mają następujące pozycye frachtowe :

A. Dla zboża, ziarn strączkowych i płodów mełtych, tudzież żelaza, rud, brył żelaza, prasowanego torfu, kamieni wapiennych i budulcowych: 2.5 ct. w. a.

B. Dla soli, węgla mineralnego i drzewa 1½ kr. a. w.

Jako należytość ekspedycyjną pobierać się będzie od jednego cetnara cłowego wszelkich przesyłek, 2 centy, do których są policzone należytości za naładowanie i wyładowanie, oraz ogólna assekuracja.

Jeżeli naładowanie i wyładowanie załatwia się przez stronę, natenczas należytość ekspedycyjna wynosi tylko 1.5 centa od każdego cetnara cłowego.

Względem cen frachtowych innych przedmiotów, wyznaczenia opłaty od składu, klasyfikowania towarów i reszty przepisów komunikacyjnych w ten sposób zachować się należy, aby dotyczące ceny i przepisy w żadnym razie nie były wyższe ani uciążliwsze, jak na kolei żelaznej państwowej.

Koncesyonaryuszom wolno uregulować ceny jazdy i frachtów w obrębie powyżej oznaczonych granic.

Przytém osobiste uwzględnienie miejsca mieć nie może. Jeżeli zatem jakiemu spedytorowi albo przedsiębiorcy frachtowemu pod pewnemi warunkami przyznaném zostanie znizienie cen frachtowych lub inne jakie ulżenie, natenczas znizienie takie lub uwzględnienie musi być przyznane wszystkim spedytorom lub przedsiębiorcom frachtowym, którzy na te same warunki przystają.

Wszystkie taryfy specjalne winny być publicznie ogłoszone.

Zresztą uregulowanie postanowień w taryfie jazdy i frachtów zastrzega się każdego czasu ustawodawstwu; takiej regulacyi poddać się mają koncesyonaryusze.

Administracyi państwa służy w każdym razie prawo zarządzenia odpowiedniego znizienia cen jazdy osób i przewozu frachtów z należytościami pobocznymi, skoro tylko czysty dochód z dwu lat ostatnich przenosi dziesiąty procent.

Art. 9. Dozwala się, ażeby ceny jazdy i frachtów w krajowej monecie srebrnej wymierzane i pobierane były, jednakowoż tak, że z uwzględnieniem wartości kursowej przypadająca należytość także i w walucie krajowej przyjmowaną być musi.

Redukowanie taryfy na walutę krajową ma nastąpić od miesiąca do miesiąca na żądanie koncesyonaryuszów, jakotóż za rozporządzeniem administracyi państwa, wedle przeciętnego kursu srebra w ostatnim miesiącu upłynionym, przyczém bez zezwolenia koncesyonaryuszów niżej 5 od sta kursu przeciętnego zejść nie wolno.

Art. 10. Transporta wojskowe załatwiane być muszą podług znizonych cen taryfowych, mianowicie podług ugody, w tym względzie między ministerstwem wojny a Dyrekcyą północnej kolei Cesarza Ferdynanda na dniu 18. czerwca 1868 \*) zawartój, której postanowienia integralną część dokumentu koncesyjnego stanowią.

Jednakowoż w razie, gdyby ze wszystkimi temi kolejami lub z większością tychże, co do transportów wojskowych korzystniejsze dla państwa postanowienia umówione być miały, natenczas takowe i ukoncesyonowaną kolej obowiązująć mają.

Postanowienia te także i do wojskowo-uorganizowanej straży finansowej i straży bezpieczeństwa zastosowane będą.

Koncesyonaryusze obowiązują się przystąpić do ugody zawartej między austriackimi towarzystwami kolei żelaznych względem wzajemnego dopomagania sobie środkami ruchu w przeprowadzeniu większych transportów wojskowych, tudzież do prawideł zasadniczych przyjętych w drodze ugody przez państwowe ministerstwo wojny i przez istniejące towarzystwa kolei żelaznych względem ewentualnego ustawienia oddziałów polowo-kolejowych.

\*) Normalne rozporządzenia c. k. dziennika rozporządzeń wojskowych z roku 1868, część 21. nr. 97.

Art. 11. Rządowi urzędnicy, ustanowieni i sędzy, którzy z polecenia władzy sprawującej nadzór nad zawiadownstwem i ruchem kolei żelaznych, lub dla pilnowania interesów państwa wypływających z tej koncesyi albo ze względów na dochody niestałe, koleją żelazną podróżują i poleceniem téjże władzy się wykażą, muszą być wraz z pakunkiem swoim przewożeni bezpłatnie.

Art. 12. Administracya państwa ma prawo w przypadkach nadzwyczajnej drożyzny wiktuałów w Cesarstwie austriackim ceny frachtowe takowych zniżyć aż na pół ceny maksymalnej.

Art. 13. Koncesyonaryuszom przyznaje się także prawo utworzenia Towarzystwa akcyjnego i prawo wydawania — celem zebrania potrzebnych środków pieniężnych — akcyj, opiekujących na okaziciela lub osobę i obligów pierwszeństwa, które na giełdach austriackich w obieg puszczone i urzędownie notowane być mogą.

Kwota zebrana za pomocą obligów pierwszeństwa nie może przenosić trzy piąte części kapitału zakładowego.

Jeżeli obligi pierwszeństwa wydane będą w walucie zagranicznej, to kwota musi być wyszczególnioną także w monecie austriackiej.

Umorzenie obligów pierwszeństwa ma nastąpić przed umorzeniem akcyj.

Towarzystwo obejmuje wszystkie prawa i obowiązki koncesyonaryuszów; statuta Towarzystwa muszą być potwierdzone przez administracyę państwa.

Art. 14. Koncesyonaryusze są upoważnieni do utworzenia ajencyj w kraju i za granicą, tudzież do urządzania środków transportowych na wodach i na lądzie, z zachowywaniem istniejących przepisów.

Art. 15. Dla kolei ukoncesyonowanej przyznaje państwo następujące uwzględnienia:

A. Uwolnienie od podatku dochodowego, od opłaty należytości stęplowych od kuponów, jakoteż uwolnienie od każdego podatku, któryby mocą późniejszych ustaw miał być zaprowadzonym, a to na lat dwadzieścia pięć.

B. Uwolnienie od stęplów i opłat przy wszelkich kontraktach, podaniach i innych dokumentach wystosowanych w celu dostarczenia kapitału, jakoteż budowy i urzędzenia kolei, aż do chwili, w której ruch otwartym zostanie.

C. Uwolnienie od stęplów i opłat przy pierwszym wydaniu akcyj i obligów pierwszeństwa wraz z kwitami tymczasowemi, tudzież od należytości za przeniesienie, którą przy wykupie gruntów opłacaćby wypadało.

Art. 16. Konto budowy zamknięte zostanie po otwarciu ruchu na kolei i po całkowitem wybudowaniu tejeż wedle planów zatwierdzonych przez administracyę państwa, lecz z zastrzeżeniem późniejszych nzupełnień.

W stan bierny rachunków budowy zapiszą się:

- a) koszta robót przedwstępnych i ułożenia projektu;
- b) koszta ostatecznego wybudowania i urzędzenia kolei, procenta interkalarnie od kapitału budowy, tudzież inne wydatki, które z powodu wystawienia i wprowadzenia w ruch tej kolei koniecznie opędzić potrzeba;
- c) koszta dostarczenia pieniędzy, a względnie kwota przeciętnej utraty kursowej przy zebraniu potrzebnej gotowizny za pomocą wydania akcyj i obligów pierwszeństwa.

Art. 17. Administracyi państwa służy prawo przekonywania się, ażali budowa kolei, jakoteż urzędzenie ruchu we wszystkich częściach odpowiada celowi i czy takowe trwale bywają wykonywane, tudzież prawo zarządzania, ażeby zachodzące w téj mierze wady były powstrzymane, a względnie usunięte.

Administracya państwa ma oprócz tego prawo wglądania w cały tok czynności przez organ ze swego ramienia delegowany.

Komisarz przez administracyę państwa ustanowiony ma także prawo znajdowania się na posiedzeniach Wydziału zawiadowczego, jakoteż na zgromadzeniach walnych, ile razy uzna to za stosowne; tożsamo ma on prawo zawieszania rozporządzeń szkodliwych interesowi państwa.

Za oznaczone tu czuwanie nad przedsiębiorstwem kolejowém mają koncesyonaryusze ze względu na połączony z niem nawał czynności płacić skarbowi państwa roczne wynagrodzenie ryczałtowe w tój kwocie, jaką administracya państwa oznaczy.

Art. 18. Czas trwania koncesyi z ochroną przeciw założeniu nowych kolei, wypowiedzianą w §. 9. lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne, ustanawia się na lat dziećdziesiąt od dnia otwarcia ruchu na całej ukoncesyonowanej kolei, a ustaje takowa po upływie tego terminu.

Koncesya przestaje być ważną i wtedy, jeżeli ustanowiony w artykule trzecim termin na ukończenie budowy i otwarcie ruchu nie będzie dotrzymanym, a przekroczenie terminu ani w myśl §. 11. lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne, ani też przez polityczne lub finansowe przesilenia usprawiedliwić się nie da.

Art. 19. Administracya państwa zastrzega sobie prawo odkupna koncesyonowanej kolei w każdój chwili po upływie lat trzydziestu od dnia wydania dokumentu koncesyi.

Na oznaczenie ceny odkupna oblicza się czyste dochody roczne przedsiębiorstwa z siedmiu lat ostatnich, upłynionych przed rzeczywistém odkupnem, od tego odciągnie się dochód czysty z dwóch lat najniekorzystniejszych i obliczy się przeciętny dochód czysty z pozostających lat pięciu na rzecz przedsiębiorstwa.

Kwota ta przeciętna wypłacać się ma koncesyonaryuszom jako renta roczna w ratach półrocznych aż do upływu trwania koncesyi.

Art. 20. Przy ustaniu koncesyi i z dniem ustania nabywa państwo bezpłatnie prawo wolnej od wszelkich ciężarów własności i wchodzi w używanie koncesyonowanej kolei, mianowicie gruntu i ziemi, robót ziemnych i sztucznych, całej spodniej i wierzchniej budowy kolei i całkowitego nieruchomego inwentarza, jakoto: dworców kolejowych, miejsce ładowania i wyładowania, wszystkich do ruchu na kolei potrzebnych budynków na placach odjazdu i przyjazdu, domów strażniczych i budek wraz z całym urządzeniem składającym się z maszyn stojących i wszystkich rzeczy nieruchomych.

Co się tyczy rzeczy ruchomych, jakoto: lokomotyw, wagonów, maszyn ruchomych, narzędzi i innych urządzeń i materyałów, o ile takowe są potrzebne i sposobne do dalszego utrzymywania ruchu, to z tych przedmiotów ma na państwo przejść taka ilość, a względnie kwota wartości bezpłatnie, jaka odpowiada pierwszemu urządzeniu ruchu zawartemu w kapitale zakładowym.

Przez odkupno kolei i z dniem tegoż odkupna nabywa państwo prawo własności za roczną wypłatą renty obliczonej, bez dalszego wynagrodzenia i wchodzi w używanie koncesyonowanej obecnie przestrzeni kolejowej ze wszystkimi wyżej wspomnionemi, do niej należąciami ruchomościami i nieruchomościami.

Tak przy ustaniu tój koncesyi, jakoteż przy odkupnie kolei pozostają koncesyonaryusze właścicielami funduszu rezerwowego, który z własnych przychodów przedsiębiorstwa utworzony zostanie i zaległych pretensyj czynnych, tudzież także owych z własnego majątku wystawionych, a względnie nabytych, osobnych budowli i zakładów, jakoto: pieców kokosowych i wapiennych, giserń, fabryk maszyn lub innych sprzętów, spichrzów, doków, magazynów węgla i innych składów, do których postawienia lub nabycia upoważniła ich administracya państwa z tym wyraźnym dodatkiem, ażeby w skład inwentarza kolei nie wchodziły.

Art. 21. W razie jeśliby mimo poprzedniego ostrzeżenia zdarzać się miały kilkakrotne naruszenia lub zaniechania zobowiązań, przez dokument koncesyjny lub przez ustawy nałożonych, zastrzega sobie administracya państwa prawo przedsiębrania środków ustawom

odpowiednych, a według okoliczności orzeczenia jeszcze przed upływem terminu trwania koncesyi, iż takowa ustaje.

Art. 22. Koncesyonaryusze obowiązują się przy obsadzeniu posad służbowych uwzględnić szczególnie wysłużonych podoficerów c. k. armii z dobrą konduityą.

Ostrzegając każdego, aby nie naruszył przepisów niniejszej koncesyi i nadając koncesyonaryuszom prawo domagania się wynagrodzenia wobec Naszych sądów w razie udowodnionej szkody, dajemy wszystkim władzom, których dotyczy, wyraźny rozkaz, ażeby surowo i starannie czuwały nad koncesyą i nad wszystkimi w niej zawartymi postanowieniami.

W dowód czego wydajemy niniejszy dokument, zaopatrzony w Naszą większą pieczęć, w Naszej stolicy i rezydencyi Wiedniu dnia dziewiątego miesiąca Grudnia w roku zbawienia tysiąc ośmset sześćdziesiątym dziewiątym, Naszego panowania dwudziestym drugim.

**Franciszek Józef w. r.**



**Taaffe w. r.**

**Plener w. r.**

**Brestel w. r.**

**7.**

## **Obwieszczenie Ministerstwa Skarbu z d. 18. Stycznia 1870,**

względem zwinięcia urzędu do wymiaru należitości w Pisino i poruczenia tychże czynności urzędowych dla Istrii i wysp kwarneryjskich głównemu urzędowi poborowemu w Tryeście.

Ustanowiony w Pisino dla margrabstwa Istrii włącznie z wyspami kwarneryjskimi główny urząd poborowy, który obecnie li tylko wymiarem należitości się jeszcze zajmuje, znosi się całkowicie z końcem Stycznia 1870.

Począwszy od dnia 1. Lutego 1870 czynności wymiaru należitości dla Istrii i wysp kwarneryjskich załatwiać ma tymczasowo główny urząd poborowy (urząd do wymiaru należitości) w Tryeście.

To ogłasza się odnośnie do reskryptów Ministerstwa Skarbu z dnia 15. Września 1864, Dz. u. P. Nr. 77 i z dnia 10. Września 1868, Dz. u. P. Nr. 129.

**Brestel w. r.**

**8.**

## **Obwieszczenie Ministerstwa Skarbu z d. 23. Stycznia 1870,**

o zmianie w rozgraniczeniu powiatowych dyrekcij finansowych w Insbruk i Briksen.

Okrąg sądowy Glurns wyłącza się pod względem finansowym z okręgu finansowego Insbruk i zostaje na nowo wcielonym do obszaru urzędowego powiatowej dyrekcji finansowej Briksen.

To ogłasza się odnośnie do obwieszczenia z dnia 29. Września 1854 (Dz. u. P. Nr. 257).

**Brestel w. r.**

**9.****Obwieszczenie Ministerstwa Skarbu z d. 24. Stycznia 1870,**

o przeistoczeniu pobocznego urzędu cłowego II. klasy Heinersdorf w Czechach na poboczny urząd cłowy I. klasy.

Poboczny urząd cłowy II. klasy Heinersdorf, w powiecie urzędowym Reichenberg w Czechach, prowizorycznie urzędujący jako poboczny urząd cłowy I. klasy, stale przeistoczony został na poboczny urząd cłowy I. klasy.

**Brestel** w. r.

**10.****Obwieszczenie Ministerstwa Skarbu z d. 25. Stycznia 1870,**

o przeniesieniu pobocznego urzędu cłowego I. klasy w Nowych-Ickanach na Bukowinie do tamtejszego dworca kolei lwowsko-czerniowiecko-jasskiej z dniem 1. Stycznia, tudzież o upoważnieniu tegoż urzędu do zastósowania skróconego postępowania cłowego.

Poboczny urząd cłowy I. klasy w Nowych-Ickanach na Bukowinie przeniesiony został z dniem 1. Stycznia 1870 do tamtejszego dworca kolei lwowsko-czerniowiecko-jasskiej, oraz upoważniony do zastósowania skróconego postępowania cłowego za pomocą biletów meldunkowych, jak to przepisem z dnia 18. Września 1857 (Dz. u. P. Nr. 175) dla obrotu kolejowego nakazano.

**Brestel** w. r.