

Rok 1892.

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część LXX. — Wydana i rozesłana dnia 30. listopada 1892.

(Zawiera Nr. 198—200.)

198.

Dokument koncesyjny z dnia 21. października 1892,

na kolej miejscową od stacyi Tłumacz-Pałachicze
do Tłumacza.

My Franciszek Józef Pierwszy, z Bożej łaski Cesarz Austriacki;

Król Apostolski Węgierski, Król Czeski, Dalmacki, Krocaki, Sławoński, Galicyjski, Lodomeryjski i Illiryjski; Arcyksiążę Austriacki, Wielki Książę Krakowski, Książę Lotaryński, Salzburski, Styryjski, Karyntyjski, Kraiński, Bukowiński, Górno- i Dolno-Sląski; Wielki Książę Siedmiogrodzki; Margrabia Morawski; uksiążęcony Hrabia na Habsburgu i Tyrolu
itd. itd. itd.

Gdy Spółka fabryki cukru w Tłumaczu, istniejąca pod firmą „Cukrownia w Tłumaczu, Gumiński, Volter i Spółka“ podała prośbę o udzielenie jej koncesyi na wybudowanie i utrzymywanie w ruchu kolei miejscowej od stacyi Tłumacz-Pałachicze na linii stanisławowsko-husiatyńskiej kolei rządowej do Tłumacza, przeto ze względu na powszechną użyteczność tego przedsięwzięcia, widzimy się spowodowani

nadać rzeczony koncesyonaryuszce koncesyą niniejszą na zasadzie ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238), jakoteż ustaw z dnia 17. czerwca 1887 (Dz. u. p. Nr. 81) i z dnia 28. grudnia 1890 (Dz. u. p. Nr. 229), w sposób następujący:

§. 1.

Nadajemy Spółce istniejącej pod firmą: „Cukrownia w Tłumaczu, Gumiński, Volter i Spółka“ prawo wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej parowej, która wybudowana być ma jako miejscowa ze szlakiem normalnym od stacyi Tłumacz-Pałachicze na linii stanisławowsko-husiatyńskiej kolei rządowej do Tłumacza.

Koncesyonowana kolej miejscowa urządzona być ma i utrzymywana w ruchu na teraz tylko do obrotu towarowego.

Koncesyonaryuszka jest jednak obowiązana na żądanie Rządu zaprowadzić na kolei koncesyonowanej regularny przewóz osób, jeżeli pokrycie kosztów, koncesyonaryuszce z tego powodu przybywających, będzie przez interesowanych zapewnione w sposób według uznania ministerstwa handlu dostateczny a to bądź dopłatami w gotówce, bądź zagwarantowaniem oznaczonego dochodu.

§. 2.

Kolei, na którą wydaje się niniejszy dokument koncesyjny, zapewnia się następujące ulgi:

a) Uwolnienie od stępli i należyłości od wszelkich umów, które to przedsiębiorstwo zawrze, od podań, które wnieśnie i od wszelkich dokumentów, które wystawi, tudzież od wszelkich wpisów hipotecznych, które na zasadzie tych umów i dokumentów będą uskuteczniane, nakoniec od wszelkich czynności urzędowych i urzędowych wygotowań do celów poniżej wyrażonych, a mianowicie:

1. tyczących się uzyskania kapitału, zabezpieczenia odsetek od kapitału i zabezpieczenia ruchu, aż do chwili otwarcia ruchu;

2. tyczących się nabycia gruntów, budowy i urządzenia kolei aż do końca pierwszego roku ruchu.

Ulgi te nie mają być stosowane do postępowania sądowego w sprawach spornych;

b) uwolnienie od opłat za przeniesienie własności, jakie powstaną przy wykupnie gruntów po upływie pierwszego roku ruchu (lit. a, l. 2), z wyjątkiem należyłości, które według istniejących ustaw mają być z tego powodu płacone gminom lub innym korporacjom autonomicznym;

c) uwolnienie od opłat i taks za nadanie koncesyi i za wygotowanie niniejszego dokumentu koncesyjnego;

d) uwolnienie od podatku dochodowego i zarobkowego, od opłat stęplowych, którym podlegają kupony, jakoteż od wszelkiego nowego podatku rządowego, któryby w przyszłości mocą ustawy był zaprowadzony, na lat dwadzieścia, licząc od dnia dzisiejszego:

§. 3.

Spółka obowiązana jest rozpocząć budowę kolei w §. 1ym wzmiankowanej natychmiast, skończyć ją najpóźniej w przeciągu sześciu miesięcy, licząc od dnia dzisiejszego, gotową kolej oddać na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmią dotrzymania powyższego terminu budowy, dać ma koncesyonaryuszka na żądanie ministerstwa handlu stosowną kaucyą a to w papierach, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

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

§. 4.

Do wybudowania kolei koncesyonowanej nadaje się koncesyonaryuszce prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie koncesyonaryuszce do wybudowania wszelkich kolei podjazdowych, gdyby Rząd ze względu na dobro publiczne uznał potrzebę wybudowania takich kolei.

§. 5.

We względzie budowy kolei koncesyonowanej i ruchu na niej trzymać się powinna koncesyonaryuszka osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego i warunków koncesyjnych, które ministerstwo handlu ustanowi, jakoteż istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie 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 ustaw i rozporządzeń, które w przyszłości wydane być mogą.

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, a w szczególności ze względu na zmniejszenie chyżości największej, ministerstwo handlu uzna to za możebne, a natomiast trzymać się należy osobnych przepisów ruchu, które w tej mierze wyda ministerstwo handlu.

§. 6.

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, jakoteż kosztów sprawienia parku kolejowego, rzeczywiście wyłożonych i należycie udowodnionych, tudzież odsetek interkalarnych rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy i straty na kursie rzeczywiście poniesionej przy gromadzeniu kapitału żadne wydatki jakiegobądź rodzaju nie mogą być liczone.

Gdyby po upływie pierwszego roku ruchu 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 proje-

ktowanych nowych budowli lub pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta będą należycie wykazane.

Cały kapitał zakładowy umorzony być ma w o-
brotu okresu koncesyjnego według planu amortyzacyjnego podlegającego zatwierdzeniu Rządu.

§. 7.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych zniżonych.

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 rządowych obowiązywać będą.

Postanowienia te stosowane będą także do Obrony krajowej i Pospolitego ruszenia obu połów monarchii, do strzelców krajowych tyrolskich, i to nie tylko gdy podróżują kosztem skarbu, lecz także gdy jadą po służbie o własnym koszcie na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne, tudzież do korpusu straży wojskowej sądów cywilnych wiedeńskich, do żandarmeryi, jakoteż do straży skarbowej i straży bezpieczeństwa po wojskowemu uorganizowanej.

Koncesjonaryuszka zobowiązuje się przystąpić do zawartej przez spółki kolei austriackich umowy względem zakupienia i utrzymywania w pogotowiu środków do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem swojemi parkami 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 koncesjonaryuszki mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na kolei koncesjonowanej.

Przepisy rzeczonoego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i w Dzienniku ustaw państwa nie będą ogłoszone, staną się dla koncesjonaryuszki obowiązującymi wtedy, gdy zostaną jej urzędownie podane do wiadomości.

Zobowiązania te ciężą na koncesjonaryuszce tylko o tyle, o ile będzie możliwem dopełnienie ich na kolei jako drugorzędnej a w skutek tego zbudowanej, urządzonej i eksploatowanej z dozwoleńmi ułatwieniami, mianowicie zaś ze względu, że konce-

syonaryuszka aż do dalszego rozporządzenia uwolniona jest od zaprowadzenia regularnego ruchu osobowego.

Koncesjonaryuszka zobowiązuje 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).

§. 8.

Spółka obowiązana jest w razie uruchomienia wojska lub wojny wstrzymać ruch na kolei koncesjonowanej bez pretensyi do wynagrodzenia o tyle i na tak długo, o ile Władza wojskowa uzna to za potrzebne do ruchów wojskowych lub jakichkolwiek innych czynności wojennych.

§. 9.

Koncesyą nadaje się z obroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §fu 9go, lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne na lat dziewięćdziesiąt (90), licząc od dnia dzisiejszego a po upływie tego czasu utraci ona moc swoją.

Rząd może także wyrzec nieważnienie koncesyi przed upływem przerzeczonego czasu, gdyby określone w §fie 3cim zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia i utrzymywania ruchu nie były dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie da się usprawiedliwić w myśl §fu 11, lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne.

§. 10.

Budowę i ruch kolei, na którą wydaje się niniejszy dokument koncesyjny, będzie prowadził Rząd na rachunek koncesjonaryuszki. Warunki tego prowadzenia budowy i ruchu przepisane będą w kontrakcie dotyczącym się budowy i ruchu, który Rząd zawrze z koncesjonaryuszką.

§. 11.

Koncesjonaryuszka obowiązana jest dozwolnić Administracyi państwa na jej żądanie każdego czasu współużywania kolei niniejszem koncesjonowanej do obrotu między kolejami już istniejącymi lub dopiero w przyszłości powstać mającymi, na których Rząd ruch utrzymuje, w taki sposób, że Admini-

stracya państwa będzie mogła z prawem ustanawiania taryf przesyłać lub pozwolić przesyłać tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy koleją współ użytą lub niektórymi jej częściami, za opłatą stosownego wynagrodzenia. Jednakże współ używanie to o tyle tylko będzie miało miejsce, o ile przez to nie będzie doznawał przeszkody własny regularny obrót na kolei współ używanej.

Wynagrodzenie, które za to ma być płacone, ustanowione będzie według przepisów dołączonych jako załączka C do dokumentu koncesyjnego z dnia 1. stycznia 1886 dla kolei północnej Cesarza Ferdynanda ogłoszonych w Dz. u. p. z roku 1886, strona 63.

§. 12.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolei koncesyonowanej po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu kiedykolwiek przez splacenie kapitału zakładowego (§. 6), o ile w chwili odkupienia nie będzie jeszcze umorzony.

Rząd będzie miał prawo spłacić kapitał podług własnego wyboru gotówką lub obligacyami długu państwa. Obligacje długu państwa liczone będą po kursie średnim, jaki obligacje rządowe tego samego rodzaju, notowane urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półrocza bezpośrednio poprzedzającego.

Przez odkupienie kolei i od dnia tego odkupienia wchodzi państwo za wypłatą ceny odkupu bez dalszego wynagrodzenia w posiadanie wolne od ciężarów i używanie kolei niniejszem koncesyonowanej ze wszystkimi do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także park wozowy i zapasy materyałów, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już użyte stosownie do swego przeznaczenia.

§. 13.

Gdy koncesya utraci moc swoją i od tego dnia, w którym to nastąpi, wchodzi państwo bez wynagrodzenia w wolne od ciężarów posiadanie i używanie kolei koncesyonowanej i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności, licząc tu także park wozowy, zapasy materyałów, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne w rozmiarze wzmiankowanym w §. 12, ustęp ostatni.

Tak wtedy gdy koncesya moc swoją straci, jak i w razie odkupienia kolei (§. 12), zatrzyma koncesyonaryuszka na własność fundusz zasobny, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i nale-

żące się jej aktywa, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniesione lub nabyte, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił koncesyonaryuszkę z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależności kolejowej.

§. 14.

Rząd ma prawo przekonywać się, czy budowa kolei i jej urządzenia ruchu są we wszystkich częściach wykonane odpowiednio celowi i trwale, tudzież zarządzić, aby wadom w tym względzie zapobieżono lub takowe usunięto.

Rząd ma także prawo wglądania w zarząd przez wydelegowanego do tego urzędnika, a w szczególności nadzorowania w wszelki sposób, jaki uzna za stosowny, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i kontraktami.

Za nadzór nad przedsiębiorstwem kolejowym, niniejszem ustanowiony, koncesyonaryuszka nie jest aż do dalszego zarządzenia obowiązana płacić skarbowi państwa wynagrodzenie.

Uwalnia się koncesyonaryuszkę od przepisane go w §ie 89tym Porządku ruchu kolei z dnia 16. listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z roku 1852) obowiązku wynagradzania nadwyżki kosztów dozoru policyjnego i akcyzowego, jakoteż od obowiązku wystawienia bezpłatnie i utrzymywania lokalów urzędowych.

§. 15.

Nadto zastrzega sobie Rząd prawo, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia ponawiało się naruszenie lub zaniedbanie obowiązków, w dokumencie koncesyjnym, warunkach koncesyjnych lub ustawami przepisanych, będzie temu zapobiegał środkami odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności unieważni koncesyą jeszcze przed upływem czasu, na który została nadana.

Ostrzegając surowo, aby nikt nie uczynił nic przeciwnego postanowieniom koncesyi niniejszej i nadając koncesyonaryuszce prawo uciekania się do Naszych Sądów w sprawach o wynagrodzenie udowodnionej szkody, rozkazujemy wyraźnie wszystkim Władzom, do których to należy, aby nad koncesyą i wszystkimi postanowieniami w niej zawartemi, ściśle i troskliwie czuwały.

W dowód czego wydajemy niniejszy list, pod Naszą większą pieczęcią, w Naszem głównem i re-

zydencyonalnem mieście Wiedniu dnia dwudziestego pierwszego miesiąca października roku zbawienia tysiąc ośmset dziewięćdziesiątego drugiego, Naszego panowania czterdziestego czwartego.



Franciszek Józef r. w.

Taaffe r. w.

Steinbach r. w.

Bacquehem r. w.

199.

Obwieszczenie ministerstwa skarbu z dnia 20. listopada 1892,

o zaprowadzeniu w Kutach, Łopatynie, Andrychowie, Zabłotowie, Mikołajowie, Makowie, Czarnym Dunajcu, Pruchniku, Sądowej Wiszni, Komarnie i Żabnie w Galicyi po jednym urządzie podatkowym i sądowo-depozytowym.

Na zasadzie Najwyższego postanowienia z dnia 8. lutego i 7. września 1892, zaprowadza się po jednym urządzie podatkowym i sądowo-depozytowym w Kutach, Łopatynie, Andrychowie, Zabłotowie, Mikołajowie, Makowie, Czarnym Dunajcu, Pruchniku, Sądowej Wiszni, Komarnie i Żabnie w Galicyi dla gmin leżących w okręgach sądowych tych miasteczek.

Każdy z tych nowych urzędów załatwiać ma, oprócz spraw należących do urzędów podatkowych w tym ich przymocie także sprawy zbiorowego urzędu depozytowego sierocego i sądowego dla Sądu w jego siedzibie istniejącego.

Nowe te urzędy podatkowe i sądowo-depozytowe rozpoczną urzędowanie od dnia 1. grudnia 1892.

Od rzonego dnia, z powodu zaprowadzenia wzmiankowanych urzędów podatkowych i sądowo-depozytowych:

1. gminy leżące w okręgu sądowym kuckim Barwinkowa, Białobereżka, Chorocowa, Dolhopole, Fereskul, Hołowy, Hryniawa, Jablonica, Kobaki, Krasnoila, Kuty miasto, Kuty stare, Perechrestne, Polanki, Rostoki, Rożen mały, Rożen wielki, Rybno, Słobódka, Stebne, Tudiów, Uściryki oddzielają się od okręgu urzędu podatkowego kossowskiego i przyłączają się do urzędu podatkowego buskiego.

2. Gminy leżące w okręgu sądowym łopatynskim Baryłów, Batyjów, Chmielno, Hrycowola z Podmanasterkiem, Kustyn i Rudenko ruskie, Lasów, Łopatyn, Manasterek, Mikołajów z Adamówką i Ster-

kowcami, Romanówka, Ruda z Węglarkami i Mamczurami, Rudenko lackie, Smarżów z Barszczowem, Stanisławczyk z Bordulakami, Stołpin z Kasztelanami, Strzemilcze z Zahalką, Szczurowice, Toporów z Lentkowem i Toporowskim, Trójca z Kutami trójceckimi i Lętkowem, Turza z Baczką, Bażany, Hucisko i Lasowy, Uwin, Zawidcze z Brandysówką oddzielają się od okręgu urzędu podatkowego brodzkiego i przyłączają się do urzędu podatkowego łopatynskiego.

3. Gminy leżące w okręgu sądowym andrychowskim Andrychów, Frydrychowice, Głębowice z Lozami, Inwałd, Nidek, Ponikiew z Kozieńcem, Kaczyna i Hobol, Roczyny z Brzezinką, Rzyki, Sułkowice, Targanica, Wieprz ad Andrychów, Zagórnik oddzielają się od okręgu urzędu podatkowego wadowickiego i przyłączają się do urzędu podatkowego andrychowskiego.

4. Gminy leżące w okręgu sądowym zabłotowskim Borszczów, Chlebiczyn polny, Dunyecz, Dzurów, Ilińce, Kielichów, Nowosielica, Oleszków, Popielniki, Rożnów, Rudniki, Trójca z Cuculinem, Trościaniec, Tuczały, Tułuków, Zabłotów oddzielają się od okręgu urzędu podatkowego śniatynskiego i przydzielają się do urzędu podatkowego zabłotowskiego.

5. Gminy leżące w okręgu sądowym mikołajowskim Brzezina, Czernica, Demnia, Drohowyż, Iłów, Krupsko, Malechów, Mikołajów miasto z Prynią i Radziejowem, Nadiatyce, Piaseczna, Rozdół miasto z Olchowcem, Rozwadów, Rudniki z Gościńcem, Stulsko z Wołą małą i Wołą wielką, Trościaniec, Uście, Weryń oddzielają się od okręgu urzędu podatkowego żydaczowskiego i przyłączają się do urzędu podatkowego mikołajowskiego.

6. Gminy leżące w okręgu sądowym makowskim Biała, Bieńkówka, Budzów, Grzechynia, Jachówka, Juszczyń, Kojoszkówka, Maków, Skawica, Zawoje, Żarnówka oddzielają się od okręgu urzędu podatkowego myślenickiego i przyłączają się do urzędu podatkowego makowskiego.

7. Gminy leżące w okręgu sądowym czarno-dunajckim Chochołów, Ciche, Czarny Dunajec, Długopole, Dział, Dzianisz, Międzyzeczernie, Odrowąż, Pieniążkowie, Podzerwone z Kaniówką, Ratułów, Stare Bystre, Witów, Wróblówka, Załużne oddzielają się od okręgu urzędu podatkowego nowotaraskiego i przyłączają się do urzędu podatkowego czarno-dunajckiego.

8. Gminy leżące w okręgu sądowym pruchnickim Bystrowice, Chorzów, Cząstkowice, Czelatyce, Czudowice, Hawłowice dolne, Hawłowice górne, Jodłówka, Kramarżówka z Holurzem, Pruchnik miasto i wieś, Rączyna, Rokietnica, Rozbórz długi, Rozburz okrągły, Rzeplin, Świebodna, Tuligłowy

z Piaskami, Tyniowice, Węgierka, Więchowice, Wola rzeplińska, Wola węgierska oddzielają się od okręgu urzędu podatkowego jarosławskiego i przyłączają się do urzędu podatkowego pruchnickiego.

9. Gminy leżące w okręgu sądowym sądowisznieńskim Bortiatyn, Chorośnica i Nowosielica, Czyżowice, Dmytrowice i Koniuszki, Dołhomosińska, Dydiatycze, Królin, Księży most, Kulmatycze, Makuniów, Mistycze, Mokrzany małe, Mokrzany wielkie, Nikłowice, Orchowice z Hołodówką i Kocierzynem, Podliski, Sanniki, Sądowa Wisznia, Przedmieście i Kąty, Stomianka z Słaboczem, Stojańce, Szeszerowice, Tuligłowy i Piaski, Twierdza, Wiszenka, Wojkowice, Wola ałłamowska, Wołostków, Węczyszczowice, Zagrody, Zarzycze, Zawadów oddzielają się od okręgu urzędu podatkowego mościskiego i przyłączają się do urzędu podatkowego sądowisznieńskiego.

10. Gminy leżące w okręgu sądowym komarnieńskim Andryanów, Brzezic, Buczały z Hermanem, Bureze, Chłopy, Czuchowice, Horożanna mała, Horożanna wielka, Honiatycze, Hołodówka, Jakimczyce, Kaniów, Katarynice z Horbulą, Klicko, Kołodruby, Komarno miasto, Koniuszki królewskie, Koniuszki tuligłowskie z Krukawcem, Litewka z Horbulą, Łowczyce, Małpa, Monasterzec, Mosty z Dniestrzykiem i Świniuszą, Nowa wieś z Jasinowem, Mielniczne, Piły, Poddoliny i Świniusza, Podolce, Podwysokie z Nowosiólkami, Podźwierzyniec, Pohorce z Ostrowem, Porzeczce zadwórne z Gruntem, Powerchów, Rumno, Ryczichów, Saska dominikałna, Susułów, Tatarynow, Tuligłowy z Jasinowem, Terszaków, Werbiż z Sajkowem i Dębiną oddzielają się od okręgu urzędu podatkowego rudeckiego i przyłączają się do urzędu podatkowego komarnieńskiego.

11. Gminy leżące w okręgu sądowym żabnieńskim Bieniszowice, Biskupice z Zawierzbiem, Borsowa, Chorążec, Dęblin z Nowopolem, Gręboszów, Gorzyce z Adamirzem, Dąbrówką i Pilczą, Hubmice, Jadowniki mokre, Jagodniki, Karsy, Kozłów, Kłyż, Konary, Laskówka partyńska vel Chorążec, Lubiczko, Miechowice małe, Miechowice wielkie, Nieciecza, Odporyszów z Laskówką, Otfinów z Czyżowem, Gruszów, Janikowiec i Pierszyce, Pałuszyce, Pasieka, Pilcza żelichowska z Dąbrówką i Niwkami, Podlasie dębowe, Podfilipie, Siedliszowice, Sieradza, Sikorzycze, Uście jezuickie, Wietrzychowice z Simaszowicami i Pasieką, Wola gręboszowska, Wola rogo-

wska, Wola żelichowska, Żabno z Targowiskiem i Zakirchalem, Zalipie z Kozubicami i Niwkami, Żelazówka, Żelichów z Zapastewnicami oddzielają się od okręgu urzędu podatkowego dąbrowskiego i przyłączają się do urzędu podatkowego żabnieńskiego.

Steinbach r. w

200.

Obwieszczenie ministerstw skarbu i handlu z d. 26. listopada 1892,

o zmianie upoważnienia komor co do pobierania cła przywozowego od towarów Nr. t. 124 c) i d) w obrocie traktatowym.

W porozumieniu z c. k. ministerstwem handlu i interesowanymi ministerstwami królewsko węgierskimi zmienia się wykaz upoważnień komor do pobierania cła przywozowego (załączka B do Śu 21go przepisu wykonawczego z dnia 25. maja 1882 do taryfy cłowej) w ten sposób, że w obrocie traktatowym cło od przedz bawełnianych Nr. t. 124 ponad Nr. 29 aż do Nr. 60 numeracyi angielskiej opłacać należy na komorach pomocniczych I. klasy a od przedz innych numerów na komorach głównych II. klasy.

Rozporządzenie niniejsze nabywa mocy obowiązującej od dnia 1. grudnia 1892.

Steinbach r. w.

Bacquehem r. w.

Sprostowanie.

W części XLVII Dziennika ustaw państwa wydanej dnia 28. października 1891 i zawierającej pod Nr. 154 wykaz komor i przykomorków obszaru cłowego austriacko-węgierskiego, wykreślić należy na str. 404 delegacją komory głównej feldkircheńskiej w Bangs, przewóz na Renie. wymienioną pod l. 28, lit. c).