

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Cześć XXV. — Wydana i rozesłana dnia 15. czerwca 1893.

(Zawiera Nr. 89—93.)

89.

Umowa kolejowa z dnia 2./14. stycznia 1893,

między monarchią austriacko-węgierską a cesarstwem rosyjskiem, tycząca się połączenia kolei żelaznych obu Stron pod Nowosielicą.

(Zawarta w Kijowie dnia 2./14. stycznia 1893, ratyfikowana w Wiedniu dnia 31. maja 1893.)

(Pierwopis.)

Le Gouvernement de Sa Majesté l'Empereur d'Autriche, Roi de Bohême etc. etc. et Roi Apostolique de Hongrie

et

le Gouvernement de Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies,

animés du désir d'étendre par une jonction des voies ferrées à Nowosielitza les relations commerciales entre les États respectifs, ont résolu de régler d'un commun accord par une convention les questions résultants de ce nouveau raccordement, et ont nommé à cet effet leurs commissaires, savoir:

Le Gouvernement de Sa Majesté l'Empereur d'Autriche, Roi de Bohême etc. etc. et Roi Apostolique de Hongrie:

le Sieur Henri Chevalier de Wittek, Docteur en droit, Conseiller Intime, Chef de Section au Ministère Impérial Royal du Commerce,

le Sieur Emile Chevalier de Guttenberg, Général-Major,

(Przekład.)

Rząd Najjaśniejszego Cesarza austriackiego, Króla czeskiego itd. itd. i Króla Apostolskiego węgierskiego

tudzież

Rząd Najjaśniejszego Cesarza wszech Rosyj,

pragnąc przez połączenie kolei żelaznych pod Nowosielicą rozszerzyć stosunki handlowe między odnośnemi państwami, postanowiły zawrzeć umowę, w którejby za wspólną zgodą uregulowane były stosunki z tego połączenia wypływające i do tego celu mianowali swymi komisarzami a mianowicie:

Rząd Najjaśniejszego Cesarza austriackiego, Króla czeskiego itd. itd. i Króla Apostolskiego węgierskiego:

JMPana Henryka Witteka, doktora praw, radcę tajnego, naczelnika sekcyjnego w c. k. Ministerstwie handlu,

JMPana Emila Guttenberga, generała-majora,

le Sieur Adolphe Baron de Jorkasch-Koch, Conseiller de Ministère,

le Sieur Jean Fekete de Bélafalva, Conseiller de Régence;

et

le Gouvernement de **Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies:**

le Sieur Alexandre de Borodine, Ingénieur de voies de communication, Conseiller de Cour,

le Sieur Baron Henri de Rosen, Ingénieur civil, Conseiller d'Etat actuel,

le Sieur Eugène de Schimanowsky, Colonel d'Etat-major,

le Sieur Baron Nicolas de Firks, Colonel d'Etat-major,

le Sieur Gabriel de Karnowitch, Ingénieur de voies de communication, Conseiller d'Etat,

le Sieur Siméon Sofroniéeff, Ingénieur des voies de communication, Conseiller de Cour;

lesquels, dûment autorisés à cet effet, sont convenus, sous réserve de la ratification, des articles suivants:

Article 1.

Pour relier le réseau des chemins de fer Sud-Ouest Russes au réseau autrichien de la Boucovine, il sera construit un raccordement entre la station existante des chemins de fer locaux de la Boucovine à Nowosielitza (Autriche) et la station à construire à Nowosielitza (Russie) sur l'embranchement des chemins de fer Sud-Ouest Russes, devant y aboutir.

Article 2.

Les questions techniques relatives au raccordement susmentionné, savoir celles qui se rapportent à la construction du tronçon de jonction, au point de la frontière, où le raccordement des deux chemins de fer, autrichien et russe, devra s'effectuer, et à l'établissement des deux gares frontières susdites sur les territoires des deux Etats limitrophes, ayant déjà fait l'objet d'une enquête locale de délégués des administrations de chemins de fer y intéressées, les deux Gouvernements approuvent le procès-verbal de cette enquête, tenue à Czernowitz le 24 et 25 Juillet 1891.
5 et 6 Août

JMPana barona Adolfa Jorkascha-Kocha, radcę ministeryalnego,

JMPana Jana Feketego-Bélafalwę, radcę rządowego;

a

Rząd **Najjaśniejszego Cesarza wszech Rosyj:**

JMPana Aleksandra Borodina, inżyniera komunikacyj drogowych, radcę dworu,

JMPana barona Henryka Rosena, inżyniera cywilnego, rzeczywistego radcę stanu,

JMPana Eugeniusza Szymanowskiego, pułkownika sztabu generalnego,

JMPana barona Mikołaja Firksa, pułkownika sztabu generalnego,

JMPana Gabryela Karnowicza, inżyniera komunikacyj drogowych, radcę stanu,

JMPana Szymona Sofronejewa, inżyniera komunikacyj drogowych, radcę dworu,

którzy należycie do tego celu upoważnieni, zgodzili się z zastrzeżeniem ratyfikacyi, na następujące artykuły:

Artykuł 1.

W celu połączenia sieci kolei żelaznych rosyjskich południowo-zachodnich z siecią austriacką na Bukowinie, wybudowane będzie połączenie między istniejącą stacją kolei miejscowych bukowińskich w Nowosielicy (austriackiej) a stacją urządź się mającą w Nowosielicy (rosyjskiej) dla budującej się odnogi kolei rosyjskich południowo-zachodnich, która aż do tego punktu będzie doprowadzona.

Artykuł 2.

Gdy kwestye techniczne, tyżące się rzeczonego połączenia a mianowicie budowy linii łączącej, punktu na granicy, w którym koleje austriacka i rosyjska łączyć się mają i budowy przereczonych dworców pogranicznych na obszarach obu państw sąsiednich zostały już na miejscu uregulowane przez komisją złożoną z delegatów interesowanych Zarządów kolejowych, przeto oba Rządy zatwierdzają protokół komisji rzeczonej, która odbyła się w Czerniowcach dnia 24. i 25. lipca 1891.
5. i 6. sierpnia

Article 3.

Conformément aux termes dudit procès-verbal et d'après le plan *A* y annexé, la jonction des deux lignes de chemin de fer, autrichienne et russe, s'effectuera au moyen d'une double voie à construire entre les gares frontières respectives, et dont l'une aura l'écartement de 1·435 mètres et l'autre l'écartement de 5 pieds (mesure anglaise).

Cette voie de jonction passera la frontière austro-russe, moyennant un pont à construire sur le ruisseau-frontière de Rokitna, et traversera la ligne de démarcation autrichienne, près du poteau autrichien No 1207, et la ligne de démarcation russe, entre les deux poteaux russes No 1207 et No 1208, à une distance de 120 mètres de ce dernier point de délimitation.

Article 4.

Les voies ferrées et le matériel roulant seront disposés de part et d'autre de manière à assurer le service de traction par des locomotives.

Article 5.

Les Hautes Parties Contractantes auront soin de faire achever la construction de la ligne de raccordement sur leurs territoires respectifs, sitôt que faire se pourra, et au plus tard avant la fin de l'année 1893.

Article 6.

Le changement du service de l'exploitation à la frontière se fera de manière que les convois autrichiens, par la voie étroite, entrent dans la station russe et les convois russes, par la voie large, entrent dans la station autrichienne.

En ce qui concerne l'établissement des deux gares frontières, il est entendu que les travaux respectifs, savoir les travaux d'agrandissement dans la station autrichienne existante à Nowosielitza (Autriche) et les travaux de premier établissement pour la gare russe à construire à Nowosielitza (Russie), s'exécuteront d'après les plans arrêtés par ladite enquête locale et annexés au procès-verbal du 24 et 25 Juillet 1891.
5 et 6 Août

Article 7.

Les Hautes Parties Contractantes se chargent, chacune pour son territoire, de la construction et de l'entretien des voies de jonction et des stations frontières, mentionnées aux articles 3 et 6, de sorte

Artykuł 3.

Stosownie do postanowień rzeczzonego protokołu i według planu *A* dołączonego do tego protokołu linie kolejowe połączone być mają zapomocą dwóch torów między obu dworcami pogranicznymi wybudować się mających, z których jeden będzie miał 1·435 metra a drugi 5 stóp (angielskich) szerokości.

Ta linia łącząca przecinać będzie granicę austriacko-rosyjską na moście, który wybudowany będzie na strumieniu pogranicznym Rokitna a mianowicie przechodzić będzie przez linią demarkacyjną austriacką koło słupa granicznego austriackiego Nr. 1207 a przez linią demarkacyjną rosyjską między słupami granicznymi rosyjskimi Nr. 1207 i 1208 w odległości 120 metrów od tego ostatniego punktu granicznego.

Artykuł 4.

Obie Strony wykonają kolej żelazną w taki sposób i dostarczą takiego materiału wozowego, żeby ruch mógł odbywać się zapomocą lokomotyw.

Artykuł 5.

Obie Strony rokujące dołożą starania każda na swoim obszarze, żeby linia łącząca skończona została jak najrychlej, najpóźniej zaś przed końcem 1893 roku.

Artykuł 6.

Zmiana ruchu na granicy urządzona będzie w taki sposób, że pociągi austriackie dojeżdżać będą do stacyi rosyjskiej szlakiem wąsko torowym a pociągi rosyjskie do stacyi austriackiej szlakiem szeroko-torowym.

Co się tyczy budowy dwóch dworców pogranicznych postanawia się, że odnośne roboty, mianowicie rozszerzenie istniejącej stacyi pogranicznej austriackiej w Nowosielicy austriackiej, jakoteż wystawienie z gruntu stacyi pogranicznej rosyjskiej w Nowosielicy rosyjskiej, wykonane być mają podług planów umówionych przez rzeczoną komisją miejscową i dołączonych do protokołu z dnia 24. i 25. lipca 1891.
5. i 6. sierpnia

Artykuł 7.

Wysokie Strony rokujące biorą na siebie wybudowanie i utrzymywanie każda na swoim obszarze szlaków łączących i stacyj pogranicznych w artykułach 3 i 6 wzmiankowanych w taki sposób, że

que les frais en résultant seront, pour la partie autrichienne, y compris la voie large, située sur le territoire de l'Autriche, supportés par l'administration de chemins de fer autrichienne, tandis que lesdits frais pour la partie russe, y compris la voie étroite, située sur le territoire de Russie, incomberont à l'administration du chemin de fer russe.

Le pont-frontière sera construit par l'administration russe, à laquelle l'administration autrichienne remboursera la moitié des frais respectifs.

Les projets de ce pont seront soumis par l'administration russe à l'approbation des autorités compétentes autrichiennes.

Article 8.

A l'exception de la partie autrichienne du pont, l'entretien et la surveillance de la double voie sur le territoire autrichien, entre la frontière et la station, incombera à l'administration autrichienne; l'entretien et la surveillance du pont-frontière ainsi que de la double voie sur tout le reste du territoire russe, compris entre la frontière et la station, incombera à l'administration russe.

Les deux administrations ne paieront l'une à l'autre aucun dédommagement à titre d'usage ou de renouvellement des susdites voies de jonction, y compris le pont et les deux gares frontières, ni à titre de leur exploitation.

Article 9.

La pleine souveraineté, y compris le droit de justice et de police dans les deux gares frontières, ainsi que sur les portions de ligne, situées entre ces gares et la frontière, restera exclusivement réservée à celle des Hautes Parties Contractantes, sur le territoire de laquelle se trouve la gare et la portion de ligne respectives.

Il est réservé aux administrations des chemins de fer contigus de s'entendre, sauf l'approbation des autorités compétentes des deux États, sur les dispositions à prendre relativement aux signaux, aux télégraphes et à tous les autres détails du service dans les gares frontières.

Pour que la construction des voies et des gares frontières puisse satisfaire à leur but, les dites administrations se communiqueront leurs gabarits des bâtiments et du matériel roulant.

wynikające z tego kosztu części austriackiej a mianowicie także szlaku szeroko-torowego, leżącego na obszarze austriackim, ponosić ma Zarząd kolejowy austriacki, podczas gdy odnośne kosztu części rosyjskiej, łącznie ze szlakiem wąsko-torowym austriackim, ponosić będzie Zarząd kolejowy rosyjski.

Most pograniczny wybuduje Zarząd rosyjski a Zarząd austriacki zwróci mu połowę kosztów.

Projekty wykonania tego mostu przedstawi Zarząd rosyjski właściwym Władzom austriackim do zatwierdzenia.

Artykuł 8.

Konserwacja obu szlaków na obszarze austriackim i nadzór nad nimi od granicy aż do stacyi, z wyjątkiem austriackiej części mostu, należeć będzie do Zarządu austriackiego; konserwacja mostu i obu szlaków na obszarze rosyjskim, jakoteż nadzór nad nimi od granicy aż do stacyi, należeć będzie do Zarządu rosyjskiego.

Za używanie lub odnawianie przerzeczonych szlaków łączących, mostu i obu dworców pogranicznych, jakoteż z tytułu odbywającego się ruchu kolejowego, obadwa Zarządy nie będą sobie nawzajem płaciły żadnego wynagrodzenia.

Artykuł 9.

Zupełną władzę majestatu łącznie z władzą sądowną i policyjną w obu dworcach pogranicznych, jakoteż na szlakach od tychże dworców aż do granicy zastrzega się wyłącznie tej z Wysokich Stron rokujących, na której obszarze znajduje się odnośny dworzec i szlak kolejowy.

Uregulowanie postanowień co do sygnałów, telegrafów i wszelkich innych szczegółów służby w dworcach pogranicznych zostawia się Zarządowi kolei żelaznych, połączyć się mających z zastrzeżeniem zatwierdzenia ich układów przez Władze właściwe obu Państw.

Ażebym tory łączące i dworce pograniczne wykonane zostały odpowiednio celowi, rzeczzone Zarządy komunikować sobie będą nawzajem projekty struktury budynków i wozów.

Article 10.

Les Hautes Parties Contractantes prendront toutes les mesures nécessaires pour que dans les gares frontières le déchargement et le rechargement des wagons à marchandises, rendu inévitable par la largeur inégale des voies, puisse s'opérer avec le moins de temps et de frais possible.

Dans ce but, autant que dans celui de faciliter le mouvement des trains, il sera établi dans les gares frontières, autrichienne et russe, pour le service du chemin de fer limitrophe les voies de garage nécessaires et les autres constructions et installations, destinées à faciliter le passage des voyageurs et le transbordement des marchandises.

Pour éviter des transbordements inutiles, les administrations des chemins de fer devront s'entendre afin que les marchandises expédiées d'une station frontière et destinées à passer dans l'Etat limitrophe soient autant que possible, et à condition que les règlements de douane et de police des pays respectifs ne s'y opposent, chargées dans des wagons de retour au pays voisin.

Aussi les administrations des deux réseaux voisins auront soin de réserver dans les gares frontières une localité pour y établir un petit bureau, destiné à l'usage du chemin de fer voisin.

Article 11.

Les employés ou agents destinés au service des trains, circulant entre les deux stations frontières, seront tenus de connaître et d'observer les règlements des signaux et du service du pays voisin. Faisant le service à la gare voisine ils sont soumis aux ordres du chef de cette gare. Ils restent, en outre, soumis au pouvoir disciplinaire de leur administration respective et à la surveillance des autorités de leur pays.

Article 12.

Les itinéraires et la coïncidence des trains pour le transport des personnes et des marchandises seront arrêtées par les deux administrations, chacune pour son territoire, et communiquées réciproquement, de même que les modifications ultérieures.

Les Hautes Parties Contractantes exerceront, s'il serait nécessaire, leur influence pour que le service des trains soit réglé de la manière la plus convenable au trafic réciproque.

Artykuł 10.

Wysokie Strony rokujące zaprowadzą wszelkie urządzenia potrzebne do tego, żeby wyładowywanie i ładowanie wozów towarowych w obu dworcach pogranicznych niezbędnę z powodu różnicy szerokości szlaków, odbywało się z jak najmniejszą stratą czasu i jak najmniejszym kosztem.

W tym celu, jakoteż dla ułatwienia ekspedycji pociągów urządzone będą w dworcach pogranicznych austriackim i rosyjskim tory pomocnicze dla służby kolei sąsiedniej, postawione będą budowle i zaprowadzone zostaną urządzenia, mające na celu ułatwienie ruchu osobowego i przeładowywanie towarów.

Dla zapobieżenia niepotrzebnego przeładowywania Zarządy kolejowe zawrzeć mają ze sobą unowę postanawiającą, że towary, wyeksperyowane z jednej z dwóch stacyj pogranicznych a do obszaru sąsiedniego państwa przeznaczone, ładowane będą ile możliwości, tudzież o ileby temu nie sprzeciwiały się przepisy cłowe i policyjne odnośnych krajów, w wozach powracających z sąsiedniego państwa.

Nadto Zarządy obu łączących się sieci kolejowych postarają się o przysposobienie w dworcach pogranicznych lokalu do urządzenia w nim małego biura na użytek sąsiedniej kolei żelaznej.

Artykuł 11.

Urzednicy i sludzy, pełniący służbę w pociągach kursujących między dwiema stacyami pogranicznymi, obowiązani będą znać i zachowywać przepisy sygnałowe i służbowe kraju sąsiedniego. Pełniąc służbę na dworcu sąsiednim, podlegają oni zarządzaniom naczelnika tego dworca. Zresztą podlegają władzy porządkowej swojego Zarządu i nadzorowi Władz swego kraju.

Artykuł 12.

Obadwa Zarządy ustanawiać będą porządku jazdy i zbiegi pociągów dla ruchu osobowego i towarowego, każdy w swoim obszarze i ustanowienia te równie jak zmiany późniejsze, będą sobie komunikować.

Gdyby zachodziła tego potrzeba, Wysokie strony rokujące użyją wpływu swego w celu uzyskania, żeby służba pociągowa urządzona została w sposób jak najkorzystniejszy dla wzajemnego obrotu.

Article 13.

Les tarifs à percevoir pour le transport des voyageurs et des marchandises sur la ligne de jonction seront fixés d'un commun accord par les deux administrations de chemins de fer, l'approbation des gouvernements respectifs obtenue.

Les Hautes Parties Contractantes aviseront à ce que ces tarifs correspondent aux conditions de l'exploitation et aux besoins du commerce.

Article 14.

Il ne sera fait aucune distinction entre les habitants des deux pays, soit pour les prix de transport, soit pour le temps d'expédition, sauf les délais, nécessités par les réglemens de douane; l'application de ces réglemens sera la même pour les habitants des deux pays.

Article 15.

Les Hautes Parties Contractantes pourvoient à ce que l'organisation des transports directs pour les voyageurs et les marchandises, sitôt que les deux Gouvernements considéreront ces transports comme désirables dans l'intérêt du trafic, ne soit pas contesté par les administrations des chemins de fer respectifs.

Article 16.

Toutes les mesures de police, y compris la police sanitaire et de douane, auxquelles pourra donner lieu l'ouverture du raccordement, object de la présente Convention, sont réservées à chacun des deux Gouvernements et seront prises d'un commun accord, si faire se peut.

Les deux Gouvernements s'entendront à ce que les mesures de douane soient concertées avant l'ouverture de la jonction.

Quant au visa des passeports et aux formalités de visite et d'expédition en douane des bagages et des marchandises importées ou exportées, les deux Gouvernements s'engagent à ne pas traiter moins favorablement le chemin de fer, reliant les deux stations Nowosielitza, que tout autre chemin de fer, traversant la frontière des deux Etats, et à lui accorder dans l'intérêt et en faveur du commerce toute facilité et simplification de service, compatibles avec les lois des deux pays.

Le même traitement sera appliqué pour le chemin de fer en question quant aux mesures tarifaires.

Artykuł 13.

Taryfy poboru opłat za przewóz osób i towarów na linii łączącej, ustanowione będą za wspólną zgodą przez oba Zarządy kolei żelaznych z zastrzeżeniem zatwierdzenia przez Rządy obu Państw.

Strony rokujące będą miały wzgląd na to, żeby taryfy rzeczzone czyniły zadość warunkom ruchu i potrzebom handlu.

Artykuł 14.

Pomiędzy obywatelami obu Państw nie będzie czyniona żadna różnica ani pod względem ceny przewozu ani pod względem czasu ekspedycji z wyjątkiem zwłoki, jakiejby wymagały przepisy cłowe; przepisy cłowe będą atoli do obywateli obu Państw jednakowo stosowane.

Artykuł 15.

Wysokie Strony rokujące postarają się, żeby zaorowadzenie woźby bezpośredniej dla pasażerów i dla towarów, jak tylko oba Rządy uznają zaprowadzenie takowej za pożądane dla dobra obrotu, nie doznawało przeszkody ze strony Zarządów kolejowych.

Artykuł 16.

Wszelkie środki policyjne a więc także dotyczące się policyi zdrowia i policyi celnej, które będą potrzebne z powodu otwarcia połączenia kolejowego, będącego przedmiotem umowy niniejszej, zaprowadzi każdy z dwóch Rządów osobno. Pod tym względem jednak postępować się będzie ile możliwości w porozumieniu.

Obadwa Rządy przozumieją się z sobą, ażeby środki cłowe ustanowione były przed otwarciem połączenia.

Co się tyczy wizowania paszportów i formalności przy rewidowaniu i ekspedowaniu celnikiem rzeczy podróźnych i towarów wprowadzanych lub wyprowadzanych, oba Rządy zobowiązują się nie postępować mniej przychylnie na kolei żelaznej, łączącej dwie stacje nowosielickie, jak na każdej innej kolei żelaznej, przecinającej granicę obu Państw i przyzwolić dla dobra handlu na wszelkie uproszczenia i ułatwienia służbowe zgodne z prawami obu Państw.

Również przychylnie postępowanie stosowane być ma pod względem środków taryfowych, zaprowadzić się mających na kolei w mowie będącej.

Article 17.

Le chemin de fer reliant les deux stations Nowosielitza servira aussi aux transports des postes, tant des lettres que des paquets, et à l'établissement des lignes télégraphiques.

Les administrations des postes et des télégraphes des deux Hautes Parties Contractantes s'entendront pour organiser le service postal et télégraphique sur ledit chemin de fer.

Article 18.

Dans tous les cas, où les administrations de chemin de fer de l'un ou de l'autre Etat ne sauraient s'entendre sur les différents points, prévus dans la présente Convention, et spécialement sur les moyens d'assurer la régularité de l'exploitation entre les deux stations frontières et les relations commerciales, les deux Gouvernements interviendront d'office et prendront d'un commun accord les mesures nécessaires.

Article 19.

La présente Convention sera ratifiée et les ratifications en seront échangées à Vienne dans l'espace de six mois à dater du jour de la signature, ou plutôt si faire se peut.

En foi de quoi, les commissaires ont signé la présente Convention et y ont apposé leurs cachets.

Fait à Kiew en double expédition le 2/14 Janvier de l'an 1893.

Wittek m. p.	Borodine m. p.
Guttenberg m. p.	Rosen m. p.
Jorkasch m. p.	Schimanowsky m. p.
Fekete m. p.	Firks m. p.
	Karnowitch m. p.
	Sofronóieff m. p.

Artykuł 17.

Kolej łącząca pomiędzy obu stacyami nowosielickimi służyć ma także do przewozu poczty listowej i wozowej, jakoteż do urządzenia linii telegraficznych.

Zarządy poczt i telegrafów obu Wysokich Stron rokujących porozumieją się z sobą pod względem urządzenia służby pocztowej i telegraficznej na rzezonej kolei żelaznej.

Artykuł 18.

We wszystkich tych przypadkach, w których Zarządy kolei żelaznych obu Stron nie mogłyby porozumieć się z sobą co do rozmaitych punktów w umowie niniejszej przewidzianych a mianowicie co do sposobów utrzymania porządnego ruchu między obu stacyami pogranicznymi i stosunków handlowych, oba Rządy działać będą z urzędu i za wspólną zgodą przepiszą środki potrzebne.

Artykuł 19.

Umowa niniejsza ma być ratyfikowana a dokumenty ratyfikacyjne zostaną wymienione w Wiedniu w przeciągu sześciu miesięcy od dnia podpisania lub wcześniej, jeśli to będzie możebne

W dowód czego komisarze podpisali umowę niniejszą i wycisnęli na niej swoje pieczęci.

Spisano w Kijowie w dwóch egzemplarzach dnia 2./14. stycznia w roku 1893.

Wittek r. w.	Borodin r. w.
Guttenberg r. w.	Rosen r. w.
Jorkasch r. w.	Szymanowski r. w.
Fekete r. w.	Firks r. w.
	Karnowicz r. w.
	Sofroniew r. w.

Umowę powyższą jako obowiązującą w królestwach i krajach w Radzie państwa reprezentowanych ogłasza się niniejszem.

Wiedeń, dnia 9. czerwca 1893.

Taaffe r. w.

Bacquehem r. w.

Steinbach r. w.

90.**Rozporządzenie Ministerstwa skarbu z dnia 27. maja 1893,**

tyczące się upoważnienia c. k. komory głównej w Budziejowicach do kredytowania płatnych kwot cła przywozowego.

C. k. komorę główną w Budziejowicach zalicza się do tych komor głównych, które upoważnione są kupcom i fabrykantom kredytować płatne kwoty cła przywozowego w myśl postanowień rozporządzenia c. k. Ministerstwa skarbu z dnia 15. stycznia 1862 (Dz. u. p. Nr. 6).

Steinbach r. w.

91.**Obwieszczenie Ministerstwa skarbu z dnia 1. czerwca 1893,**

o zaprowadzeniu urzędu podatkowego i sądowno-depozytowego w Wolarach w Czechach.

Na zasadzie Najwyższego postanowienia z dnia 28. lipca 1892 zaprowadza się w Wolarach w Czechach urząd podatkowy i sądowno-depozytowy dla gmin Sądu powiatowego pod tą samą nazwą istniejącego.

Nowy ten urząd rozpocznie czynności od dnia 1. lipca 1893.

Od tegoż terminu gminy w okręgu Sądu powiatowego wolarskiego leżące jakoto: Wolary, Humwald, Czeskie Trouby i Schneedorf górny oddzielone zostaną od okręgu urzędu podatkowego prachatyckiego a gminy Pumperle, Hüblern, Leimsgrub, Schillerberg, Wolfgrub i Zassów górny od okręgu urzędu podatkowego wimperskiego i przyłączone będą do urzędu podatkowego wolarskiego.

Steinbach r. w.

92.**Obwieszczenie Ministerstwa skarbu z dnia 8. czerwca 1893,**

o zaprowadzeniu urzędu podatkowego i sądowno-depozytowego w Urfahrze w Górnej Austrii.

Na zasadzie Najwyższego postanowienia z dnia 7. sierpnia 1892 zaprowadza się w Urfahrze w Górnej Austrii urząd podatkowy i sądowno-depozytowy dla gmin Sądu powiatowego pod tą samą nazwą istniejącego.

Nowy ten urząd rozpocznie czynności od dnia 1. lipca 1893.

Od tegoż terminu gminy w okręgu Sądu powiatowego urfahrskiego leżące Altenberg, Engerwitzdorf, Callneukirchen, Helmonsödt, Holzwiesen, Katzbach, Katzgraben, Kirchs Schlag, Klendorf, Lachstadt, Lichtenberg, Niederkulm, Oberbairing, Oberndorf, Pelmberg, Pöstlingberg, Pröselsdorf, Pulgarn, Ridl, Sonnberg, Steinbach, Steyregg i Urfahr oddzielone zostaną od okręgu urzędu podatkowego głównego w Linzu i przyłączone będą do urzędu podatkowego w Urfahrze.

Steinbach r. w.

93.**Obwieszczenie Ministerstwa skarbu z dnia 9. czerwca 1893,**

o przeistoczeniu c. k. komory pomocniczej I. klasy w Nowosielicy na komorę główną II. klasy.

C. k. komora pomocnicza I. klasy w Nowosielicy przeistoczona została na komorę główną II. klasy i urzędowanie swoje w tym przymocie rozpoczęła dnia 26. maja 1893.

Steinbach r. w.