

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część LXXIII. — Wydana i rozesłana dnia 29. września 1910.

Treść: (№ 170—173.) 170. Dokument koncesyjny na kolej lokalną z Weiz do Birkfeld. — 171. Rozporządzenie, dotyczące przeniesienia kilku gmin do wyższej klasy taks za udzielenie koncesyi na prowadzenie apteki publicznej. — 172. Rozporządzenie, którem zabrania się dowozu i przewozu pewnych towarów i przedmiotów z prowincyi Bari i Foggia w Królestwie Włoskiem, a względnie ogranicza ten dowóz i przewóz. — 173. Rozporządzenie, którem zabrania się dowozu i przewozu pewnych towarów i przedmiotów z Rosyi, względnie ogranicza ten dowóz i przewóz.

170.

Dokument koncesyjny z dnia 15. września 1910,

na kolej lokalną z Weiz do Birkfeld.

Na podstawie Najwyższego upoważnienia udzielam w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami gwarkowi Józefowi Mosdorferowi w Weiz wspólnie z burmistrzem Janem Hutter-Höflerem w Birkfeld, inżynierowi Ryszardowi Hofbauerowi w Gracu i adwokatowi Dr. Karolowi Rintelenowi w Gracu koncesyę na budowę i utrzymywanie w ruchu wązkotorowej kolei lokalnej od stacyi Weiz na linii kolei lokalnej Gleisdorf—Weiz przez Anger do Birkfeldu, a to w myśl postanowień ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, jakoteż ustawy z dnia 8. sierpnia 1910, Dz. u. p. Nr. 149, pod warunkami i zastrzeżeniami, podanymi w dalszym ciągu:

§ 1.

Co do kolei żelaznej, będącej przedmiotem tego dokumentu koncesyjnego, korzystają koncesyonaryusze z ulg, przewidzianych w artykułach VI. do XII. ustawy z dnia 8. sierpnia 1910, Dz. u. p. Nr. 149.

§ 2.

Koncesyonaryusze mają obowiązek ukończenia budowy koncesyonowanej kolei najpóźniej w prze-

ciągu dwóch lat, licząc od dnia dzisiejszego, tudzież oddania gotowej kolei na użytek publiczny i utrzymywania jej w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy, jakoteż wykonania i urządzenia kolei zgodnie z warunkami koncesyi złożyć mają koncesyonaryusze na żądanie c. k. rządu odpowiednią kaucyę w papierach wartościowych, nadających się do lokacyi pieniędzy sierocych.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania można uznać kaucyę tę za przepadłą.

§ 3.

Celem wybudowania koncesyonowanej kolei nadaje się koncesyonaryuszom prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych, w tej mierze obowiązujących.

Takie samo prawo przyzna się koncesyonaryuszom także co do ewentualnej budowy tych kolei dojazdowych, których urządzenie c. k. rząd uznałby za odpowiadające interesowi publicznemu.

§ 4.

Przy budowie koncesyonowanej kolei i ruchu na niej stosować się winni koncesyonaryusze do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego, do warn-

ków koncesyjnych, ustanowionych przez c. k. Ministerstwo kolei żelaznych, jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, w szczególności do ustawy o koncesjach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, i do regulaminu ruchu na kolejach żelaznych z dnia 16. listopada 1851, Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852, wreszcie do ustaw i rozporządzeń, któreby wydano w przyszłości. Pod względem ruchu będzie można o tyle odstąpić od zarządzeń dla bezpieczeństwa i przepisów co do ruchu, ustanowionych w regulaminie ruchu kolei żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych, o ile ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu, a w szczególności ze względu na zmniejszoną chyżość, c. k. Ministerstwo kolei żelaznych uzna to za dopuszczalne. W tej mierze stosowane będą osobne przepisy ruchu, które wyda c. k. Ministerstwo kolei żelaznych.

§ 5.

Transporty wojskowe muszą być przewożone po niższych cenach taryfowych. Pod względem zastosowania taryfy wojskowej do przewozu osób i rzeczy obowiązywać będą postanowienia, które tak w tej mierze jak i względem nlg dla podróżujących wojskowych obowiązują każdorazem na austriackich kolejach państwowych.

Postanowienia te stosują się także do obrony krajowej i pospolitego ruszenia obu połów Monarchii, do tyrolskich strzelców krajowych, tudzież do żandarmeryi, i to nie tylko w podrózach na koszt skarbu, lecz także w podrózach służbowych na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne, odbywanych własnym kosztem.

Koncesjonariusze są obowiązani przystąpić do umowy, zawartej przez austriackie spółki kolejowe co do zakupu i utrzymywania w pogotowiu przyborów dla transportów wojskowych oraz co do pomagania sobie nawzajem służbą i taborem przy uskutecznianiu większych transportów wojskowych, dalej do każdorazem obowiązujących przepisów dla kolei żelaznych na wypadek wojny, jakoteż do umowy dodatkowej, która weszła w wykonanie z dniem 1. czerwca 1871, o przewozie chorych i rannych, przewożonych na rachunek skarbu wojskowego w pozycji leżącej.

Przepis, który obowiązuje każdorazem pod względem transportu wojskowego na kolejach żelaznych, tudzież każdorazem obowiązujące przepisy dla kolei żelaznych na wypadek wojny nabywają dla koncesjonariuszy mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na koncesjonowanej kolei. Przepisy rzeczzonego rodzaju, które dopiero po tym terminie

zostaną wydane i nie będą ogłoszone w Dzienniku ustaw państwa, nabędą dla koncesjonariuszy mocy obowiązującej z chwilą, w której urządzenie poda się je do ich wiadomości.

Zobowiązania te ciążyą na koncesjonariuszach tylko o tyle, o ile dopełnienie ich będzie możliwe ze względu na drugorzędny charakter tej linii oraz ze względu na ułatwienia, udzielone skutkiem tego pod względem budowy, wyposażenia kolei i systemu ruchu.

Koncesjonariusze są obowiązani uwzględniać przy obsadzaniu posad wysłużonych podoficerów wojska, marynarki wojennej i obrony krajowej w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872, Dz. u. p. Nr. 60.

§ 6.

Do przewozu korpusów straży cywilnej (straży bezpieczeństwa, straży skarbowej itp.) stosować należy analogicznie niższe stopy taryfowe, przepisane dla transportów wojskowych.

§ 7.

Ruch na kolei, będącej przedmiotem niniejszego dokumentu koncesyjnego, utrzymywany będzie przez państwo na rachunek koncesjonariuszy, a koncesjonariusze będą obowiązani zwracać zarządowi kolei państwowych koszt, rzeczywiście ponoszone z powodu utrzymywania tego ruchu. Warunki tego utrzymywania ruchu unormowane będą w kontrakcie ruchu, który c. k. rząd zawrze z koncesjonariuszami.

§ 8.

Pod warunkami i zastrzeżeniami, podanymi w artykule XXV. ustawy z dnia 8. sierpnia 1910, Dz. u. p. Nr. 149, są koncesjonariusze obowiązani dozwolić c. k. rządowi na jego żądanie każdego czasu współużywania kolei do przewozu między kolejami, już istniejącymi lub mającymi powstać dopiero w przyszłości, na których rząd ruch utrzymuje, w taki sposób, by c. k. rząd mógł przy swobodnem ustanawianiu taryf przewozić lub kazać przewozić tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy współużywaną koleją lub jej częściami za opłatą stosownego wynagrodzenia.

§ 9.

Nadaje się koncesjonariuszom prawo utworzenia za osobnem zezwoleniem c. k. rządu i pod

warunkami, które on ustanowi, spółki akcyjnej która ma wejść we wszystkie prawa i obowiązki koncesyonaryuszy.

Koncesyonaryuszom nadaje się prawo wydania akcyi pierwszeństwa, idących pod względem oprocentowania i umorzenia przed akcyami zakładowymi, aż do kwoty, którą oznaczy c. k. rząd.

Dywidenda, należąca się akcyom pierwszeństwa, zanim dla akcyi zakładowych zaistnieje prawo do dywidendy, nie może być wyznaczona w wyższej kwocie jak pięć od sta, przyczem jednak dopłata z dochodów późniejszych lat nie powinna mieć miejsca.

Statut spółki oraz wzory akcyi, które będą wydane, podlegają zatwierdzeniu c. k. rządu.

Cyfra kapitału zakładowego, rzeczywistego, jakoteż imiennego, podlega zatwierdzeniu c. k. rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz rzeczywiście wyłożonych i należycie wykazanych kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolei, łącznie z kosztami zaopatrzenia się w park wozowy, oraz na uposażenie rezerwy kapitałowej, oznaczonej przez c. k. rząd, z doliczeniem odsetek interkalarnych, rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy, i straty na kursie, gdyby ją istotnie poniesiono przy gromadzeniu kapitału, żadnych wydatków jakiegobądź rodzaju w kapitał wliczać nie wolno.

Gdyby po wybudowaniu kolei miano jeszcze wystawić jakie nowe budowle lub pomnożyć urządzenia ruchu, natenczas można doliczyć odnośne koszty do kapitału zakładowego, jeżeli c. k. rząd zezwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub na pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta te będą należycie wykazane.

Cały kapitał zakładowy ma być umorzony w okresie koncesyjnym według planu amortyzacyi zatwierdzonego przez c. k. rząd.

§ 10.

C. k. rząd zastrzega sobie prawo wykupienia koncesyonowanej kolei po jej ukończeniu i puszczeniu w ruch w każdym czasie pod następującymi warunkami:

1. Celem oznaczenia ceny wykupna policzy się czyste roczne dochody przedsiębiorstwa w ciągu ostatnich zamkniętych lat siedmiu, poprzedzających chwilę wykupna. strąci się z tego czyste dochody najniepomyślniejszych dwóch lat, poczem obliczy się średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

2. Gdyby wykupno nastąpić miało przed upływem unormowanego w § 1. czasowego uwolnienia od podatku, w takim razie obliczony w ten sposób średni dochód czysty owych lat pięciu przedstawia w ciągu pozostałego okresu wolności od podatku rentę wykupna, która ma być wypłacana bez ściągnięcia podatku. Za czas po upływie wolności podatkowej oznacza się zarazem rentę wykupna w ten sposób, że od dochodów, podług których oblicza się sumę średnią, policza się podatek wraz z dodatkami według stopy procentowej odnośnych lat i potrąca go z dochodów. Do pozostałej reszty dolicza się ze względu na to, że stosownie do § 131., lit. a) ustawy z dnia 25. października 1896, Dz. u. p. Nr. 220, opłacać się ma na przyszłość od renty wykupna podatek dziesięcioprocentowy, dodatek w wysokości jednej dziewiątej tego czystego dochodu.

3. Gdyby wykupno nastąpić miało po upływie ustanowionego w § 1. czasowego uwolnienia od podatków, wówczas uważać się będzie przy obliczaniu czystych dochodów rocznych podatki i dodatki do podatków, ciężące na wykupionem przedsiębiorstwie kolejowem, oraz wszelkie inne opłaty publiczne za wydatki ruchu.

Jeżeli obowiązek płacenia podatku istniał nie przez wszystkie lata, podług których oblicza się sumę średnią, w takim razie obliczyć należy także co do lat wolnych od podatku podatek wraz z dodatkami według stopy procentowej odnośnych lat i potrącić go z przychodów.

Ze względu jednak na to, że stosownie do § 131., lit. a) ustawy z dnia 25. października 1896, Dz. u. p. Nr. 220, opłacać się ma od renty wykupna podatek dziesięcioprocentowy, należy doliczyć do przeciętnych czystych dochodów, w taki sposób obliczonych, dodatek, wynoszący jedną dziewiątą tych czystych dochodów.

4. Przeciętny dochód czysty, obliczony w myśl powyższych postanowień, płacić należy koncesyonaryuszom jako wynagrodzenie za wykupioną kolej przez pozostały czas trwania koncesyi w ratach półrocznych, płatnych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku.

5. Gdyby jednak kolej miała być wykupioną przed upływem siódmego roku obrotowego lub gdyby średni dochód czysty, obliczony w myśl powyższych postanowień ustępów 1. do 3., bez uwzględnienia dodatku, przewidzianego w ustępach 2. i 3., nie dawał przynajmniej takiej sumy rocznej, któraby się równała racie rocznej, potrzebnej na oprocentowanie po cztery od sta kapitału akcyjnego, zatwierdzonego przez c. k. rząd, i na umorzenie go

w ciągu okresu koncesyjnego, w takim razie wynagrodzenie, które państwo ma zapłacić za wykupioną koleję, będzie polegało na tem, że państwo płacić będzie wymienioną wyżej kwotę ryczałtową w ratach półrocznych, płatnych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku, i zwracać koncesyonaryuszom podatek rentowy, przypadający od tej renty wykupna.

6. Państwo zastrzega sobie prawo zapłacenia w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rent, należnych koncesyonaryuszom w myśl postanowień punktów powyższych, kapitału, równającego się zdyskontowanej według stopy po cztery od sta na rok, licząc odsetki od odsetek, wartości kapitałowej tych rent, po strąceniu, jak się samo przez się rozumie, dodatku, któryby w myśl postanowień ustępu 2. i 3. mieścił się w tych rentach.

Gdyby państwo postanowiło w taki sposób spłacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego, podług własnego wyboru, gotówki lub obligacyi długu państwa. Obligacye długu państwa liczone będą w takim razie po kursie, jaki wyniknie jako kurs średni z porównania kursów pieniężnych obligacyi długu państwa tego samego rodzaju, notowanych urzędownie na giełdzie wiedeńskiej w ciągu półrocza bezpośrednio poprzedzającego.

7. Przez wykupienie kolei i od dnia tego wykupienia przechodzi na państwo za wypłatą wynagrodzenia, oznaczonego pod l. 1. do 6., bez dalszej odpłaty wolna od ciężarów własność koncesyonowanej niniejszem koleji, tudzież jej używanie, a to ze wszystkimi do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i zapasy kasowe, koleje dojazdowe, będące ewentualnie własnością koncesyonaryusza i ich przedsiębiorstwa poboczne, jakoteż rezerwy obrotowe i kapitałowe, utworzone z kapitału zakładowego, o ileby tych ostatnich nie użyto już stosownie do ich przeznaczenia za zezwoleniem c. k. rządu.

8. Postanowienie c. k. rządu, dotyczące się wykonania państwowego prawa wykupna, które nastąpić może zawsze tylko z początkiem roku kalendarzowego, oznajmione będzie przedsiębiorstwu kolejowemu we formie deklaracyi najpóźniej do dnia 31. października bezpośrednio poprzedzającego roku.

Deklaracya ta będzie określać następujące szczegóły:

- a) termin, od którego wykupienie następuje;
- b) przedsiębiorstwo kolejowe, będące przedmiotem wykupna, i inne przedmioty majątkowe, które bądź jako przynależność przedsiębiorstwa kolejowego, bądź jako zaspokojenie

pretensyi państwa lub z jakiegokolwiek innych tytułów prawnych przejść mają również na państwo;

- c) wysokość ceny wykupna (l. 1. do 6.), którą państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowemu, a którą ewentualnie obliczy się tymczasowo z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania, przy równoczesnem podaniu terminu i miejsca płatności.

9. C. k. rząd zastrzega sobie prawo ustanowienia jednocześnie z doręczeniem deklaracyi, dotyczącej się wykupna, osobnego komisarza do czuwania nad tem, żeby począwszy od tej chwili nie zmieniono stanu majątku na szkodę państwa.

Od chwili deklaracyi, dotyczącej się wykupienia, wymaga wszelka sprzedaż lub obciążenie nieruchomości przedmiotów majątkowych, w niej wymienionych, pozwolenia tego komisarza.

To samo odnosi się do przyjmowania wszelkich nowych zobowiązań, które albo przekraczają zakres zwyczajnego toku interesów albo powodują trwałe obciążenie.

10. Koncesyonaryusze są obowiązani postarać się o to, aby c. k. rząd mógł w dniu, wyznaczonym na wykupienie, objąć w fizyczne posiadanie wszystkie przedmioty majątkowe, wymienione w deklaracyi wykupna.

Gdyby koncesyonaryusze nie uczynili zadość temu zobowiązaniu, będzie c. k. rząd miał prawo nawet bez ich zezwolenia i bez interwencyi sądowej objąć wymienione przedmioty majątkowe w fizyczne posiadanie.

Począwszy od chwili wykupienia, odbywać się będzie ruch na wykupionej koleji na rachunek państwa; od tej chwili przypadają więc wszystkie dochody z ruchu na korzyść państwa, na koszt jego zaś idą wszystkie wydatki, połączone z ruchem.

Czyste dochody, jakie wynikną z obrachunku po chwilę wykupienia, pozostaną własnością przedsiębiorstwa kolejowego, które natomiast odpowiadać ma samo za wszelkie należitości obrachunkowe i za wszelkie inne długi, pochodzące z budowy i ruchu kolei aż do chwili powyższej.

11. Rząd zastrzega sobie prawo zahipotekowania na podstawie deklaracyi wykupna (l. 8.) prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach majątkowych, przechodzących na państwo wskutek wykupienia.

Koncesyonaryusze są obowiązani oddać c. k. rządowi na jego żądanie do dyspozycyi wszelkie dokumenty prawne, jakichby od nich w tym celu jeszcze wynagano.

§ 11.

Trwanie koncesyi łącznie z ochroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl § 9., lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne oznacza się na lat dziewięćdziesiąt (90), licząc od dnia dzisiejszego; po upływie tego czasu gaśnie koncesya.

C. k. rząd może uznać koncesyę za zgasłą także przed upływem powyższego czasu, jeżeli zajdą warunki, wymienione w § 15.

§ 12.

Gdy koncesya zgaśnie i od dnia jej zgaśnięcia przechodzi na państwo bez wynagrodzenia wolna od ciężarów własność i używanie koncesyonowanej kolei i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i zapasy kasowe, koleje dojazdowe i przedsiębiorstwa poboczne, będące ewentualnie własnością koncesyonaryusza, jakoteż rezerwy obrotowe i kapitałowe, utworzone z kapitału zakładowego, o ileby nie użyto już tych ostatnich za zezwoleniem c. k. rządu stosownie do ich przeznaczenia.

§ 13.

Zarówno w razie zgaśnięcia niniejszej koncesyi jak i w razie wykupienia kolei (§ 10.), zatrzymują koncesyonaryusze na własność fundusz rezerwowy, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa, i ewentualne aktywa obrachunkowe, tudzież te osobne zakłady i budynki, wzniesione lub nabyte z własnego majątku, do których zbudowania lub nabycia c. k. rząd upoważnił koncesyonaryusza z tym wyraźnym dodatkiem, iż przedmioty te nie stanowią przynależności kolei.

§ 14.

C. k. rząd ma prawo przekonywania się, czy budowę kolei i jej urządzenia ruchu wykonano we wszystkich częściach odpowiednio celowi i sumiennie, tudzież prawo zarządzenia, aby wadom, zachodzącym w tym względzie, zapobieżono, względnie, aby je usunięto.

C. k. rząd ma także prawo wglądania w zarząd kolei za pośrednictwem wydelegowanego przez siebie funkcyonaryusza, a w szczególności prawo nadzorowania w sposób, jaki tylko uzna za stosowny, za pośrednictwem organów nadzorczych, które wy-

deleguje na koszt koncesyonaryusza, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i kontraktami.

W razie utworzenia spółki akcyjnej ma komisarz, ustanowiony przez c. k. rząd, także prawo bywania na posiedzeniach rady zawiadowczej lub innej reprezentacyi, sprawującej zarząd spółki, jakoteż na walnych zgromadzeniach, ile razy uzna to za potrzebne, oraz prawo zawieszania wszelkich takich uchwał lub zarządzeń, które sprzeciwiałyby się ustawom, koncesyi lub statutowi spółki, względnie były dla publicznego dobra szkodliwe; w przypadku takim winien jednak komisarz przedstawić sprawę natychmiast c. k. Ministerstwu kolei żelaznych do decyzyi, która zapaść ma bezzwłocznie i mieć dla spółki moc obowiązującą.

§ 15.

C. k. rząd zastrzega sobie ponadto prawo tej treści, że gdyby, pomimo poprzedniego ostrzeżenia, dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniedbania jednego z obowiązków, przepisanych dokumentem koncesyjnym, warunkami koncesyi lub ustawami, będzie temu zapobiegał środkami, odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności uzna koncesyę za zgasłą jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego. W szczególności można uznać koncesyę za zgasłą jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego, jeżeli nie dopełniono zobowiązań względem ukończenia budowy i otwarcia ruchu, określonych § 2., o ile ewentualne przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl § 11., lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne.

Wrba wlr.

171.

Rozporządzenie Ministerstwa spraw wewnętrznych z dnia 22. września 1910,

dotyczące przeniesienia kilku gmin do wyższej klasy taks za udzielenie koncesyi na prowadzenie apteki publicznej.

Na zasadzie § 11., ustępu 3., ustawy o aptekach z dnia 18. grudnia 1906, Dz. u. p. Nr. 5 z r. 1907, przenosi się następujące gminy do wyższej klasy taks za udzielenie koncesyi na prowadzenie apteki publicznej, a mianowicie:

Do klasy II:

Karlsbad (Czechy),
Innsbruck (Tyrol).

Do klasy III:

Marienbad (Czechy),
Raguzę (Dalmacya),
Baden i Weikersdorf (Austria dolna),
Bozen (Tyrol).

Do klasy IV:

Franzensbad (Czechy),
Zakopane (Galicya),
Gmunden i Bad Ischl (Austria górna),
Aussee i Mariazell (Styrya),
Ampezzo, Kufstein i Riva (Tyrol),
Grado (Gorycja i Gradyska),
Lussinpiccolo (Istrya),
Bregencyę (Vorarlberg).

Rozporządzenie to wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Haerdtl wlr.

172.

Rozporządzenie Ministerstw spraw wewnętrznych, handlu i skarbu z dnia 28. września 1910,

którem zabrania się dowozu i przewozu pewnych towarów i przedmiotów z prowincji Bari i Foggia w Królestwie Włoskiem, a względnie ogranicza ten dowóz i przewóz.

Z powodu wypadków cholery w dolnych Włoszech zabrania się w porozumieniu z Rządem królewsko-węgierskim dowozu i przewozu następujących towarów i przedmiotów z prowincji Bari i Foggia w Królestwie Włoskiem, a względnie ogranicza ich dowóz i przewóz:

1. Używanej bielizny, starych i noszonych już części odzieży (przedmiotów użytkowych), używanej pościeli.

Jeżeli przedmioty te przewozi się jako pakunek podróźny lub wskutek zmiany mieszkania, wówczas podlegają one szczególnym postanowieniom co do sanitarno-policyjnej rewizji i ekspedycji przy przekroczeniu granicy.

2. Szmat, gałganów.

Z pod zakazu tego są wyjęte:

a) Szmaty i gałgany, które przewozi się jako towar hurtowny w stanie ściśniętym i w balach, związanych obręczami.

b) Świeże odpadki z przędzalni, tkalni, zakładów konfekcyjnych lub blicharni, wełna sztuczna, shoddy i odpadki nowego papieru.

Przewóz towarów i przedmiotów, wymienionych pod 1 i 2, jest jednak dozwolony, jeżeli są one tak zapakowane, iż wszelka manipulacja z nimi jest w czasie drogi niemożliwa.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem podania go do wiadomości władz celnych względnie morsko-sanitarnych.

Biliński wlr.

Haerdtl wlr.

Weiskirchner wlr.

173.

Rozporządzenie Ministerstw spraw wewnętrznych, handlu i skarbu z dnia 28. września 1910,

którem zabrania się dowozu i przewozu pewnych towarów i przedmiotów z Rosyi, a względnie ogranicza ten dowóz i przewóz.

Z powodu wypadków cholery w Rosyi zabrania się w porozumieniu z Rządem królewsko-węgierskim dowozu i przewozu następujących towarów i przedmiotów z Rosyi, a względnie ogranicza ich dowóz i przewóz:

1. Używanej bielizny, starych i noszonych już części odzieży (przedmiotów użytkowych), używanej pościeli.

Jeżeli przedmioty te przewozi się jako pakunek podróźny lub wskutek zmiany mieszkania, wówczas podlegają one szczególnym postanowieniom co do sanitarno-policyjnej rewizji i ekspedycji przy przekroczeniu granicy.

2. Szmat, gałganów.

Z pod zakazu tego są wyjęte:

a) Szmaty i gałgany, które przewozi się jako towar hurtowny w stanie ściśniętym i w balach, związanych obręczami.

b) Świeże odpadki z przędzalni, tkalni, zakładów konfekcyjnych lub blicharni, wełna sztuczna, shoddy i odpadki nowego papieru.

Przewóz towarów i przedmiotów, wymienionych pod 1 i 2, jest jednak dozwolony, jeżeli są one tak zapakowane, iż wszelka manipulacja z nimi jest w czasie drogi niemożliwa.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem podania go do wiadomości władz celnych względnie morsko-sanitarnych.

Biliński wlr.

Haerdtl wlr.

Weiskirchner wlr.