

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część LXII. — Wydana i rozesłana dnia 15. lipca 1908.

Treść: (M^o 132 i 133.) 132. Dokument koncesyjny na kolej lokalną z Siebenbrunn-Leopoldsdorf do Engelhartstetten z odnogą z Breitsstetten do Orth. — 133. Obwieszczenie, dotyczące utworzenia ekspozytury urzędu celnego w Elisenthal.

132.

Dokument koncesyjny z dnia 27. czerwca 1908.

na kolej lokalną z Siebenbrunn-Leopoldsdorf do Engelhartstetten z odnogą z Breitstetten do Orth.

Na podstawie Najwyższego upoważnienia udzielam w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami spółce akcyjnej „Kolej lokalna Siebenbrunn-Leopoldsdorf-Engelhartstetten-Orth“ koncesyę na budowę i utrzymywanie w ruchu kolei poruszanej lokomotywą, która ma być zbudowana jako normalnotorowa kolej lokalna od stacji Siebenbrunn-Leopoldsdorf na linii uprz. austriacko-węgierskiej Spółki kolei państwowych do Engelhartstetten z odnogą z Breitstetten do Orth, a to w myśl postanowień ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854., Dz. u. p. Nr. 238., jakoteż ustaw z dnia 31. grudnia 1894., Dz. u. p. Nr. 2. z r. 1895., i z dnia 24. grudnia 1905., Dz. u. p. Nr. 216., pod następującymi warunkami i zastrzeżeniami:

§ 1.

Co do kolei żelaznej, będącej przedmiotem tego dokumentu koncesyjnego, korzysta koncesyonaryuszka z dobrodziejstw, przewidzianych w arty-

kule V. ustawy z dnia 31. grudnia 1894., Dz. u. p. Nr. 2. z r. 1895.

§ 2.

Koncesyonaryuszka obowiązana jest ukończyć budowę koncesyonowanej kolei najpóźniej w przeciągu dwóch lat, licząc od dnia dzisiejszego, oddać gotową kolej na użytek publiczny i utrzymywać ją w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy, tudzież wykonania i urządzenia kolej zgodnie z warunkami koncesyi — złożyć ma koncesyonaryuszka na żądanie c. k. rządu odpowiednią kaucyę w papierach wartościowych, nadających się do lokacyi pieniędzy sierocych.

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

§ 3.

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

Takie samo prawo przyznane będzie koncesyonaryuszce także co do ewentualnej budowy tych kolei podjazdowych, których budowę rząd ze względu na dobro publiczne uznałby za pożyteczne.

§ 4.

Co do budowy koncesyonowanej kolei i co do ruchu na niej stosować się winna koncesyonaryuszka do osnowy tego dokumentu koncesyjnego, do warunków koncesyjnych, ustanowionych przez 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 w przyszłości zostały wydane. Pod względem ruchu będzie można odstąpić od zarządzeń dla bezpieczeństwa i przepisów dotyczących 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 Ministerstwo kolei żelaznych uzna to za dopuszczalne. W tej mierze stosowane będą osobne przepisy ruchu, które wyda Ministerstwo kolei żelaznych.

§ 5.

Transporty wojskowe przewożone być muszą 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 ulg dla podróżujących wojskowych, każdorazem są w mocy na austriackich kolejach państwowych.

Postanowienia te stosują się także do obrony krajowej i do pospolitego ruszenia obu połów Monarchii, do tyrolskich strzelców krajowych i do żandarmerji, a to nietylko w podróżach na koszt skarbu, lecz także w służbowych podróżach na ćwiczenia wojskowe i zebrań kontrolne, odbywanych własnym kosztem.

Koncesyonaryuszka obowiązana jest 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 chorzych i rannych, których na rachunek skarbu wojskowego przewozi się w pozycji leżącej.

Przepis, który obowiązuje każdorazem pod względem transportów wojskowych kolejami że-

laznymi, tudzież każdorazem obowiązujące przepisy dla kolei żelaznych na wypadek wojny, nabywają dla koncesyonaryuszki mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na koncesyonowanej kolei. Przepisy rzonego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i w Dzienniku ustaw państwa nie będą ogłoszone, staną się dla koncesyonaryuszki obowiązującymi z chwilą, w której się je urzędownie poda do jej wiadomości.

Zobowiązania te ciężą na koncesyonaryuszcze 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, urządzenia i rodzaju ruchu.

Koncesyonaryuszka obowiązana jest uwzględnić przy obsadzaniu posad wysłużonych podoficerów armji, 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 zniżoną taryfę, przepisana dla transportów wojskowych.

§ 7.

Koncesyonaryuszcze nie wolno powierzać ruchu na koncesyonowanej kolei osobom trzecim, wyjąwszy przypadek, gdy rząd na to wyraźnie zezwoli.

Rząd zastrzega sobie prawo objęcia w każdym czasie ruchu na koncesyonowanej kolei i utrzymywania go aż do upływu okresu koncesyjnego na rachunek koncesyonaryuszki.

W przypadku takim koncesyonaryuszka zwracać ma rządowi koszta rzeczywiście ponoszone z powodu utrzymywania tego ruchu.

Zresztą należy określić warunki tego utrzymywania ruchu w kontrakcie ruchu, który rząd zawrze z koncesyonaryuszką.

§ 8.

Koncesyonaryuszka obowiązana jest postarać się o zaopatrzenie swoich funkcyonaryuszów na przypadek niezdolności do pracy i na starość oraz o zaopatrzenie ich rodzin i w tym celu przystąpić do zakładu emerytalnego związku austriackich kolei lokalnych, o ileby dla koncesyonowanego przedsię-

biorstwa kolejowego nie utworzono własnej kasy emerytalnej, zapewniającej członkom przynajmniej takie same korzyści, względnie nakładającej przynajmniej takie same obowiązki na koncesjonaryszkę, jak wspomniany zakład emerytalny.

To zaopatrzenie na wypadek niezdolności do pracy i na starość tak należy przeprowadzić, by koncesjonaryszka lub przedsiębiorstwo na jej miejsce wstępujące mieli obowiązek zgłaszać w zakładzie emerytalnym związku austriackich kolei lokalnych, względnie we własnej kasie emerytalnej, stałych funkcjonariuszy z dniem nadania im stałej posady, z innych zaś funkcjonariuszy przynajmniej tych, którzy pełnią służbę jako kierownicy maszyn, palacze, konduktorzy, strażnicy lub posługacze stacyjni, przy odpowiednim ich zatrudnieniu najpóźniej po ukończeniu trzech lat służby.

§ 9.

Koncesjonaryszka obowiązana jest pod warunkami i zastrzeżeniami, podanymi w artykule XII. ustawy z dnia 31. grudnia 1894., Dz. u. p. Nr. 2. z r. 1895., dozwolić rządowi na jego żądanie, każdego czasu współużywania swej kolei do transportów między kolejami już istniejącymi lub dopiero w przyszłości mającymi powstać — na których rząd ruch utrzymuje — w taki sposób, by rząd mógł z prawem samoistnego ustanawiania taryf przeprawić lub kazać przeprawić tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy współużywaną koleją lub jej częściami, za opłatą stosownego wynagrodzenia.

§ 10.

Zaciągnięcie pożyczki pierwszeństwa, rozłożonej w danym razie na częściowe zapisy długu dopuszczalne jest za zezwoleniem rządu o tyle, o ile jej oprocentowanie i umarzenie zabezpieczone będzie gwarancją czystego dochodu, zapewnioną ze strony Arcyksięstwa dolnoaustriackiego.

Osnowa skryptu dłużnego, który w danym razie będzie wystawiony celem zaciągnięcia pożyczki ubezpieczonej w księgach kolejowych a nie rozłożonej na częściowe zapisy długu względnie formularze obligacji pierwszeństwa, które ewentualnie wypuści się, wymagają zatwierdzenia rządowego.

Cyfra rzeczywistego, jakoteż imiennego kapitału zakładowego podlega zatwierdzeniu 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 kolejowy, tudzież kosztów na uposażenie rezerwy kapitału, którą rząd ma oznaczyć, z doliczeniem odsetek interkalarnych, rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy i straty na kursie, gdyby ją istotnie poniesiono przy gromadzeniu kapitału, żadnych wydatków dalszych jakiegobądź rodzaju w kapitał wliczać nie wolno.

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

Cały kapitał zakładowy umorzony być ma w okresie koncesyjnym według planu amortyzacji, zatwierdzonego przez rząd.

§ 11.

Rząd zastrzega sobie prawo wykupienia koncesjonowanej kolei po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu w każdym czasie pod następującymi warunkami:

1. Celem oznaczenia ceny wykupna policzy się czyste roczne dochody przedsiębiorstwa w ciągu ostatnich zamkniętych lat siedmiu przed chwilą wykupna, strąci się zaś 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 przez resztujący okres uwolnienia od podatku obliczony w ten sposób średni dochód czysty owych lat pięciu stanowi rentę wykupna, uścić się mającą bez opłaty podatku. Za czas po upływie wolności podatkowej oznacza się 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 od 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 dziesiątej czystego dochodu.

3. Gdyby wykupno nastąpić miało po upływie ustanowionego w § 1. czasowego uwolnienia od podatków, uważać się będzie przy obliczaniu czystych dochodów rocznych podatki i dodatki do podatków, ciężące na wykupionem przedsiębiorstwie kolejowym, 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, doliczyć należy do przeciętnych czystych dochodów, w taki sposób obliczonych, dodatek, wynoszący jedną dziewiątą tych czystych dochodów.

4. Czysty dochód roczny, obliczony w myśl powyższych postanowień, płacić należy koncesjonariuszce jako wynagrodzenie za wykupioną kolej aż do upływu okresu koncesyjnego 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 ruchu 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, która by się równała racie rocznej, potrzebnej na oprocentowanie i umorzenie według planu pożyczek, zaciągniętych za upoważnieniem rządu na pokrycie policzalnych kosztów zakładowych a zabezpieczonych w księgach kolejowych, wraz z ratą ryczałtową, potrzebną na oprocentowanie po cztery od sta kapitału akcyjnego, zatwierdzonego przez rząd i na umorzenie go w ciągu okresu koncesyjnego, w takim razie wynagrodzenie, które państwo ma zapłacić za wykupioną kolej, będzie polegało na tem, że państwo płacić będzie wymienioną wyżej ratę ryczałtową w ratach półrocznych z dołu płatnych dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku i zwracać koncesjonariuszce podatek rentowy, przypadający od tej renty wykupna.

6. Państwu zastrzega się prawo objęcia każdej chwili — do zapłacenia z własnych funduszy w miejsce koncesjonariuszki — pożyczek, zaciągniętych w celu uzyskania kapitału na koncesjonowaną kolej, w kwocie, zalegającej jeszcze według zatwierdzonego planu amortyzacyjnego w chwili wykupna; w przypadku tym niższy się należąca renta wykupna o kwotę, potrzebną na pokrycie procentów i na umorzenie określonego wyżej kapitału pożyczkowego, jakoteż ewentualnie o odpowiadającą powyższemu zapotrzebowaniu sumę dodatku, który w myśl przepisów ustępów 2. i 3. ma być doliczony do przeciętnego dochodu.

7. Państwo zastrzega sobie nadto, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rent, należnych koncesjonariuszce w myśl postanowień powyższych punktów, zapłacić kapitał, równający 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 ustępów 2. i 3. zawierał 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 takim, jaki wyniknie jako kurs średni z porównania kursów pieniężnych obligacyi długu państwa tego samego rodzaju, notowanych urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, w ciągu półroczna bezpośrednio poprzedzającego.

8. Przez wykupienie kolei i od dnia tego wykupienia przechodzi na państwo za wypłatą wynagrodzenia, pod l. 1. do 7. wymienionego, bez dalszej odpłaty własność koncesjonowanej obecnie kolei, wolna od ciężarów, względnie obciążona tylko zalegającymi jeszcze resztami pożyczek, zaciągniętych za zezwoleniem państwa, tudzież jej używanie a to ze wszystkimi do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i zapasy kasowe, ewentualnie także koleje podjazdowe, będące własnością koncesjonariuszki i jej przedsiębiorstwa poboczne, jakoteż rezerwy obrotowe i kapitałowe, utworzone z kapitału zakładowego, o ileby tych ostatnich nie użyto już stosownie do ich przeznaczenia za zezwoleniem rządu.

9. Postanowienie rządu, tyjące 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 określać będzie 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 jakichkolwiek innych tytułów prawnych przejść mają na państwo;
- c) wysokość ceny wykupna (l. 1. do 7.), którą państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowemu, a którą ewentualnie z zastrzeżeniem

późniejszego sprostowania tymczasowo obliczy się, z oznaczeniem terminu i miejsca płatności.

10. Rząd zastrzega sobie prawo ustanowienia — jednocześnie z doręczeniem deklaracji, dotyczącej się wykupna — osobnego komisarza do czuwania nad tem, żeby począwszy od tej chwili nie zmieniono stanu majątku na szkodę państwa.

Od chwili deklaracji 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.

11. Koncesyonaryuszka obowiązana jest mieć o to staranie, aby rząd mógł w dniu, na wykupienie wyznaczonym, objąć w fizyczne posiadanie wszystkie przedmioty majątkowe wymienione w deklaracji wykupna.

Gdyby koncesyonaryuszka nie uczyniła zadość temu zobowiązaniu będzie rząd miał prawo nawet bez jej zezwolenia i bez sądowej interwencji objąć wymienione przedmioty majątkowe w fizyczne posiadanie.

Począwszy od chwili wykupienia, odbywać się będzie ruch na wykupionej kolei na rachunek państwa; przeto od tej chwili przypadają wszelkie dochody ruchu na korzyść państwa, na koszt jego zaś idą wszelkie wydatki ruchu.

Czyste dochody, jakie okażą się 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.

12. Rząd zastrzega sobie prawo zahipotekowania na podstawie deklaracji wykupna (l. 9.) prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach przedmiotach majątkowych, przechodzących na państwo wskutek wykupienia.

Koncesyonaryuszka obowiązana jest oddać rządowi na jego żądanie do dyspozycji wszelkie dokumenty prawne, jakichby od niej w tym celu jeszcze wymagano.

§ 12.

Trwanie koncesyi łącznie z ochroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl § 9., lit. b) ustawy o koncesjach na koleje żelazne, oznacza się na

lat dziewięćdziesiąt (90), licząc od dnia dzisiejszego; po upływie tego czasu koncesya gaśnie.

Rząd może uznać koncesję za zgasłą także przed upływem powyższego czasu, jeżeli zajdą warunki, wymienione w § 16.

§ 13.

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 podjazdowe i przedsiębiorstwa poboczne, gdyby je koncesyonaryuszka posiadała, jakoteż rezerwy obrotowe i kapitałowe utworzone z kapitału zakładowego, o ileby te ostatnie z zezwoleniem rządu nie były już stosownie do swego przeznaczenia użyte.

§ 14.

Tak wtedy, gdy koncesya niniejsza zgaśnie, jak i w razie wykupienia kolei (§ 11.), zatrzymuje koncesyonaryuszka na własność fundusz rezerwowy, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i ewentualne aktywa obrachunkowe, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniesione lub nabyte, do których zbudowania lub nabycia rząd koncesyonaryuszkę z tym wyraźnym dodatkiem upoważnił, że nie mają one stanowić przynależności kolei.

§ 15.

Rząd ma prawo przekonywać się, czy budowa kolei i jej urządzenia ruchu są we wszystkich częściach wykonane odpowiednio celowi i sumiennie, tudzież ma prawo zarządzić, aby brakom w tym względzie zapobieżono, względnie je usunięto.

Rząd ma także prawo wglądać w zarząd kolei za pośrednictwem wydelegowanego przez siebie funkcjonariusza, a w szczególności nadzorować w sposób, jaki tylko za stosowny uzna, za pośrednictwem organów nadzorczych, które wydeleguje na koszt koncesyonaryuszki, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i kontraktami.

W razie utworzenia spółki akcyjnej komisarz przez rząd ustanowiony ma także prawo bywać na posiedzeniach rady zawiadowczej lub innej reprezentacji, sprawującej zarząd spółki, jakoteż na walnych zgromadzeniach, ile razy uzna to za potrzebne i zawieszać wszelkie takie uchwały lub zarządzenia,

które sprzeciwiałyby się ustawom, koncesyi lub statutowi spółki, względnie były dla publicznego dobra szkodliwe; w przypadku jednak takim winien komisarz przedstawić sprawę natychmiast Ministerstwu kolei żelaznych do decyzji, która zapaść ma bezzwłocznie z mocą spółkę wiążącą.

§ 16.

Rząd zastrzega sobie ponadto prawo tej treści, że gdyby, pomimo poprzedniego ostrzeżenia, dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniebdania 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 koncesyę uznać za zgasłą jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego, jeżeli nie dopełniono zobowiązań względem ukończenia budowy i otwarcia ruchu, określonych § 2., o ile ewentualne prze-

kroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl § 11., lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne.

Derschatta wlr.

133.

Obwieszczenie Ministerstwa skarbu z dnia 4. lipca 1908., dotyczące utworzenia ekspozytury urzędu celnego w Elisenthal.

W Elisenthal utworzono, zwijając równocześnie tamtejszy posterunek zapowiadawczy, ekspozyturę urzędu celnego z upoważnieniami urzędu celnego pobocznego II. klasy, która rozpoczęła już swoją działalność.

Ekspozytura ta przydzielona jest do Urzędu celnego pobocznego I. klasy w Eisenstein.

Korytowski wlr.