

# Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XCIV. — Wydana i rozesłana dnia 24. września 1903.

**Treść:** (№ 191—194.) 191. Obwieszczenie dotyczące uzupełnienia spisu państw, które przystąpiły do brukselskiej konwencji cukrowej z dnia 5. marca 1903. — 192. Dokument koncesyjny na kolej lokalną z Roßbach do granicy państwa w kierunku do Adorf. — 193. Rozporządzenie, dotyczące stopy tary dla kawy surowej, w opakowaniach, składających się z zewnętrznego grubego worka z juty i z dwóch wewnętrznych lekkich worków z bastu. — 194. Rozporządzenie, dotyczące urzędowego zakresu działania starosty w Iczynie.

## 191.

### Obwieszczenie Ministerstw skarbu i handlu z dnia 12. września 1903,

dotyczące uzupełnienia spisu państw, które przystąpiły do brukselskiej konwencji cukrowej z dnia 5. marca 1903.

Odnosnie do 9. artykułu brukselskiej konwencji cukrowej z dnia 5. marca 1902, Dz. u. p. Nr. 25 z r. 1903 ogłasza się, że z dniem 1. września 1903, przystąpiły do tej konwencji wielkie księstwo Luksemburg i Peru.

W ślad zatem należy odpowiednio uzupełnić spis państw, które do umowy brukselskiej przystąpiły, zawarty w rozporządzeniu ministeryalnym z dnia 26. sierpnia 1903, Dz. u. p. Nr. 173 (uwaga dolna przy §ie 6).

Böhm wlr.

Call wlr.

## 192.

### Dokument koncesyjny z dnia 18. września 1903,

na kolej lokalną z Roßbach do granicy państwa w kierunku do Adorf.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia nadaje w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami

spółce akcyjnej „Kolej lokalna Asch—Roßbach“ na jej prośbę koncesję na budowę i utrzymywanie w ruchu kolei żelaznej, która ma być wybudowana jako kolej lokalna normalno-torowa od punktu, położonego w pobliżu stacji spółki Roßbach aż do granicy państwa w kierunku do Adorf a to w myśl postanowień ustawy o koncesjach 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 21. grudnia 1898, Dz. u. p. Nr. 233, pod ustalonymi poniżej warunkami i zastrzeżeniami:

#### §. 1.

Pod względem połączenia koncesjonowanej linii kolejowej z siecią saskich kolei żelaznych tudzież pod względem służby ruchu na przestrzeni łączącej, mają zastosowanie postanowienia traktatu z dnia 27. listopada 1898, Dz. u. p. Nr. 31 z r. 1899, zawartego pomiędzy Austro-Węgrami i Saksonią, a spółka obowiązana jest poddać się tym postanowieniom i obowiązkom stąd dla niej urastającym.

#### §. 2.

Co do kolei żelaznej, będącej przedmiotem tego dokumentu koncesyjnego, korzysta spółka z dobrodziejstw, przewidzianych w artykule V ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895.

#### §. 3.

Koncesjonowanej kolei żelaznej z Roßbach do granicy państwa tudzież dalszej jej przestrzeni do

Adorf, która ma być na saskiem terytoryum wybudowana, zapewnia państwo na czas od otwarcia ruchu aż do upływu 76. roku okresu koncesyjnego gwarancję ogólnego czystego dochodu rocznego w maksymalnej sumie 91.800 K na zabezpieczenie oprocentowania po cztery od sta i amortyzacji pożyczki pierwszeństwa, celem zgromadzenia kapitału zaciągnąć i w przeciągu powyższego okresu umorzyć się mającej, w sumie imiennej, którą rząd w swoim czasie oznaczy, a to w taki sposób, że gdyby łączny czysty dochód roczny obydwu przestrzeni kolejowych, na wstępie wymienionych, nie dorównywał sumie zagwarantowanej, część niedostającą dopłaci rząd.

#### §. 4.

Z czystego rocznego dochodu, w §ie 3. zagwarantowanego, obracać należy na umorzenie pożyczki pierwszeństwa, która ma być zaciągnięta, taką kwotę, jaką rząd wyznaczy stosownie do planu amortyzacyjnego, podlegającego jego zatwierdzeniu.

#### §. 5.

Dodatek, który rząd ma opłacać z tytułu przyjęcia gwarancji, wypłacać należy po sprawdzeniu przedłożonego ze wszystkimi dowodami rachunku rocznego, a to najpóźniej w trzy miesiące po jego przedłożeniu.

Jednakże na spłatę umówionych odsetek od pożyczki, tudzież na umarżanie pożyczki stosownie do planu w oznaczonych terminach płatności, skarb państwa wypłacać będzie już i przed tym terminem, w miarę potrzeby, sprawdzonej na podstawie preliminarza przychodów i z zastrzeżeniem ostatecznego obliczenia się na podstawie rachunku rocznego, kwoty częściowe, jeżeli spółka tego zażąda na sześć tygodni przed terminem zapadłości.

Gdyby po ostatecznym ustaleniu rachunku rocznego, który przedłożyć należy ile możliwości w przeciągu trzech miesięcy po upływie roku administracyjnego, pokazało się, że zaliczki wymierzono za wysoko, winna spółka bezzwłocznie zwrócić otrzymaną nadwyżkę z doliczeniem sześcioprocenowych odsetek.

Z roszczeniem prawa do dopłaty ze strony państwa zgłaszać się należy najpóźniej w przeciągu roku po upływie dotyczącego roku administracyjnego, gdyż w przeciwnym razie prawo to gaśnie.

#### §. 6.

Kwotę, którą rząd zapłaci w skutek przyjęcia gwarancji, uważać należy tylko za zaliczkę, podlegającą oprocentowaniu po cztery od sta rocznie.

Gdy czysty dochód kolei, wymienionych w §ie 3., przewyższa zagwarantowaną sumę roczną, nadwyżka oddawana być ma bezzwłocznie rządowi na spłacenie udzielonej zaliczki wraz z odsetkami aż do całkowitego jej umorzenia.

W przypadku tym ma zaspokojenie płatnych odsetek pierwszeństwo przed zwrotem zaliczek.

Pretensje państwa z tytułu zaliczek lub odsetek, nie zapłaconych jeszcze w chwili, gdy koncesja zgaśnie lub gdy kolej zostanie wykupiona, zaspokojone będą z pozostałego jeszcze inajątku przedsiębiorstwa, do którego w szczególności zalicza się także wynagrodzenie, które ma być zapłacone za wykupno kolei (§. 18).

#### §. 7.

Koszta notowania obligów na giełdach krajowych i zagranicznych, opłaty stemplowe od kuponów jakoteż podatki, które po upływie lat wolności podatkowej przedsiębiorstwo ma opłacać, wolno umieszczać w rachunku ruchu jako pozycję wydatkową.

Toż samo odnosi się do dodatków za zawiadowanie, przypadających od zaciągniętej pożyczki pierwszeństwa, jakoteż do podatków i należności, któreby miały być ewentualnie zwracane instytucji finansowej, udzielającej pożyczki.

Od dopłat państwa nie ma przedsiębiorstwo opłacać żadnego podatku.

#### §. 8.

Budowę koncesyonowanej kolei należy skończyć najpóźniej w przeciągu dwóch lat, licząc od dnia dzisiejszego. Gotową kolej oddać należy bezzwłocznie na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy, jakoteż wykonania i urządzenia kolei zgodnie z koncesją, ma spółka na żądanie rządu złożyć stosowną kaucję w papierach wartościowych, nadających się do lokacji pieniędzy sierocych.

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

#### §. 9.

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



Takież samo prawo nadane będzie spółce także co do wybudowania tych kolei podjazdowych, których budowę Rząd ze względu na dobro publiczne uznałby za potrzebną.

#### §. 10.

Pod względem budowy koncesyonowanej kolei i ruchu na niej zastosować się winna spółka do osnowy tego dokumentu koncesyjnego, do warunków koncesyjnych, ustanowionych przez Ministerstwo kolei żelaznych, do innych zarządzeń, jakie w tym względzie będą wydane, 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 dla kolei 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 środków bezpieczeństwa i przepisów ruchu, ustanowionych w regulaminie ruchu kolei żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych o tyle, o ile ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu na koncesyonowanej kolei a w szczególności ze względu na zmniejszoną jej chyżość Ministerstwo kolei żelaznych uzna to za dopuszczalne; w takim razie trzymać się należy osobnych przepisów ruchu, które w tej mierze wyda Ministerstwo kolei żelaznych.

#### §. 11.

Budowa koncesyonowanej kolei wykonana być ma podług zarządzeń, jakie w tej mierze wyda Ministerstwo kolei żelaznych, pod bezpośrednim kierunkiem i nadzorem tego Ministerstwa względnie urzędu, który ono do tego wydeleguje.

Budowa i dostawy powierzane być mają na podstawie szczegółowego projektu i kosztorysu, ułożonego przy odpowiednim wpływie organów państwowych, a to z bezpośrednim współdziałaniem rządu i ile możności według warunków, stosowanych zazwyczaj przy budowie kolei państwowych.

Roboty budowlane powierzać należy oddzielnie od gromadzenia kapitału.

#### §. 12.

Spółka ma prawo zaciągnąć pod warunkami przez rząd ustalonymi pożyczkę pierwszeństwa, w imiennej kwocie (§ 3.) przez rząd ustanowionej, rozłożoną ewentualnie na częściowe zapisy długu, oprocentowaną po cztery od sta i spłacalną w przeciągu 76 lat.

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, łącznie z kosztami sprawienia taboru kolejowego, za zezwoleniem rządu rzeczywicie wyłożonych i należycie udowodnionych, tudzież kwoty, którą rząd wyznaczy na zakupno zapasów materyałów i uposażenie dotacyi kasowych, łącznie z odsetkami interkalarnymi i ratami amortyzacyjnymi w ciągu budowy rzeczywicie zapłaconymi, tudzież ze stratą na kursie przy gromadzeniu kapitału rzeczywicie poniesioną — żadnych wydatków dalszych jakiegobądź rodzaju liczyć nie wolno.

Gdyby po zupełnem wyczerpaniu pierwszego kapitału zakładowego jeszcze jakie nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, natenczas koszta przez to poniesione mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli rząd zgodził się na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub pomnożenie urządzeń ruchu a koszta należycie będą wykazane.

Formularze obligacyi pierwszeństwa, które mają być ewentualnie wydane, podlegają zatwierdzeniu rządu.

#### §. 13.

Transporty wojskowe uskuteczniane być muszą po znizonych cenach taryfowych. Taryfę wojskową stosuje się do przewozu osób i rzeczy według postanowień, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych każdorazem obowiązować będą na austriackich kolejach państwowych.

Postanowienia te stosują się także do obrony krajowej i pospolitego ruszenia obu połów monarchii, do tyrolskich strzelców krajowych i do żandarmeryi, a to nietylko do podróży na koszt skarbu państwa, lecz także do podróży służbowych na ćwiczenia wojskowe i zebrania kontrolne, odbywanych własnym kosztem.

Spółka zobowiązana jest przystąpić do zawartej przez austriackie spółki kolejowe umowy co do zakupu i utrzymywania w pogotowiu środków do uskuteczniania transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem służą i taborami w razie przewożenia większych transportów wojskowych, dalej zastosować się do przepisów dla kolei żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, jakoteż przystąpić do umowy dodatkowej o przewożeniu na rachunek skarbu wojskowego obłożnie chorych i rannych, która weszła w wykonanie z dniem 1. czerwca 1871.

Każdoczesny przepis, obowiązujący względem transportów wojskowych na kolejach żelaznych tudzież każdoczesne przepisy dla kolei żelaznych na wypadek wojny, nabywają dla spółki mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na koncesyonowanej kolei. Przepisy rzeczzonego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i nie mają być ogłoszone w Dzienniku ustaw państwa, staną się dla spółki obowiązującymi wtedy, gdy jej urzędownie zostaną podane do wiadomości.

Zobowiązania te ciążyą na spółce tylko o tyle, o ile dopełnienie ich będzie możliwem na tej kolei jako drugorzędnej a w skutek tego zbudowanej i urządzanej z dozwolonemi ułatwieniami.

Spółka obowiązana jest przy obsadzaniu 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.

#### §. 14.

Do przewozu korpusów straży cywilnej (straży bezpieczeństwa, straży skarbowej itp.) stosować należy w analogiczny sposób niższe ceny taryfowe, jakie obowiązują co do transportów wojskowych.

#### §. 15.

Ruch na kolei, będącej przedmiotem tego dokumentu koncesyjnego tudzież na dalszej jej przestrzeni do Adorf, położonej na saskiem terytoryum, utrzymywać będzie państwo na rachunek spółki, za co spółka obowiązana będzie zwracać zarządowi kolei państwowych koszta z powodu utrzymywania ruchu rzeczywiście poniesione lub według okoliczności ryczałtowo oznaczone. Warunki utrzymywania tego ruchu unormuje kontrakt, który rząd zawrze w tym względzie ze spółką.

Dopoki kolej będzie istotnie korzystała z gwarancji państwa lub dopóki zaliczki z tytułu gwarancji wypłacone, nie będą państwu zwrócone, będzie rząd miał prawo wydawania według własnego uznania postanowień co do urządzeń ruchu, co do ustanawiania taryf dla przewozu osób i towarów, klasyfikacji towarów i wszelkich warunków pobocznych, dotyczących się przewozu towarów tudzież świadczeń przedsiębiorstwa kolejowego na rzecz niektórych gałęzi służby publicznej, w szczególności na rzecz zarządu pocztowego i państwowego zakładu telegrafów, przyczem będzie miał wzgląd na każdorazem panujące stosunki obrotu.

Po upływie tego czasu winna się spółka stosować co do koncesyonowanej kolei do ustanowionych warunków ruchu.

#### §. 16.

Spółka 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 kolei do przewozu między kolejami już istniejącymi lub dopiero w przyszłości mającymi powstać — na których państwo ruch utrzymuje — i to w taki sposób, że rząd będzie mógł z prawem dowolnego ustanawiania taryf przeprowadzić lub dozwolić przeprowadzić tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy współużywaną koleją lub jej pojedynczemi częściami za opłatą stosownego wynagrodzenia.

#### §. 17.

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

Rząd może uznać koncesję za zgastą także przed upływem powyższego czasu, gdyby określonych w §ie 8. zobowiązań co do rozpoczęcia i ukończenia budowy tudzież otwarcia ruchu nie dopełniono w skutek takiego przewinienia spółki, które w myśl §u 11. ustawy o koncesjach na koleje żelazne nie dałoby się usprawiedliwić.

#### §. 18.

Rząd zastrzega sobie prawo wykupienia przestrzeni koncesyonowanej kolei z Roßbach aż do granicy państwa w każdym czasie pod poniżej podanymi warunkami tudzież wejścia zarazem jako prawonabywca we wszelkie prawa i obowiązki spółki względem dalszej przestrzeni tej kolei, o ileby do tego czasu królewski rząd saski nie skorzystał już z zastrzeżonego mu w koncesyi prawa wykupna dalszej przestrzeni koncesyonowanej kolei do Adorf, położonej na saskiem terytoryum.

1. W razie wykupienia kolei polegać będzie wynagrodzenie na tem, że państwo weźmie na siebie do wypłaty z własnych funduszków w miejsce spółki pożyczkę pierwszeństwa, w §ie 12. oznaczoną wkwocie, która w chwili wykupna nieumorzona jeszcze zalega.

2. Przez wykupienie koncesyonowanej kolei i od dnia tego wykupienia przechodzi na państwo za wypłatą wynagrodzenia pod l. 1. przepisanego bez dalszej zapłaty własność wolna od ciężarów, względnie obciążona tylko zalegającą jeszcze resztą pożyczki za zezwoleniem rządu zaciągniętej i używanie koncesyonowanej kolei ze wszystkimi do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami,



licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i zapasy kasowe, ewentualnie koleje podjazdowe, własnością spółki będące i uboczne przedsiębiorstwa spółki, jakoteż rezerwowe kapitały ruchu i rezerwy utworzone z kapitału zakładowego, o ileby te ostatnie za zezwoleniem rządowym nie były już stosownie do swego przeznaczenia użyte.

3. Uchwała rządu, tycząca się wykonania państwowego prawa wykupna, oznajmiona będzie przedsiębiorstwu kolejowemu w formie deklaracji.

Deklaracja 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 z tytułu gwarancyi lub z jakichkolwiek innych tytułów prawnych przejść mają na państwo;
- c) kwotę ceny wykupna (l. 1.), którą państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowemu.

4. Rząd zastrzega sobie prawo ustanowienia — jednocześnie z doręczeniem deklaracji, tyczącej się wykupna — osobnego komisarza do czuwania nad tem, żeby stan majątku, począwszy od tej chwili, nie został na szkodę państwa zmieniony.

Od chwili deklaracji, tyczącej się wykupna, wymaga wszelka sprzedaż lub obciążenie nieruchomości, w niej wymienionych, pozwolenia tego osobnego komisarza.

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

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

Gdyby Spółka nie uczyniła zadość temu zobowiązaniu, będzie rząd miał prawo nawet bez jej zezwolenia i bez sądowej interwencji objąć w fizyczne posiadanie oznaczone w deklaracji przedmioty majątku.

Począwszy od chwili wykupienia, odbywać się będzie ruch na wykupionej kolei na rachunek państwa; przeto od tej chwili przypadają wszelkie do-

chody ruchu na korzyść państwa, na koszt jego zaś wszelkie wydatki ruchu.

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

6. Rząd zastrzega sobie prawo zahipotekowania, na podstawie deklaracji wykupna (l. 3), prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach majątkowych, w skutek wykupienia na państwo przechodzących.

Spółka obowiązana jest oddać rządowi na jego żądanie do dyspozycyi wszelkie dokumenty prawne, jakichby do tego celu od niej potrzebował.

#### §. 19.

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 spółka posiadała, jakoteż rezerwowe kapitały ruchu i rezerwy utworzone z kapitału zakładowego, w rozmiarze określonym w §ie 18., l. 2.

Tak wtedy, gdy koncesya zgaśnie, jak i w razie wykupienia kolei (§. 18.), zatrzymuje spółka 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 upoważnił spółkę z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają one stanowić przynależności kolei.

#### §. 20.

Rząd zastrzega sobie prawo tej treści, że gdyby, mimo 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, na który nadaną została.

Wittek wlr.

**193.****Rozporządzenie Ministerstw skarbu i handlu z dnia 21. września 1903,**

dotyczące stopy tary dla kawy surowej, w opakowaniach, składających się z zewnętrznego grubego worka z juty i z dwóch wewnętrznych lekkich worków z bastu.

Odnosnie do rozporządzenia z dnia 15. lipca 1894, Dz. u. p. Nr. 151 i w porozumieniu z interesowanymi królewskimi węgierskimi Ministerstwami oznacza się stopę tary dla kawy surowej Nr. t. 2 a) w opakowaniach, składających się z zewnętrznego grubego worka z juty i z dwóch wewnętrznych lekkich worków z bastu, na 2% ciężaru brutto.

Rozporządzenie to nabiera natychmiast mocy obowiązującej.

**Böhm wlr.**

**Call wlr.**

**194.****Rozporządzenie Ministerstwa spraw wewnętrznych z dnia 22. września 1903,**

dotyczące urzędowego zakresu działania starosty w Iczynie.

Z powodu utworzenia starostwa w Nowopace (Neupaka) (obwieszczenie Ministerstwa spraw wewnętrznych z dnia 2. września 1903, Dz. u. p. Nr. 181), zmienia się § 2., punkt 7., rozporządzenia Ministerstwa spraw wewnętrznych z dnia 31. lipca 1868, Dz. u. p. Nr. 114, o przekazaniu załatwiania czynności namiestnictwa w imieniu namiestnika większej liczbie starostów w Czechach i rozporządza, że rozszerzony urzędowy zakres działania starosty w Iczynie rozciągać się ma na przyszłość na starostwa: Semil, Nowobydzów, Hohenelbe, Starckenbach, Trutnow i Nowopakę.

**Koerber wlr.**