

# Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część IX. — Wydana i rozesłana dnia 14 kwietnia 1877.

22.

## Traktat z dnia 2 marca 1877.

pomiędzy monarchyą austriacko-węgierską a Niemcami, tyczący się wybudowania kolei łączącej z Chotzenu na Halbstadt i Friedland do Altwasser.

(Zawarty w Wiedniu dnia 2 marca 1877, przez Jego c. i k. Apostolską Mość ratyfikowany w Wiedniu dnia 18 marca 1877, ratyfikacye wymieniono w Wiedniu dnia 31 marca 1877.)

## My Franciszek Józef Pierwszy, z Bożej łaski Cesarz Austriacki:

Król Węgierski, Król Czeski, Dalmatyński, Kroacki, Sławoński, Galicyjski, Lodomeryjski i Illiryjski; Arcyksiążę Austriacki; Wielki Książę Krakowski; Książę Lotaryński, Salzburski, Styryjski, Karyntyjski, Kraiński, Bukowiński, Górno i Dolno Szląski; Wielki Książę Siedmiogrodzki; Margrabia Morawski; książęcony hrabia na Habsburgu i Tyrolu, itd. itd. itd.

wiadomo czynimy:

Gdy pomiędzy Naszym pełnomocnikiem a pełnomocnikiem Najjaśniejszego Cesarza niemieckiego i Króla pruskiego zawarty został w Wiedniu dnia 2 marca b. r. traktat tyczący się wybudowania kolei łączącej z Chotzenu na Halbstad i Friedland do Altwasser, który opiewa dosłownie jak następuje:

Najjaśniejszy Cesarz austriacki, Król czeski itd., i Król apostolski węgierski, tudzież

Najjaśniejszy Cesarz niemiecki, Król pruski, w imieniu państwa niemieckiego,

pragnąc rozszerzyć komunikacye kolei żelaznych w Swoich państwach, mianowali pełnomocnikami Swymi do zawarcia w tej mierze umowy:

Najjaśniejszy Cesarz austriacki, Król czeski itd. i Król apostolski węgierski:

pana Juliusza hr. Andraszego na Csik-Szent-Kiraly i Krasnej Horree, Swego rzeczywistego tajnego radcę, kawalera wielkiego krzyża orderu Św. Szczepana, kawalera pruskiego orderu orła czarnego, ministra cesarskiego domu i spraw zewnętrznych, generał-majora itd., a

Najjaśniejszy Cesarz niemiecki, Król pruski,

pana Ottona hr. Stolberga-Wernigerode, królewsko pruskiego pułkownika świty, dziedzicznego członka pruskiej izby panów i pierwszej izby stanów wielkiego księstwa heskiego, kawalera orderu pruskiego orła czerwonego I klasy, wielkiego komtura królewskiego orderu domowego hohenzollernskiego, Swego nadzwyczajnego i pełnomocnego ambasadora przy dworze Jego cesarskiej i królewskiej Apostolskiej Mości,

którzy udzieliwszy sobie i uznawszy nawzajem pełnomocnictwa swoje, umówili i zawarli z zastrzeżeniem ratyfikacyi traktat następujący:

### Artykuł I.

Rządy cesarsko-królewsko austriacki i królewsko pruski zgodziły się pozwolić na wybudowanie kolei żelaznej z Chotzenu na Halbstadt i Friedland do Altwasser tudzież postarać się aby budowy dokończono i ruch otwarto najpóźniej aż do 31 maja 1877.

W tym celu Rząd c. k. austriacki nadał c. k. uprzywilejowanej austriackiej spółce kolei państwa pod dniem 14 września 1872 koncesyą na budowę i eksploatacyą części kolei w mowie będącej, leżącej na ziemi austriackiej a Rząd królewsko pruski spółce kolei wrocławsko-świdnicko-fryburskiej pod dniem 17 września 1873 koncesyą na budowę i eksploatacyą części leżącej na ziemi pruskiej.

### Artykuł II.

Obadwa Rządy zastrzegają sobie szczegółowe zatwierdzenie linii kolei, jakoteż całego planu budowy i pojedynczych projektów tyczących się swego terytorium.

Miejsce, w którym kolej przecinać ma spólną granicę obu państw, oznaczone będzie szczegółowo na podstawie projektów które wypracują obadwa zarządy kolei a w razie potrzeby wydelegowani będą do tego celu komisarze techniczni.

### Artykuł III.

Kolej składać się ma wprawdzie na teraz tylko z jednego toru, atoli nabycie gruntu pod kolej o dwóch torach naprzód zabezpieczone być powinno.



Wysokie Rządy poleca wybudowanie drugiego toru gdy okaże się potrzebnym.

Jeżeliby pomiędzy interesowanymi nie przyszła do skutku ugoda dobrowolna, grunty pod budowę kolei potrzebne nabyte będą w każdym z obu państw podług przepisów ustawy o wywłaszczeniu tamże obowiązującej lub wydać się mającej, szerokość toru wynosić ma równie jak na kolejach stykających się z nim 1·435 metra w świetle szyn, zresztą stosunki konstrukcyi kolei żelaznej, na mocy traktatu niniejszego wybudować się mającej, jakoteż jej taboru wozowego, rozporządzone być powinny według jednakowych zasad, tak, aby ruch mógł odbywać się na obu częściach kolei jednostajnie, mianowicie zaś, aby tabor wozowy przechodzić mógł bez przeszkody z kolei przytykających i na takowe a względnie, aby tabory mogły być na wzajem używane.

Tabor wozowy, przez jeden z wysokich Rządów wypróbowany, przypuszczony będzie na linię kolei leżącą na drugim terytoryum bez powtórnej próby.

#### Artykuł IV.

Obadwa wysokie Rządy zobowiązują się dozwolić i zarządzić, aby kolej żelazna, z Chotzenu do Altwasser prowadząca, połączona została punktami końcowymi z kolejami pod porę do niej przytykającemi, w sposób odpowiedni i dozwalający przechodzenia taboru.

#### Artykuł V.

Zupełną władzę majestatu (a więc także wykonywanie władzy sądowej i policyjnej) zastrzegają wyłącznie sobie co do części kolei przecinających oba terytorya, Najjaśniejszy Cesarz austryacki, Król czeski i Król apostolski węgierski co do części przecinającej ziemie austryackie i Najjaśniejszy Cesarz niemiecki, Król pruski co do części przecinającej ziemie pruskie.

#### Artykuł VI.

Wysokie Rządy zastrzegają sobie że do wykonywania prawa majestatu i prawa nadzoru, służącego im co do części kolei, na ich terytoryach, położonych, ustanowią komisarzów, bronić mających stosunku Rządów swoich do zarządów kolei żelaznej we wszystkich tych przypadkach, w których właściwe władze krajowe nie mogłyby działać bezpośrednio, ani sędownie ani policyjnie.

#### Artykuł VII.

Bez uszczerbku prawa majestatu i nadzoru, Wysokim Stronom kontraktującym co do części kolei na ich terytoryach, położonych, i ruchu na takowych, służącego, wykonywanie zwierzchniego nadzoru nad spółkami lub zarządami kolei, ruch utrzymującemi, służy w ogóle temu Rządowi, na którego terytoryum takowe mają siedzibę.

#### Artykuł VIII.

Gdyby eksploatacyą kolei z Chotzenu do Altwasser na terytoryum pruskim objęła (artykuł XIII) lub w przyszłości objąć miała spółka akcyjna austryacka albo na terytoryum austryackiem spółka pruska, roszerzenia do wynagrodzenia, wywodzone przez poddanych jednego z Rządów kontraktujących przeciwko zarządowi kolei, którego zwierzchnością jest drugi Rząd, podlegać będą sądownictwu i ustawom tego państwa, w którym szkoda wyrządzona

została, o ile takowa nastąpiła z przyczyny eksploatacyi kolei a roszczenie do wynagrodzenia nie jest wywodzone z interesu przewozowego, zawartego z zarządem kolei ruch utrzymującym albo jednej z kolei które miały udział w przewozie.

#### Artykuł IX.

Poddani każdej ze Stron traktat zawierających, ustanowieni przez zarządy kolei przy ruchu na linii w drugim państwie, nie przestają mimo tego być poddanymi swego kraju rodzinnego.

Atoli posady urzędników lokalnych, z wyjątkiem naczelników dworcowych, urzędników telegrafu i tych którzy przeznaczeni są do odbioru pieniędzy, obsadzane być mają ile możności krajowcami.

Wszyscy urzędnicy kolejowi, bez względu gdzie mają posadę, podlegają w sprawach porządkowo-karnych tylko tej władzy, która ich mianowała, w każdym zaś innym względzie ustawom i władzom tego państwa, gdzie mieszkają.

#### Artykuł X.

Ustanowienie i zatwierdzenie planów ruchu i taryf pozostawia się temu Rządowi, na którego terytoryum zarząd o który chodzi, ma siedzibę. Taryfy jednak dla linii położonych na obu terytoryach a eksploatowanych przez jeden i ten sam zarząd, ustanowione będą według tych samych zasad.

Prócz tego obiedwie Strony kontraktujące zobowiązują się wpłynąć na to,

1. aby część kolei z Chotzeny do Altwasser, prowadzącej, na jej terytoryum położona, zaopatrzona była w tabor wozowy do ruchu wystarczający, w takiej ilości, iżby odpowiadał zastrzeżeniom artykułu III,

2. aby zarządy utrzymujące ruch pomiędzy Chotzenem a Altwasserem wysyłały w obu kierunkach i ile możności w związku z pociągami kolei granicznych, najmniej dwa pociągi osobowe dziennie a towarowych tyle, ile potrzeba do załatwienia obrotu,

3. aby przewóz osób i towarów na kolei prowadzącej z Chotzeny do Altwasseru odbywał się po jak najniższych cenach, przewóz węgla, koksu, kamieni, rud, żelaza surowego, soli nawozowej, i innych nawozów, pełnemi wagonami a na większe odległości o ile można po cenie pięć szóstych fenika waluty niemieckiej albo po odpowiedniej cenie w walucie austriackiej srebrem, od każdych 50 kilogramów i za 7.5 kilometra z dodatkiem za ekspedycyą najwięcej po 6 marek waluty niemieckiej lub odpowiedniej cenie w walucie austriackiej srebrem od każdych pięciu tysięcy kilogramów,

4. aby zarządy kolei z Chotzeny do Altwasseru ruch utrzymujące nie sprzeciwiały się o ile który z nich będzie interesowany, zaprowadzeniu bezpośrednich ekspedycy w przewozie osób i towarów jeżeli jeden lub drugi z dwóch wysokich Rządów kontraktujących uzna to za potrzebne dla dobra obrotu.

#### Artykuł XI.

W przewozie na kolei z Altwasseru do Chotzeny czyniona być nie może żadna różnica pomiędzy mieszkańcami obu państw co się tyczy cen przewozu jakoteż czasu ekspedycy, mianowicie zaś transporty przechodzące z terytoryum jednego państwa do drugiego ulegać nie mogą ani we względzie ekspedycy ani



we względzie cen przewozu niekorzystniejszemu postępowaniu, niż transporty z tegoż samego państwa odchodzące lub w niem pozostające.

#### Artykuł XII.

Policya kolejowa sprawowana będzie przede wszystkim przez urzędników zarządu kolejowego podług przepisów i zasad na każdym terytoryum obowiązujących i pod nadzorem władz właściwych na terytoryum każdego państwa.

#### Artykuł XIII.

Zmiana ruchu będzie miała miejsce w tej stacyi kolei, która założona zostanie na terytoryum austriackiem tuż przy granicy pod Halbstadtem. C. k. Rząd austriacki włoży więc obowiązek na c. k. uprzyw. austriacką spółkę kolei państwa, aby eksploatacyja linii od wspólnej granicy aż do stacyi zmienniczej pod Halbstadtem odstąpiła spółce kolei wrocławsko-świdnicko-fryburskiej, której poruczono budowę i eksploatacyję na terytoryum pruskiem.

Urządzenia budowy i ruchu, konstrukcyja wierzchniej budowy kolei i urządzenia sygnałowe od wspólnej granicy aż do dworca pod Halbstadtem, muszą być takie same jak na tej części kolei która przecina terytoryum pruskie.

Atoli dworzec kolei pod Halbstadtem założony i urządzony będzie podług zasad przyjętych w monarchyi austriacko-węgierskiej.

#### Artykuł XIV.

Co się tyczy bliższych warunków odstąpienia eksploatacyi części kolei od wspólnej granicy aż do dworca pod Halbstadtem, c. k. uprzyw. austriacka spółka kolei państwa, jako koncesyonaryusz tej części kolei, porozumie się w tej mierze z pruskim zarządem kolei, ruch na takowej obejmującym. W każdym jednak razie, Rząd królewsko pruski zobowiąże ten ostatni zarząd, aby objął na swój koszt utrzymywanie w dobrym stanie podług przepisów, linii, na której ruchem zawiadywać będzie, jakoteż wszystkich przynależności, licząc w to i reparacye, jakie według zasad, w administracyi austriackiej przyjętych, okażą się potrzebne i aby koncesyonaryuszowi wypłacał odsetki po pięć od sta rocznie od kapitału zakładowego, na budowę odnośnej części kolei, wyłożonego i udowodnionego a w który kosztą zgromadzenia funduszków i straty na kursie wliczone nie będą. Rozszerzenie pierwotnych zakładów kolei, które c. k. austriacki Rząd uzna za potrzebne dla dobra obrotu, wykonane będą na koszt koncesyonaryusza wzmiankowanej linii.

Udowodnione kosztą rozszerzeń takich doliczone będą do kapitału zakładowego od którego zarząd ruchu opłacać ma odsetki.

Podobnie co się tyczy wspólnego używania dworca i zakładów jego pod Halbstadtem, jakoteż osobnego wynagrodzenia, właścicielom za to płacić się mającego, zarządy obu kolei zawrą między sobą umowę, z zastrzeżeniem za twierdzenia takowej przez oba Rządy.

Jeżeli porozumienie się nie przyjdzie do skutku, zarządy kolei zastosować się powinny do rozporządzeń obu Wysokich Rządów wydanych wspólnie po zniesieniu się ze sobą.

#### Artykuł XV.

Dla osiągnięcia celu, wytkniętego w artykule 8 traktatu handlowego i celowego, pomiędzy monarchyją austriacko-węgierską a Prusami pod dniem

9 marca 1868 zawartego, każda z dwóch Stron ustanowi w rzeczonyj stacyi pogranicznej (artykuł XIII) komorę pograniczną albo swoję z drugą połączy. Komorom tym nadadzą Strony upoważnienia do ekspedycyi odpowiednie stosunkom obrotu.

Rządy kontraktujące zobowiązują się rozszerzyć te upoważnienia jak tylko i o ile zwiększony obrót będzie tego wymagał.

#### Artykuł XVI.

Co się tyczy formalności przy rewizyi cłowej i ekspedycyi pakunków pasażerskich tudzież towarów wwozowych, i wywozowych względem których to formalności obustronni komisarze unowią się ze sobą w swoim czasie, obadwa Rządy dają sobie zapewnienie, że postępowanie na rzeczonyj części kolei nie będzie mniej dogodne niż na którejkolwiek innej kolei przechodzącej za granicę.

Dla podniesienia obrotu czynione będą wszelkie ułatwienia i uproszczenia o ile na to pozwolą ustawy w obu państwach istniejące.

#### Artykuł XVII.

Postanowienia tyczące się policyi nad passportami i cudzoziemcami, koleją żelazną jadącymi, pomiędzy obu Rządami już umówione lub umówić się mające, stosowane będą także do kolei żelaznej łączącej o której jest mowa. Atrybucye urzędników policyjnych królewsko-pruskich, gdyby ustanowieni być mieli w dworcu kolei w Halbsztadzie, określone będą po osobnem porozumieniu się ze sobą dwóch kontraktujących Rządów. Układy w tym względzie rozpocząć się mają najmniej na trzy miesiące przed ukończeniem kolei z Chotzenu do Altwasseru i ile możności przed otwarciem ruchu całkowicie do końca doprowadzone być powinny.

#### Artykuł XVIII.

Uregulowanie ruchu pocztowego i telegraficznego na kolei żelaznej z Chotzenu do Altwasseru pozostawia się obustronnym zarządom pocztowym i telegraficznym które w tej mierze osobno porozumią się ze sobą.

Do uregulowania ruchu pocztowego przyjęte będzie za zasadę, że zmiana ruchu następować ma w tym samym punkcie, który w artykule XIII jest zapowiedziany jako miejsce zmiany ruchu na kolei żelaznej a w artykule XV jako miejsce ekspedycyi cłowej i że koszta przewozu posyłek pocztowych ponosić ma każda ze Stron aż do tego a względnie od tego punktu i że odpowiedni zarząd kolei żelaznej zobowiąże się ponosić na części kolei pomiędzy spólną granicą a dworcem pod Halbstadtem, dla zarządu pocztowego niemieckiego, takie same ciężary, jakie w moc koncesyi ponosić musi na części kolei leżącej na terytorjum niemieckiem.

#### Artykuł XIX.

Rząd cesarsko-królewsko austriacki nie obciąży eksploatacyi części kolei terytorjum austriackie przecinającej, o ile takowy utrzymywać będzie spółka kolei wrocławsko-świdnicko-fryburskiej, żadnym innym podatkiem, ani większym od tego, który w państwie austriackiem ponosi w ogóle eksploatacyja kolei należących do spółek akcyjnych zagranicznych.

Podobnież, jeżeliby eksploatacyja części kolei leżącej na terytorjum pruskim, przeszła kiedyś w ręce spółki akcyjnej austriackiej, Rząd królewsko pruski nie będzie od niej pobierał żadnych innych podatków, ani większych, niż te, które w państwie pruskim ponosi w ogóle eksploatacyja kolei należących do takichże spółek akcyjnych.



## Artykuł XX.

Gdyby część kolei, będącej przedmiotem niniejszego traktatu, położona w Prusach, została kiedyś przez Rząd pruski nabyta, jakoteż po upływie czasu na który nadana jest koncesya na austryacką część kolei, tudzież gdyby Rząd c. k. austryacki odkupił też część kolei, zawarta będzie pomiędzy Wysokimi Rządami osobna umowa w przedmiocie dalszej eksploatacyi kolei z Chotzenu do Altwasseru, odpowiadająca stosunkom obrotu i wzajemnym interesom.

## Artykuł XXI.

Traktat niniejszy przedstawiony będzie monarchom obu stron do zatwierdzenia a wymiana dokumentów ratyfikacyjnych z tego powodu spisać się mających, nastąpi w Wiedniu najpóźniej w przeciągu czterech tygodni.

W dowód czego pełnomocnicy takowy podpisali i wycisnęli na nim swoje pieczęcie.

Działo się w Wiedniu dnia 2 marca 1877.

(L. S.) **Andrássy** r. w.

(L. S.) **Otto hr. Stollberg** r. w.

Przeto zbadawszy wszystkie artykuły tego traktatu, takowy zatwierdziliśmy i przyrzekamy Naszem cesarskiem i królewskiem słowem za Siebie i za Swoich następców że go w całej osnowie wiernie zachowywać będziemy i zachowywać każemy.

W dowód czego dokument niniejszy własnoręcznie podpisaliśmy i pieczęć Naszą cesarską i królewską kazaliśmy na nim wycisnąć.

Działo się w Wiedniu dnia ośmnastego marca w roku zbawienia tysiąc ośmset siedmdziesiątym siódmym, Naszego panowania dwudziestym dziewiątym.

**Franciszek Józef** r. w.



**Andrássy** r. w.

Na własny rozkaz Jego c. i k. Apostolskiej Mości:

Wilhelm Baron **Konradsheim** r. w.,  
c. i k. radca dworu i radca ministerjalny.

## Protokół końcowy

do traktatu pomiędzy monarchią austriacko-węgierską a Niemcami z dnia 2 marca 1877, dotyczącego się kolei żelaznej łączącej z Chotzenu do Altwasseru.

Podpisani pełnomocnicy zebrali się na dniu dzisiejszym dla podpisania umówionego między sobą traktatu w przedmiocie wybudowania kolei żelaznej łączącej z Chotzenu na Halbstadt i Friedland do Altwasseru.

Przy tej sposobności jeszcze następujące oświadczenia wciągnięte zostały do niniejszego protokołu końcowego, który, chociaż do niego nie potrzeba osobnej wyraźnej ratyfikacji, posiadać ma taką samą moc i wagę jak sam traktat, skoro ten będzie ratyfikowany.

### I.

Rząd królewsko pruski uznaje, że postanowienia :

1. w artykule X, Nr. 3 w przedmiocie przewozu węgla, koksu, kamieni, rud, żelaza surowego, soli nawozowej i innych nawozów pełnemi wagonami i na większe odległości,

2. w artykule XI w przedmiocie jednakowego postępowania na kolei z Altwasseru do Chotzenu z posyłkami z obu terytoriów pochodzącemi,

o tyle tylko przez Rząd c. k. austriacki wykonane być mogą, o ile temu nie sprzeciwiają się upoważnienia poręczone już koncesją c. k. uprzyw. austriackiej spółki kolei państwa.

### II.

Podobnież uznaje Rząd królewsko pruski, że polecenie wybudowania drugiego toru na austriackiej części kolei z Altwasseru do Chotzenu (art. III traktatu) wydane być może tylko z uwzględnieniem przepisów dokumentu koncesyi z dnia 14 września 1872, regulujących obowiązki c. k. uprzyw. austriackiej spółki kolei państwa w tej mierze.

### III.

Obadwa wysokie Rządy zgodziły się, że oprócz dwóch pociągów osobowych, stósownie do umowy w artykule X traktatu pod Nr. 2 zawartej, codziennie w obu kierunkach wysyłać się mających, wysyłany być powinien jeszcze trzeci pociąg osobowy, jak tylko Rządy kontraktujące, porozumiawszy się w tej mierze ze sobą, uznają to za potrzebne.

### IV.

Rząd c. k. austriacki zobowiąże c. k. uprzyw. austriacką spółkę kolei państwa, aby w dworcu pogranicznym pod Halbstadtem wystawiła i utrzymywała w dobrym stanie budynek na pomieszczenie ustanowić się mającej komory pogranicznej c. k. austriackiej i królewsko pruskiej lub połączonej, jakoteż aby poniosła koszta wybudowania pomieszkań dla urzędników cłowych, lub, aby wynajęła dla nich odpowiednie pomieszczenia, za co pobierać będzie wynagrodzenie ustanowione w art. XIV, spółka zaś wynagrodzenie to płacąca, pobierać będzie sumę, odciągana za mieszkanie urzędnikom, w takiej kwocie, jaka według przepisów ich rodzinnego kraju potrącana im bywa gdy dostają mieszkanie służbowe.

W celu uregulowania tak tych, jak i wszystkich innych stosunków obudwu komór, tudzież urządzeń cłowych, zaprowadzić się mających dla wspólnego dobra, odbywać się będą po ratyfikowaniu traktatu niniejszego osobne roko-



wania, do których przypuszczeni zostaną komisarze zarządów cłowych obudwu Stron.

Rząd c. k. austriacki zobowiąże nadto c. k. uprzyw. austriacką spółkę kolei państwa, aby w dworcu pogranicznym pod Halbstadtem wystawiła lokalności dla służby policyjnej, pocztowej i telegraficznej, z zastosowaniem się do rezultatu osobnych rokowań, w artykule XVII i XVIII traktatu zawarowanych a odbyć się mających pomiędzy administracyami tych gałęzi służby w obu państwach. Co się tyczy utrzymywania w dobrym stanie, czyszczenia, oświetlenia i opalania lokalów pocztowych, policyjnych i telegraficznych jakoteż czynszu który Rząd królewsko pruski płacić ma za te lokale, stosowane będą pod tym względem przepisy wykonawcze z dnia 9 lutego 1876 do artykułu 7 ustawy niemieckiej o pocztach z dnia 20 grudnia 1875.

#### V.

Zgodzono się, że jeżeliby obadwa zarządy kolejowe nie mogły porozumieć się z sobą co do wzajemnego używania dworca i zakładów dworcowych pod Halbstadtem, Rządy kontraktujące oznaczają wspólnie wynagrodzenie, płacić się mające podług art. XIV traktatu, przyjmując za zasadę, że pruska spółka kolei żelaznej, dworca używająca, opłacać ma odsetki od kapitału zakładowego wszystkich zakładów dworcowych, licząc do takowych także lokale używane przez zarząd cłowy, pocztowy, telegraficzny i policyjny w stosunku tego ich używania, podczas gdy sumy odeciągane na czynsz urzędnikom rozmaitych zarządów dzielone będą w tym samym stosunku między zarządy kolejowe austriacki i pruski.

Zresztą postanowienie Rządów, jeżeli będzie potrzebne, opierać się ma na postanowieniach ułożonych pod tym względem jakoteż pod względem rozkładu kosztów na utrzymanie i restauracyą zakładów kolejowych w §§. 9 i 11 umowy Berlin 23 marca 1875  
Wiedeń 3 kwietnia 1875 pomiędzy spółką kolei zgorzelickiej a c. k. uprzywil. koleją łączącą południowo północno niemiecką w przedmiocie wzajemnego używania dworca w Seidenbergu — z zastrzeżeniem oznaczenia zawsze stosunku używania.

Dwa egzemplarze traktatu i niniejszego protokołu końcowego, zgodne z umówionym projektem zostały przez pełnomocników Stron obudwu, podpisane i pieczęciami ich zaopatrzone, poczem pełnomocnicy obu Stron wzięli po jednym egzemplarzu traktatu i protokołu końcowego.

Działo się w Wiedniu dnia 2 marca 1877.

(L. S.) **Andrássy** r. w.

(L. S.) **Otto hr. Stolberg** r. w.

Traktat powyższy i jego protokół końcowy, jako nabywające mocy obowiązującej w królestwach i krajach w Radzie państwa reprezentowanych ogłasza się niniejszem.

Wiedeń, dnia 8 kwietnia 1877.

**Auersperg** r. w.

**Chlumecky** r. w.

**23.****Ustawa z dnia 28 marca 1877,**

**o wyborze deputacyi, którą Rada państwa wysłać ma do rokowania z sejmem ogólnym węgierskim względem stosunku dodatku na kosztą spraw spólnych monarchyi.**

Odnosnie do §§. 3 i 36 ustawy z dnia 21 grudnia 1867 (Dz. u. p. Nr. 146) postanowilem i stanowią za zgodą obu Izb Rady państwa:

## §. 1.

Do rokowań delegacyjnych, odbywać się mających w myśl §. 36 ustawy z dnia 21 grudnia 1867 (Dz. u. p. Nr. 146) celem umówienia się względem stosunku dodatku na kosztą spraw spólnych monarchyi, wyśle Rada państwa deputacyą złożoną z piętnastu członków.

## §. 2.

Do deputacyi tej wybierze Izba panów, pięciu, Izba deputowanych, dziesięciu członków.

## §. 3.

Ustawa niniejsza nabywa mocy obowiązującej z dniem ogłoszenia.

Wiedeń, dnia 28 marca 1877.

**Franciszek Józef r. w.**

**Auersperg r. w.**

**24.****Rozporządzenie ministerstwa sprawiedliwości z dnia 6 kwietnia 1877,**

**o rozpoczęciu czynności urzędowych w sądzie powiatowym ottakringskim w Dolnej Austrii.**

Sąd powiatowy ottakringski, ustanowiony rozporządzeniem ministeryalnym z dnia 5 marca 1875 (Dz. u. p. Nr. 24) rozpocznie swoje czynności urzędowe z dniem 18 czerwca 1877.

**Glaser r. w.**