

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XXX. — Wydana i rozesłana dnia 31 sierpnia 1877.

81.

Ustawa z dnia 5 sierpnia 1877,

o warunkach i ulgach w celu zapewnienia budowy odnogi od kolei smereczańskiej do Chebu.

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanowilem i stanowią co następuje:

Artykuł I.

Upoważnia się Rząd, aby odnodze kolei smereczańskiej od granicy państwa pod Schirndingiem aż do Chebu, którą Rząd królewsko-bawarski własnym kosztem ma wybudować i eksploatować, poczynił na lat trzydzieści następujące ulgi:

- a) Uwolnienie od podatku zarobkowego i dochodowego, od opłaty należności stęplowych od kuponów, jakoteż od wszelkiego nowego podatku, któryby w przyszłości został ustawami zaprowadzony;
- b) uwolnienie od stępli i opłat, którym miałyby ulegać książki, karty osobowe i inne pisma przedsiębiorstwa kolejowego w mowie będącego, tak, że stęple i opłaty pobierane być mają tylko od formalnych czynności prawnych uskuteczniionych w tutejszych krajach i od właściwych dokumentów prawnych tutaj wygotowanych;
- c) uwolnienie od opłat za przeniesienie własności zakupionych gruntów, jakoteż od stępli i opłat którym miałyby ulegać wypuszczenie i zahipotekowanie obligacyj z prawem pierwszeństwa.

Artykuł II.

Wykonanie ustawy niniejszej, nabywającej mocy od dnia ogłoszenia, porucza się ministrowi handlu i skarbu.

Wiedeń, dnia 5 sierpnia 1877.

Franciszek Józef r. w.

Auersperg r. w.

Chlumecky r. w.

Pretis r. w.

82.

Traktat z dnia 16 maja 1877,

pomiędzy monarchyą austriacko-węgierską a Bawaryą, tyczący się wybudowania od kolei smereczańskiej odnogi prowadzącej do Chebu.

(Zawarty w Wiedniu dnia 16 marca 1877, przez Jego c. k. Apostolską Mość ratyfikowany w Wiedniu dnia 3 czerwca 1877; ratyfikacje wymienione w Wiedniu dnia 28 czerwca 1877).

My Franciszek Józef Pierwszy, z Bożej łaski Cesarz Austriacki;

Król Apostolski Węgierski, Król Czeski, Dalmatyński, Kroacki, Slawoński, 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; książecony hrabia na Habsburgu i Tyrolu, itd. itd. itd.

wiadomo czynimy:

Gdy pomiędzy Naszymi pełnomocnikami a pełnomocnikiem Najjaśniejszego Króla bawarskiego zawarty został w Wiedniu dnia 16 maja 1877 traktat, tyczący się wybudowania od kolei smereczańskiej odnogi, prowadzącej do Chebu, który opiewa dosłownie jak następuje:

Najjaśniejszy Cesarz Austriacki, Król czeski itd. i Król Apostolski węgierski, tudzież

Najjaśniejszy Król bawarski itd.

pragnąc przywieść do skutku dalsze połączenie obustronnych kolei żelaznych i stosunki w tym względzie traktatem urządzić i określić, mianowali pełnomocnikami Swymi:

Najjaśniejszy Cesarz austriacki, Król czeski itd. i Król Apostolski węgierski, Swego radcę dworu i ministeryalnego w ministerstwie cesarskiego domu i spraw zewnętrznych, Wilhelma Barona Konradsheima i Swego radcę sekejnego w c. k. ministerstwie handlu Dr. Henryka Wittka,

Najjaśniejszy Król bawarski itd., Swego radcę ministeryalnego w ministerstwie stanu, królewskiego domu i spraw zewnętrznych, Michała Suttnera, którzy przejrawszy nawzajem pełnomocnictwa swoje i uznawszy takowe za ważne, zgodzili się z zastrzeżeniem obustronnej ratyfikacyi na następujące punkta:

Artykuł I.

Rząd królewsko-bawarski zobowiązuje się że od kolei smereczańskiej, z Norynbergi na Hersbruck, Neuhaus, Schnabelwaid, Kirchenlaibach, Redwitz,

Wunsiedel do Górnego Kocowa prowadzącej, wybuduje kosztem państwa i eksploatować będzie jako rządową, kolej żelazną, która odgałęziając się w Redwitz, prowadzić ma na Arzberg i Schirnding do Chebu, a Rząd c. k. austriacki udziela mu pozwolenie do wybudowania eksploatowania rzeczonyj kolei żelaznej o ile takowa przechodzić będzie przez okrąg austriacki, pod następującemi warunkami:

Artykuł II.

Podług wygotowanego projektu i z zastrzeżeniem, że miejsce przejścia przez granicę krajową bawarsko-czeską pod Schirndingiem oznaczone będzie za wspólnem porozumieniem się, do czego obadwa Rządy wydelegują komisarzy technicznych jeżeli to będzie potrzebne, kolej rzeczona w kierunku wschodnim zatrzymując się na prawym brzegu rzeki Eger, zetknie się w pobliżu Chebu z istniejącą koleją wiedeńsko chebską i równolegle z nią doprowadzona będzie od strony południowej do dworca w Chebie.

Artykuł III.

Szczegółowe uchwalenie linii kolei, jakoteż całego planu budowy i pojedynczych projektów budowy, tudzież udecydowanie i wykonanie zakładów przestankowych pozostawia się Rządowi królewsko bawarskiemu, który jednak wykonać ma budowę podług ustaw w Austrii obowiązujących, i co do projektów budowy, jakoteż co do wszelkich zakładów przestankowych porozumieć się ma z c. k. Rządem.

Artykuł IV.

Kolej rzeczona łączyć się powinna bezpośrednio w punktach początkowym i końcowym z kolejami tam dochodzącemi, w sposób odpowiedni, przeto doprowadzona być ma do dworców istniejących lub które później będą wystawione. C. k. Rząd austriacki zastrzega sobie prawo pozwolenia, aby inne koleje doprowadzone zostały do leżącej w obrębie austriackim części kolei łączącej w artykule I wzmiankowanej i wydania postanowień co do sposobu tego doprowadzenia, jakoteż co do służby w miejscach zetknięcia się kolei, w porozumieniu z Rządem królewsko bawarskim.

Artykuł V.

Szlak kolei ma być jednostajny, szeroki na 1'435 metra w świetle szyn a co się tyczy urządzeń budowy, mianowicie zaś konstrukcyi budowy zwierzchniej, tudzież taboru, przyrządów do dawania sygnałów i innych urządzeń ruehu, wszystko to powinno być takie samo, jak na istniejących kolejach bawarskich i zgodne z podobnemi urządzeniami przez Rząd królewsko-bawarski zatwierdzonemi.

Tabor wypróbowany przez Rząd królewsko-bawarski, przypuszczany być ma bez żadnych trudności na koleje austriackie.

Artykuł VI.

Kolej w mowie będąca urządzona być ma teraz od końca do końca tylko na jeden tor, z góry jednak zapewnić sobie należy nabycie gruntu na kolej o dwu torach i jeżeli to będzie potrzebne, takową wybudować.

Artykuł VII.

Do nabycia gruntów w okręgu austriackim, jeżeliby to nie mogło przyjść do skutku drogą dobrowolnej ugody z interesowanemi, nadaje się Rządowi

królewsko-bawarskiemu prawa wyłączenia podług przepisów ustawowych w Austrii obowiązujących.

Artykuł VIII.

Kolej z Redwitz na Arzberg do Chebu wybudowana być ma i na użytek publiczny oddana najpóźniej w przeciągu trzech lat od zawarcia niniejszego traktatu.

Artykuł IX.

Gdyby okazało się potrzebnem rozszerzenie lub przebudowanie dworca w Chebie a pomiędzy interesowanemi zarządami kolejowemi nie mogła przyjść do skutku ugoda dobrowolna z winy zarządów austryackich, c. k. Rząd austryacki przyczyni się do sprowadzenia zgody i ją poprze.

Artykuł X.

Wyłącznie c. k. Rządowi austryackiemu pozostawia się zupełną władzę majestatu tudzież wykonywanie władzy sadowniczej i policyjnej na części kolei przez jego obręb przechodzącej.

Podobnież służy Rządowi temu prawo zwierzchniczego nadzoru nad częścią kolei leżącą w jego okręgu. Urzędnicy rządowi, funkcyonaryusze i słudzy, wysłani przez władzę, sprawującą nadzór zwierzchni nad zarządem i ruchem kolei żelaznych, albo jadący koleją w interesie skarbowym, opartym na traktacie niniejszym, lub tyczącym się dochodów niestających, i mogący okazać polecenie władzy swojej, przewożeni będą razem ze swoim ładunkiem na części austryackiej bezpłatnie.

Artykuł XI.

Bez nadwężenia tego prawa majestatu i nadzoru policya ruchu sprawowana być ma pod dozorem właściwych władz, stosownie do przepisów w jednym i drugim państwie obowiązujących, najpierwej przez czynniki bawarskiego zarządu ruchu kolei żelaznych rządowych, którym to czynnikom nadane będą w obrębie austryackim takie same prawa, jakie służą urzędnikom kolei austryackich. Nadto c. k. Rząd austryacki postara się, aby czynniki bawarskiego zarządu ruchu, sprawujące na części kolei położonej w Austrii, czynności policyjne, otrzymywali od czynników rządowych austryackich potrzebną pomoc.

Artykuł XII.

Urzędników i sług do ruchu na części położonej w Austrii mianować będzie Rząd królewsko-bawarski a względnie Zarząd królewsko bawarskich kolei rządowych i zarazem wykonywać będzie nad nimi władzę porządkowo-karną w służbie.

Atoli posady urzędników lokalnych i innych funkcyonaryuszów na rzeczowej części, z wyjątkiem naczelników dworcowych, urzędników telegrafu i tych, którym poruczone być ma odbieranie pieniędzy, obsadzone być mają o ile tylko można, poddanymi austryackimi.

Rząd królewsko-bawarski przyrzeka c. k. Rządowi, że do służby, która w duchu traktatu niniejszego sprawowana być ma w okręgu austryackim, tacy urzędnicy, słudzy i robotnicy, którzy byli zasądzeni za zbrodnię lub przestępstwo przeciwko monarchyi austryacko-węgierskiej, za przemytnictwo lub ciężkie przekroczenia skarbowe, nie będą świadomie używani.

Wszyscy urzędnicy, funkcyonaryusze i robotnicy podlegają zresztą podczas pobytu w obrębie austryackim, austryackim ustawom i rozporządzeniom politycznym.

Aresztować wolno takowych tylko podług przepisów ustawowych istniejących dla krajowców i z uwzględnieniem potrzeb służby, stosownie do zastrzeżenia w przepisach tych wyrażonego.

Artykuł XIII.

Gdy poddani jednej ze stron kontraktujących, umieszczeni będą na posadach przy ruchu na części kolei leżącej w okręgu drugiej strony, dotychczasowy ich stosunek poddańczy nie ulegnie w skutek tego żadnej zmianie.

Artykuł XIV.

We względzie budowy i eksploatacyi części kolei w artykule I wzmiankowanej która leżeć ma w okręgu austryackim, Rząd królewsko-bawarski zastosuje się do osnowy traktatu niniejszego, jakoteż do odnośnych ustaw austryackich, mianowicie zaś do ustawy z dnia 14 września 1854 o koncesyach na koleje żelazne i do porządku ruchu z dnia 16 listopada 1851, tudzież do ustaw i rozporządzeń któreby w przeszłości wydane zostały.

Artykuł XV.

Ustanowienie i zatwierdzenie taryf, jakoteż porządku jazdy dla części kolei w artykule I wzmiankowanej, zostawia się Rządowi królewsko-bawarskiemu, w którego okręgu jest główna siedziba przedsiębiorstwa, a który będzie miał należyty wzgląd na interesa obrotu i postara się o ułożenie takich programów jazdy, aby jazdy w stacyach obiegowych ile tylko można zgadzały się ze sobą.

Taryfy i postanowienia, tyczące się przewozu, ułożone być mają dla części kolei wybudować się mających w okręgach obu Stron ściśle według tych samych zasad. W ogóle tak pod względem cen przewozu, jak i czasu ekspedycyi, nie powinna być czyniona żadna różnica, ani pomiędzy mieszkańcami państw kontraktujących, ani pomiędzy transportami, przechodzącymi z okręgu jednego państwa, do okręgu drugiego państwa.

Dla części kolei, leżącej w Austrii, taryfy ułożone być powinny w walucie austryackiej.

Przy poborze opłat kolejowych za przewóz do okręgu austryackiego a względnie aż do najbliższej stacyi granicznej bawarskiej, w miejscach poboru opłaty, leżących w obrębie państwa austryackiego, nie można odmawiać przyjęcia monet w monarchyi austryacko-węgierskiej prawnie dozwolonych, co jednak nie narusza prawa uwzględnienia wartości obiegowej.

Artykuł XVI.

Kolej żelazną redwicko-arzbergsko-chebską uznaje się za drogę cłową spólną i pozwala się przewozić na niej zgodnie z przepisami, tak we dnie jak w nocy, wszelkie towary wchodowe i wychodowe nie ulegające bezwarunkowemu zakazowi przewozu, wywozu i przewozu.

We względzie przywozu przedmiotów monopolu skarbowego do monarchyi austryacko-węgierskiej trzymać się należy przepisów §-fu 19-go lit. a) austryackiej ustawy o cłach i monopoljach skarbowych.

Ażeby urząd dochodów niestałych wykonywać mógł skutecznie kontrolę nad pociągami kolei ruch utrzymującymi, zaprowadzony będzie w ostatniej stacyi

przed granicą posterunek nadzoreczy lub ekspedycyjny c. k. Zarządu ceł, a królewsko bawarski Zarząd kolei żelaznych dostarczy na ten cel odpowiedniego lokalu, co do rozległości którego władze interesowane porozumią się ze sobą.

Artykuł XVII.

Zresztą we względzie ekspedycyi cłowej przepisy artykułów XII i XIII traktatu między Austryą a Bawaryą z dnia 17 czerwca 1863 stosowane być mają odpowiednio także na kolei w mowie będącej.

Podobnie też wszelkie ułatwienia i dogodności, które dotychczas czyniono na istniejących dawniejszych kolejach w obrocie cłowym, mianowicie zaś w stosunkach z zagranicą, wejdą w zastosowanie przez się samo także w obrocie na nowej linii po jej otwarciu.

O ile byłoby jeszcze potrzebnem pozawieranie dalszych umów co do formalności przy rewizyjach cłowych i ekspedycyi pakunków podróżnych jakoteż towarów wychodzących, wchodzących i przechodzących, Strony wydelegują w swoim czasie komisye do porozumienia się w tej mierze.

Artykuł XVIII.

Kolej w artykule I wzmiankowana używana być ma także do przewozu posyłek pocztowych. Obrót pocztowy na linii tej uregulowany będzie przez zarządy pocztowe obu Stron jeszcze przed otwarciem na niej ruchu.

Artykuł XIX.

Wzdłuż kolei wybudować się mającej założona będzie linia telegraficzna głównie na potrzeby kolei.

Założenie linii telegraficznych lub używanie istniejących linii telegraficznych do ogólnego obrotu, jakoteż uregulowanie ruchu na takowych, pozostawia się Zarządom telegraficznym obu Stron, które w tej mierze osobno porozumią się ze sobą.

Atoli już teraz zostaje ułożone, że c. k. Zakładowi telegrafów rządowych wolno będzie bez osobnego wynagrodzenia w każdym czasie założyć linią telegraficzną wzdłuż kolei i na gruncie do niej należącym i że królewsko bawarski Zarząd kolei bez osobnej zapłaty włoży na służbę kolejową obowiązek czuwania nad zbudowaną linią telegraficzną.

Artykuł XX.

Cześć kolei w artykule I wzmiankowanej, w okręgu austryackim leżąca, ze względu na jej szczupłość i niesamodzielność, nie będzie podlegała żadnym opłatom i podatkom z wyjątkiem podatku gruntowego od zakupionych lub w inny sposób nabytych gruntów i innych przedmiotów. Przeto rzeczzone przedsiębiorstwo kolei, co się tyczy części w okręgu austryackim leżącej, uwalnia się także od stępli i opłat, którym miałyby podlegać jego książki, karty osobowe i wszelkie inne pisma; ulegać więc ma przedsiębiorstwo obowiązkowi opłaty stępli i należności tylko od formalnych czynności prawnych i właściwych dokumentów prawniczych dokonanych i wygotowanych w Austrii.

Artykuł XXI.

Pozwolenie do eksploataowania części kolei łączącej w artykule I wzmiankowanej, w okręgu austryackim leżącej, udziela c. k. Rząd na lat sześćdziesiąt,

licząc od dnia otwarcia ruchu, po upływie których dwa Wysokie Rządy zawrą ze sobą nową umowę co do dalszej eksploatacyi części w okręgu austryackim leżącej i co do warunków tejże eksploatacyi.

Atoli e. k. Rząd austryacki zastrzega sobie także prawo odkupienia namienionej części kolei w okręgu austryackim leżącej każdego czasu, po poprzednim półrocznem wypowiedzeniu, a w tym celu zapłacić ma rzeczywiste koszta założenia z odsetkami, jeżeliby zalegały, w takiej monecie, jaka wówczas w Bawaryi mieć będzie prawny obieg.

Artykuł XXII.

W razie gdyby e. k. Rząd austryacki miał nabyć kupnem część kolei w okręgu austryackim leżącą, obmyśli się drogą osobnej umowy dalsze utrzymywanie ruchu na tejże części.

Artykuł XXIII.

Traktat niniejszy przedstawiony być ma obustronnie do Najwyższego zatwierdzenia a dokumenty ratyfikacyjne wymienione będą w Wiedniu w przeciągu czterech tygodni.

W dowód czego pełnomocnicy obu Stron podpisali własnoręcznie traktat niniejszy w dwóch jednobrzmiących egzemplarzach wygotowany i wycisnęli na nim swoje pieczęcie.

Wiedeń, dnia 16 maja 1877.

Konradsheim r. w.

Suttner r. w.

Wittek 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 podpisaliśmy własnoręcznie dokument niniejszy i rozkazaliśmy wycisnąć na nim pieczęć Naszą cesarską i królewską.

Działo się w Wiedniu dnia trzeciego miesiąca czerwca w roku zbawienia tysiąc ośmset siedmdziesiątym siódmym, Naszego panowania dwudziestym dziewiątym.

Franciszek Józef r. w.



Andrássy r. w.

Z najwyższego rozkazu Jego e. i k. Apostolskiej Mości:

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

Traktat powyższy, do którego należy protokół końcowy, przez pełnomocników obu Stron dnia 16 maja 1877 podpisany a zawierający po większej części przepisy wykonawcze, ogłasza się niniejszem jako obowiązujący w królestwach i krajach w Radzie państwa reprezentowanych.

Wiedeń, dnia 14 sierpnia 1877.

Auersperg r. w.

Chlumecky r. w.