

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Cześć XXXIII. — Wydana i rozestana dnia 8 lipca 1884.

112.

Traktat z dnia 5 maja 1884,

pomiędzy monarchją austriacko-węgierską a Saksonią, tyczący się kilku kolei łączących na granicy krajowej austriacko-saskiej (pod Kraślicami, Moldawą [Mulde], Reitzenhainem i Johann-Georgenstadtem).

(Zawarty w Dreźnie dnia 5 maja 1884, przez Jego c. i k. Apostolską Mość ratyfikowany w Wiedniu dnia 9 czerwca 1884, ratyfikacje wymieniono w Dreźnie dnia 14 czerwca 1884).

My Franciszek Józef Pierwszy, z Bożej łaski Cesarz Austriacki;

Król Apostolski Węgierski, Król Czeski, Dalmacki, Kroacki, Sławoński, Galicyjski, Lodomeryjski i Illiryjski; Arcyksiążę Austriacki; Wielki Książe Krakowski; Książe Lotaryński, Salzburski, Styryjski, Karyntyjski, Kraiński, Bukowiński, Górno i Dolno Szląski; Wielki Książe Siedmiogrodzki; Margrabia Morawski; uksiążęcony Hrabia na Habsburgu i Tyrolu itd. itd. itd.

wiadomo czynimy:

Gdy pomiędzy Naszymi pełnomocnikami z jednej a pełnomocnikami Najjaśniejszego Króla saskiego z drugiej strony, zawarty i podpisany został w Dreźnie dnia 5 maja 1884 Traktat, tyczący się kilku kolei żelaznych łączących na granicy krajowej austriacko-saskiej pod Kraślicami, Johann-Georgenstadtem i Hrobem, który opiewa jak następuje:

Najjaśniejszy Cesarz austriacki, Król czeski itd. i Król Apostolski węgierski, tudzież Najjaśniejszy Król saski, pragnąc uzupełnić dalej w duchu przyjaźni sąsiedzkiej połączenia kolei żelaznych na obszarach obu Państw, istniejących, mianowali pełnomocnikami Swymi do zawarcia w tym celu umowy:

Najjaśniejszy Cesarz austriacki, Król czeski itd. i Król Apostolski węgierski Swego szambelana

Barona Gabryela Herberta-Rathkeala,
nadzwyczajnego posła i pełnomocnego Ministra przy dworze królewsko saskim,

Najjaśniejszy Król saski Swego Ministra skarbu

Barona Leonsa Könnneritza,

którzy okazawszy sobie nawzajem swoje pełnomocnictwa i znalazłszy je w należytej formie, zgodzili się z zastrzeżeniem najwyższej ratyfikacyi na następujące artykuły:

Artykuł I.

Rząd cesarsko-królewsko austriacki i Rząd królewsko saski zgodziły się pozwolić na wybudowanie i popierać koleje łączące a mianowicie:

1. z Falkenowa na Kraślice do Klingenthalu i
2. z Hrobu na Moldawę do Bienenmühle.

Artykuł II.

Ponieważ zaś za porozumieniem się obu Wysokich Rządów, dalsza kolej łącząca pomiędzy monarchią austriacko-węgierską a Saksonią, a mianowicie zapowiedziana już w artykule V Traktatu z dnia 29 września 1869, kolej łącząca od Chomutowa a względnie Krzimowa na Reitzenhain do Marienberga została wybudowana, przeto obiedwie Wysokie Strony rokujące zgodziły się uregulować także umową niniejszą stosunki wzajemne, wynikające z istnienia tej kolei łączącej.

Artykuł III.

Budowa części kolei łączącej, w artykule I, l. 1 wzmiankowanej, leżącej na obszarze austriackim, poruczona została wyłącznie uprzywilejowanej Spółce kolei busztiehradzkiej, nadaniem dokumentu koncesyjnego z dnia 30 października 1873 a budowa linii z Falkenowa do Kraślic jest już ukończona i oddana na użytek publiczny.

Część od Klingenthalu do granicy austriacko-saskiej, która ma być wybudowana na obszarze saskim, będzie wybudowana przez Rząd królewsko saski kosztem Państwa, ile możności jak najrychlej i będzie skończona i otwarta jednocześnie ze skończeniem i otwarciem części austriackiej, najpóźniej zaś aż do dnia 31 grudnia 1885, który to termin wyznaczony być ma także Spółce kolei busztiehradzkiej do skończenia jej części od Kraślic do granicy austriacko-saskiej.

Artykuł IV.

Koncesya na budowę i utrzymywanie w ruchu części kolei w artykule I pod l. 2 wzmiankowanej od Hrobu do Bienenmühle na obszarze austriackim leżącej, nadana została dokumentem koncesyjnym z dnia 23 grudnia 1882 c. k. uprzyw. Spółce kolei prasko-duchcowskiej, która została oraz zobowiązana, aby

linią tę skończyła i oddała na użytek najpóźniej w przeciągu dwóch lat od dnia nadania koncesyi.

Część, która ma być wybudowana na obszarze saskim od granicy aż do Bienenmühle, wybuduje Rząd królewsko saski ile możności jak najrychlej, tak, iżby kolej mogła być w czasie jak najkrótszym skończona i otwarta.

Artykuł V.

Części kolei od Kraślic i od Klingenthalu do granicy austriacko-saskiej, wybudowane być mają, co się tyczy szerokości szlaku, urządzeń ruchu i wozów, z zachowaniem tych samych względów, których przestrzegano przy budowaniu kolei łączącej z Krzimowa do Reitzenhainu, w artykule II wzmiankowanej, podług jednozgodnych norm technicznych w taki sposób, aby wozy mogły przechodzić nawzajem bez przeszkody.

Wozy, przez jeden z Wysokich Rządów rokujących wypróbowane, mogą przechodzić bez powtórnej próby na linii kolei łączących tutaj wzmiankowanych, leżące w obszarze drugiego Państwa.

Artykuł VI.

Miejsce, w którym kolej żelazna z Kraślic do Klingenthalu ma przecinać granicę, oznaczone będzie na podstawie rokowań wspólnych przez komisarzy obu Stron, jak to stało się już dla oznaczenia punktu przecięcia kolei łączącej, która z Hrobu do Bienenmühle ma być wybudowana, tudzież linii z Krzimowa do Reitzenhainu już wybudowanej.

Artykuł VII.

Na kolejach żelaznych, w artykułach I i II wzmiankowanych, przechód ruchu następuje:

- a) na kolei z Falkenowa na Kraślice do Klingenthalu na stacyi przechodniej, która będzie urządzona na obszarze saskim przez rozszerzenie istniejącego dworca pod Klingenthalem;
- b) na kolei łączącej z Hrobu do Bienenmühle, na stacyi granicznej i przechodniej pod Moldawą, która urządzona będzie na obszarze austriackim tuż przy granicy;
- c) na linii z Chomutowa a względnie z Krzimowa na Reitzenhain do Marienbergu, w dworcu Reitzenhainskim leżącym na obszarze saskim.

W tym celu ruch na części kolei, która w obszarze saskim ma być wybudowana od stacyi granicznej i przechodniej w Klingenthalu aż do granicy krajowej, odstąpi królewsko saski zarząd kolei żelaznych rządowych Spółce kolei busztiehradzkiej, która to Spółka objęła także ruch na części kolei w obszarze saskim leżącej od granicy krajowej aż do wspólnej stacyi granicznej i przechodniej.

Stacye graniczne i przechodnie pod Klingenthalem, Moldawą i Reitzenhainem, urządzone będą podług zasad przyjętych w obszarze Państwa, w którym leżą.

Urządzenia sygnałowe części kolei, leżących w obszarze saskim aż do Klingenthalu i Reitzenhainu powinny być zgodne z urządzeniami, które do tego celu zatwierdzone zostały dla części leżących na obszarze austriackim, na których ruch utrzymuje Spółka kolei busztiehradzkiej.

Artykuł VIII.

Co do szczegółowych warunków odstąpienia ruchu na części kolei od granicy aż do stacy granicznej i przechodniej pod Klingenthalem, w artykule powyższym ustanowionego, jakoteż co do wynagrodzenia, które królewsko saskiemu zarządowi kolei żelaznych ma być za to płacone, porozumie się tenże zarząd ze Spółką kolei busztiehradzkiej.

Podobnie szczegółowe warunki odstąpienia ruchu na części kolei od granicy aż do stacy granicznej i przechodniej pod Reitzenhainem, jakoteż warunki współużywania tego ostatniego dworca przez kolej busztiehradzką i wynagrodzenie, które za to właścicielowi kolei ma być płacone, uregulowano już umowami, zawartymi w tym celu między zarządami kolejowymi obu Stron.

Interesowane zarządy kolejowe obu Stron mają również zawrzeć ze sobą z zastrzeżeniem zatwierdzenia przez ich Rządy umowę co do współużywania dworców w Klingenthalu i Moldawie i co do osobnego wynagrodzenia, które za to ma być płacone właścicielom a względnie koncesyonaryuszom.

Gdyby umowa nie przyszła do skutku, Wysokie Rządy rokujące porozumią się co do używania zagranicznych części kolei, współużywania przerzeczonych wspólnych stacyj granicznych i przechodnich, jakoteż wynagrodzenia, które za jedno i drugie ma być płacone a postanowienia, które na zasadzie tego porozumienia się zostaną wydane, będą służyły za prawidło dla interesowanych zarządów kolejowych.

O ile interesowane zarządy kolei żelaznych nie zawrą lub nie zawarły już ze sobą za zezwoleniem obu Wysokich Rządów odmiennych układów, Spółka kolei busztiehradzkiej, utrzymująca a względnie obejmująca ruch na zagranicznych częściach kolei, będzie obowiązana objąć na własny koszt utrzymywanie w dobrym stanie podług przepisów linii, na których ruch ma utrzymywać, tudzież wszystkich przynależności, wykonywanie odnowień, które według saskich zasad administracyjnych będą potrzebne, jakoteż utrzymywanie w dobrym stanie części dworców wspólnych stacyj granicznych i przechodnich w Klingenthalu i Reitzenhainie, które będą jej oddane na wyłączny użytek. Materiałów do budowy zwierzchniej potrzebnych do utrzymania linii kolejowych w dobrym stanie, dostarczać ma Spółce kolei busztiehradzkiej królewsko saski zarząd kolei rządowych na jej żądanie a to po cenach równych kosztom własnej produkcji. Od kapitału zakładowego, który będzie wyłożony na linie w mowie będące i udowodnione, ma Spółka kolei busztiehradzkiej płacić królewsko saskiemu zarządowi kolei rządowych po pięć od sta rocznie od dnia otwarcia ruchu a kapitał wyłożony na budynki na stacjach przechodnich wyłącznie jej oddane, zwrócić ma w gotówce.

Podobny obowiązek utrzymywania w dobrym stanie i spłacenia gotówką wyłożonego i udowodnionego kapitału zakładowego, bierze na siebie królewsko saski zarząd kolei rządowych co do części dworca na wspólnej i przechodniej stacyi w Moldawie odstąpionych mu do wyłącznego używania.

Poniesione i udowodnione koszta budowy części dworców na przerzeczonych stacjach granicznych i przechodnich, przez interesowane zarządy kolejowe wspólnie używanych, mają być zwrócone gotówką zarządowi, który budował a mianowicie za dworce pod Klingenthalem i Reitzenhainem, przez Spółkę kolei busztiehradzkiej, za dworzec w Moldawie, przez królewsko saski zarząd kolei

rządowych, w stosunku użytkowania, w przypadkach zaś wątpliwych, po polowie. Które budynki uważać należy za wspólne, określi osobna umowa interesowanych zarządów kolejowych.

Koszta utrzymania tych budynków wspólnie używanych, zwracać będzie stosunkowo zarząd współużywający temu zarządowi, który budynki utrzymuje.

Koszta, które królewsko saski zarząd kolei rządowych ponosić będzie na stacyach granicznych i przechodnich w Klingenthalu i Reitzenhainie a ces. król. uprzyw. kolej prasko-ducycowska na stacji granicznej i przechodniej w Moldawie, w skutek przyjęcia w myśl artykułu X niniejszego Traktatu obowiązku stawiania i utrzymywania budynków (lokali urzędowych i mieszkań) na potrzeby zarządu cłowego obszaru zagranicznego, winien zwrócić zarząd zagranicznej linii kolei przez spłacenie gotówką wyłożonego kapitału zakładowego.

Przez kapitał zakładowy, w duchu niniejszego artykułu, rozumieć się będzie tylko koszta rzeczywiście wyłożone, nie licząc kosztów zgromadzenia kapitału lub straty na kursie.

Postanowienia powyższe stosowane będą także do budowli uzupełniających i rozszerzeń, gdyby były potrzebne.

Gdyby interesowane zarządy kolejowe nie mogły się pogodzić co do potrzeby takich budowli uzupełniających i rozszerzeń, jakoteż w ogóle co do stosowania postanowień artykułu niniejszego, winny poddać się orzeczeniu, które oba Wysokie Rządy, po zniesieniu się z sobą, wydadzą.

Artykuł IX.

Na kolei łączącej z Falkenowa na Kraślice do Klingenthalu, w artykule I, l. 1 wzmiankowanej, ustanowią obie Strony aż do dalszego zarządzenia po jednej komorze granicznej a mianowicie Rząd austriacki w Kraślicach, Rząd saski w Klingenthalu, z upoważnieniami odpowiedniami stosunkom obrotu, ile możliwości jednakowemi, co jednak nie ma wstrzymywać Wysokich Rządów od zawarcia według okoliczności dodatkowego układu co do złączenia ze sobą swoich komor.

Jednakowoż tak na stacji kraślickiej jak i na stacji przechodniej w Klingenthalu, mają być zaprowadzone potrzebne urządzenia, aby manipulacją z towarami, oddawanemi na rzeczonych stacyach a przeznaczonemi do obszaru sąsiedniego państwa i ich ekspedycją załatwiać mogły czynniki cłowe tego ostatniego państwa, które w tym celu stosownie do potrzeby, w oznaczonych dniach tygodnia, a to, aż do dalszego zarządzenia, najmniej dwa razy na tydzień, wysyłane być mają do przerzeczonych stacyj sąsiednich.

Dla osiągnięcia celu wskazanego w artykule VIII Traktatu handlowego między monarchią austriacko-węgierską a Niemcami z dnia 23 maja 1881, zaprowadzi każda z dwóch Stron na stacji granicznej w Moldawie komorę graniczną, z upoważnieniami odpowiedniami stosunkom obrotu a według okoliczności złączy ją z drugą komorą.

Na stacji granicznej i przechodniej w Reitzenhainie załatwiać będą służbę cłową komory ekspedycyjne, przez obie Strony tamże zaprowadzone i złączone.

Wysokie Rządy rokujące oświadczają, że gdyby i o ileby wzrost obrotu tego wymagał, rozszerzą upoważnienia przerzeczonych komor i pomnożą ilość

dni każdego tygodnia przeznaczonych na ekspedycyą towarów, oddawanych w Kraślicach i Klingenthalu.

Artykuł X.

Na ten zarząd kolejowy, który stósownie do niniejszego Traktatu ma wybudować dworzec pograniczny, włoży jego Rząd obowiązek, ażeby, o ile za zezwoleniem obu Wysokich Rządów interesowane zarządy cłowe i kolejowe nie zawrą odmiennego układu, urządził i utrzymywał budynki, które według artykułu IX mają być dla komor pogranicznych wzniesione, jakoteż, aby wybudował mieszkania dla urzędników cłowych potrzebne lub najął dla nich odpowiednie mieszkania, za co należy się mu wynagrodzenie w artykule VIII ustanowione, podczas gdy zarząd kolejowy, który to wynagrodzenie ma płacić, będzie pobierał należitości, odciągane urzędnikom według postanowień kraju rodzinnego w takich razach, gdy dostają mieszkania służbowe.

Zarządy cłowe obu Stron nie mają płacić żadnego wynagrodzenia za lokale urzędowe i składy, które będą im wyznaczone w dworcach kraślickim i klingenthalskim.

Spółka kolei busztiehradzkiej będzie obowiązana przewozić bezpłatnie na linii od Kraślic do Klingenthalu służbę cłową obu Stron, jadącą dla załatwienia w dworcach pod Kraślicami i Klingenthałem czynności urzędowych, w Traktacie niniejszym przewidzianych.

O ileby chodziło o wzniesienie nowych budowli tak na lokale urzędowe jak i na mieszkania, obadwa Wysokie Rządy ograniczą wymagania swoje w tym względzie do niezbędnej potrzeby.

Artykuł XI.

Wydanie szczegółowych postanowień, tyczących się uregulowania stosunków komor obustronnych, w artykule powyższym wzmiankowanych i wszelkich innych, tudzież urzędzeń dla wspólnej korzyści zaprowadzić się mających, i formalności we względzie rewizyi celniczej i ekspedycyi czy to pakunku passażerów, czy też towarów wchodzących i wychodzących, będzie zależało od osobnego układu między delegatami rządów cłowych obu Stron.

Dla poparcia obrotu zaprowadzone będą wszelkie ułatwienia i uproszczenia, na jakie tylko pozwalają ustawy w obu Państwach istniejące i oba Wysokie Rządy dają sobie zapewnienie, że rzeczzone linie kolejowe będą doznawały wszystkich tych ulg, których doznają inne linie kolejowe za granicę przechodzące.

Artykuł XII.

Postanowienia, tyczące się sprawowania policyi nad paszportami i cudzoziemcami koleją żelazną podróżującymi, które pomiędzy Wysokimi Rządami rokującymi zostały już umówione lub mają być umówione, będą stósowane także na kolejach łączących, których się tyczy Traktat niniejszy.

Jakie upoważnienia mają być nadane cesarsko-królewskiem austryackim urzędnikom policyjnym na stacyach przechodnich w Klingenthalu i Reitzenhainie a jakie królewsko saskim urzędnikom policyjnym w dworcu pogranicznym w Moldawie, w tej mierze oba Wysokie Rządy porozumią się osobno.

Oдносне rokowania co do kolei łączących, w artykule I wzmiankowanych, rozpocząć się mają najmniej na trzy miesiące przed przysposobieniem tych kolei do ruchu i powinny być ile możliwości całkiem skończone przed otwarciem ruchu.

Artykuł XIII.

We względzie urządzenia służby pocztowej i telegraficznej na kolejach łączących, których się tyczy Traktat niniejszy, porozumia się osobno zarządy pocztowe i telegraficzne obu Stron.

Jeżeli w skutek tego porozumienia się przechód ruchu pocztowego przeniesiony będzie także do stacyj przechodnich w Klingenthalu i Reitzenhainie, Spółka kolei busztiehradzkiej będzie obowiązana wykonywać na częściach kolei pomiędzy granicą a rzeczonemi stacyami te same czynności dla cesarsko-królewskiego austriackiego zarządu pocztowego, które mocą koncesyi obowiązana jest wykonywać na częściach leżących w obszarze austriackim.

Artykuł XIV.

Całkowitą władzę majestatu zastrzega się co do części kolei leżących na obszarze austriackim, wyłącznie Najjaśniejszemu Cesarzowi austriackiemu, Królowi czeskiemu itd. i Królowi Apostolskiemu węgierskiemu a co do części kolei leżących na obszarze saskim, wyłącznie Najjaśniejszemu Królowi saskiemu.

Artykuł XV.

Z zastrzeżeniem prawa zwierzchniczego i prawa nadzoru Wysokich Stron rokujących nad częściami kolei leżącymi w ich obszarach i nad ruchem na tychże, wykonywanie prawa nadzoru nad zarządami kolejowymi, ruch utrzymującymi, zostawia się w ogólności temu Rządowi, w którego obszarze jest siedziba tych zarządów.

Artykuł XVI.

Policja kolejowa wykonywana będzie pod nadzorem Władz w obszarze każdego Państwa do tego upoważnionych, zgodnie z przepisami i zasadami w każdym obszarze obowiązującymi przez urzędników zarządu kolejowego, utrzymującego ruch na części kolei.

Artykuł XVII.

Poddani jednej z Wysokich Stron rokujących, których zarządy kolejowe przyjmują do służby ruchu na części kolei w obszarze drugiej Strony, nie wychodzą przez to ze związku poddańczego ze swoim krajem rodzinnym.

Wszakże posady urzędników miejscowych, z wyjątkiem naczelników dworcowych, urzędników telegraficznych i tych, którym poruczone jest odbieranie pieniędzy, winny być nadawane ile możliwości krajowcom.

Wysokie Rządy przyrzekają sobie nawzajem, że do służby, która w myśl niniejszego Traktatu w obszarze drugiego Państwa ma być sprawowana, tacy urzędnicy, słudzy i robotnicy, którzy za pospolite zbrodnie i przestępstwa, za przemytnictwo lub ciężkie przekroczenia defraudacyjne byli skazani, nie będą świadomie przypuszczani do służby lub pracy.

Wszyscy urzędnicy, w któremkolwiek miejscu siedzibę służbową mający, podlegają pod względem służbowym i porządkowo-karnym swemu przełożonemu zarządowi, pod innymi zaś względami ustawom i Władzom Państwa, w którem leży ich siedziba.

Wszakże zastrzega się Rządowi kraju rodzinnego urzędników i sług, pełniących obowiązki na zagranicznych częściach kolei a w szczególności w dworcach pogranicznych, za granicą leżących:

1. Śledztwa przeciwko przerzeczonym urzędnikom i sługom

- a) o wykroczenia przeciw obowiązkom służbowym, z których wynikły przygody nieszczęsne i uszkodzenia kolei,
- b) o wszelkie zbrodnie lub przestępstwa przeciwko Państwu rodzinnemu; jakoteż

2. we względzie orzecznictwa cywilnego:

- a) regulacya spadków tych urzędników i sług,
- b) uchwalanie ogłaszania upadłości co do ich majątku, jakoteż kierowania nią, przyczem jednak właściwej ze względu na miejsce zamieszkania rzeczonych urzędników i sług zagranicznej Władzy sądowej zostawia się ogłaszanie upadłości co do części takiego majątku, znajdującej się w obszarze Państwa zagranicznego.

Obadwa Wysokie Rządy wskażą Władze, mające wykonywać to zastrzeżone orzecznictwo.

Postanowienia powyższe stosowane będą także do tych zagranicznych urzędników i sług, którzy pełnią obowiązki na części kolei od Mittelgrundu do Deczyna, jakoteż w obu rzeczonych dworcach.

Artykuł XVIII.

Programy ruchu i taryfy dla części kolei łączących w obszarze królewsko-saskim leżących od Kraślic do Klingenthalu i od Krzimowa do Reitzenhainu proponować będzie zarząd kolejowy ruch utrzymujący a ich zatwierdzenie zastrzega się Rządowi, jednakowoż taryfy ustanowione być mają dla części kolei leżących w obszarach obu Państw według tych samych zasad.

Obie Wysokie Strony rokujące obowiązują się wpływać na to i tego się trzymać,

1. aby na każdej z kolei, których tyczy się Traktat niniejszy i na liniach, które się z niemi bezpośrednio łączą, kursowały ile możności w związku z pociągami stykających się części kolei, dla przewozu passażerów najmniej dwa pociągi dziennie w obu kierunkach a dla przewozu towarów, tyle pociągów, ile do załatwienia go potrzeba, jakoteż, aby wszelkie inne postanowienia, tyczące się ruchu, uregulowane zostały ze względem na interesa obrotu;

2. aby zaprowadzeniu bezpośrednich ekspedycyj w obrocie passażerskim i towarowym do przechodu z kolei, w artykułach I i II wzmiankowanych, na stykające się z niemi części kolei, gdyby jeden zarząd kolejowy uznał zaprowadzenie tych bezpośrednich ekspedycyj za pożądane dla dobra obrotu, drugi zarząd, o ileby w tem miał udział, nie stał na przeszkodzie.

Zresztą istniejące i przyszłe postanowienia traktatowe, mające na celu ułatwienie wzajemnego obrotu kolejowego między monarchyą austriacko-węgierską

a Niemcami a przeto obecnie w szczególności postanowienia artykułów XV aż do XVIII włącznie Traktatu handlowego z dnia 23 maja 1881 pomiędzy monarchyą austriacko-węgierską a Niemcami, dopóki Traktat ten będzie miał moc obowiązującą, stosowane będą także do kolei łączących, których dotyczy się Traktat niniejszy.

Artykuł XIX.

Oba Wysokie Rządy rokujące zobowiązują się wpływać na to i do tego dążyć, aby na kolejach, których dotyczy się Traktat niniejszy, w każdym takim przypadku, w którym jeden lub drugi zarząd łączących się kolei uzna to za pożądane dla publicznego obrotu, ustanawiane były taryfy towarowe z bezpośrednimi cenami przewozu przynajmniej dla głównych przedmiotów obrotu wzajemnie przewożonych.

W przypadkach tych, zarząd królewsko saskich kolei rządowych, jeżeliby koleje austriackie, w takiej taryfie interesowane, tę samą zasadę przyjęły, liczyć sobie będzie wtedy, gdy stacya oddawcza lub wydawcza leży na jego liniach, najwięcej połowę należitości ekspedycyjnej, przyjętej zwykle w stosunkach bezpośrednich między monarchyą austriacko-węgierską a Saksonią, wtedy zaś, gdy posyłka będzie jego liniami tylko przechodziła dalej, zadawalniać się będzie pod warunkiem wzajemności jeszcze mniejszemi opłatami.

Podobnie, pod warunkiem wzajemności ze strony interesowanych kolei austriackich, zarząd królewsko saskich kolei rządowych, przy ustanawianiu bezpośrednich taryf towarowych dla Moldawy do tych stosunków, w których kierunek na Moldawę według zasad przyjętych w obrocie bezpośrednim między monarchyą austriacko-węgierską a Niemcami ma być uważany za uprawniony do konkurencji, nie będzie liczył większych należitości jednostkowych, aniżeli ze strony saskiej są i będą liczone w takich samych stosunkach obrotowych od takichże przedmiotów, które pod temi samemi zresztą warunkami w innych miejscach granicę sasko-austriacką przechodzą.

Co się dotyczy obrotu towarowego między stacyą Kraślice (loco), na Klingenthal a stacyami królewsko saskiego zarządu kolejowego i dalszemi stacyami zagranicznych przedsiębiorstw kolejowych, postanawia się w szczególności, że Kraślice w takim obrocie uważane będą pod względem taryf kolejowych za stacyą królewsko saskiego zarządu kolei rządowych.

W tym duchu mają być Kraślice wciągnięte tak jak Klingenthal do wszystkich obrotów bezpośrednich, któreby okazały się rzeczywiście potrzebnymi a to w ten sposób, że tak na liniach królewsko saskiego zarządu kolei rządowych, jak i na linii klingenthalsko-kraślickiej nie mogą wcale mieć miejsca uciążliwsze warunki pod względem taryf opłat jednostkowych i należitości pobocznych, aniżeli gdyby Kraślice były istotnie stacyą królewsko saskiego zarządu kolei rządowych.

Artykuł XX.

Rząd cesarsko-królewsko austriacki nie obciąży ruchu, utrzymywanego przez królewsko saski zarząd kolei rządowych w stacyi pogranicznej w Moldawie na obszarze austriackim leżącej a Rząd królewsko saski ruchu, utrzymywanego przez Spółkę kolei busztiehradzkiej na częściach kolei od granicy aż do Klingenthalu i Reitzenhainu, ani innemi opłatami, prócz tych, które w ogólności ciążą w owych państwach na ruchu kolejowym, odbywającym się w takich samych stosunkach, ani też większemi.

Artykuł XXI.

Postanowienia Traktatu niniejszego zachowają moc swoje nawet i w tym razie, gdyby Rząd cesarsko-królewsko austriacki objął na siebie ruch na leżących w obszarze austriackim częściach kolei, których się tyczy Traktat niniejszy, lub te ich części nabył na własność.

Artykuł XXII.

Zgodzono się, że wzmiankowana w artykule I, liczba 2 Traktatu niniejszego kolej żelazna z Hrobu na Moldawę do Bienenmühle zastępuje miejsce linii łączącej duchcowsko-klingenberskiej (lub freiberskiej), w artykule II Traktatu z dnia 24 grudnia 1870 przewidzianej a przeto przyrzeczenie uczynione w powyższym Traktacie co do tej ostatniej kolei łączącej, uważane być ma za spełnione.

Natomiast potwierdza się wyraźnie przyrzeczenia, zawarte w Traktacie powyższym co do wybudowania kolei łączącej od Karłowych Warów do Johanngeorgenstadtu z uściem do kolei żelaznej z Schwarzenbergu do Johanngeorgenstadtu na obszarze saskim już wybudowanej.

Rząd królewsko saski oświadcza, że jak tylko budowa austriackiej części rzeczonyj kolei będzie zapewniona a on uzyska przyzwolenie zgromadzenia stanów królestwa saskiego, przystąpi do rozszerzenia istniejącej stacyi pod Johanngeorgenstadtem, która będzie wspólną stacją graniczną i przechodnią a oraz siedzibą złączonej ekspedycyi celniczej, tudzież do budowania części kolei od stacyi pogranicznej i przechodniej aż do granicy krajowej i budowę tak przyspieszy, aby kolej oddana być mogła na użytek publiczny ile możności jednocześnie ze skończeniem i przysposobieniem do ruchu części austriackiej.

Gdy kolej łącząca, o której tu się mówi, przyjdzie do skutku, postanowienia zawarte w Traktacie niniejszym we względzie kolei łączących z Krzimowa do Reitzenhainu i z Kraślic do Klingenthalu, mają być do niej odpowiednio stósowane.

Artykuł XXIII.

Traktat niniejszy, gdy ciała reprezentacyjne, o ile to będzie potrzebne, zgodzą się na niego porządkiem konstytucyjnym, przedstawiony będzie obustronnie do Najwyższego zatwierdzenia a dokumenty ratyfikacyjne, które w tej mierze mają być wygotowane, zostaną wymienione w Dreźnie, najpóźniej w ośm tygodni po wykonaniu Traktatu.

W dowód czego Pełnomocnicy obu Stron podpisali własnoręcznie Umowę niniejszą w dwóch egzemplarzach wygotowaną i wycisnęli na niej swoje pieczęci.

Drezno, dnia 5 maja 1884.

(L. S.) Baron Gabryel **Herbert-Rathkeal** r. w.

(L. S.) Baron Leonce **Könneritz** r. w.

Tedy po zbadaniu wszystkich postanowień tego Traktatu, potwierdziliśmy go i przyrzekamy cesarskiem i królewskiem słowem Swojem za Siebie i za Swoich następców, że go w całej osnowie zachowywać wiernie będziemy i zachowywać każemy.

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

Działo się w Wiedniu dnia dziewiątego miesiąca czerwca w roku zbawienia tysiąc ośmset ośmdziesiątym czwartym, Naszego panowania trzydziestym szóstym.

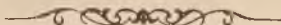
Franciszek Józef r. w.



Hrabia Gustaw **Kálnoky** r. w.

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

Adolf Plason r. w.
c. i k. rada sekcyjny.



Traktat powyższy, jako zatwierdzony przez obie Izby Rady państwa i obowiązujący w królestwach i krajach w Radzie państwa reprezentowanych, ogłasza się niniejszem.

Wiedeń, dnia 2 lipca 1884.

Tasffe r. w.

Pino r. w.

