

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XXX. — Wydana i rozesłana dnia 4 lipca 1885.

95.

Traktat z dnia 14 marca 1885,

pomiędzy monarchyą austriacko-węgierską a Niemcami, tyczący się kilku kolei łączących na granicy krajowej austriacko-pruskiej.

(Zawarty w Berlinie dnia 14 marca 1885, przez Jego c. i k. Apostolską Mość ratyfikowany w Schönbrunnie dnia 19 maja 1885, ratyfikacje wymieniono w Berlinie dnia 5 czerwca 1885.)

My Franciszek Józef Pierwszy, z Bożej łaski Cesarz Austriacki:

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

wiadomo czynimy:

Gdy pomiędzy Naszymi pełnomocnikami a pełnomocnikami Najjaśniejszego Cesarza niemieckiego a Króla pruskiego zawarty i podpisany został w Berlinie dnia 14 marca 1885 Traktat, tyczący się budowy kolei żelaznych łączących od Prostednej Stenawy do Otowie (Brumowa), od Hanuszowic na Lipową do Koziejszyi, od Lipowy na Bernatice (Heinersdorf) do Odmuchowa i od Raciborza do Oppawy, który opiewa dosłownie jak następuje:

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

Najjaśniejszy Cesarz niemiecki, Król pruski w imieniu państwa niemieckiego, pragnąc uzupełnić koleje żelazne łączące ich Państwa, mianowali do zawarcia w tym względzie umowy pełnomocnikami swymi, jakoto:

Najjaśniejszy Cesarz austryacki, Król czeski itd. i Król Apostolski węgierski:

Hrabiego Emeryka Széchényi Sárvári Felső-Vidék, Swego tajnego radcę, szambelana i nadzwyczajnego pełnomocnego ambasadora przy Najjaśniejszym Cesarzu niemieckim, Królu pruskim,

JMPana Ludwika Wrba, Swego radcę sekcyjnego w c. k. ministerstwie handlu,

JMPana Dra Emila Lange Burgenkron, Swego radcę rządu w c. k. ministerstwie handlu,

JMPana Józefa Schucka, Swego radcę ministeryalnego w c. k. ministerstwie skarbu;

Najjaśniejszy Cesarz niemiecki, Król pruski:

JMPana Dra Klemensa Augusta Buscha, Swego podsekretarza stanu w ministerstwie spraw wewnętrznych, rzeczywistego tajnego radcę legacyi,

JMPana Pawła Reichardta, Swego tajnego radcę legacyi,

JMPana Juliusza Rathjena, Swego tajnego radcę skarbowego starszego,

JMPana Gustawa Schmidta, Swego tajnego radcę skarbowego,

JMPana Dra Pawła Mieke, Swego tajnego radcę rządu,

którzy okazawszy sobie i uznawszy nawzajem swoje pełnomocnictwa. ułożyli i zawarli następujący Traktat.

Artykuł I.

Rządy cesarsko-królewski austryacki i królewsko pruski zgodziły się pozwolić na wybudowanie kolei łączących:

1. Od Prostednej Stenawy do Otowie (Brumowa),
2. od Hanuszowiec na Lipową do Koziejczy, i
3. od Lipowy na Bernatice (Heinersdorf) do Odmuchowa lub innego w pobliżu leżącego miejsca kolei od Kamieńca do Nisy,
4. od Raciborza lub innego w pobliżu leżącego miejsca kolei raciborsko-głupezyckiej do Oppawy i postarać się, aby budowę tych kolei skończono i ruch na nich otwarto w terminach oznaczonych w artykułach II, III i IV.

Artykuł II.

Rząd pruski wybuduje na własny rachunek część kolei od Prostednej Stenawy do Otowie (Brumowa), w artykule I pod numerem 1 wzmiankowanej, na jego obszarze leżąca, gdy interesowani dopełnią warunków, od których w ustawie pruskiej z dnia 21 maja 1883 (zbiór ustaw strona 85) uczyniono zawisłem wybudowanie tej linii przez Rząd. Następnie doniesie o tem Rządowi cesarsko-królewsko austryackiemu i zarazem oznaczy czas, do którego część pruska będzie wybudowana i do otwarcia ruchu przysposobiona, co nastąpić ma jak najrychlej, najpóźniej zaś w przeciągu dwóch lat.

Po otrzymaniu tego uwiadomienia, Rząd cesarsko-królewsko austriacki skłoni uprzywilejowaną austriacko-węgierską Spółkę kolei państwa, której jeszcze wtedy używała firmy „C. k. uprzywilejowana austriacka Spółka kolei państwa“, nadana została dnia 14 września 1872 koncesya na wybudowanie i utrzymywanie w ruchu części tej kolei, leżącej na obszarze austriackim, aby budowę austriackiej części granicznej ukończyła i ruch na niej otworzyła jednocześnie z ukończeniem budowy części pruskiej i otwarciem na niej ruchu.

Artykuł III.

Co się tyczy kolei z Hanuszowic na Lipową do Koziejczy, wzmiankowanej w artykule I pod numerem 2, Rząd cesarsko-królewsko austriacki nadał pod dniem 5 marca 1885 Spółce akcyjnej, istniejącej w Pradze pod nazwą „Austriacka Spółka kolei miejscowych“, koncesyą na część tejże kolei, leżącą na obszarze austriackim i zobowiązał koncesyonaryusza, aby część kolei od Hanuszowic aż do wspólnej granicy w kierunku Koziejczy wybudował i ruch na niej otworzył, najpóźniej w przeciągu półtrzecia roku od dnia nadania koncesyi.

Rząd królewsko pruski nada jak najrychlej przerzeczonemu koncesyonaryuszowi części austriackiej kolei od Hanuszowic do Koziejczy, koncesyą na wybudowanie i utrzymywanie w ruchu części od wspólnej granicy aż do Koziejczy na pruskim obszarze położonej, pod warunkami w Prusach zwyczajnie podawanymi i, o ile to będzie od niego zależało, z dotrzymaniem terminu ukończenia wyznaczonego dla austriackiej części tej kolei, o czem uwiadomi Rząd cesarsko-królewsko austriacki.

Artykuł IV.

Rząd królewsko pruski oświadcza, iż gotów jest wybudować na własny rachunek leżące na swoim obszarze części kolei, w artykule I pod numerem 3 i 4 wzmiankowane, to jest z Lipowy do Odmuchowa i z Raciborza do Oppawy, skoro otrzyma do tego ustawowe upoważnienie i gdy zapewnione będzie dopełnienie owych warunków, pod którymi ustawa pozwoli na wybudowanie tych linii.

Postanowiwszy starać się o ustawowe upoważnienie do wybudowania leżących w Prusach części obu rzeczonych kolei, doniesie o tem cesarsko-królewskiemu Rządowi austriackiemu, który niezwłocznie a najpóźniej w przeciągu trzech miesięcy uwiadomi Rząd królewsko pruski, czy zechce austriackiemu przedsiębiorcy nadać koncesyą do wybudowania austriackiej części linii raciborsko-oppawskiej, czyli też Rząd królewsko pruski upoważnić do jej wybudowania i utrzymywania na niej ruchu. W tym ostatnim przypadku postanowienia niniejszego traktatu, jakoteż ustaw i rozporządzeń w Austrii obowiązujących, stosowane być mają w ten sposób, aby nie wymagano warunków uciążliwszych od tych, które wymagane bywają od przedsiębiorstw, budujących koleje bez gwarancyi rządowej.

Jak tylko budowa leżących w Prusach części kolei z Lipowy do Odmuchowa i z Raciborza do Oppawy będzie przez królewsko pruski Rząd zapewniona, Rząd ten doniesie o tem Rządowi cesarsko-królewsko austriackiemu i zarazem oznaczy czas, aż do którego część pruska będzie wybudowana i do otwarcia ruchu przysposobiona, co nastąpić ma jak można najrychlej.

Po otrzymaniu tego uwiadomienia Rząd cesarsko-królewsko austriacki w myśl postanowienia podanego w ustępie 2 niniejszego artykułu, nada koncesyą na bu-

downę austryackiej części linii raciborsko-oppawskiej lub upoważni Rząd królewsko pruski do wybudowania tej części i utrzymywania na niej ruchu.

Co do austryackiej części linii z Lipowy do Odmuchowa, zastrzega się cesarsko-królewsko austryackiemu Rządowi prawo nadania koncesyi przedsiębiorcy austryackiemu.

Artykuł V.

Każdy z dwóch Rządów zastrzega sobie prawo stanowienia na swoim obszarze co do kierunku kolei jak i całego planu budowy, tudzież projektów szczegółowych, mianowicie zaś co do zakładów, które uznane będą za potrzebne do celów wojskowych.

Miejsca, w których koleje przecinać mają wspólną granicę, oznaczone będą na podstawie projektów, które zarządy kolejowe wypracują, w razie potrzeby przez komisarzy technicznych.

Artykuł VI.

Koleje żelazne, które zamierzono wybudować (artykuł I), będą miały na razie tylko jeden tor bieżący. Gdyby położenie drugiego toru okazało się potrzebnem, Wysokie Rządy wejdą z sobą w dalsze rokowania dla porozumienia się w tej mierze.

Celem nabycia gruntów potrzebnych do wybudowania kolei, nadane będzie przedsiębiorcom w każdym z dwóch państw prawo wyłączenia podług postanowień ustawowych, jakie w każdym z nich będą pod tę porę obowiązywały. Szerokość toru wynosić ma zgodnie z szerokością łączących się kolei 1·435 metra w świetle szyn. Także i w innych względach stosunki konstrukcyi kolei, które mają być wybudowane, jakoteż ich środków do utrzymywania ruchu, oznaczone być mają według zasad jednostajnych w taki sposób, aby ruch mógł odbywać się zgodnie na obu częściach kolei, mianowicie, aby także środki do utrzymywania ruchu mogły wchodzić bez przeszkody z kolei stykających się i na nie przechodzić a względnie aby można było używać ich nawzajem.

Środki do utrzymywania ruchu, przez jeden z Wysokich Rządów wypróbowane, mogą przechodzić bez powtórnej próby na części kolei, leżące na obszarze drugiego Państwa.

Artykuł VII.

Obadwa Wysokie Rządy zobowiązują się pozwolić i zarządzić, aby koleje żelazne, które zamierzono wybudować, łączyły się w punktach kresowych z kolejami tamże pod porę do nich przystającemi w sposób pozwalający przechodzenia wozów.

Artykuł VIII.

Całkowitą władzę majestatu (oraz sprawowanie władzy sądowniczej i policyjnej) na każdym z dwóch obszarów, zastrzega się co do części kolei przekraczających wspólną granicę, Rządowi obszaru.

Artykuł IX.

Wysokie Rządy zastrzegają sobie ustanowienie komisarzy do sprawowania władzy majestatu i prawa nadzoru na częściach kolei, leżących w ich państwach

i nad ruchem na tychże, którzy reprezentować będą stosunki swoich Rządów do administracji kolejowych we wszystkich przypadkach nie kwalifikujących się do bezpośredniej interwencji właściwych Władz krajowych sądowych lub policyjnych.

Artykuł X.

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 Spółkami lub Zarządami kolejowymi ruch utrzymującymi, zostawia się w ogólności temu Rządowi, w którego obszarze jest ich siedziba.

Artykuł XI.

Policyją kolejową sprawować będą pod nadzorem Władz w obszarze każdego Państwa do tego upoważnionych a zgodnie z przepisami i zasadami w każdym obszarze obowiązującymi, głównie urzędnicy Zarządu kolejowego.

Artykuł XII.

Przedsiębiorca austriacki, który na obszarze pruskim, jakoteż przedsiębiorca pruski, który na obszarze austriackim teraz lub w przyszłości, całkiem lub w części podejmie się wybudowania i utrzymywania ruchu na kolejach żelaznych, będących przedmiotem niniejszego traktatu, winien we względzie wszelkich roszczeń do wynagrodzenia, które wynikną z budowy kolei i utrzymywania na niej ruchu, poddać się ustawom i sądownictwu tego Państwa, w którym szkoda została wyrządzona, o ile roszczenie do wynagrodzenia nie opiera się na umowie o przewóz, zawartej z Zarządem, ruch na kolei utrzymującym, albo z którąś inną koleją, która w przewozie uczestniczyła.

Artykuł XIII.

Poddani jednej z Wysokich Stron rokujących, których Zarządy kolejowe przyjmą 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 możności krajowcom.

Wszyscy urzędnicy, w któremkolwiek miejscu siedzibę służbową mający, podlegają pod względem porządkowo-karnym tylko Władzy, która ich mianowała, pod innymi zaś względami ustawom i Władzom państwa, w którym leży ich siedziba.

Artykuł XIV.

Ustanawianie i zatwierdzanie programów ruchu i taryf zastrzega się temu Rządowi, na którego obszarze ma siedzibę Zarząd kolejowy, ruch utrzymujący. Atoli taryfy dla tych części nowych kolei, które będą leżały pomiędzy stacyami najbliższymi granicy z jednej i z drugiej Strony tejsze i na których ten sam Zarząd będzie ruch utrzymywał, układane być mają według tych samych zasad.

Artykuł XV.

Postanowienia traktatów, kiedykolwiek między państwem niemieckim a monarchją austriacko-węgierską istniejących, mające na celu ułatwienie wzajemnego obrotu kolejowego, mianowicie zaś postanowienia artykułów 15 aż do 18 włącznie Traktatu handlowego z dnia 23 maja 1881, dopóki tenże będzie obowiązywał, stosowane być mają także do połączeń kolejowych, Traktatem niniejszym zapewnionych.

Obie Wysokie Strony rokujące obowiązują się dołożyć starania, mianowicie:

1. aby na każdej z kolei w mowie będących kursowały ile możności w związku z pociągami stykających się części kolei do przewozu pasażerów najmniej dwa pociągi dziennie w obu kierunkach a do przewozu towarów tyle pociągów, ile do załatwienia go potrzeba, jakoteż aby wszelkie inne postanowienia, tyjące się ruchu, uregulowane zostały ze względem na interes obrotu;

2. aby zaprowadzeniu bezpośrednich ekspedycyj w obrocie pasażerskim i towarowym pomiędzy każdą z kolei, będących przedmiotem niniejszego Traktatu a obustronnemi częściami tych kolei, które się z niemi stykają, gdyby oba Wysokie Rządy uznały zaprowadzenie takich bezpośrednich ekspedycyj za pożądane dla dobra obrotu, nie stały na przeszkodzie Zarządy owych kolei, ruch na nich utrzymujące, o ileby w tem miały udział.

Artykuł XVI.

Przechód ruchu ma być zaprowadzony:

- a) na kolei z Prostrednej Stenawy do Otowic (Brumowa) na stacyi w Prostrednej Stenawie istniejącej pruskiej kolei dittebachsko-głackiej;
- b) na kolei z Hanuszowie na Lipowę do Koziejszyi, na istniejącej stacyi pruskiej w Koziejszyi;
- c) na kolei z Lipowy do Odmuchowa, na stacyi przechodniej, która będzie urządzona w pobliżu wspólnej granicy pod Bernaticami lub Heinersdorfem;
- d) na kolei z Raciborza do Oppawy, na istniejącej stacyi kolei centralnej morawsko-szląskiej w Oppawie.

W tym celu zgodzono się jak następuje:

Co do a): Rząd królewsko pruski poruczy uprzywilejowanej austriacko-węgierskiej Spółce kolei państwa utrzymywanie ruchu na części kolei od wspólnej granicy aż do stacyi przechodniej w Prostrednej Stenawie i dozwoli jej współużywania tej stacyi przechodniej. (Artykuły XVII i XVIII.)

Co do b): Zarząd królewsko pruskich kolei państwa nada austriackiemu przedsiębiorcy kolei z Hanuszowie do Koziejszyi prawo współużywania kolei w Koziejszyi.

Co do c): Według tego, czy stacya przechodnia będzie urządzona na obszarze pruskim pod Heinersdorfem, czy na obszarze austriackim pod Bernaticami, dozwolone będzie przedsiębiorcy części austriackiej współużywanie stacyi przechodniej w Heinersdorfie a względnie Zarządowi pruskich kolei państwa współużywanie stacyi przechodniej w Bernaticach.

Co do d): Rząd cesarsko-królewsko austriacki zobowiąże Zarząd kolei centralnej morawsko-szląskiej, aby Zarządowi królewsko pruskich kolei państwa dozwolił współużywania istniejącej stacyi w Oppawie a według okoliczności także współużywania kolei łączącej od tej stacyi do dworca wyłącznie uprzyw. kolei

północnej Cesarza Ferdynanda pod Oppawą. Również, gdyby budowa części kolei od Oppawy aż do wspólnej granicy nie była poruczona Rządowi królewsko pruskiemu, lecz przedsiębiorca prywatny otrzymał na nią koncesyą (artykuł IV) Rząd cesarsko-królewsko austriacki zobowiąże tegoż przedsiębiorcę, aby na cały okres koncesyjny odstąpił Zarządowi królewsko pruskich kolei państwa utrzymywanie ruchu na tej części kolei.

Urządzenia budowy i ruchu, konstrukcyja budowy zwierzchniej i urządzenia sygnałowe od wspólnej granicy aż do przerzeczonych stacyj przechodnich, w razie zaś potrzeby aż do zetknięcia z koleją łączącą oppawską, winny być zgodne z temi urządzeniami, które będą zatwierdzone dla części tych kolei, leżących na sąsiednim obszarze. Stacje przechodnie będą urządzone i zaopatrzone według zasad przyjętych w owem Państwie, na którego obszarze te stacje leżą.

Artykuł XVII.

Umówienie się co do warunków, pod któremi ruch na pruskiej części linii z Prostrednej Stenawy do Otowie ma być odstąpiony, zostawia się Zarządowi królewsko pruskich kolei państwa i uprzyw. austriacko-węgierskiej Spółce kolei państwa.

Gdyby umowa nie przyszła do skutku, Zarządy kolejowe winny poddać się postanowieniom, które obadwa Wysokie Rządy, porozumiawszy się wprzód z sobą, wspólnie wydadzą.

W każdym jednak razie Rząd cesarsko-królewsko austriacki zobowiąże Spółkę ruch utrzymującą, aby objęła na swój koszt utrzymywanie w dobrym stanie podług przepisów części kolei, na której ma ruch utrzymywać i wszystkich jej przynależności, wykonywanie odnowień, które według zasad administracyi pruskiej będą potrzebne, tudzież aby od kapitału zakładowego, który na ową część kolei będzie wyłożony, nie licząc jednak kosztów zebrania tego kapitału i strat na kursie, płaciła Rządowi królewsko pruskiemu po pięć od sta rocznie.

Te same zasady stosowane będą do rozszerzeń pierwotnych zakładów kolejowych, któreby Rząd królewsko pruski uznał za potrzebne dla dobra obrotu.

Postanowienia artykułu niniejszego stosowane będą odpowiednio także do austriackiej części kolei raciborsko-oppawskiej w takim przypadku, gdyby część ta miała być wybudowana przez przedsiębiorcę prywatnego i odstąpiona Zarządowi królewsko pruskich kolei państwa do utrzymywania na niej ruchu.

Artykuł XVIII.

We względzie współużywania dworców i zakładów dworcowych pod Prostredną Stenawą, Koziąszyją, Bernatycami a względnie Heinersdorfem, jakoteż pod Oppawą, tudzież we względzie wynagrodzenia, które właścicielom ma być za to płacone, winny Zarządy kolejowe obu Stron zawrzeć ze sobą umowę z zastrzeżeniem zatwierdzenia jej przez oba Rządy, gdyby zaś nie mogły się zgodzić, poddać się postanowieniom, które obadwa Wysokie Rządy, porozumiawszy się wprzód ze sobą, wspólnie wydadzą.

Od kosztów, wyłożonych na nowe zakłady, przebudowania i rozszerzenia, jakoteż na zakłady dla zarządu celł, poczt, telegrafów i policyi a które w skutek wprowadzenia nowych kolei do dworców, we wstępie do artykułu niniejszego wzmiankowanych, w tychże dworcach rzeczywiście będą potrzebne, Zarządy ko-

lejowe, współużywające tych dworców, płacić będą właścicielom po pięć od sta w stosunku do rozmiarów współużywania.

Artykuł XIX.

W stacyach granicznych w Prostrednej Stenawie, Bernaticach lub Heinersdorfie i w Oppawie ustanowią obie Strony dla osiągnięcia celu wzmiankowanego w artykale 8 Traktatu handlowego z dnia 23 maja 1881, po jednej komorze granicznej z takimi upoważnieniami do ekspedycyowania, jakich stosunki obrotu będą wymagały.

Oprócz tego zarządy cłowe obu Stron zaprowadzą na stacyi w Brumowie, stósownie do potrzeby, która w porozumieniu będzie oceniana i na wniosek jednego z dwóch Wysokich Rządów za każdym razem w porozumieniu na nowo stwierdzana, stósowne urządzenia do postępowania celniczego i ekspedycyowania towarów tamtejszego obrotu lokalnego.

Budowle, które do tego celu w Brumowie będą potrzebne, wystawić ma bezpłatnie i utrzymywać uprzyw. austriacko-węgierska Spółka kolei państwa i urzędników Zarządów cłowych obu Stron przewozić bezpłatnie na części kolei od Halbstadtu do Prostrednej Stenawy.

Rewizyą i ekspedycyą celniczą pakunków pasażerskich i towarów przewożonych w obu kierunkach koleją hanuszowicko-kozioszyjowską przez wspólną granicę załatwiać będą komory obu Stron na mocy Traktatu już ustanowione.

Wysokie Rządy Traktat zawierające oświadczają, iż gotowe są rozszerzyć upoważnienia przerzeczonych komór, jak tylko i o ile będzie tego wymagało rozszerzenie się obrotu.

Artykuł XX.

Formalności rewizyi celniczej i ekspedycyowania tak pakunków pasażerskich jak i towarów wchodzących i wychodzących, tudzież nadzoru celniczego nad obrottem przewożnym przewidzianym w ustępie 2 i 3 artykułu 18 Traktatu handlowego z dnia 23 maja 1881, umówione jeszcze będą szczegółowo w swoim czasie przez komisarzy obu Stron.

Artykuł XXI.

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

Co do tego, jakie upoważnienia mają być nadane urzędnikom policyjnym, których jeden z Wysokich Rządów zechce ustanowić w dworcach pogranicznych leżących w Państwie sąsiednim, Wysokie Rządy osobno się porozumieją. Rokowania w tym względzie rozpocząć się mają najpóźniej trzema miesiącami przed przysposobieniem do ruchu odnośnej kolei żelaznej a skończyć ile możności całym przed otwarciem ruchu.

Artykuł XXII.

We względzie urządzenia służby pocztowej i telegraficznej porozumią się osobno Zarządy pocztowe i telegraficzne obu Stron.

Jeżeli w skutek tego porozumienia się, przechód ruchu pocztowego na kolejach łączących z Prostrednej Stenawy do Otowic (Brumowa) i z Hanuszowic do

Kozięjszyi zaprowadzony będzie w tych samych miejscach, w których według artykułu XVI zamierzono urządzić przechód ruchu kolejowego, Zarządy kolejowe, ruch utrzymujące, winny zobowiązać się do wykonywania na częściach między wspólną granicą a dworcami pod Prostredną Stenawą i Koziaszyją tych samych czynności dla Zarządu pocztowego cesarsko-królewsko austriackiego, które mocą koncesyi będą obowiązane wykonywać na częściach leżących w obszarze austriackim.

Artykuł XXIII.

Zaden z dwóch Wysokich Rządów nie obciąży ruchu na częściach kolei w jego obszarze leżących, o ile i dopóki utrzymywać go będzie zarząd kolejowy drugiego kraju, ani innemi opłatami, prócz tych, które tamże w ogólności ciężą na ruchu kolejowym zagranicznych zarządów kolejowych, ani też większemi.

Artykuł XXIV.

Rząd królewsko pruski zastrzega sobie prawo nabycia części kolei z Hanuszowie do Koziejszyi, leżącej w jego obszarze, ze wszystkimi przynależnościami a to w każdym czasie, licząc od dnia otwarcia ruchu, za wypowiedzeniem, które najmniej na pół roku przedtem ma być uczynione. Jeżeli z prawa tego zrobi użytek, wynagrodzić ma właścicielkę zaplaceniem jej kapitału na budowę dowodnie wyłożonego z odsetkami po 4½ od sta, tudzież kwoty, wydanej na uskutecznione tymczasem ulepszenia a z potrąceniem zmniejszenia się wartości, gdyby się stan kolei pogorszył. Oznaczenie, jaka kwota ma być potrącona w skutek zmniejszenia się wartości, poruczone będzie biegłym, których Strony po jednym zamianują. Gdyby biegli nie mogli zgodzić się z sobą, dwa Wysokie Rządy wyznaczają po jednym bezstronnym biegłym, do żadnego z dwóch Państw nie należącym, a jeden z nich, na którego los padnie, przystąpi na trzeciego do tamtych dwóch biegłych. Ci trzej biegli wydadzą decyzją większością głosów.

Podobnie Rząd cesarsko-królewsko austriacki zastrzega sobie prawo nabyć część kolei raciborsko-oppawskiej na obszarze austriackim leżącą, gdyby Rząd królewsko pruski także tę część na własny rachunek budował a to w każdym czasie, licząc od dnia otwarcia ruchu, pod warunkami ustanowionemi powyżej dla pruskiej części kolei od Hanuszowie do Koziejszyi.

Nadto Rząd królewsko pruski zastrzega sobie co do części kolei hanuszowicko-kozięjszyjowskiej, na jego obszarze leżącej, prawo kadukowe w myśl austriackiej ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) w ten sposób, że kolej stanie się jego własnością po 90 latach, licząc od dnia nadania koncesyi na część pruską.

Również Rząd cesarsko-królewsko austriacki zastrzega sobie prawo kaduku co do części kolei od wspólnej granicy do Oppawy na zasadzie przerzeczonych postanowień ustawowych.

Artykuł XXV.

Gdyby stosunki własności kolei, których się tyczy Traktat niniejszy, uległy zmianie w skutek odkupienia lub przejścia na kogo innego ich części, Wysokie Rządy zawrą ze sobą osobną umowę odpowiednią stosunkom obrotu i swoim interesom.

Zresztą także i w tych przypadkach utrzymywanie ruchu na częściach od wspólnej granicy do Prostrzędnej Stenawy i Koziejszyi zostawione będzie utrzymującemu ruch na łączących się z niemi częściach austryackich a na części od wspólnej granicy do Oppawy, utrzymującemu ruch na łączącej się z nią części pruskiej. Umówienie się szczegółowe co do warunków tego odstąpienia ruchu, zostawia się Zarządom kolejowym obu Stron, jednakże do umowy, która w tym celu będzie zawarta, stosowane być mają te same zasady, które w Traktacie niniejszym umówione zostały we względzie odstąpienia uprzyw. austryacko-węgierskiej Spółce kolei państwa ruchu na pruskiej części kolei z Prostrzędnej Stenawy do Otowie, tudzież we względzie współużywania dworców w Prostrzędnej Stenawie, w Koziejszyi i Oppawie.

Gdyby Rząd cesarsko-królewsko austryacki objął na siebie utrzymywanie ruchu na kolejach z Hanuszowie do Koziejszyi a względnie od Lipowy do wspólnej granicy, nie nabywając tych kolei na własność, odnośne postanowienia niniejszego Traktatu zatrzymają bez zmiany moc obowiązującą, dopóki ruch będzie w taki sposób utrzymywany.

Rządowi królewsko pruskiemu wolno będzie przenieść na Państwo niemieckie prawa i obowiązki, które z Traktatu niniejszego dla niego wynikają.

Artykuł XXVI.

Traktat niniejszy ma być obustronnie przedstawiony do najwyższego zatwierdzenia a dokumenty ratyfikacyjne, które w tej mierze będą wygotowane, wymienione być mają jak można najrychlej w Berlinie.

W dowód czego Pełnomocnicy podpisali go i wycisnęli na nim swoje pieczęci.

Działo się w Berlinie dnia 14 marca 1885.

(L. S.) **Széchenyi** r. w.

(L. S.) **Wrba** r. w.

(L. S.) **Dr. Lange-Burgenkron** r. w.

(L. S.) **Schuck** r. w.

(L. S.) **Busch** r. w.

(L. S.) **Reichardt** r. w.

(L. S.) **Rathjen** r. w.

(L. S.) **Schmidt** r. w.

(L. S.) **Dr. Mieke** 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 Schönbrunnie dnia 19 maja, w roku zbawienia tysiąc osmset osmdziesiątym piątym, Naszego panowania trzydziestym siódmym.

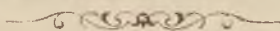
Franciszek Józef r. w.



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 obowiązujący w królestwach i krajach w Radzie państwa reprezentowanych, ogłasza się niniejszem.

Wiedeń, dnia 23 czerwca 1885.

Taaffe r. w.

Pino r. w.

Dunajewski r. w.

96.

Rozporządzenie ministerstw skarbu i handlu z dnia 10 czerwca 1885,

tyczące się ustanowienia tary do poboru cła od wyciągów mięsnych.

Oдноśnie do załączki A do §fu 12 przepisu wykonawczego do Taryfy cłowej z dnia 25 maja 1882, zawierającej ustanowione wielkości tary do tej taryfy (Dz. u. p. Nr. 49 z r. 1882), podwyższa się w porozumieniu z interesowanemi królewsko-węgierskiemi ministerstwami tarę od „wyciągów mięsnych“ w beczkach i pakach z 24% na 30%.

Dunajewski r. w.

Pino r. w.

97.

Rozporządzenie ministerstwa skarbu z d. 16 czerwca 1885, oznaczające wymiar zwrotu podatku od gorzałki użytej do wyrobu octanu ołowiowego.

W porozumieniu z kr. węgierskiem ministerstwem skarbu zmienia się w części §. 3, ustęp 3 rozporządzenia z dnia 14 lipca 1884, tyczącego się wykonania

ustawy o opodatkowaniu wyrobu gorzalki i połączonego z nim wyrobu drożdży stałych (Dz. u. p. Nr. 114) i stanowi się, że pozwalać się będzie na zwrót podatku najwięcej od 33 stopni hektołitrowych alkoholu na wyrób każdych 100 kilogramów octanu ołowiowego.

Dunajewski r. w.

98.

Obwieszczenie ministerstwa skarbu z d. 17 czerwca 1885,

o upoważnieniu komory pomocniczej I klasy w dworcu kolei w Moldawie do postępowania wywozowego z cukrem, piwem i płynami wysokowemi pędzonemi.

Komora pomocnicza I klasy w dworcu kolei w Moldawie w Czechach upoważniona została w myśl istniejących przepisów do postępowania wywozowego z cukrem, piwem i płynami wysokowemi pędzonemi, wysyłanemi koleją żelazną za linią cłową z zastrzeżeniem zwrotu podatku.

Dunajewski r. w.