Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XII. — Wydana i rozesłana dnia 16. lutego 1899.

Treść: (№ 31—33.) 31. Traktat pomiędzy Austryą i Węgrami a Saksonią, tyczący się kilku połączeń kolejowych na granicy austryacko-saskiej. — 32. Obwieszczenie o zmianie oznaczenia Komory pomocniczej II. klasy w Grün (w Elster w Saksonii). — 33. Rozporządzenie, tyczące się przyłączenia gminy i obszaru dworskiego Trzciana do okręgu Sądu powiatowego mieleckiego w Galicyi.

31.

Traktat z dnia 27. listopada 1898,

pomiędzy Austryą i Węgrami a Saksonią, tyczący się kilku połączeń kolejowych na granicy austryacko-saskiej.

(Zawarty w Wiedniu dnia 27. listopada 1898, przez Jego c. i k. Apostolską Mość ratyfikowany w Schönbrunnie dnia 28. grudnia 1898, ratyfikacye wymieniono dnia 25. stycznia 1899.)

My Franciszek Józef Pierwszy,
z Bożej łaski Cesarz Austryacki,
Król Apostolski Węgierski; Król Czeski, Dalmacki, Kroacki, Slawoński, Galicyjski, Lodomeryjski i Illiryjski; Arcyksiążę Austryacki; Wielki Książę Krakowski; Książę Lotaryński, Salzburski, Styryjski, Karyntyjski, Kraiński, Bukowiński, Górno- i Dolno-Śląski; Wielki Książę Siedmiogrodzki; Margrabia Morawski; uksiążęcony Hrabia na Habsburgu i Tyrolu itd. itd. itd.

wiadomo czynimy:

Gdy pomiędzy Naszymi pełnomocnikami a pełnomocnikami Najjśniejszego Króla saskiego zawarty i podpisany został w Wiedniu dnia 27. listopada b. r. traktat tyczący się połączenia kilku kolei żelaznych na granicy austryacko-saskiej, opiewający dosłownie jak następuje:

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

tudzież

Najjaśniejszy Król saski,

przejęci życzeniem rozszerzenia połączeń kolejowych pomiędzy obszarami obu Państw, mianowali pełnomocnikami swymi do zawarcia umowy w tym względzie:

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

Swego tajnego radcę, Ministra kolei żelaznych Dra Henryka Witteka i

Swego radcę ministeryalnego w Ministerstwie skarbu Dra Fryderyka Barona Raymonda

a

Najjaśniejszy Król saski:

Swego posła nadzwyczajnego i pełnomocnego Ministra przy Najjaśniejszym Cesarzu austryackim, Królu czeskim itd. i Królu Apostolskim węgierskim Rudolfa Karola Kaspra Hrabiego Rexa,

Swego dyrektora ministeryalnego w Ministerstwie skarbu, tajnego radcę Ottona Teodora Meusela i

Swego referendarza w Ministerstwie skarbu, tajnego radcę Dra Pawła Hermana Ritterstädta,

którzy okazawszy sobie i uznawszy nawzajem swoje pełnomocnictwa, ułożyli i zawarli z zastrzeżeniem ratyfikacyi następujący traktat.

Artykuł I.

Rządy cesarsko-królewski austryacki i królewsko saski zgodziły się pozwolić na wybudowanie następujących połączeń kolejowych i takowe popierać a mianowicie:

1. od Rossbachu do Adorfu,
2. od Friedlandu na Hermsdorf do Markersdorfu,
3. od Nixdorfu na Karolinsthal do Sebnitz,
4. od Szluknowa do Sohlandu i
5. od Rumburka do Warnsdorfu.

Artykuł II.

Na wypadek, gdyby Rząd cesarsko-królewski austryacki zamierzał połączenie kolejowe w artykule I, l. 1 wzmiankowane wybudować i ruch na niem utrzymywać na rachunek państwa mocą uprzedniego uzyskania odnośnego upoważnienia drogą ustawodawczą uzyskanego, Rząd królewsko saski zobowiązuje się zezwolić, żeby cesarsko-królewsko austryacki zarząd kolei państwa wybudował i utrzymywał w ruchu także szlak leżący na obszarze państwa saskiego aż do granicy.

Gdyby zaś Rząd cesarsko-królewsko austryacki wolał najprzód zapewnić budowę tej linii kolejowej przez nadanie koncesyi przedsiębiorstwu prywatnemu, Rząd królewsko saski nada przedsiębiorcy szlaku austryackiego koncesyę do wybudowania także szlaku leżącego na obszarze państwa saskiego aż do granicy a to według postanowień ustawowych jakie będą w owym czasie obowiązywały i pod szczególnymi warunkami nadto przepisać się mającymi, tudzież z przyznaniem dopuszczalnych ułatwień i ulg i zezwolić, żeby cesarsko-królewsko austryacki zarząd kolei państwa utrzymywał ruch na tym szlaku w ciągu okresu koncesyjnego.

Budowa rzeczonego połączenia kolejowego ma być rozpoczęta niezwłocznie po uzyskaniu odnośnego upoważnienia ustawowego i po dopełnieniu warunków, od którychby według ustawy budowa ta miała zależeć, albo po nadaniu koncesyi i ma być skończona najpóźniej w przeciągu półtora roku, licząc od tego terminu.

Jak tylko ziszczą się warunki powyższe, Rząd cesarsko-królewsko austryacki uwiadomi o tem niezwłocznie Rząd królewsko saski i zarazem oznaczy termin, aż do którego linia kolejowa będzie gotowa do otwarcia ruchu.

Artykuł III.

Budowę szlaku częściowego wązko-torowego połączenia kolejowego w artykule I, pod l. 2 wzmiankowanego a leżącego między stacyą w Friedlandzie c. k. uprzyw. kolei łączącej południowo-północnoniemieckiej a stacyą, która urządzona być ma przy samej granicy w Hermsdorfie, zapewni Rząd cesarsko-królewsko austryacki w czasokresie, który uzna za stosowny, przez nadanie koncesyi, w tej zaś koncesyi włoży na koncesyonaryusza obowiązek, żeby ten szlak kolejowy poprowadził jak najbliżej miejscowości Dittersbach tudzież, żeby go skończył i oddał na użytek publiczny najpóźniej w przeciągu dwóch lat, licząc od nadania koncesyi.

Rząd królewsko saski oświadcza ze swojej strony, że gdy od Rządu cesarsko-królewsko austryackiego otrzyma uwiadomienie, że szlak częściowy w ustępie poprzedzającym oznaczony, jest nadaniem koncesyi zapewniony, gotów będzie wykonać kosztem państwa przedłużenie tego szlaku od stacyi w Hermsdorfie do Markesdorfu i budowę onegoż o tyle przyspieszyć, żeby ruch na gotowej

linii został otwarty ile możności w tym samym czasie, co na łączącym się z nim szlaku austryackim.

Artykuł IV.

Budowa wzmiankowanego w artykule I, l. 3 połączenia kolejowego normalno-torowego od Nixdorfu do Sebnitz ma być poruczona c. k. uprzyw. Spółce kolei północnej czeskiej na zasadzie koncesyi, które Rządy obu Stron nadadzą jej na szlaki częściowe na ich obszarach leżące, przyczem na Spółkę rzeczoną ma być włożony obowiązek, żeby linię kolejową skończyła i ruch na niej otwarła najpóźniej w przeciągu dwóch lat od dnia nadania koncesyi.

Artykuł V.

Rząd cesarsko-królewsko austryacki zastrzega sobie, że w czasie, który uzna za stosowny, zapewni albo przez nadanie koncesyi przedsiębiorstwu prywatnemu wybudowanie kolei normalno-torowej od stacyi w Szluknowie c. k. uprzyw. kolei północnej czeskiej aż do wspólnej granicy w kierunku Sohlandu, albo też na podstawie zasięgniętego ustawowego upoważnienia wybuduje tę kolej i będzie ją utrzymywał w ruchu na rachunek państwa.

O zapewnieniu budowy rzeczonej kolei Rząd cesarsko-królewsko austryacki uwiadomi wcześnie Rząd królewsko saski albo nada przedsiębiorcy austryackiej części kolei, koncesyę na część, która wybudowana być ma na obszarze saskim od granicy aż do Sohlandu a to według postanowień ustawowych na jej obszarze obowiązujących, pod szczególnymi warunkami, które nadto będą przepisane i z przyznaniem dopuszczalnych ułatwień i ulg, albo też pozwoli, żeby Rząd cesarsko-królewsko austryacki wybudował i utrzymywał w ruchu na własny rachunek szlak na obszarze saskim leżący od granicy aż do Sohlandu.

Artykuł VI.

Gdyby Rząd cesarsko-królewsko austryacki uznał za stosowne nadać przedsiębiorstwu prywatnemu koncesyę na wybudowanie leżącego na jego obszarze połączenia kolejowego między miastami Rumburkiem a Warnsdorfem, które wykonane być ma jako mała kolej normalna lub wązko torowa, Rząd królewsko saski, otrzymawszy uwiadomienie o nadaniu tej koncesyi, nada bez żadnych trudności koncesyonaryuszom części austryackiej szlaku także koncesyę na szlak pośredni leżący w Saksonii a to według postanowień ustawowych, jakie będą obowiązywały w odnośnym czasie i pod szczególnymi warunkami, jakie nadto będą przepisane, tudzież z zastosowaniem dopuszczalnych ułatwień.

Artykuł VII.

Oba Wysokie Rządy zobowiązują się dozwolić i zarządzić, żeby koleje żelazne w artykule I, ll. 1, 3 i 4 oznaczone były w punktach końcowych w sposób stosowny, przechodzenie materyału kołowego dopuszczający, połączone zapomocą torów szynowych z kolejami żelaznemi, które w owym czasie będą tam dobiegały.

Co do kolei Friedland-Markersdorf, w artykule I pod l. 2 wzmiankowanej, której tor powinien mieć 0·75 *m* szerokości, urządzić należy w stacyi markersdorfskiej bezpośrednie połączenie zapomocą szyn z koleją wązko-torową do Żytawy prowadzącą a w stacyi friedlandzkiej wykonać takie budowle i zaprowadzić takie urządzenia ruchu, żeby wzajemne przechodzenie osób i towarów pomiędzy odnośnemi kolejami mogło odbywać się w sposób jak najprostszy, jak najszybszy i jak najtańszy.

Co do małej kolei w artykule I, l. 5 wzmiankowanej, postanawia się, że gdyby używana była do lokalnego obrotu towarowego i w tym celu miała otrzymać pośrednie lub bezpośrednie połączenie szynowe z liniami czeskiej kolei północnej, w takim razie urządzone będzie podobne połączenie także z przystankiem w Alt-Warnsdorfie królewsko saskich kolei państwa.

Artykuł VIII.

Punkta, w których koleje żelazne w artykule I oznaczone mają przecinać granicę, oznaczą komisarze obustronni drogą wspólnego rokowania.

Do nabycia gruntów potrzebnych pod budowę kolei żelaznych w artykule I wzmiankowanych nadane będzie przedsiębiorcom w obszarze każdego z dwóch państw prawo wywłaszczenia stosownie do postanowień ustawowych w odnośnym czasie obowiązujących.

Artykuł IX.

Przejście ruchu na kolejach żelaznych w artykule I, ll. 1 aż do 4 oznaczonych będzie miało miejsce:

a) na linii kolejowej od Rossbachu do Adorfu w dworcu adorfskim na saskim obszarze leżącym, który stosownie do potrzeb ruchu i obrotu będzie rozszerzony;

b) na linii kolejowej od Friedlandu do Markersdorfu w dworcu kolejowym, który wystawiony będzie na obszarze austryackim przy samej granicy pod Hermsdorfem;

c) na linii kolejowej od Nixdorfu do Sebnic w dworcu kolejowym sebnickim na obszarze saskim;

d) na linii kolejowej od Szluknowa do Sohlandu w dworcu sohlandzkim na saskim obszarze leżącym, który stosownie do potrzeby będzie rozszerzony.

Komory pograniczne mają być ustanowione dla linii kolejowej Rossbach—Adorf w Rossbach na stacyi, dla linii Friedland—Markersdorf w Hermsdorf na stacyi przejścia ruchu, dla linii Nixdorf—Sebnitz, w Niedereinsiedel na stacyi, która urządzona tam będzie na obszarze austryackim, dla linii Szluknow—Sohland w przystanku, który urządzony będzie w Aeusserstmittelsohland.

Stacye graniczne i stacye przejścia ruchu urządzone będą według zasad obowiązujących na obszarze dotyczącego państwa.

Na obszarze saskim urządzenia sygnałowe szlaków częściowych tych połączeń kolejowych, które w artykule I, ll. 1, 3, 4 i 5 są oznaczone, mają być całkiem zgodne z temi urządzeniami, które pod tym względem uznane będą za dobre dla szlaków linii powyższych, leżących na obszarze austryackim, zastrzega się jednak zupełną wzajemność co do szlaku częściowego linii Friedland—Markersdorf na obszarze austryackim leżącego, który wykonać ma Rząd królewsko saski.

Artykuł X.

Co się tyczy małej kolei z Rumburka do Warnsdorfu, leżącej po części na obszarze austryackim po części na obszarze saskim, zastrzega się, że dwa Wysokie Rządy kontraktujące zawrą później ze sobą umowę co do warunków i sposobów nadzoru pod względem cłowym i wszelkim innym, z wzięciem na uwagę szczególnych stosunków urządzenia i obrotu tej linii kolejowej.

Artykuł XI.

Co do szczegółowych warunków współużywania dworców w Adorfie, Sebnitz i Sohlandzie, mianowicie zaś co do wynagrodzeń, jakie za to mają być płacone królewsko saskiemu zarządowi kolei żelaznych, interesowane zarządy kolei żelaznych zawrą układ w tym względzie potrzebny z zastrzeżeniem zatwierdzenia przez oba Wysokie Rządy.

W podobny sposób i z tem samem zastrzeżeniem królewsko saski zarząd kolei państwa umówi się z koncesyonaryuszem linii kolejowej Friedland—Hermsdorf co do współużywania dworca w Hermsdorfie.

Gdyby ugoda nie przyszła do skutku, Wysokie Rządy kontraktujące porozumieją się ze sobą co do współużywania stacyi przejścia ruchu i wynagrodzenia, jakie z tego tytułu ma być płacone a zarządzenia na zasadzie tego porozumienia się wydane, będą obowiązującemi dla dotyczących zarządów kolejowych.

Atoli już teraz postanawia się za wspólną zgodą, że interesowane zagraniczne zarządy kolejowe ponieść mają przez zapłacenie kapitału koszta budowy oddanych im stosownie do potrzeby w wyłączne używanie części wzmiankowanych dworców i wziąć na siebie utrzymywanie tychże własnym kosztem w dobrym stanie i odnawianie ich, gdy to będzie potrzebne, stosownie do zasad, jakich trzyma się Rząd dotyczącego państwa.

Natomiast wyłożone rzeczywiście i udowodnione należycie koszta budowy części dworców w rzeczonych stacyach przejścia ruchu przez interesowane zarządy wspólnie używanych, będą zarządowi, który je wybudował, zwracane w stosunku używania, w razie zaś wątpliwym, w połowie, a mianowicie płacone za to będzie wynagrodzenie roczne, obliczone na podstawie oprocentowania kapitału nakładowego. Stopę procentową ustanawia się na razie na pięć lat w wysokości cztery od sta i ta stopa procentowa podlega rewizyi co pięć lat. Pod tym względem, które budynki mają być uważane za wspólne, interesowane zarządy zawrą ze sobą osobną umowę.

Koszta utrzymania tych budynków wspólnie używanych, ponoszone przez zarząd takowe utrzymujący, zwracać mu będzie drugi zarząd w stosunkowym wymiarze.

Koszta, które dotyczące zarządy kolei żelaznych ponosić będą w skutek przyjęcia włożonego na nie w artykule XIII niniejszego traktatu obowiązku wystawienia i utrzymania budowli (lokali urzędowych i mieszkań) do celów zarządu cłowego, jakoteż do celów zarządu pocztowego, telegraficznego i policyjnego kraju zagranicznego, zwracać będzie zarząd zagranicznej kolei dobiegowej z odpowiedniem zastosowaniem postanowień zawartych w piątym i szóstym ustępie artykułu niniejszego.

Przez kapitał nakładowy w duchu niniejszego artykułu rozumieć należy tylko koszta rzeczywiście wyłożone bez wliczania kosztów zgromadzenia kapitału i strat na kursie, jeżeliby je poniesiono.

Postanowienia powyższe stosują się także do budowli, które byłyby potrzebne do uzupełnienia lub rozszerzenia istniejących.

Gdyby pomiędzy interesowanemi zarządami kolejowemi nie przyszła do skutku ugoda co do potrzeby uzupełnienia i rozszerzenia budowli, jakoteż w ogóle co do stosowania postanowień niniejszego artykułu, zarządy kolejowe poddać się mają

decyzyi obu Wysokich Rządów, które ją po wzajemnem porozumieniu się wydadzą.

Artykuł XII.

W stacyi granicznej rossbaskiej służbę cłową załatwiać będą i nadal połączone ekspedycye celnicze tamże przez obie strony ustanowione.

Na stacyi granicznej i przechodniej pod Hermsdorfem, jakoteż na stacyach granicznych w Niedereinsiedel i Aeusserstmittelsohland ustanowią obie strony do osiągnięcia celu w artykule 8 traktatu handlowego i cłowego między Austryą i Węgrami a państwem niemieckiem z dnia 6. grudnia 1891 oznaczonego, po jednej komorze granicznej z odpowiedniemi stosunkom obrotu upoważnieniami co do ekspedycyi.

Wysokie Rządy kontraktujące oświadczają, że gotowe są rozszerzyć rzeczone upoważnienia jak tylko i o ile wzrost obrotu będzie tego wymagał.

Artykuł XIII.

Na ten zarząd kolejowy, który według niniejszego traktatu obowiązany jest wybudować dotyczący dworzec pograniczny, włożyć ma dotyczący Rząd obowiązek — o ile za zezwoleniem obu Wysokich Rządów interesowane zarządy nie zawrą ze sobą innej umowy — żeby wystawił i utrzymywał w dobrym stanie budynki na lokale służbowe dla zarządów wzmiankowanych w ustępie siódmym artykułu XI. i żeby wziął na siebie wybudowanie mieszkań potrzebnych dla dotyczących urzędników zagranicznych a im dostarczyć się mających, albo żeby im dostarczył odpowiednich mieszkań najętych, za co należeć się mu będzie wynagrodzenie w artykule XI ustanowione, zarządowi zaś kolejowemu, to wynagrodzenie płacącemu, przypadać będą w udziale kwoty urzędnikom za czynsz potrącane, jakie według postanowień kraju rodzinnego byłyby im potrącane, gdyby im mieszkań dostarczono.

Artykuł XIV.

Wszelkie szczegółowe postanowienia co do urządzenia wzmiankowanych w artykule poprzedzającym i wszelkich innych stosunków między urzędami obu Stron a w szczególności co do urządzeń zaprowadzić się mających ze względu na interesa cłowe obu Stron, jakoteż co do formalności rewizyi celniczej i ekspedycyi pakunku podróżnych tudzież towarów wchodzących i wychodzących, wydane będą na podstawie osobnego układu między pełnomocnikami zarządów cłowych obu Stron. W każdym razie ich funkcyonaryusze, o ileby stosownie do szczególnych układów zawrzeć się mających, potrzebowali w celach służbowych jeździć połączeniami kolejowemi w artykule I wzmiankowanemi, będzie dozwalany przewóz bezpłatny.

Artykuł XV.

Postanowienia istniejące i jeszcze umówić się mające co do wykonywania policyi nad paszportami i nad obcymi mają być stosowane na połączeniach kolejowych, będących przedmiotem niniejszego traktatu.

Upoważnienia urzędowe urzędników policyjnych, którychby Rząd królewsko saski ustanowił w stacyach granicznych rossbaskiej, hermsdorfskiej i niedereinsiedelskiej a Rząd cesarsko-królewsko austryacki w stacyi granicznej w Aeusserstmittelsohland nadane im będą na podstawie osobnego porozumienia się obu Wysokich Rządów.

W tym względzie rokowania mają rozpocząć się najmniej na trzy miesiące przed otwarciem ruchu na dotyczącej kolei i mają się ile możności całkiem skończyć przed otwarciem ruchu.

Artykuł XVI.

Urządzenie służby pocztowej i telegraficznej na połączeniach kolejowych będących przedmiotem niniejszego traktatu zastrzega się zarządom pocztowym i telegraficznym obu Stron, które w tym względzie mają się porozumieć.

Jeżeli stosownie do tego porozumienia się przechodzenie ruchu pocztowego będzie również przeniesione do stacyi przejścia ruchu w Adorf, Sebnitz i Sohland, dotyczące przedsiębiorstwa austryackie, ruch utrzymujące będą obowiązane przewozić pocztę na szlakach między stacyą przejścia ruchu a wspólną granicą na rzecz zarządu pocztowego państwa niemieckiego, przewóz zaś poczty na szlaku pomiędzy granicą a stacyą przejścia ruchu w Hermsdorfie, na rzecz cesarsko-królewsko austryackiego zarządu pocztowego, obejmie królewsko saski zarząd kolei państwa.

Artykuł XVII.

Zupełne prawa majestatu co do leżących na obszarze saskim szlaków kolejowych linii Rossbach—Adorf, Nixdorf—Sebnitz, Szluknow—Sohland i małej kolei Rumburg—Warnsdorf zastrzegają się wyłącznie Najjaśniejszemu królowi saskiemu a co do leżącego na obszarze austryackim szlaku linii Friedland—Markersdorf, wyłącznie Najjaśniejszemu Cesarzowi austryackiemu, Królowi czeskiemu itd. i Królowi Apostolskiemu węgierskiemu.

Artykuł XVIII.

Bez uszczerbku dla prawa majestatu i nadzoru Wysokich Stron kontraktujących co do szlaków kolejowych, leżących na ich obszarach i co do ruchu odbywającego się na takowych, wykonywanie prawa zwierzchniczego nadzoru nad zarządami kolejowemi ruch utrzymującemi służy w ogóle temu Rządowi, na którego obszarze znajdują się ich siedziby.

Artykuł XIX.

Policyą dworcową, pod nadzorem Władz właściwych do tego na obszarze każdego państwa, sprawować będą stosownie do przepisów i zasad na każdym obszarze obowiązujących, przedewszystkiem urzędnicy zarządu kolejowego dotyczącego szlaku kolejowego.

Artykuł XX.

Obywatele jednej z Wysokich Stron kontraktujących, którym zarządy kolejowe nadadzą posady przy ruchu szlaku kolejowego na obszarze drugiej Strony nie przestają w skutek tego być poddanymi swojego kraju rodzinnego.

Jednakże posady urzędników lokalnych, z wyjątkiem naczelników dworcowych, urzędników telegrafu i tych, którym poruczony jest pobór pieniędzy, obsadzane być mają ile możności krajowcami.

Obadwa Wysokie Rządy przyrzekają sobie nawzajem, że tacy urzędnicy, słudzy i robotnicy, którzy byli skazani za pospolite zbrodnie i przestępstwa, za przemytnictwo lub za ciężkie przekroczenia defraudacyjne nie będą świadomie przyjmowani do takiej służby a względnie do takiej pracy, którąby w myśl niniejszego traktatu mieli wykonywać na obszarze drugiego państwa.

Wszyscy urzędnicy bez względu na to, gdzie znajduje się siedziba ich posady, podlegają władzy służbowej i dyscyplinarnej swojego przełożonego zarządu a zresztą ustawom i Władzom tego państwa, w którem stale mieszkają.

Artykuł XXI.

Ustanawianie i zatwierdzanie taryf zastrzega się temu Rządowi, na którego obszarze ma siedzibę zarząd kolejowy ruch utrzymujący. Jednakże dla tych szlaków kolei żelaznych, w artykule I, l. 1 aż do 4 oznaczonych, które leżą pomiędzy stacyami najbliższemi granicy z jednej i z drugiej strony, pozycye taryfowe ustanawiane być mają według tych samych zasad.

Obie Wysokie Strony kontraktujące zobowiązują się wpływać na to i trzymać się tego, żeby na każdej z kolei żelaznych, będących przedmiotem niniejszego traktatu i na ich bezpośrednich liniach dobiegowych, ile możności w łączności z pociągami sąsiednich szlaków kolejowych, zaprowadzone były dla przewozu osób najmniej dwa pociągi dziennie w obu kierunkach a na liniach w artykule I, l. 1 aż do 4 oznaczonych, nadto także dla obrotu towarów tyle pociągów, ile do podołania mu potrzeba, jakoteż, żeby wszelkie inne zarządzenia, tyczące się ruchu, były uregulowane odpowiednio potrzebom obrotu.

Zresztą postanowienia traktatów, jakie między Austryą i Węgrami a państwem niemieckiem istnieją lub istnieć będą, tyczące się ułatwienia wzajemnego obrotu na kolejach żelaznych, mianowicie zaś postanowienia artykułów 15—18 traktatu handlowego i cłowego między Austryą i Węgrami a państwem niemieckiem z dnia 6. grudnia 1891, dopóki tenże będzie obowiązywał, mają być stosowane także do połączeń kolejowych, będących przedmiotem niniejszego traktatu.

Artykuł XXII.

Rząd królewsko saski nie będzie obciążał ruchu leżących na jej obszarze szlaków częściowych połączeń kolejowych w artykule II, ll. 1, 3, 4 i 5 oznaczonych żadnemi innemi podatkami ani wyższemi od tych, jakieby w ogóle ciężyły na ruchu kolejowym odbywającym się w tych samych stosunkach na obszarze saskim.

Taż sama zasada stosuje się także do szlaku od granicy do Hermsdorfu, na którym ruch utrzymywać będzie królewsko saski zarząd kolei państwa.

Artykuł XXIII.

Postanowienia niniejszego traktatu a w szczególności tyczące się przechodzenia ruchu i stacyi granicznych, jakoteż utrzymywania ruchu na dotyczących szlakach, zatrzymają moc swoję także w tym razie, gdyby Rząd cesarsko-królewsko austryacki objął własność lub ruch leżącej na obszarze austryackim części jednej z kolei żelaznych w artykule I oznaczonych lub gdyby Rząd królewsko saski zrobił użytek z zastrzeżonego mu w koncesyi prawa odkupienia szlaku leżącego na jego obszarze. W przypadku takim oba Wysokie Rządy porozumieją się szczegółowo co do sposobu wykonania.

Artykuł XXIV.

Traktat powyższy ma być obustronnie przełożony do Najwyższego zatwierdzenia a wymiana odnośnych dokumentów ratyfikacyjnych nastąpić ma w Wiedniu najpóźniej w ośm tygodni po przyjściu traktatu do skutku.

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

Wiedeń, dnia 27. listopada 1898.

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

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

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

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

(L. S.) **Dr. Ritterstädt** r. w.

Tedy po zbadaniu wszystkich artykułów 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 28. grudnia w roku zbawienia tysiąc ośmset dziewięćdziesiątym ósmym, Naszego panowania pięćdziesiątym pierwszym.

Franciszek Józef r. w.

Hrabia Agenor **Gołuchowski** r. w.

Z Najwyższego rozkazu Jego cesarskiej i królewskiej Apostolskiej Mości:

Aleksander **Suzzara** r. w.,
c. i k. naczelnik sekcyi.

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

Wiedeń, dnia 9. lutego 1899.

Thun r. w. **Wittek** r. w. **Kaizl** r. w. **Di Pauli** r. w.

32.

Obwieszczenie Ministerstwa skarbu z dnia 26. stycznia 1899,

o zmianie oznaczania Komory pomocniczej II. klasy w Grün (w Elster w Saksonii).

Oznaczenie c. k. Komory pomocniczej II. klasy w Grün (w Elster w Saksonii) zmienia się na „c. k. Komora pomocnicza II. klasy w Grün (w Bad Elster w Saksonii)“.

Kaizl r. w.

33.

Rozporządzenie Ministerstwa sprawiedliwości z dnia 6. lutego 1899,

tyczące się przyłączenia gminy i obszaru dworskiego Trzciana do okręgu Sądu powiatowego mieleckiego w Galicyi.

Na zasadzie ustawy z dnia 11. czerwca 1868, Dz. u. p. Nr. 59, oddziela się gminę i obszar dworski Trzciana od okręgu Sądu powiatowego radomyskiego i przyłącza się ją do okręgu Sądu powiatowego mieleckiego.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w wykonanie dnia 1. października 1899.

Ruber r. w.