

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XLIX — Wydana i rozesłana dnia 20 lipca 1899.

Treść: (№ 121—123.) 121. Traktat pomiędzy monarchią austryacko-węgierską a państwem niemieckiem, tyczący się wybudowania kolei łączącej od Tannwaldu do Petersdorfu. — 122. Obwieszczenie o przedłużeniu terminu otwarcia ruchu na kolei lokalnej Nowy Dwór—Wezeryce. — 123. Obwieszczenie o ustanowieniu stacjonarstwa w Gmünd w Dolnej Austrii.

121.

Traktat z dnia 5. listopada 1898,

pomiędzy monarchią austryacko-węgierską a Państwem niemieckiem, tyczący się wybudowania kolei łączącej od Tannwaldu do Petersdorfu.

(Zawarty w Wiedniu dnia 5. listopada 1898, przez Jego c. i k. Apostolską Mość ratyfikowany w Wiedniu dnia 5. grudnia 1898, ratyfikacje wymieniono dnia 16. grudnia 1898.)

My Franciszek Józef Pierwszy, z Bożej łaski Cesarz Austriacki,

Król Apostolski Węgierski; Król Czeski, Dalmacki, Kroaeki, Sławoński, Galicyjski, Lodomeryjski i Illiryjski; Areyksiążę Austriacki; Wielki Książę Krakowski; Książę Lotaryński, Salzburski, Styryjski, Karyntyjski, Kraiński, Bukowiński, Górno- i Dolno-Ślaski; Wielki Książę Siedmiogrodzki; Margrabia Morawski; uksiążęcony Hrabia na Habsburgu i Tyrolu itd. itd. itd. wiadomo czynimy:

Gdy pomiędzy Naszymi pełnomocnikami a pełnomocnikami Najjśniejszego Cesarza niemieckiego i Króla pruskiego podpisany został w Wiedniu dnia 5. listopada 1898 traktat, tyczący się wybudowania kolei żelaznej łączącej od Tannwaldu w Czechach do Petersdorfu w Śląsku pruskim, który opiewa dosłownie jak następuje:

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

tudzież

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

postanowili, celem uregulowania stosunków pomiędzy Austryą a Prusami zawrzeć traktat, dotyczący się budowy dalszego połączenia kolei żelaznych obu tych Państw i mianowali do tego Swoimi pełnomocnikami:

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

Ludwika Wrbę, Swego naczelnika wydziału w c. k. Ministerstwie kolei żelaznych,

Karola Wurmba, Swego radcę ministeryalnego w c. k. Ministerstwie kolei żelaznych,

Dra Fryderyka Barona Raymonda, Swego radcę w c. k. Ministerstwie skarbu,

Dra Zdenkę Forstera, Swego radcę wydziału w c. k. Ministerstwie kolei żelaznych,

Dra Augusta Weebera, Swego radcę wydziału w c. k. Ministerstwie kolei żelaznych,

Adolfa Gersteudörfera, Swego radcę wydziału w c. k. Ministerstwie skarbu

a

Najjaśniejszy Cesarz niemiecki, Król pruski:

Dra Pawła Micke, Swego dyrektora ministeryalnego, rzeczywistego tajnego radcę rządowego starszego,

Juliusza Rathjena, Swego tajnego radcę skarbowego starszego,

Franciszka Aichbergera, Swego tajnego radcę legacyi,

Fryderyka Lehmana, Swego tajnego radcę skarbowego starszego,

Balduina Wiesnera, Swego tajnego starszego radcę budownictwa,

Gustawa Lacomiego, Swego tajnego radcę skarbowego,

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

Artykuł I.

Rządy obu państw na wstępie oznaczonych zgodziły się zezwolić na wybudowanie kolei łączącej od Tannwaldu przez wspólną granicę do Petersdorfu i postarać się, żeby jej budowę skończono i ruch na niej otwarto w terminie podanym w artykule II.

Artykuł II.

Rząd cesarsko-królewsko austriacki zapewni wybudowanie części kolei żelaznej w artykule I oznaczonej pomiędzy istniejącą stacją w Tannwaldzie a przyszłą stacją przechodnią (artykuł XV) albo przez nadanie koncesyi stosownie do postanowień niniejszego traktatu albo wybuduje ją sam na własny rachunek, na zasadzie upoważnienia ustawowego o które się postara i po dopełnieniu warunków, od którychby budowa tej części miała według dotyczącej ustawy zależeć.

Postanowienie swoje w tym względzie oznajmi Rządowi królewsko pruskiemu aż do końca roku 1899 i zarazem oznaczy termin, aż do którego nastąpi wybudowanie części austriackiej i urządzenie jej do ruchu, co wykonane być ma jak najrychlej, najpóźniej zaś w przeciągu półtrzecia roku, licząc od dnia tego oznajmienia.

Dotrzymanie tego terminu zapewni Rząd cesarsko-królewsko austriacki w razie nadania koncesyi odpowiednimi postanowieniami koncesyjnymi i włożeniem obowiązku na przedsiębiorstwo budowę prowadzące; w razie zaś, gdyby Rząd budował na własną rękę, potrzebnymi środkami administracyjnymi.

Rząd królewsko pruski oświadcza, że część łączną kolei w artykule I oznaczonej, od stacji przechodniej do Petersdorfu gotów jest wybudować na własny rachunek.

Budowę części pruskiej przysposobi on i przyspieszy w taki sposób, żeby mogła być skończona i oddana do ruchu ile możności jednocześnie z wybudowaniem i urządzeniem do ruchu części austriackiej.

Artykuł III.

Każdy z dwu Rządów zastrzega sobie co do swego obszaru oddzielne uchwalenie linii kolejowej jakoteż całego planu budowy i poszczególnych projektów.

Miejsce, w którym kolej przecinać ma wspólną granicę, oznaczone będzie przez komisarzy techni-

cznych na podstawie projektów, które wypracują zarządy dotyczącej kolei.

Artykuł IV.

Kolej wybudować się mająca (artykuł I) będzie się składała na razie tylną z jednego toru od końca do końca. Gdyby zaś później okazała się potrzeba wybudowania drugiego toru dla całej linii kolejowej lub dla poszczególnych jej części albo jakiegos innego dalszego uzupełnienia pierwotnych urządzeń budowy i ruchu, o ile to byłoby potrzebne do ułatwienia obrotu, w takim razie Wysokie Rządy wejdą ze sobą w dalsze rokowania celem porozumienia się w tej mierze.

Szerokość toru wynosić ma zgodnie z szerokością kolei zbiegowych 1435 metra w świetle szyn. Także wszelkie inne stosunki konstrukcji szlaków wybudować się mających i taboru mają być przyjęte według jednostajnych zasad ze względu na możebność zaprowadzenia kolei ząbionych na poszczególnych liniach dobiegowych obu Stron, w taki sposób, żeby na szlakach kolejowych obu Stron mógł odbywać się ruch przejazdowy a w szczególności, żeby tabor mógł bez przeszkody przechodzić tak z kolei dobiegowych jak i na te koleje a względnie, żeby mógł być wzajemnie używany.

Tabor kołowy, wypróbowany przez jeden z dwóch Wysokich Rządów będzie bez powtórnej próby przypuszczony także na części kolei leżącej na obszarze drugiego Rządu.

Artykuł V.

Obadwa Wysokie Rządy zobowiązują się dozwolić i zarządzić, żeby kolej żelazna nowo wybudować się mająca, połączona została zapomocą szyn w punktach końcowych z kolejami obecnie tamże dobiegającymi, w sposób odpowiedni i pozwalający przechodzenia taboru kołowego.

Artykuł VI.

Rząd cesarsko-królewsko austriacki oznajmia zezwolenie swoje, żeby Rząd królewsko pruski wybudował i utrzymywał w ruchu część kolei na obszarze austriackim od wspólnej granicy aż do przyszłej stacji przechodniej (artykuł XV).

Nadto zezwalają oba Wysokie Rządy, żeby łączne szlaki obu Stron, w artykułach I i II oznaczone, aż do punktu złączenia na wspólnej granicy, a według okoliczności także projektowana odnoga

od stosownego punktu austriackiego szlaku do Rochlitz i Ilemnic, o ile to okazałoby się potrzebnym ze względów technicznych lub ekonomiczno-budowniczych poprowadzone były częściowo, krótkimi kawałkami przez obszar sąsiedniego państwa.

Szczegółowe postanowienia w tym względzie uchwalone będą za obopólną zgodą przez komisarzy technicznych obu Wysokich Rządów z zastosowaniem wszelkich możebnych ułatwień i uproszczeń, jakie tylko będą prawnie dopuszczalne ze względu na szczupłą rozległość i niesamodzielne stanowisko tych szlaków kolejowych.

Do nabycia gruntów pod szlaki kolejowe w artykule niniejszym oznaczone, nadana będzie przedsiębiorcom w obszarach obu państw prawo wywłaszczenia według postanowień, jakie tamże obowiązują lub obowiązywać będą.

Artykuł VII.

Wykonywanie pełnej Władzy majestatu (a więc także sądowej i policyjnej) zastrzega się co do szlaków kolejowych wspólną granicę przecinających na każdym z dwóch obszarów wyłącznie Rządowi terytorjalnemu.

Artykuł VIII.

Wysokie Rządy zastrzegają sobie, że do wykonywania prawa majestatu i prawa nadzoru, służących im co do szlaków kolejowych leżących na ich obszarach i co do ruchu na tych szlakach, ustanowią komisarzy, mających reprezentować stosunki swoich Rządów do zarządów kolejowych we wszystkich tych przypadkach, w których właściwe Władze krajowe nie mogą działać bezpośrednio ani sądownie ani policyjnie.

Artykuł IX.

Niezawisłe od prawa majestatu i prawa nadzoru służących obu Wysokim Stronom kontraktującym co do szlaków kolejowych leżących na ich obszarach i co do ruchu na nich utrzymywanego, wykonywanie prawa najwyższej zwierzchności nad zarządami kolejowymi ruch utrzymującymi, służy w ogóle temu Rządowi, na którego obszarze takowe mają siedzibę.

Artykuł X.

Policyą kolejową sprawować będą głównie urzędnicy zarządu kolejowego pod nadzorem Władz właściwych do tego w każdym z dwóch obszarów a według przepisów i zasad obowiązujących w każdym z tych obszarów.

Artykuł XI.

Gdyby budowę a względnie ruch na szlakach kolejowych, będących przedmiotem niniejszego traktatu, objął całkiem lub po części, teraz lub w przyszłości na obszarze pruskim przedsiębiorca austriacki lub na obszarze austriackim przedsiębiorca niemiecki, mają oni jeden i drugi pod względem wszelkich roszczeń do wynagrodzenia szkody, wywodzonych z budowy i ruchu kolei poddać się ustawom i sądownictwu tego państwa, w którym szkoda została wyrządzona, o ile roszczenie do wynagrodzenia nie jest wywodzone z interesu przewozowego zawartego z zarządem kolejowym ruch utrzymującym albo z jakąś inną koleją, która miała udział w przewozie.

Artykuł XII.

Obywatele jednej z Wysokich Stron kontraktujących, ustanowieni przez zarządy kolejowe przy ruchu na częściach kolei w obszarze drugiej Strony, nie przestają przez to być poddanymi swego kraju rodzinnego.

Atoli posady urzędników lokalnych z wyjątkiem naczelników dworcowych, urzędników przy telegrafach i tych, którym poruczone jest odbieranie pieniędzy, powinny być ile możności obsadzone krajowcami.

Wszyscy urzędnicy kolejowi, gdziekolwiek leży miejsce ich posady, podlegają we względnie porządkowo-karnym tylko tej Władzy, która ich mianuje w każdym zaś innym ustawom i Władzom swojej siedziby.

Artykuł XIII.

Ustanowienie i zatwierdzenie planów jazdy i taryf zastrzega się temu Rządowi, na którego obszarze ma siedzibę zarząd kolejowy utrzymujący ruch.

Artykuł XIV.

Postanowienia traktatowe, jakie będą kiedykolwiek istniały w przedmiocie ułatwienia wzajemnego obrotu kolejowego między państwem niemieckim a monarchią austriacko-węgierską, w szczególności zaś postanowienia artykułów 15—18 Traktatu handlowego z dnia 6. grudnia 1891, dopóki tenże będzie obowiązywał, stosują się także do kolei łączącej traktatem niniejszym zapewnionej.

Obiedwie Wysokie Strony kontraktujące zobowiązują się wpływać na to:

1. żeby na kolei żelaznej będącej przedmiotem niniejszego traktatu, wysyłano ile możności ze względem na łączność pociągów kolei sąsiednich codziennie najmniej dwa pociągi w obu kierunkach sposobne do przewozu osób, do przewozu zaś towarów tyle pociągów, ile do wydołania temu potrzeba, tudzież, żeby wszelkie inne zarządzenia, tyjące się ruchu, odpowiadały interesom obrotu;

2. żeby zarządy ruchu na kolejach współdziałających nie sprzeciwiały się zaprowadzeniu ekspedycji bezpośrednich w obrocie osobowym i towarowym pomiędzy szlakami kolei, o którą chodzi a sąsiednimi, gdyby oba Wysokie Rządy uznały to za pożądane w interesie obrotu.

Artykuł XV.

Na kolei wybudować się mającej, zawiądownictwo zmieniać się będzie w stacy, która urządzona być ma na obszarze austriackim pod Ober-Polaun (Grünthal), miejsce zaś i urządzenie tej stacyi przechodniej postanowione będzie na podstawie projektu interesowanego austriackiego zarządu kolejowego przez komisarzy technicznych w związku z przewidzianem w artykule III zgodnem ustanowieniem miejsca przecięcia granicy.

Do wybudowania i urządzenia stacyi przechodniej stosowane być mają zasady przyjęte w Austrii.

Natomiast urządzenia budowy i ruchu, konstrukcyja budowy zwierzchniej i urządzenia sygnałowe szlaku leżącego na obszarze austriackim od granicy aż do stacyi przechodniej mają być zgodne z temi urządzeniami, które w tej mierze przyjęte będą dla szlaku łącznego, leżącego na obszarze pruskim.

Artykuł XVI.

Gdyby Rząd cesarsko-królewsko austriacki miał nadać koncesyę na szlak leżący na jego obszarze, zobowiąże koncesyonaryusza, żeby królewsko-pruskiemu zarządowi kolei państwa pozwolił współużywania przyszłej stacyi granicznej i przechodniej.

Gdyby zaś budowa części austriackiej miała być wykonana kosztem państwa, Rząd cesarsko-królewsko austriacki zapewni bezpośrednio królewsko-pruskiemu zarządowi kolei państwa takież same dogodności.

Artykuł XVII.

Co do warunków, pod którymi królewsko-pruskiemu zarządowi kolei państwa służyć ma prawo

współużywania przyszłego dworca przechodniego a w szczególności co do osobnego wynagrodzenia, które za to ma być płacone zarządowi będącemu właścicielem, zawarta będzie umowa między interesowanymi zarządami kolejowymi obu Stron.

Gdyby się nie porozumiano, zarządy kolejowe poddać się mają postanowieniom, jakie oba Wysokie Rządy wydadzą wspólnie po zniesieniu się z sobą.

W każdym jednak razie królewsko pruski zarząd kolei państwa, współużywający tego dworca, zwracać ma właścicielowi gotówką, w stosunku współużywania, koszta przyszłych zakładów i budowli w stacyi przechodniej, licząc do nich lokale służbowe i mieszkalne dla zarządu kolejowego, cłowego, pocztowego, telegraficznego i policyjnego w rozmiarze odpowiadającym rzeczywistej potrzebie obrotu kolejowego.

Według tych samych zasad postępować się będzie z rozszerzeniami pierwotnych zakładów kolejowych w stacyi przechodniej, jakie Rząd cesarsko-królewsko austriacki uzna za potrzebne w interesie obrotu lub jakichby Rząd królewsko pruski żądał dla swoich gałęzi służbowych, w ustępie trzecim oznaczonych.

Artykuł XVIII.

W stacyi granicznej, która ma być połączona ze stacyą przechodnią wybudować się mającą na obszarze austriackim, ustanowią obie Strony do osiągnięcia celów w artykule 8 traktatu handlowego z dnia 6. grudnia 1891 oznaczonych po jednej komorze granicznej z odpowiedniami stosunkom obrotu upoważnieniami co do ekspedycji.

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

Artykuł XIX.

Formalności rewizyi celniczej i ekspedycji pakunku podróźnych, towarów wprowadzanych i wywożonych, jakoteż nadzoru celniczego nad obrotem przewoźnym, przewidzianym w artykule 18, ustęp 2 i 3 traktatu handlowego z dnia 6. grudnia 1891. umówione jeszcze będą szczegółowo w swoim czasie przez komisarzy obu Stron.

Artykuł XX.

Postanowienia istniejące i jeszcze umówić się mające co do wykonywania policyi nad paszportami i nad obcymi mają być stosowane na kolei łączącej będącej przedmiotem niniejszego traktatu.

Upoważnienia urzędowe urzędników policyjnych, którychby Rząd królewsko pruski ustanowił w dworcu pogranicznym, nadane im będą na podstawie osobnego porozumienia się obu Wysokich Rządów. W tym względzie rokowania rozpocząć się mają najmniej na trzy miesiące przed otwarciem ruchu na dotyczącej kolei i mają się ile możności całkiem skończyć przed otwarciem ruchu.

Artykuł XXI.

Co do urządzenia służby pocztowej i telegraficznej porozumieją się osobno zarządy pocztowe i telegraficzne obu Stron.

Jeżeli stosownie do tego porozumienia się ruch pocztowy będzie przechodził w ręce drugiego zarządu w tym samym punkcie, w którym stosownie do artykułu XV zmieniać się będzie zawiadowstwo kolejowe, królewsko pruski zarząd kolei państwa weźmie na siebie obowiązek przewożenia poczty na rzecz cesarsko-królewskiego austriackiego zarządu pocztowego na szlaku pomiędzy wspólną granicą a stacyą przechodnią.

Artykuł XXII.

Żaden z dwóch Wysokich Rządów nie będzie obciążał ruchu na szlakach kolejowych, na ich obszarze leżących, o ile i dopóki utrzymywać go będzie zarząd kolejowy drugiego kraju, ani innymi podatkami ani wyższymi od tych, jakie tamże ciążą w ogólności na ruchu kolejowym zagranicznych zarządów kolei żelaznych.

Artykuł XXIII.

Gdyby w razie wykonania szlaku w obszarze austriackim leżącego przez przedsiębiorstwo prywatne, zaszła później zmiana w stosunkach własności tego szlaku w skutek odkupu lub prawa kaduku, albo, gdyby Rząd cesarsko-królewsko austriacki objął utrzymywanie ruchu na tym szlaku bez nabywania prawa własności, postanowienia niniejszego traktatu mimo to pozostaną w mocy bez zmiany.

Rządowi królewsko pruskiemu wolno będzie przenieść prawa i obowiązki z niniejszego traktatu wynikające na państwo niemieckie.

Artykuł XXIV.

Traktat niniejszy ma być obustronnie przełożony do Najwyższego zatwierdzenia a wymiana

odnośnych dokumentów ratyfikacyjnych nastąpić ma jak można najrychlej w Wiedniu.

W dowód czego pełnomocnicy podpisali traktat niniejszy i wycisnęli na nim swoje pieczęci.

Działo się w Wiedniu, dnia 5. listopada 1898.

(L. S.) **Wrba** r. w.
 (L. S.) **Wurmb** r. w.
 (L. S.) **Raymond** r. w.
 (L. S.) **Forster** r. w.
 (L. S.) **Weeber** r. w.
 (L. S.) **Gerstendörfer** r. w.

(L. S.) **Dr. Micke** r. w.
 (L. S.) **Rathjen** r. w.
 (L. S.) **Aichberger** r. w.
 (L. S.) **Lehmann** r. w.
 (L. S.) **Wiesner** r. w.
 (L. S.) **Lacomi** 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 Wiedniu dnia 5. grudnia w roku zbawienia tysiąc ośmset dziewięćdziesiątym ósmym, Naszego panowania pięćdziesiątym pierwszym.



Franciszek Józef r. w.

Hrabia Agenor **Goluchowski** r. w.

Z Najwyższego rozkazu Jego cesarskiej i królewskiej Apostolskiej Mości:

Aleksander Suzzara r. w.,
 c. i k. naczelnik sekcji.

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

Wiedeń, dnia 4. lipca 1899.

Thun r. w.

Kaizl r. w.

Di Pauli r. w.

Wittek r. w.

122.**Obwieszczenie Ministerstwa kolei żelaznych z dnia 12. lipca 1899,**

o przedłużeniu terminu otwarcia ruchu na kolei lokalnej Nowy Dwór—Wezeryce.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia termin skończenia i otwarcia kolei lokalnej Nowy Dwór—Wezeryce, ustanowiony w §. 2 Dokumentu koncesyjnego z dnia 21. września 1896, Dz. u. p. Nr. 193 i przedłużony stosownie do obwieszczenia Ministerstwa kolei żelaznych z dnia 26. września 1898, Dz. u. p. Nr. 179, został przedłużony aż do 21. września 1901.

Wittek r. w.

123.**Obwieszczenie Ministerstwa spraw wewnętrznych z d. 15. lipca 1899,**

o ustanowieniu starostwa w Gmünd w Dolnej Austrii.

Jego c. i k. Apostolska Mość Najwyższem postanowieniem z dnia 17. lipca 1899 raczył najmiłociwiej zezwolić z częściową zmianą podziału administracyjnego arcyksięstwa austriackiego poniżej Anizy, ogłoszonego rozporządzeniem Ministerstwa spraw wewnętrznych z dnia 10. lipca 1868, Dz. u. p. Nr. 101, na ustanowienie w Gmünd starostwa, którego okrąg urzędowy obejmować ma okręgi sądowe Litschau, Schrems i Weitra, mające oddzielić się od teraźniejszych powiatów politycznych Waidhofen nad Thaya i Zwettl.

Starostwo w Gmünd rozpocząć ma czynności urzędowe dnia 1. października 1899.

Thun r. w.

