

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część LXXX. — Wydana i rozesłana dnia 15. sierpnia 1903.

Treść: *M* 166. Traktat między monarchią austriacko-węgierską a państwem niemieckiem co do utworzenia połączenia kolejowego od Friedeberg n. Q. do Heinersdorf.

166.

Traktat z dnia 20. listopada 1902,

między monarchią austriacko-węgierską a państwem niemieckiem co do utworzenia połączenia kolejowego od Friedeberg n. Q. do Heinersdorf.

(Zawarty w Berlinie dnia 20. listopada 1902, ratyfikowany przez Jego c. i k. Apostolską Mość w Budapeszcie dnia 13. lutego 1903, ratyfikacje wymieniono w Berlinie dnia 1. lipca 1903.)

My Franciszek Józef Pierwszy, z Bożej łaski Cesarz Austriacki,

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

wiadomo czynimy i ogłaszamy niniejszem:

Gdy Nasi pełnomocnicy i pełnomocnicy Najjaśniejszego Cesarza Niemieckiego, Króla Pruskiego podpisali dnia 20. listopada 1902 w Berlinie umowę co do utworzenia połączenia kolejowego od Friedeberg n. Q. do Heinersdorf, która brzmi dosłownie jak następuje:

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

tudzież

**Najjaśniejszy Cesarz Niemiecki, Król
Pruski imieniem Cesarstwa niemieckiego,
które zastępuje przytem Prusy na ich wniosek,**

zgodzili się, celem uregulowania stosunków między Austryą a Prusami, zawrzeć umowę co do utworzenia dalszego połączenia kolejowego i mianowali w tym celu pełnomocnikami:

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

Dra Augusta Weebera, Swego radcę ministeryalnego w c. k. Ministerstwie kolejowem,

Dra Fryderyka barona v. Raymond, Swego radcę ministeryalnego w c. k. Ministerstwie skarbu,

Władysława Millera, Swego radcę sekcyjnego w c. k. Ministerstwie kolejowem,

Dra Engelberta Pilza, Swego radcę sekcyjnego w c. k. Ministerstwie skarbu,

Dra Fryderyka Karmińskiego, Swego radcę sekcyjnego w c. k. Ministerstwie handlu,

a

**Najjaśniejszy Cesarz Niemiecki, Król
Pruski:**

Franciszka v. Aichbergera, Swego rzeczywistego tajnego radcę legacyjnego,

Juliusza Rathjena, Swego rzeczywistego tajnego starszego radcę skarbowego,

Balduina Wiesnera, Swego tajnego starszego radcę budownictwa,

Gustawa Lacomiego, Swego tajnego starszego radcę skarbowego,

Rudolfa Ottendorfa, Swego tajnego radcę skarbowego,

którzy po udzieleniu i wzajemnem uznaniu swych pełnomocnictw ułożyli i zawarli z zastrzeżeniem ratyfikacyi następującą umowę:

Artykuł I.

Rządy obu państw na wstępie wymienionych zgodzili się, zezwolić na połączenie kolejowe od Friedeberg nad Queis do Heinersdorf i wzajemnie je popierać.

Artykuł II.

Cesarsko-królewski Rząd austriacki udzielił dnia 8. września 1900 wydziałowi powiatowemu

w Friedland koncesyi na kolej wymienioną w artykule I. a to co do jej szlaku położonego na swem terytoryum. Tenże Rząd zniewoli koncesyonaryusza, ażeby zupełne wykończenie szlaku austriackiego w rozmiarze żądanym przez połączenie nastąpiło równocześnie z ukończeniem budowy szlaku pruskiego.

Królewsko pruski Rząd oświadcza ze swej strony gotowość wykonać na własny rachunek szlak łączący tego połączenia kolejowego, położony na jego terytoryum od granicy państwowej aż do Friedeberg, skoro otrzymania do tego ustawowe upoważnienie i skoro zapewnionem będzie dopełnienie tych warunków, od których budowa tego szlaku została ustawowo uczynioną zawisłą. Gdy zastrzeżenia te zostaną dopełnione, królewsko pruski Rząd zawiadomi o tem cesarsko-królewski Rząd austriacki najpóźniej w przeciągu trzech miesięcy a przygotuje i poprze budowę szlaku pruskiego w ten sposób, ażeby budowa ta mogła być jaknajrychlej ukończoną i oddaną do ruchu.

Artykuł III.

Szczegółowe oznaczenie linii kolejowej tudzież całego planu budowy i pojedynczych projektów budowy pozostaje zastrzeżonem każdemu z obu wysokich Rządów w jego terytoryum.

Ponieważ punkt, w którym kolej przecina granicę, został już oznaczony przez komisarzy technicznych w tym celu delegowanych, przeto oba wysokie Rządy kontraktujące zatwierdzają zawarty w tym względzie układ.

Artykuł IV.

Kolej ma być wykonaną jako kolej poboczna i zaopatrzoną na razie w jeden tor przechodzący. Gdyby później okazała się potrzeba wykonania drugiego toru na całej linii kolejowej względnie na jej pojedynczych szlakach częściowych, lub też innego uzupełnienia pierwotnych urządzeń budowy i ruchu potrzebnego do rozwinięcia obrotu bez przeszkody, przystąpią oba wysokie Rządy do dalszych układów celem osiągnięcia w tym względzie porozumienia.

Szerokość torów ma wynosić zgodnie z przyległemi kolejami 1.435 m w świetle szyn. Stosunki konstrukcyjne założyć się mającej linii kolejowej i jej tabor mają być zresztą wykonane wedle równomiernych zasad tak, ażeby na obustronnych szlakach kolejowych mógł się odbywać ruch nieprzerwany a w szczególności także, ażeby tabor mógł przechodzić bez przeszkody z przyległych kolei i na nie na odwrót, względnie ażeby mógł być wzajemnie używanym.

Tabor zbadany przez jeden z obu wysokich Rządów będzie dopuszczany bez ponownego badania także na szlak kolejowy położony na terytorjum drugiego.

Artykuł V.

Oba wysokie Rządy zobowiązują się zezwolić, względnie zarządzić, ażeby kolej na swych punktach końcowych otrzymała połączenie szynowe z kolejami, które się tam obecnie z nią łączą tak, ażeby przejście taboru było możliwem.

Artykuł VI.

Cesarsko-królewski Rząd austriacki oświadcza swą zgodę, ażeby królewsko pruski zarząd kolei państwowej utrzymywał ruch na szlaku kolejowym położonym na terytorjum państwa austriackiego od wspólnej granicy aż do przyszłej stacji zmiany ruchu (Artykuł XV).

Artykuł VII.

Wykonywanie pełnej władzy majestatu (a więc także wykonywanie władzy sędziowskiej i policyjnej) co do linii kolejowej, przecinającej wspólną granicę, zastrzega się w każdym z obu terytorjów wyłącznie odnośnym władzom terytorjalnym.

Artykuł VIII.

Wysokie Rządy zastrzegają sobie, dla wykonywania przysługującego każdemu z nich prawa majestatu i nadzoru tak nad linią kolejową leżącą na jego terytorjum jak i nad ruchem na niej utrzymywanym, ustanawiać komisarzy, którzy wobec zarządów kolejowych mają zastępywać interesa swych Rządów w tych wszystkich wypadkach, które nie uzasadniają bezpośredniego sądowego lub policyjnego wkroczenia przynależnych władz krajowych.

Artykuł IX.

Niezawisłe od prawa majestatu i nadzoru przysługującego cesarsko-królewskiemu Rządowi austriackiemu nad szlakiem kolejowym położonym na jego terytorjum i nad ruchem na nim się odbywającym, zastrzega się królewskiemu Rządowi pruskiemu wykonywanie zwierzchniczego prawa nadzoru nad zarządem kolejowym, który ruch utrzymuje.

Artykuł X.

Policję kolejową wykonywać będą w pierwszym rzędzie urzędnicy zarządu kolejowego pod nadzorem władz powołanych do tego w każdym

z obu terytorjów a to według przepisów i zasad obowiązujących w każdym z tych terytorjów.

Artykuł XI.

Jeżeli jakiś przedsiębiorca austriacki w obrębie terytorjum pruskiego, lub jakiś przedsiębiorca pruski w obrębie terytorjum austriackiego obejmuje lub w przyszłości obejmie w całości lub w części budowę, względnie prowadzenie ruchu na linii kolejowej, stanowiącej przedmiot obecnej umowy, to będzie on obowiązany co do wszystkich pretensyi z tytułu urządzenia lub ruchu kolei poddać się jurysdykcji tego państwa, w obrębie którego została wyrządzona szkoda, o ile pretensya o odszkodowanie nie pochodzi z interesu przewozowego zawartego z zarządem kolejowym, który ruch prowadził, lub z inną koleją w przesyłce interesowaną.

Artykuł XII.

Poddani państwa niemieckiego, których pruski zarząd kolejowy ustanowi przy ruchu szlaku kolejowego Heinersdorf—granica państwowa położonego na terytorjum austriackiem, nie tracą przez to poddaństwa w swoim kraju ojczystym.

Posady urzędników miejscowych — z wyjątkiem posad naczelników urzędów stacyjnych, urzędników telegraficznych i tych urzędników, którym porucza się pobór pieniędzy — należy jednak ile możności obsadzać poddanymi odnośnego państwa.

Wszystcy urzędnicy bez różnicy na miejsce ich ustanowienia przy kolei podlegają w sprawach dyscyplinarnych tylko tej władzy, która ich ustanowiła, zresztą zaś podlegają prawom i władzom tego państwa, w obrębie którego mieszkają.

Artykuł XIII.

Ustanowienie i zatwierdzenie planów jazdy i taryf zastrzega się temu Rządowi, w obrębie którego znajduje się siedziba zarządu kolejowego ruch utrzymującego.

Artykuł XIV.

Postanowienia każdorazowego traktatu zawartego pomiędzy państwem niemieckim a monarchią austriacko-węgierską w interesie ułatwienia wzajemnego obrotu kolejowego będą mieć zastosowanie także i na połączenie kolejowe zabezpieczone obecną umową.

Obie wysokie Strony kontraktujące zobowiązują się działać w tym kierunku:

1. ażeby na kolei, będącej przedmiotem obecnej umowy, kursowały codziennie w obu kierunkach

przynajmniej dwa pociągi nadające się do przewozu osób i to ile możności mające połączenie z przyległymi liniami kolejowymi, tudzież tyle pociągów towarowych, ile będzie potrzeba dla zaspokojenia obrotu towarowego, niemniej ażeby odpowiednio do interesu obrotu uregulowane zostały inne zarządzenia ruchu;

2. ażeby zarządy ruchu interesowanych kolei nie sprzeciwiały się zaprowadzeniu bezpośrednich pociągów w obrocie osobowym i towarowym pomiędzy koleją w mowie będącą a kolejami przyległymi, gdyby oba wysokie Rządy uznały zaprowadzenie takich pociągów za pożądane w interesie obrotu;

3. ażeby kolej w mowie będącą zgłoszono do przyjęcia na listę kolei podlegających międzynarodowej konwencji co do kolejowego obrotu przewozowego.

Artykuł XV.

Zmiana ruchu na kolei wybudować się mającej odbywać się będzie na stacji kolejowej Heinersdorf, położonej na terytorium austriackim, której rozszerzenie i przekształcenie zostanie oznaczone przez komisarzy technicznych na podstawie wypracować się mających planów.

Przy założeniu i urządzeniu stacji zmiany należy uwzględnić zasady obowiązujące w Austrii.

Natomiast urządzenia budowy i ruchu, konstrukcja budowy nadziemnej i urządzenia sygnałowe na szlaku położonym na terytorium austriackim od granicy aż do stacji zmiany mają odpowiadać tym urządzeniom, które zostaną w tym względzie zatwierdzone dla szlaku łączącego położonego na terytorium pruskim.

Artykuł XVI.

Cesarsko-królewski Rząd austriacki zniewoli koncesjonariusza kolei wymienionej w Artykule I. co do szlaku położonego na swoim terytorium, ażeby pozwolił królewsko pruskiemu zarządowi kolei państwowej współużywać stacji Heinersdorf, która ma być urządzoną jako stacja graniczna i stacja zmiany ruchu.

Artykuł XVII.

Określenie warunków, pod którymi ma być oddany królewsko pruskiemu zarządowi kolei państwowej ruch na szlaku austriackim (Artykuł VI.) zastrzega się porozumieniu się interesowanych zarządów kolejowych.

W braku zgody mają zarządy kolejowe poddać się wspólnym zarządzeniom, jakie wydadzą oba wysokie Rządy po poprzednim porozumieniu się.

Królewsko pruski Rząd będzie jednak na każdy sposób obowiązany zniewolić w formie obowiązującej zarząd ruch prowadzący, ażeby objął na własne koszta prawidłowe utrzymanie linii w ruch mu oddanej wraz z wszystkimi przynależnościami, niewylączając odnowień, które okażą się konieczne wedle administracyjnych zasad austriackich, tudzież ażeby opłacał właścicielowi tytułem oprocentowania rocznie cztery od sta od kapitału zakładowego, użytego wedle wykazów na linię, nie wliczając weń jednak kosztów urosłych z powodu zgromadzenia kapitału ani też strat na kursie.

Według tych samych zasad należy traktować rozszerzenia pierwotnych urządzeń kolejowych, które cesarsko-królewski Rząd austriacki uzna za wskazane w interesie obrotu.

Artykuł XVIII.

Również i określenie warunków, pod którymi ma przysługiwać królewsko pruskiemu zarządowi kolei państwowej prawo współużywania dworca kolejowego w Heinersdorf jako stacji zmiany, a w szczególności określenie osobnego odszkodowania, które ma być za to uiszczane zarządowi będącemu jego właścicielem, zastrzega się porozumieniu się obu interesowanych zarządów kolejowych.

W braku zgody mają zarządy kolejowe poddać się wspólnym zarządzeniom, jakie wydadzą oba wysokie Rządy po poprzednim porozumieniu się.

Zarząd kolejowy, który dworca współużywa, będzie na każdy sposób obowiązany, w stosunku do współużywania, albo zwrócić właścicielowi koszta wykonać się mających na stacji zmiany urządzeń i budowli łącznie z biurami i mieszkaniami zarządu kolejowego, cłowego, pocztowego, telegraficznego i policyjnego, w wysokości, jaka okaże się konieczną w skutek rzeczywistej potrzeby ruchu na kolei, o której mowa, albo też opłacać tytułem procentu cztery od sta.

Według tych samych zasad należy traktować rozszerzenia pierwotnych urządzeń kolejowych na stacji zmiany, które cesarsko-królewski Rząd austriacki uzna za wskazane w interesie ruchu, albo które królewsko pruski Rząd użyje do celów służbowych określonych w ustępie trzecim.

Artykuł XIX.

Na stacji granicznej Heinersdorf, która ma być połączoną ze stacją zmiany założyć się mającą na terytorium austriackim, urządzeniom zostanie na każdej z obu stron jeden graniczny urząd cłowy, posiadający upoważnienia cłowe odpowiadające stosunkom ruchu.

Wysokie Rządy kontraktujące oświadczają swą gotowość rozszerzenia uprawnień tych urzędów cłowych, skoro i o ile wymagać tego będzie rozwój obrotu.

Artykuł XX.

Obustronni komisarze określą w swoim czasie dokładniej formalności co do rewizji cłowej i wydawania pakunków podróżnych, towarów przychodzących i odchodzących, tudzież co do kontroli cłowej ruchu przechodowego.

Artykuł XXI.

Obecnie już obowiązujące albo jeszcze ustanowić się mające przepisy co do wykonywania policyi paszportowej i policyi obcych w obrocie kolejowym mają mieć zastosowanie na połączenie kolejowe stanowiące przedmiot tej umowy.

Zastrzega się osobnemu porozumieniu się obu wysokich Rządów określenie urzędowych uprawnień urzędników policyjnych, którychby królewsko pruski Rząd ustanowił na dworcu granicznym.

Rokowania w tym względzie należy rozpocząć najmniej trzy miesiące przed puszczeniem w ruch kolei wybudować się mającej a ukończyć je w zupełności ile możności przed otwarciem ruchu.

Artykuł XXII.

Uregulowanie służby pocztowej i telegraficznej zastrzega się osobnemu porozumieniu się obustronnych rządów poczt i telegrafów.

W razie, gdyby według tego zmiana ruchu także i co do ruchu pocztowego odbywała się w tym samym punkcie, który według Artykułu XV. jest upatrzony do zmiany ruchu kolejowego, ma królewsko pruski rząd kolejowy przyjąć zobowiązanie, na przestrzeni między obustronną granicą a stacją zmiany skutecznie ten ruch na korzyść

cesarsko-królewskiego austriackiego zarządu pocztowego.

Artykuł XXIII.

Linii kolejowej położonej na swem terytorium, o ile i jak długo ruchu na niej prowadzić będzie królewsko pruski rząd kolei państwowej, cesarsko-królewski Rząd austriacki nie obciążą żadnemi innemi ani też wyższemi opłatami, jak tylko takimi, które w ogóle obciążają ruch kolejowy zagranicznych rządów kolejowych.

Artykuł XXIV.

Gdyby później nastąpiła zmiana stosunków własności co do linii kolejowej położonej na terytorium austriackiem, czy to wskutek wykupu albo wskutek przypadnięcia na rzecz Państwa, albo gdyby cesarsko-królewski Rząd austriacki objął ruch tej linii bez nabycia jej na własność, to pozostają pomimo tego w mocy postanowienia obecnej umowy.

Królewsko pruskiemu Rządowi wolno, przemieścić na Państwo niemieckie prawa i obowiązki wypływające z tej umowy.

Artykuł XXV.

Umowa ta ma być przedłożona obustronnie do Najwyższego zatwierdzenia a wymiana wygotowanych w tym względzie dokumentów ratyfikacyjnych ma nastąpić w Berlinie jak można najrychlej.

Dla uwierzytelnienia tego pełnomocnicy umowę tę podpisali i zaopatrzyli pieczęciami.

Działo się w Berlinie dnia 20. listopada 1902.

(L. S.)	Weeber wlr.	(L. S.)	v. Aichberger wlr.
(L. S.)	Raymond wlr.	(L. S.)	Rathjen wlr.
(L. S.)	Miller wlr.	(L. S.)	Wiesner wlr.
(L. S.)	Dr. Pilz wlr.	(L. S.)	Lacom wlr.
(L. S.)	Dr. Karmiński wlr.	(L. S.)	Ottendorff wlr.

przeto My zbadawszy wszystkie artykuły tej umowy uznaliśmy ją i zatwierdzili i przyrzekamy Naszem cesarskiem i królewskiem słowem w Imieniu Naszem i Naszych następców umowę tę w całej osnowie dotrzymać i dotrzymania jej nakazać.

W dowód tego podpisaliśmy ten dokument własnoręcznie i kazaliśmy wy-
cisnąć na nim Naszą cesarską i królewską pieczęć.

Działo się w Budapeszcie, dnia 13. lutego w roku pańskim tysiąc dziewięćset
trzecim, Naszego panowania pięćdziesiątym piątym.



Franciszek Józef włr.

Agenor hr. Gołuchowski włr.

W skutek Najwyższego własnego rozkazu Jego cesarskiej i królewskiej Apostolskiej Mości:

Aleksander v. Suzzara włr.

Szeł sekcyi.

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

Wiedeń, dnia 4. sierpnia 1903.

Koerber włr.

Böhm włr.

Wittek włr.

Call włr.