KONWENCJA

między

POLSKĄ i WOLNEM MIASTEM GDAŃSKIEM

a

NIEMCAMI

w sprawie wolności tranzytu

pomiędzy Prusami Wschodniemi a resztą Niemiec

podpisana w Paryżu 21 kwietnia 1921 roku.

Wydz. Bibl. Prawnicza
1806147554

Lius 0365.
BIBLIOTEKA KATEDRY PRAWA MIĘDZYNARODOWEGO PUBLICZNEGO U...

SEJM USTAWODAWCZY
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ.

Druk Nr 3047.

MINISTERSTWO SPRAW ZAGRANICZNYCH.
Nr D. VI./971.

Warszawa, dn. 15 października 1921 r.

Załączając **projekt ustawy w przedmiocie ratyfikacji Konwencji między Polską i Wolnem Miastem Gdańskiem a Niemcami w sprawie wolności tranzytu pomiędzy Prusami Wschodniemi a resztą Niemiec, podpisanej w Paryżu dnia 21 kwietnia 1921 r.**, mam zaszczyt prosić o przedłożenie go Sejmowi Ustawodawczemu do zatwierdzenia jako nagłego wniosku rządowego.

Nagłość niniejszego wniosku uzasadniona jest w wysokim stopniu koniecznością możliwie najrychlejszego zastosowania przepisów proponowanej do ratyfikacji Konwencji do ruchu tranzytowego osób i towarów przez t. zw. korytarz polski i niemiecki.

Minister
Skirmunt.

3 załączniki.

Do
Pana Marszałka Sejmu Ustawodawczego
Rzeczypospolitej Polskiej
w Warszawie.

Załącznik 1 do N-ru 3047.

USTAWA

z dnia ..... 1921 r.

o ratyfikacji Konwencji między Niemcami a Polską i Wolnem Miastem Gdańskiem w sprawie wolności tranzytu pomiędzy Prusami Wschodniemi a resztą Niemiec, podpisanej w Paryżu dnia 21 kwietnia 1921 roku.

Art. 1.

Sejm Rzeczypospolitej Polskiej zatwierdza Konwencję między Niemcami a Polską i Wolnem Miastem Gdańskiem w sprawie wolności tranzytu pomiędzy Prusami Wschodniemi a resztą Niemiec, podpisaną w Paryżu dnia 21 kwietnia 1921 r.

Art. 2.

Sejm Rzeczypospolitej Polskiej upoważnia Naczelnika Państwa do podpisania ratyfikacji powyższej Konwencji.

Art. 3.

Wykonanie niniejszej ustawy zleca się Ministrowi Spraw Zagranicznych, wykonanie zaś postanowień Konwencji Ministrowi Kolei Żelaznych i Ministrowi Poczt i Telegrafów, w porozumieniu z innymi zainteresowanymi Ministrami.

UZASADNIENIE.

W myśl postanowień art. 98 Traktatu Wersalskiego Rząd Polski obowiązany jest zawrzeć z Rządem Niemieckim umowę, regulującą wolność tranzytu między Niemcami a Prusami Wschodniemi, zagwarantowaną postanowieniami art. 89 tegoż Traktatu.

Niniejsza Konwencja ogranicza wolny tranzyt tylko do obszaru odstąpionego przez Niemcy Polsce i zapewnia naszą suwerenność państwową odnośnie do osób i towarów tranzytujących.

W dziedzinie kolejowej daje Polsce prawo wyznaczania linji tranzytowych i nakłada na Niemcy obowiązek pomagania Polsce parowozami, potrzebnemi do pokonania ruchu tranzytowego, a w razie wybitnego braku węgla — również dostarczania go dla tych przewozów.

Wszelkie przewozy, nie ustalone we wzajemnem porozumieniu na okres roczny, zależne są każdorazowo od przyzwolenia ze strony polskiej.

Jeżeli przewóz osób odbywa się pod konwojem polskim, opłacają go po połowie Niemcy.

W dziedzinie transportów wojskowych daje niniejsza konwencja Niemcom prawo tygodniowo tylko do jednego pociągu z żołnierzami i urlopnikami i do jednego pociągu z materjałem wojennym z Niemiec do Prus Wschodnich i odwrotnie. Wszelka broń osobista musi być na terytorjum polskiem złożona w osobnym wagonie pod konwojem polskim.

Przewóz niemieckiej poczty odbywa się w wagonach niemieckich pociągami, ustalanemi w wspólnem porozumieniu. Wagony pocztowe z personelem niemieckim podlegają konwojowi polskiego urzędnika. W wagonach niemieckich zapewniony jest również przewóz poczty polskiej pod pieczą polskiego konwojenta.

Dla komunikacji telegraficznej i telefonicznej oddaje Polska pewną ilość przewodów za opłatą do użytku niemieckiego.

W dziedzinie nawigacji ogranicza konwencja wolność tranzytu tylko do środków transportowych, przynależnych do jednego z portów niemieckich, polskich lub gdańskich.

Dla tranzytu automobilowego i motocyklowego wyznacza Polska szosy według swego uznania z uwzględnieniem potrzeb ruchu.

Tylko osoby, jadące pod konwojem, zwolnione są od formalności paszportowych i celnych.

Towary, przechodzące tranzytem, podlegają zabezpieczeniu celnemu przez opieczętowanie lub kaucję.

Na wypadek wojny w Europie, lub w razie ogłoszenia stanu wyjątkowego na obszarze tranzytowym, nawet osoby, jadące pod konwojem, muszą być zaopatrzone w dowody osobiste, jeżeli są obywatelami niemieckimi, a obywatele innych państw w formalny paszport z wizą polską.

Według postanowień niniejszej Konwencji nie może ona mieć żadnego wpływu na działalność Komisji Granicznej i nie może w niczem przesądzać rozdziału majątku dawnego Cesarstwa Niemieckiego, ani podziału kolei na obszarze Wolnego Miasta Gdańska, przewidzianego w art. 107 Traktatu Wersalskiego.

Rada Ambasadorów postanowieniem art. 33 Konwencji polsko-gdańskiej z 9 listopada 1920 r. poddała wolnemu tranzytowi również obszar Wolnego Miasta Gdańska. W następstwie tego został do obrad dopuszczony ekspert gdański, a co do Konwencji samej dokonano konsultacji z Senatem W. M. Gdańska stosownie do postanowień art. 6 wspomnianej Konwencji polsko-gdańskiej.

Wszystkie obowiązki, jakie przyjęła Polska w niniejszej Konwencji odnośnie tranzytu między Niemcami a Prusami Wschodniemi, przyjmują Niemcy w stosunku do tranzytu między Polską a Gdańskiem linjami niemieckiemi na prawym brzegu Wisły

Konwencja niniejsza została ze strony niemieckiej ratyfikowana, — wobec obowiązku Polski zawarcia takiej Konwencji Ministerstwo Spraw Zagranicznych wnosi o jej ratyfikowanie.

KONWENCJA

między Niemcami a Polską i Wolnem Miastem Gdańskiem

w sprawie wolności tranzytu pomiędzy Prusami Wschodniemi a resztą Niemiec, podpisana w Paryżu 21 kwietnia 1921 r.

Z uwagi na to, że Polska i Wolne Miasto Gdańsk z jednej strony, zaś Niemcy z drugiej strony pragną uregulować wolność tranzytu, przewidzianą przez art. 89 Traktatu, podpisanego w Wersalu 28 czerwca 1919 r., jak również przez art. 33 Konwencji Polsko-Gdańskiej, podpisanej w Paryżu 9 listopada 1920 r., oraz zawrzeć Konwencję, przewidzianą przez art. 98 Traktatu Wersalskiego — następujący pełnomocnicy:

P. Kazimierz Olszowski, Dyrektor Departamentu w Ministerstwie Spraw Zagranicznych, działający w imieniu Rzeczypospolitej Polskiej, która reprezentuje również Wolne Miasto Gdańsk na zasadzie art. 2 i 6 rzeczonej Konwencji z 9 listopada 1920 roku, i

P. Gerhard von Mutius, Minister Pełnomocny, działający w imieniu Rzeszy Niemieckiej,

po wymianie pełnomocnictw, uznanych za dobre i właściwe, zawarli umowę osnowy następującej:

ROZDZIAŁ I.

Postanowienia Ogólne.

Art. 1.

Polska przyznaje Niemcom wolność tranzytu dla osób, towarów, okrętów, statków, wozów, wagonów, dla ruchu pocztowego, telegraficznego i telefonicznego w tranzycie pomiędzy Prusami Wschodniemi a resztą Niemiec, poprzez obszar (łącznie z wodami terytorjalnemi), ustąpiony przez Niemcy na rzecz Polski, na zasadzie Traktatu Wersalskiego. Z zastrzeżeniem wyjątków i ograniczeń, przewidzianych przez Konwencję niniejszą, wolność tranzytu rozciąga się na wszystkie drogi komunikacyjne oraz na wszystkie sposoby i rodzaje komunikacji lądowej i wodnej. Wolność ta odnosi się między innemi do ruchu pocztowego, telegraficznego i telefonicznego.

W razie wypadków nieprzewidzianych, któreby tamowały komunikację poprzez obszar, ustąpiony przez Niemcy na rzecz Polski, Rząd Polski wprowadzi tym-

czasowy ruch kolejowy przez obszar b. Królestwa Polskiego, utworzonego przez Kongres Wiedeński.

Wolne Miasto Gdańsk przyznaje Niemcom przez obszar gdański, włączając weń wody terytorjalne gdańskie, wolność tranzytu, przewidzianą w ustępie 1 niniejszego artykułu.

Niemcy przyznają Polsce oraz Wolnemu Miastu Gdańskowi taką samą wolność tranzytu dla komunikacji pomiędzy temi ostatniemi przez obszar niemiecki, położony na prawym brzegu Wisły, a wymieniony w art. 96 Traktatu Wersalskiego.

O ile Konwencja niniejsza nie przyznaje Niemcom praw szerszych, Polska i Wolne Miasto Gdańsk obowiązane będą traktować osoby, towary, okręty, statki, wozy, wagony, ruch pocztowy, telegraficzny i telefoniczny, korzystające z tranzytu przez ich obszar, na zasadzie Konwencji niniejszej, o ile to dotyczy ułatwień, ograniczeń oraz wszelkich innych materji, przynajmniej równie przychylnie, jak osoby, towary, okręty, statki, wozy, wagony, ruch pocztowy, telegraficzny i telefoniczny narodowości, pochodzenia, przybycia, własności, lub punktów wyjazdu, bądź polskiego, bądź gdańskiego, bądź też korzystających z traktowania bardziej przychylnego, niż ruch polski, lub gdański. Niemcy przyjmują takie same zobowiązanie, odnośnie do tranzytu pochodzenia polskiego, lub gdańskiego.

Art. 2.

Towary, przewożone tranzytem, zwolnione będą od wszelkich opłat celnych, lub innych opłat analogicznych.

Art. 3.

Z zastrzeżeniem specjalnych postanowień Konwencji niniejszej, nie będą przy tranzycie brane pod uwagę ani przynależność państwowa podróżnych, ani pochodzenie towarów, ani przynależność państwowa nadawcy i odbiorcy.

Art. 4.

Ruch tranzytowy wykonywany będzie bądź w formie tranzytu **uprzywilejowanego**, bądź też w formie tranzytu **zwykłego**.

Przewóz podróżnych tranzytem uprzywilejowanym wykonywany będzie przez pociągi, lub przez części pociągów, specjalnie do tego przeznaczone. Podróżni w tych pociągach, jak również i ich bagaże — wolne będą od wszelkich formalności paszportowych i celnych, z wyjątkiem, odnośnie do paszportów, przepisów specjalnych, przewidzianych w rozdziale VIII.

Podróżni, korzystający z tych pociągów, nie będą mieli prawa w kraju tranzytowym ani wydawać, ani przyjmować jakichkolwiekbądź przedmiotów, ani wysiadać, z zastrzeżeniem, o ile chodzi o wysiadanie, przepisów specjalnych, przewidzianych w rozdziale VII.

Przewóz towarów w tranzycie uprzywilejowanym wykonywany będzie przez całe pociągi.

Tranzyt zwykły wykonywany będzie wszelkiemi sposobami innemi, jak pociągi uprzywilejowane.

Co się tyczy ruchu kolejowego, to linje, otwarte dla ruchu sąsiedzkiego, przeznaczone będą do ruchu zwykłego.

Co się tyczy formalności paszportowych i celnych, to ruch tranzytowy zwykły podlegać będzie wyłącznie przepisom, ustalonym w rozdziale VII i VIII.

Art. 5.

Ruch tranzytowy podlegać będzie prawom kraju tranzytowego, odnoszącym się do porządku i bezpieczeństwa publicznego, jak również ustawom i przepisom sanitarnym.

Jednakowoż zastosowanie praw tych nie będzie mogło nigdy, wbrew przepisom niniejszej Konwencji, zamknąć ruchu tranzytowego. Przerwa, lub też opóźnienie w ruchu tranzytowym — będą mogły nastąpić tylko w razie ostatecznej konieczności i naglącej potrzeby.

Jeżeli jedna z Wysokich kontraktujących Stron uważa, że środki, zarządzone przez kraj tranzytowy, pozbawiają ją niesłusznie korzyści, przyznanej w dziedzinie tranzytu przez Traktat Wersalski, lub przez niniejszą Konwencję, będzie miała prawo poddać sprawę pod rozstrzygnięcie Sądu Rozjemczego, przewidzianego przez art. 11 niniejszej Konwencji.

Art. 6.

Osoby, korzystające z tranzytu uprzywilejowanego, będą przedmiotem specjalnej opieki ze strony władz kraju tranzytowego. Osoby te wraz z ich bagażem będą mogły swobodnie przejeżdżać tranzytem, z wyjątkiem wypadków, w których osoby te popełniły w kraju tranzytowym, podczas pobytu tamże, występek lub zbrodnię.

Każdy z Rządów zarządzi, co należy w celu zapewnienia osobom, korzystającym z pociągów uprzywilejowanych, lub też z uprzywilejowanych części pociągów, wszelkiej pomocy i opieki w tym celu, ażeby osobiste i majątkowe ich prawa nie ulegały żadnym nieprawnym ograniczeniom, bacząc przedewszystkiem, aby działalność ich w dziedzinie politycznej i publicystycznej nie była powodem krzywdzących dla nich zarządzeń.

Każdy z Rządów wyda najsurowsze rozporządzenia, zalecając organom policyjnym i miejscowym władzom, aby wymienione w poprzednim ustępie zarządzenia były wykonywane w sposób najbardziej ścisły i z największym taktem. Każde uchylenie przeciwko zarządzeniom tym powinno być natychmiast ukarane tak, aby dać gwarancję, że nie powtórzy się w przyszłości.

Art. 7.

Zakazy przewozu i wywozu towarów, wydawane w kraju tranzytowym, nie będą stosowane do ruchu tranzytowego, w niniejszej Konwencji przewidzianego

Wszelkie towary, których przewóz wewnątrz kraju, korzystającego z tranzytu i wewnątrz kraju tranzytowego, jest dozwolony, przewożone będą tranzytem.

W razie różnicy pomiędzy ustawami tych dwóch krajów, zawarty będzie specjalny układ przez rządy zainteresowane.

Nie będą wymagane świadectwa na wywóz, ani na przywóz, ani na tranzyt towarów.

Towary, przewożone według przepisów niniejszej Konwencji, nie mogą być przedmiotem zajęcia administracyjnego.

Atr. 8.

Wysokie Strony kontraktujące zobowiązują się utrzymywać drogi, przeznaczone do ruchu tranzytowego, w normalnym stanie konserwacji.

Zobowiązanie niniejsze nie daje żadnej ze stron prawa mieszania się do wewnętrznej administracji drugiej strony.

Art. 9.

W razie wojny postanowienia Konwencji niniejszej *ipso facto* nie upadają.

Gdyby na skutek wojny w Europie jeden z krajów tranzytowych uznał za niezbędne ograniczyć ruch tranzytowy, obowiązany będzie zawiadomić o tem w drodze dyplomatycznej drugą stronę i będzie mógł zastosować ograniczenia dopiero w 48 godzin po tem zawiadomieniu.

Strona, któraby uważała się za pokrzywdzoną przez ograniczenia wyżej przewidziane, będzie miała prawo zwrócić się do Sądu Rozjemczego, ustanowionego w art. 11 niniejszej Konwencji, który to Sąd przystąpi do zbadania sprawy bez najmniejszego opóźnienia i rozstrzygnie, czy ograniczenia w ruchu tranzytowym i ewentualnie w jakiej mierze są usprawiedliwione.

W razie, gdyby Sąd Rozjemczy nie miał możności wydać ostatecznego orzeczenia, wymienionego wyżej, przed upływem terminu 48 godzin, zarządzi w 24 godziny od chwili, gdy sprawa wpłynie, środki tymczasowe, nie przesądzające ostatecznego orzeczenia (ob. art. 16).

Art. 10.

Odnośnie do rodzajów tranzytu, wypływających z art. 89 i 98 Traktatu Wersalskiego, lecz nie uregulowanych przez Konwencję niniejszą, jak np. tranzyt pieszych, cyklistów i t. p. Wysokie Strony zachowują sobie prawo ustalenia warunków w drodze późniejszych układów.

Art. 11.

Każda ze stron kontraktujących będzie miała prawo poddania sporów, powstać mogących tak odnośnie do interpretacji, jak i co do wykonania Konwencji niniejszej, pod orzeczenie stałego Sądu Rozjemczego, mającego siedzibę w Gdańsku, który to Sąd ukonstytuowany zostanie w terminie 3-miesięcznym, licząc od dnia uprawomocnienia się niniejszej Konwencji.

Sąd Rozjemczy rozstrzygać będzie spory, opierając się na postanowieniach Konwencji niniejszej, na ogólnych zasadach prawa, jak również i na słuszności.

Sąd ten władny będzie wypowiedzieć się, o ile zajdzie tego potrzeba, w sprawach odszkodowania, którego strona, uznana za odpowiedzialną za uchybienie przeciwko przepisom Konwencji niniejszej, udzielić winna stronie poszkodowanej.

Art. 12.

Sąd Rozjemczy składać się będzie z trzech sędziów, z których jednego zamianują Niemcy, drugiego Polska, trzeciego zaś Wolne Miasto Gdańsk, i z Prezesa, wyznaczonego za wspólnem porozumieniem Rządów.

Prezesem winien być obywatel państwa, które zachowało neutralność w wojnie 1914—19. Jeżeli pomiędzy Rządem Niemieckim a Rządem Polskim, który działać będzie w imieniu własnem oraz w imieniu Wolnego Miasta Gdańska, nie zajdzie porozumienie co do wyboru Prezesa, Rządy te zwrócą się do Jego Królewskiej Mości, Króla Norweskiego, z prośbą o zamianowanie Prezesa. Jeżeliby jeden z Rządów w ciągu dwu tygodni nie wykonał żądania, odnośnie do podjęcia wspólnego kroku, które było zanotyfikowane przez drugi Rząd, ten ostatni będzie mógł z własnej inicjatywy zwrócić się do Jego Królewskiej Mości, Króla Norweskiego, o zamianowanie Prezesa.

Każdy Rząd zamianuje jednego lub kilku zastępców sędziego, przez siebie zamianowanego.

Zastępca Prezesa wyznaczony zostanie w ten sam sposób, co sam Prezes.

Art. 13.

Sędziowie i ich zastępcy będą mogli być odwołani przez władze, które ich powołały.

Art. 14.

W każdej sprawie Sąd składać się będzie z Prezesa oraz dwu sędziów, zamianowanych przez Rządy w sprawie zainteresowane.

W sprawach, w których powstanie wątpliwość co do tego, czy Rząd Polski, czy też Rząd Gdański jest łącznie z Rządem Niemieckim zainteresowany, jak również w sprawach, w których trzy Rządy byłyby zainteresowane, Prezes zdecyduje, który z dwu sędziów, polski, czy gdański łącznie z sędzią niemieckim będzie powołany do zasiadania w Sądzie.

Art. 15.

Każdy Rząd może zamianować agenta, który go przed Sądem reprezentować będzie. W wypadku takim korespondencja Sądu, przeznaczona dla danego Rządu, kierowana będzie do jego agenta.

Art. 16.

W razach nagłych i o ile jedna ze stron tego zażąda—Sąd Rozjemczy będzie mógł, zawezwawszy należycie stronę przeciwną, zarządzić kroki tymczasowe, które nie będą przesądzały o ostatecznem orzeczeniu.

Jeżeli w wypadku, przewidzianym w poprzednim ustępie, jeden z sędziów nie stawi się na posiedzenie Sądu na wezwanie Prezesa, ten ostatni będzie władny sam postanowić co do koniecznych zarządzeń tymczasowych.

Art. 17.

Jeżeliby załatwienia sprawy, wszczętej przed Sądem, było opóźniane przez fakt, że jeden z sędziów nie bierze udziału w sprawach Sądu i że niema zastępcy, Prezes obowiązany będzie na żądanie drugiego sędziego zamianować zastępcę nieobecnego sędziego. Ten ostatni, o ile będzie możliwe, powinien być obywatelem innego państwa, jak drugi sędzia.

Zastępca ten będzie miał te same prawa i te same obowiązki, co sędzia zwyczajny. Będzie brał udział w pracach Sądu aż do chwili, w której sędzia zwyczajny, lub jego zastępca, wyrazi gotowość przystąpienia do pracy.

Art. 18.

Każdy Rząd opłacać będzie wynagrodzenie zamianowanego przez siebie sędziego, jego zastępcy oraz agenta, wyznaczonego jako przedstawiciela przy Sądzie.

Wynagrodzenie dla Prezesa i jego zastępcy ustalone będzie na mocy specjalnego układu pomiędzy Rządami; wynagrodzenie to, jak również wspólne wydatki Sądu—płacone będą w stosunku 45% przez Niemcy, 45% przez Polskę i 10% przez Wolne Miasto Gdańsk.

Art. 19.

Członkowie Sądu Rozjemczego korzystają z prawa wolnego przejazdu oraz z bezpłatnej jazdy kolejami żelaznemi na obszarach, poddanych ruchowi tranzytowemu,

Art. 20.

O ile procedura Sądu Rozjemczego nie jest uregulowana przez niniejszą Konwencję, będzie ona ustalona przez sam Sąd Rozjemczy.

Art. 21.

Wysokie Strony kontraktujące zobowiązują się wykonywać lojalnie decyzję i orzeczenia Sądu Rozjemczego.

ROZDZIĄŁ II.

K o l e j e.

Art. 22.

Polska przyjmuje na siebie zobowiązanie przewożenia własnemi swojemi środkami przez obszar, ustąpiony Polsce przez Niemcy, wszystkich transportów tranzytowych, doprowadzonych do sieci kolejowej polskiej, a to na kolejach pomiędzy Prusami Wschodniemi a pozostałą częścią Niemiec.

Tranzyt ten winien być wykonywany na linji, stanowiącej najkrótszą komunikację pomiędzy niemiecką stacją nadawczą a stacją przeznaczenia.

Wyjątki będą dopuszczalne tylko za zgodą zainteresowanych zarządów kolejowych.

Podróżni mogą swobodnie wybierać drogę dla siebie samych oraz dla swoich bagażów. Pozatem poczta, przesyłki express, towary pośpieszne (Eilgut), towary, ulegające zepsuciu, i zwierzęta wysyłane będą tak, by korzystały z możności najbardziej dogodnego przewozu.

Wolne Miasto Gdańsk przyjmuje na siebie takie same zobowiązanie w stosunku do Niemiec, odnośnie do obszaru gdańskiego,

Niemcy przyjmują na siebie takie same zobowiązanie odnośnie do tranzytu kolejowego pomiędzy Polską a Wolnem Miastem Gdańskiem przez obszar, wymieniony w art. 96 Traktatu Wersalskiego,

Art. 23.

Ruch uprzywilejowany (ob. art. 4) wykonywany będzie na linjach następujących:

a) Lauenburg - Gdańsk - Tczew - Marienburg,
b) Chojnice - Tczew - Marienburg
c) Schneidemühl - Bydgoszcz - Toruń - Dt. Eylau,
d) (Schwiebus) - Zbąszyń - Poznań - Toruń - Dt. Eylau,
e) (Züllichau) - Zbąszyń - Poznań - Toruń - Dt. Eylau,
f) Rawicz - Leszno - Poznań - Toruń - Dt. Eylau,
g) Fraustadt - Leszno - Poznań - Toruń - Dt. Eylau,
h) (Oels) - Krotoszyn - Gniezno - Toruń - Dt. Eylau,
j) Gardeja - Marienburg - Gdańsk,
k) Dt. Eylau - Marienburg - Gdańsk.

Wysokie Strony kontraktujące zachowują sobie możność rewizji co trzy lata listy linji, przeznaczonych do tranzytu uprzywilejowanego, jak również zmieniania tejże listy w danym wypadku za wspólną zgodą.

Tranzyt zwykły będzie wykonywany na wszystkich linjach kolejowych, otwartych dla ruchu sąsiedzkiego i znajdujących się na obszarze, ustąpionym przez Niemcy Polsce, na obszarze gdańskim, jak również i na obszarze niemieckim, wymienionym w art. 96 Traktatu Wersalskiego.

Art. 24.

Uprzywilejowany ruch tranzytowy wprowadzony będzie na linjach, wymienionych w art. 23, na żądanie kraju wysyłającego. Ruch ten zorganizowany będzie stosownie do przepisów niniejszego rozdziału, przy naradach nad rozkładem jazdy, które regularnie powtarzać się będą.

Art. 25.

Wysokie Strony kontraktujące zobowiązują się utrzymywać koleje, przeznaczone do tranzytu uprzywilejowanego, w normalnym stanie konserwacji oraz w stanie odpowiadającym rozwojowi ruchu na tych linjach.

Art. 26.

Każda strona będzie miała prawo zmieniać nawet w okresie 3-letnim, wymienionym w art. 23, jedną, lub kilka linji, przeznaczonych do tranzytu uprzywilejowanego.

Zastosowane będą wtedy postanowienia następujące:

a) punkty wjazdu i wyjazdu na linji zmienionej, komunikującej się z siecią kolejową drugiej strony kontraktującej, pozostaną te same,

b) długość linji zmienionej nie powinna być znacznie zwiększona,

c) zdolność tranzytowa linji zmienionej nie może być zmniejszona.

Postanowienia, wymienione w niniejszym artykule (pod a, b, c), będą mogły być zmienione w poszczególnym wypadku tylko za wspólną zgodą stron.

Art. 27.

Polska zobowiązuje się rozwinąć w możliwie najkrótszym czasie zdolność swych dróg żelaznych tak, aby mogły zadośćuczynić wyżej wymienionym zobowiązaniom.

Wolne Miasto Gdańsk przyjmuje takie same zobowiązanie w stosunku do Niemiec.

Niemcy przyjmują takie same zobowiązanie odnośnie do prawego brzegu Wisły w stosunku do Polski i Wolnego Miasta Gdańska.

Niemcy przyznają, że obecnie zdolność kolei polskich w dziedzinie środków eksploatacji nie wystarcza na zaspokojenie tranzytowego ruchu niemieckiego.

Niemcy zobowiązują się wobec tego wypożyczać Polsce w ciągu okresu lat pięciu parowozy, których ilość ustalona zostanie na każdy okres rozkładu jazdy za wspólnem porozumieniem obu zarządów kolejowych.

Oznaczenie ilości tej dokonane zostanie na zasadzie następującej: Polska dostarczy własnych parowozów dla zapewnienia przynajmniej części tranzytu niemieckiego w takiej samej mierze, jaka odpowiada skali, w której może zapewnić ruch polski na całem swojem terytorjum.

Polska zobowiązuje się przy tej pomocy niemieckiej wykonać w całości ruch tranzytowy, o którym mowa. Po upływie okresu 5 lat zbadana zostanie kwestja, czy i ewentualnie w jakiej mierze pomoc ze strony Niemiec będzie jeszcze konieczna.

Art. 28.

Pociągi osobowe, pośpieszne i zwykłe, pociągi towarowe zwykłe i pośpieszne, jak również i części pociągów osobowych, dowiezione do kraju tranzytowego, będą ekspedjowane przez władze kolejowe tego kraju z zachowaniem ich charakteru. Postoje będą możliwie ograniczone. Zwłaszcza postoje na stacjach granicznych zdawczych oraz na stacjach wymiany personelu, które to stacje określone będą przez układy, lub umowy, dotyczące eksploatacji, i nie będą mogły przekraczać czasu niezbędnego dla ruchu. Przyjmowanie pociągów oraz grup wagonów, jak również i ich oddawanie — winny być wykonywane jaknajszybciej.

Art. 29.

Ilość pociągów, które mają być ekspedjowane, oraz ich rozkład jazdy — określane będą przy naradach, które odbywać się będą regularnie w celu ustalenia rozkładu jazdy.

Art. 30.

W każdym wypadku, gdy zajdzie potrzeba wykonania wyjątkowych transportów tranzytowych, jako to: wtórnych pociągów osobowych, wszelkiego rodzaju pociągów sezonowych, pociągów dla urlopników, pociągów wakacyjnych, sezonowych, pociągów kąpielowych, pociągów dla przewozu kartofli, dla przewozu nawozów i wogóle pociągów nieprzewidzianych dodatkowych, zainteresowane zarządy kolejowe ustalą środki, które mają być zarządzone.

Art. 31.

Tranzytowe pociągi, grupy wagonów oraz wagony winny być zdawane na dworcach, na których odbywa się zmiana personelu, odpowiednio do przepisów eksploatacji i ładowania, obowiązujących w kraju tranzytowym.

Art. 32.

Wagony restauracyjne oraz wagony sypialne przewożone będą przy pociągach, lub przy częściach pociągów, przeznaczonych do tranzytu uprzywilejowanego.

Art. 33.

Zarządy kolejowe umówią się co do sposobu postępowania pod względem technicznym i pod względem ruchu, odnośnie do zdawania i przyjmowania wagonów na stacjach, na których odbywa się zmiana personelu. Zarządy te ustalą również sposób postępowania odnośnie do wagonów, które uległy uszkodzeniu na linjach kraju tranzytowego (zagrzania i t. p.). Wreszcie zarządy kolejowe uregulują obsługę pociągów na przestrzeni pomiędzy granicą a stacją, na której odbywa się zmiana personelu.

Art. 34.

Ruch tranzytowy będzie mógł być kierowany na drogi okólne, jeżeli przerwy, lub trudności w ruchu, tego wymagać będą.

Art. 35.

Wysokie Strony kontraktujące zobowiązują się pomagać sobie nawzajem w razie wypadku na linjach bliskich granicy, w razie zepsucia się parowozów i t. p.

Art. 36.

§ 1. Odpowiedzialność za wypadki kolejowe regulowana będzie przez ustawy, rozporządzenia i instrukcje, obowiązujące w stosunku do kolei, w miejscowości, gdzie wypadek się zdarzy, z zastrzeżeniem przepisów, przewidzianych w art. 38 odnośnie do bagażów, do przesyłek express i do towarów.

§ 2. Każda z Wysokich Stron kontraktujących odpowiadać będzie za swoich urzędników oraz za inne osoby, któremi posługiwać się będzie w ruchu tranzytowym.

§ 3. Jeżeli na skutek wypadku, zaszłego na stacji, na której odbywa się wymiana personelu, lub też na przebiegu pomiędzy tą stacją a granicą, nastąpiła śmierć, lub też zranienie osób, uszkodzenie taboru kolejowego, lub też uszkodzenie, bądź utrata przewożonych przedmiotów, i jeżeli wypadek ten spowodowany został przez niezachowanie przepisów eksploatacji, lub też przepisów sygnałowych, obowiązujących w danem miejscu, odpowiedzialność za to spadnie na zarząd kolejowy, którego urzędnicy uchybili powyższym przepisom.

W wypadku, gdyby urzędnicy obu zarządów kolejowych zawinili przez niezachowanie tych przepisów, wynikła ztąd strata i odszkodowanie za nią spadną w równych częściach na oba zarządy. To samo będzie miało miejsce w wypadku, gdy nie będzie można stwierdzić, który urzędnik zawinił.

§ 4. W razie, gdyby wypadek nastąpił na skutek złego stanu urządzeń stacyjnych, torów, lub parowozów, odpowiedzialność spadnie na zarząd kolejowy, którego obowiązkiem było utrzymywanie w dobrym stanie urządzeń stacyjnych, torów lub parowozu. Parowozy, wypożyczane przez Niemcy Polsce do stałego użytku, kursować będą na odpowiedzialność Polski od chwili przyjęcia przez tę ostatnią, aż do chwili oddania.

§ 5. W razie, gdy wypadek nastąpił na skutek złego stanu wagonu, odpowiedzialność spadnie na zarząd kolejowy, który ostatni przyjął wagon, po zbadaniu go pod względem technicznym.

§ 6. W wypadku, gdy przedwstępne dochodzenie, przeprowadzone przez zarząd prowadzący eksploatację, daje prawo do przypuszczenia, że drugi zarząd mógłby być również odpowiedzialny, dochodzenie prowadzone będzie dalej łącznie przez komisarzy obu zarządów w celu ostatecznego stwierdzenia przyczyny wypadku.

§ 7. Jeżeli wypadek miał miejsce na linji tranzytowej, lub też na stacjach, znajdujących się na tej linji, i jeżeli dochodzenia przedwstępne, prowadzone przez zarząd, wykonywający eksploatację, dają podstawę do przypuszczenia, że odpowiedzialność spaść może również na drugi zarząd kolejowy, stacja, która w myśl regulaminu obowiązana jest do czynienia zawiadomień, winna zawiadomić o zaszłym wypadku obydwa zarządy kolejowe.

§ 8. Z zastrzeżeniem prawa rekursu, zarząd kolejowy, eksploatujący linję, odpowiedzialny będzie w stosunku do osób, które poniosły jakąkolwiekbądź stratę z powodu wypadku kolejowego. Zastrzeżenie uczynione w § 1 odnośnie do bagażów, przesyłek express oraz towarów — pozostaje w mocy.

§ 9. Jeżeli pomiędzy kolejami nie dojdzie do zgody odnośnie do odpowiedzialności za wypadek, Sąd Rozjemczy, przewidziany przez art. 11, rozstrzygnie spór.

Również spory, jakie mogłyby powstać pomiędzy zarządem kolei państwowych a zarządem kolei, nie stanowiących własności Państwa, będą mogły być na żądanie każdej ze stron poddane pod rozstrzygnięcie Sądu Rozjemczego. Jednakowoż zarząd kolei, nie stanowiących własności Państwa, będzie mógł działać w tym wypadku tylko za pośrednictwem Rządu swego kraju.

§ 10. Odpowiedzialność za straty w przesyłkach pocztowych uregulowana jest przez postanowienia rozdziału IV niniejszej Konwencji.

Art. 37.

Każda strona zobowiązuje się oddać do dyspozycji strony drugiej, dla jej wyłącznego użytku, specjalne druty, przeznaczone do obsługi, telegraficznej i telefonicznej kolei żelaznych, za zwrotem kosztów utrzymania tych drutów. Z drutów, o których mowa, korzystać będą mogły urzędy pocztowe, celne, policyjne oraz urzędy kolejowe wojskowe dla komunikowania się w sprawach, związanych ze służbą kolejową.

Telegramy i rozmowy telefoniczne służbowe wolne będą od wszelkich opłat.

Art. 38.

Podróżni, bagaże, przesyłki express oraz towary pośpieszne i zwyczajne wysyłane będą bezpośrednio.

Odnośnie do przewozu podróżnych, bagażów i przesyłek express stosowane będą przepisy taryfowe, wymienione w art. 39

Taryfy dla transportów pocztowych określone są w rozdziale IV.

Przewóz towarów poddany będzie przepisom Konwencji Międzynarodowej Berneńskiej z dnia 14 października 1890 r., odnośnie do przewozu towarów kolejami ze zmianami i uzupełnieniami, wprowadzonemi przez Deklarację Dodatkową z 20 września 1893 r., przez Układ Dodatkowy z 16 lipca 1895 r. oraz przez Konwencję Dodatkową z 16 czerwca 1898 r. i z 19 września 1906 r., o ile postanowienia te nie zostały zmienione, lub uzupełnione przez Konwencję niniejszą oraz przez Przepisy Wykonawcze do niniejszego załączone. Przewóz towarów poddany zostaje prócz tego przepisom dotyczącym taryf, wymienionym w art. 39.

Art. 39.

Dla ruchu pomiędzy Prusami Wschodniemi a resztą Niemiec przez obszary, ustąpione przez Niemcy Polsce, oraz przez obszary Wolnego Miasta Gdańska ustanowione zostaną taryfy bezpośrednie pod nazwą:

„Taryfa bezpośrednia dla ruchu pomiędzy Prusami Wschodniemi a pozostałą częścią Niemiec przez obszar, ustąpiony przez Niemcy Polsce, oraz przez obszary Wolnego Miasta Gdańska".

W celu ustanowienia tej taryfy zarządy kolei kraju tranzytowego oddadzą do dyspozycji zarządów kolei niemieckich opłaty dla kolei, położonych na terytorjum polskiem, lub gdańskiem, nie wyższe od miejscowych taryf obowiązujących, włączając w to taryfy ogólne, które mogłyby być ewentualnie ustanowione za przewóz węgla z miejsca jego wydobywania. To samo będzie miało miejsce odnośnie do kosztów dodatkowych. Koszta ekspedycji (koszta stacyjne) nie będą liczone.

Taryfy wyjątkowe oraz specjalne redukcje kosztów transportu, które mogłyby być przyznane na pewnej linji tranzytowej dla pewnej kategorji podróżnych, bagażów, przesyłek express oraz dla towarów, będą również oddane do dyspozycji Niemiec dla tej samej kategorji podróżnych, bagażów, przesyłek express i towarów na tej samej linji i w tym samym kierunku.

Nie będą oddane do dyspozycji Niemiec taryfy wyjątkowe, przyznane w celu zmniejszenia, lub usunięcia, miejscowych klęsk ogólnych.

Również nie będą oddane do dyspozycji Niemiec zniżki kosztów transorptu maszyn, artykułów instalacyjnych oraz materjałów budowlanych, niezbędnych bądź

do tworzenia nowych przedsiębiorstw przemysłowych, bądź do rozwoju istniejących zakładów przemysłowych, które to zniżki mogłyby być przyznane na zasadzie ustaw, zmierzających do rozwoju przemysłu.

Zarząd dróg żelaznych niemieckich określi dla całego dystansu na mocy swej własnej decyzji w walucie niemieckiej koszt biletu, wysokość kosztów transportu oraz kosztów dodatkowych za przewóz, o którym mowa.

Dla ruchu pomiędzy Polską a Wolnem Miastem Gdańskiem przez obszar niemiecki, położony na prawym brzegu Wisły i wymieniony w art. 96 Traktatu Wersalskiego, ustanowione będą taryfy bezpośrednie pod nazwą:

„Taryfa bezpośrednia dla ruchu polsko-gdańskiego przez obszar niemiecki, położony na prawym brzegu Wisły i wymieniony w art. 96 Traktatu Wersalskiego".

W celu ustanowienia tej taryfy zarządy kolejowe niemieckie oddadzą do dyspozycji zarządów kolejowych polskich opłaty i koszta dodatkowe według zasad wyżej wymienionych dla ruchu bezpośredniego pomiędzy Prusami Wschodniemi a resztą Niemiec przez obszar, ustąpiony przez Niemcy Polsce, jak również i przez obszar Wolnego Miasta Gdańska.

Zarządy kolejowe polskie ustalą dla całego dystansu, zabezpieczając w sposób słuszny interesa Wolnego Miasta Gdańska na mocy swej własnej decyzji, a w razie potrzeby za zgodą Rady Portu i Dróg Wodnych Gdańskich, ceny biletów oraz wysokość kosztów transportu i kosztów dodatkowych za przewóz, o którym mowa, na całym dystansie.

Art. 40.

Przewoźne za parowozy nie ogrzewane, wagony osobowe próżne oraz nowe wagony, wychodzące z warsztatów, pobierane będzie według taryfy, istniejącej dla taboru ruchomego, biegnącego na własnych osiach.

Art. 41.

Pomoc ze strony Niemiec w parowozach, przewidziana w art. 27, udzielona będzie z jednej strony pod postacią parowozów, przeznaczonych do użytku **stałego** do pociągów pośpiesznych i osobowych, do pociągów towarowych stałych oraz do pociągów fakultatywnych, kursujących przez cały rok, lub przynajmniej przez jeden okres rozkładu jazdy; z drugiej strony pomoc, o której mowa, udzielona będzie pod postacią parowozów, dostarczanych dla użytku czasowego i przeznaczonych do wyjątkowego dublowania pociągów pośpiesznych, pociągów osobowych regularnych oraz pociągów sezonowych wszelkiego rodzaju (pociągi urlopników, pociągi wakacyjne, pociągi sezonowo-kąpielowe, pociągi dla przewozu kartofli, nawozów i t. p.).

Art. 42.

Następujące przepisy stosowane będą odnośnie do pomocniczych parowozów niemieckich, dostarczanych dla użytku stałego:

§ 1. Ogólna ilość potrzebnych parowozów obliczona będzie na podstawie średniej codziennej pracy parowozów z dodaniem $^2/_3$ na potrzeby naprawy. Parowozy na zamianę wynajętych, a potrzebujących naprawy, nie będą dostarczane przez Niemcy, jeżeli ilość wynajętych parowozów będących w naprawie, a znajdujących się w warsztatach niemieckich i tamże nadesłanych w celu naprawy, nie przewyższy 40%.

Przeciętna dzienna wydajność parowozu określona zostaje w sposób następujący:

dla pociągów pośpiesznych i osobowych — 150 kilometrów,

dla pociągów towarowych — 90 kilometrów.

Ilość parowozów, niezbędnych dla pociągów fakultatywnych, określona zostanie w stosunku 50% ilości, obliczonej według wyżej wymienionych danych.

Parowozy pomocnicze, dostarczane zarządowi kolei polskich, winny być następujące:

dla pociągów pośpiesznych i osobowych — typu P. 8;

dla pociągów towarowych — typu G. 10. i G. 8^1;

ewentualnie w ograniczonej ilości typu G. 7.

§ 2. Opłata dzienna za wynajem parowozów, którą zarząd kolejowy polski ma uiszczać za dostarczone parowozy, obliczona będzie według formuły następującej:

$$\frac{\frac{A.}{L.}\ \frac{Ap}{100}}{365}$$

Wyjaśnienie formuły:

A = cena kupna nowego parowozu,

L = okres służby parowozu, której kres oznaczono na lat 30,

p = odsetki w wysokości 6.

Na żądanie jednej z kontraktujących stron cena kupna nowych parowozów poddana będzie rewizji. Opłata za wynajem ustalona będzie na nowo, stosownie do wyniku tej rewizji.

§ 3. Przepisy, dotyczące sposobu oddawania i przyjmowania parowozów, ustalone są w Przepisach Wykonawczych. Tamże znajdują się postanowienia odnośne do przyborów oraz części składowych parowozów.

§ 4. Przy zdawaniu parowozów zarząd kolejowy niemiecki dostarczać będzie jednocześnie dla każdej serji dwudziestu parowozów tego samego typu zapasu części zapasowych, których rodzaj i ilość przewidziane są przez Przepisy Wykonawcze. Części zapasowe, któreby pozatem okazały się niezbędne (zestawy kołowe, cylindry, maźnice) dostarczane będą przez zarząd kolei niemieckich na żądanie kolei polskich w każdym wypadku, gdyby części te były niezbędne dla naprawy, o ile te ostatnie nie są wykonywane w warsztatach niemieckich. Wszelkie części zapasowe dostarczane będą według cen, ustanawianych dla osób trzecich przez zarząd kolejowy niemiecki.

§ 5. Drobne naprawy bieżące wykonywane będą w pracowniach polskich. Natomiast coroczne rewizje, zgodne z regulaminem polskim, jak również wszystkie inne większe naprawy — wykonywane będą w zasadzie w warsztatach niemieckich.

Warsztaty kolejowe niemieckie rozpoczną naprawę parowozów, wydzierżawionych zarządowi polskiemu możliwie najszybciej. Wszelkie naprawy parowozów, wynajętych zarządowi kolejowemu polskiemu, obciążać będą ten ostatni. Wydatki, spowodowane przez naprawy w warsztatach niemieckich, obliczane będą według cen, ustanowionych dla osób trzecich.

§ 6. Jeżeli Rząd Polski po upływie lat 5 zrzeknie się dalszej pomocy w parowozach niemieckich, lub też jeżeli w ciągu tego okresu stanie układ co do zmniejszenia ilości parowozów, zarząd kolejowy polski będzie miał prawo wykonać zwrot parowozów w taki sposób, ażeby każdy parowóz zwrócony został w tym samym stanie rewizji perjodycznej, w jakim się znajdował w chwili zdania, nawet gdyby z tego powodu miał uledz opóźnieniu. Przedstawianie parowozów, które mają być zwrócone, ich rewizja i przyjęcie odbywać się będą w ten sam sposób, co przy przyjęciu, gdyby stwierdzono zniszczenie z powodu nadmiernego użycia, zniszczenie to naprawione zostanie w warsztatach niemieckich na koszt polskiej administracji kolejowej, chyba gdyby ta ostatnia wolała wykonać te naprawy w swych własnych pracowniach.

§ 7. Należności za wynajem parowozów, za koszta naprawy oraz za części zapasowe i t. p. obliczane będą w walucie niemieckiej.

Art. 43.

Następujące przepisy stosowane będą do pomocniczych parowozów, dostarczanych przez Niemcy dla użytku czasowego.

§ 1. Ilość parowozów, potrzebnych do wyżej wymienionych pociągów, kursujących tylko perjodycznie, jak również i typy parowozów, które mają być dostarczane przez Niemcy, ustalane będą w każdym poszczególnym wypadku za wspólnem porozumieniem zainteresowanych zarządów kolejowych.

§ 2. Cena najmu dziennego, która ma być obliczana według formuły, wymienionej w § 2 art. 42, stosowana będzie do tych parowozów tylko w tym wypadku, gdyby parowozy te były zwrócone w ciągu pierwszych dziesięciu dni. Jeżeliby parowozy te miały być zatrzymane dłużej, dzienna cena najmu powiększona zostaje o 200 marek za każdy parowóz osobowy i o 180 marek za towarowy; dodatek ten stosowany będzie od dnia przyjęcia parowozów, o których mowa.

§ 3. Zdawanie rzeczonych parowozów uskuteczniane będzie z jednej parowozowni do drugiej bez formalności, przewidzianych przez § 3 art. 42, lecz za pokwitowaniami, które wystawią niemieccy i polscy kierownicy parowozowni. Zwrot parowozów dokonywany będzie w ten sam sposób. Szczegółowe przepisy ustalone zostaną w tej mierze przez zainteresowane zarządy kolejowe.

§ 4. Niemcy nie będą dostarczały łącznie z parowozami, o których mowa, części zapasowych; części te dostarczone będą przez Niemcy w razie danym później, na żądanie.

§ 5. Drobne bieżące naprawy wykonywane będą przez warsztaty polskie na koszt zarządu kolejowego polskiego. W razie, gdyby zaszła konieczność wykonania przy parowozach tych znaczniejszych napraw, parowozy te winny być zwrócone zarządowi kolei niemieckich; ten ostatni dostarczy innych parowozów w stanie zdatnym do pracy. Koszta naprawy parowozów tych w pracowniach niemieckich obciążać będą zarząd kolei niemieckich, z wyjątkiem jednakowoż kosztów naprawy uszkodzeń, spowodowanych nienormalnem użyciem, o ile uszkodzenia nastąpiły przy korzystaniu z parowozów na kolejach polskich.

§ 6. Należność za wynajem parowozów oraz koszta naprawy, któreby ewentualnie ulegały pokryciu, winny być obliczane w walucie niemieckiej.

ROZDZIAŁ III.

Tranzyt wojskowy.

Art. 44.

Przewóz tranzytem wojskowych niemieckich oraz niemieckiego mienia wojskowego odbywać się będzie według przepisów następujących:

§ 1. W pojęciu niniejszej Konwencji za wojskowych uważane są wszelkie osoby w służbie czynnej, należące do siły zbrojnej, bez rozróżnienia, czy podróżują w ubraniu wojskowem, czy cywilnem.

§ 2. Osoby, jadące pojedyńczo w wojskowym mundurze niemieckim, korzystać będą z pociągów, lub z części pociągów, wymienionych w art. 4, a przeznaczonych do tranzytu uprzywilejowanego, lub też z pociągów, przeznaczonych specjalnie do tranzytu wojskowego, o których mowa niżej.

Korzystanie z innych pociągów osobom tym jest wzbronione.

§ 3. Co się tyczy broni, to pojedyńczy wojskowi, korzystający z pociągów, lub części pociągów, przeznaczonych do tranzytu uprzywilejowanego, będą mogli zabierać z sobą wyłącznie tylko broń białą (szabla, bagnet), obowiązani będą jednakowoż składać broń tę do brankardu na czas przejazdu poza terytorjum niemieckiem.

§ 4. W celu przewozu tranzytem żołnierzy urlopowanych, pojedyńczych wojskowych, podróżujących w sprawach służbowych, wojsk i mienia wojskowego, kursować może w obu kierunkach jeden pociąg wojskowy na tydzień. Wojskowi w ubraniu cywilnem będą mogli korzystać z tych pociągów.

Broń i amunicja nie mogą być naogół przewożone tym pociągiem. Niemniej jednak wojskowi, korzystający z tego pociągu, będą mieli prawo zabierania ze sobą do pociągu broni białej, karabinów, pistoletów, rewolwerów, z amunicją podręczną w ilości, przez regulamin przepisanej.

Władze niemieckie obowiązane będą zawiadamiać władze polskie o wyjeździe takiego pociągu przynajmniej na 24 godziny przed jego uruchomieniem.

§ 5. Broń biała, karabiny, pistolety, rewolwery oraz przynależna do nich amunicja, przewożone pociągami, przewidzianemi przez § 4, winny być składane na czas przejazdu poza obszarem niemieckim do wagonów, specjalnie do tego przeznaczonych. Wagony te będą specjalnie grupowane w pociągu i będą eskortowane przez personel, należący do kraju tranzytowego; ilość tego personelu nie będzie większa, niż dwu ludzi na wagon.

Wagony, przeznaczone dla podróżnych wojskowych, będą łączone w grupę i będą eskortowane przez funkcjonarjuszów celnych w myśl art. 82.

§ 6. Dla przewozu tranzytem mienia wojskowego w ogólności łącznie z bronią i amunicją, których transport art. 4 wyklucza, będzie mógł kursować w obu kierunkach jeden pociąg towarowy wojskowy na tydzień. Uruchomienie tych pociągów winno być komunikowane w myśl ustępu 3, § 4.

§ 7. Przy przewozie mienia wojskowego, wymagającego specjalnego dozoru i specjalnej obsługi, będą mogli towarzyszyć w pociągach żołnierze niemieccy w liczbie dwu konwojentów najwyżej na jeden wagon z końmi i jednego konwojenta na jeden wagon z materjałem wojskowym. Władze celne kraju tranzytowego będą miały w tym wypadku prawo wykonywania kontroli tych wagonów przez swoich funkcjonarjuszów, w liczbie nie większej, niż dwu na 10 wagonów. Konwojenci niemieccy będą mogli zabierać do pociągu broń białą, którą jednak obowiązani będą składać do pociągu służbowego na czas przejazdu tranzytem poza obszarem niemieckim.

§ 8. W celu przewozu tranzytem wojskowych urlopowanych w ubraniu wojskowem, lub cywilnem, z okazji świąt Bożego Narodzenia i Wielkiejnocy, będą mogły kursować wyłącznie dla urlopowanych specjalne pociągi, a to w myśl układu, jaki uprzednio zawarty być winien pomiędzy władzami kolejowemi polskiemi a niemieckiemi. Do pociągów tych stosowane będą również przepisy § 3, dotyczące tranzytu pojedyńczych wojskowych.

§ 9. W celu utrzymania porządku wewnętrznego w pociągach, o których mowa, eskorta niemiecka, złożona z oficera i najwyżej z 10 żołnierzy, będzie mogła towarzyszyć pociągom, przewidzianym przez §§ 4 i 8. Eskorta ta będzie mogła zatrzymać białą broń oraz pistolety z pełnym ładunkiem, jak również z magazynem zapasowym, zamkniętym w futerale.

§ 10. Transporty wojskowe, przewidziane przez §§ 4, 6 i 8, wykonywane będą wagonami, dostarczanemi przez Niemcy przy pomocy polskich parowozów

i polskiego personelu. Parowozy dostarczane będą w tym celu zgodnie przepisami, ustanowionemi przez Konwencję niniejszą dla tranzytu cywilnego.

§ 11. Pociągi wojskowe, przewidziane przez §§ 4, 6 i 8, kierowane będą na linję Chojnice - Tczew - Marienburg.

W razie przerwy ruchu, lub powstania trudności na tej linji, transporty wykonywane będą na linji, jaka ustalona będzie przez zainteresowane władze kolejowe.

§ 12. Każdy wojskowy pociąg towarowy, przewidziany przez § 6, winien składać się przynajmniej z 25 wagonów naładowanych. O ileby w pociągach wojskowych, przewidzianych przez §§ 4 i 6, ilość podróżnych nie dosięgała 400, Niemcy zobowiązane będą zwrócić cenę ilości biletów III klasy, równej różnicy pomiędzy 400 a ilością podróżnych.

W pociągach mieszanych, przewidzianych przez § 4 (dla wojskowych i dla mienia wojskowego), ładunek jednego wagonu towarowego będzie uważany, przy zastosowaniu ustępu poprzedniego, za równoważny 16 podróżnym.

Jednakże w celu ułatwienia Niemcom uruchomienia pociągów, przewidzianych przez § 4, w wypadku, gdyby ilość wojskowych i ładunek mienia wojskowego, które mają być przewiezione temi pociągami, były mniejsze od ilości wyżej wymienionej, Niemcy będą mogły w drodze wyjątku dołączyć do tych pociągów pewną ilość wagonów naładowanych tranzytowym towarem cywilnym, aż do ilości, niezbędnej do zużycia siły pociągowej parowozu. W celu stosowania określonego powyżej minimum 400 podróżnych ładunek każdego wagonu z towarem cywilnym uważany będzie także za równoważny 16 podróżnym.

Art. 45.

Środki, niezbędne do zapewnienia łączności pomiędzy zainteresowanemi władzami, jak również i specjalne przepisy odnośnie do tranzytu pociągów wojskowych, ustalone są w Przepisach Wykonawczych.

Art. 46.

W razie przerwy w komunikacji kolejowej, telegraficznej i telefonicznej Niemcy będą mogły, w celu utrzymania łączności pomiędzy Prusami Wschodniemi a resztą Niemiec, korzystać z oddzielnych samochodów, z których każdy przewozić będzie dwie osoby, ubrane w mundur wojskowy, posiadające wyłącznie broń białą, nie licząc szofera i jego pomocnika. Samochody te nie będą podlegały przepisom celnym, ani paszportowym, jednakowoż każdemu samochodowi towarzyszyć winien funkcjonarjusz kraju tranzytowego.

Wojskowi niemieccy obowiązani będą stosować się do wskazówek tych funkcjonarjuszów, dotyczących przepisów celnych oraz porządku publicznego. Samochody, o których mowa, jeździć będą drogami, przewidzianemi przez Konwencję niniejszą, dla ruchu samochodów tranzytowych.

Art. 47.

Przewóz wojskowych polskich oraz mienia wojskowego polskiego przez obszar niemiecki, położony na prawym brzegu Wisły, zostaje zapewniony na rzecz Polski ściśle według warunków, jakie są przyznane na rzecz Niemiec na mocy Konwencji niniejszej.

Wyżej przytoczone przepisy odnośnie do transportów wojskowych niemieckich stosowane będą analogicznie do transportów wojskowych polskich.

Jako linja tranzytowa uznana zostaje linja Deutsch-Eylau—Marienburg.

Art. 48.

Koszta eskorty i konwojentów obciążają stronę wysyłającą a to stosownie do przepisów, ustanowionych przez Konwencję niniejszą dla uprzywilejowanego ruchu tranzytowego,

Art. 49.

O ile postanowienia rozdziału niniejszego oraz Przepisów Wykonawczych nie stanowią inaczej, do tranzytu wojskowego stosowane będą ogólne przepisy Konwencji niniejszej, dotyczące tranzytu cywilnego,

Mienie wojskowe, przewożone drogami wodnemi, poddane będzie przepisom ustanowionym dla transportu tranzytowego towarów cywilnych w rozdziałach V i VII Konwencji niniejszej.

ROZDZIAŁ IV.

Poczta, telegraf, telefon.

Art. 50.

Niemcy będą miały prawo, stosownie do potrzeb swojego ruchu pocztowego, wysyłać linjami kolejowemi, przeznaczonemi do tranzytu uprzywilejowanego pomiędzy Prusami Wschodniemi a pozostałą częścią Niemiec, przez terytorjum ustąpione, przesyłki pocztowe wszelkiego rodzaju w swych własnych wagonach (ambulanse pocztowe i furgony). Prawo to rozciągnięte zostanie na terytorjum Wolnego Miasta Gdańska.

Zarząd poczty niemieckiej będzie miał prawo dołączenia do każdego pociągu pośpiesznego oraz osobowego jednego ambulansu niemieckiego, konwojowanego przez urzędników niemieckich. Ambulanse pocztowe i furgony zamknięte przewożone będą pośpieszno-towarowemi pociągami, a w braku takiego pociągu—zwykłemi pociągami towarowemi.

Art. 51.

Zarząd pocztowy polski będzie miał prawo korzystać jednocześnie na obszarze polskim, dla przewozu swych przesyłek pocztowych, z ambulansów bezpośrednich, konwojowanych przez urzędników pocztowych niemieckich, licząc się z wolnem miejscem w tych ambulansach. Zarząd pocztowy Wolnego Miasta Gdańska będzie miał to samo prawo na obszarze Wolnego Miasta.

Jednakowoż zarząd pocztowy niemiecki nie będzie obowiązany doczepiać ambulansów do pociągów, jeżeli interesy ruchu niemieckiego tego wymagać nie będą.

Art. 52.

W każdym ambulansie, konwojowanym przez urzędników pocztowych niemieckich, będzie mógł jednocześnie jechać urzędnik pocztowy polski, który zajmować się będzie ewentualnie również materjałem pocztowym polskim. Urzędnik ten nie ma prawa mieszać się do wewnętrznych spraw urzędu niemieckiego. Nie ma on prawa badać zawartości poczty niemieckiej. Będzie mógł jednakowoż, nie przeszkadzając czynnościom służbowym niemieckim, baczyć, ażeby w ambulansach niemieckich nie przewożono przedmiotów, nie wchodzących w zakres przesyłek pocztowych. Urzędnicy niemieccy będą mogli przewozić z sobą wyłącznie przedmioty i artykuły żywności, niezbędne dla ich własnego użytku podczas przejazdu przez obszar tranzytowy.

Urzędnik pocztowy polski, jadący w ambulansie niemieckim, czuwać będzie, aby postanowienia art. 54 były wykonywane. Pozatem reprezentuje on niemiecki personel pocztowy wobec władz polskich i gdańskich. Obowiązkiem jego będzie spowodować, aby urzędnicy niemieccy stwierdzili na piśmie uchybienia przez niego ujawnione; o uchybieniach tych złoży on raport swojej władzy, powstrzymując się od wszelkiego mieszania się do spraw personelu niemieckiego.

Wolne Miasto Gdańsk będzie miało również prawo konwojowania przez swych funkcjonarjuszów pocztowych ambulansów niemieckich, przejeżdżających przez obszar gdański. Postanowienia artykułu niniejszego, dotyczące konwojentów polskich, stosowane będą również do konwojentów gdańskich.

Art. 53.

Zarząd kolei polskich oraz zarząd kolei gdańskich obowiązane będą przewozić według swych ogólnych przepisów kolejowych ambulanse i zamknięte furgony, otrzymane od zarządu kolejowego niemieckiego i zaplombowane przez urzędy pocztowe i celne niemieckie.

Art. 54.

Skrzynki do listów przy ambulansach niemieckich winny być zamknięte na obszarze polskim i gdańskim. Urzędnicy pocztowi niemieccy nie mają prawa wchodzić na obszarze tranzytowym w styczność z publicznością. Nie wolno im jest podczas pobytu na obszarze polskim lub gdańskim opuszczać ambulansu, jak również przyjmować lub wydawać jakichkolwiek przedmiotów. Jakakolwiek wymiana korespondencji lub przesyłek pocztowych na obszarze tranzytowym będzie mogła mieć miejsce wyłącznie na mocy układu, przez zainteresowane władze miejscowe zawartego, a to jedynie za pośrednictwem polskiego lub gdańskiego urzędnika pocztowego, jadącego ambulansem niemieckim.

Art. 55.

Personel, konwojujący ambulanse niemieckie, przewożony będzie bezpłatnie.

Art. 56.

Ambulanse niemieckie posiadać winny zaświadczenie urzędu pocztowego niemieckiego, zredagowane w języku niemieckim i polskim, wymieniające ilość urzędników, uprawnionych do jeżdżenia w sprawach służbowych w każdym ambulansie.

Art. 57.

W ambulansach niemieckich, przejeżdżających tranzytem przez obszar polski i gdański, przewożone będą niżej wymienione przesyłki wszelkiego rodzaju:

a) przesyłki pocztowe, pochodzące z Prus Wschodnich i przeznaczone dla pozostałej części Niemiec oraz naodwrót;

b) przesyłki pocztowe, pochodzące z zagranicy i przeznaczone dla Niemiec (włączając Prusy Wschodnie) oraz naodwrót.

Przewóz w ambulansach „depesz“ tranzytowych wszelkiego rodzaju, pochodzących z zagranicy i przeznaczonych dla zagranicy, będzie przedmiotem uprzedniego układu pomiędzy zarządem pocztowym niemieckim a polskim.

Art. 58.

W razie, gdyby ambulans niemiecki nie był doczepiony do pociągu uprzywilejowanego, personel kolejowy polski, lub gdański, będzie mógł, po porozumieniu

się władz miejscowych, być zobowiązany do przewozu przez obszar polski, lub gdański, worków z listami, do których dołączony będzie list przewozowy.

Art. 59.

Należności, przypadające za przewóz przez obszar polski wagonów tranzytowych niemieckich (ambulansów i furgonów) włączając w to przewóz przesyłek pocztowych (zobacz art. 57 a i b) oraz za przewóz przedmiotów ekwipunku ambulansów i konwojentów niemieckich, winny być wpłacane zarządowi pocztowemu polskiemu według normy, ustalonej w Przepisach Wykonawczych od osi - kilometra ambulansu lub furgonu. Norma ta winna objąć koszta konwoju ambulansów niemieckich, jak również i premje za ryzyko, wypływające z odpowiedzialności, przewidzianej przez art. 60.

O ile zarząd kolei Wolnego Miasta Gdańska będzie brał udział w przewozie tranzytowym poczty niemieckiej—otrzymywać również będzie opłaty od osi-kilometra, ustanowione w Przepisach Wykonawczych.

Art. 60.

Zarząd poczty niemieckiej ponosi odpowiedzialność za przesyłki pocztowe, przewożone w wagonach niemieckich, konwojowanych przez urzędników pocztowych niemieckich, chyba, gdyby można było przypisać winę zarządowi kolejowemu, prowadzącemu eksploatację.

Wrazie wypadku kolejowego zarząd, prowadzący eksploatację, ponosi odpowiedzialność za funkcjonarjuszów pocztowych, jak również za przesyłki pocztowe i za wagony pocztowe w tym samym stopniu, co za podróżnych, za towary i za wagony kolejowe.

Zarząd kolejowy polski, lub gdański, ponosić będzie w stosunku do zarządu pocztowego niemieckiego za przesyłki pocztowe, przewożone w zamkniętych wagonach niemieckich, taką samą odpowiedzialność, jaką według swoich przepisów ponosi w stosunku do zarządu pocztowego polskiego, lub gdańskiego.

Jeżeli przesyłki pocztowe polecone, lub z zadeklarowaną wartością, przewożone będą w zamkniętych ambulansach, lub furgonach, zarząd kolejowy polski, lub gdański, ponosi za nie odpowiedzialność nie większą od tej, która nań spada za zwyczajne przesyłki, ekspedjowane kolejami.

Polska i Wolne Miasto Gdańsk nie będą obowiązane do wypłaty odszkodowania w razie zagubienia, lub naruszenia, worków z listami, przewożonych za pośrednictwem funkcjonarjuszów kolejowych polskich, lub gdańskich.

W razie przeładunku przesyłek pocztowych niemieckich na skutek odczepienia kolejowego wagonu pocztowego niemieckiego, odpowiedzialność za przesyłki pocztowe niemieckie przejdzie na zarząd pocztowy polski, lub gdański, jeżeli po zdaniu przesyłek personel polski, lub gdański, przewozić będzie w dalszym ciągu przesyłki niemieckie. W wypadku takim zarząd pocztowy polski, lub gdański, obowiązany będzie do wypłaty odszkodowania, które określone zostanie w tych samych granicach i według tych samych przepisów, według których zarząd pocztowy niemiecki ponosi odpowiedzialność w stosunku do wysyłających.

Art. 61.

Jeżeli podczas przejazdu tranzytem wagon pocztowy niemiecki stanie się niezdatnym do użytku, bądź na skutek zagrzania, bądź z innych powodów, zarząd polski, lub gdański (zarząd pocztowy, bądź kolejowy), obowiązany będzie zarządzić, aby wagon ten zastąpiony został jaknajkorzystniej dla interesów ruchu pocztowego.

Art. 62.

Tranzytowa komunikacja telegraficzna i telefoniczna pomiędzy Prusami Wschodniemi a pozostałą częścią Niemiec uskuteczniać się będzie za pomocą odpowiednich linji bezpośrednich.

Numery drutów do tego przeznaczonych są oznaczone w Przepisach Wykonawczych; zainteresowane zarządy pocztowe i telegraficzne będą mogły umówić się co do zamiany niektórych drutów na inne.

Skoro tylko Niemcy będą w możności zaspokoić swoje potrzeby innemi drogami—zrzekną się korzystania z odnośnej części linji polskich i gdańskich, oddanych do ich dyspozycji.

Art. 63.

Tranzytowa komunikacja telegraficzna i telefoniczna obejmuje:

a) telegramy i rozmowy telefoniczne z Prus Wschodnich do Niemiec odwrotnie,

b) telegramy z zagranicy do Niemiec (włączając Prusy Wschodnie) i odwrotnie.

Art. 64.

Za korzystanie z każdego drutu telegraficznego, włączając w to i koszt utrzymania, Niemcy płacić będą Polsce ryczałtową sumę, obliczoną na podstawie 5000 wyrazów na dzień i wynoszącą za każdy wyraz piątą część taryfy telegraficznej, obowiązującej w Niemczech za jeden wyraz. Co się tyczy przewodów telefonicznych (2 druty złączone) stosowana będzie ta sama opłata co za drut telegraficzny. Należność uiszczana będzie w walucie niemieckiej co kwartał.

Wymieniona wyżej ryczałtowa opłata obejmuje wynagrodzenie za korzystanie i za utrzymywanie drutów, znajdujących się na obszarze polskim, jak również ewentualnie drutów, znajdujących się na obszarze gdańskim, należących do Polski, lub przez nią zarządzanych.

Co się tyczy drutów, znajdujących się na obszarze Wolnego Miasta Gdańska i należących do zarządu telegraficznego gdańskiego, to Niemcy zwracać będą Wolnemu Miastu Gdańskowi rzeczywiste koszta utrzymania.

Sumy, jakie za to Wolnemu Miastu Gdańskowi w walucie gdańskiej wypłacane być mają, obejmować będą tak korzystanie z drutów, jak i ich utrzymanie.

Art. 65.

Przepisy art. 64, dotyczące ryczałtowej zapłaty za korzystanie, włączając w to i utrzymanie drutów telegraficznych i telefonicznych do komunikacji tranzytowej pomiędzy Prusami Wschodniemi a resztą Niemiec, poddane będą corocznie rewizji, a to na żądanie bądź Niemiec, bądź Polski.

Zmienione w ten sposób taryfy stosowane będą od początku każdego roku budżetowego (pierwszy kwietnia). Żądanie co do rewizji powinno być złożone najpóźniej na kwartał przed 1 kwietnia.

Art. 66.

Przepisy niniejszego rozdziału (IV) stosowane będą analogicznie do komunikacji pocztowej, telegraficznej i telefonicznej Polski z Wolnem Miastem Gdańskiem przez obszar niemiecki na prawym brzegu Wisły, wymieniony w art. 96 Traktatu Wersalskiego.

ROZDZIAŁ V.

Żegluga.

Art. 67.

Wolny tranzyt pomiędzy Prusami Wschodniemi a pozostałą częścią Niemiec wodą obejmuje wszelkie drogi żeglowne i spławne, znajdujące się na obszarze, ustąpionym przez Niemcy Polsce, na obszarze gdańskim, jak również na wodach terytorjalnych polskich i gdańskich. Tranzyt ten obejmuje wszelkiego rodzaju statki, a mianowicie: barki, tratwy, barki holowane w grupach, statki parowe i wogóle statki wszelkich kategorji, jak również i ich ładunki, z wyłączeniem statków wojennych.

Do tranzytu na drogach wodnych będą dopuszczone wyłącznie barki, holowniki, statki parowe, statki wszelkiej kategorji, domicylowane bądź w jednym z portów niemieckich, bądź w jednym z portów polskich, bądź wreszcie w jednym z portów gdańskich. Jednakowoż Polska i Wolne Miasto Gdańsk będą mogły dopuścić do tranzytu, na żądanie Niemiec, statki domicylowane w innych portach.

Co się tyczy tratew, to będą dopuszczone do tranzytu wszystkie tratwy, udające się z Prus Wschodnich do pozostałej części Niemiec i odwrotnie.

Art. 68.

Podczas drogi pobierane być mogą wyłącznie tylko opłaty, mające charakter należności, przeznaczonych jedynie na pokrycie w sposób słuszny kosztów utrzymania w stanie żeglownym dróg wodnych oraz na ich ulepszanie, jak również na pokrycie kosztów dostępu do tych dróg, lub też przeznaczonych na zaspokojenie wydatków, ponoszonych w interesach żeglugi. Odnośna taryfa obliczona zostanie według tych wydatków i kosztów i będzie wywieszona w portach. O każdej zmianie taryfy przed jej wprowadzeniem w wykonanie Rząd Niemiecki powiadomiony zostanie na drodze dyplomatycznej w możliwie najkrótszym czasie.

Art. 69.

Świadectwa mechaników, palaczy oraz szyprów, jak również i świadectwa kotłowe, wydawane przez kraj, korzystający z prawa tranzytu, uznawane będą za ważne przez władze kraju trazytowego.

Co się tyczy szyprów, personelu, załogi i członków rodzin tych osób, zajętych przy przewozie tranzytowym i przebywających chwilowo w kraju tranzytowym, to osobiste prawa i obowiązki osób tych charakteru publicznego (szczególnie w materji podatków bezpośrednich i opieki społecznej) uregulowane będą na czas ich pobytu w kraju tranzytowym według ustaw kraju, korzystającego z tranzytu.

W wypadku, gdyby osoby te podczas swego pobytu w kraju tranzytowym wykonywały tamże inny zawód, to odnośnie do tego zawodu podlegać będą ustawom kraju tranzytowego.

Art. 70.

Statki, wymienione w art. 67, będą mogły przybijać do brzegu wyłącznie w tych miejscach, w których istnieje urząd celny, lub policyjny; wykaz miejsc tych zakomunikowany zostanie Rządowi Niemieckiemu w ciągu dwu miesięcy po uprawomocnieniu się niniejszej Konwencji. Zmiany, jakie mogłyby zostać zaprowadzone w wykazie tym na przyszłość, zakomunikowane będą Rządowi Niemieckiemu w możliwie najkrótszym czasie. Dla ważnych przyczyn statki będą mogły przybijać w in-

nych miejscach; specjalny regulamin celny i paszportowy określi sposób postępowania w tym wypadku.

Załoga tratew będzie mogła tratwy te zbijać lub rozbijać, o ile wykonanie przepisów policji rzecznej, lub o ile inne ważne powody wymagać tego będą.

Holowanie statków z brzegu, odpowiednio do tego urządzonego, będzie mogło być wykonywane bez specjalnego uprzedzania o tem policji. Przepisy policyjne w przedmiocie holowania winny być przestrzegane.

Art. 71.

Przeładowywanie podczas drogi towarów, przewożonych tranzytem, będzie mogło mieć miejsce wyłącznie w miejscowościach, jakie będą wskazane przez władze polskie, lub gdańskie. Wykaz miejscowości tych zakomunikowany będzie przez Rząd Polski Rządowi Niemieckiemu nie później niż w dwa miesiące po uprawomocnieniu się niniejszej Konwencji. Zmiany, jakieby w przyszłości w wykazie wprowadzone zostały, zakomunikowane będą Rządowi Niemieckiemu w możliwie najkrótszym czasie. Przeładunek, o którym mowa wyżej, poddany będzie pod kontrolę celną, koszta której poniesie szyper.

Art. 72.

Przepisy Wykonawcze wskazują sposób postępowania w wypadku nagłym, w którym osoby, wymienione w art. 69, byłyby zmuszone do powrotu do domu.

Art. 73.

Dopóki w Polsce, w Niemczech i na obszarze Wolnego Miasta Gdańska istnieć będzie racjonowanie żywności, szyprowie niemieccy, przejeżdżający przez Polskę tranzytem, lub przez obszar Wolnego Miasta Gdańska, i szyprowie polscy i gdańscy, przejeżdżający tranzytem przez Niemcy, traktowani będą co do sposobu przydziału żywności, jej ceny, ilości i jakości w tem sam sposób, co szyprowie kraju trazytowego.

Art. 74.

Sprawa zarządu rzeką Notecią na jej biegu, stanowiącym granicę, będzie przedmiotem późniejszego układu, który ma być zawarty w możliwie najkrótszym czasie.

ROZDZIAŁ VI.

Samochody i motocykle.

Art. 75.

Samochody i motocykle przejeżdżać będą tranzytem, drogami, jakie w tym celu wskazane będą przez kraje tranzytowe. Wybór dróg tych odpowiadać będzie potrzebom ruchu.

Wysokie Strony kontraktujące zobowiązują się zakomunikować sobie nawzajem wykaz dróg, przeznaczonych do ruchu powyższego, nie później, niż w dwa miesiące po ratyfikacji niniejszej Konwencji.

Zmiany, jakieby w przyszłości w wykazie tym zaprowadzone być mogły, zakomunikowane będą innym Stronom kontraktującym w możliwie najkrótszym czasie.

Art. 76.

Urząd celny wejściowy doręczać będzie samochodom i motocyklom w chwili przejścia przez granicę specjalne oznaki, które podczas przejazdu na samochodach lub motocyklach mają być wywieszone. Oprócz tego szofer otrzyma świadectwo na przejazd, w którem wymieniona będzie droga, której trzymać się winien. Oznaki i świadectwo, o których mowa, powinny być zwrócone wyjściowemu urzędowi celnemu.

Art. 77.

Samochody i motocykle uiszczać będą opłaty za przejazd według normy, stosowanej do ruchu wewnętrznego w kraju tranzytowym.

ROZDZIAŁ VII.

Cło.

Ruch kolejowy.

Art. 78.

Zarządy celne, lub kolejowe, Wysokich Stron kontraktujących pomagać sobie będą nawzajem we wszystkich sprawach, dotyczących tranzytu, dostarczając sobie informacji oraz przeprowadzając poszukiwania na żądanie drugiej strony. Związana z tem korespondencja prowadzona będzie przez właściwe zarządy bezpośrednio.

Art. 79.

Ruch tranzytowy poddany zostanie dozorowi celnemu kraju tranzytowego. Odprawa celna rozpocznie się natychmiast po przybyciu każdego pociągu, przewidzianego przez rozkład jazdy. Wysokie Strony kontraktujące uznają nawzajem nałożone przez organy zamknięcia celne.

Art. 80.

Ruch tranzytowy podlegać będzie ogólnym przepisom celnym, obowiązującym w każdym kraju, o ile przepisy te nie są w sprzeczności z postanowieniami niniejszej Konwencji.

Art. 81.

Osoby, przejeżdżające tranzytem, i ich bagaże wolne są od wszelkich opłat celnych oraz od innych opłat podobnych, z wyjątkiem tylko kwot, wykładanych przez zarządy kolejowe. Pociągi pośpieszne i osobowe, służące do tranzytu uprzywilejowanego, oraz części pociągów, do tego przeznaczone, powinny się składać wyłącznie z wagonów korytarzowych.

Art. 82.

Pociągi, lub części pociągów, wymienione w art. 81, konwojowane będą przez urzędników celnych kraju tranzytowego. Koszta konwoju ponosi kraj wysyłający odpowiednio do postanowień Przepisów Wykonawczych do niniejszego artykułu.

W zasadzie konwojowanie wykonywane będzie na obszarze polskim przez funkcjonarjuszów celnych polskich, zaś na obszarze gdańskim — przez funkcjonarjuszów celnych gdańskich.

Art. 83.

Towary, znajdujące się w wagonach tranzytowych, do których należą również i wagony pocztowe, przejeżdżać będą przez obce terytorjum z uwolnieniem od wszelkich opłat celnych, lub innych opłat podobnych, z wyłączeniem tylko kwot, wykładanych przez zarządy kolejowe.

Art. 84.

W granicach możności wagony, lub towary, ulegać będą zamknięciu celnemu; żadne inne formalności celne stosowane nie będą.

Art. 85

Ładowanie, bądź wyładowywanie, lub uzupełnianie ładunku, w kraju tranzytowym jest wzbronione. Jednakowoż zarządy kolejowe będą miały prawo uskuteczniać przeładunki, któreby ewentualnie okazały się konieczne.

Komunikacja wodna.

Art. 86.

Towary oraz wszelkie statki, wymienione w artykule 67, które przechodzić będą tranzytem przez drogi żeglowne i spławne, jak również i przez wody terytorjalne, należące do Polski, lub do Wolnego Miasta Gdańska, wolne będą od wszelkich opłat celnych oraz od innych opłat podobnych.

Przyjmowanie pasażerów, ich wysiadanie, ładowanie, lub wyładowywanie towarów — podczas drogi będą zabronione.

Statki, które poddane były w kraju wysyłającym formalnościom celnym, stosowanym do ruchu tranzytowego bez przeładunku, będą mogły uskuteczniać przeładunek, odładowanie, lub przeładowanie na inne środki przewozowe tylko w wypadku konieczności, lub też z przyczyn, które uniemożliwiają przejazd (warunki prądu, lody, zamknięcie śluz).

Statki, których ładunek ma być przeniesiony na inne statki, lub na inne środki transportowe, podczas przejazdu przez wody wyżej wymienione, nie podlegają przepisom niniejszego rozdziału, podlegają natomiast ogólnym przepisom celnym.

Art. 87.

Ładunek statków, przejeżdżających tranzytem bez przeładunku, będzie bądź poddany zamknięciu celnemu, bądź też konwojowany przez funkcjonarjuszów celnych, a to według wyboru szypra.

Jeżeli w danym wypadku zastosowanie zamknięcia celnego jest niemożliwe i jeżeli szyper nie życzy sobie konwoju celnego — obowiązany będzie dać zabezpieczenie co do uiszczenia opłat celnych i monopolowych.

Art. 88.

Towary, opłacające cło w kraju tranzytowym, traktowane będą zawsze w myśl przepisów poprzedniego artykułu.

To samo dotyczy towarów wolnych od cła, które w kraju tranzytowym podlegają zakazom wywozu i przywozu. Jeżeli w tych wypadkach zastosowana będzie zasada zabezpieczenia, ustalenie wysokości kwoty, która ma być wpłacona, pozostawione będzie uznaniu granicznego urzędu celnego; jednakowoż wysokość zabezpie-

czenia, które ma być dane, nie będzie mogła przewyższać 30% wartości handlowej towaru.

Towary, które w kraju tranzytowym obłożone są pewnemi opłatami na rzecz monopolu państwowego, będą mogły być przewożone wyłącznie tylko pod zamknięciem celnem i po złożeniu zabezpieczenia.

Odnośnie do artykułów monopolowych, opłacających cło, zabezpieczenie składać się będzie z kwoty, odpowiadającej cłu i opłatom monopolowym. Co się tyczy artykułów monopolowych, wolnych od cła — zabezpieczenie obejmować będzie wyłącznie kwotę, odpowiadającą opłatom monopolowym.

Art. 89.

Koszta konwoju obciążać będą szypra.

Art. 90.

Co się tyczy szypra, jego rodziny, członków załogi oraz podróżnych, jadących statkiem, jak również co się tyczy bagażu tych osób, to przy wjeździe statku do kraju tranzytowego zastosowana będzie według wyboru szypra jedna z dwu zasad poniższych: albo osoby te i przedmioty, przez nie wiezione, podlegać będą odprawie celnej, albo też statkowi towarzyszyć będzie konwój celny.

Art. 91.

Formalności celne i paszportowe wykonywane będą zarówno przy wjeździe do kraju tranzytowego, jak i przy wyjeździe z tego kraju, w ten sposób, pod względem miejsca i czasu, ażeby strata czasu była możliwie najmniejsza.

Art. 92.

Odnośnie do części Noteci, stanowiącej granicę pomiędzy Polską a Niemcami, stosowane będą następujące przepisy:

Towary i statki, wymienione w art. 67, podróżni, jadący tranzytem i ich bagaże — wolne będą od wszelkich formalności celnych, o ile statek przejeżdżać będzie, nie wchodząc w żaden kontakt z którymkolwiek z dwu brzegów.

Z wyłączeniem wypadku siły wyższej wszelka komunikacja pomiędzy statkiem a lądem, jak wsiadanie i wysiadanie podróżnych, ładowanie, lub wyładowywanie towarów — będą mogły mieć miejsce wyłącznie tylko na brzegu tego państwa, na terytorjum którego statek był ładowany i z którego podróż była rozpoczęta.

Miejscowe władze celne obu państw zachowują sobie prawo uregulowania sprawy komunikowania się członków załogi z brzegiem przeciwnym.

Wszelkie komunikowanie się statku, jadącego tranzytem, z wszelkim innym statkiem jest zabronione.

Ruch samochodów i motocykli.

Art. 93.

Samochody i motocykle, jak również i towary w nich znajdujące się, jadące tranzytem, przejeżdżać będą kraj tranzytowy z uwolnieniem od opłat celnych oraz innych opłat tym podobnych.

Art. 94.

Samochody i motocykle oraz ich ładunek poddane będą w kraju tranzytowym formalnościom celnym oraz obowiązane będą składać zabezpieczenie.

Art. 95.

Zabezpieczenie składa się z sumy opłat celnych, ewentualnie z sumy podatków pośrednich i opłat monopolowych.

Co się tyczy artykułów monopolowych, wolnych od cła, to zabezpieczenie obejmować będzie wyłącznie sumę opłat monopolowych.

Co się tyczy towarów, wolnych od cła, lecz podlegających w kraju tranzytowym zakazowi przywozu, lub wywozu, to graniczne urzędy celne określą według swego uznania wysokość zabezpieczenia. Jednakowoż suma zabezpieczenia, która ma być złożona, nie może przekraczać 30% wartości handlowej towaru.

Art. 96.

Z chwilą, gdy związki automobilistów zobowiążą się w stosunku do rządów do wpłacania kaucji za opłatę cła, Wysokie Strony kontraktujące nie będą żądały kaucji od samych wozów i zadowolą się pod tym względem zobowiązaniem gwarancyjnem, wydanem przez związek automobilistów, o którym mowa.

ROZDZIAŁ VIII.

Paszporty.

Art. 97.

Podróżni, korzystający z pociągów, lub części pociągów, przeznaczonych do tranzytu uprzywilejowanego, nie będą obowiązani posiadać ani paszportu, ani kart tożsamości.

Art. 98.

W razie wojny w Europie, lub też w razie, gdyby w kraju tranzytowym ogłoszony został zgodnie z jego konstytucją stan oblężenia, lub wogóle stan wyjątkowy na obszarze, po którym odbywa się ruch tranzytowy, kraj tranzytowy będzie miał prawo, tytułem zarządzenia tymczasowego:

a) zażądać, aby obywatele Państwa, korzystającego z prawa tranzytu, jadący pociągami, lub częściami pociągów, przeznaczonemi do ruchu tranzytowego uprzywilejowanego, byli zaopatrzeni w karty tożsamości, zredagowane według przepisu artykułu 99, bez wizy kraju tranzytowego,

b) zastosować do podróżnych obywateli innych państw, korzystających z pociągów, lub też z części pociągów, przeznaczonych do ruchu tranzytowego uprzywilejowanego, przepisy ogólne, obowiązujące w kraju tranzytowym w materji paszportów.

Przed zastosowaniem zarządzeń, wyżej wymienionych, Rząd kraju tranzytowego obowiązany będzie zawiadomić o tem w drodze dyplomatycznej inne Strony kontraktujące. Zarządzenia te jednakowoż będą mogły być zastosowane dopiero w 10 dni po tem zawiadomieniu. Strona, którąby uważała, że zastosowanie zarządzeń, o których mowa, nie jest usprawiedliwione, będzie miała prawo oddać spór pod rozpoznanie Sądu Rozjemczego, przewidzianego przez artykuł 11 niniejszej Konwencji.

W wypadku, gdyby Sąd Rozjemczy nie był w możności wydać ostatecznego wyroku przed upływem 10 dni, o których mowa wyżej — zarządzi w ciągu 48 godzin od chwili, gdy sprawa wpłynęła, środki tymczasowe, które nie będą przesądzały wyroku ostatecznego (obacz art. 16).

O ileby miała miejsce rewizja papierów, wymienionych wyżej pod a i b, rewizja ta będzie mogła być wykonywana tylko podczas jazdy.

Skoro tylko ustanie stan wojenny, lub skoro tylko stan oblężenia, bądź stan wyjątkowy, będzie zniesiony, zarządzenia, przewidziane w niniejszym artykule, będą zniesione i moc przepisu art. 97 zostanie przywrócona.

W żadnym wypadku, nawet w razie wojny, podróżni korzystający z pociągów, lub z części pociągów, przeznaczonych do tranzytu uprzywilejowanego, nie będą podlegali pod względem paszportów żadnym innym formalnościom prócz wymienionych w niniejszym artykule.

Art. 99.

Podróżni, korzystający z tranzytu zwyczajnego, posiadać winni karty tożsamości ze wskazaniem nazwiska, imion, miejsca zamieszkania i obywatelstwa okaziciela. Pozatem karta tożsamości winna zawierać:

a) podpis okaziciela; jeżeli jest on niepiśmienny, karta identyczności winna zawierać jego znak, poświadczony jako autentyczny przez urząd, który wydał kartę,

b) fotografję okaziciela, na której tenże urząd odbije swoją pieczątkę w ten sposób, aby przynajmniej połowa pieczątki znajdowała się na fotografji,

c) podpis i pieczęć urzędnika.

Art. 100.

Dokumenty tożsamości, przewidziane przez art. 99, zaopatrzone być winny w wizy tranzytowe właściwych Konsulatów (urzędów paszportowych) kraju tranzytowego.

Wiza jest ważna:

a) bądź na jeden przejazd,

b) bądź na przejazd tam i z powrotem, dokonany w ciągu miesiąca, lub też w ciągu dłuższego czasu, wyraźnie dozwolonego przez kraj tranzytowy,

c) bądź na wielokrotne przejazdy tam i z powotem w ciągu jednego miesiąca,

d) bądź na wielokrotne przejazdy tam i z powrotem w ciągu 3 miesięcy.

Wizy udzielane będą na ustne, lub piśmienne żądanie podróżnych w zasadzie w ciągu 5 dni od chwili złożenia żądania.

Opłaty nie będą przewyższały:

5 mk niemieckich, lub równoważnika, za wizę wymienioną pod a),
8 mk niemieckich, lub równoważnika, za wizę wymienioną pod b),
15 mk niemieckich, lub równoważnika, za wizę wymienioną pod c),
25 mk niemieckich, lub równoważnika, za wizę wymienioną pod d).

Art. 101.

W rok po uprawomocnieniu się niniejszej Konwencji Wysokie Strony kontraktujące nawiążą rokowania w celu udzielenia największych ułatwień podróżnym, korzystającym ze zwykłego tranzytu.

Art. 102.

Odnośnie do funkcjonarjuszów kolejowych, celnych i pocztowych, jadących w sprawach służbowych, dokumenty wymienione w rozdziale X (koleje, poczta, telegraf i telefon, cła) uważane będą jako zastępujące paszporty i dokumenty tożsamości.

Co się tyczy wojskowych, przejeżdżającym przez kraj tranzytowy, to spra-

wa dokumentów osobistych, które posiadać powinni, uregulowana jest w rozdziale X (Przepisy Wykonawcze do art. 44).

Osoby, zajęte w wagonach restauracyjnych, posiadać winny dokumenty tożsamości, przewidziane przez art. 99; jednakowoż wiza kraju tranzytowego wymagana nie będzie. To samo stosuje się do nieurzędowych konwojentów przy transportach towarowych (bydło, wozy i t. d.). Osoby te obowiązane będą zgłosić się do urzędu granicznego przy wjeździe i wyjeździe i okazać dokumenty tożsamości, a to w celu uczynienia na nich wzmianki, stwierdzającej, że przekroczyły granicę.

Art. 103.

Szyprowie oraz osoby, stanowiące załogę statków, wymienionych w art. 97, posiadać winny swoje paszporty, zaopatrzone w wizę, wydaną przez kraj tranzytowy. To samo dotyczy osób, należących do rodzin szyprów oraz do załogi, które stale mieszkają na statkach, o których mowa.

Wiza tranzytowa wydana będzie na żądanie ustne, lub piśmienne, osób, wymienionych w niniejszym artykule, przez właściwe Konsulaty, lub biura paszportowe. Wiza ważna będzie na cały okres żeglugi w roku, w którym wydana została.

Art. 104.

W 1921 r. za wizę dla przejazdu tranzytowego drogami wodnemi pobierana będzie opłata 5 marek niemieckich, lub też suma równoważna w walucie polskiej, za każdą wizę.

Co się tyczy następnych lat, to wysokość opłaty określona zostanie przez Strony kontraktujące za wspólnem porozumieniem, nie później, niż 30 września każdego roku. Gdyby takie ustalenie nie nastąpiło, opłata z roku przeszłego będzie miała moc na rok następny.

Art. 105.

Osoby, przejeżdżające przez kraj tranzytowy samochodami lub motocyklami, posiadać winny paszporty swojego państwa, zaopatrzone w wizę, którą wydawać będą Konsulaty lub biura paszportowe kraju tranzytowego.

Wojskowy tranzyt na samochodach uregulowany będzie wyłącznie według przepisów, przewidzianych przez art. 46.

Art. 106.

W wypadku, gdyby według postanowień niniejszego rozdziału konieczna była wiza Wolnego Miasta Gdańska, wiza ta wydawana będzię *uno actu* z wizą polską przez konsulaty polskie, bez podwyższenia z tego powodu opłaty za wizę polską.

Art. 107.

Wizy i wzmianki, czynione na mocy niniejszego artykułu przez władze kraju tranzytowego, zawierać winny wyłącznie tylko wskazówki niezbędnie potrzebne.

ROZDZIAŁ IX.

Warunki dodatkowe.

Art. 108.

W ciągu miesiąca po ustaleniu granicy, przewidzianej przez artykuł 6 aneksu do artykułu 88 Traktatu Wersalskiego, Rząd Niemiecki i Rząd Polski zo-

bowiązują się zawrzeć ewentualnie doodatkową konwencję tranzytową, opartą na postanowieniach Konwencji niniejszej i ustanawiającą w razie potrzeby nowe linje tranzytu uprzywilejowanego,

Art. 109.

Przewozy wojskowe uregulowane są w rozdziale III. Co się tyczy przewozów wojskowych większych od tamże ustalonych, to Rząd Niemiecki i Rząd Polski wyrażają gotowość powrócenia do tej sprawy w najkrótszym czasie.

Co się tyczy praw Międzysojuszniczej Wojskowej Komisji Kontrolującej, to postanowienia niniejszej Konwencji praw tych wcale nie dotykają.

Art. 110.

Postanowienia niniejszej Konwencji nie przesądzają w niczem decyzji, jakieby mogły być powzięte przez Komisję Graniczną w sprawie granic pomiędzy Polską a Niemcami.

Jeżeli Komisja Graniczna wprowadzi w stanie obecnym pewne zmiany, postanowienia niniejszej Konwencji będą odpowiednio zastosowane.

Art. 111.

W razie wielkiego braku węgla, Niemcy i Polska porozumieją się w sprawie przyjścia z pomocą w celu zapewnienia ruchu tranzytowego,

Art. 112.

Postanowienia niniejszej Konwencji nie przesądzają w niczem rozdziału majątków, które należały do dawnego Cesarstwa Niemieckiego, włączając tu drogi żelazne, położone na obszarze Wolnego Miasta Gdańska, który to rozdział winien być wykonany według art. 107 Traktatu Wersalskiego oraz artykułów 20, 21, 25 i 29 Konwencji Polsko-Gdańskiej z 9 listopada 1920 roku.

Nie mniej jednak Rząd Polski i Wolne Miasto Gdańsk ponosić będą odpowiedzialność za zobowiązanie przyjęte w stosunku do Niemiec na mocy niniejszej Konwencji i korzystać będą ze wszystkich praw, z niej wynikających, o ile to dotyczy kolei i innego mienia, które im będzie przyznane.

ROZDZIAŁ X.

Przepisy wykonawcze.

Koleje.

Do art. 23.

W razie potrzeby pociągi towarowe będą mogły być wysyłane linją Bydgoszcz-Unisław-Kowalewo, pociągi zaś osobowe linją Inowrocław-Tczew-Marienburg.

O ile zajdzie potrzeba, służba nocna zostanie zorganizowana w celu przepuszczenia pociągów uprzywilejowanych odpowiednio do żądania kraju wysyłającego.

Do art. 28.

Pociągi tranzytowe przejeżdżać będą przez kraj tranzytowy, zachowując skład, który posiadały w kraju wysyłającym, chyba gdyby ze względów eksploatacyjnych ten, lub inny, wagon miał być wycofany z ruchu.

W celu zmniejszenia postojów pociągów na dworcach, na których ma się

zmieniać drużyna pociągowa, konduktorzy wagonów sypialnych, służące oraz służba wagonów restauracyjnych, kolei wysyłającej, wykonywujący swoje obowiązki w pociągach, lub częściach pociągów osobowych, przeznaczonych do tranzytu uprzywilejowanego, będą mogli pozostawać w pociągu podczas przejazdu przez kraj tranzytowy.

Każdy z tych funkcjonarjuszów posiadać winien zaświadczenie swojej władzy z pieczątką, stwierdzające jego urzędową czynność przy ruchu tranzytowym.

Świadectwa te służyć będą jako dokumenty tożsamości i zredagowane będą w języku niemieckim i polskim. Służący w wagonach restauracyjnych posiadać powinni dokumenty tożsamości, przewidziane przez artykuł 99, bez wizy (zobacz art. 102).

Dozorca parowozowy kraju wysyłającego będzie mógł towarzyszyć parowozowi nieogrzanemu przez obszar tranzytowy. Dozorca ten powinien również posiadać dokument tożsamości, wydany przez jego urząd.

Hamulec parowozu, idącego w stanie nieogrzanym, obsłużony będzie w kraju tranzytowym przez urzędnika kolei tranzytowej.

Osoby, pełniące powyższe czynności, pozostawać będą pod dozorem celnym władz kraju tranzytowego. Do osób tych stosowane będą przepisy artykułu 4 co do sposobu zachowania się podróżnych, korzystających z pociągów uprzywilejowanych podczas przejazdu przez kraj tranzytowy. Urzędnicy celni, konduktorzy bagażowi oraz hamulcowi kraju tranzytowego, towarzyszący pociągom, baczyć będą, aby przepisy, o których mowa, były przestrzegane przez wyżej wymienioną służbę.

Do art. 29.

Pociąg uprzywilejowany, lub część pociągu uprzywilejowanego będzie mogła być skasowana w przyszłym okresie rozkładu jazdy, jeżeli w bieżącym okresie rozkładu jazdy miejsca siedzące w wagonach pociągu uprzywilejowanego zajęte były w kraju tranzytowym, przeciętnie w stosunku poniżej 60% miejsc, znajdujących się w wagonach.

Wagony będą mogły być zajęte przez podróżnych tylko o tyle, aby kontrola celna nie była tem skrępowana.

Ilość pociągów, oznaczonych przy układaniu rozkładów jazdy, będzie mogła być powiększona na żądanie kraju wysyłającego nawet podczas bieżącego okresu rozkładu jazdy, a to na zasadzie porozumienia zainteresowanych zarządów.

W razie, jeżeli dodatkowe pociągi towarowe będą uruchomione jedne po drugich w bardzo nieznacznych odstępach czasu, to interesowane zarządy kolejowe zbadają, czy nie należy zastąpić pociągów tych stałemi pociągami i to nawet w okresie bieżącym rozkładu jazdy.

W razie, gdyby na linji, nie otwartej dla tranzytu uprzywilejowanego, ilość wagonów, przechodzących tranzytem codziennie była na tyle znaczna, że spowodowałaby konieczność częstego uruchomiania stałych pociągów, to zainteresowane zarządy porozumieją się w celu uregulowania tego ruchu.

Pomoc w parowozach ze strony Niemiec określona będzie wówczas odpowiednio do tego, czy zdecydowane zostanie uruchomienie pociągów towarowych stałych, czy też dodatkowych, czy też wagony wysyłać się będzie specjalnemi pociągami uruchomionemi według potrzeby (obacz art. 30 i 41).

Do art. 30.

Pomoc w parowozach do ruchu wyjątkowego udzielana będzie według art. 43.

Do art. 31.

Zainteresowane zarządy kolejowe umówią się na każdy okres rozkładu jazdy co do tego, ile wagonów zawierać mają składy pociągów i grupy wagonów.

Ilość osi ustalona została w sposób następujący:

dla pociągów pośpiesznych od 28 — 40,
„ „ osobowych „ 36 — 52,
„ „ towarowych pośpiesznych 60,
„ „ innych towarowych 100.

Za wspólną decyzją interesowanych zarządów kolejowych ilości te mogą być zwiększone.

Do art. 32.

Wstęp do wagonów restauracyjnych i do wagonów sypialnych oraz korzystanie z nich dozwolone będą wyłącznie podróżnym, jadącym pociągami uprzywilejowanemi, lub uprzywilejowanemi częściami pociągów.

Do art. 34.

Gdyby zaszła konieczność skierowania pociągów na linję okólną, zainteresowane zarządy kolejowe porozumieją się możliwie najszybciej co do środków, jakie zarządzić wypadnie, ustaliwszy poprzednio najprostszy sposób postępowania w tym wypadku.

Skoro to tylko będzie możliwe, ustalone będą w każdym rozkładzie jazdy z góry okólne drogi pociągów.

Do art. 35.

W drodze wzajemnych układów eksploatacyjnych, ustalony zostanie sposób udzielania sobie nawzajem pomocy. Komisarz kolei kraju, w którym wypadek miał miejsce, towarzyszyć będzie pociągowi ratowniczemu.

Komisarz ten będzie odpowiedzialny za ścisłe przestrzeganie przepisów eksploatacyjnych kolejowych swojego kraju, na przebiegu pomiędzy granicą a miejscem wypadku.

Drużyna pociągowa ratowniczego pociągu będzie na skutek tego obowiązana wykonywać rozkazy, dotyczące eksploatacji, jakie otrzymywać będzie od tego komisarza.

Komisarz wydawać będzie na miejscu wypadku rozporządzenia ogólne; co się zaś tyczy samej akcji ratowniczej, to wykonanie jej spoczywać będzie na kierowniku pociągu ratowniczego.

Do art. 36.

W stosunku do personelu kolejowego, personelu wagonów restauracyjnych i wagonów sypialnych, obsługującego pociąg, który uległ wypadkowi, zarządy kolejowe ponosić będą taką samą odpowiedzialność, jak za podróżnych.

Do art. 37.

1) Polska i Wolne Miasto Gdańsk oddadzą do rozporządzenia Niemiec:

pomiędzy Marienburgiem a Schneidemühl, przez Tczew-Chojnice, druty telegraficzne Nr 108, 143, 712, oraz przewód telefoniczny Nr 640, który będzie połączony z drutem innej sieci;

pomiędzy Dt. Eylau a Schneidemühl, przez Toruń-Bydgoszcz, druty telegraficzne Nr 141 i 713, oraz przewód telefoniczny, którego sekcje będą połączone jedne z drugiemi; pomiędzy Marienburgiem a Lauenburgiem, przez Gdańsk, druty tele-

graficzne Nr 2/229, które będą złączone z sobą w Gdańsku; z drutu Nr 229 — część łącząca Gdańsk z Królewcem;

przewody telefoniczne Nr 612/619, które będą również złączone z sobą w Gdańsku, pomiędzy Dt. Eylau a Berlinem, przez Toruń, Poznań, Zbąszyń, drut telegraficzny Nr 707.

2) Niemcy oddadzą do rozporządzenia Polsce, lub Wolnemu Miastu Gdańskowi:

pomiędzy Gardeją a Tczewem, przez Marienburg, drut telegraficzny Nr 227;

pomiędzy Dt. Eylau a Tczewem, przez Marienberg, drut telegraficzny Nr 3 i przewód telefoniczny Nr 618.

Pozatem na każdej z linji, wymienionych w punkcie 2, na słupach, tam istniejących, pozostawiona będzie do rozporządzenia Polski, lub Wolnego Miasta Gdańska, wolna przestrzeń, wystarczająca do założenia jednego drutu telegraficznego i jednego przewodu telefonicznego o podwójnym drucie.

3) W razie potrzeby zainteresowane zarządy zmienią przytoczone wyżej kombinacje w komunikacjach.

W razie, gdyby normalna komunikacja telefoniczna nie mogła być wykonywana na linji Marienburg-Schneidemühl, przez Tczew, Chojnice, Polska zbuduje na koszt Niemiec, po uprzedniej zgodzie z niemi, przecinając istniejące druty i kombinując je w inny sposób, nową linję o podwójnym drucie pomiędzy Tczewem a Marienburgiem.

W razie potrzeby każda Strona kontraktująca odda do rozporządzenia Strony drugiej na słupach kolejowych, istniejących na jej terytorjum, niezbędną przestrzeń do zawieszenia nowych drutów i przewodów, a to w miarę wolnej przestrzeni. Przestrzeń ta ustąpiona będzie bezpłatnie. Każda Strona zawiesi druty i przewody na koszt Strony, na korzyść której druty mają być urządzone.

Aparaty telegraficzne i telefoniczne, połączone w obecnej chwili w kraju tranzytowym z drutami i przewodami podwójnemi, wymienionemi pod 1) i 2) winny być odłączone od tych drutów i przewodów.

Zainteresowane zarządy kolejowe porozumieją się co do urządzenia posterunków, w celu kontrolowania regularnego funkcjonowania telegrafów i telefonów.

4) Każda Strona kontraktująca obowiązana będzie utrzymywać na swojem terytorjum druty telegraficzne i telefoniczne.

Niemcy płacić będą Polsce koszta utrzymania drutów i przewodów, znajdujących się na obszarze polskim, lub na obszarze gdańskim, i oddanych do dyspozycji Niemiec. Polska płacić będzie Niemcom koszta utrzymania drutów i przewodów, oddanych do dyspozycji Polsce, lub Wolnemu Miastu Gdańskowi. Koszta utrzymania na kilometrze drutu określone zostają na 1600 mk polskich rocznie. W sumie tej objęte są koszta utrzymania, rekonstrukcji i renowacji linji, o których mowa, jak również i oprocentowanie kapitału, w linje te włożonego.

Na żądanie jednej, lub drugiej, ze Stron kontraktujących wysokość kosztów utrzymania, wyżej wymieniona, będzie mogła być zmieniona.

O ile Wolne Miasto Gdańsk będzie wierzycielem, lub dłużnikiem, odnośnie do kosztów utrzymania, o których mowa, likwidacja należności, lub długu, Wolnego Miasta Gdańska uskuteczniona będzie przez Polskę. W razie potrzeby zawarty zostanie pomiędzy Polską a Wolnem Miastem Gdańskiem specjalny układ w celu dokonania rozliczenia.

5) O ileby uszkodzenia drutu telegraficznego, lub podwójnego przewodu telefonicznego, nie było naprawione w ciągu 7 dni po zawiadomieniu, to z sumy, należnej

za utrzymanie, odliczone będzie na każdy dzień uszkodzenia, poczynając od 8 dnia — 1/365 części określonej wyżej opłaty.

Do art. 38.

1) Załatwianie zażaleń, dotyczących zwrotu ceny biletu oraz kosztu przewozu bagażu i przesyłek express, będzie obowiązkiem kolei, która pobrała należność.

Wypłata odszkodowań za zaginięcie, brak wagi, uszkodzenie, lub opóźnienie dostawy bagażów, lub przesyłek express, będzie obowiązkiem kolei nadawczej, lub kolei odbiorczej, a to zależnie od tego, do której z nich zwrócone będzie żądanie.

Nadawanie bagażów i przesyłek express kolei kraju tranzytowego oraz zdawanie bagażów i przesyłek express przez kolej kraju tranzytowego następnej kolei podlegać będą przepisom, wyszczególnionym w Nr 6 i 8.

Co się tyczy odpowiedzialności względem osób, uprawnionych do odszkodowania za zaginięcie, brak wagi, uszkodzenie, lub opóźnienie w dostawie bagażów i przesyłek express, stosowane będą wewnętrzne przepisy kolei nadawczej.

Koleje ponosić będą między sobą odpowiedzialność według przepisów następujących:

Kolej, z winy której nastąpiła strata, ponosi za nią odpowiedzialność.

W wypadku, gdyby było niemożliwem stwierdzić, z winy której kolei strata została spowodowana, odszkodowanie, wypłacone uprawnionemu, będzie podzielone między koleje, które wzięły, lub które powinny były wziąć udział w przewozie, a to w stosunku do długości przewozu kolejami uczestniczącemi, lub też temi, które winny uczestniczyć w przewozie.

4) Co się tyczy ruchu towarowego, następujące zmiany zostaną zaprowadzone w przepisach Międzynarodowej Konwencji Berneńskiej z 14 października 1890 r. o przewozie towarów kolejami, zmienionej i uzupełnionej przez Deklarację Dodatkową z 20 września 1893 r., przez Układ Dodatkowy z 16 lipca 1895 r., przez Konwencję Dodatkową z 16 czerwca 1898 r. i z 19 września 1906 r., (Konwencja ta z dodatkowemi układami i uzupełnieniami oznaczona będzie w niniejszych przepisach wykonawczych literami K. M.).

Do art. 3 K. M.

Materjały samozapalne, lub zagrażające niebezpieczeństwem wybuchu, ciecze palne, jak również materjały trujące, gryzące i wydające odór — dopuszczone będą do przewozu nawet w tym wypadku, gdy nie są wymienione w załączniku I do Przepisów Wykonawczych Międzynarodowej Konwencji Berneńskiej, lub też jeżeli nie są dopuszczone do przewozu według przepisów tej ostatniej Konwencji. Przewóz tranzytowy wymienionych wyżej artykułów podlega warunkom następującym:

a) wysyłane będą wyłącznie przedmioty, dopuszczone do przewozu na kolejach kraju tranzytowego.

b) przepisy, obowiązujące w kraju tranzytowym, będą przytem stosowane.

c) będą dopuszczone wyłącznie przedmioty, służące do użytku cywilnego obszarów, należących do stron kontraktujących.

d) do przesyłek dołączona być winna deklaracja właściwej władzy Państwa, do którego towar jest wysyłany, stwierdzająca warunek wymieniony pod c). Deklaracja ta zostanie złożona na stacji wyjściowej kolei kraju tranzytowego.

e) wysyłanie przedmiotów wyżej wymienionych, nie odpowiadających warunkom, wspomnianym pod a) i b), uregulowane będzie w drodze specjalnego układu,

f) Przewóz amunicji i wojskowych materjałów wybuchowych pociągami wojskowemi odbywać się będzie według Przepisów Wykonawczych do art. 44.

Do art. 6 K. M.

a) zamiast międzynarodowego listu przewozowego używany będzie list przewozowy kolei nadawczej. Dla ruchu z Gdańska do Polski używany będzie list przewozowy, zredagowany w języku niemieckim i polskim.

Pod wyrazem „list przewozowy" uczyniona będzie wzmianka o niniejszej Konwencji.

b) wysyłający nie będzie miał prawa wskazania drogi przewozu przez kraj tranzytowy; nie będzie miał również prawa wskazywania stacji granicznej, na której mają być wykonywane formalności celne.

Wszelkie postanowienia sprzeczne z niniejszym przepisem uważane będą za nieważne.

Do art. 7. § 3 Przepisów Wykonawczych K. M.

Dodatkowa opłata obliczana będzie według przepisów kolei nadawczej.

Do art. 8. Ustęp (5) K. M.

Wtórniki listów przewozowych będą sporządzone i wydawane według przepisów kolei nadawczej.

Do art. 12. § 5, ustęp (2) Przepisów Wykonawczych K. M.

Zamiast tych przepisów stosowane będą przepisy kolei nadawczej.

Do art. 14. § 6 Przepisów Wykonawczych K. M. do ustępu (1).

Terminy dostawy obliczone będą w sposób następujący:

a) terminy na przyjęcie przesyłki do przewozu i na przewóz kolei nadawczej i kolei przeznaczenia, określone będą według przepisów kolei nadawczej,

b) terminy na przewóz dla kolei kraju tranzytowego obliczone będą według postanowień K. M.

Na skutek tego terminy przewozu w ogólności ustanowione zostają w sposób następujący:

Przedewszystkiem wypadnie stwierdzić według przepisów kolei nadawczej, termin przewozu za odległość taryfową pomiędzy stacją nadawczą a stacją przeznaczenia.

Według tego terminu obliczona zostanie w stosunku do odległości kilometrycznych ta część, która należy do przebiegu kolei nadawczej i kolei przeznaczenia. Część ta obliczona będzie jako termin na przewóz na przebiegu kolei nadawczej i kolei przeznaczenia.

Następnie obliczony zostanie według postanowień K. M. termin na przewóz za odległość taryfową pomiędzy stacją nadawczą a stacją przeznaczenia. Według tego czasu obliczona zostanie w stosunku do odległości kilometrycznych część, przypadająca na przewóz w kraju tranzytowym.

Część ta liczona będzie jako termin na przewóz kolejami kraju tranzytowego.

Ustalone w ten sposób terminy na przewóz koleją nadawczą, koleją przeznaczenia i koleją tranzytową będą sumowane.

Suma, osiągnięta z dodania, stanowić będzie termin na całkowity przewóz.

Co się tyczy przesyłek, pochodzących z obszarów Wolnego Miasta Gdańska, a przeznaczonych dla Polski, to termin na przewóz i na przyjęcie przesyłek do przewozu w stosunku do kolei nadawczej ustalony będzie przez zarząd kolei polskich na mocy jego własnej decyzji, lub też w danym razie, w porozumieniu z Radą Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku, która to decyzja zabezpieczy w sposób słuszny interesy kolejowe Wolnego Miasta Gdańska.

Do ustępu (3) liczba 2.

Terminy dodatkowe, które mają być ustalone na linjach tranzytowych, nie mogą być dłuższe od terminów dodatkowych, stosowanych w tych samych warunkach, na tych samych linjach, we wszelkich komunikacjach międzynarodowych w których uczestniczą rzeczone linje tranzytowe.

Terminy dodatkowe, przyznane Polsce dla tranzytu międzynarodowego, na skutek braku parowozów, nie będą stosowane do tranzytu pomiędzy Prusami Wschodniemi a pozostałą częścią Niemiec, przez obszar gdański oraz obszar, ustąpiony przez Niemcy Polsce, tak długo, dopóki Niemcy przychodzić będą Polsce z pomocą pod względem parowozów.

Spory, które mogłyby powstać z powodu ustalenia i stosowania terminów dodatkowych, poddane będą pod rozstrzygnięcie sądu rozjemczego, przewidzianego przez artykuł 11 niniejszej Konwencji.

O ileby stosowane były specjalne terminy dodatkowe przejazdu przez stacje graniczne, stacja wjazdowa i stacja wyjazdowa linji tranzytowej liczone będą jako jedna stacja.

Każda zmiana terminów dodatkowych zostanie zakomunikowana drugiej Stronie kontraktującej na 15 dni naprzód.

Aż do nowego zawiadomienia ustalone będą dla linji tranzytowych obu Stron kontraktujących następujące terminy dodatkowe:

a) dla przesyłek pośpiesznych:

jeżeli długość linji nie przewyższa:

200 klm — 1 dzień;

jeżeli przewyższa:

200 klm. — 2 dni;

b) dla przesyłek zwyczajnych:

jeżeli długość linji tranzytowej nie przewyższa:

200 klm. — 2 dni;

jeżeli przewyższa:

200 klm. — 3 dni.

Do art. 15 K. M.

Koleje kraju tranzytowego nie będą obowiązane wykonywać zleceń dodatkowych, które mogłyby być dane przez nadawcę przesyłki po jej nadaniu.

Wtórnik listu przewozowego sporządzony będzie według przepisów kolei nadawczej.

Do art. 18 K. M.

Ostatnie zdanie pod (3) zastąpione zostanie rozporządzeniem następującem:

W razie, gdyby towar skierowany został do miejsca przeznaczenia inną drogą, koszta dodatkowe z tego powodu będą mogły być pobrane tylko wtedy, jeżeli

koszta te ulegają pobraniu w wypadkach podobnych w ruchu wewnętrznym kolei nadawczej.

Do art. 38. § 9 Przepisów Wykonawczych K. M.

Obliczenie opłat, wymienionych w ustępie 2 i 3, dokonane będzie według przepisów kolei wysyłającej.

5) Przewóz podróżnych, bagażów, przesyłek express, towarów i poczty przez obszar tranzytowy wykonywany będzie bez pobierania jakichkolwiek opłat kolejowych za czynności celne, uskuteczniane przez koleje, ani żadnych innych kosztów, z wyjątkiem tylko wydatków, poniesionych przez koleje.

6) W chwili przyjęcia do przewozu towarów przez kolej kraju tranzytowego kolej nadawcza wystawi kolei tranzytowej dokument rachunkowy, którego treść ustalona będzie przez zainteresowane zarządy kolejowe (ceduła).

Zdanie przesyłki przez kolej nadawczą kolei kraju tranzytowego, jak również zdanie przesyłki przez kolej kraju tranzytowego następnej kolei — uskuteczniane będą za pomocą dokumentu zdawczego.

Fakt zdania będzie stwierdzony przez odbicie na dokumentach, towarzyszących przesyłce, stempla stacji granicznej z datą. Formalność ta nie dotyczy kwitów bagażowych.

7) Dla ruchu pasażerskiego stosowane będą bilety kartonowe, lub też specjalne bilety in blanco; dla ruchu bagażów — specjalne zeszyty kwitów bagażowych.

Bilety, kwity bagażowe i kwity na przesyłki express, jak również i listy przewozowe, będą sporządzane i wypełniane wyłącznie w języku kraju wysyłającego.

Dla ceduł, kwitów bagażowych, dokumentów zdawczych i innych, które mogłyby być sporządzane przez stacje zdawcze, ułożone zostaną formularze w języku niemieckim i polskim. Adnotacje odręczne należy czynić w języku kraju kolei wysyłającej. Stacje kolejowe kraju tranzytowego będą wymieniane według ich nazw urzędowych w kraju tranzytowym. Zarządy zainteresowanych kolei ustalą za wspólnem porozumieniem wzory formularzy, jak również i ilość kopji, które przy zdaniu mają być złożone.

8) Zdawanie wagonów zaplombowanych uskuteczniane będzie symbolicznie, bez stwierdzenia ładunku. Plomby, nałożone przez kolej nadawczą, uznane będą za ważne przez kolej kraju tranzytowego, która naogół nie będzie nakładała plomb dodatkowych.

Wszelkie inne przesyłki, z wyjątkiem wagonów zaplombowanych, będą zdawane istotnie, t. j. przez sprawdzenie ładunków.

W ten sam sposób postępować należy w wypadku, gdyby stało się widocznem, że zawartość wagonów zaplombowanych uległa częściowemu zaginięciu, lub uszkodzeniu.

We wszystkich wypadkach, gdy zdanie towarów przez kolej kraju tranzytowego odnośnej kolei wykonane będzie symbolicznie, i o ile plomby kolei nadawczej nie zostały uszkodzone, domniemywać się będzie w razie braku przeciwnego dowodu, że zaginięcie całkowite, albo częściowe, nie miało miejsca podczas przewozu przez obszar tranzytowy. We wszelkich wypadkach, gdy plomby kolei wysyłającej zostały uszkodzone, domniemywać się będzie w braku dowodów przeciwnych, że zaginięcie całkowite, lub częściowe, miało miejsce podczas przejazdu przez obszar tranzytowy.

O ileby dla jakiegokolwiek powodu kolej kraju tranzytowego uważała za niezbędne sprawdzić przesyłki, lub otworzyć wagon, to czynności te będzie obowią-

zana wykonać wedle możności na stacji granicznej, w obecności urzędników obu zainteresowanych zarządów.

Protokół, podpisany przez obie strony, ustali stwierdzone braki.

9) Wagony, naładowane drobnicą, winny być wyzyskane przynajmniej do 25% ich ładowności. Przepis ten nie będzie stosowany do wagonów, naładowanych towarami przestrzennemi, wypełniającemi całkowite wnętrze wagonu.

10) Dopuszczenie dozorców przesyłek i ich liczba powinna być ograniczona do niezbędnego minimum. Dozorcy, dopuszczeni przez kolej nadawczą, nie mogą być nie przyjęci przez kolej kraju tranzytowego.

Każdy dozorca winien posiadać dowód tożsamości oraz bilet 3 klasy. Dowody tożsamości powinny być sporządzone odpowiednio do art. 99, bez wizy (art. 102).

11) Konduktorzy wagonów sypialnych, służący wagonów restauracyjnych, dozorcy bagażów, jak również i służące, o ile pełnią swoje obowiązki, korzystają z przejazdu bezpłatnego.

12) Przesyłki służbowe będą przewożone na zasadzie służbowego kwitu przesyłkowego, lub też na zasadzie służbowego listu przewozowego.

Koszta przewozu tych przesyłek na odległości tranzytowej nie powinny przewyższać opłat, ustalonych w taryfie kolejowej kraju tranzytowego. Koszta stacyjne nie będą pobierane.

Graniczna stacja zdawcza doręczać będzie zarządowi kolejowemu kraju tranzytowego kopję kwitu przesyłkowego, lub też służbowego listu przewozowego.

Koleje kraju tranzytowego odpowiadać będą za przesyłki służbowe według przepisów, ustanowionych w niniejszej Konwencji dla ruchu towarowego.

13) Korespondencja służbowa, jak również i przesyłki służbowe (druki, bilety i t. d.) wysyłane będą pociągami osobowemi na ryzyko kraju wysyłającego bez żadnych kosztów.

14) Zainteresowane zarządy kolejowe ustalą przepisy co do kierowania towarów.

Przepisy te winny zapewnić dla przesyłek pośpiesznych, dla zwierząt i dla towarów, ulegających łatwo zepsuciu, możność najbardziej korzystnego przewozu i największej szybkości.

Co się tyczy przesyłek zwyczajnych, to przepisy te winny zapewnić najkrótszą drogę, z uwzględnieniem całego przebiegu.

Interesowane zarządy kolejowe umówią się również co do wyjątków, jakie mogą być dopuszczone.

Jeżeli przewóz drogą normalną napotka na przeszkody, uskuteczniony będzie drogą pomocniczą.

Do art. 39.

1) Opłaty, ustanowione dla kolei kraju tranzytowego, stanowią ich udziały przewozowe.

Należności, przypadające kolejom kraju tranzytowego, ustalone będą według udziałów, zaliczonych kolejom, uprawnionym do przewozu, zgodnie z art. 22.

Następujące wyjątki będą dopuszczone:

A. Przewóz pasażerów, bagażów i przesyłek express.

Jeżeli droga, wybrana przez podróżnego, którego bagaż ma być nadany, lub nie nadany, stała się niemożliwą do użycia, bądź w całości, bądź w części, i jeżeli

podróżny ten jedzie dalej (z bagażem, lub bez bagażu), by przybyć do stacji przeznaczenia inną drogą, która wskazana mu została przez kolej, to należy rozróżnić wypadki następujące:

a) Jeżeli podróż napotkała na przeszkody na kolejach kraju tranzytowego, koleje te otrzymają wyłącznie udziały, przypadające za przewóz na linji, na którą był wydany bilet, lub też kwit bagażowy.

Jednakże, jeżeli droga, z której korzysta podróżny, jest krótsza od drogi wskazanej na bilecie, udziały kolei kraju tranzytowego ustalone będą według długości linji, z której podróżny faktycznie korzystał.

b) Jeżeli podróż napotkała na przeszkody na kolei nadawczej, lub na drodze przeznaczenia, udziały kolei kraju tranzytowego określone będą według długości linji, z której podróżny faktycznie korzystał.

O ileby ruch pociągu pasażerskiego napotkał na przeszkody, przesyłki nadzwyczajne kierowane będą do stacji przeznaczenia drogą pomocniczą.

W tym wypadku udziały określone będą według zasad wyżej wymienionych.

B. Przewóz towarów. a) Jeżeli wskutek wypadku, lub też siły wyższej, korzystanie z danej drogi zostało w całości, lub części, udaremnione i jeżeli towary skierowane zostały do stacji przeznaczenia drogą pomocniczą, należy rozróżnić wypadki następujące:

aa) jeżeli ruch zawieszony został na linji tranzytowej i jeżeli kolej przesyłająca była o tem powiadomiona dopiero po przyjęciu towaru do przewozu, koleje kraju tranzytowego będą miały prawo tylko do udziału, należnego im za linję tranzytową, z której faktycznie korzystano, jeżeli linja ta była krótsza od linji, wskazanej dla tranzytu.

bb) jeżeli ruch został zawieszony na linji tranzytowej i jeżeli o tem powiadomiono kolej nadawczą zawczasu, t. j. przed przyjęciem przesyłki do przewozu, koleje kraju tranzytowego będą miały prawo do udziałów, które im przypadają według długości linji, z których korzystano. Zarządy kolejowe porozumieją się co do tego, w jakim wypadku zawiadomienie o zawieszeniu ruchu ma być uznane jako uczynione na czas.

cc) jeżeliby koleje kraju tranzytowego były zniewolone do korzystania z drogi pomocniczej na skutek przerwy w ruchu, która nastąpiła na kolei nadawczej, lub na kolei przeznaczenia, koleje kraju tranzytowego będą miały prawo do udziałów, jakie im przypadają w stosunku długości linji, z której faktycznie skorzystano.

b) Jeżeli z jakiegoś powodu, nieprzewidzianego powyżej, towary mają być skierowane na linję tranzytową pomocniczą, to należy rozróżnić wypadki następujące:

aa) jeżeli ruch napotkał na przeszkodę na linji tranzytowej, to koleje kraju tranzytowego otrzymają udziały, przyznane drodze, mającej prawo do przewozu. Jeżeli jednakże towar przewieziony został linją tranzytową krótszą od linji, mającej prawo do przewozu, to koleje kraju tranzytowego otrzymają udziały według długości linji, z której faktycznie skorzystano.

bb) jeżeli ruch napotkał na przeszkody na kolei nadawczej, lub na kolei przeznaczenia, to koleje kraju tranzytowego otrzymają udziały w stosunku do długości linji, z której faktycznie skorzystano; w tym jednak wypadku udziały te nie będą mogły być mniejsze od tych, któreby im przypadły w stosunku do długości linji, mającej prawo do przewozu.

2. Należności, przypadające kolejom kraju tranzytowego, płacone być winny w walucie, która służyła za podstawę przy ustalaniu taryf.

3. Za przewóz podróżnych, bagażów i przesyłek express koleje kraju tranzytowego kredytowane będą według opłat, odpowiadających długości przebiegu nawet w tym wypadku, gdyby przewóz ten został uskuteczniony pociągiem pośpiesznym; jednakże nie będzie tu uwzględnione minimum opłaty przewozowej, przewidzianej przez taryfy miejscowe.

4. W wypadku, gdy według przepisów kolei nadawczej pobierane jest minimum opłaty przewozowej, przewyższające normalną opłatę kilometryczną, kolej, kraju tranzytowego uczestniczyć będzie w tej nadwyżce, a to w stosunku do długości przebiegu.

5. Rachunki winny być wystawiane miesięcznie i to za każdy miesiąc osobno.

Wszelkie przesyłki, uskuteczniane w ciągu jednego miesiąca, objęte zostaną rachunkiem, odnoszącym się do tegoż miesiąca.

Zarząd kolei niemieckich dokona obrachunku za przewóz, uskuteczniony pomiędzy Prusami Wschodniemi a resztą Niemiec przez obszar, ustąpiony Polsce- jak również przez obszar Wolnego Miasta Gdańska. Zarząd kolei polskich dokona obrachunku za przewóz, uskuteczniony pomiędzy Polską a Wolnem Miastem Gdańskiem przez obszar niemiecki, położony na prawym brzegu Wisły.

Wykazy rozrachunkowe oraz salda komunikowane będą najpóźniej w ciągu dwu miesięcy, następujących po miesiącu sprawozdawczym.

Wyrównanie salda winno nastąpić najpóźniej 15 dnia trzeciego miesiąca, następującego po miesiącu sprawozdawczym.

Za przewóz podróżnych, bagażów i przesyłek express interesowane zarządy kolejowe będą mogły sporządzać obrachunki kwartalne.

W wypadku tym wypłacane będą kolei kraju tranzytowego pewne zaliczki na poczet dwu pierwszych miesięcy kwartału; zaliczki te winny być uregulowane najpóźniej w terminach, ustanowionych powyżej, dla wyrównywania sald miesięcznych.

Salda winny być wyrównane według przeciętnego kursu sprawozdawczego miesiąca.

Co się tyczy przewozu podróżnych, bagażu i przesyłek express, to wyrównanie należności w razie, gdyby rozrachunek uczyniony był kwartalnie, uskutecznione być winno według przeciętnego kursu w kwartale sprawozdawczym.

W celu ustalenia przeciętnego kursu, interesowane zarządy kolejowe wybiorą za wspólnem porozumieniem jakąkolwiek giełdę.

Rozrachunki obejmą wszelkie należności za wyżej wymienione przewozy, jak również i za wszelkie przewozy, które byłyby wykonane z udziałem kolei, znajdujących się na obszerze niemieckim, polskim i gdańskim.

Rozrachunki te winny objąć również wszelkie należności, powstałe z wykonania przewozu, jak np. należności za wynajem wagonów, za przebieg i postój wagonów, za przetrzymanie ich, należności za wynajęte parowozy, za dostarczone części zapasowe, za wykonanie naprawy taboru, za utrzymanie drutów telegraficznych i telefonicznych, należących do kolei i t. p.

Kompensaty będą mogły być stosowane wyłącznie tylko do wyrównania należności, wypływających z tytułu wykonanych przewozów kolejami, położonemi na obszarze niemieckim, polskim i gdańskim, gdyż wszystkie inne należności są z wszelkich kompensat absolutnie wyłączone.

Każde saldo, zapisane na dobro kolei, przynosić będzie 5% od 100 rocznie, licząc od 20 dnia miesiąca, który następuje po miesiącu sprawozdawczym.

Niezależnie od tego odsetku, płacony będzie od salda, nieuregulowanego w terminie, zapisanego na ciężar rachunku kolei, odsetek za zwłokę 5%; odsetek ten

za zwłokę liczony będzie, poczynając od dnia 1 czwartego miesiąca, następującego po miesiącu sprawozdawczym, aż do dnia uregulowania należności.

Do artykułu 40.

Koszta przewozu wagonów towarowych nie naładowanych, w ilości większej od wagonów towarowych naładowanych, które zrobiły ten sam przebieg w kierunku odwrotnym, pobierane będą według taryfy, stosowanej do taboru ruchomego, biegnącego na własnych kołach.

Zarządy kolejowe władne będą zawrzeć układ, według którego ilość wagonów nie naładowanych, które przebiegły pewną linję, będzie mogła być skompensowana z ilością wagonów naładowanych, które przebiegły inną linję. Układ ten dotyczyć będzie wyłącznie linji, przeznaczonej do zwykłego tranzytu.

Przewóz wagonów towarowych nie naładowanych, których ilość nie przewyższa ilości wagonów naładowanych, które zrobiły ten sam przebieg w kierunku przeciwnym, dokonywany będzie bezpłatnie. Przybory do ładowania, jak również opony, należące do kolei, przewożone będą drogą odwrotną bezpłatnie.

Koleje kraju tranzytowego wypłacać będą wynagrodzenie za wagony osobowe i bagażowe, jak również i za wagony towarowe, do tranzytu używane. Rodzaj i wysokość wynagrodzenia tego ustalone będą w drodze specjalnej umowy.

Wysokie Strony kontraktujące zachowują sobie możność umówienia się co do kompensaty w naturze.

W drodze specjalnego układu zostanie ustalone, w jaki sposób koleje kraju tranzytowego mają otrzymać odszkodowanie za przebieg wagonów restauracyjnych i wagonów sypialnych, sprowadzonych przez drugą stronę kontraktującą.

Interesowane zarządy kolejowe porozumieją się co do przepisów, które mają być przyjęte:

a) w celu ustalenia ilości wagonów naładowanych i nie naładowanych, które kursowały na linjach tranzytowych przez pewien okres czasu;

b) w celu ustalenia okresów czasu, za które obrachunki w tym względzie mają być uczynione;

c) w celu ustalenia terminów, w których należności mają być uregulowane.

Do artykułu 42.

Następujące przepisy stosowane będą odnośnie do parowozów, które ze strony Niemiec mają być dostarczone, jako pomocnicze, do stałego użytku:

do § 1. Wydanie parowozów w myśl Art. 371 Traktatu Wersalskiego nie będzie w sposób bezpośredni wpływało na zobowiązanie Niemiec do udzielenia pomocy w parowozach.

Do § 2. Odnośnie do każdego parowozu wynajętego, który Polska obejmie w posiadanie, termin najmu zacznie biedz od daty, w której parowóz wydany był faktycznie do dyspozycji Komisji Polskiej, w celu zbadania. Odnośnie do każdego wynajętego parowozu, który będzie z powrotem odebrany przez Niemcy, termin najmu upływać będzie w dniu, w którym parowóz wydany będzie do dyspozycji zarządu kolejowego niemieckiego, w celu zwrotu.

W wypadkach, gdy przy zwrocie parowozu stwierdzone zostaną uszkodzenia, wywołane przez nienormalne użycie, które to uszkodzenia winny być naprawione w warsztatach niemieckich (Art. 42 § 6), termin najmu powiększony będzie o taką ilość dni, jaka przez przedstawicieli obu stron uznana zostanie za czas, niezbędny do wykonania tych dodatkowych robót.

Zarząd kolejowy, zdający parowozy, zawiadomi telegraficznie zarząd przyjmujący przynajmniej na 5 dni naprzód o dacie, w której one zostaną oddane do dyspozycji.

Średnia cena kupna parowozów nowych (A) ustala się w tej chwili na 1,900,000 Mk. za parowóz osobowy 1,600,000 Mk. za parowóz towarowy; sumy te opiewają w walucie niemieckiej.

Należności za wynajem będą ustalone w końcu każdego miesiąca.

Do § 3. Zarząd kolejowy polski obejmować będzie w posiadanie wynajęte parowozy w granicznych parowozowniach, lub też w parowozowniach, znajdujących się możliwie najbliżej granicy, jednakże zawsze w parowozowniach niemieckich. Również i zwrot parowozów uskuteczniony będzie w parowozowniach niemieckich.

Parowozy przedstawiane będą w stanie zimnym tak, by można było sprawdzić palenisko, cylindry, parniki i inne części chodowe; następnie parowozy przedstawione będą ponownie pod parą.

Parowozy znajdować się winny w stanie absolutnie normalnym. Mianowicie nie będzie dopuszczone zdawanie parowozów, które obowiązkowo wymagać będą zbadania wnętrza kotła, a to w ciągu roku, licząc od chwili wydania parowozu. Okres czasu, który upłynął od chwili ostatniego obowiązkowego badania wnętrza kotła, aż do chwili zdania, nie będzie mógł być przecięciowo dla wszystkich parowozów dłuższy od dwu i pół lat.

Parowozy zaopatrzone będą w narzędzia i dodatki, niezbędne do ich eksploatacji i natychmiastowego użytku. Szczegółowe zarządzenia wydane będą w tym przedmiocie przez odnośne zarządy kolejowe.

Protokół zdania i objęcia w posiadanie parowozów sporządzony będzie w 4 odpisach. które zawierać będą dokładny spis stanu parowozu.

Protokół ten podpisany być winien przez pełnomocników obu stron. Od tej chwili objęcie w posiadanie uważane ma być za dokonane. Każdy zarząd otrzyma po dwa odpisy protokółu.

Do § 4. Zarząd kolei niemieckich dostarczy przy zdawaniu parowozów dla każdej serji 20 parowozów tego samego typu następujące części zapasowe:

1 parę kół tendrowych,
1 parę resorów różnych rodzajów dla parowozu i tendra,
2 odlewy cylindryczne dla wyrobu sprężyn tłokowych,
50 sprężyn dla cylindrycznych suwaków,
1 injektor dla prawej strony parowozu,
300 rur płomiennych,
12 korpusów przegrzewaczy.

Te części zapasowe wysłane będą do parowozów, które wskazane będą przez zarząd kolejowy polski. Koszta przewozu nie będą pobierane ani na kolei niemieckiej, ani na kolei polskiej.

Do art. 43.

Następujące przepisy stosowane będą do parowozów, które mają być dostarczone ze strony Niemiec do chwilowego użytku, jako pomocnicze:

Do § 1. Zakres pomocy w postaci parowozów niemieckich oznaczony zostanie, uwzględniając stan parowozów w Polsce.

Gdyby umówione dodatkowe pociągi towarowe były uruchomione w wyjątkowo częstych odstępach, Niemcy przychodzić będą z dodatkową pomocą w parowozach, przez dostarczanie parowozów do użytku chwilowego, a to tak długo, dopóki

pociągi dodatkowe nie zostaną zastąpione przez pociągi stałe i dopóki sprawa pomocy w parowozach nie będzie odpowiednio uregulowana.

Parowozy wynajęte, dostarczone do użytku chwilowego, powinny być zwrócone, skoro tylko pociągi, dla których parowozy te są przewidziane, przestaną kursować.

Do § 2. Wynajem zacznie się od dnia ostatecznego objęcia w posiadanie każdego parowozu przez naczelnika polskiej parowozowni i ustanie w dniu definitywnego odebrania każdego parowozu przez naczelnika ogrzewalni niemieckiej; jednakże dzień zdania i dzień zwrotu liczony będzie łącznie jako jeden dzień.

W wypadku, gdyby przy zwrocie parowozów stwierdzone zostały nienormalne uszkodzenia, okres czasu powiększony zostanie o ilość dni, która według orzeczenia delegatów obu stron będzie uznana za niezbędną dla naprawienia stwierdzonych uszkodzeń.

Należności za wynajem ustalone będą w chwili, gdy ustanie korzystanie z tych parowozów.

TRANZYT WOJSKOWY.

Do art. 44

(obacz również art. 47).

Do § 2. Wojskowi niemieccy obowiązani są okazywać na żądanie w pociągach, przeznaczonych specjalnie do tranzytu wojskowego, kartę tożsamości (Truppenausweis).

Wojskowi niemieccy, korzystający z pociągów, lub z części pociągów przenaczonych do tranzytu uprzywilejowanego, obowiązani będą okazywać swoje karty tożsamości tylko w wypadkach, w których w myśl art. 98 niniejszej Konwencji obowiązek ten istnieje w stosunku do podróżnych cywilnych.

Rozporządzenia powyższe stosowane będą analogicznie do wojskowych polskich, korzystających z tranzytu na prawym brzegu Wisły.

Do § 3 (obacz również §§ 5, 6, 8). Broń winna być złożona przed wyjazdem z kraju wysyłającego do wagonów, specjalnie do tego przeznaczonych.

Z broni palnej ładunki winny być zawczasu wyjęte (obacz § 5). Ładunki powinny być zawinięte.

Do § 4. (obacz również §§ 6 i 8). Wyjazd pociągów komunikowany będzie za pośrednictwem biura łącznikowego w Gdańsku (obacz art. 45). W rozkładzie jazdy zaznaczone zostanie, że pociągi wojskowe, przewidziane przez §§ 4 i 8, przechodzić będą przez kraj tranzytowy we dnie; co się tyczy pociągów wojskowych towarowych, przewidzianych przez § 6, to ruch tych pociągów wedle możności również, zostanie ustalony jako ruch dzienny.

Do § 5. (obacz również §§ 7 i 9). Personel konwoju kraju tranzytowego obowiązany jest odnośnie do przewozów kontrolować ścisłe wykonanie wszelkich zarządzeń, mających na celu zapewnienie porządku publicznego oraz spraw celnych, szczególnie podczas postojów pociągów. Obowiązany on jest również nie dopuszczać publiczności do wagonów, przeznaczonych do przewozu broni i amunicji.

Personel konwoju ma prawo do rezerwowanych miejsc w pociągu.

Dla każdego transportu winien być wyznaczony naczelnik personelu konwoju kraju tranzytowego. Naczelnik ten obowiązany będzie natychmiast po wejściu do pociągu nawiązać kontakt z wojskowym dowódcą transportu i utrzymywać z nim stałą łączność (obacz § 9). Jest on odpowiedzialny za właściwe zachowanie się personelu konwoju, który wedle możności winien powstrzymać się od wszelkiego

bezpośredniego występowania wobec podróżnych i który winien zawsze, z wyjątkiem wypadku grożącego niebezpieczeństwa, zwracać się wyłącznie do swojego przełożonego, który wyda odpowiednie zarządzenia w porozumieniu z dowódcą transportu.

W pociągach, przewidzianych przez §§ 4 i 8, wagony, przeznaczone do przewozu broni i amunicji, powinny być zaplombowane w obecności dowódcy transportu i naczelnika personelu konwoju. Plombowanie to winno mieć miejsce na stacjach, w których personel konwoju kraju tranzytowego wsiada do pociągu.

Broń białą w towarowych pociągach wojskowych, przewidzianych przez § 6, która winna być składana przez personel konwoju do furgonu służbowego, należy zdawać i odbierać z powrotem za pokwitowaniem.

Do § 6. Dopuszczony będzie tranzyt wszelkiego rodzaju amunicji i materjałów wybuchowych, używanych w wojsku państwa wysyłającego. Przewóz wykonywany będzie towarowemi pociągami wojskowemi, według przepisów kraju wysyłającego, o ile kraj wysyłający i kraj tranzytowy nie uzgodnią swych przepisów w tym względzie.

Do § 9. W każdym pociągu wojskowym, przewidzianym przez §§ 4 i 8 oficer, wyznaczony przez § 9, uważany jest za dowódcę wojskowego transportu i wykonywa swoją władzę w stosunku do wojskowych swojego kraju, jadących tym samym pociągiem. W pociągach towarowych, przewidzianych przez § 6, wojskowy, specjalnie w tym celu wyznaczony, będzie miał te same prawa w wypadku, gdyby pociągom tym towarzyszyli wojskowi kraju wysyłającego.

Skoro tylko personel obcego konwoju wejdzie do pociągu, dowódca transportu nawiązuje natychmiast kontakt z naczelnikiem konwojentów. Naczelnik ten służyć mu będzie za pośrednika przy wszelkich żądaniach, reklamacjach i skargach, skierowanych do władz cywilnych, lub wojskowych, kraju tranzytowego. Wszelkie wskazówki naczelnika konwojentów, dotyczące służby dozoru, winny być wykonywane.

Również wszelkie żądania, reklamacje i zażalenia władz kraju tranzytowego winny być skierowane wyłącznie do dowódcy transportu i jedynie za pośrednictwem naczelnika konwoju. W razie uchybienia przepisom, dotyczącym tranzytu, ze strony podróżnych wojskowych, dowódca transportu zarządzi niezbędne stwierdzenie faktu oraz zarządzi ukaranie przez władze kraju wysyłającego osób, które dopuściły się powyższych uchybień.

W wypadku takim władze kraju tranzytowego nie mają żadnej władzy dyscyplinarnej.

Komunikacja telefoniczna i telegraficzna z biurem łącznikowem w Gdańsku we wszystkich sprawach, dotyczących przewozu, winna być ułatwiona dowódcy transportu za pośrednictwem naczelnika konwoju (obacz art. 45). Takie służbowe połączenia telegraficzne i telefoniczne wolne są od wszelkich opłat.

Dowódca transportu jest odpowiedzialny za utrzymanie dyscypliny wśród wojskowych, którzy jadą razem z nim, oraz za wykonanie wszelkich zarządzeń, wydanych w sprawie przewozu.

W celu utrzymania porządku i spokoju, dowódca transportu będzie miał do swojej dyspozycji straż, przewidzianą przez § 9.

Straż ta będzie miała prawa i obowiązki straży wyłącznie w stosunku do osób, należących do jej kraju, podróżujących tym samym pociągiem. Nie będzie ona korzystała z żadnych prerogatyw straży wojskowej w stosunku do innych osób i władz.

Broń będzie mogła być użyta przez straż wyłącznie przeciwko wojskowym jej własnego kraju, jadącym tym samym pociągiem, i to jedynie w razie bezpośredniego niebezpieczeństwa.

Do § 12. Sprawdzanie ilości podróżnych w pociągach wojskowych, przewidziane przez §§ 4 i 8, będzie miało miejsce raz jeden podczas przejazdu. Wszelkie inne sprawdzania podczas drogi, które mogłyby pociągnąć za sobą zwiększenie ilości postojów, mogą mieć miejsce wyłącznie w wypadkach nadzwyczajnych i wyjątkowych.

Zastąpienie personelu konwoju polskiego przez personel gdański i odwrotnie odbywać się będzie bez podobnych sprawdzań.

Maksymalny skład pociągów wojskowych, przewidzianych przez §§ 4 i 8, winien być w rozkładzie jazdy określony na 100 osi. Zainteresowane władze kolejowe mogą jednakże, za uprzedniem porozumieniem, powiększyć tę liczbę osi.

Do art. 45.

1) W celu zapewnienia łączności pomiędzy zainteresowanemi władzami niemieckiemi, gdańskiemi i polskiemi, urządzone będzie przy kolejowych władzach polskich w Gdańsku biuro łącznikowe; biuro to składać się będzie z personelu ekspertów, oddanych do jego dyspozycji przez zainteresowane kraje. Funkcje jego będą następujące:

a) stałe powiadamianie wojskowych i cywilnych władz niemieckich i polskich, jak również i urzędu w Gdańsku, o ruchu wojskowym;

b) zawiadamianie zawczasu o pociągach wojskowych i ewentualnem zawieszeniu danego pociągu;

c) otrzymywanie i przesyłanie wszelkich próśb, propozycji i zażaleń niemieckich, gdańskich i polskich, dotyczących ruchu wojskowego.

W nagłych kwestjach, dotyczących tranzytu wojskowego, biuro łącznikowe w Gdańsku ma prawo za pośrednictwem przedstawiciela zainteresowanego kraju zasięgać niezbędnych informacji bezpośrednio od innych urzędów, jak te, którę znajdują się w Gdańsku.

2) W celu uzgodnienia przepisów niemieckich i polskich, dotyczących tranzytu wojskowego, przepisy i rozkazy, któreby były wydane specjalnie w tym względzie przez Niemcy, Polskę, lub Gdańsk, winny być nawzajem wymienione możliwie najszybciej za pośrednictwem biura łącznikowego w Gdańsku.

W ten sposób Wysokie Strony kontraktujące powinny nawzajem powiadamiać się za pośrednictwem biura łącznikowego w Gdańsku o wszelkich zarządzeniach, jakieby na przyszłość były wydane.

Wszelkie władze kolejowe na linjach, przeznaczonych do tranzytu wojskowego, powinny posiadać rozporządzenia i instrukcje wszystkich stron, dotyczące transportów wojskowych.

3) Wojskowi winni być zaopatrzeni w żywność, niezbędną do podróży. Całkowitą paszę dla koni należy zabrać na przeciąg jazdy przez kraj tranzytowy.

Na wypadek nieprzewidzianego przedłużenia postoju w drodze, powinna być dana możność skompletowania żywności w porozumieniu z dowódcą transportu; w razie potrzeby należy ułatwić korzystanie z wody do picia, do mycia, również wody dla koni, oraz korzystanie z ustępów.

4) Co się tyczy zachowania się podróżnych wojskowych, następujące przepisy winny być stosowane oraz podane do wiadomości wszystkich podróżnych przed wyjazdem:

a) w wagonach i na stacjach zachowanie winno być bez zarzutu i dyscyplina ściśle przestrzegana;

b) surowo wzbronione są wszelkie śpiewy, napisy w wagonach i wszelkiego rodzaju manifestacje, które mogłyby spowodować zajścia pomiędzy podróżnymi a ludnością kraju tranzytowego;

c) podczas jazdy wszyscy podróżni winni znajdować się wewnątrz wagonu, opuszczanie wagonów jest niedozwolone nawet podczas postojów;

d) w wypadkach, gdyby wyjątkowo podróżni byli zniewoleni wysiąść z pociągu, może to nastąpić jedynie na rozkaz dowódcy transportu i to wyłącznie od strony specjalnie do tego przeznaczonej. Dowódca transportu winien uprzednio uzyskać w tej mierze zgodę naczelnika personelu konwoju, który ze swej strony winien uzyskać zezwolenie władz lokalnych;

e) wszelkie bezpośrednie znoszenie się pomiędzy podróżnymi a ludnością kraju tranzytowego jest wzbronione.

5) W razie, gdyby wyjątkowo podróżni musieli wysiąść z pociągów wojskowych, przewidzianych przez art. 44, §§ 4 i 8, dowódca transportu obowiązanybędzie na czas postoju przewidzianego, lub nieprzewidzianego, po odniesieniu się za pośrednictwem naczelnika konwoju do władz miejscowych, wyznaczyć specjalne warty z pomiędzy straży. Warty te czuwać będą nad tem, ażeby żaden wojskowy z transportu nie oddalał się od miejsc przeznaczonych do posiłku i ubierania się i ażeby nie znosił się w żaden sposób z miejscową ludnością.

Z drugiej strony władze kraju tranzytowego obowiązane będą zarządzić, co wypadnie, aby postawa ludności względem wojskowych, jadących tranzytem, była poprawna, i obowiązane będą roztoczyć nad tymi wojskowymi opiekę w razie ewentualnych zajść. Władze te również obowiązane będą zarządzić odpowiednie kroki w celu zatamowania wszelkiego znoszenia się pomiędzy wojskowymi, jadącymi tranzytem, a ludnością cywilną oraz urzędnikami i wojskowymi kraju tranzytowego, chyba, gdyby obecność tych ostatnich była niezbędna dla względów służbowych.

6) Żołnierze, którzy zachorują w drodze, jeżeli nie mogą być pielęgnowani przez własnych lekarzy, winni być pielęgnowani przez lekarzy kraju tranzytowego. Jeżeli chory nie może podróżować dalej, winien być za pośrednictwem zawiadowcy stacji przyjęty do miejscowego szpitala; biuro łącznikowe w Gdańsku winno być zaraz o tem powiadomione. Koszta, spowodowane przez leczenie, winny być zwrócone krajowi tranzytowemu za pośrednictwem biura łącznikowego w Gdańsku.

Władze kraju tranzytowego obowiązane będą również zapewnić wyżywienie i utrzymanie żołnierzy. pozostawionych w drodze w celu pilnowania wagonów uszkodzonych i na nowo naładowanych (obacz art. 49, Nr 5). Powstałe stąd koszta obciążać będą kraj wysyłający i będą zwrócone za pośrednictwem biura łącznikowego w Gdańsku.

Żołnierzom tym dana będzie możność komunikowania się telegraficznie i telefonicznie z biurem łącznikowem w Gdańsku. Wszyscy wojskowi, pozostali w drodze dla jakichkolwiek innych powodów, winni kontynuować drogę następnym pociągiem, o czem powiadomić należy biuro łącznikowe w Gdańsku.

Do art. 49.

1) Tranzyt wojskowy odbywać się będzie według przepisów tranzytowego ruchu uprzywilejowanego. Tranzyt ten wolny będzie od wszelkich formalności paszportowych i celnych.

2) Koszta przewozu osób wojskowych i mienia wojskowego na dystansie kraju tranzytowego obliczone będą według opłat ruchu cywilnego, obowiązujących w kraju tranzytowym.

PRAWA MIĘDZYNARODOWEGO PUBLICZNEGO

3) Wszyscy wojskowi obowiązani są stosować się ściśle do przepisów służbowych kolei żelaznych kraju tranzytowego. Wzbronione jest wszelkie mieszanie się do wykonywania funkcji służbowych.

4) W razie, gdyby pociąg osobowy, lub pociąg wojskowy towarowy, nie mógł opuścić stacji po postoju obowiązkowym, przewidzianym przez rozkład jazdy, lub też w razie postoju nieprzewidzianego przez rozkład jazdy, dowódca transportu (w wojskowych pociągach towarowych, o ileby taki się znajdował) winien być uprzedzony, o ileby postój trwał dłużej niż 20 minut, co do tego, kiedy prawdopodobnie pociąg będzie mógł kontynuować drogę. Winien on być również powiadomiony w razie, gdyby postój pociągu został skrócony.

W razie skierowania pociągu na inną drogę (obacz art. 44. § 11) dowódca transportu winien być natychmiast o tem powiadomiony; należy powiadomić go również co do nazw stacji oraz co do długości postojów na tym nowym dystansie.

Gdyby zaszła podobna konieczność, a nawet gdyby stała się tylko prawdopodobna, należy o tem zawiadomić natychmiast również i biuro łącznikowe w Gdańsku,

5) W razie, gdyby wagony uszkodzone musiały być wyładowane, lub zatrzymane, dowódca transportu obowiązany będzie w razie potrzeby oddać w granicach możności niezbędny personel do dyspozycji władz kolejowych, w celu ponownego naładowania oraz konwojowania tych wagonów.

Wagony te winny być wysłane najbliższym cywilnym pociągiem.

Poczta, telegraf i telefon.

Do art. 50.

Na skutek uprzedniego układu pomiędzy pocztą niemiecką a właściwym zarządem kolejowym, wolno będzie przewozić w pociągu osobowym wagon pocztowy lub też zamknięty furgon niemiecki, albo też dołączyć wagon pocztowy, lub zamknięty furgon niemiecki do konwojowanego wagonu.

Do art. 51.

Miejscowe zainteresowane zarządy pocztowe umówią się odnośnie do każdego pociągu co do tego, w jakiej rozciągłości i w jaki sposób może mieć miejsce wspólne korzystanie z wagonów pocztowych, z uwzględnieniem przytem wolnej przestrzeni.

Do art. 52.

Urzędnik poczty polskiej obowiązany będzie wsiąść do wagonu pocztowego niemieckiego i wysiąść na stacjach, gdzie odbywać się będzie zmiana polskiego i niemieckiego personelu kolejowego. Wsiadając do wagonu pocztowego, obowiązany on będzie okazać urzędnikom niemieckim zaświadczenie z pieczęcią swojego urzędu, zredagowane w języku niemieckim i polskim. W razie, gdyby nie miał munduru, obowiązany będzie nosić przynajmniej oznakę, wskazującą, że jest urzędnikiem (przepaska, czapka służbowa i t. d.).

Zarząd poczty polskiej i niemieckiej stanowią, co następuje:

a) wagonom pocztowym niemieckim w pociągach tranzytowych na linji kolejowej Chojnice—Tczew—Marienburg towarzyszyć będzie zawsze tylko jeden urzędnik pocztowy polski,

b) wagonom pocztowym niemieckim w pociągach tranzytowych na linji kolejowej Lauenburg—Gdańsk—Marienburg towarzyszyć będzie jeden urzędnik poczto-

wy polski pomiędzy stacją, na której odbywać się będzie zmiana personelu polskiego i niemieckiego, a Marienburgiem. Jednakowoż, gdyby Wolne Miasto Gdańsk tego zażądało, urzędnik polski pełnić będzie tę służbę na wymianę z urzędnikiem gdańskim, która to wymiana odbywać się będzie co miesiąc. Wolne Miasto Gdańsk będzie mogło postawić takie żądanie wyłącznie w chwili zmiany rozkładu jazdy.

c) wagony polskie pocztowe w pociągach, przejeżdżających na prawym brzegu Wisły, pomiędzy Polską a Wolnem Miastem Gdańskiem, na linji kolejowej Marienburg—Gdańsk, konwojowane być winny stale przez urzędników poczty polskiej. Jednakowoż zarząd poczty Wolnego Miasta Gdańska będzie miał prawo zarządzić konwojowanie wagonów pocztowych polskich pomiędzy Marienburgiem a Gdańskiem, przez gdańskiego urzędnika pocztowego, który w drodze pracować będzie nad pocztą gdańską.

Zarząd pocztowy polski i gdański zawrą układ, regulujący prawa i obowiązki, wypływające z przepisów, zawartych wyżej, w punktach a, b i c, mając na względzie prawa suwerenności każdej ze Stron kontraktujących.

Do art. 53.

Wszystkie wagony pocztowe, przejeżdżające tranzytem przez obszar polski, lub przez obszar polski i gdański, wydane zostaną na granicy polskiemu personelowi kolejowemu z wykazem w 2 odpisach, zredagowanych w języku niemieckim i polskim, wskazującym rodzaj, numer, ilość osi, miejsce pochodzenia oraz miejsce przeznaczenia wagonów pocztowych, jak również i dystans, który mają przejechać. Jeden egzemplarz wykazu tego będzie przechowany przez zarząd kolejowy polski, lub gdański, w celu przeprowadzenia łącznie z zarządem pocztowym polskim i gdańskim rozrachunku co do sum, które należy pobrać za osi-kilometry, przejechane przez wagon pocztowy niemiecki. Zarząd kolejowy polski, lub gdański, uzna za ważne pieczęcie, przyłożone przez urzędy pocztowe i celne niemieckie.

Do art. 54.

Personel poczty niemieckiej, przeznaczony do konwojowania wagonów pocztowych niemieckich, jadących tranzytem, będzie ograniczony na tyle, na ile czynności pocztowe na to pozwolą. Każdy urzędnik pocztowy niemiecki obowiązany będzie nosić przynajmniej odznakę służbową (przepaska, czapka służbowa etc.). Prócz tego urzędnicy, o których mowa, winni posiadać zaświadczenie, zredagowane w języku niemieckim i polskim, zaopatrzone w pieczęć swojego urzędu.

Do art. 55.

Kontrolerzy niemieccy będą mogli towarzyszyć wagonom pocztowym niemieckim w celu dozoru i kontroli nad służbą pocztową niemiecką. Kontrolerzy ci obowiązani będą wykupywać na zamierzony przejazd bilet 2 klasy, który winni mieć przy sobie, a to łącznie z urzędową kartą tożsamości (rozkaz inspekcji służby pocztowej). Kontroler polski, lub gdański, będzie mógł na tych samych warunkach. co kontroler niemiecki, towarzyszyć wagonom pocztowym niemieckim na obszarze polskim, lub gdańskim, a to w celu kontrolowania urzędników pocztowych polskich, lub gdańskich.

Do art. 58.

Zarząd poczty niemieckiej obowiązany będzie zwrócić w walucie polskiej, lub gdańskiej, zarządowi poczty polskiej, lub gdańskiej, opłaty, które jeden z tych zarządów obowiązany będzie uiszczać zarządowi kolejowemu polskiemu, lub gdańskie-

mu , za przewóz worków z listami poczty niemieckiej, przesyłanych za pośrednictwem urzędników kolejowych polskich, lub gdańskich. Opłaty te obliczane będą według normy obowiązującej i stosowanej za przewożenie worków z listami poczty polskiej, lub gdańskiej, przez zarząd kolejowy tych dwu krajów. Wysokość kosztów tych komunikowana będzie przez zarząd poczty polskiej, lub gdańskiej, zarządowi poczty niemieckiej.

Do art. 59.

Od chwili uprawomocnienia się niniejszej Konwencji, zarząd pocztowy niemiecki płacić będzie zarządowi pocztowemu polskiemu za każdy osio-kilometr linji kolejowej polskiej, przejechany przez wagon niemiecki, 83.2 fen. niemieckich w monecie niemieckiej. Suma ta obejmuje 80 fen. za transport, 1 fen. tytułem premji za ryzyko i 2.2 fen. jako wynagrodzenie personelu poczty polskiej i niemieckiej, używanego do konwojowania wagonów pocztowych.

Wszelkie wyżej wymienione opłaty wpłacane będą zarządowi poczty polskiej za cyrkulowanie wagonów pocztowych niemieckich na linjach kolejowych Gdańska, eksploatowanych przez zarząd kolei polskiej, poczynając od dnia, w którym administracja kolei gdańskich przejdzie do Polski. Koleje polskie przyjmą wtedy taką samą odpowiedzialność, jaka wymieniona jest w art. 60. Aż do dnia oddania kolei Polsce zarząd poczty niemieckiej płacić będzie zarządowi poczty polskiej wyłącznie za konwojowanie przez personel polski na obszarze Gdańska, po 2.2 fen. niemieckich od osi — kilometra.

Przez czas, w ciągu którego tranzytowe linje kolejowe na obszarze gdańskim będą administrowane przez zarząd kolejowy gdański, zarząd poczt niemieckich płacić będzie Wolnemu Miastu Gdańskowi również 80 fen. niemieckich za przewóz, oraz 1 fen. niemiecki, jako premję za ryzyko za każdą oś — kilometr, przejechany na linjach kolejowych gdańskich.

Obrachunek dokonany będzie w sposób, niżej przepisany dla Polski.

Opłaty, które mają być uiszczane za osio-kilometr od wagonów pocztowych niemieckich, wysyłanych tranzytem, poddawane będą corocznie rewizji na żądanie jednego z zainteresowanych zarządów. Żądanie dokonania rewizji winno być złożone najpóźniej na kwartał przed 1 kwietnia.

Opłaty, w sposób powyższy zmienione, wprowadzone będą w wykonanie od początku roku budżetowego (od 1 kwietnia).

Opłaty wyżej przytoczone, jako wynagrodzenie personelu pocztowego, używanego do konwojowania, uiszczane będą wyłącznie zarządowi poczty polskiej za osio-kilometr dróg kolejowych polskich, lub gdańskich, przejechany przez ambulanse niemieckie. Zarząd pocztowy polski przeprowadzi w razie potrzeby rozrachunek co do tych opłat z pocztą niemiecką.

Przy obliczaniu opłaty za osio-kilometr, części kilometra, mniejsze od połowy, nie będą brane pod uwagę; pół kilometra, lub więcej niż pół kilometra, liczone będzie, jak całe kilometry.

W pierwszej połowie pierwszego miesiąca każdego kwartału, każdy zarząd złoży zarządowi drugiemu ogólny rachunek opłat, który tenże winien uiścić za ubiegły kwartał. Rachunki te winny być odesłane, przyjęte, lub sprostowane, w drugiej połowie rzeczonego miesiąca. Zarząd poczty niemieckiej zestawi na mocy zaakceptowanych rachunków rachunek ogólny, ustalający pomiędzy WINIEN a MA. Dług Rządu niemieckiego winien być pokryty w walucie niemieckiej, najpóźniej w pierwszej połowie drugiego miesiąca kwartału, w miejscu, wskazanem przez zarząd poczty polskiej. Dług, który nie będzie zapłacony w przepisanym terminie, powiększany

będzie o procent, obliczany w stosunku 10, licząc od 16 dnia drugiego miesiąca kwartału.

Zarządy poczty polskiej i gdańskiej składać będą swoje rachunki do „Kursbüro des Reichspostministerium" w Berlinie; administracja poczty niemieckiej składać będzie swój rachunek w Ministerstwie Poczt i Telegrafów w Warszawie oraz zarządowi poczty gdańskiej. Rachunki, dotyczące zwrotu wydatków za przesyłanie „depesz" przez urzędników kolejowych polskich, lub gdańskich, będą wymieniane w ten sam sposób. Zapłata odbywać się będzie jednocześnie z zapłatą za przewóz, jednakowoż w walucie polskiej, lub gdańskiej.

Rozrachunek należności, o ile przypadać one będą zarządowi poczty Wolnego Miasta Gdańska, regulowany będzie w drodze porozumienia, przewidzianego przez Przepisy Wykonawcze do art. 52.

Do art. 60.

Zarząd kolejowy niemiecki odpowiedzialny będzie za przesyłki pocztowe przewożone w wagonach pocztowych, lub zamkniętych furgonach, według tych samych przepisów i w tych samych granicach, co zarząd kolejowy polski, lub gdański. Co się tyczy przesyłek pocztowych, przewożonych przez obszar polski i gdański w wagonach pocztowych, lub zamkniętych furgonach, to zdanie personelowi kolejowemu niemieckiemu wagonów z nienaruszonemi pieczęciami niemieckiemi służyć będzie za podstawę do przypuszczenia, że zawartość wagonów nie była naruszona, chyba, gdyby w inny sposób stało się widocznem, że miało miejsce ograbienie wagonu Jeżeli pieczęcie będą naruszone, lub zerwane, to przypuszczenie, że zawartość wagonu została zrabowana, lub naruszona, będzie uzasadnione. W wypadku, gdy według stanu opakowania przesyłek pocztowych jest rzeczą oczywistą, że ograbienie miało miejsce, lub też, jeżeli w razie braku przesyłek zostało stwierdzone, że bez żadnej wątpliwości brakujące przesyłki były rzeczywiście wysłane w wagonach pocztowych, lub też w furgonach, odszkodowanie winno być wypłacone.

Do art. 61.

Jeżeli wagony pocztowe w trakcie drogi staną się nie do użycia, poczta będzie przeładowana i ponownie wyekspedjowana możliwie najszybciej.

W każdym razie uczynione będzie wszystko, co tylko będzie możliwe, ażeby przesłanie listów, przesyłek o zadeklarowanej wartości oraz konwojentów niemieckich mogło być wykonane tym samym pociągiem; w tym celu można będzie używać furgonu bagażowego.

Jednakowoż, jeżeli transport tym samym pociągiem nie będzie możliwy, wymienione wyżej listy, przesyłki o zadeklarowanej wartości i konwojenci niemieccy wysłani będą następnym pociągiem. Wagony pocztowe odczepione, winny być naprawione i zwrócone zarządowi poczty niemieckiej możliwie najprędzej.

Władze niemieckie obowiązane będą zwrócić władzom polskim w monecie polskiej, a władzom gdańskim w monecie gdańskiej, wszelkie wydatki, spowodowane przez udzielenie pomocy przy przeładowaniu poczty niemieckiej, oraz przy kontynuowaniu transportu, jak również i z tytułu naprawy uszkodzonych wagonów pocztowych.

Do art. 62.

1. Oddane będą do dyspozycji Niemiec dla komunikacji bezpośredniej:

druty telegraficzne N-ry 4, 25, 37, 96, 122, 159, 1093, 1098, 2028, 2276, 5094, 5095, 5096;

przewody telefoniczne N-ry F 500, F 986, F 7250, F 10602;

końcowe punkty tych drutów oraz krańce linji tych przewodów powinny się znajdować z jednej strony w Prusach Wschodnich, zaś z drugiej strony w pozostałej części Niemiec. Zarządy będą mogły zmieniać numery drutów. Jeżeli zmiana uskuteczniona będzie przez jeden zarząd, obowiązany on będzie powiadomić o tem drugi zarząd. Gdyby w przyszłości którykolwiek z tych drutów, lub przewodów, był niezbędny do komunikacji międzynarodowej, zarząd polski dostarczy innych linji, o ile własny ruch jego na to mu pozwoli.

2. Polska i Wolne Miasto Gdańsk zobowiązują się:

a) utrzymywać druty i przewody w dobrym stanie eksploatacji;

b) zarządzić na życzenie Niemiec w terminach wystarczających badanie, w celu wypróbowania stanu elektrycznego tych drutów i przewodów oraz w celu usunięcia wadliwego ich działania;

c) oddać do dyspozycji Niemiec na obydwu ich granicach stacje kontroli i utrzymywać stacje te oraz inne stacje kontroli w dobrym stanie;

d) zarządzić niezbędne kroki w celu najszybszego usunięcia wszelkich niedokładności funkcjonowania;

e) zobowiązać swe urzędy telegraficzne do komunikowania zainteresowanym urzędom niemieckim wyników badań, jak również wszelkich pożytecznych wiadomości, a to w celu ustalenia natury uszkodzenia i jego miejsca, jak również w celu najszybszego odbudowania połączenia.

3. W razie uszkodzenia połączenia na obszarze gdańskim, lub polskim, Polska oraz Wolne Miasto Gdańsk gotowe będą do zastąpienia wedle możności drutów i przewodów, które stały się nie do użycia. Za te dnie, w ciągu których dany drut lub przewód uszkodzony, nie zostanie zastąpiony innym, oraz w ciągu których, na skutek uszkodzenia drutu telegraficznego, lub telefonicznego, na obszarze polskim lub gdańskim, połączenie na linji, o której mowa, będzie przerwane przynajmniej w ciągu 8 godzin dnia (od 8 rano do 8 wieczór), Niemcy będą miały prawo potrącić odpowiednią sumę z kwoty, wymienionej w art. 64, za korzystanie z drutów telegraficznych i telefonicznych.

4. Zarząd pocztowy niemiecki gotów jest dostarczyć na żądanie i za zwrotem kosztów materjały, niezbędne do utrzymania drutów oraz przewodów, wyżej wymienionych.

5. Zarząd niemiecki wyznaczy urzędy, które upoważnione będą do korzystania z tych drutów i przewodów, ustali on również systemy aparatów, przy pomocy których eksploatacja ma się odbywać. Tenże zarząd władny będzie przedsięwiąć wszelkie kroki w celu zwiększenia wydajności danego drutu, lub przewodu; zadecyduje on również, czy dany przewód telefoniczny winien być użyty do wysyłania depesz.

Zarząd polski i gdański gotowe są przeprowadzić, na życzenie i za zwrotem kosztów, niezbędne skrzyżowania i zmiany, o ile to nie będzie wyrządzało szkody ich własnej eksploatacji. Zarząd niemiecki dostarczy na żądanie niezbędnych do tego aparatów i materjałów. Ustanawianie pośrednich posterunków zdawczych nie wchodzi w rachubę.

Do art. 64.

1) Przy obliczaniu miesięcznej sumy, ulegającej wypłacie ryczałtowo, każdy miesiąc liczony będzie za 30 dni. W razie, gdyby zarząd niemiecki zrzekł się korzystania z danego drutu lub przewodu, obowiązek zapłaty odpowiedniej części należności ustanie z dniem, gdy drut zostanie zwrócony.

2) Należności winny być uiszczane kwartalnie w walucie niemieckiej w pierwszej połowie drugiego miesiąca następnego kwartału, a to w miejscu wyznaczonem przez zarząd polski. Jeżeli należność nie będzie zapłacona w terminie właściwym, doliczony będzie do niej procent w wysokości 10, licząc od 16 dnia drugiego miesiąca kwartału, o którym mowa.

Do art. 66,

1) Kwota, którą Polska obowiązana będzie wypłacać Niemcom za przewóz przesyłek pocztowych, wykonany przez Niemcy, obliczona zostanie zgodnie z postanowieniem przepisów wykonawczych do art. 59 i będzie wypłacona w walucie niemieckiej.

2) Do dyspozycji zarządu polskiego oddane będą druty telegraficzne Nr 1043 i 267, przewód telefoniczny Nr D. 5269 na prawym brzegu Wisły.

Należność, przypadająca za te druty oraz za ten przewód, winna być obliczona w ten sam sposób, co należność, przypadająca od zarządu niemieckiego, t. j. na podstawie opłaty od wyrazu i według taryfy telegraficznej niemieckiej. Kwota ta zapisana zostanie na dobro Niemiec w rachunku, dotyczącym drutów telegraficznych i telefonicznych.

3) Za wyłączeniem przepisów art. 62, punkt 4, oraz art. 64, punkt 2, i z zastrzeżeniem przepisów, wymienionych wyżej, pod 1 i 2, rozporządzenia niniejszych Przepisów Wykonawczych stosowane będą w sposób analogiczny do komunikacji polskiej na prawym brzegu Wisły.

Żegluga.

Do art. 70.

Osoby, wymienione w art. 69, będą mogły wysiadać na ląd:

1) w punktach lądowania, które mają być zakomunikowane stosownie do art. 70, w celu chwilowego tam pobytu, to znaczy w ciągu trzech godzin, nie opuszczając obwodu gminnego;

2) w innych punktach, wyłącznie tylko wtedy, gdy przyczyny ważnej natury osobistej, lub technicznej, tego wymagają.

W wypadkach, przewidzianych, pod 1, miejscowa policja będzie miała prawo zezwalać na pobyt dłuższy, niż 3 godziny, oraz zezwalać na opuszczenie granic gminnych i czynić będzie o tem wzmiankę na paszporcie.

W wypadkach, przewidzianych pod 2, osoba, która wysiadła na ląd, złoży natychmiast zawiadomienie o zajściu w najbliższym urzędzie policyjnym, lub też celnym. Osoby, które wysiadają na ląd, nie będą mogły zajmować się żadnemi innemi sprawami, jak tylko temi, które spowodowały zatrzymanie się.

Do art. 72.

Jeżeli w wypadku nagłym osoby, wymienione w art. 69, zniewolone są powrócić do miejsca swojego zamieszkania, zwrócą się do najbliższego urzędu policyjnego, który, zbadawszy sprawę, stwierdzi konieczność wyjazdu oraz prawo do powrotu.

Zaopatrzywszy się w tego rodzaju upoważnienie, osoby zainteresowane zwrócą się do wskazanej przez policję władzy administracyjnej, która wyda im bezpłatnie pozwolenie na wyjazd, jak również pozwolenie na powrót drogą lądową do statku; pozwolenie na powrót będzie ważne wyłącznie tylko na czas ważności wizy tranzytowej. Na paszporcie uczyniona będzie wzmianka o udzielonem pozwoleniu na wyjazd i na powrót, ze wskazaniem drogi, którą jechać należy w obu kierunkach.

CŁO.

Ruch kolejowy, Ruch osobowy.

Do art. 78 — 82.

Tranzyt uprzywilejowany.

1. Bagaże nadane zachowane zostaną pod zamknięciem przez czas tranzytu.

Po przybyciu pociągu na stację graniczną, konwojent celny kraju tranzytowego nałoży plomby na furgony bagażowe bez żadnych innych formalności szczegółowego zbadania.

Przy wyjeździe ze stacji granicznej ten sam funkcjonarjusz powinien sprawdzić, czy plomba jest nienaruszona.

2. Kraj tranzytowy zarządzi w razie potrzeby konwojowanie pociągów od ostatniej stacji wyjazdowej kraju wysyłającego. Eskorta będzie mogła również towarzyszyć aż do pierwszej stacji kraju wysyłającego.

Na linji Lauenburg - Gdańsk - Marienburg konwojowanie celne urządzone będzie, jak następuje:

Pomiędzy granicą niemiecko-polską a Zoppotami — przez funkcjonarjuszów celnych polskich; pomiędzy Zoppotami a Marienburgiem — przez funkcjonarjuszów celnych gdańskich.

Na linji Chojnice-Tczew-Marienburg Polska konwojować będzie pociągi, kursujące pomiędzy Chojnicami a Tczewem, zaś Wolne Miasto Gdańsk dostarczać będzie konwoju pomiędzy Tczewem a Marienburgiem.

Zmiana tego przepisu będzie mogła nastąpić na skutek porozumienia pomiędzy Polską a Wolnem Miastem Gdańskiem.

Jedynem zadaniem konwojentów będzie, co się tyczy tranzytu, baczenie nad wykonaniem rozporządzeń niniejszej Konwencji.

Organy celne, konwojujące pociągi tranzytowe, obowiązane są nosić oznakę, stwierdzającą, że są funkcjonarjuszami konwoju. Pozatem posiadać winni, w celu stwierdzenia swego charakteru urzędowego, zaświadczenie z pieczęcią właściwego urzędu. Zaświadczenie to winno być zredagowane w języku niemieckim i polskim.

Podróżnym wzbronione jest otwieranie drzwiczek wagonu. Okna mogą być otwarte wyłącznie podczas drogi i to tylko od strony korytarza.

Jeżeli z powodów, wynikających z konieczności służby kolejowej, lub też na skutek wypadku, podróżni zniewoleni są chwilowo wysiąść z pociągu, pozostawać będą łącznie z bagażami pod dozorem funkcjonarjuszów celnych, a to aż do chwili rozpoczęcia dalszej podróży.

3. Każdy pociąg uprzywilejowany eskortowany będzie przez dwu konwojentów. Jednakże każda ze stron będzie miała prawo, jeżeli to uzna za niezbędne, powiększyć liczbę konwojentów, dodając jednego konwojenta dodatkowego do każdej serji 4 wagonów.

Kraj, korzystający z ruchu tranzytowego, obowiązany będzie zwracać krajowi tranzytowemu połowę kosztów konwoju.

Koszta te obliczane będą odnośnie do poborów, wynagrodzenia za zmianę miejsca i t. p., według przepisów, które mają zastosowanie w kraju tranzytowym w stosunku do funkcjonarjuszów i urzędników dwu najniższych kategorji.

W celu ułatwienia rachunków, należy ustalić sumę ryczałtową, która ma być wypłacana funkcjonarjuszom i urzędnikom według normy przeciętnej dla każdej kategorji, pomiędzy skalą maksymalną a minimalną poborów, dodając do tego wynagrodzenie za przejazd.

Koszta, wypłacane będą za każdy ubiegły kwartał, według wykazu, który będzie wysyłany przez kraj tranzytowy do kraju wysyłającego.

Obrachunek zostanie dokonany ze strony Niemiec przez „Die Abteilung für Zölle und Verbrauchssteuern des Landesfinanzamtes Königsberg", zaś ze strony Polski przez Zarząd Celny w Poznaniu.

Kraj, korzystający z tranzytu, obowiązany będzie wypłacić krajowi tranzytowemu należną sumę w ciągu 40 dni po doręczeniu mu rachunku.

Po upływie tego terminu do sumy należnej doliczony będzte procent w stosunku 5 rocznie.

Wypłata uskuteczniana będzie w walucie kraju wierzyciela.

Biura rozrachunkowe komunikować sobie będą nawzajem wiadomości co do tego, które kasy obowiązane są wykonywać wypłaty i przyjmować wpłaty.

W wypadku. gdy Wolne Miasto Gdańsk będzie wierzycielem, lub dłużnikiem, z tytułu kosztów konwoju gdańskiego, uregulowanie MA, lub WINIEN, załatwione będzie za pośrednictwem Polski, która ureguluje rachunek ten z Wolnem Miastem Gdańskiem w drodze specjalnego układu.

Tranzyt zwykły.

1. Bagaże nadane przez podróżnych, przejeżdżających przez obce terytorjum w drodze tranzytu zwykłego, będą w furgonie oddzielone od innych bagażów i układane osobno.

Konduktor bagażowy zapisywać będzie bagaże w wykazach, według przepisanych formularzy, wydrukowanych po niemiecku i po polsku. Dla każdego wyjściowego urzędu celnego sporządzony będzie specjalny wykaz. Konduktor bagażowy doręczy dwa odpisy każdego wykazu urzędowi celnemu na stacji granicznej kraju wysyłającego.

W drodze oględzin ogólnych, urząd ten sprawdzi dane, zamieszczone w wykazie, potwierdzi ścisłość tegoż wykazu z przyłożeniem pieczęci urzędowej i oznaczy termin, w ciągu którego bagaże, wymienione w wykazie, mają być doręczone urzędowi wejściowemu kraju wysyłającego.

Każda paczka — bagaż zaopatrzona będzie przez urząd celny wyjściowy kraju wysyłającego w nalepkę celną, której wzór ustalony będzie przez zainteresowane władze; nalepka nosić będzie napis: „Bagaż tranzytowy, odprawiony przez Urząd Celny z ..... do .....".

2. Odpis sprawdzonego i poświadczonego wykazu wysłany będzie przy bagażach tranzytowych przy przejeździe przez obszar tranzytowy.

W tym celu wyjściowy urząd celny kraju wysyłającego doręczy wykaz konduktorowi bagażowemu wychodzącego pociągu, który obowiązany będzie doręczyć go wejściowemu urzędowi celnemu kraju tranzytowego.

Ten ostatni urząd sprawdzi na podstawie wykazu, czy nie brak żadnej sztuki z bagażów tranzytowych, potwierdzi zgodność wykazu i doręczy go konduktorowi bagażowemu pociągu, o którym mowa. Konduktor bagażowy doręczy wykaz wyjściowemu urzędowi celnemu kraju tranzytowego. Ostatni ten urząd postąpi w ten sam sposób i doręczy wykaz konduktorowi bagażowemu wychodzącego pociągu w tym celu, aby tenże doręczył go wyjściowemu urzędowi celnemu kraju wysyłającego.

Konduktor bagażowy złoży wykaz temu ostatniemu urzędowi i przedstawi bagaże tranzytowe do ogólnej rewizji celnej, która wedle możności winna być uskuteczniona w furgonie. O ile zostanie stwierdzone przy rewizji celnej, że bagaże przybyły nienaruszone i że odpowiadają co do ilości danym, zamieszczonym w wykazie, bagaże te będą wysłane w dalszą drogę.

O ileby jeden lub drugi zainteresowany urząd celny stwierdził przy badaniu wykazu, że dane, zamieszczone w wykazie, nie odpowiadają ilości sztuk bagażów, lub też że sztuki te zostały otwarte, lub zrabowane, fakt ten winien być ustalony przez kolejowe i celne władze miejsca, gdzie nastąpiło stwierdzenie, bądź na samym wykazie, bądź też na oddzielnym akcie, który do rzeczonego wykazu dołączony być winien.

3. O ile ruch wagonów na to pozwala, bagaże nadane przez podróżnych, przejeżdżających przez dane terytorjum w drodze tranzytu zwykłego, złożone zostaną na czas przejazdu w przedziale zamkniętym lub oplombowanym furgonu. W wypadku takim bagaże te traktowane będą pod względem celnym zupełnie tak samo, jak bagaże, nadane do przewozu pociągami uprzywilejowanemi.

4. Bagaże ręczne, należące do podróżnych, jadących tranzytem zwykłym, zawierać winny wyłącznie tylko artykuły niezbędne do podróży. Towary, mające wartość handlową, nie będą mogły być przewożone tranzytem jako drobny bagaż. Towary te winny być oddane jako bagaże nadane. Drobne bagaże poddane będą zwykłej rewizji celnej.

Ruch towarowy.

Do art. 83—85.

1. Towary strzeżone będą:

w wagonach zamkniętych — przez nałożenie zamknięć celnych na wagonie;

w wagonach otwartych oraz w tych wagonach zamkniętych, na których nałożenie zamknięcia nie jest możliwe wskutek konwojowania towarów (np. wagony z bydłem i t. d.) — według decyzji urzędów celnych.

2. Zarząd kolejowy sporządzi dla każdego pociągu listę pociągową, dotyczącą wagonów tranzytowych. Lista ta zredagowana będzie w języku niemieckim i polskim, według formularza, ustalonego na mocy wspólnego porozumienia władzy kolejowej i celnej. Dwa egzemplarze tej listy przeznaczone są dla władz celnych niemieckich, zaś trzy dla władz celnych polskich. Łącznie z listą pociągową, która ma być złożona granicznym urzędom celnym, w tychże urzędach składane być winny listy przewozowe. Prócz tego odnośnie do ładunków zbiorowych, w każdym z dwu granicznych urzędów celnych, składać należy w dwu egzemplarzach wykaz ładunkowy każdego wagonu.

O zmianach, zaszłych w składzie pociągu, w zawartości wagonów, oraz zamknięć celnych, uczyniona być winna wzmianka w liście pociągowej. Kilka wagonów próżnych, idących obok siebie, będzie mogło być wymienione jako całość.

Władza celna kraju wysyłającego zaznaczy na liście pociągowej termin, w którym wagony tranzytowe mają być zwrócone wejściowemu urzędowi celnemu kraju wysyłającego.

Termin ten ustalony będzie na zasadzie porozumienia władz kolejowych i władz celnych stacji wyjściowej kraju wysyłającego.

Podczas przejazdu przez kraj tranzytowy wyjściowy urząd celny kraju wysyłającego i wejściowy urząd celny kraju tranzytowego poświadczą na liście pociągowej, że wagony tranzytowe zostały opatrzone zamknięciem celnem.

3. Dokumenty, dotyczące przesyłek w ruchu, podlegającym kontroli celnej, lub też opłatom, powinny być dołączone do listy pociągowej.

4. Jeżeli wagony towarowe doczepione są do pociągów osobowych, to wagony te traktowane będą pod względem celnym tak samo, jak pociągi towarowe.

5. Zamknięcie celne będzie mogło być chwilowo zdjęte przez kraj tranzytowy wyłącznie tylko w wypadkach, przewidzianych przez postanowienia niniejszej Konwencji i na skutek bezwzględnej konieczności pod względem kolejowym. Przeładunek będzie dozwolony tylko w razie wypadku. W razie takim postępowanie celne odpowiadać winno obowiązującym przepisom kraju tranzytowego. O dokonanym przeładunku, o zdjęciu zamknięcia, o przyczynach, które to wywołały, jak również i o ponownem nałożeniu zamknięcia—uczyniona być winna wzmianka na liście pociągowej, a ewentualnie na dokumentach, dotyczących cła, lub opłat. Jeżeli w trakcie drogi zamknięcie zostało uszkodzone, bądź rozmyślnie, bądź przypadkowo, jeżeli wagon został ograbiony, lub jeżeli towary zostały zabrane, należy postąpić w ten sam sposób, jak w wypadku chwilowego zdjęcia zamknięcia, lub przeładunku towarów; fakt ten jednakowoż winien być wedle możności stwierdzony następnie w obecności urzędników celnych. O zarządzonych krokach oraz ich powodach uczynione być powinny wzmianki na liście pociągowej oraz na dokumentach, dotyczących ceł i opłaty, do których to dokumentów dołączne być winny protokóły.

Wagony, których wysłanie uległo z tego powodu opóźnieniu, wysłane będą następnym pociągiem.

6. Wagony tranzytowe, wyjeżdżające z kraju tranzytowego, wydane zostaną władzom kolejowym stacji wymiany oraz władzom celnym pogranicznej stacji celnej kraju wysyłającego. O przyjęciu wagonów tych uczyniona będzie wzmianka na liście pociągowej. O zażaleniach, które mogłyby być uczynione z tego powodu, zrobiona będzie wzmianka osobno i zażalenia te osobno będą traktowane.

Żegluga.

Do art. 87.

1. Przesyłki, opłacające cło według ustaw kraju tranzytowego, będą mogły być przesyłane tylko pod zamknięciem.

Towary, opłacające cło, których zamknięcie jest niemożliwe, oraz towary masowo opłacające cło i znajdujące się na otwartych statkach, przewożone będą pod konwojem celnym.

2. Zamiast konwoju celnego zapłata cła wejściowego zabezpieczona zostanie na żądanie szypra w jeden z dwu niżej wymienionych sposobów: bądź przez złożenie kaucji, bądź przez zobowiązanie poręczyciela pewnego, który przyjmie na siebie osobistą odpowiedzialność za zapłatę i który zrzeknie się przywilejów, przyznanych poręczycielom.

Co się tyczy statków otwartych dla przewozu jednolitego ładunku, wejściowy urząd celny kraju tranzytowego będzie mógł bądź całkowicie, bądź częściowo zwolnić szypra od składania poręczenia, o ile uzna go za godnego zaufania.

Co się tyczy statków, jadących bez konwoju, to, jeżeli budowa ich oraz natura ładunku dają powód do podejrzenia, że zachodzi chęć oszustwa celnego, lub kontrabandy, lub też jeżeli kapitan był skazany za takie czyny w kraju tranzytowym, wejściowy urząd celny tego kraju będzie mógł zażądać zabezpieczenia opłaty cła.

Do art. 88—92.

1. Towary wolne od cła przewożone będą tranzytem bez żadnego z wyżej wymienionych zabezpieczeń, pod warunkiem, że należyta kontrola ładunku będzie

mogła być wykonana przy wjeździe do kraju tranzytowego i przy wyjeździe z tegoż kraju.

2. Statki, przeznaczone do transportu towarów tranzytowych bez przeładunku, winny być zbudowane i urządzone w ten sposób, aby można było nałożyć zamknięcie bądź na całym statku, bądź na oddzielnych jego częściach, z uwzględnieniem zabezpieczenia opłaty cła, według przepisów celnych kraju tranzytowego.

Statki, nie odpowiadające niniejszemu przepisowi, będą dopuszczone do ruchu wyłącznie w ciągu pierwszych lat 5 od chwili uprawomocnienia się niniejszej Konwencji. Statki te będą mogły być używane podczas wymienionego okresu czasu nawet do przewozu tranzytowego towarów, opłacających cło, za złożeniem zabezpieczenia opłaty cła, z wyłączeniem konwoju celnego.

3. Szyper obowiązany będzie złożyć zainteresowanym urzędom celnym deklaracje odnośnie do statku oraz jego ładunku (manifest). Manifest ten zawierać winien w sobie nazwę statku, nazwisko kapitana, przynależność państwową, tonaż i miejsce pobytu statku, nazwiska i adresy odbiorców towarów, ilość i gatunek towarów, rodzaj ich opakowania.

Odnośnie do pakunków manifest winien wymieniać ich ilość, jak również znaki i numery, na nich się znajdujące. Dla użytku urzędników celnych kraju tranzytowego należy dołączyć do manifestu specjalną deklarację, wykazującą rozkład kabin i ewentualnie skrytek (Deklaracja co do skrytek), oraz deklaracje co do artykułów żywności, lub innych, znajdujących się na pokładzie i przeznaczonych do użytku załogi i konwojentów, artykułów niezbędnych do utrzymania statków, rzeczy należących do załogi, jak również przedmiotów, wykazanych w inwentarzu statku. Waga artykułów żywności, znajdujących się na pokładzie, będzie mogła być wymieniona w przybliżeniu.

Deklaracje winny być zredagowane na urzędowych formularzach, drukowanych po niemiecku i po polsku. Manifest winien być spisany w 6 egzemplarzach, z których 3 złożyć należy w wyjściowym urzędzie celnym kraju wysyłającego i 3 w wejściowym urzędzie celnym kraju tranzytowego. Deklaracje te winny być zaświadczone za zgodność i podpisane przez kapitana.

Wyjściowy urząd celny kraju wysyłającego sprawdzi według dokumentów podróży dokładność deklaracji i ustali w drodze kontroli ogólnej, czy zachodzi zgodność pomiędzy deklaracjami a ładunkiem.

Wyjściowy urząd celny zarządzi niezbędne kroki w celu kontroli i rekontroli tożsamości towarów wychodzących i towarów wracających, zaznaczając w manifeście o wyniku kontroli, jak również o krokach, zarządzonych w celu zabezpieczenia owej tożsamości; doręczy on kapitanowi kopję manifestu wraz z rzeczonemi wzmiankami w zapieczętowanej kopercie, która złożona zostanie przez kapitana w urzędzie celnym przy powrocie do kraju wysyłającego, w terminie, wyznaczonym przez wyjściowy urząd celny.

4. Zamknięcia celne uznawane będą przez strony zainteresowane i naogół zdejmowane będą przez urząd celny przy powrocie do kraju wysyłającego, po zupełnem ukończeniu przejazdu tranzytowego.

5. Wejściowy urząd celny kraju tranzytowego określi rodzaj zabezpieczenia, które ma ma być przyjęte w stosunku do ładunku tranzytowego i wyekspedjuje podróżnych, załogę, ich bagaże, zapasy statku i t. p.

6. Artykuły żywności i inne, znajdujące się na statku i przeznaczone do użytku załogi podczas jazdy oraz rzeczy osób, należących do załogi, oraz przedmioty, zapisane do inwentarza statku—wolne będą od cła. Ilość niezbędnych artykułów żywności określona będzie w każdym poszczególnym wypadku według ilości członków załogi, według ilości podróżnych oraz według czasu przejazdu na wodach

w kraju tranzytowym. Wszelkie ilości artykułów żywności, przekraczające normę niezbędną dla podróży, poddane będą odprawie celnej, lub też zaopatrzone będą w zamknięcia celne i pod niemi przewożone. Artykuły, opłacające opłaty monopolowe, będą mogły być wwożone wyłącznie w ilościach, które podróżni mają prawo zabierać ze sobą.

7. Kapitan obowiązany będzie natychmiast rozpocząć podróż, nigdzie się nie zatrzymywać, chyba, żeby był zniewolony do tego na skutek burzy, lub przeszkody nie do pokonania. Obowiązany będzie nie przekraczać terminu, oznaczonego w manifeście.

Statki obowiązane będą posiadać podczas jazdy sygnały celne, a mianowicie w dzień banderę, w nocy latarnię. Kraj tranzytowy władny będzie uregulować sprawę sygnalizacji celnej.

8. Urzędnicy konwojujący mają za jedyne zadanie odnośnie do tranzytu czuwanie nad wykonaniem przepisów niniejszej Konwencji.

Otrzymają oni od kapitana bezpłatne pomieszczenie na statku; otrzymają od szypra wikt, opał i oświetlenie niezbędne, nie będą mogli jednakowoż ani żądać, ani przyjmować, żadnego wynagrodzenia.

Koszta konwoju, w których zawarte być mają również koszta podróży konwojenta z powrotem, obciążać będą kapitana i obliczane będą według przepisów, ustanowionych i należycie ogłoszonych. Koszta te winny być wpłacone w wyjściowym urzędzie celnym kraju tranzytowego.

Wejściowy urząd celny kraju tranzytowego będzie miał prawo zażądać dostarczenia przed przybyciem na wody tranzytowe uzasadnionej słusznej zaliczki na koszta konwoju; zaliczka ta odliczona zostanie od kosztów, które należy uiszczać w wyjściowym urzędzie celnym.

9. Kapitan obowiązany będzie przywieść ładunek bez żadnych zmian aż do wyjściowego urzędu celnego oraz zachować nienaruszone zamknięcie celne, nałożone na ładunek.

Jeżeli podczas drogi, na skutek burzy, lub innych nieuniknionych okoliczności, zachodzi konieczność wprowadzenia pewnych zmian do ładunku i zdjęcia w tym celu zamknięcia, kapitan obowiązany będzie zwrócić się uprzednio do najbliższego posterunku celnego i wyczekać przybycia funcjonarjuszów tego posterunku. Jeżeli w razie bezpośredniego niebezpieczeństwa kapitan nie rozporządza niezbędnym w tym celu czasem, obowiązany będzie zawiadomić o fakcie najbliższą władzę miejscową tak, aby władza ta dokonała zdjęcia zamknięcia i stwierdziła zaszły wypadek.

Jeżeli szyper w podobnym wypadku nie zażądał udziału urzędników celnych, lub też władz miejscowych, lub nie wyczekał ich przybycia, obowiązany będzie usprawiedliwić fakt, że podjęte przez niego kroki były niezbędne wobec bezpośredniego niebezpieczeństwa dla statku, lub dla ładunku. W wypadku podobnym obowiązany on będzie, natychmiast po zastosowaniu środków, niezbędnych dla ocalenia statku i ładunku, zawiadomić o tem za pomocą sygnałów najbliższy posterunek celny, a gdyby to było niemożliwe — najbliższe władze miejscowe, i zażądać stwierdzenia zaszłego wypadku.

10. Przy wyjeździe z kraju tranzytowego szyper obowiązany będzie zatrzymać się przy ostatnim posterunku celnym, aby umożliwić przeprowadzenie kontroli ładunku i statku, oraz aby umożliwić funcjonarjuszom konwojującym wyjście na ląd.

Aby ułatwić wolny wjazd statku z jego ładunkiem do kraju wysyłającego, nałożone zamknięcia celne powinny zostać nienaruszone. Urząd miejsca powrotu kraju wysyłającego stwierdzi, opierając się na manifeście, w drodze ogólnej rewizji celnej, zdjąwszy pieczęcie celne, że ładunek, który wyszedł z kraju wysyłającego, jest ten sam, co ładunek powracający.

11. Tratwy traktowane będą według wyżej przytoczonych przepisów jednakże będzie musiało być składane zabezpieczenie uiszczenia wejściowego cła.

Jeżeli rozbicie tratwy na części będzie konieczne, części tratwy winny płynąć łącznie tak, aby wyszły z kraju tranzytowego w tym samym czasie i aby tak samo powróciły do kraju wysyłającego, stosując się do manifestu.

12. O ile przejazd tranzytem przez rzekę Noteć, stanowiącą granicę pomiędzy kontraktującemi Państwami, nie jest uregulowany przez niniejszą Konwencję, sprawa uregulowana będzie w drodze układów pomiędzy miejscowemi władzami.

13. W razie, gdyby podczas drogi naruszone zostały ogólne przepisy celne, przepisy Konwencji niniejszej, lub też odnoszące się do niej Przepisy Wykonawcze, stosowane będą w zakresie karnym kraju, w którym wykroczenie miało miejsce.

Co do wykonania kar, prawomocnie orzeczonych, właściciel statku odpowiadać będzie za nie osobiście i swoim statkiem.

ROZDZIAŁ XI.

Rozporządzenia końcowe.

Art. 113.

Przepisy Wykonawcze, Rozdział X, będą mogły być zmienione za wspólnem porozumieniem właściwych władz niemieckich i polskich.

Rząd Niemiecki, jak również i Rząd Polski — bądź w imieniu własnem, bądź w imieniu Wolnego Miasta Gdańska, będą miały prawo zażądania w każdej chwili rewizji Przepisów Wykonawczych.

Strona, która postawi podobne żądanie, obowiązana będzie złożyć stronie drugiej swój projekt w tym względzie. Strona druga wypowie swój punkt widzenia, lub też przedstawi kontrprojekt nie później, niż w ciągu 2 miesięcy, poczem, jeżeli zajdzie tego potrzeba, rozpoczęte zostaną rokowania pomiędzy właściwemi władzami.

Art. 114.

Niniejsza Konwencja zaratyfikowana zostanie możliwie najszybciej i dokumenty ratyfikacyjne wymienione będą w Paryżu. Konwencja stanie się prawomocną w dniu wymiany dokumentów ratyfikacyjnych.

Z uwagi jednak na to, że przepisy Rozdziałów II do VIII wymagają pewnej pracy uprzedniej dla ich wykonania, delegaci Wysokich Stron kontraktujących porozumieją się, poczynając od dnia wymiany dokumentów ratyfikacyjnych, w celu ustalenia kroków, niezbędnych do stopniowego i możliwie najszybszego wprowadzenia w wykonanie niniejszej Konwencji.

Prace delegatów prowadzone będą w taki sposób:

a) aby przepisy Rozdziału III (Tranzyt wojskowy) łącznie z odnośnemi przepisami Rozdziału X były wprowadzone w wykonanie najpóźniej w terminie jednego miesiąca, licząc od dnia wymiany dokumentów ratyfikacyjnych,

b) aby przepisy Rozdziału V (Żegluga) łącznie z odnośnemi przepisami Rozdziału X, oraz aby przepisy Rozdziału VI (Tranzyt samochodami i motocyklami) wprowadzone były w wykonanie w terminie 3 miesięcy, licząc od dnia wymiany dokumentów ratyfikacyjnych.

Co się tyczy przepisów Rozdziału II (Koleje) oraz Rozdziału IV (Poczta, Telegraf i Telefon) oraz co się tyczy przepisów Rozdziału X, odnoszących się do rzeczonych dwu Rozdziałów, to przepisy te wprowadzone będą w wykonanie najpóź-

niej przy pierwszem ustaleniu ogólnego rozkładu jazdy kolei, na jesieni lub na wiosnę, które nastąpi po upływie 6 miesięcy po wymianie dokumentów ratyfikacyjnych.

Przepisy Rozdziału VII łącznie z odnoszącemi się do nich przepisami Rozdziału X oraz przepisy VIII wprowadzone będą w wykonanie w miarę tego, jak przepisy Rozdziału II do VI łącznie z odnoszącemi się do nich Przepisami Wykonawczemi w wykonanie wprowadzone będą.

Spisano w Paryżu, dwudziestego pierwszego kwietnia, tysiąc dziewięćset dwudziestego pierwszego roku, w jednym egzemplarzu, który zostanie przechowany w archiwach Rządu Rzeczypospolitej Francuskiej, z którego to egzemplarza wierzytelne odpisy doręczone zostaną Niemcom i Polsce.

(L. S.) *Kazimierz Olszowski.*
(L. S.) *Gerhard von Mutius.*

SPIS RZECZY.

			Strona
Wstęp			2
Rozdział	I.	Postanowienia ogólne (Art. 1—21)	5
Rozdział	II.	Koleje (Art. 22—43)	10
Rozdział	III.	Tranzyt wojskowy (Art. 44—49)	17
Rozdział	IV.	Poczta, Telegraf, Telefon (Art. 50—66)	20
Rozdział	V.	Żegluga (Art. 67—74)	24
Rozdział	VI.	Samochody i Motocykle (Art. 75—77)	25
Rozdział	VII.	Cło (Art. 78—96)	26
Rozdział	VIII.	Paszporty (Art. 97—107)	29
Rozdział	IX.	Warunki dodatkowe (Art. 108—112)	31
Rozdział	X.	Przepisy Wykonawcze	32
		Koleje	32
		Tranzyt wojskowy	45
		Poczta, Telegraf, Telefon	49
		Żegluga	54
		Cło	55
Rozdział	XI.	Rozporządzenia końcowe (Art. 113—114)	61

A