

353.

U M O W A

między Rzeczpospolitą Polską a Rzeszą Niemiecką o ułatwieniach w komunikacji kolejowej między Prusami Wschodnimi a trzecimi państwami w tranzycie przez Polskę, obszar Wolnego Miasta Gdańska i resztę Niemiec oraz w komunikacji kolejowej między resztą Niemiec a trzecimi państwami w tranzycie przez Polskę, obszar Wolnego Miasta Gdańska i Prusy Wschodnie, podpisana w Berlinie dnia 21 listopada 1930 r.

(Ratyfikowana zgodnie z ustawą z dnia 18 lutego 1932 r. — Dz. U. R. P. Nr. 18, poz. 184).

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ,

M Y, I G N A C Y M O Ś C I C K I,
PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ,

wszem wobec i każdemu z osobna, komu o tem wiedzieć należy, wiadomem czynimy:

W dniu dwudziestym pierwszym listopada tysiąc dziewięćset trzydziestego roku podpisana została w Berlinie między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Rzeszy Niemieckiej umowa wraz z protokołem końcowym o ułatwieniach w komunikacji kolejowej między Prusami Wschodnimi a trzecimi państwami w tranzycie przez Polskę, obszar Wolnego Miasta Gdańska i resztę Niemiec oraz w komunikacji kolejowej między resztą Niemiec a trzecimi państwami w tranzycie przez Polskę, obszar Wolnego Miasta Gdańska i Prusy Wschodnie, o następującem brzmieniu dosłownem:

UMOWA

o ułatwieniach w komunikacji kolejowej między Prusami Wschodnimi a trzecimi państwami w tranzycie przez Polskę, obszar W. M. Gdańska i resztę Niemiec oraz w komunikacji kolejowej między resztą Niemiec a trzecimi państwami w tranzycie przez Polskę, obszar W. M. Gdańska i Prusy Wschodnie.

Ożywione pragnieniem ułatwienia komunikacji kolejowej między Prusami Wschodnimi a trzecimi państwami w tranzycie przez Polskę, obszar W. M. Gdańska i resztę Niemiec oraz między resztą Niemiec a trzecimi państwami w tranzycie przez Polskę, obszar W. M. Gdańska i Prusy Wschodnie, miałyśmy swymi pełnomocnikami:

Polska:

Pana Franciszka MOSKWE, Dyrektora Departamentu w Ministerstwie Komunikacji, działającego w myśl ustępu 6 art. 104 Traktatu Wersalskiego z dnia 28 czerwca 1919 r. także za W. M. Gdańsk, o ile ono wchodzi w rachubę jako Umawiająca się Strona;

ABKOMMEN

über Erleichterungen im Eisenbahnverkehr zwischen Ostpreussen und dritten Staaten im Durchgang durch Polen, das Gebiet der Freien Stadt Danzig und das übrige Deutschland, sowie im Eisenbahnverkehr zwischen dem übrigen Deutschland und dritten Staaten im Durchgang durch Polen, das Gebiet der Freien Stadt Danzig und Ostpreussen.

Von dem Wunsche beseelt, den Eisenbahnverkehr zwischen Ostpreussen und dritten Staaten im Durchgang durch Polen, das Gebiet der Freien Stadt Danzig und das übrige Deutschland sowie zwischen dem übrigen Deutschland und dritten Staaten im Durchgang durch Polen, das Gebiet der Freien Stadt Danzig und Ostpreussen zu erleichtern, haben zu Bevollmächtigten ernannt:

Deutschland:

Herrn Dr. Oskar P. TRAUTMANN, Ministerialdirektor im Auswärtigen Amt,

Herrn Karl SCHOLZ, Geheimen Regierungsrat, Reichsbahndirektor:

Niemcy:

Pana Dr. Oskara TRAUTMANNA, Dyrektora Ministerjalnego w Urzędzie dla Spraw Zagranicznych, i

Pana Karola SCHOLZA, Tajnego Radcę Rządu i Dyrektora Kolei Żelaznych Rzeszy.

Pełnomocnicy po zbadaniu i wymianie pełnomocnictw, uznanych za dobre i sporządzone w należytej formie, zgodzili się na postanowienia następujące:

Artykuł 1.

Ułatwienia, przewidziane w umowie niniejszej, mają zastosowanie do komunikacji osobowej, bagażowej, przesyłek ekspresowych i przesyłek specjalnie przyśpieszonych między Prusami Wschodnimi a trzecimi państwami w tranzycie przez Polskę, obszar W. M. Gdańska i resztę Niemiec oraz między resztą Niemiec a trzecimi państwami w tranzycie przez Polskę, obszar W. M. Gdańska i Prusy Wschodnie. Ułatwienia powyższe mają zastosowanie na liniach polskich lub pozostających pod zarządkiem Polski w pociągach lub w częściach pociągów tranzytowej komunikacji uprzywilejowanej, tak jak ona została uregulowana w Konwencji Paryskiej z dnia 21 kwietnia 1921 r., zawartej między Polską i W. M. Gdańskiem z jednej strony a Niemcami z drugiej w sprawie wolności tranzytu między Prusami Wschodnimi a resztą Niemiec.

Pozatem powinny postanowienia powyższej Konwencji Paryskiej być odpowiednio stosowane do komunikacji, określonej w pierwszym zdaniu, o ile w niniejszej umowie nie postanowiono inaczej.

Artykuł 2.

1. Podróżni mogą swobodnie korzystać w komunikacji kolejowej przewidzianej umową niniejszą w obu kierunkach z pociągów lub z części pociągów (patrz art. 1), przeznaczonych do uprzywilejowanej komunikacji tranzytowej, wraz ze swym bagażem, z wyjątkiem wypadków, w którychby popełnili w kraju tranzytowym zbrodnię lub występki podczas pobytu tamże. Podróżni będą w tej komunikacji kolejowej wolni od wszelkich formalności paszportowych i celnych oraz wolni od wszelkich opłat celnych i tym podobnych. Zwolnienie to stosuje się również do bagażu, przesyłek ekspresowych i przesyłek specjalnie przyśpieszonych; nie stosuje się natomiast do wydatków rzeczywistych, w razie gdyby je zarząd kolejowy poniósł.

2. Podróżnym nie wolno w kraju tranzytowym ani wsiadać, ani otwierać drzwi wagonów, ani też przyjmować lub wydawać jakichkolwiek przedmiotów. Jeżeliby podróżni zmuszeni byli wsiąść z pociągu z przyczyn technicznych, wynikających z ruchu kolejowego, lub z powodu wypadku kolejowego, będą pozostawali wraz z bagażem pod nadzorem celnym, aż do chwili podjęcia dalszej podróży.

Polen:

Herrn Franciszek MOSKWA, Direktor im Verkehrsministerium, der im Sinne von Artikel 104 Abs. 6 des Versailler Vertrags vom 28. Juni 1919 auch für die Freie Stadt Danzig handelt, soweit diese als Vertragspartei in Frage kommt.

Die Bevollmächtigten haben nach Prüfung und Austausch der für gut und in gehöriger Form befundenen Vollmachten nachstehendes vereinbart:

Artikel 1.

Die in diesem Abkommen vorgesehenen Erleichterungen gelten für den Personen-, Gepäck-, Expressgut- und beschleunigten Eilgutverkehr zwischen Ostpreussen und dritten Staaten im Durchgang durch Polen, des Gebiet der Freien Stadt Danzig und das übrige Deutschland sowie zwischen dem übrigen Deutschland und dritten Staaten im Durchgang durch Polen, das Gebiet der Freien Stadt Danzig und Ostpreussen. Sie gelten auf den polnischen oder unter polnischer Verwaltung stehenden Eisenbahnlinien in den Zügen oder Zugteilen des privilegierten Durchgangsverkehrs, wie er durch das Pariser Abkommen, das zwischen Deutschland einerseits, Polen und der Freien Stadt Danzig andererseits über den freien Durchgangsverkehr zwischen Ostpreussen und dem übrigen Deutschland am 21. April 1921 geschlossen wurde, geregelt ist.

Im übrigen haben die Bestimmungen dieses Pariser Abkommens auf den im ersten Satze bezeichneten Verkehr sinngemäss Anwendung zu finden, soweit im vorliegenden Abkommen nichts anderes bestimmt ist.

Artikel 2.

1. Reisende des in diesem Abkommen vorgesehenen Eisenbahnverkehrs dürfen die für den privilegierten Durchgangsverkehr bestimmten Züge oder Zugteile (s. Artikel 1) in beiden Richtungen mit ihrem Gepäck ungehindert benutzen, es sei denn, dass sie im Durchgangslande während ihres Aufenthalts in diesem Lande ein Verbrechen oder Vergehen begangen haben. Die Reisenden werden in diesem Eisenbahnverkehr frei von allen Pass- und Zollförmlichkeiten sein sowie frei von allen Zoll- und ähnlichen Abgaben. Diese Befreiung erstreckt sich gleichfalls auf das Gepäck, Expressgut und beschleunigte Eilgut, jedoch bezieht sie sich nicht auf die etwaigen baren Auslagen der Eisenbahnverwaltungen.

2. Die Reisenden dürfen im Durchgangslande weder aussteigen noch die Wagentüren öffnen noch irgendwelche Gegenstände in Empfang nehmen oder herausreichen. Sollten die Reisenden aus Betriebsgründen oder infolge eines Eisenbahnunfalls gezwungen sein auszusteigen, so verbleiben sie mit ihrem Gepäck bis zur Fortsetzung der Reise unter Zollaufsicht.

Artykuł 3.

Zwolnienie z formalności paszportowych, określone w artykule 2 ust. 1, może zostać ograniczone jedynie w okolicznościach i warunkach przewidzianych w artykule 98 Konwencji Paryskiej z dnia 21 kwietnia 1921 r.

Artykuł 4.

O ile umowa niniejsza nie zawiera postanowień odmiennych, komunikacja przez nią przewidziana podlega w kraju tranzytowym ustawom w nim obowiązującym, stosownie do przepisów, jakie w komunikacji uprzywilejowanej obowiązują według Konwencji Paryskiej z dnia 21 kwietnia 1921 r.

Artykuł 5.

Funkcjonariusze konwojujący będą w kraju tranzytowym czuwać nad tem, aby podróżni stosowali się do postanowień umowy niniejszej; funkcjonariusze ci będą nosili widoczne odznaki służbowe i legitymację, stwierdzającą ich czynność służbową.

Artykuł 6.

Do komunikacji osobowej, bagażowej, przesyłek ekspresowych i przesyłek specjalnie przyspieszonych mają zastosowanie taryfy i umowy właściwe dla danej komunikacji.

Artykuł 7.

Spory, które mogłyby wynikać z wykładni lub zastosowania umowy niniejszej, z protokołu końcowego lub z umów dodatkowych w razie ich zawarcia, będą przedstawione do rozstrzygnięcia sądowi rozjemczemu, przewidzianemu w artykule 11 Konwencji Paryskiej z dnia 21 kwietnia 1921 r.

Artykuł 8.

Umowa niniejsza podlega ratyfikacji. Dokumenty ratyfikacyjne wymienione zostaną w Warszawie w czasie możliwie najkrótszym. Umowa wejdzie w życie 15-go dnia po wymianie dokumentów ratyfikacyjnych. Umowa może być wypowiedziana po upływie jednego roku przez Polskę w imieniu własnem, jako też w imieniu W. M. Gdańska, o ile ono wchodzi w rachubę jako Umawiająca się Strona, i przez Niemcy, na sześć miesięcy naprzód.

To samo stosuje się do prawa żądania w każdym czasie rewizji postanowień umowy niniejszej.

Na dowód czego Pełnomocnicy umowę niniejszą podpisali i wycisnęli na niej swoje pieczęcie.

Działo się w Berlinie, dnia dwudziestego pierwszego listopada tysiąc dziewięćset trzydziestego roku.

Sporządzono w trzech egzemplarzach, każdy w języku polskim i niemieckim, z których to egzemplarzy każda Umawiająca się Strona otrzymuje po jednym. Tekst polski i niemiecki są zgodne pod względem treści i jednakowo obowiązujące.

F. Moskwa

Artikel 3.

Eine Einschränkung der im Artikel 2 Abs. 1 bestimmten Passfreiheit findet nur unter den im Artikel 98 des Pariser Abkommens vom 21. April 1921 vorgesehenen Voraussetzungen und Bedingungen statt.

Artikel 4.

Soweit in diesem Abkommen keine Sonderbestimmungen getroffen sind, unterliegt der in diesem Abkommen vorgesehene Verkehr im Durchgangslande den dort geltenden Gesetzen nach Massgabe der Vorschriften, die nach dem Pariser Abkommen vom 21. April 1921 für den privilegierten Verkehr gelten.

Artikel 5.

Die Begleitbeamten wachen im Durchgangslande darüber, dass die Reisenden sich an die Bestimmungen dieses Abkommens halten; diese Beamten tragen sichtbare Dienstabzeichen und einen Ausweis über ihre Amtstätigkeit.

Artikel 6.

Für den Personen-, Gepäck-, Expressgut- und beschleunigten Eilgutverkehr gelten die für den gegebenen Verkehr anzuwendenden Tarife und Verträge.

Artikel 7.

Streitigkeiten, die sich aus der Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens und Schlussprotokolls oder etwaiger Zusatzabkommen ergeben sollten, werden dem im Artikel 11 des Pariser Abkommens vom 21. April 1921 vorgesehenen Schiedsgericht zur Entscheidung unterbreitet.

Artikel 8.

Dieses Abkommen soll ratifiziert werden. Die Ratifikationsurkunden werden baldmöglichst in Warschau ausgetauscht. Das Abkommen tritt am 15. Tage nach Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft. Das Abkommen kann nach Ablauf eines Jahres von Deutschland und Polen, von letztem sowohl in seinem wie im Namen der Freien Stadt Danzig, soweit diese als Vertragspartei in Frage kommt, mit sechsmonatiger Frist gekündigt werden.

Das gleiche gilt für das Recht, jederzeit eine Nachprüfung der Bestimmungen dieses Abkommens zu beantragen.

Zu Urkund dessen wurde dieses Abkommen von den Bevollmächtigten unterzeichnet und mit ihrem Siegel versehen.

Geschehen in Berlin am einundzwanzigsten November neunzehnhundertunddreissig.

Ausgefertigt in 3 Urschriften, und zwar jede in deutscher und in polnischer Sprache, von denen jede Vertragspartei eine erhält. Der deutsche und der polnische Wortlaut stimmen inhaltlich überein und haben gleiche Geltung.

Oskar P. Trautmann
Karl Scholz

PROTOKÓŁ KOŃCOWY.

Przy podpisaniu umowy niniejszej nastąpiło porozumienie co do postanowień następujących:

I. Do artykułu 1-go.

Umowa niniejsza nie narusza stanu prawnego, jaki wynika z konwencji z dnia 21 kwietnia 1921 roku między Polską i W. M. Gdańskiem a Niemcami o wolności tranzytu między Prusami Wschodnimi a resztą Niemiec. Podpisanie umowy niniejszej nie może być tak tłumaczone, jakoby ono przesądzało dla jednej z Umawiających się Stron wykładnię konwencji z dnia 21 kwietnia 1921 r. W taki sam sposób pozostaje nienaruszona Umowa Warszawska z dnia 26 marca 1927 r. między Polską a Niemcami, o ułatwieniach międzynarodowej komunikacji kolejowej.

II. Do artykułu 5-go.

Istnieje zgoda co do tego, że Polskie Koleje Państwowe muszą współdziałać w Związkach taryfowych, odnoszących się do komunikacji przewidzianej w umowie niniejszej, jako zarząd uczestniczący, jak również co do tego, że w komunikacji tej stosowane będą stawki taryfy dla komunikacji między Prusami Wschodnimi a resztą Niemiec i że Polskie Koleje Państwowe będą otrzymywały udziały taryfowe za przewóz liniami tranzytowymi tak, jak w komunikacji między Prusami Wschodnimi a resztą Niemiec.

Na dowód czego Pełnomocnicy podpisali niniejszy protokół końcowy.

Działo się w Berlinie dnia dwudziestego pierwszego listopada tysiąc dziewięćset trzydziestego roku.

Sporządzono w trzech egzemplarzach, każdy w języku polskim i niemieckim, z których to egzemplarzy każda Umawiająca się Strona otrzymuje po jednym. Tekst polski i niemiecki są zgodne pod względem treści i jednakowo obowiązujące.

F. Moskwa

SCHLUSSPROTOKOLL.

Bei der Unterzeichnung dieses Abkommens bestand Einverständnis über folgende Bestimmungen:

I. Zu Artikel 1.

Durch dieses Abkommen wird die Rechtslage, wie sie sich aus dem Abkommen vom 21. April 1921 zwischen Deutschland, Polen und der Freien Stadt Danzig über den freien Durchgangsverkehr zwischen Ostpreussen und dem übrigen Deutschland ergibt, nicht berührt. Die Unterzeichnung des gegenwärtigen Abkommens kann nicht so ausgelegt werden, als ob sie für einen der Vertragsteile ein Präjudiz hinsichtlich der Auslegung des Abkommens vom 21. April 1921 mit sich brächte. In gleicher Weise bleibt das Warschauer Abkommen vom 26. März 1927 zwischen Deutschland und Polen über Erleichterungen des internationalen Eisenbahnverkehrs unberührt.

II. Zu Artikel 6.

Es herrscht Übereinstimmung darüber, dass die polnischen Staatsbahnen in den Tarifverbänden, die sich auf den in diesem Abkommen vorgesehenen Verkehr beziehen, als beteiligte Verwaltung mitwirken müssen, ferner darüber, dass in diesem Verkehr die Sätze des Tarifs für den Verkehr Ostpreussen-übriges Deutschland angewendet werden, und dass die polnischen Staatsbahnen für die Durchgangsstrecken die Tarifanteile wie im Verkehr Ostpreussen - übriges Deutschland erhalten.

Zu Urkund dessen haben die Bevollmächtigten dieses Schlussprotokoll unterzeichnet.

Geschehen in Berlin am einundzwanzigsten November neunzehnhundertunddreissig.

Ausgefertigt in 3 Urschriften, und zwar jede in deutscher und in polnischer Sprache, von denen jede Vertragspartei eine erhält. Der deutsche und der polnische Wortlaut stimmen inhaltlich überein und haben gleiche Geltung.

*Oskar P. Trautmann
Karl Scholz*

Zaznajomiwszy się z powyższą umową i dołączonym do niej protokołem końcowym uznaliśmy je i uznajemy za słuszne zarówno w całości jak i każde z zawartych w nich postanowień; oświadczamy, że są one przyjęte, ratyfikowane i potwierdzone i przyrzekamy, że będą niezmiennie zachowywane.

Na dowód czego wydaliśmy Akt niniejszy, opatrzony pieczęcią Rzeczypospolitej.

W Warszawie, dnia 8 kwietnia 1932 r.

L. S.

(—) *I. Mościcki*
Przez Prezydenta Rzeczypospolitej
Prezes Rady Ministrów:

(—) w z. *Wł. Zawadzki*

Minister Spraw Zagranicznych

(—) *August Zaleski*