

590.

U M O W A

między Polską a Niemcami, podpisana w Berlinie dnia 14 lutego 1933 r. o zmianie przepisów wykonawczych Rozdział X Konwencji między Niemcami a Polską i W. M. Gdańskiem w sprawie wolności tranzytu między Prusami Wschodnimi a resztą Niemiec z dnia 21 kwietnia 1921 r.

(Ratyfikowana zgodnie z ustawą z dnia 15 marca 1934 r. — Dz. U. R. P. Nr. 33, poz. 299).

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 czternastym lutego tysiąc dziewięćset trzydziestego trzeciego roku podpisana została w Berlinie między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Rzeszy Niemieckiej Umowa o zmianie przepisów wykonawczych, Rozdział X Konwencji między Niemcami a Polską i W. M. Gdańskiem w sprawie wolności tranzytu między Prusami Wschodnimi a resztą Niemiec z dnia 21 kwietnia 1921 r. Umowa ta brzmi, jak następuje:

Przekład.**UMOWA**

w sprawie zmiany Przepisów Wykonawczych, Rozdział X Konwencji między Niemcami a Polską i Wolnym Miastem Gdańskiem w sprawie wolności tranzytu między Prusami Wschodnimi a resztą Niemiec, podpisanej w Paryżu 21 kwietnia 1921 r.

Polska i Wolne Miasto Gdańsk z jednej strony, a Niemcy z drugiej strony postanowiły przystąpić, zgodnie z artykułem 113 Konwencji w sprawie wolności tranzytu między Prusami Wschodnimi a resztą Niemiec, zawartej w Paryżu 21 kwietnia 1921 r., do zmiany Przepisów Wykonawczych, Rozdział X, tej Konwencji.

Mianowani w tym celu Pełnomocnicy,

za Polskę:

p. Franciszek MOSKWA, Dyrektor Departamentu Ministerstwa Komunikacji, działający zgodnie z artykułem 104, ustęp 6, Traktatu Wersalskiego także w imieniu Wolnego Miasta Gdańska, o ile ono wchodzi w rachubę jako Strona Umawiająca się.

za Niemcy:

p. Dr. Paul ECKARDT, Poseł i Minister Pełnomocny, i
p. Carl SCHOLZ, Tajny Radca Rządu, Dyrektor Kolei Rzeszy,

postanowili po zbadaniu swych pełnomocnictw i uznaniu ich za dobre i należyte, co następuje:

§ 1.

Przeprowadzono zmiany w postanowieniach Rozdziału X Konwencji między Niemcami a Polską i Wolnym Miastem Gdańskiem w sprawie wolności tranzytu między Prusami Wschodnimi a resztą Niemiec, podpisanej w Paryżu 21 kwietnia 1921 r. Postanowienia, które zostały zmienione otrzymały następujące brzmienie:

KOLEJE.

Do art. 28.

Pociągi tranzytowe przejeżdżać będą przez kraj tranzytowy, z zachowaniem składu, jaki miały w kraju wysyłającym, z wyjątkiem przypadku, gdyby ten lub ów wagon miał być wycofany z ruchu ze względów eksploatacyjnych.

W celu zmniejszenia postojów pociągów na stacjach zmiany personelu, konduktorzy bagażowi, konduktorzy wagonów sypialnych, palacze wagonów ogrzewczych, czyszcicielki wagonów, służba wagonów restauracyjnych kolei wysyłającej, wykonywający swoje czynności w pociągach i w częściach pociągów osobowych, przeznaczonych do tranzytu uprzywilejowanego, będą mogli pozostawać w pociągu podczas przejazdu przez kraj tranzytowy.

Każdy z tych funkcjonariuszów, z wyjątkiem personelu wagonów restauracyjnych, powinien po-

ACCORD

sur la modification de Règlements d'application, Chapitre X, de la Convention entre l'Allemagne et la Pologne et la Ville Libre de Dantzig concernant la Liberté du Transit entre la Prusse Orientale et le reste de l'Allemagne, signée à Paris le 21 avril 1921.

La Pologne et la Ville Libre de Dantzig d'une part et l'Allemagne d'autre part ont décidé de procéder conformément à l'article 113 de la Convention concernant la Liberté du Transit entre la Prusse Orientale et le reste de l'Allemagne, signée à Paris le 21 avril 1921, à une revision des Règlements d'Application, Chapitre X, de cette Convention. Les Plénipotentiaires nommés à cette fin,

pour la Pologne:

M. Franciszek MOSKWA, Directeur du département au Ministère des Communications, agissant conformément à l'article 104 chiffre 6 du Traité de Versailles également au nom de la Ville Libre de Dantzig, en tant qu'elle entre en question comme Partie contractante,

pour l'Allemagne:

M. Dr. Paul ECKARDT, Envoyé et Ministre plénipotentiaire, et
M. Carl SCHOLZ, Conseiller intime du Gouvernement, Directeur des Chemins de fer du Reich,

Ont convenu, après avoir examiné leurs pleins pouvoirs reconnus en bonne et due forme, ce qui suit:

§ 1.

Il a été apporté des modifications aux dispositions du chapitre X de la Convention entre l'Allemagne et la Pologne et la Ville Libre de Dantzig concernant la Liberté du Transit entre la Prusse Orientale et le reste de l'Allemagne, signée à Paris le 21 avril 1921. Les dispositions modifiées ont reçu la teneur suivante:

CHEMINS DE FER.

A l'article 28.

Les trains de transit traverseront le pays de transit en conservant la composition qu'ils avaient dans le pays expéditeur, sauf dans le cas où, pour des raisons d'exploitation, tel ou tel autre wagon devrait être retiré de la circulation.

En vue de réduire les arrêts des trains aux gares d'échange du personnel, les gardes-bagages, les conducteurs de wagons-lits, les chauffeurs des chaudières de chauffage, les servantes, les domestiques de wagons-restaurants du chemin de fer expéditeur effectuant leurs fonctions dans les trains et parties de trains de voyageurs destinés au transit privilégié pourront rester dans le train pendant la traversée du pays de transit.

Chacun de ces employés, à l'exception des domestiques de wagon-restaurant, devra être pourvu

siadać zaświadczenie swej zwierzchności, stwierdzające jego zatrudnienie w ruchu tranzytowym z urzędu. Zaświadczenie to będzie upoważniało również do przekraczania granicy.

Zaświadczenie będzie zredagowane w języku niemieckim i polskim, podług odpowiednio przystosowanego wzoru, określonego w Umowie o wzajemnej komunikacji kolejowej z dnia 27 marca 1926 r. Sporządzone będzie ono na białym kartonie.

Personel wagonów restauracyjnych powinien posiadać karty tożsamości przewidziane w artykule 99, bez wiz (art. 102).

Dozorca parowozu kraju, wysyłającego będzie mógł konwojować parowóz zimny na obszarze tranzytowym. Dozorca ten powinien również posiadać dokument tożsamości, wydany przez jego zwierzchność.

Hamulec parowozu zimnego będzie w kraju tranzytowym obsługiwany przez funkcjonariusza kolei tranzytowej.

Osoby, pełniące powyższe obowiązki, pozostawać będą pod dozorem celnym władz kraju tranzytowego. Do osób tych mają zastosowanie przepisy artykułu 4 co do zachowania się jakiego mają przestrzegać podróżni, korzystający z pociągów uprzywilejowanych, w czasie przejazdu przez kraj tranzytowy. Urzędnicy celni, konduktorzy bagażowi oraz hamulcowi kraju tranzytowego, konwojujący pociągi, będą czuwali, żeby przepisy, o których mowa, były przestrzegane przez wyżej wymieniony personel służbowy.

Do art. 29.

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

Wagony będą mogły być zajęte przez podróżnych tylko w takim stopniu, żeby kontrola celna nie była krępowana.

Ilość pociągów, ustanowionych przy układaniu rozkładów jazdy, będzie mogła być zmieniona na żądanie jednej ze stron, nawet podczas bieżącego okresu rozkładu jazdy, a to na podstawie obopólnej zgody interesowanych zarządów.

Jeżeli dodatkowe pociągi towarowe będą uruchomiane w bardzo nieznacznych odstępach czasu po sobie, to interesowane zarządy kolejowe zbadają, czy nie należy zastąpić tych pociągów pociągami stacjami i to nawet w okresie bieżącym rozkładu jazdy.

Gdyby na linii, nieotwartej dla tranzytu uprzywilejowanego, ilość wagonów, przechodzących tranzytem codziennie była na tyle znaczna, że spowodowałyby konieczność częstego uruchomienia zwartych pociągów, wówczas interesowane zarządy, porozumiewają się w celu uregulowania tego ruchu.

d'un certificat de son bureau attestant sa fonction officielle au trafic en transit. Ce certificat les autorisera aussi à franchir la frontière.

Le certificat sera rédigé en langues allemande et polonaise conformément au modèle stipulé par la Convention concernant le trafic ferroviaire réciproque du 27 mars 1926 et dûment modifié. Il sera en carton blanc.

Les domestiques de wagon-restaurant devront être munis des pièces d'identité prévues à l'article 99 sans visa (l'art. 102).

Un garde des locomotives du pays expéditeur pourra accompagner la locomotive non chauffée sur le territoire de transit. Ce garde des locomotives devra également être pourvu d'un certificat d'identité délivré par son bureau.

Le frein de la locomotive non chauffée sera desservi dans le pays de transit par un employé du chemin de fer de transit.

Les personnes des services mentionnés ci-dessus seront placées sous la surveillance douanière du pays de transit. A ces personnes seront applicables les prescriptions de l'article 4 sur la conduite à observer par les voyageurs empruntant les trains privilégiés pendant la traversée du pays de transit. Les employés des douanes, les gardes-bagages et les serre-freins du pays de transit accompagnant les trains veilleront à ce que les prescriptions en question soient observées par le personnel des services susmentionnés.

A l'article 29.

Le train privilégié ou la partie du train privilégié pourra être supprimé pour la période d'horaire prochaine, si dans la période d'horaire courante les places assises dans les voitures de transit privilégié sont utilisées, dans le pays de transit, seulement dans une proportion inférieure en moyenne à 60% des places contenues dans les voitures.

Les voitures ne pourront être occupées par les voyageurs que jusqu'au point n'empêchant pas la surveillance douanière.

Le nombre des trains fixés lors des délibérations sur l'horaire pourra être modifié sur demande de part ou d'autre même pendant la période d'horaire courante, et cela d'un commun accord entre les administrations intéressées.

Si les trains de marchandises facultatifs se suivent par intervalles extraordinairement courts, les administrations ferroviaires intéressées auront à examiner s'il convient de remplacer ces trains par des trains réguliers, et cela même pendant la période d'horaire courante.

Au cas où, sur une ligne non ouverte au transit privilégié, le nombre de wagons en transit quotidien serait assez important pour nécessiter fréquemment la formation des trains complets, les administrations intéressées s'entendraient pour régler cette circulation.

Do art. 30.

Przepisy wykonawcze unieważnione.

Do art. 31.

Interesowane Zarządy kolejowe umówią się na każdy okres rozkładu jazdy co do ilości wagonów w składach pociągów i w grupach wagonów.

Ilość osi określoną została w sposób następujący:

w pociągach pośpiesznych	od 28 — 60;
w pociągach przyśpieszonych i w pociągach osobowych	od 28 — 60;
w pociągach towarowych pośpiesznych	od 60 — 100;
w innych pociągach towarowych	od 100 — 120.

W granicach wogóle dozwolonej ilości osi można doczepiać wagony towarowe do pociągów pasażerskich w ilości nieprzenoszącej 12 osi, jeżeli te wagony są ładowne, nadają się do włączania do pociągów pasażerskich i są zaopatrzone w hamulce zespolone. Jeżeli ładowne wagony towarowe nie są zaopatrzone w hamulce zespolone, to ilość osi nie może przenosić 6.

Ilości powyższe mogą być za zgodą interesowanych zarządów zmienione.

Do art. 33.

W razie uszkodzenia wagonu (zagrzanie i t. p.) podczas tranzytu, należy analogicznie stosować przepisy Umowy o wzajemnym używaniu wagonów osobowych i bagażowych w komunikacji międzynarodowej (R. I. C.) i Umowy o wzajemnym używaniu wagonów towarowych w komunikacji międzynarodowej (R. I. V.).

Wagonów sypialnych nie zastępuje się. Jeżeli wagon sypialny nie może być natychmiast doprowadzony do stanu zezwalającego na jego dalszy bieg, to konduktor wagonu sypialnego pozostaje przy swym wagonie aż do jego wysłania. Nie wolno jednak konduktorowi wydzierać się ze stacji, na której wagon sypialny został wyłączony z pociągu. Gdyby to było nieuniknionem, na przykład dla zakupu żywności lub dla czegoś innego podobnego, wówczas konduktor powinien się zwrócić do zawiadowcy stacji o pośrednictwo i pomoc.

Przesyłki znajdujące się w wagonach bagażowych, które nie mogą być natychmiast doprowadzone do stanu zezwalającego na ich dalszy bieg, należy przeladować. Konduktor wagonu bagażowego pozostaje przy swym bagażu aż do jego wysłania. Do jego zachowania się w czasie pobytu w kraju tranzytowym stosują się wyżej wspomniane postanowienia, dotyczące konduktorów wagonów sypialnych.

Jeżeli wagony towarowe nie mogą być natychmiast doprowadzone do stanu zezwalającego na ich dalszy bieg, to należy z nich przesyłki natychmiast przeładować i dodać do pierwszego dalekobieżnego pociągu towarowego.

A l'article 30.

Règlement d'application annulé.

A l'article 31.

Les administrations intéressées conviendront pour chaque période d'horaire du nombre de wagons que les trains et les groupements de wagons contiendront.

On a fixé le nombre d'essieux, savoir:

pour les trains rapides à 28—60;
pour les trains accélérés et trains omnibus à 28—60;
pour les trains de marchandises en grande-vitesse à 60—100;
pour les autres trains de marchandises à 100—120.

Il est permis d'accrocher aux trains-voyageurs des wagons à concurrence de 12 essieux, mais sans dépasser le nombre d'essieux régulièrement admissible, en tant que ces wagons sont chargés, admis à la circulation dans les trains voyageurs et munis de freins continus. Si les wagons chargés ne sont pas munis de freins continus, le nombre d'essieux ne devra pas dépasser 6.

Les nombres ci-dessus pourront être changés d'un commun accord entre les administrations intéressées.

A l'article 33.

Pour le procédé à suivre au cas où un wagon deviendrait défectueux (échauffement, etc.) sur les parcours de transit sont applicables par analogie les dispositions de la Convention de l'Union pour l'emploi réciproque des voitures et des fourgons en service international (RIC) et du Règlement pour l'emploi réciproque des wagons en trafic international (RIV).

Les wagons-lits ne seront pas remplacés. Si le wagon-lits ne peut pas être immédiatement mis dans un état suffisant pour pouvoir circuler, le conducteur du wagon-lits restera auprès de son wagon-lits jusqu'à ce que celui-ci soit réexpédié. Toutefois, il ne lui est pas permis de s'éloigner de la gare où le wagon-lits a été retiré du train. Au cas où ce serait inévitable, p. e. pour acheter des aliments et d'autres choses similaires, il devra réclamer l'intervention et l'assistance du chef de gare.

Les envois se trouvant dans les fourgons qui ne peuvent pas immédiatement être mis dans un état suffisant pour pouvoir circuler, seront transbordés. Le garde-bagages reste auprès de ses bagages jusqu'à la réexpédition de ceux-ci. En ce qui concerne sa conduite pendant son séjour dans le pays de transit s'appliqueront les dispositions prémentionnées relatives au conducteur de wagon-lits.

Si les wagons ne peuvent pas immédiatement être mis dans un état suffisant pour pouvoir circuler, les envois qu'ils contiennent seront immédiatement transbordés et chargés sur le train de marchandises direct qui suit.

Do art. 34.

W razie przerwy ruchu lub trudności w ruchu należy dotożyć starań w tym względzie, żeby przeprowadzić pociąg dalej w sposób odpowiadający najbardziej celowi.

Przypuszczalny czas trwania przeprowadzania pociągów drogą okólną, należy natychmiast podać telegraficznie do wiadomości stacjom granicznym, położonym na obu końcach tej linii tranzytowej, na której zaszła przeszkoda, jak również właściwym dyrekcjom kolejowym.

Gdyby zaszła potrzeba skierowania pociągów liniami okólnymi, to interesowane zarządy kolejowe porozumieją się możliwie szybko co do środków, jakie należy przedsięwziąć. Rozkłady jazdy pociągów dodatkowych ustanowione z góry na każdy okres rozkładu jazdy, mogą być wyzyskane do przeprowadzenia pociągów drogą okólną.

Do art. 35.

O każdym wypadku pociągu lub też części pociągu uprzywilejowanego, zaszłym w kraju tranzytowym, należy zawiadomić telegraficznie lub telefonicznie stacje graniczne, położone na obu końcach linii tranzytowej i właściwe Dyrekcje kolejowe.

Sposób udzielania sobie nawzajem pomocy zostanie ustanowiony w obopólnych układach eksploatacyjnych.

Pociąg ratunkowy będzie konwojowany przez komisarza kolejowego tego kraju, w którym wypadek się zdarzył.

Ten komisarz będzie odpowiedzialny za ścisłe przestrzeganie przepisów eksploatacyjnych kolei swego kraju, podczas jazdy pomiędzy granicą a miejscem wypadku.

Wobec tego drużyna pociągowa pociągu ratunkowego będzie obowiązana poddawać się rozkazom dotyczącym eksploatacji, które otrzyma od tego komisarza.

Rozporządzenia ogólne wydawać będzie na miejscu wypadku komisarz; co się tyczy samej akcji ratunkowej, to wykonanie jej będzie w rękę zwierzchnika pociągu ratunkowego.

Rannych podróżnych, którzy zdaniem lekarza mogą być przewożeni, należy na żądanie możliwie szybko odwieźć na stację zdawczo - odbiorczą, którą należy przedtem o tem zawiadomić. Powyższy przepis ma analogiczne zastosowanie do przewozu zwłok.

Do art. 36.

Co się tyczy przepisów o pomocy, jakiej należy udzielić personelowi kolejowemu, wagonów sypialnych i wagonów restauracyjnych, który uległ wypadkowi na służbie, to będą stosowane analogiczne postanowienia artykułu 14 Umowy o wzajemnej komunikacji kolejowej z dnia 27 marca 1926 r.

Stacja, która zgodnie z postanowieniami § 7 artykułu 36, jest obowiązana do wysyłania zawiadomień, przesyła je drogą telegraficzną lub telefoniczną do stacji granicznych położonych na obu końcach

A l'article 34.

En cas d'interruptions ou de difficultés de service on devra prendre soin d'assurer de la façon la plus rationnelle l'acheminement des trains.

La durée à prévoir pour l'acheminement des trains par des lignes de détour sera immédiatement communiquée par télégramme aux gares frontières situées dans les deux directions des lignes de transit, où le fait générateur est survenu, ainsi qu'aux directions de chemin de fer compétentes.

Au cas où il serait nécessaire de diriger les trains par des lignes de détour, les administrations ferroviaires intéressées s'entendraient au plus vite sur les mesures à prendre. Les horaires supplémentaires fixés préalablement pour chaque période d'horaire seront à la disposition pour ces détours.

A l'article 35.

Tout accident des trains ou de parties des trains privilégiés survenu dans le pays de transit sera communiqué par télégraphe ou téléphone aux gares frontières situées dans les deux directions de la ligne de transit ainsi qu'aux directions des chemins de fer compétentes.

On réglera par des arrangements d'exploitation la manière dont le secours mutuel devra être affectué.

Le train de secours sera accompagné par un commissaire du chemin de fer du pays où l'accident a eu lieu.

Ce commissaire sera responsable de la stricte observation des prescriptions d'exploitation des chemins de fer de son pays sur le parcours entre la frontière et le lieu de l'accident.

L'équipe du train de secours sera par conséquent tenue d'obéir aux ordres touchant l'exploitation qu'elle recevra de ce commissaire.

Les dispositions générales seront données sur le lieu de l'accident par le commissaire; quant au service même de secours, son exécution incombera au chef du train de secours.

Les voyageurs blessés qui, de l'avis du médecin sont en état d'être transportés, seront remis sur demande le plus tôt possible, à la gare d'échange du personnel à laquelle sera donné un avertissement préalable. Cette disposition s'appliquera par analogie aux transports mortuaires.

A l'article 36.

Quant aux prescriptions concernant l'assistance à donner au personnel des chemins de fer, des wagons-restaurants et des wagons-lits ayant subi un accident en cours de service, les dispositions de l'article 14 de la Convention concernant le trafic ferroviaire réciproque du 27 mars 1926 seront appliquées par analogie.

La station qui, selon les dispositions du § 7 de l'article 36, est obligée de donner des avertissements sera tenue de le faire par communications télégraphiques ou téléphoniques adressées aux gares frontières,

linji tranzytowej i do właściwych Dyrekcyj kolejowych.

Do art. 37.

1. Polska odda do rozporządzenia Niemiec:

między Marienburgiem a Schneidemühl, przez Tczew Chojnice: druty telegraficzne Nr. 108/4961/108, 143/4959/143, 712/4963/712 i podwójny przewód telefoniczny Nr. 1006/4908/1006;

między Dt. Eylau a Schneidemühl przez Toruń — Bydgoszcz: druty telegraficzne Nr. 141/4967/141 i 239/4965/239 oraz przewód telefoniczny Nr. 702/4910/702;

między Marienburgiem i Lauenburgiem przez Gdańsk: drut telegraficzny Nr. 300/4957/300 i podwójny przewód telefoniczny Nr. 1005/4906/1005;

między Dt. Eylau i Neu-Bentschen przez Toruń — Poznań — Zbąszyń: drut telegraficzny Nr. 707/3951/707.

2. Niemcy oddadzą do rozporządzenia Polsce:

między Gardeją i Tczewem przez Marienburg: drut telegraficzny Nr. 4955/227/4955;

między Dt. Eylau i Tczewem przez Marienburg: drut telegraficzny Nr. 228/4953 i podwójny przewód telefoniczny Nr. 618/10.

3. Przytoczone powyżej kombinacje łączności interesowane zarządy zmieniają w razie potrzeby.

W razie potrzeby, każdy z zarządów kolejowych odda drugiemu do rozporządzenia miejsce na słupach kolejowych, niezbędne do zawieszania nowych drutów i przewodów, a mianowicie, stosownie do tego, jakie miejsce jest wolne. Miejsce to zostanie odstąpione bezpłatnie.

Każdy z interesowanych zarządów zawiesi na swym terytorjum nowe druty i przewody i wykona zmiany konstrukcyjne, ułatwiające inny sposób obsługi, jako też inne ulepszenia drutów i przewodów, wymienionych pod 1 i 2 na koszt tej strony, w której interesie druty mają być zawieszane, albo zmiany i ulepszenia dokonane. Strona wykonywająca budowę będzie obowiązana wykonywać robotę przewodów według uznanych zasad techniki i według przekazanych jej planów budowlanych (plany cewek Pupina i zabezpieczające od wpływów indukcji).

Aparaty telegraficzne i telefoniczne mogą być włączone w kraju tranzytowym do drutów i przewodów, wymienionych pod 1 i 2, tylko do celów kontroli ich działania.

Interesowane zarządy kolejowe porozumieją się co do urzędzenia posterunków, przeznaczonych do kontrolowania prawidłowego działania telegrafów i telefonów.

4. Druty telegraficzne i telefoniczne utrzymywać będą Niemcy na terytorjum niemieckim, a Polska na terytorjum polskim i gdańskim.

situées dans les deux directions de la ligne de transit, ainsi qu'aux directions de chemins de fer compétentes.

A l'article 37.

1. La Pologne mettra à la disposition de l'Allemagne:

entre Marienburg et Schneidemühl via Tczew-Chojnice: les fils télégraphiques N-os 103/4961/108, 143/4959/143, 712/4963/712 et le circuit téléphonique double No 1006/4908/1006;

entre Dt. Eylau et Schneidemühl via Toruń - Bydgoszcz: les fils télégraphiques N-os 141/4967/141 et 239/4965/239 et le circuit téléphonique No 702/4910/702;

entre Marienburg et Lauenburg via Dantzig le fil télégraphique No 300/4957/300 et le circuit téléphonique double No 1005/4906/1005;

entre Dt. Eylau et Neu-Bentschen via Toruń-Poznań-Zbąszyń: le fil télégraphique No 707/3951/707.

2. L'Allemagne mettra à la disposition de la Pologne:

entre Gardeja et Tczew via Marienburg: le fil télégraphique No 4955/227/4955;

entre Dt. Eylau et Tczew via Marienburg: le fil télégraphique No 228/4953 et le circuit téléphonique double No 618/10.

3. Les combinaisons des communications mentionnées ci-dessus seront modifiées en cas de besoin par les administrations intéressées.

En cas de besoin, chaque administration des chemins de fer mettra à la disposition de l'autre, sur les poteaux des lignes ferroviaires, l'espace nécessaire pour l'installation de nouveaux fils et circuits, et cela dans la mesure de l'espace disponible. Cet espace sera concédé à titre gratuit.

Chacune des administrations intéressées exécutera sur son territoire l'installation de nouveaux fils et circuits et des modifications en construction facilitant un autre mode d'emploi ainsi que d'autres améliorations des fils et circuits mentionnés sous 1 et 2 aux frais de la partie au profit de laquelle les fils devront être installés ou les modifications et améliorations devront être effectuées. La partie effectuant la construction sera tenue d'exécuter les travaux aux fils selon les règles reconnues de la technique et selon les plans de construction (projets de bobines Pupin et d'antiinduction) qui lui ont été transmis.

Dans le pays de transit, il n'est permis de relier qu'aux fins de contrôle du fonctionnement les appareils télégraphiques et téléphoniques aux fils et circuits mentionnés sous 1 et 2.

Les administrations ferroviaires intéressées s'entendront sur l'installation de postes destinés au contrôle du fonctionnement régulier des télégraphes et téléphones.

4. Les fils télégraphiques et téléphoniques seront entretenus par l'Allemagne sur le territoire allemand, par la Pologne sur les territoires polonais et dantzikois.

Niemcy płacić będą Polsce kosztą utrzymania drutów i przewodów, znajdujących się na terytorjum polskiem lub gdańskiem, a oddanych do dyspozycji Niemiec. Polska płacić będzie Niemcom kosztą utrzymania drutów i przewodów oddanych do dyspozycji Polsce. Kosztą utrzymania za 1 klm drutu określa się na 13.50 złotych rocznie; płacić je należy w ratach kwartalnych. Rozrachunek ureguje specjalne porozumienie. W kwocie powyższej zawierają się kosztą utrzymania, rekonstrukcji i odnowienia linii o jakich mowa, jako też oprocentowanie kapitału włożonego w te linje.

Wyżej podana wysokość kosztów utrzymania będzie mogła być zmienioną na żądanie jednego z interesowanych zarządów.

Rozliczenia kosztów utrzymania będą dokonywały urzędy, wyznaczone przez zarządy kolejowe.

5) Gdyby uszkodzenie drutu telegraficznego albo przewodu telefonicznego nie zostało usunięte w przeciągu 72 godzin po zawiadomieniu, to, począwszy od następnego dnia po upływie tego terminu, z kwoty, należnej za utrzymanie, odliczoną zostanie za każdy dzień uszkodzenia 1/365-ta część opłaty, określonej pod liczbą 4.

Do art. 38.

Punkt 2.

2. Zdawanie kolei kraju tranzytowego bagażu i przesyłek ekspresowych, jak również zdawanie bagażu i przesyłek ekspresowych przez kolej kraju tranzytowego kolei sąsiedniej, odbywać się będzie stosownie do przepisów, zawartych w punktach 6 i 8.

Jeżeli chodzi o pociągi lub o części pociągów, służących do przewozu podróżnych w tranzycie uprzywilejowanym, konwojowanych w kraju tranzytowym przez konduktorów bagażowych w kraju wysyłającego, to bagaż, przesyłki ekspresowe, przyspieszone przesyłki pośpieszne pozostają pod dozorem i odpowiedzialnością tych konduktorów bagażowych. Tych przesyłek nie będzie się zdawało faktycznie. Kolei tranzytowej będzie oddawany specjalny wykaz zdawczy bagażu i przesyłek ekspresowych, przewożonych w tranzycie uprzywilejowanym, sporządzony na formularzu przygotowanym w języku polskim i niemieckim, umówionym w taryfach, przewidzianych w art. 39, chyba, że zarządy kolejowe obu umawiających się Stron porozumieją się co do zastosowania wyjątków od tego przepisu.

Punkt 4.

4. Co się tyczy ruchu towarowego, to następujące zmiany zostaną wprowadzone do przepisów Międzynarodowej Konwencji Berneńskiej z 14 października 1890 roku o przewozie towarów kolejami, zmienionej i uzupełnionej Deklaracją Dodatkową z 20 września 1893 r., Układem Dodatkowym z 16 lipca 1895 roku, Konwencją Dodatkową z 16 czerwca 1898 roku i z 19 września 1906 r. (ta Konwencja, z dodatkowymi układami i uzupełnieniami, oznaczana będzie w niniejszych Przepisach Wykonawczych literami K. M.).

L'Allemagne payera à la Pologne les frais d'entretien des fils et des circuits se trouvant sur le territoire polonais ou sur le territoire dantzikois, et qui ont été mis à la disposition de l'Allemagne. La Pologne payera à l'Allemagne les frais d'entretien des fils et des circuits qui ont été mis à la disposition de la Pologne. Les frais d'entretien par kilomètre de fil sont fixés à 13,50 Zlotys par an; ils sont à payer tous les trois mois. La liquidation sera réglée par des accords spéciaux. Dans cette somme sont compris tous les frais d'entretien et de la reconstruction ou du renouvellement des lignes en question, ainsi que les intérêts du capital engagé dans ces lignes.

Le taux des frais d'entretien mentionnés ci-dessus pourra être modifié sur la demande de l'une ou de l'autre des administrations ferroviaires.

Le décompte des frais d'entretien sera effectué par les offices désignés par les administrations ferroviaires.

5. Dans les cas où le dérangement d'un fil télégraphique ou d'un circuit téléphonique ne serait pas réparé dans un délai de 72 heures après la notification, on déduira de la somme due pour l'entretien pour chaque jour de dérangement à partir du jour suivant l'expiration de ce délai, 1/365-e du taux fixé sous 4.

A l'article 38.

Chiffre 2.

2. La remise des bagages et des colis-messagerie express au chemin de fer du pays de transit, et la remise des bagages et des colis-messagerie express par le chemin de fer du pays de transit au chemin de fer correspondant se réglera d'après les dispositions sous chiffres 6 et 8.

S'il s'agit de trains ou de parties de trains servant au transport de voyageurs en transit privilégié, qui sont accompagnés dans le pays de transit par des gardes-bagages du pays expéditeur, les bagages, les colis-messagerie express et les marchandises en grande vitesse accéléré restent sous la garde et responsabilité de ces gardes-bagages. Une remise de ces envois n'aura pas lieu. Il sera remis au chemin de fer de transit une feuille de transmission spéciale concernant les bagages et colis-messagerie express transportés en transit privilégié, libellée sur un formulaire fait en langues allemande et polonaise, qui sera stipulé dans les tarifs mentionnés à l'article 39, à moins que les administrations ferroviaires des deux Parties contractantes ne s'entendent pour admettre des exceptions à cette prescription.

Chiffre 4.

4. En ce qui concerne le trafic des marchandises, les modifications suivantes seront apportées aux dispositions de la Convention Internationale de Berne du 14 octobre 1890 sur le transport des marchandises par chemins de fer, modifiée et complétée par la Declaration additionnelle du 20 septembre 1893, par l'Arrangement additionnel du 16 juillet 1895, par les Conventions additionnelles du 16 juin 1898 et du 19 septembre 1906 (cette Convention avec ses arrangements et suppléments sera désignée dans le présent Règlement d'application par les lettres C. I.).

Do art. 1 K. M.

Postanowieniami taryf, wskazanych w art. 39, mogą być wprowadzone w zakres stosowania Konwencji, oprócz kolejowych także regularne komunikacje samochodowe, wodne lub powietrzne. Jednakże postanowienie niniejsze nie ma zastosowania do kraju tranzytowego.

Do art. 3 K. M.

Materiały samozapalne, lub zagrażające niebezpieczeństwem wybuchu, ciecze palne, jak również materiały trujące, żrące i wydające odór, będą dopuszczone do przewozu tranzytowego nawet w takim razie, jeżeli nie są wymienione w załączniku I do Postanowień Wykonawczych Międzynarodowej Konwencji Berneńskiej, albo jeżeli nie są dopuszczalne do przewozu według przepisów tejże Konwencji.

Przewóz tranzytowy artykułów wyżej wymienionych podlega warunkom następującym:

- a) wysyłane będą tylko przedmioty, dopuszczone do przewozu przez kolej kraju tranzytowego;
- b) przepisy, obowiązujące w kraju tranzytowym będą przytem stosowane;
- c) będą dopuszczone przedmioty, służące tylko do użytku cywilnego na obszarach, należących do Stron umawiających się;
- d) do przesyłek powinna być dołączona deklaracja właściwej władzy Państwa, dla którego towar jest przeznaczony, stwierdzająca warunek wymieniony pod c). Deklaracja ta będzie oddawana na stacji wyjściowej kolei kraju tranzytowego;
- e) postanowienia, odnoszące się do wysyłania przedmiotów wyżej wymienionych, nieodpowiadających warunkom podanym pod a) i b), będą zawierały taryfy wskazane w art. 39;
- f) przewóz amunicji i wybuchowych materiałów wojskowych pociągami wojskowymi odbywać się będzie według Przepisów wykonawczych do art. 44.

Do art. 6 K. M.

- a) Zamiast międzynarodowego listu przewozowego będzie używany list przewozowy kolei nadawczej. W komunikacji z Gdańską z przeznaczeniem do Polski będzie używany list przewozowy zredagowany w języku niemieckim i polskim.

Pod wyrazami „list przewozowy” będzie zamieszczone powołanie na niniejszą Konwencję;

- b) wysyłający nie będzie miał prawa wskazywać drogę przewozu przez kraj tranzytowy; nie będzie on miał również prawa wskazywać stację graniczną, na której miałyby być wykonane formalności celne.

Wszelkie wskazówki, sprzeczne z niniejszym przepisem, będą uważane za nieistniejące.

A l'article 1 de la C. I.

Par les dispositions des tarifs indiqués à l'article 39, peuvent être introduites dans la sphère d'applicabilité de la Convention, en sus des chemins de fer, des lignes régulières de services automobiles, de navigation ou de trafic aérien. Toutefois ce règlement ne s'applique pas au pays de transit.

A l'article 3 de la C. I.

Les articles sujets à l'inflammation spontanée ou à l'explosion, les liquides combustibles, ainsi que les matières empoisonnantes, caustiques et putréfiantes seront admis au transport en transit, même s'ils ne sont pas mentionnés dans l'annexe 1 des Dispositions réglementaires pour l'exécution de la Convention Internationale de Berne, ou s'ils ne sont admis au transport d'après les dispositions de cette dernière Convention.

Le transport en transit des articles sus-nommés sera soumis aux conditions suivantes:

- a) ne seront expédiés que les objets admis au transport par les chemins de fer du pays de transit;
- b) les prescriptions en vigueur dans le pays de transit y seront appliquées;
- c) on n'admettra que des objets destinés aux besoins civils des territoires des Parties contractantes;
- d) les envois devront être accompagnés d'une déclaration de l'autorité compétente de l'Etat destinataire, confirmant la détermination mentionnée sous la lettre c. Cette déclaration sera remise à la gare de sortie du chemin de fer du pays de transit;
- e) le règlement de l'expédition d'objets susnommés ne répondant pas aux conditions indiquées sous a) et b) réservé aux tarifs indiqués à l'article 39;
- f) le transport de munitions et d'explosifs militaires par les trains militaires se fera d'après le Règlement d'application à l'article 44.

A l'article 6 de la C. I.

- a) Au lieu de la lettre de voiture internationale, sera employée la lettre de voiture du chemin de fer expéditeur. Pour le trafic de Dantzig à destination de la Pologne, on emploiera la lettre de voiture rédigée en langues allemande et polonaise.

Sous les mots „lettre de voiture” il sera fait mention de la présente Convention.

- b) L'expéditeur n'aura pas le droit de prescrire la voie à suivre pour le transport à travers le pays de transit; il n'aura pas non plus le droit d'indiquer la gare frontière où les formalités de douane devraient être effectuées.

Toute prescription contraire à la présente disposition sera considérée comme nulle.

Do art. 7 § 3 Postanowień wykonawczych K. M.

Dodatkowa opłata będzie obliczana według przepisów kolei nadawczej.

Do art. 8, ustęp (5) K. M.

Wtórnikami listów przewozowych będą sporządzane i wydawane zgodnie z przepisami kolei nadawczej.

Do art. 9 K. M.

Jeżeli kolej przyjmie do przewozu towar z widocznymi śladami uszkodzenia, to może żądać, ażeby w liście przewozowym stan tego towaru był opisany w osobnej uwadze.

Do art. 10, ustęp (5) K. M.

Zamiast tych przepisów, będą miały zastosowanie przepisy kolei nadawczej. Dodaje się następujący ustęp (6):

Kolej żelazna odpowiada zgodnie z postanowieniami niniejszej Konwencji za skutki zagubienia dokumentów, wymienionych w liście przewozowym i do niego dołączonych, lub złożonych na stacji granicznej, potrzebnych do załatwienia formalności ze strony władz celnych, akcyzowych, skarbowych, policyjnych lub innych władz administracyjnych.

Do art. 12 K. M.

a) do ustępu 4.

Zdanie pierwsze uzupełnia się następującym postanowieniem:

Do dopłaty różnicy, wynikającej z pobrania niedostatecznych opłat i do zapłaty procentów od sum, należnych z listu przewozowego będą miały zastosowanie przepisy kolei wysyłającej;

b) do § 5 ustęp (2) Postanowień Wykonawczych.

Zamiast tych postanowień będą miały zastosowanie przepisy kolei nadawczej.

Do art. 14 § 6 Postanowień Wykonawczych K. M.

Ustęp (3) zastępuje się następującym postanowieniem:

Prawa i przepisy regulaminowe każdego z Państw określają, w jakich rozmiarach koleje żelazne, jemu podległe, mogą wyznaczać terminy dodatkowe w następujących przypadkach:

w razie okoliczności nadzwyczajnych, mogących spowodować:

A l'article 7, § 3 du Règlement d'application de la C. I.

La taxe supplémentaire sera calculée d'après les prescriptions du chemin de fer expéditeur.

A l'article 8 alinéa (5) de la C. I.

Les duplicata des lettres de voiture seront rédigés et délivrés conformément aux prescriptions du chemin de fer expéditeur.

A l'article 9 de la C. I.

Lorsque le chemin de fer accepte au transport une marchandise présentant des signes manifestes d'avarie, il peut exiger que l'état de cette marchandise fasse l'objet d'une mention spéciale sur la lettre de voiture.

A l'article 10 alinéa (5) de la C. I.

Au lieu de ces dispositions seront applicables les dispositions du chemin de fer expéditeur. L'alinéa (6) suivant sera ajouté:

Le chemin de fer est responsable conformément aux dispositions fixées par cette Convention des conséquences de la perte des pièces mentionnées sur la lettre de voiture et jointes à cette lettre de voiture ou déposées à une gare frontière, qui sont nécessaires à l'accomplissement des formalités à remplir vis-à-vis des douanes, octrois, autorités fiscales, de police ou autres autorités administratives.

A l'article 12 de la C. I.

a) A l'alinéa 4.

La première phrase sera complétée par la disposition suivante:

Pour la perception ultérieure des différences en moins et le paiement des intérêts pour les sommes dues sur une lettre de voiture, seront applicables les prescriptions du chemin de fer expéditeur.

b) Au § 5 alinéa (2) du Règlement d'application.

Au lieu de ces dispositions seront applicables les prescriptions du chemin de fer expéditeur.

A l'article 14 § 6 du Règlement d'application de la C. I.

L'alinéa (3) est remplacé par la disposition suivante:

Les lois et règlements de chaque Etat déterminent dans quelle mesure les chemins de fer soumis à leur autorité ont la faculté de fixer des délais supplémentaires dans les cas suivants:

à l'occasion de circonstances extraordinaires de nature à déterminer

- a) nadzwyczajne zwiększenie się przewozów,
lub
- b) nadzwyczajne trudności w ruchu.

Terminy dodatkowe powinny być we wszystkich przypadkach określone ilością dni. Należy je ogłaszać i nie mogą one uzyskać ważności przed ich ogłoszeniem.

Ustęp (10) zastępuje się następującym postanowieniem:

Te dwa wyjątki nie odnoszą się do przesyłek pośpiesznych, dla których stacje nadania i przeznaczenia są otwarte w niedziele i w ustawowe dni świąteczne.

Do art. 15 K. M.

Zamiast tych postanowień będą miały zastosowanie przepisy kolei nadawczej.

Koleje kraju tranzytowego nie będą obowiązane uwzględniać zleceń dodatkowych nadawcy.

Do art. 18 K. M.

- a) Ustęp (1) zastępuje się następującym tekstem:

Gdy przewóz natrafił na przeszkody lub został wstrzymany, a niema innej drogi przewozu, wówczas kolej jest obowiązana zażądać wskazówek od nadawcy.

- b) Ostatnie zdanie pod (3) zostaje zastąpione następującym postanowieniem:

W razie, gdyby towar został skierowany do miejsca przeznaczenia inną drogą, koszta dodatkowe mogłyby być z tego powodu pobrane tylko wtedy, gdyby te koszta były pobierane w przypadkach podobnych w ruchu wewnętrznym kolei nadawczej.

Do art. 25 K. M.

Ustęp (3) zastępuje się następującym postanowieniem:

Odpis tego protokołu należy na żądanie wręczyć osobie uprawnionej.

Do art. 26 K. M.

Art. 26 zostaje zastąpiony następującymi postanowieniami:

Reklamacje wnoszone drogą administracyjną. Osoby uprawnione do wnoszenia skargi sądowej.

1. Reklamacje kierowane drogą administracyjną, oparte na umowie o przewóz, powinny być wnoszone na piśmie do kolei określonej w art. 27.
2. Jeżeli reklamację wnosi nadawca, to powinien on przedstawić wtórnik listu przewozowego, gdy taki był sporządzony, odbiorca zaś list przewozowy. Prawo do wnoszenia reklamacji służy osobom, które mają prawo wystąpić ze skargą sądową przeciw kolei żelaznej zgodnie z ustępem (3).
3. Prawo do wniesienia skargi sądowej o zwrot kwoty zapłaconej z tytułu umowy o przewóz służy tylko tej osobie, która dokonała zapłaty.

- a) soit un développement anormal du trafic,

- b) soit des difficultés anormales pour l'exploitation.

Les délais supplémentaires doivent dans tous les cas être fixés en jours. Ils doivent être publiés et ne peuvent entrer en vigueur avant leur publication.

L'alinéa 10 est remplacé par la disposition suivante:

Ces deux exceptions ne s'appliquent pas aux envois en grande vitesse pour lesquels les gares expéditrices et destinataires sont ouvertes les dimanches et jours fériés légaux.

A l'article 15 de la C. I.

Au lieu de ces dispositions seront applicables les prescriptions du chemin de fer expéditeur.

Les chemins de fer du pays de transit ne seront pas tenus d'exécuter les dispositions ultérieures de l'expéditeur.

A l'article 18 de la C. I.

- a) L'alinéa (1) est remplacé par le libellé suivant:

Lorsqu'un transport est empêché ou interrompu et qu'il n'y a pas d'autre voie de transport, le chemin de fer est tenu de demander des instructions à l'expéditeur.

- b) La dernière phrase sous (3) est remplacée par la disposition suivante:

Dans les cas où la marchandise serait acheminée à destination par une autre voie, les frais supplémentaires ne seraient perçus que si ces frais étaient à percevoir dans les cas analogues dans le trafic intérieur du chemin de fer expéditeur.

A l'article 25 de la C. I.

L'alinéa (3) est remplacé par la disposition suivante:

Une copie de ce procès-verbal doit être remise aux ayants-droit sur leur demande.

A l'article 26 de la C. I.

L'article 26 est remplacé par les dispositions suivantes:

Réclamations administratives. Personnes qui peuvent exercer le droit d'action.

1. Les réclamations administratives fondées sur le contrat de transport doivent être adressées par écrit au chemin de fer désigné à l'article 27.
2. Quand la réclamation est formée par l'expéditeur, il doit produire le duplicata de la lettre de voiture, en tant qu'il a été dressé, le destinataire la lettre de voiture. Le droit de présenter la réclamation appartient aux personnes qui ont le droit d'actionner le Chemin de fer en vertu du chiffre 3.
3. L'action en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport n'appartient qu'à celui qui a effectué le payement.

4. Prawo do wniesienia skargi sądowej z tytułu zaliczeń (artykuł 13) służy tylko nadawcy.
5. Prawo do wniesienia przeciw kolei innych skarg sądowych, wynikających z umowy o przewóz, służy:
 - nadawcy o tyle, o ile ma prawo zmienić umowę o przewóz według brzmienia artykułu 15;
 - odbiorcy od chwili, gdy otrzymał list przewozowy albo skorzystał z prawa, przysługującego mu na mocy art. 16 ustęp (2).

Wnosząc takie skargi sądowe, nadawca powinien przedstawić wtórnik listu przewozowego, jeżeli on został sporządzony. W braku wtórnika, nadawca może wnieść skargę przeciw kolei tylko wtedy, gdy go odbiorca do tego upoważnił, albo, gdy udowodni, że odbiorca odmówił przyjęcia towaru.

Do art. 27 K. M.

Ustęp (3) zastępuje się następującym tekstem:
Skargę o zwrot kwoty, zapłaconej z tytułu umowy o przewóz, można wnieść tylko przeciw tej kolei, która tę kwotę pobrała.

Skargę z tytułu zaliczeń (artykuł 13) można wnieść tylko przeciw kolei wysyłającej.

Inne skargi sądowe, wynikające z umowy o przewóz, można wnieść przeciw kolei wysyłającej przeciw kolei przeznaczenia, lub przeciw tej kolei, na której zaszedł fakt, dający podstawę do rozszczenia. Wnoszący skargę ma prawo wyboru między wymienionymi kolejami.

Do art. 29 K. M.

Dodaje się następujący ustęp (2):

Jeżeli jednak personel kolejowy, na żądanie interesanta sporządza listy przewozowe, dokonywa tłumaczeń lub spełnia inne czynności, do których kolei żelazna nie jest obowiązana, to uważa się go za działającego z ramienia tej osoby, dla której te czynności spełnia.

Do art. 32 K. M.

Ustęp (1) § 8 Postanowień Wykonawczych uzupełnia się następującymi towarami:
świeże jarzyny; odpadki skór.

Do art. 34 K. M.

Dodaje się następujący ustęp (2):

Jeżeli, przy obliczaniu odszkodowania, trzeba przerachować pewne kwoty z waluty obcego Państwa, to dokonywa się tego przerachowania według kursu ważnego w dniu i miejscu zapłaty.

Do art. 35 K. M.

Dodaje się następujący ustęp (2):

Gdy maximum w ten sposób określone wynika z taryfy, mającej zastosowanie tylko na pewnej części przewozu, wówczas można się na to maximum powoływać tylko wtedy, gdy fakt, dający podstawę do odszkodowania, zaszedł na tej części przewozu.

4. L'action relative aux remboursements (article 13) n'appartient qu'à l'expéditeur.

5. Les autres actions contre le chemin de fer qui naissent du contrat de transport appartiennent:

à l'expéditeur, tant qu'il a le droit de modifier le contrat de transport comme il est dit à l'article 15;

au destinataire, à partir du moment où il a, soit reçu la lettre de voiture, soit fait valoir les droits qui lui appartiennent en vertu de l'article 16, chiffre 2.

Pour exercer ces actions, l'expéditeur doit représenter le duplicata de la lettre de voiture en tant qu'il ait été dressé. A défaut, il ne peut actionner le chemin de fer que si le destinataire l'y a autorisé ou s'il apporte la preuve que le destinataire a refusé la marchandise.

A l'article 27 de la C. I.

L'alinéa (3) est remplacé par le libellé suivant:

L'action en restitution d'une somme payée en vertu du contrat de transport ne peut être exercée que contre le chemin de fer qui a perçu cette somme.

L'action relative au remboursement (article 13) ne peut être exercée que contre le chemin de fer expéditeur.

Les autres actions qui naissent du contrat de transport ne peuvent être exercées que contre le chemin de fer expéditeur, le chemin de fer destinataire ou celui sur lequel s'est produit le fait générateur de l'action. Le demandeur a le choix entre lesdits chemins de fer.

A l'article 29 de la C. I.

L'alinéa (2) suivant est ajouté:

Toutefois si, à la demande de l'intéressé, les agents du chemin de fer établissent les lettres de voiture, font des traductions ou rendent d'autres services qui n'incombent pas au chemin de fer, ils sont considérés comme agissant pour le compte de la personne à laquelle ils rendent ces services.

A l'article 32 de la C. I.

L'alinéa (1) du § 8 du Règlement d'application est supplémente par les marchandises suivantes: légumes frais; déchets de paux.

A l'article 34 de la C. I.

L'alinéa (2) suivant est ajouté:

S'il faut convertir, en calculant l'indemnité, des montants de la monnaie d'Etats étrangers, cette conversion est faite d'après le cours valable au jour et au lieu du paiement.

A l'article 35 de la C. I.

L'alinéa (2) suivant est ajouté:

Lorsque le maximum ainsi fixé résulte d'un tarif appliqué seulement sur une fraction du parcours, il ne peut être invoqué que si le fait générateur de l'indemnité s'est produit sur cette partie du parcours.

Do art. 36 K. M.

Ustęp (1) Słowa „po upływie terminu dostawy” zastępuje się słowami „po zapłaceniu odszkodowania”.

Do art. 38, § 9 Postanowień Wykonawczych K. M.

Obliczanie opłat, wymienionych w ustępach 2 i 3 odbywać się będzie według przepisów kolei nadawczej.

Do art. 40 K. M.

Między ustępami (2) i (3) wstawia się następujący nowy ustęp (3):

Odszkodowań, przewidzianych w ustępach (1) i (2) niniejszego artykułu, nie można łączyć z odszkodowaniami, któreby się należały za całkowite zaginięcie przesyłki. W razie częściowego zaginięcia, należy w danym razie wypłacić odszkodowanie za niezaginioną część przesyłki. W razie uszkodzenia, odszkodowania łączą się, gdy ten przypadek zachodzi z odszkodowaniem przewidzianem w art. 37.

Ustępy (3) i (4) zmieniają się na ustępy (4) i (5).

Do art. 42 K. M.

Zamiast tych postanowień mają zastosowanie przepisy kolei nadawczej.

Do art. 43 K. M.

Obecne postanowienie oznacza się jako ustęp (1).

Dodaje się ustępy (2) i (3) w następującym brzmieniu:

2) Gdy według okoliczności danego faktu, szkoda mogła powstać wskutek jednej z przyczyn, wymienionych pod 1), wówczas zachodzi domniemanie, że szkoda z tej przyczyny powstała.

3) Kolej nie może być zwolniona od odpowiedzialności, jeżeli szkoda powstała z jej winy.

Do art. 44 K. M. ustęp (2), punkt 2.

Zamiast tych postanowień, będą stosowane przepisy kolei nadawczej.

Dodaje się pod punktem 5 następujące postanowienie:

5. W razie reklamacyj, mających na celu zwrot kwot zapłaconych, albo zaliczeń.

Do art. 45 K. M.

Zamiast postanowień objętych ustępami 1 — 2 będą miały zastosowanie następujące postanowienia:

1. Skargi z tytułu umowy o przewóz ulegają przedawnieniu po roku. To postanowienie nie ma zastosowania wtedy, gdy całkowite lub częściowe zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie dostawy przesyłki zostało spowodowane złym zamiarem kolei żelaznej.

A l'article 36 de la C. I.

Alinéa (1). Les mots „de l'expiration du délai de livraison” sont remplacés par les mots „qui suivent le paiement de l'indemnité”.

A l'article 38 § 9 du Règlement d'application de la C. I.

Le calcul des taxes spécifiées aux alinéas 2 et 3 se fera d'après les prescriptions du chemin de fer expéditeur.

A l'article 40 de la C. I.

Entre les alinéas (2) et (3) est intercalé un nouvel alinéa (3) comme suit:

Les indemnités prévues aux alinéas (1) et (2) du présent article ne peuvent pas se cumuler avec celles qui seraient dues pour perte totale de la marchandise. En cas de perte partielle, elles sont payées, s'il y a lieu, pour la partie non perdue de l'expédition. En cas d'avaries, elles se cumulent, s'il y a lieu, avec l'indemnité prévue à l'article 37.

Les alinéas (3) et (4) deviennent alinéas (4) et (5).

A l'article 42 de la C. I.

Au lieu de ces dispositions sont applicables les prescriptions du chemin de fer expéditeur.

A l'article 43 de la C. I.

La disposition déjà en vigueur portera le chiffre 1.

Sont ajoutés les chiffres 2 et 3, libellés comme suit:

2) Lorsque, en égard aux circonstances de fait, un dommage a pu résulter d'une des causes mentionnées sous chiffre 1, il y a présomption qu'il en résulte.

3) Le chemin de fer ne peut pas être déchargé de la responsabilité, si le dommage a été causé par sa faute.

A l'article 44 de la C. I., alinéa (2) chiffre 2.

Au lieu de ces dispositions sont applicables les prescriptions du chemin de fer expéditeur.

Est ajouté le chiffre 5, libellé comme suit:

5. En cas de réclamations tendant à obtenir la restitution de sommes payées ou le remboursement.

A l'article 45 de la C. I.

Au lieu des dispositions des chiffres 1 — 2 sont applicables les dispositions suivantes:

1. L'action née du contrat de transport est prescrite par un an. Cette disposition n'est pas applicable, si la perte totale ou partielle, l'avarie ou le retard à la livraison subi par la marchandise a pour cause un dol imputable au chemin de fer.

2. Termin przedawnienia liczy się:

a) co do roszczeń o odszkodowanie z powodu częściowego zaginięcia, uszkodzenia lub opóźnienia dostawy;

od dnia, w którym nastąpiło wydanie;

b) co do roszczeń o odszkodowanie z powodu całkowitego zaginięcia;

od dnia upłynięcia terminu dostawy;

c) co do roszczeń o zapłatę lub zwrot opłat przewozowych, o zwrot dopłat, należności dodatkowych i innych należności lub zaliczeń;

od dnia trzeźwienia tych opłat, gdy zaś nie zostały uiszczone,

od dnia nadania przesyłki do przewozu;

d) co do roszczeń o zapłatę kwoty, żądanej przez władzę celną;

od dnia zażądania przez władzę celną.

Dnia wskazanego jako początek terminu przedawnienia, nie wlicza się nigdy do tego terminu.

Do art. 47 K. M.

Rozdziału szkody dokonywa się proporcjonalnie do ilości kilometrów taryfowych.

Punkt 6.

6. Równocześnie ze zdaniem towarów kolei kraju tranzytowego, kolej wysyłająca powinna jej oddać dokument rachunkowy, którego treść będzie ustanowiona przez interesowane zarządy kolejowe (ceduła). Ceduły należące do jednego wagonu, załadowanego drobnicą, należy oddawać pod osobną opaską.

Zdawanie towarów przez kolej nadawczą kolei kraju tranzytowego, jak również zdawanie towarów przez kolej kraju tranzytowego następnej kolei, uskuteczniane będzie na stacjach zdawczo - odbiorczych na podstawie list pociągowych, co do ilości których porozumieją się zarządy kolejowe.

Fakt zdania należy stwierdzić przez odbicie datownika stacji granicznej na dokumentach przewozowych.

Ta formalność nie dotyczy kwitów bagażowych.

Punkt 7.

7. Zarządy kolejowe wprowadzą w ruchu pasażerskim, stosownie do potrzeb komunikacji, prócz biletów kartonowych i specjalnych biletów blankietowych inne bilety specjalne, które zostaną określone w taryfach wskazanych w art. 39.

Do przewozu bagażu będą używane specjalne zeszyty kwitów bagażowych, do przewozu przesyłek ekspresowych listy ekspresowe, których specjalne oznaczenie określone zostanie w taryfach wskazanych w art. 39, oraz osobne księgi nadania.

2. La prescription court:

a) pour les demandes d'indemnité en cas de perte partielle, d'avarie ou de retard à la livraison

du jour où la livraison a eu lieu;

b) pour les demandes d'indemnité en cas de perte totale

du jour de l'expiration du délai de livraison;

c) pour les demandes en paiement ou en restitution de taxes, surtaxes, de frais accessoires et d'autres frais ou remboursements

du jour du paiement ou, s'il n'y pas eu paiement, du jour de la remise de la

marchandise au transport;

d) pour les demandes en paiement d'une somme réclamée par la douane

du jour de la réclamation de la douane.

Le jour indiqué comme point de départ de la prescription n'est jamais compris dans le délai.

A l'article 47 de la C. I.

La répartition du dommage s'effectue proportionnellement au nombre de kilomètres des distances d'application des tarifs.

Chiffre 6.

6. Au moment de la remise des marchandises au chemin de fer du pays de transit, le chemin de fer expéditeur devra lui délivrer un document de comptabilité dont la teneur sera établie par les administrations des chemins de fer intéressées (feuille de route). Les feuilles de route appartenant à un wagon de colis de détail seront remises dans une enveloppe particulière.

La remise des marchandises par le chemin de fer expéditeur au chemin de fer du pays de transit, ainsi que la remise des marchandises par le chemin de fer du pays de transit au chemin de fer correspondant, sera faite aux gares d'échange du personnel au moyen de listes du train, sur le nombre desquelles s'entendront les administrations ferroviaires.

Le fait que la transmission a eu lieu sera constaté par l'apposition d'un timbre à date de la gare frontière sur les documents de route.

Cette formalité ne concerne pas le bulletin des bagages.

Chiffre 7.

7. Les administrations ferroviaires introduiront dans le trafic voyageurs, à côté de billets en carton et de billets spéciaux en blanc, d'autres billets spéciaux correspondant aux besoins du trafic, qu'elles auront stipulés dans les tarifs indiqués à l'article 39.

Au service des bagages seront employés des cahiers spéciaux des bulletins de bagages, au service des colis-messagerie express des bulletins de colis-messagerie express dont la désignation spéciale sera fixée par les tarifs indiqués à l'article 39, ainsi que des registres de départ spéciaux.

Bilety, listy expresowe jak również listy przewozowe należy sporządzać i wypełniać tylko w języku kraju wysyłającego.

Co się tyczy ceduł, kwitów bagażowych, dokumentów zdawczych i innych dokumentów, które mogłyby być sporządzane przez stacje zdawcze, to ich formularze zostaną ułożone w języku niemieckim i polskim. Adnotacje odręczne należy czynić w języku kraju kolei wysyłającej, literami łacińskimi. Stacje kolejowe kraju tranzytowego będą oznaczone ich nazwami obowiązującymi w kraju tranzytowym. Zarządy interesowanych kolei ustanowią za wspólnym porozumieniem wzory formularzy, jak również i ilość kopij, jaka powinna być wręczona przy zdawaniu.

Punkt 8.

8. Zdawanie wagonów zaplombowanych odbywać się 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 faktycznie, t. j. ze sprawdzeniem ładunków.

W ten sam sposób postępować należy w razie, gdyby było widocznym, że zawartość wagonów zaplombowanych częściowo zaginęła, lub doznała uszkodzenia.

We wszystkich przypadkach, gdy zdanie towarów przez kolej kraju tranzytowego kolei sąsiedniej odbędzie się symbolicznie, i jeżeli plomby kolei nadawczej nie zostały uszkodzone, to domniemywać się będzie w razie braku dowodu przeciwnego, że zaginięcie całkowite, albo częściowe, nie powstało podczas przewozu przez obszar tranzytowy. We wszelkich przypadkach, gdy plomby kolei wysyłającej zostały uszkodzone, domniemywać się będzie w razie braku dowodów przeciwnych, że zaginięcie całkowite, lub częściowe, nastąpiło podczas przewozu przez obszar tranzytowy.

Gdyby dla jakiegokolwiek powodu, kolej kraju tranzytowego uważała za potrzebne sprawdzić przesyłki, lub otworzyć wagon, to czynności te zostaną wykonane, o ile możliwości, na stacji granicznej w obecności urzędników obu interesowanych zarządów.

Protokół podpisany przez obie strony określi stwierdzone nieprawidłowości.

Zarząd, załatwiający roszczenia o odszkodowanie, rozstrzyga samodzielnie w przypadkach, gdy chodzi o kwoty nie przenoszące 500 mk niemieckich; co do odszkodowań, przewyższających tę kwotę, potrzebna jest zgoda drugiego zarządu interesowanego. Na wniosek jednego z interesowanych zarządów wysokość kwoty maksymalnej może być inaczej określona.

Jeżeli drugi zarząd interesowany nie zgodził się na załatwienie roszczenia o odszkodowanie, to

Les billets, bulletins des colis-messagerie express ainsi que les lettres de voiture seront libellés et remplis uniquement dans la langue du pays expéditeur.

Pour les feuilles de route, bulletins de bagages, feuilles de transmission et autres documents qui pourraient être dressés par les gares de transmission, il sera créé des formulaires en langues allemande et polonaise. Les inscriptions à la main seront faites dans la langue du pays du chemin de fer expéditeur en lettres latines. Les gares des chemins de fer du pays de transit seront désignées d'après leurs noms officiels dans le pays de transit. Les administrations des chemins de fer intéressées fixeront d'un commun accord les modèles des formulaires ainsi que le nombre de copies qui devraient être remises pendant la transmission.

Chiffre 8.

8. La remise de wagons plombés se fera „symboliquement”, sans constatation du chargement. Les plombs posés par le chemin de fer expéditeur seront reconnus valables par le chemin de fer du pays de transit qui, généralement, ne posera pas de plombs supplémentaires.

Tous les autres envois, sauf les wagons plombés, seront remis effectivement, c'est-à-dire par voie de vérification des chargements.

On procédera de la même façon au cas où l'on pourrait voir que le contenu des wagons plombés a subi une perte partielle ou un endommagement.

Dans tous les cas où la remise des marchandises du chemin de fer du pays de transit au chemin de fer correspondant sera faite d'une façon symbolique, et où les plombs du chemin de fer expéditeur ne seront pas endommagés, on présumera, faute de preuves contraires, que sur le parcours à travers le territoire de transit n'a eu lieu ni perte totale ni perte partielle. Dans tous les cas où les plombs du chemin de fer expéditeur seront endommagés, on présumera, faute de preuves contraires, que la perte totale ou partielle a eu lieu sur le parcours à travers le territoire de transit.

Au cas où, pour un motif quelconque, le chemin de fer du pays de transit estimerait nécessaire de procéder à la vérification des envois ou à l'ouverture d'un wagon, il exécutera ces opérations autant que possible à la gare frontière en présence des employés des deux administrations intéressées.

Un procès-verbal signé par les deux parties établira les irrégularités constatées.

L'administration réglant les demandes d'indemnité est exclusivement compétente pour décider, au cas où il s'agit de sommes qui ne dépassent pas 500 RM; pour les indemnités excédant ce montant, le consentement de l'autre administration intéressée est nécessaire. Sur la demande d'une administration intéressée, le maximum pourra être stipulé autrement.

Si le consentement de l'autre administration intéressée de satisfaire à la demande d'indemnité a été

w razie przegrania procesu przez zarząd załatwiający roszczenie, koszta procesu ponosi drugi zarząd.

Zapisanie na ciężar drugiego zarządu może bez względu na wysokość, nastąpić jedynie za jego zgodą. Gdyby nie doszło do porozumienia, wówczas powzięcie decyzji będzie oddane specjalnej konferencji, która zostanie zwołana i jej skład ustanowiony w porozumieniu obu zarządów.

Punkt 9.

9. Wagony, naładowane przesyłkami drobnymi, powinny być wyzyskane przynajmniej do 2.000 kg, naładowane wyłącznie przesyłkami pośpiesznymi przynajmniej do 1.500 kg.

Przepis ten nie będzie stosowany do wagonów, naładowanych towarami przestrzennymi, wypełniającymi całkowicie wnętrze wagonu, jak również do wagonów naładowanych żywnością i towarami ulgającymi łatwo zepsuciu, jeżeli podłoga wagonu została całkowicie wyzyskana.

Punkt 10.

10. Konwojowanie przesyłek, jak też ilość konwojowych powinny być ograniczone do niezbędnego minimum. Kolej kraju tranzytowego nie może odmówić przyjęcia konwojowych, dopuszczonych przez kolej wysyłającą.

Każdy konwojowy powinien mieć bilet, odpowiadający postanowieniom taryf, wskazanych w art. 39 i posiadać taki dowód tożsamości bez wizy (art. 102), jaki jest przepisany w art. 99.

Punkt 11.

11. Konduktorzy wagonów sypialnych, palacze wagonów ogrzewczych, służba wagonów restauracyjnych, konduktorzy bagażowi jako też czyszcicielki wagonów, jeżeli spełniają służbowo swoje czynności, korzystają z bezpłatnego przejazdu.

Punkt 12.

12. Przesyłki służbowe będą przesyłane za służbowym kwitem przesyłkowym, albo za służbowym listem przewozowym.

Koszta przewozu tych przesyłek nie powinny za przewóz tranzytowy przewyższać opłat, ustanowionych w taryfie kolei kraju tranzytowego. Należności stacyjne nie będą pobierane.

Graniczna stacja zdawczo - odbiorcza będzie oddawała zarządowi kolei kraju tranzytowego kopję kwitu przesyłkowego albo służbowego listu przewozowego. Zamiast kopji stacja ta będzie mogła oddawać kolei tranzytowej cedułę.

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

refusé, les frais résultant du litige seront payés, au cas où l'administration réglante succomberait au litige, par l'autre administration.

Une indemnité ne pourra, quel qu'en soit le montant, être mise à la charge de l'autre administration qu'à la condition qu'elle y donne son consentement. Si l'on ne parvient pas à un accord, la décision sera soumise à une conférence spéciale qui sera convoquée et composée de commun accord entre les deux administrations.

Chiffre 9.

9. Les wagons chargés de colis de détail devront être utilisés au moins jusqu'à concurrence de 2.000 kg, ceux chargés exclusivement de colis en grande vitesse, de 1.500 kg.

Cette règle ne sera pas applicable aux wagons chargés de marchandises encombrantes qui occupent entièrement l'espace du wagon, non plus qu'aux wagons chargés de denrées et de marchandises sujettes à prompt détérioration, si l'étendue du plancher du wagon est entièrement utilisée.

Chiffre 10.

10. L'admission des convoyeurs des marchandises et leur nombre devront être restreints au minimum nécessaire. Les convoyeurs admis par le chemin de fer expéditeur ne pourront pas être refusés par le chemin de fer du pays de transit.

Chaque convoyeur devra être pourvu d'un billet d'après les prescriptions des tarifs indiqués à l'article 39 et d'une carte d'identité sans visa (article 102) telle qu'elle est prescrite à l'article 99.

Chiffre 11.

11. Les conducteurs des wagons-lits, les chauffeurs des chaudières de chauffage, les domestiques des wagons-restaurants, les gardes-bagages ainsi que les servantes, tant qu'ils seront dans l'exercice de leurs fonctions, jouiront du passage gratuit.

Chiffre 12.

12. Les envois de service seront expédiés en vertu d'un bulletin d'expédition du service ou d'une lettre de voiture de service.

Les frais de transport de ces envois ne doivent pas dépasser, sur le parcours de transit, les taxes fixées par le tarif du chemin de fer du pays de transit. Les frais d'expédition (de gare) ne seront pas comptés.

La gare frontière de transmission remettra à l'administration du chemin de fer du pays de transit une copie du bulletin d'expédition ou de la lettre de voiture de service. Au lieu de la copie, cette gare pourra remettre une feuille de route au chemin de fer de transit.

Les chemins de fer du pays de transit seront responsables pour les envois de service d'après les règles fixées dans la présente Convention pour le trafic des marchandises.

Do art. 39.

Punkt 1.

1. Opłaty, ustanowione dla kolei kraju tranzytowego, stanowią ich udziały w przewoźnem.

Należności przypadające kolejom kraju tranzytowego, określone będą według udziałów przyznanych drogom, uprawnionym do przewozu zgodnie z art. 22.

Co się tyczy rozrachunków, to zarządy kolejowe porozumieją się co do postanowień, któreby, o ile możliwości, wykluczały omyłki w przyszłości.

Następujące wyjątki będą dopuszczone:

A. Przewóz pasażerów, bagażu i przesyłek ekspresowych.

Jeżeli droga wybrana przez podróżnego (którego bagaż został lub nie został nadany), stała się niemożliwą do użycia, czy to w całości, czy częściowo, a podróżny jedzie dalej (z bagażem, lub bez bagażu), ażeby dojechać na stację przeznaczenia inną drogą, wskazaną mu przez kolej, to należy rozróżnić przypadki następujące:

a) jeżeli podróż napotkała na przeszkody na kolejach kraju tranzytowego, to otrzymają one tylko udziały, przypadające im za przewóz drogą, na którą bilet, lub też kwit bagażowy był wydany.

Jeżeli jednak droga, z której podróżny skorzystał, jest krótsza od drogi, wskazanej na bilecie, to udział kolei kraju tranzytowego będzie określony według długości drogi, z której podróżny rzeczywiście skorzystał.

b) Jeżeli podróż napotkała na przeszkody na kolei wyjazdu, lub przeznaczenia, to udział kolei kraju tranzytowego będzie określony według długości dróg, z których podróżny rzeczywiście skorzystał.

Gdyby ruch pociągów pasażerskich napotkał na przeszkody, wówczas przesyłki ekspresowe należy dowieźć na stację przeznaczenia drogą pomocniczą.

W takim razie udziały będą określone według zasad wyżej wymienionych.

B. Przewóz towarów.

a) Jeżeli wskutek wypadku lub siły wyższej użycie danej drogi zostało bądź to w całości bądź to w części uniemożliwione, a towary zostały dowiezione na stację przeznaczenia drogą pomocniczą, to należy rozróżnić przypadki następujące:

aa) jeżeli ruch został przerwany na linii tranzytowej, a kolej nadawcza została o tem zawiadomiona dopiero po przyjęciu towaru do przewozu, to koleje kraju tranzytowego mają prawo tylko do udziału, należnego im za linię tranzytową, której rzeczywiście

A l'article 39.

Chiffre 1.

1. Les taxes fixées pour les chemins de fer du pays de transit constituent leurs quotes-parts.

L'Avoir des Chemins de fer du pays de transit sera établi d'après les quotes-parts attribuées aux voies ayant droit au transport conformément à l'article 22.

En ce qui concerne les décomptes, les administrations ferroviaires s'entendront sur des dispositions de nature à exclure, autant que possible, des erreurs éventuelles.

Les exceptions suivantes seront admises:

A. Trafic des voyageurs, des bagages et des colis-messagerie express.

Si la voie choisie par le voyageur (dont les bagages ont été enregistrés ou ne l'ont pas été) est devenue impraticable soit totalement, soit partiellement, et s'il continue son voyage (avec ou sans bagage) pour arriver à la station de destination par une autre voie qui lui serait indiquée par le chemin de fer, on aura à distinguer les cas suivants:

a) Si le voyage a été empêché sur les chemins de fer du pays de transit, ceux-ci ne recevront que les quotes-parts revenant à la voie pour laquelle le billet ou le bulletin de bagages a été délivré.

Si toutefois la voie empruntée par le voyageur est plus courte que la voie prévue par le billet, les quotes-parts des chemins de fer du pays de transit seront établies d'après la longueur de la voie dont le voyageur s'est effectivement servi.

b) Si le voyage a été empêché sur le chemin de fer expéditeur ou destinataire, les quotes-parts des chemins de fer du pays de transit seront établies d'après la longueur des voies dont le voyageur s'est effectivement servi.

Au cas où la marche des trains de voyageurs serait empêchée, les colis-messagerie express seraient acheminés sur la gare de destination par une voie auxiliaire.

Les quotes-parts seront établies, dans ce cas, d'après les principes ci-dessus.

B. Trafic des marchandises.

a) Si, par un cas fortuit ou par un cas de force majeure, l'utilisation d'une voie est supprimée soit totalement, soit partiellement, et si les marchandises sont acheminées sur leur gare de destination par une voie auxiliaire, on aura à discerner les cas suivants:

aa) dans les cas où le mouvement serait supprimé sur une ligne de transit, et si le chemin de fer expéditeur n'en avait été averti qu'après l'acceptation des marchandises pour le transport, les chemins de fer du pays de transit n'auraient droit qu'aux

użyto, jeżeli linja ta była krótszą od linji, wyznaczonej dla tranzytu;

- bb) jeżeli ruch został przerwany na linji tranzytowej a kolej wysyłająca została zawiadomiona o tem zawczasu, t. j. przed przyjęciem przesyłki do przewozu, to koleje kraju tranzytowego mają prawo do udziałów przypadających im za długość linji, której rzeczywiście użyto. Zarządy kolejowe porozumieją się co do tego, w jakim mianowicie przypadku uznaje się zawiadomienie o przerwie w ruchu za dokonane zawczasu;
- cc) w razie, gdyby koleje kraju tranzytowego były zmuszone do posłużenia się drogą pomocniczą wskutek przerwy w ruchu, zaślepiej na kolei wysyłającej lub na kolei przeznaczenia, to koleje kraju tranzytowego będą miały prawo do udziałów, przypadających im za długość linji, której rzeczywiście użyto.
- b) Gdyby z jakiegoś powodu, nieprzewidzianego powyżej, towary miały być przewiezione linją tranzytową pomocniczą, wówczas należy rozróżnić przypadki następujące:
 - aa) jeżeli ruch napotkał na przeszkodę na linji tranzytowej, to koleje kraju tranzytowego otrzymają udziały, przyznane dla drogi, uprawnionej do przewozu. Jeżeli jednak towar został przewieziony linją tranzytową, krótszą od linji uprawnionej do przewozu, to koleje kraju tranzytowego otrzymają udziały według długości linji, której rzeczywiście użyto;
 - bb) jeżeli ruch napotkał na przeszkody na kolei wysyłającej, albo na kolei przeznaczenia, to koleje kraju tranzytowego otrzymają swoje udziały według długości linji, której rzeczywiście użyto; udziały te jednak nie będą mogły być w takim razie mniejsze od tych, jakieby im przypadły według długości linji uprawnionej do przewozu.

Punkt 5.

5. Gdyby do celów rozrachunków, było potrzebne do biletów innych aniżeli bilety kartonowe i blankietowe, zastosować prócz środków kontrolnych, używanych przy biletach kartonowych i blankietowych, jeszcze inne środki kontrolne, to zostaną przewidziane dla odcinków tranzytowych kupony kontrolne, zawierające nazwę jednej stacji na linji, o którą chodzi.

Punkt 6.

6. Rachunki powinny być sporządzane miesięcznie i to za każdy miesiąc osobno.

quotes-parts dues pour la ligne de transit effectivement utilisée, si cette ligne était plus courte que la ligne désignée pour le transit;

- bb) dans le cas où le mouvement serait supprimé sur la ligne de transit et si ce fait a été notifié au chemin de fer expéditeur à temps, c'est-à-dire avant l'acceptation des marchandises au transport, les chemins de fer du pays de transit auront droit aux quotes-parts qui leur seraient dues d'après la longueur de la voie effectivement utilisée. Les administrations ferroviaires s'entendront pour savoir dans quel cas la notification de la suppression du mouvement doit être reconnue comme ayant été faite à temps;
- cc) dans le cas où les chemins de fer du pays de transit seraient obligés de se servir d'une voie auxiliaire par suite de l'interruption du service survenue sur le chemin de fer expéditeur ou destinataire, les chemins de fer du pays de transit auraient droit aux quotes-parts leur revenant d'après la longueur de la voie effectivement utilisée.
- b) Si, pour un motif non prévu ci-dessus, les marchandises devaient être acheminées par une voie de transit auxiliaire, on aurait à discerner les cas suivants:
 - aa) si le mouvement a été empêché sur la ligne de transit, les chemins de fer du pays de transit recevront les quotes-parts attribuées à la voie ayant droit au transport. Si cependant la marchandise a été transportée par une ligne de transit plus courte que la ligne ayant droit au transport, les chemins de fer du pays de transit recevront les quotes-parts d'après la longueur de la voie effectivement utilisée;
 - bb) si le mouvement a été empêché sur le chemin de fer expéditeur ou destinataire, les chemins de fer du pays de transit recevront ces quotes-parts d'après la longueur de la ligne effectivement utilisée; cependant ces quotes-parts ne pourront pas être, dans ce cas, inférieures à celles qui leur reviendraient d'après la longueur de la ligne ayant droit au transport.

Chiffre 5.

5. Pour autant que, aux fins de décomptes, il serait nécessaire pour d'autres billets que ceux en carton et en blanc de prendre des mesures de contrôle en sus de celles prises pour les billets en carton et en blanc, on prévoira des coupons de contrôle pour les parcours de transit qui comporteront la désignation d'une station du parcours en question.

Chiffre 6.

6. Les comptes seront à dresser mensuellement, et cela pour chaque mois séparément.

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

Zarząd kolei niemieckich sporządzać będzie rozrachunki za przewóz wykonany pomiędzy Prusami Wschodnimi a resztą Niemiec przez terytorjum, ustąpione Polsce, jak również przez obszar Wolnego Miasta Gdańska. Zarząd kolei polskich sporządzać będzie rozrachunki za przewóz wykonany pomiędzy Polską a Wolnym Miastem Gdańskiem przez terytorjum niemieckie, położone na prawym brzegu Wisły.

Długi i należności będą podawane do wiadomości najpóźniej w ciągu 2 miesięcy, następujących po miesiącu, do którego rozrachunek się odnosi.

Wyrównanie salda powinno nastąpić najpóźniej 15 dnia trzeciego miesiąca, następującego po miesiącu, do którego się rozrachunek odnosi.

Za przewóz podróżnych, bagażu i przesyłek ekspresowych interesowane zarządy kolejowe będą mogły sporządzać rozrachunki kwartalne.

W takim razie będą wypłacane kolei kraju tranzytowego przybliżone zaliczki za każdy z dwu pierwszych miesięcy kwartału; zaliczki te powinny być dokonane najpóźniej w terminach, ustanowionych powyżej do wyrównywania sald miesięcznych.

Salda powinny być wyrównane podług przeciętnego kursu miesiąca, do którego rozrachunek się odnosi. Co się tyczy przewozu podróżnych, bagażu i przesyłek ekspresowych, to wyrównanie należności powinno w razie, gdyby rozrachunek był sporządzany kwartalnie, odbywać się według przeciętnego kursu kwartału, do którego rozrachunek się odnosi.

Dla określenia przeciętnego kursu, interesowane zarządy kolejowe wybiorą we wspólnym porozumieniu jakąkolwiek giełdę.

Rozrachunki obejmą wszelkie należności za wyżej wymienione przewozy, jak również i za wszelkie inne przewozy, które byłyby wykonane z udziałem kolei znajdujących się na terytorjum niemieckim, polskim i gdańskim. Rozrachunki te będą również mogły obejmować wszelkie należności, związane z wykonaniem przewozów, jak np. należności za wynajem wagonów, za przebieg lub postój wagonów, za spóźnienie w terminach, należności za wynajęte parowozy, za dostarczone części wymienne, 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, wpływających z wykonania przewozów kolejami, położonymi na terytorjum niemieckim, polskim i gdańskim wobec tego, że wszystkie inne należności są z jakiegokolwiek kompensaty absolutnie wyłączone.

Każda należność, zapisana na dobro, przynosić będzie 5% rocznie, licząc od 20 dnia miesiąca, który następuje po miesiącu, do którego się rozrachunek odnosi, aż do dnia, w którym nastąpi wyrównanie.

Niezależnie od tych odsetek, płacone będą od należności, nieuregulowanych w terminie, odsetki

Toutes les expéditions effectuées pendant un mois seront comprises dans le compte qui se rapportera au même mois.

L'administration des chemins de fer allemande fera le décompte pour le trafic effectué entre la Prusse Orientale et le reste de l'Allemagne à travers le territoire cédé à la Pologne, ainsi qu'à travers le territoire de la Ville Libre de Dantzig. L'administration des chemins de fer polonaise fera le décompte pour le trafic effectué entre la Pologne et la Ville Libre de Dantzig à travers le territoire allemand situé sur la rive droite de la Vistule.

Le Doit et l'Avoir seront communiqués au plus tard dans les deux mois qui suivront le mois auquel se réfère le décompte.

La liquidation des soldes sera faite au plus tard le 15 du troisième mois qui suivra le mois auquel le décompte se réfère.

Pour le trafic des voyageurs, des bagages et des colis-messagerie express, les administrations ferroviaires intéressées pourront dresser des décomptes trimestriels.

Il sera payé alors au chemin de fer du pays de transit des acomptes approximatifs pour chacun des deux premiers mois du trimestre; ces avances seront à régler au plus tard dans les délais fixés ci-dessus pour la liquidation des soldes mensuels.

Les soldes seront liquidés d'après le cours du change moyen du mois auquel le décompte se réfère. Quant au trafic des voyageurs, bagages et colis-messagerie express, la liquidation des soldes sera faite, au cas où le décompte sera fait trimestriellement, d'après le cours du change moyen du trimestre auquel le décompte se réfère.

Afin d'établir le cours moyen du change, les administrations ferroviaires intéressées choisiront, d'un commun accord, une bourse quelconque.

Les décomptes comprendront toutes les redevances pour les transports mentionnés ci-dessus, ainsi que pour tous les autres transports qui seraient effectués avec la participation des chemins de fer situés sur les territoires allemand, polonais et dantziçois. Ces décomptes pourront comprendre également toutes les redevances provenant de l'exécution des transports, par exemple les redevances pour la location des wagons, pour le parcours ou le séjour des wagons, pour les frais de retard, les redevances pour les locomotives louées, pour les pièces de rechange fournies, pour les réparations du matériel de transports effectuées, pour l'entretien des fils télégraphiques et téléphoniques appartenant aux chemins de fer, etc.

La compensation ne pourra être appliquée qu'aux créances émanant de l'exécution des transports par chemin de fer situés sur le territoire allemand, polonais et dantziçois, toutes autres créances étant absolument exclues de toute compensation.

Chaque Avoir portera un intérêt de 5% par an à partir du vingtième jour du mois qui suivra le mois auquel le décompte se réfère jusqu'au jour de la liquidation.

Indépendamment de cet intérêt, un intérêt de retard de 5% par an sera payé pour le Doit non li-

zwłoki w wysokości 5%, te odsetki zwłoki liczone będą, poczynając od dnia 1 czwartego miesiąca, następującego po miesiącu, do którego się rozrachunek odnosi, aż do dnia uregulowania należności.

Do art. 42.

Przepisy wykonawcze unieważnione.

Do art. 43.

Przepisy wykonawcze unieważnione.

TRANZYT WOJSKOWY.

Do art. 44.

Do § 6.

Jeżeli chodzi o przewóz mienia wojskowego bez konwoju jako też koni w oddzielnych wagonach, to przewóz będzie się mógł odbywać również, w maksymalnej ilości 3 wagonów tygodniowo, pociągami towarowymi ruchu cywilnego w tranzyście uprzywilejowanym, na linii przewidzianej dla tranzytu wojskowego; jednakże nie można będzie przewozić w jednym pociągu więcej, niż jeden wagon, załadowany końmi lub mieniem wojskowym bez konwoju. Jeżeli do tego będzie użyty cały wagon, to ładunek musi ważyć najmniej 2.000 kg. Jeżeli mienie wojskowe jest wysłane razem z innymi towarami, to waga mienia wojskowego nie może przewyższać 500 kg. To ograniczenie ciężaru nie ma zastosowania do transportów koni.

Dopuszczony będzie tranzyt wszelkiego rodzaju amunicji i materiałów wybuchowych, będących w użyciu w wojsku państwa wysyłającego. Przewóz będzie się odbywał towarowymi pociągami wojskowymi, według przepisów kraju wysyłającego, jeżeli kraj wysyłający i kraj tranzytowy nie uzgodnią swych przepisów w tym względzie.

Do art. 44.

Do § 12.

Stwierdzenie ilości podróźnych w pociągach wojskowych, przewidziane w paragrafach 4 i 8, odbędzie się tylko raz w czasie całego przejazdu. Sprawdzenia innego rodzaju w czasie przejazdu, któreby mogły pociągnąć za sobą pomnożenie ilości postojów mogą się odbywać wyłącznie w przypadkach nadzwyczajnych i wyjątkowych.

Zastąpienie polskiego personelu konwoju przez personel gdański i odwrotnie odbywać się będzie bez sprawdzeń tego rodzaju.

Maksymalny skład pociągów wojskowych i wojskowych pociągów towarowych, przewidzianych w §§ 4, 6 i 8 powinien być określony w rozkładzie jazdy na 110 osi; jednak długość pociągu nie może przenosić 550 metrów.

Ilość osi jako też długość pociągów mogą być zwiększone we wspólnym postanowieniu władz interesowanych.

quidé dans le terme stipulé; cet intérêt de retard sera compté à partir du premier jour du quatrième mois qui suivra les mois auquel le décompte se réfère, jusqu'au jour de la liquidation du solde.

A l'article 42.

Règlement d'application annulé.

A l'article 43.

Règlement d'application annulé.

TRANSIT MILITAIRE

A l'article 44.

Au § 6.

S'il s'agit de transporter des biens militaires non convoyés et des chevaux dans des wagons particuliers, le transport pourra s'effectuer également jusqu'à un maximum de 3 wagons par semaine par les trains de marchandises du trafic civil en transit privilégié sur la voie prévue pour le transit militaire; on ne pourra, toutefois, transporter dans un seul train plus qu'un wagon chargé de chevaux ou de biens militaires non convoyés. Si, à ces fins, un wagon tout entier est employé, le chargement de ce wagon devra avoir un poids d'au moins 2.000 kg. Si les biens militaires sont expédiés dans un wagon conjointement avec des marchandises, le poids des biens militaires ne peut dépasser 500 kg. Cette limite de poids ne s'applique point aux transports de chevaux.

Le transit de toutes munitions et des explosifs en usage dans les armées de l'Etat expéditeur sera admis. Le transport sera effectué par les trains militaires de marchandises suivant les règlements du pays expéditeur, tant que le pays expéditeur et le pays de transit n'auront pas coordonné leurs règlements à ce sujet.

A l'article 44.

Au § 12.

La constatation du chiffre des voyageurs dans les trains militaires, prévue aux §§ 4 et 8, aura lieu une seule fois pendant la durée du trajet. D'autres constatations en cours de route, qui pourraient occasionner une augmentation du nombre des arrêts, peuvent avoir lieu uniquement dans des cas extraordinaires et exceptionnels.

La relève du personnel de convoi polonais par le personnel dantzikois et vice versa aura lieu sans de pareilles constatations.

La composition maxima des trains militaires et des trains de marchandises militaires prévus aux §§ 4, 6 et 8 doit être fixée dans les horaires à 110 essieux; toutefois la longueur du train ne doit pas dépasser 550 mètres.

Le nombre d'essieux ainsi que la longueur du train peuvent être augmentés par la décision commune des autorités intéressées.

Do art. 45.

Punkt 1.

1. W celu zapewnienia łączności pomiędzy interesowanymi władzami niemieckimi, gdańskimi i polskimi, ustanowione będzie przy kolejowych władzach polskich w Gdańsku biuro łącznikowe; składać się ono będzie z personelu fachowców oddanych do jego dyspozycji przez interesowane kraje.

Czynności jego będą następujące:

- a) stałe utrzymywanie w wiadomości o ruchu wojskowym wojskowych i cywilnych władz niemieckich i polskich, jako też urzędów gdańskich;
- b) zapowiadanie zawczasu pociągów wojskowych i zawiadomienie w danym razie o odwołaniu jakiegoś pociągu;
- c) otrzymywanie i podawanie do dalszej wiadomości wszelkich niemieckich, gdańskich i polskich, próśb, propozycji i zażaleń, dotyczących ruchu wojskowego.

W nagłych sprawach, dotyczących tranzytu wojskowego, biuro łącznikowe w Gdańsku ma prawo za pośrednictwem przedstawiciela kraju interesowanego zasięgać potrzebnych informacji bezpośrednio od urzędów innych, aniżeli od tych, które znajdują się w Gdańsku.

W razie, gdyby specjalne okoliczności powodowały przedłużenie postoju wojskowego pociągu tranzytowego lub części tego pociągu, interesowany członek biura łącznikowego w Gdańsku powinien, na wezwanie kraju tranzytowego, udać się na miejsce. Członek ten może także z własnej inicjatywy zwrócić się do kraju tranzytowego o pozwolenie udania się na miejsce.

Do art. 45.

Punkt 4.

4. Pod względem zachowania się podróżnych wojskowych, następujące przepisy powinny być przestrzegane i podane przed wyjazdem do wiadomości wszystkich podróżnych:

- a) w wagonach i na stacjach należy zachowywać się bez zarzutu i ściśle przestrzegać dyscypliny;
- b) wszelkie śpiewy, napisy na wagonach i wszelkiego rodzaju manifestacje, które mogłyby wywołać zajścia pomiędzy podróżnymi i ludnością kraju tranzytowego są surowo zabronione;
- c) podczas jazdy wszyscy podróżni powinni znajdować się wewnątrz wagonów, nawet podczas postojów opuszczać wagonów nie wolno. Jedynie dowódca transportu ma prawo wysiadać z wagonu i chodzić wzdłuż pociągu, dla przekonania się, czy zachowanie się transportu jest zgodne z przepisami regulaminu. Naczelnik personelu konwojującego powinien być przytem obecny;
- d) w razie, gdyby podróżni wyjątkowo byli zmuszeni wysiąść z pociągu, to może to na-

A l'article 45.

Chiffre 1.

1. Pour assurer la liaison entre les autorités intéressées allemandes, dantzikoises et polonaises, un bureau de liaison sera établi auprès des autorités ferroviaires polonaises à Dantzig; il sera composé d'un personnel d'experts mis à sa disposition par les pays intéressés. Ses fonctions seront les suivantes:

- a) tenir constamment les autorités militaires et civiles allemandes et polonaises ainsi que les offices dantzikoises au courant du trafic militaire;
- b) annoncer à temps les trains militaires et la suppression éventuelle d'un train;
- c) recevoir et transmettre toutes les demandes, propositions et réclamations allemandes, dantzikoises et polonaises concernant le trafic militaire.

Dans les questions urgentes de transit militaire, le bureau de liaison à Dantzig est autorisé à solliciter, par l'intermédiaire du représentant du pays intéressé, les informations nécessaires directement des offices autres que ceux qui se trouvent à Dantzig.

Au cas où des circonstances spéciales auraient pour conséquence de prolonger l'arrêt d'un train militaire de transit ou d'une partie de ce train, le membre intéressé du bureau de liaison à Dantzig devrait, sur demande du pays de transit, se rendre sur les lieux. Ce membre pourra également, de sa propre initiative, demander au pays de transit l'autorisation de se rendre sur les lieux.

A l'article 45.

Chiffre 4.

4. Pour la conduite des militaires voyageurs, les règles suivantes devront être appliquées et portées avant le départ à la connaissance de tous les voyageurs:

- a) dans les wagons et dans les gares la tenue doit être irréprochable et la discipline doit être strictement observée;
- b) tous chants, inscriptions dans les wagons et manifestations de toutes sortes qui pourraient occasionner des incidents entre les voyageurs et la population du pays de transit, sont sévèrement défendus;
- c) pendant la durée du trajet, tous les voyageurs doivent se tenir à l'intérieur des wagons; même pendant les arrêts, il est interdit de quitter les wagons. Seul le chef du transport est autorisé à quitter le wagon et à circuler le long du train pour s'assurer si l'état du transport correspond aux prescriptions réglementaires. Le chef du personnel de convoi doit être présent à cette constatation;
- d) au cas où exceptionnellement les voyageurs devaient descendre du train, ceci peut avoir

stąpić jedynie na rozkaz dowódcy transportu i to wyłącznie po stronie specjalnie do tego wyznaczonej. Dowódca transportu powinien przedtem uzyskać na to zgodę naczelnika personelu konwojującego, który to naczelnik powinien ze swej strony postarać się o zezwolenie władz miejscowych;

- e) wszelka bezpośrednia styczność między podróżnymi i ludnością kraju tranzytowego jest zabroniona.

Do art. 49.

Punkt 5.

5. W razie, gdyby wagony uszkodzone musiały być zatrzymane lub wyładowane, to dowódca transportu powinien o tem zawiadomić telegraficznie lub telefonicznie biuro łącznikowe w Gdańsku i oddać, w razie potrzeby niezbędny personel w granicach możliwości, do dyspozycji władz kolejowych do ponownego załadowania i konwojowania tych wagonów.

Takie wagony powinny być wysłane najbliższym pociągiem cywilnym.

POCZTA, TELEGRAFY I TELEFONY.

Do art. 55.

Kontrolerzy niemieccy będą mogli jechać w niemieckich wagonach pocztowych, dla dozoru i kontrolowania niemieckiej służby pocztowej, bez obowiązku uiszczania należności za przejazd kolejną. Kontrolerzy powinni w takim razie posiadać kolejowo - pocztowe dowody tożsamości z fotografią, albo rozkaz inspekcji służby pocztowej.

Kontroler polski, lub gdański, będzie mógł na tych samych warunkach, co kontroler niemiecki, jechać w wagonach pocztowych niemieckich na obszarze polskim, lub gdańskim a to dla kontrolowania urzędników poczty polskiej, lub gdańskiej.

Do art. 59.

1. Niemiecki zarząd pocztowy będzie płacił polskiemu zarządowi pocztowemu:

- a) za przewóz wagonów pocztowych i wagonów zamkniętych z ładunkiem pocztowym, kwotę, obliczoną przez polski zarząd kolejowy za każdy osio - kilometr linii kolei polskich, po których przeszły niemieckie ambulanse pocztowe;
- b) za przewóz pocztowych worków z listami za pośrednictwem personelu kolejowego, te same opłaty, jakie zarząd pocztowy kraju tranzytowego płaci za takie przewozy zarządowi kolejowemu.

Takie same należności należy również płacić polskiemu zarządowi kolejowemu za przewóz linjami kolejowymi na obszarze Wolnego Miasta Gdańska, pozostającymi

lieu uniquement sur l'ordre du chef du transport, et seulement du côté spécialement désigné à cet effet. Le chef du transport doit s'assurer préalablement du consentement du chef du personnel de convoi qui de sa part doit s'assurer du consentement des autorités locales;

- e) toute communication immédiate entre les voyageurs et la population du pays de transit est défendue.

A l'article 49.

Chiffre 5.

5. Au cas où des wagons détériorés devraient être arrêtés ou déchargés, le chef du transport devrait en aviser par télégraphe au téléphone le bureau de liaison à Dantzig et devrait, en cas de nécessité, mettre dans la mesure du possible le personnel nécessaire à la disposition des autorités ferroviaires pour le rechargement et le convoi de ces wagons.

Ces wagons devront être envoyés par le prochain du trafic civil.

POSTES, TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

A l'article 55.

Les contrôleurs allemands pourront convoier les wagons-poste allemands dans le but de surveiller et contrôler le service postal allemand sans avoir à payer le prix de leur parcours en chemin de fer. Ces contrôleurs devront être porteurs d'une carte d'identité ferroviaire-postale avec photographie ou d'un ordre d'inspection du service postal.

Un contrôleur polonais ou dantziçois pourra, sous les mêmes conditions que le contrôleur allemand, convoier les wagons-poste allemands sur le territoire polonais ou dantziçois et cela dans le but de contrôler les employés des postes polonais ou dantziçois.

A l'article 59.

1. L'administration des postes allemande paiera à l'administration des postes polonaise:

- a) pour le transport de wagons-poste et de fourgons clos renfermant des colis postaux, la somme calculée par l'administration des chemins de fer polonaise pour chaque esieu-kilomètre des lignes de chemins de fer polonaises parcourues par les ambulants allemands;
- b) pour le transport de sacs de dépêches postales par le personnel du chemin de fer, les mêmes taxes qui sont payées par l'administration des postes du pays de transit à l'administration des chemins de fer pour le transport de sacs de dépêches postales.

Les mêmes redevances sont également payées à l'administration des postes polonaise pour le transport sur les lignes de chemins de fer du territoire de la Ville libre

pod polskim zarządem. Polski zarząd kolejowy przyjął również na tych liniach odpowiedzialność przewidzianą w art. 60.

2. Niemiecki zarząd pocztowy płaci polskiemu i gdańskiemu zarządowi pocztowemu:

- a) koszty konwojowania niemieckich wagonów pocztowych przez polski lub gdański personel pocztowy; koszty te będą odpowiadały wydatkom rzeczywiście poniesionym;
- b) premię asekuracyjną 0.015 centa waluty Stanów Zjednoczonych Ameryki, za każdy osio - kilometr, zrobiony na linii tranzytowej.

3. Przy obliczaniu opłaty za osio - kilometry, ułamki kilometra poniżej połowy nie będą liczone; pół kilometra, i ułamki ponad pół kilometra będą liczone za cały kilometr.

4. W pierwszej połowie pierwszego miesiąca każdego kwartału, każdy zarząd prześle zarządowi drugiemu ogólny rachunek opłat, które ten ostatni powinien uiścić za ubiegły kwartał. Rachunki te powinny być zwrócone, uznane lub sprostowane w drugiej połowie rzeczonoego miesiąca. Z wyjątkiem odmiennego porozumienia, dług zarządu niemieckiego będzie spłacony w walucie kraju wierzyciela. Zapłata nastąpi w miejscu wskazanem przez zarząd tego ostatniego kraju, najpóźniej w pierwszej połowie drugiego miesiąca tego kwartału. Dług, który nie będzie zapłacony w przepisany terminie, będzie powiększony o odsetki, obliczane w stosunku 5%, licząc od 16 dnia, drugiego miesiąca kwartału.

Do art. 62.

Przepisy wykonawcze unieważnione.

Do art. 64.

Przepisy wykonawcze unieważnione.

Do art. 66.

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

2. Z zastrzeżeniem wyżej wymienionych przepisów, niniejsze postanowienia wykonawcze do Rozdz. IV należy stosować w sposób analogiczny do komunikacji polskiej na prawym brzegu Wisły.

C Ł O.

Komunikacja kolejowa. Ruch osobowy.

Do art. 78 — 82.

TRANZYT UPRZYWILEJOWANY.

Punkt 2.

2. W razie potrzeby kraj tranzytowy będzie konwojował pociągi od ostatniej stacji wyjazdowej kraju wysyłającego. Eskortą będzie mogła również konwojować pociągi aż do pierwszej stacji kraju wysyłającego.

de Dantzig placées sous l'administration polonaise. L'administration des chemins de fer polonaise assumera également sur ces lignes la responsabilité stipulée à l'article 60.

2. L'administration des postes allemande bonifiera à celles de la Pologne et de Dantzig:

- a) les frais du convoiement des wagons-poste allemands par le personnel des postes polonaises ou dantzikoises; ces frais correspondront aux dépenses réellement effectuées;
- b) une prime contre les risques de 0.015 cents des États-Unis d'Amérique pour chaque essieu-kilomètre parcouru en transit.

3. Il n'y aura pas lieu, dans le calcul des indemnités pour les essieux-kilomètres, de tenir compte des fractions de kilomètre de moins d'une demie; les fractions de demi kilomètre et les fractions dépassant la demie seront comptées comme des kilomètres entiers.

4. Dans la première moitié du premier mois de chaque trimestre chaque administration transmettra à l'autre un compte général des taxes à payer par celle-ci pour le trimestre écoulé. Ces comptes devront être renvoyés, approuvés ou rectifiés, dans la seconde moitié dudit mois. Sauf arrangement contraire, la dette de l'administration allemande sera payée dans la monnaie du pays créancier. Le payement s'effectuera à l'endroit qui sera désigné par l'administration de ce dernier pays, au plus tard la première moitié du deuxième mois du trimestre. La dette qui ne sera pas payée en temps prescrit sera augmentée des intérêts calculés à raison de 5% à partir du 16 du deuxième mois du trimestre.

A l'article 62.

Règlement d'application annulé.

A l'article 64.

Règlement d'application annulé.

A l'article 66.

1. La somme que la Pologne aura à payer à l'Allemagne pour le transport des envois postaux effectué par l'Allemagne sera calculée conformément à la prescription du Règlement d'application à l'article 59, et sera versée en monnaie allemande.

2. Sous réserve des dispositions mentionnées ci-dessus, seront appliquées d'une manière analogue au trafic polonais sur la rive droite de la Vistule, les stipulations du Chapitre IV du présent Règlement d'application.

DOUANE.

Trafic ferroviaire/Trafic des voyageurs.

Aux articles 78—82.

TRANSIT PRIVILÉGIÉ.

Chiffre 2.

2. Le cas échéant, le pays de transit fera accompagner les trains dès la dernière gare de départ du pays expéditeur. L'escorte pourra également accompagner les trains jusqu'à la première station du pays expéditeur.

Na linii Lauenburg — Gdańsk — Marienburg konwój celny będzie wykonywany, jak następuje: pomiędzy granicą niemiecko-polską a Zoppotami, przez funkcjonarjuszów celnych polskich;

pomiędzy Zoppotami a Marienburgiem, przez funkcjonarjuszów celnych gdańskich.

Na linii Chojnice — Tczew — Marienburg, Polska będzie konwojowała pociągi, idące między Chojnicami a Tczewem, zaś Wolne Miasto Gdańsk będzie dostarczało konwoju między Tczewem a Marienburgiem.

Zmiana pod tym względem będzie mogła nastąpić na podstawie porozumienia między Polską a Wolnym Miastem Gdańskiem.

Konwojowi będą mieli, odnośnie do tranzytu, jedynie za zadanie czuwać nad wykonaniem postanowień zawartych w niniejszej Konwencji.

Organa celne, konwojujące pociągi tranzytowe, obowiązane są nosić odznakę, wskazującą na to, że są funkcjonarjuszami konwoju. Prócz tego powinny posiadać, w celu stwierdzenia ich urzędowego charakteru, zaświadczenie opatrzone pieczęcią urzędu, do którego należą. Zaświadczenie to powinno być zredagowane w języku niemieckim i polskim na białym formularzu.

Podróżnym nie wolno otwierać drzwi wagonów. Jeżeli z powodów, wynikających z potrzeby służby kolejowej lub też wskutek wypadku, podróżni są zmuszeni opuścić chwilowo pociąg, to pozostają wraz ze swym bagażem pod dozorem funkcjonarjuszów celnych do chwili podjęcia na nowo podróży.

Jeżeli podróżny, w razie choroby lub ciężkiego zranienia, które zdaniem lekarza uniemożliwia dalszą podróż, zostaje oddany do szpitala, po otrzymaniu przedtem od zawiadowcy stacji zaświadczenia, iż wysiadł z pociągu lub części pociągu uprzywilejowanego, to jego bagaż ręczny może po rewizji celnej zostać przy nim bez opłaty cła. Jeżeli zajdą szczególne powody, to bagaż ręczny będzie oddany na przechowanie kolei, lub też władzom celnym. Za bagaż, wzięty pod taki dozór, nie będzie się pobierało opłat celnych w razie jego wywozu.

RUCH TOWAROWY.

Do art. 83 — 85.

Punkt 2.

2. Zarząd kolejowy sporządzi na każdy pociąg listę pociągową, zawierającą wagony tranzytowe. Lista ta zredagowana będzie w języku niemieckim i polskim, według formularza, przyjętego we wspólnym porozumieniu władzy kolejowej i celnej. Dwa egzemplarze tej listy przeznaczone są dla władz celnych niemieckich, zaś trzy dla władz celnych kraju tranzytowego.

Razem z listą pociągową, która powinna być złożona w granicznych urzędach celnych, należy w tychże urzędach składać listy przewozowe. Prócz tego należy na ładunki zbiorowe w każdym z dwóch granicznych urzędów celnych, składać po dwa egzem-

Sur la ligne Lauenburg-Dantzig-Marienburg le convoiement douanier sera assuré comme suit:

entre la frontière allemande-polonaise et Zoppot, par les agents de la douane polonaise;

entre Zoppot et Marienburg, par ceux de la douane de Dantzig.

Sur la ligne Chojnice-Tczew-Marienburg, la Pologne convoiera les trains circulant entre Chojnice et Tczew, et la Ville libre de Dantzig fournira le convoiement entre Tczew et Marienburg.

Une modification à cet égard pourra intervenir par un accord entre la Pologne et la Ville Libre de Dantzig.

Les fonctionnaires convoyeurs auront uniquement pour mission, en ce qui concerne le transit, de veiller à l'exécution des dispositions contenues dans la présente Convention.

Les organes de douane convoyant les trains de transit sont obligés de porter une marque les désignant comme fonctionnaires de convoiement. En outre, ils devront être pourvus, pour justifier leur caractère officiel, d'un certificat portant le sceau de leur bureau d'attache. Ce certificat doit être rédigé en langues allemande et polonaise, sur un formulaire blanc.

Il sera interdit aux voyageurs d'ouvrir les portières des wagons. Si, pour les motifs basés sur les nécessités du service ferroviaire ou par suite d'accident, les voyageurs sont obligés de descendre temporairement du train, ils resteront, avec leurs bagages, placés sous la surveillance des agents douaniers jusqu'au moment de la continuation du voyage.

Si le voyageur, en cas de maladie ou blessure grave qui l'empêche, selon la constatation d'un médecin, de continuer son voyage, est amené à un hôpital, après qu'il a reçu un certificat du chef de gare attestant qu'il est descendu d'un train ou d'une partie de train privilégié, ses bagages à mains restent, exempts de droits, auprès de lui, après visite douanière. Pour des raisons spéciales les bagages à main seront pris sous la garde du chemin de fer ou des autorités de douane. Pour les bagages pris sous une telle garde, des droits de douane ne seront pas perçus en cas de réexportation.

TRAFIC DES MARCHANDISES.

Aux articles 83—85.

Chiffre 2.

2. Pour chaque train, l'administration ferroviaire dressera une liste de train concernant les wagons de transit. Cette liste sera rédigée d'après un formulaire adopté d'un commun accord par l'autorité ferroviaire et par l'autorité douanière, en allemand et en polonais. Deux exemplaires de cette liste sont destinés aux autorités de douane allemandes et trois aux autorités de douane du pays de transit.

Avec la liste de train devant être remise aux offices douaniers des frontières, seront à remettre aux mêmes offices les lettres de voiture. En outre, pour les charges collectives de colis, une liste de chargement de chaque wagon, en deux exemplaires,

plarze wykazu ładunkowego każdego wagonu. Zamiast wykazów ładunkowych można składać ceduly.

O zmianach, zaszytych w składzie pociągu, w zawartości wagonów, jako też w zamknięciu celnym, powinna być w liście pociągowej zrobiona wzmianka. Kilka wagonów próżnych, idących jeden za drugim, będzie mogło być wykazanych razem jako całość.

Władza celna kraju wysyłającego zaznaczy w liście pociągowej termin przekazania wagonów tranzytowych wejściowemu urzędowi celnemu kraju wysyłającego. Termin ten będzie ustanowiony we wzajemnym porozumieniu władz kolejowych i władz celnych stacji wyjściowej kraju wysyłającego.

Nałożenie pieczęci celnych przez kraj wyjściowy lub kraj tranzytowy, należy przy przejściu do kraju tranzytowego zaznaczyć w liście pociągowej ze strony niemieckiej literami „Z. V.”, ze strony polskiej literami „P. C.”.

Do art. 88 — 92.

Punkt 2.

2. Statki, przeznaczone do transportu towarów tranzytem bez przeładowania w opieczętowanych kabinach, powinny być w ten sposób zbudowane i urządzone, żeby można było opatrzyć pieczęcią bądź cały statek, bądź jego oddzielne części, biorąc wgląd na zabezpieczenie opłat celnych. Rządy umawiających się Stron porozumieją się co do ujednostajnionego sposobu zamknięć celnych na statkach żeglugi wewnętrznej.

Statki nie odpowiadające przepisom wymienionego ujednostajnionego sposobu zamknięć celnych, będą dopuszczane do ruchu do 1-go stycznia 1940 roku. Statki te będą mogły być używane w wymienionym okresie nawet do przewozu tranzytem towarów, podlegających opłatom celnym, za złożeniem zabezpieczenia opłaty należności celnych, z wyłączeniem konwoju celnego.

Punkt 8.

8. Funkcjonariusze konwojujący mają, co się tyczy tranzytu, za jedyne zadanie czuwać nad wykonaniem przepisów zawartych w niniejszej Konwencji.

Otrzymają oni od kapitana bezpłatne pomieszczenie na statku; będą korzystać bezpłatnie z tego samego pożywienia, co szypcer, z opału i potrzebnego oświetlenia, nie będą mogli natomiast ani żądać ani przyjmować żadnego wynagrodzenia.

Koszta konwoju wynosić będą połowę należności konwojowych, obowiązujących ogólnie w kraju tranzytowym, oraz połowę kosztów podróży powrotnej konwojowego; koszta konwoju opłacać będzie kapitan statku w wyjściowym urzędzie celnym kraju tranzytowego.

Wejściowy urząd celny kraju tranzytowego będzie miał prawo żądać od kapitana złożenia przed wejściem na wody tranzytowe odpowiedniej zaliczki kosztów konwoju; zaliczka ta odliczona zostanie od kosztów, które będzie należało uiścić w wyjściowym urzędzie celnym.

sera remise à chacun des deux offices douaniers de la frontière. Les listes de chargement peuvent être remplacées par des feuilles de route.

Les changements apportés à la composition du train ou au contenu des wagons, ainsi qu'aux scellés, devront être mentionnés dans la liste de train. Plusieurs wagons vides qui se suivent pourront être indiqués en bloc.

L'autorité douanière du pays expéditeur inscrira sur la liste de train un terme pour la remise des wagons de transit au bureau de douane de rentrée du pays expéditeur. Ce terme sera fixé par un accord à intervenir entre les autorités ferroviaires et les autorités douanières de la station de sortie du pays expéditeur.

Lors du passage dans le pays de transit, l'application de scellés douaniers qui aurait été faite par le pays de sortie ou le pays de transit devra être signalée dans la liste de train du côté allemand par les lettres „Z. V.”, du côté polonais par les lettres „P. C.”.

Aux articles 88—92.

Chiffre 2.

2. Les bateaux destinés au transport des marchandises en transit sans transbordement, les soutes étant scellées, devront être construits et aménagés de telle sorte que le bateau entier ou ses compartiments séparés puissent être mis sous scellé en tenant compte de la sécurité des droits de douane. Les Gouvernements des Parties contractantes s'entendront sur un règlement uniforme de clôture pour bateaux de navigation intérieure.

Les bateaux ne correspondant pas au dit règlement uniforme de clôture seront admis à la circulation jusqu'au 1er janvier 1940. Ces bateaux pourront être employés pendant la période précitée même au transport en transit des marchandises soumises aux droits de douane, moyennant dépôt d'une garantie pour le payement des droits de douane, à l'exclusion du convoiement douanier.

Chiffre 8.

8. Les fonctionnaires convoyeurs ont uniquement pour mission, en ce qui concerne le transit, de veiller à l'exécution des dispositions contenues dans la présente Convention.

Ils recevront du capitaine le logement gratuit dans le bateau; ils auront libre participation à la table du batelier même, et droit au feu et à la lumière nécessaires; mais ils ne pourront ni réclamer ni accepter aucune indemnité.

Les frais de convoiement seront égaux à la moitié des redevances de convoiement généralement en vigueur dans les pays de transit ainsi qu'à la moitié des frais du voyage de retour du convoyeur; les frais de convoiement seront payables par le capitaine à l'office de douane de sortie du pays de transit.

L'office de douane d'entrée du pays de transit pourra exiger du capitaine, avant son entrée dans les eaux de transit, sur les frais du convoiement une avance équitable; cette avance sera défalquée sur les frais à payer à l'office de douane de sortie.

§ 2.

Umowa niniejsza wejdzie w życie 30-tego dnia po dniu wymiany not, stwierdzających, że Rządy obu Umawiających się Stron Układ ten zatwierdziły.

Na dowód czego, Pełnomocnicy Układ niniejszy podpisali i wycisnęli na nim swe pieczęcie.

Sporządzono w Berlinie czternastego lutego tysiąc dziewięćset trzydziestego trzeciego roku, w trzech egzemplarzach autentycznych. Niemcy otrzymają jeden egzemplarz a Polska dwa egzemplarze. Polska doręczy jeden z tych dwu egzemplarzy Wolnemu Miastu Gdańskowi.

Moskwa

*Eckardt
Scholz*

§ 2.

Le présent Accord entrera en vigueur le 30ème jour après la date d'échange de notes constatant que les Gouvernements des deux Parties contractantes l'avaient approuvé.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires ont signé cet Accord et l'ont revêtu de leurs sceaux.

Fait à Berlin, le quatorze février mille neuf cents trente-trois en trois exemplaires authentiques. L'Allemagne recevra un exemplaire et la Pologne deux exemplaires. La Pologne remettra un de ces deux exemplaires à la Ville Libre de Dantzig.

(L. S.) *Moskwa*

(L. S.) *Eckardt
Scholz*

Zaznajomiwszy się z powyższą Umową, uznaliśmy ją i uznajemy za słuszną zarówno w całości, jak i każde z postanowień w niej zawartych; oświadczamy, że jest przyjęta, ratyfikowana i potwierdzona i przyrzekamy, że będzie niezmiennie zachowywana.

Na dowód czego wydaliśmy Akt niniejszy, opatrzony pieczęcią Rzeczypospolitej.

W Warszawie, dnia 23 maja 1934 r.

(—) *I. Mościcki*

Prezes Rady Ministrów:

(—) *L. Kozłowski*

Minister Spraw Zagranicznych:

(—) *Beck*

