549.

Konwencja między Polską i Wolnem Miastem Gdańskiem a Niemcami

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

NACZELNIK PAŃSTWA POLSKIEGO

Wszem wobec i każdemu z osobna, komu o tem wiedzieć należy, wiadomem czynimy.

W myśl uchwały Sejmu Polskiego z dn. 24 stycznia 1922 r. i po zaznajomieniu się i zbadaniu postanowień niniejszej Konwencji, która słowo w słowo brzmi jak następuje:

KONWENCJA MIĘDZY POLSKĄ I WOLNEM MIASTEM GDAŃSKIEM A NIEMCAMI

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

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

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

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

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

ROZDZIAŁ I.

Postanowienia ogólne.

Art. 1.

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

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

Convention entre la Pologne et la Ville Libre de Dantzig et l'Allemagne

concernant la liberté du transit entre la Prusse Orientale et le reste de l'Allemagne et protocole signés à Paris le 21 avril 1921.

LE CHEF DE L'ETAT POLONAIS

A tous ceux qui ces présentes Lettres verront fait savoir ce qui suit:

En vertu de la décision de la Diète de Pologne du 24 janvier 1922 et après avoir vu et examiné les dispositions de la convention présente, dont la teneur suit:

CONVENTION ENTRE LA POLOGNE ET LA VILLE LIBRE DE DANTZIG ET L'ALLEMAGNE

Concernant la liberté du transit entre la Prusse Orientale et le reste de l'Allemagne et protocole signés à Paris le 21 avril 1921

La Pologne et la Ville Libre de Dantzig, d'une part, et L'Allemagne, d'autre part, étant animées du désir de régler la liberté du transit prévue à l'article 89 du Traité signé à Versailles le 28 juin 1919 ainsi que l'article 33 de la Convention polono-dantzikoise signée à Paris le 9 novembre 1920 et de conclure la Convention prévue à l'article 98 du Traité de Versailles, les Plénipotentiaires suivants:

M. Casimir Olszowski, Directeur de Département au Ministère des Affaires Étrangères, agissant au nom de la République polonaise qui représente aussi la Ville libre de Dantzig en vertu des articles 2 et 6 de ladite Convention du 9 novembre 1920, et

M. Gerhard von Mutius, Ministre plénipotentiaire, agissant au nom du Reich allemand,

ont convenu, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs reconnus en bonne et due forme, des dispositions suivantes:

CHAPITRE PREMIER.

Clauses générales.

Article premier.

La Pologne accorde à l'Allemagne la liberté de transit aux personnes, marchandises, navires, bateaux, voitures, wagons, services postaux, télégraphiques et téléphoniques, en transit entre la Prusse Orientale et le reste de l'Allemagne, à travers le territoire (y compris les eaux territoriales) cédé par l'Allemagne à la Pologne en vertu du Traité de Versailles. Sauf les exceptions et les restrictions prévues par la présente Convention, la liberté de transit s'étend à toutes les voies de communication et à tous les moyens et modes de transport par terre et par eau. Elle comprend entre autres les services postaux, télégraphiques et téléphoniques.

Dans le cas d'événements imprévus qui entraveraient les communications à travers le territoire cédé par l'Allemagne à la Pologne, un trafic par

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

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

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

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

Art. 2.

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

Art. 3.

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

Art. 4.

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

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

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

Przewóz towarów w tranzycie uprzywilejowanym wykonywany będzie przez całe pociągi.

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

chemins de fer sera provisoirement assuré par le Gouvernement polonais à travers le territoire de l'ancien Royaume de Pologne créé par le Congrès de Vienne.

La Ville libre de Dantzig accorde à l'Allemagne, à travers le territoire dantzikois, y compris les eaux territoriales dantzikoises, la liberté de transit prévue à l'alinéa premier du présent article.

L'Allemagne accorde à la Pologne et à la Ville libre de Dantzig la même liberté de transit aux communications entre ces dernières, à travers le territoire allemand situé sur la rive droite de la Vistule, tel qu'il est spécifié à l'article 96 du Traité de Versailles.

Pour autant que la présente Convention n'accorde pas à l'Allemagne des droits plus étendus, la Pologne et la Ville libre de Dantzig seront tenues de traiter les personnes, marchandises, navires, bateaux, voitures, wagons, services postaux, télégraphiques et téléphoniques transitant sur leurs territoires en vertu de la présente Convention, en ce qui concerne les facilités, restrictions et toutes autres matiéres, au moins aussi favorablement que les personnes, marchandises, navires, bateaux, voitures, wagons, services postaux, télégraphiques, téléphoniques de nationalité, origine, importation, propriété ou point de départ soit polonais, soit dantzikois, soit jouissant d'un traitement plus favorable que le traitement national polonais ou dantzikois. L'Allemagne sera tenue à la même obligation en ce qui concerne le transit d'origine polonaise ou dantzikoise.

Art. 2.

Les marchandises en transit seront exemptes de tous droits de douane ou autres droits analogues.

Art. 3.

Sous réserve des dispositions spéciales de la présente Convention, il ne sera tenu compte dans le transit ni de la nationalité des personnes, ni de l'origine des marchandises, ni de la nationalité de l'expéditeur, ni de celle du destinataire.

Art. 4.

Le trafic en transit sera effectué soit sous la forme du transit privilégié, soit sous la forme du transit ordinaire.

Le transport des voyageurs en transit privilégié sera effectué par les trains ou par les parties de trains qui y seront spécialement affectés. Les voyageurs de ces trains, ainsi que leurs bagages, seront exempts de toute formalité de passeport et de douane, sauf — pour ce qui concerne les passeports — les stipulations spéciales prévues au chapitre VIII.

Les voyageurs empruntant ces trains n'auront le droit ni de livrer, ni de recevoir des objets quelconques dans le pays de transit, ni de descendre, sauf — pour ce qui concerne la descente — les stipulations spéciales prévues au chapitre VII.

Le transport des marchandises en transit privilégié sera effectué par des trains entiers.

Le transit ordinaire sera effectué par tous les moyens autres que les trains privilégiés.

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

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

Art. 5.

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

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

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

Art. 6.

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

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

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

Art. 7.

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

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

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

En ce qui concerne le trafic en chemin de fer, les lignes ouvertes au trafic de voisinage seront affectées au trafic ordinaire.

En ce qui concerne les formalités de passeport et de douane, le trafic en transit ordinaire ne sera soumis qu'aux dispositions stipulées aux chapitres VII et VIII.

Art. 5.

Le trafic en transit sera soumis aux lois du pays de transit relatives au maintien de l'ordre et de la sécurité publique, ainsi qu'aux lois et réglements sanitaires.

Cependant l'application de ces lois ne pourra jamais supprimer, contrairement aux dispositions de la présente Convention, le trafic en transit. Une interruption ou un retard du trafic en transit ne pourra se faire qu'en cas de nécessité et d'urgence extrême.

Si l'une des Hautes Parties contractantes estime que des mesures prises dans un pays de transit la privent injustement des avantages accordés au transit par le Traité de Versailles ou par la présente Convention, elle aura le droit de soumettre le cas à la décision du Tribunal arbitral prévu à l'article 11 de la présente Convention.

Art. 6.

Les personnes en transit privilégié seront spécialement protégées par les autorités du pays de transit. Ces personnes ainsi que leurs bagages pourront transiter librement, sauf dans le cas de délit ou crime commis par les dites personnes sur le territoire du pays de transit lors de leur séjour dans ce pays.

Chacun des Gouvernements fera le nécessaire pour assurer aux personnes empruntant les trains privilégiés ou les parties privilégiées de trains, toute aide et protection pour que leurs droits personnels et matériels ne soient soumis à aucune restriction illégitime, en veillant surtout à ce que l'activité en matière de politique et de publicité ne soit la cause d'aucune mesure qui puisse leur être préjudiciable.

Des ordonnances des plus rigoureuses seront édictées par chaque Gouvernement, qui recommandera aux organes de police et aux autorités locales de veiller à ce que les mesures prévues à l'alinéa précédent soient exécutées de la façon la plus stricte et avec le plus grand tact. Chaque infraction à ces ordonnances devra être réprimée sur-le-champ, afin de donner la certitude qu'elle ne se répétera plus à l'avenir.

Art. 7.

Les interdictions d'importation et d'exportation des marchandises dans le pays de transit ne seront pas applicables au trafic de transit prévu dans la présente Convention.

Toutes les marchandises qui sont admises au transport à l'intérieur dans le pays bénéficiaire du transit et dans le pays transitaire, seront transportées en transit.

En cas de différence entre les lois des deux pays, un accord spécial interviendra entre les Gouvernements intéressés.

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

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

Art. 8.

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

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

Art. 9.

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

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

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

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

Art. 10.

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

Art. 11.

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

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

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

Il ne sera exigé ni certificat d'exportation, ni certificat de transit des marchandises.

Les marchandises transportées conformément aux dispositions de la présente Convention ne peuvent pas faire l'objet d'une saisie administrative.

Art. 8.

Les Hautes Parties contractantes s'engagent à maintenir les voies de communication affectées au trafic en transit dans un état normal d'entretien.

Cet engagement ne confère à aucune des parties le droit d'intervention dans l'administration intérieure de l'autre partie.

Art. 9.

En cas de guerre, les dispositions de la présente Convention ne seront pas invalidées *ipso facto*.

Si, par le fait d'une guerre en Europe, un des pays transitaires estimait nécéssaire de restreindre le trafic en transit, il devrait en aviser l'autre partie par voie diplomatique et ne pourrait appliquer les restrictions que quarante-huit heures après cette notification.

La partie qui se sentirait lésée par les restrictions prévues ci-déssus aura le droit de s'adresser au Tribunal arbitral prévu à l'article 11 de la présente Convention, qui se mettra à l'examen de l'affaire sans le moindre retard, et qui décidera si, et le cas échéant dans quelle mesure, les restrictions dans le transit sont justifiées.

Au cas où le Tribunal arbitral ne serait pas en état d'émettre un jugement définitif avant l'expiration du délai de quarante-huit heures mentionné ci-dessus, il aura à ordonner, dans les vingt-quatre heures après qu'il aura été saisi de l'affaire, des mesures provisoires qui ne préjugeront pas de son jugement définitif. (Voir l'article 16).

Art. 10.

En ce qui concerne les genres de transit qui résultent des articles 89 et 98 du Traité de Versailles, mais qui ne sont pas réglementés par la présente Convention, comme par exemple le transit des piétons, des cyclistes, etc., les Hautes Parties se réservent le droit d'en fixer les conditions par des conventions ultérieures.

Art. 11.

Chaque Haute Partie contractante aura le droit de remettre les différends pouvant survenir soit dans l'interprétation, soit dans l'application de la présente Convention, à la décision d'un Tribunal arbitral permanent, siégeant à Dantzig et qui sera constitué dans un délai de trois mois qui suivra la mise en vigueur de la présente Convention.

Le Tribunal statuera sur les litiges en se basant sur les stipulations de la présente Convention, sur les principes généraux du droit, ainsi que sur l'équité.

Il aura compétence pour se prononcer, s'il y a lieu, sur les réparations à donner à la partie lésée par la partie qui aura été reconnue responsable d'une infraction aux dispositions de la présente Convention.

Art. 12.

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

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

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

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

Art. 13.

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

Art. 14.

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

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

Art. 15.

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

Art. 16.

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

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

Art. 17.

Jeżeliby załatwienia sprawy, wszczętej przed Sądem, było opóźnione przez fakt, że jeden z sędziów nie bierze udziału w sprawach Sądu i że niema za-

Art. 12.

Le Tribunal arbitral comprendra trois juges nommés l'un par l'Allemagne, l'autre par la Pologne, le troisième par la Ville libre de Dantzig, et un président qui sera désigné d'un commun accord par les Gouvernements.

Le président devra être ressortissant d'une Puissance demeurée neutre pendant la guerre 1914 - 1919.

Si le Gouvernement allemand et le Gouvernement polonais, celui-ci agissant tant en son nom qu'en celui de la Ville libre de Dantzig, ne tombent pas d'accord sur la désignation du président, ils prieront Sa Majesté le Roi de Norvège de procéder à cette désignation. Au cas où l'un des deux Gouvernements n'aurait pas donné suite, dans un délai de deux semaines, à une demande tendant à provoquer cette démarche commune, et notifée par l'autre Gouvernement, ce dernier pourrait, de sa seule initiative, s'adresser à Sa Majesté le Roi de Norvège aux fins de désignation d'un président.

Chaque Gouvernement nommera un ou plusieurs suppléants du juge qu'il aura désigné.

Un suppléant du président sera désigné de la même manière que le président lui-même.

Art. 13.

Les juges et leurs suppléants pourront être révoqués par les autorités qui les auront désignés.

Art. 14.

Dans chaque affaire le Tribunal sera composé du président et des deux juges désignés par les Gouvernements intéressés à cette affaire.

Dans les affaires où il y aurait doute sur la question de savoir si c'est le Gouvernement polonais ou le Gouvernement datzikois qui, avec le Gouvernement allemand, est intéressé, ainsi que dans les affaires où les trois Gouvernements seraient intéressés, le président décidera lequel des deux juges, polonais ou dantzikois, sera appelé à siéger avec le juge allemand.

Art. 15.

Chaque Gouvernement pourra se faire représenter auprès du Tribunal par un agent. Dans ce cas, toutes les communications du Tribunal destinées à ce Gouvernement devront être adressées à son agent.

Art. 16.

En cas d'urgence et si l'une des parties le demande, le Tribunal pourra, après avoir dûment cité la partie adverse, ordonner des mesures provisoires, qui ne préjugeront pas de son jugement définitif.

Si, dans le cas prévu à l'alinéa précédent, un des juges ne se rend pas à la convocation du Tribunal faite par le président, celui-ci sera autorisé à ordonner seul les mesures provisoires nécessaires.

Art. 17.

Si le règlement d'une affaire pendante devant le Tribunal se trouve retardé par le fait que l'un des juges ne participe pas aux travaux du Tribunal

stępcy, Prezes obowiązany będzie na żądanie drugiego sędziego zamianować zastępcę nieobecnego sędziego. Ten ostatni, o ile będzie możliwe, powinien być obywatelem innego państwa, jak drugi sędzia.

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

Art. 18.

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

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

Art. 19.

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

Art. 20.

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

Art. 21.

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

ROZDZIAŁ II.

K o l e j e.

Art. 22.

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

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

Wyjątki będą dopuszczalne tylko za zgodą zainteresowanych zarządów kolejowych.

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

et ne se fait pas remplacer par son suppléant, le président devra, à la demande de l'autre juge convoqué, désigner un remplaçant du juge défaillant. Celui-ci devra, autant que possible, appartenir à une nationalité différente de celle de l'autre juge.

Ce remplaçant aura les mêmes droits et les mêmes devoires que le juge régulier. Il participera aux travaux du Tribunal jusqu'à ce que le juge régulier ou son supléant se déclare prêt à le faire.

Art. 18.

Chaque Gouvernement payera les traitements du juge qu'il aura nommé, de son suppléant, et de tout agent qu'il aura pu désigner pour le représenter devant le Tribunal.

Les traitements du président et de son suppléant seront fixés par accord spécial entre les Gouvernements, et ces traitements, ainsi que les dépenses communes du Tribunal, seront payés à raison de quarante-cinq pour cent par l'Allemagne, de quarante-cinq pour cent par la Pologne, et de dix pour cent par la Ville libre de Dantzig.

Art. 19.

Les membres du Tribunal arbitral circuleront librement et jouiront du transport gratuit par chemin de fer dans les territoires traversés par le trafic en transit.

Art. 20.

En tant que la procédure du Tribunal arbitral n'est pas réglée par la présente Convention, elle sera établie par le Tribunal lui-même.

Art. 21.

Les Hautes Parties contractantes s'engagent à exécuter loyalement les décisions et les jugements du Tribunal arbitral.

CHAPITRE II.

Chemins de fer.

Art. 22.

La Pologne reconnaît l'obligation de faire passer avec ses propres moyens, à travers le territoire cédé par l'Allemagne à la Pologne, tout le trafic en transit par chemins de fer entre la Prusse Orientale et le reste de l'Allemagne, amené au réseau polonais.

Le transit doit être effectué sur la ligne représentant la communication la plus courte entre la gare expéditrice et la gare de destination allemande.

Des exceptions ne seraient admissibles qu'avec l'assentiment des administrations ferroviaires intéressées.

Les voyageurs peuvent choisir librement leur route pour eux-mêmes et pour leurs bagages. En outre, la poste, les colis-messagerie express (Expressgut), les marchandises en grande vitesse (Eilgut), les marchandises s'abîmant facilement et le bétail seront expédiés en profitant de l'occasion de transport la plus favorable.

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

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

Art. 23.

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

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

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

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

Art. 24.

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

Art. 25.

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

Art. 26.

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

Zastosowane będą wtedy postanowienia następujące:

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

b) długość linji zmienionej nie powinna być znacznie zwiększona,

La Ville libre de Dantzig se charge de la même obligation vis-à-vis de l'Allemagne à l'égard du territoire dantzikois.

L'Allemagne se charge de la même obligation au sujet du trafic ferroviaire entre la Pologne et la Ville libre de Dantzig sur le territoire mentionné à l'article 96 du Traité de Versailles.

Art. 23.

Le trafic privilégié (voir l'article 4) sera effectué sur les lignes suivantes:

a) Lauenburg—Dantzig—Tczew—Marienburg;
b) Chojnice—Tczew—Marienburg;
c) Schneidemühl—Bydgoszcz—Toruń—Dt. Eylau;
d) (Schwiebus) Zbaszyń — Poznań — Toruń— Dt. Eylau;
e) (Züllichau) Zbaszyń — Poznań — Toruń — Dr. Eylau;
f) Rawicz—Leszno—Poznań—Toruń — Dt. Eylau;
g) Fraustadt — Leszno — Poznań — Toruń — Dt. Eylau;
h) (Oels) — Krotoszyn — Gniezno —Toruń — Dt. Eylau;
j) Garnsee—Marienburg—Dantzig;
k) Dt. Eylau—Marienburg—Dantzig.

Les Hautes Parties contractantes se réservent la faculté de soumettre à une revision tous les trois ans la liste des lignes affectées au transit privilégié, et de la modifier, le cas échéant, d'un commun accord.

Le transit ordinaire sera effectué sur toutes les lignes ferroviaires ouvertes au trafic de voisinage et se trouvant sur le territoire cédé par l'Allemagne à la Pologne, sur le territoire dantzikois, ainsi que sur le territoire allemand mentionné à l'article 96 du Traité de Versailles.

Art. 24.

Le trafic en transit privilégié sera introduit sur les lignes mentionnées à l'article 23 sur la demande du pays expéditeur.

Ce trafic sera organisé conformément aux stipulations du présent chapitre, lors des délibérations sur les horaires à réitérer régulièrement.

Art. 25.

Les Hautes Parties contractantes s'engagent à maintenir les lignes ferroviaires affectées au transit privilégié dans un état normal d'entretien, et correspondant au développement du trafic sur ces lignes.

Art. 26.

Chaque partie aura le droit de modifier, même pendant la période de trois ans mentionnée à l'article 23, une ou plusieurs des lignes affectées au transit privilégié.

Les stipulations suivantes seront à observer:

a) les points d'entrée et de sortie de la ligne modifiée donnant communication au réseau ferroviaire de l'autre partie contractante resteront les mêmes;
b) la longueur de la ligne modifiée ne doit pas être considérablement agrandie;

c) zdolność tranzytowa linji zmienionej nie może być zmniejszona.

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

Art. 27.

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

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

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

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

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

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

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

Art. 28.

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

Art. 29.

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

Art. 30.

W każdym wypadku, gdy zajdzie potrzeba wykonania wyjątkowych transportów tranzytowych, ja-

c) la capacité au transit de la ligne modifiée ne doit pas être réduite.

Les stipulations mentionnées dans le présent article (sous a, b et c) ne pourront être modifiées dans un cas spécial qu'après un commun accord entre les parties.

Art. 27.

La Pologne s'engage à développer dans le plus bref délai possible la capacité de ses chemins de fer jusqu'au point leur permettant de satisfaire aux obligations précitées.

La Ville libre de Dantzig se charge de la même obligation vis-à-vis de l'Allemagne.

L'Allemagne prend le même engagement en ce qui concerne la Pologne et la Ville libre de Dantzig sur la rive droite de la Vistule.

L'Allemagne reconnaît qu'actuellement la capacité des chemins de fer polonais, en ce qui concerne les moyens d'exploitation, ne suffit pas aux besoins du trafic allemand en transit.

L'Allemagne s'engage donc à prêter à la Pologne, pendant une période de cinq ans, un nombre de locomotives qui sera fixé d'un commun accord par les deux administrations ferroviaires respectives pour chaque période d'horaires.

La fixation se fera sur la base suivante: la Pologne fournira ses propres locomotives pour assurer une part de transit allemand au moins égale à la proportion dans laquelle elle peut assurer le trafic polonais sur l'ensemble de son territoire.

La Pologne s'engage à exécuter entièrement avec ce secours allemand le trafic en transit en question. Après l'expiration de la période de cinq ans, la question sera examinée si, et le cas échéant dans quelle mesure, le concours de l'Allemagne sera encore nécessaire.

Art. 28.

Les trains de voyageurs, express, omnibus et de marchandises en petite et grande vitesse, ainsi que les parties de trains de voyageurs amenés au pays de transit seront acheminés par les autorités ferroviaires de ce pays en leur conservant le même caractère. Les arrêts seront limités dans la mesure du possible. Notamment les arrêts aux gares frontières de transmission et aux gares d'échange du personnel, lesquelles gares seront déterminées par des accords ou conventions d'exploitation, ne devront pas dépasser la durée nécessitée par le service. La réception des trains et des groupements de voitures, ainsi que leur remise, devront être effectuées de la façon la plus rapide.

Art. 29.

Le nombre de trains à expédier, et les horaires pour ces derniers, seront fixés lors des délibérations qui auront lieu régulièrement en vue de l'établissement des horaires.

Art. 30.

Chaque fois qu'on aura besoin d'effectuer des transports exceptionnels en transit, comme: trains

ko to: wtórnych pociągów osobowych, wszelkiego rodzaju pociągów sezonowych, pociągów dla urlopników, pociągów wakacyjnych, sezonowych, pociągów kąpielowych, pociągów dla przewozu kartofli, dla przewozu nawozów i wogóle pociągów nieprzewidzianych dodatkowych, zainteresowane zarządy kolejowe ustalą środki, które mają być zarządzone.

Art. 31.

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

Art. 32.

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

Art. 33.

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

Art. 34.

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

Art. 35.

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

Art. 36.

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

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

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

de voyageurs doublés, trains de saison de toute sorte, trains de permissionnaires, trains de vacances, trains de saisons de bains, trains de pommes de terre, trains d'engrais et, en général, trains facultatifs non prévus, les administrations des chemins de fer intéressées s'entendront sur les mesures à prendre.

Art. 31.

Les trains, les groupements de wagons et les wagons en transit doivent être remis aux gares d'échange du personnel conformément aux instructions d'exploitation et de chargement en vigueur dans le pays de transit.

Art. 32.

Les wagons-restaurants et les wagons-lits seront transportés avec les trains ou parties de trains affectés au transit privilégié.

Art. 33.

Les administrations ferroviaires conviendront du procédé à suivre au sujet de la remise et de la réception des wagons aux gares d'échange du personnel, au point de vue technique et au point de vue du trafic. Elles feront de même en ce qui concerne les wagons devenus défectueux (échauffement, etc.) sur les lignes du pays de transit. Les administrations ferroviaires régleront également le service de trains sur les parcours entre la frontière et la gare d'échange du personnel.

Art. 34.

Le trafic en transit sera acheminé par des voies de détour, si des interruptions ou des difficultés de service le demandent.

Art. 35.

Les Hautes Parties contractantes s'engagent à s'aider mutuellement en cas d'accident survenu sur les lignes voisines de la frontière, au cas où la locomotive deviendrait défectueuse, etc.

Art. 36.

§ 1. La responsabilité pour les accidents de chemin de fer sera réglée par les lois, ordonnances et règlements qui sont en vigueur, par rapport aux chemins de fer, dans l'endroit où l'accident est survenu, sous réserve des dispositions prévues à l'article 38 au sujet des bagages, colis-messagerie express et des marchandises.

§ 2. Chacune des Hautes Parties contractantes assumera la responsabilité pour ses employés et pour les autres personnes dont elle se servira dans le trafic en transit.

§ 3. Si un accident survenu à la gare d'échange du personnel ou sur le parcours entre cette gare et la frontière a causé la mort ou la blessure de personnes, ou une avarie du matériel roulant, ou bien l'avarie ou la perte des objets transportés, et si cet accident a été provoqué par l'inobservation des règlements d'exploitation ou des règlements de signaux en vigueur dans ce lieu, la responsabilité in-

spadnie na zarząd kolejowy, którego urzędnicy uchybili powyższym przepisom.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 37.

Każda strona zobowiązuje się oddać do dyspozycji strony drugiej, dla jej wyłącznego użytku, spe-

combera à l'administration ferroviaire dont les employés n'ont pas observé lesdits règlements.

Dans le cas où les employés des deux administrations ferroviaires sont fautifs de l'inobservation de ces règlements, le dommage occasionné et l'indemnité à payer incomberont en parties égales aux deux administrations. Il en sera de même dans le cas où l'on n'aura pas pu constater quel employé est fautif.

§ 4. Dans le cas où l'accident est survenu à cause du mauvais état de l'établissement de la gar, de la ligne ou de la locomotive, la responsabilité incombera à l'administration qui était obligée de maintenir en bon état l'établissement de la gare, la ligne ou la locomotive. Les locomotives prêtées par l'Allemagne à la Pologne pour l'emploi continuel circuleront sous la responsabilité de la Pologne à partir du moment de leur réception par ce pays jusqu'à leur remise.

§ 5. Dans le cas où l'accident est survenu à cause du mauvais état d'un wagon, la responsabilité incombera à l'administration qui a reçu la dernière le wagon après l'avoir examiné au point de vue technique.

§ 6. Dans le cas où les constations provisoires, de la part de l'administration effectuant l'exploitation, donnent lieu de penser que la responsabilité de l'autre administration pourrait également être engagée, l'enquête sera poursuivie en commun par les commissaires des deux administrations dans le but de constater définitivement la cause de l'accident.

§ 7. Si l'accident est survenu sur une ligne de transit, ou dans les gares se trouvant sur cette ligne, et si les constations provisoires de la part de l'administration effectuant l'exploitation donnent lieu de penser que la responsabilité de l'autre administration pourrait également être engagée, la station qui est, selon les règlements, obligée de donner les avertissements sera tenue d'avertir de l'accident survenu les deux administrations ferroviaires.

§ 8. Sous réserve des droits de recours, l'administration ferroviaire qui exploite la ligne sera responsable vis à-vis des personnes qui ont subi un dommage quelconque à cause d'un accident de chemin de fer. La réserve faite au paragraphe I au sujet des bagages, des colis-messagerie express et des marchandises, reste en vigueur.

§ 9. Dans le cas d'un désaccord entre les chemins de fer au sujet de la responsabilité pour un accident, le Tribunal arbitral prévu à l'article 11 statuera.

De même les contestations qui pourraient survenir entre l'administration des chemins de fer de l'Etat et l'administration des chemins de fer qui ne sont pas propriété de l'Etat, pourront être soumises, sur la demande de chaque partie, à la décision du Tribunal arbitral. Toutefois, l'administration des chemins de fer, n'étant pas propriété de l'Etat, ne pourra agir dans ce cas que par l'intermédiaire du Gouvernement de son pays.

§ 10. La responsabilité des dommages causés aux envois postaux est réglée par les stipulations du chapitre IV de la présente Convention.

Art. 37.

Chaque partie s'engage à mettre à la disposition de l'autre partie, pour son usage exclusif, des fils

cjalne druty, przeznaczone do obsługi, telegraficznej i telefonicznej kolei żelaznych, za zwrotem kosztów utrzymania tych drutów. Z drutów, o których mowa, korzystać będą mogły urzędy pocztowe, celne, policyjne oraz urzędy kolejowe wojskowe dla komunikowania się w sprawach, związanych ze służbą kolejową.

Telegramy i rozmowy telefoniczne służbowe wolne będą od wszelkich opłat.

Art. 38.

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

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

Taryfy dla transportów pocztowych określone są w rozdziale IV.

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

Art. 39.

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

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

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

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

spéciaux affectés au service télégraphique et téléphonique des chemins de fer, et cela contre le payement des frais d'entretien de ces fils. L'usage des fils en question sera aussi réservé aux offices des postes, de douane, de police, ainsi qu'aux offices ferroviaires militaires, pour leurs communications relatives au service des chemins de fer.

Les télégrammes et les conversations téléphoniques de service seront libres de toute taxe.

Art. 38.

Les voyageurs, bagages, colis-messagerie express et marchandises de grande et petite vitesse seront acheminés directement.

Seront applicables au service des voyageurs, bagages et colis-messagerie express les dispositions touchant les tarifs désignés à l'article 39.

Les tarifs pour les transports postaux sont fixés au chapitre IV.

Le service des marchandises sera soumis aux stipulations de la Convention internationale de Berne du 14 octobre 1890 sur le transport des marchandises par chemin de fer, avec les modifications et suppléments apportés par la Déclaration additionnelle du 20 septembre 1893, par l'Arrangement additionnel du 16 juillet 1895, et par les Conventions additionneles du 16 juin 1898 et du 19 septembre 1906, pour autant que ces stipulationts ne sont pas modifiées ou complétés par la présente Convention et par le Règlement d'application ci-joint. Le service des marchandises sera soumis en outre aux dispositions touchant les tarifs indiquées à l'article 39.

Art. 39.

Seront établis pour le trafic entre la Prusse Orientale et le reste de l'Allemagne à travers le territoire cédé par l'Allemagne à la Pologne, ainsi qu'à travers le territoire de la Ville libre de Dantzig, des tarifs directs portant le titre:

„Tarif direct pour le trafic entre la Prusse Orientale et le reste de l'Allemagne à travers le territoire cédé par l'Allemagne à la Pologne, ainsi qu'a travers le territoire de la Ville libre de Dantzig".

En vue de l'établissement de ce tarif, les administrations des chemins de fer du pays de transit mettront à la dispositon des administrations de chemins de fer allemandes, pour les lignes ferrées situées sur le territoire polonais et dantzikois, des taxes qui ne seront pas plus élevées que celles des tarifs locaux en vigueur, y compris les tarifs généraux qui pourraient être éventuellement établis pour le transport du charbon des lieux de sa production. Il en sera de même pour ce qui concerne les frais accessoires. Les frais d'expédition (frais de gare) ne seront pas comptés.

Les tarifs exceptionnels et les réductions spéciales des frais de transport qui pourraient être accordés, sur une certaine ligne de transit, à une certaine catégorie de voyageurs, bagages, colis-messagerie express ou marchandises, seront également mis à la disposition de l'Allemagne pour la même catégorie de voyageurs, bagages, colis-messagerie express ou marchandises sur la même ligne et dans la même direction.

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

Również nie będą oddane do dyspozycji Niemiec zniżki kosztów transportu maszyn, artykułów instalacyjnych oraz materjałów budowlanych, niezbędnych bądź do tworzenia nowych przedsiębiorstw przemysłowych, bądź do rozwoju istniejących zakładów przemysłowych, które to zniżki mogłyby być przyznane na zasadzie ustaw, zmierzających do rozwoju przemysłu.

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

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

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

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

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

Art. 40.

Przewoźne za parowozy w stanie zimnym, wagony osobowe próżne oraz nowe wagony towarowe, wychodzące z warsztatów, pobierane będzie według taryfy, istniejącej dla taboru ruchomego, biegnącego na własnych kołach.

Art. 41.

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

Ne seront pas mis à la disposition de l'Allemagne les tarifs exceptionnels accordés en vue d'atténuer ou d'écarter les calamités publiques locales.

De même, ne seront pas mises à la disposition de l'Allemagne les réductions des frais de transport des machines, des articles d'installation et des matériaux de construction nécessaires soit à la création de nouvelles entreprises industrielles, soit au développement des établissements industriels existants, lesquelles réductions pourraient être accordées en vertu des lois visant le développement de l'industrie.

Les administrations des chemins de fer allemandes fixeront de leur propre décision, en monnaie allemande, le prix des billets, le montant des frais de transport et des frais accessoires pour tout le parcours du trafic en question.

Pour le trafic entre la Pologne et la Ville libre de Dantzig à travers le territoire allemand situé sur la rive droite de la Vistule et spécifié à l'article 96 du Traité de Versailles, seront établis de tarifs directs portant le titre:

„Tarif direct pour le trafic polono-dantzikois à travers le territoire allemand situé sur la rive droite de la Vistule et spécifié à l'article 96 du Traité de Versailles."

En vue de l'établissement de ce tarif, les administrations ferroviaires allemandes mettront à la dispositions des administrations de chemins de fer polonaises des taxes et frais accessoires d'après les principes fixés ci-dessus pour le trafic direct entre la Prusse Orientale et le reste de l'Allemagne à travers le territoire cédé par l'Allemagne à la Pologne, ainsi qu'à travers le territoire de la Ville libre de Dantzig.

Les administrations de chemins de fer polonaises fixeront, en assurant d'une manière équitable les intérêts de la Ville libre de Dantzig, de leur propre décision et, s'il y a lieu, en accord avec le Conceil du port et des voies d'eau de Dantzig, les prix des billets et le montant des frais de transport et des frais accessoires pour tout le parcours du trafic en question.

Art. 40.

Les frais de transport des locomotives non chauffées, des voitures de voyageurs vides, ainsi que des nouveaux wagons venant des ateliers, seront perçus d'après le tarif applicable au matériel roulant circulant sur ses propres roues.

Art. 41.

L'aide en locomotives allemande prévue dans l'article 27 sera donnée, d'une part en locomotives destinées à l'emploi continuel dans les trains rapides et omnibus, les trains de marchandises réguliers et les trains de marchandises facultatifs circulant pendant toute l'année ou au moins pendant une période d'horaires; et d'autre part en locomotives fournies pour l'emploi passager, et destinées au dédoublement exceptionnel des trains rapides et omnibus réguliers et pour des trains de saison de toute espèce (trains pour permissionnaires, trains de vacances, trains de saison des bains, trains de pommes de terre, trains d'engrais, etc.).

Art. 42.

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

§ 1. Ogólna ilość potrzebnych parowozów obliczona będzie na podstawie średniej codziennej pracy parowozów z dodaniem 2/3 na potrzeby naprawy. Parowozy na zamianę wynajętych, a potrzebujących naprawy, nie będą dostarczane przez Niemcy, jeżeli ilość wynajętych parowozów będących w naprawie, a znajdujących się w warsztatach niemieckich i tamże nadesłanych w celu naprawy, nie przewyższy 40%.

Przeciętna dzienna wydajność parowozu określona zostaje w sposób następujący:

dla pociągów pośpiesznych i osobowych — 150 kilometrów,

dla pociągów towarowych — 90 kilometrów.

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

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

dla pociągów pośpiesznych i osobowych — typu P. 8;

dla pociągów towarowych — typu G. 10. i G 8[1]; ewentualnie w ograniczonej ilości typu G. 7.

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

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

Wyjaśnienie formuły:

A = cena kupna nowego parowozu,

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

p = odsetki w wysokości 6.

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

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

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

Art. 42.

Les dispositions suivantes seront appliquées aux locomotives d'aide allemande fournies pour l'emploi continuel:

§ 1. Le total des locomotives nécessaires sera calculé sur la base des moyennes quotidiennes du rendement des locomotives en l'augmentant des 2/3 pour les besoins des réparations. Des locomotives de rechange pour des locomotives de louage ayant besoin de réparations ne seront pas fournies par l'Allemagne, tant que le nombre des locomotives de louage en réparation, qui se trouvent dans des ateliers allemands et qui leur ont été offertes aux fins de réparations, n'excédera pas les 40%.

Le rendement moyen quotidien d'une locomotive est fixé comme suit:

trains rapides et omnibus, 150 kilomètres;

trains de marchandises, 90 kilomètres.

Pour les trains facultatifs, le nombre de locomotives nécessaires sera fixé à raison de 50% des nombres calculés d'après les indications ci-dessus.

Les types des locomotives à fournir à l'administration des chemnis de fer polonaise pour l'aide en locomotives seront les suivants;

pour les trains rapides et omnibus, type P 8;

pour les trains de marchandises, type G 10 et G 8[1]; le cas échéant, un nombre restreint du type G 7.

§ 2. Le taux de location journalière à payer par l'administration des chemins de fer polonaise pour les locomotives fournies sera calculé d'après la formule suivante:

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

Explication de la formule:

A = prix d'achat d'une locomotive neuve;

L = durée de service d'une locomotive fixée à une période de 30 ans;

p = intérêt à 6%.

Sur demande d'une des Hautes Parties contractantes, le prix d'achat des locomotives neuves sera soumis à revision. Le taux de location sera fixé à nouveau conformément au résultat de cette revision.

§ 3. Les dispositions concernant les modalités de remise et de prise de possession des locomotives sont établies dans le Règlement d'application. Il en est de même pour l'outillage et les accessoires des locomotives.

§ 4. Lors de la remise des locomotives, l'administration des chemins de fer allemande fournira simultanément, pour chaque série de 20 locomotives d'un même type, une réserve en pièces de rechange, dont l'espéce et la quantité sont prévues par le Réglement d'application.

Les pièces de rechange qui deviendraient nécessaires en outre (trains de roues, cylindres, boîtes d'essieu, etc.) seront fournies par l'administration des chemins de fer allemande sur la demande de l'administration des chemins de fer polonaise, dans chaque cas où ces pièces deviendraient nécessaires

nych dla osób trzecich przez zarząd kolejowy niemiecki.

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

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

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

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

Art. 43.

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

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

§ 2. Cena najmu dziennego, która ma być obliczana według formuły, wymienionej w § 2 art. 42, stosowana będzie do tych parowozów tylko w tym wypadku, gdyby parowozy te były zwrócone w ciągu pierwszych dziesięciu dni. Jeżeliby parowozy te miały być zatrzymane dłużej, dzienna cena najmu powiększona zostaje o 200 marek za każdy parowóz osobowy i o 180 marek za towarowy; dodatek ten stopour des réparations, en tant que ces derniéres n'auront pas été effectuées dans les ateliers allemands.

Toutes les pièces de rechange seront fournies aux prix facturés à des tiers par l'administration des chemins de fer allemande.

§ 5. Les réparations courantes de peu d'importance seront effectuées dans les ateliers polonais. Par contre, les revisions annuelles conformes aux règlements polonais, ainsi que toutes les autres réparations plus considérables, seront effectuées en principe dans les ateliers allemands.

Les ateliers de chemins de fer allemands procéderont à la réparation des locomotives louées à l'administration polonaise aussi rapidement que faire se pourra.

Toutes les réparations des locomotives louées à l'administration des chemins de fer polonaise seront à la charge de cette derniére. Les frais occasionnés par les réparations dans les ateliers allemands seront calculés aux mêmes prix qu'envers des tiers.

§ 6. Si le Gouvernement polonais, aprés expiration du délai de 5 ans, renonce à un secours ultérieur en locomotives allemandes ou si une diminution du nombre des locomotives est convenue dans le courant de ce délai, l'administration des chemins de fer polonaise aura le droit de régler la restitution des locomotives, de manière à ce que toute locomotive soit rendue dans le même stade de revision périodique dans lequel elle se trouvait lors de la remise, même si de ce fait la restitution devait subir un certain retard.

La présentation, la revision et la prise de possession des locomotives à restituer se feront de la même manière que celle adoptée à la remise. En cas de constatation de détériorations provoquées par une usure anormale, on remédiera à ces détériorations dans des ateliers allemands aux frais de l'administration des chemins de fer polonaise, à moins que cette dernière n'aime mieux faire faire ces réparations dans ses ateliers propres.

§ 7. Le calcul des redevances de location pour les locomotives, des frais pour les réparations et pour les pièces de rechange, etc., se fera en monnaie allemande.

Art. 43.

Les dispositions suivantes seront appliquées aux locomotives d'aide allemande fournies pour emploi passager:

§ 1. Le total des locomotives nécessaires pour les trains sus-mentionnés, qui ne circulent que périodiquement, de même que le nombre et les types des locomotives d'aide à fournir par l'Allemagne, seront fixés, pour chaque cas spécial, d'un commun accord par les administrations de chemins de fer intéressées.

§ 2. Les taux de location journalière à calculer d'après la formule sous article 42, § 2 ne seront appliqués à ces locomotives que dans le cas où elles seraient restituées dans les premiers dix jours. Si elles sont retenues plus longtemps, les taux de location par jour seront augmentés de 200 mks. pour chaque locomotive de trains de voyageurs, et de 180 mks. pour chaque locomotive de trains de marchandises; cette augmentation sera à appliquer dès

sowany będzie od dnia przyjęcia parowozów, o których mowa.

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

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

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

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

le jour de la prise de possession des locomotives en question.

§ 3. La remise de ces locomotives se fera de dépôt de locomotives à dépôt de locomotives sans les formalités prévues à l'article 42, § 3, mais contre accusé de réception à signer par les chefs allemands et polonais des dépôts de locomotives en question. La restitution des locomotives se fera de la mème façon. Les administrations de chemins de fer intéressées conviendront des règles particulières.

§ 4. L'Allemagne ne fournira point de pièces de rechange avec ces locomotives; elle les fournira, le cas échéant, plus tard sur demande.

§ 5. Les réparations courantes de peu d'importance seront effectuées dans les ateliers polonais aux frais de l'administration de chemins de fer polonaise. Dans le cas où des réparations plus considérables seraient à effectuer à ces locomotives, elles seraient à restituer à l'administration des chemins de fer allemande; cette dernière fournira d'autres locomotives en état de service. Les frais occasionnés par la réparation de ces locomotives en ateliers allemands seront à la charge de l'administration des chemins de fer allemande, à l'exception toutefois des frais qui seraient à payer pour la réparation des détériorations provoquées par une usure anormale, en tant que les détériorations sont survenues dans le service polonais.

§ 6. Les redevances de location et les frais de réparation éventuellement à restituer seraient à calculer en monnaie allemande.

ROZDZIAŁ III.

Tranzyt wojskowy.

Art. 44.

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

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

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

Korzystanie z innych pociągów osobom tym jest wzbronione.

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

§ 4. W celu przewozu tranzytem żołnierzy urlopowanych, pojedyńczych wojskowych, podróżujących w sprawach służbowych, wojsk i mienia wojskowego,

CHAPITRE III.

Transit militaire.

Art. 44.

Le transit des militaires allemands et des biens militaires allemands aura lieu conformément aux régles suivantes:

§ 1. Sont considérées comme militaires dans le sens de la présente Convention, toutes les personnes en service actif appartenant à la force armée, sans distinguer si elles voyagent en tenue militaire ou en civil.

§ 2. Les personnes isolées en tenue militaire allemande se serviront des trains ou parties de trains mentionnés à l'article 4 et destinés au transit privilégié, ou des trains destinés spécialement pour le transit militaire et mentionnés ci-dessous.

Il est interdit à ces personnes de se servir d'autres trains.

§ 3. Les militaires isolés, profitant des trains ou parties de trains destinés au transit privilégié ne pourront, en fait d'armes, emporter que leurs armes blanches (sabre, baionnette); ils seront cependant tenus de déposer ces armes au fourgon de bagages pour le temps du transit en dehors du territoire allemand.

§ 4. Pour assurer le transit des permissionnaires, des militaires isolés voyageant pour raison de service, des troupes et des biens militaires, un

kursować może w obu kierunkach jeden pociąg wojskowy na tydzień. Wojskowi w ubraniu cywilnem będą mogli korzystać z tych pociągów.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

train militaire hebdomadaire pourra circuler dans les deux directions. Les militaires en civil pourront se servir de ces trains.

En général, les armes et les munitions ne peuvent pas être transportées par ce train. Néanmoins, les militaires se servant de ce train auront le droit d'emporter dans le train leurs armes blanches, leur fusil, pistolet ou revolver avec la quantité réglementaire de munitions portatives.

Les autorités allemandes seront tenues d'annoncer aux autorités polonaises le départ de ce train au moins 24 heures avant sa mise en route.

§ 5. Les armes blanches, fusils, pistolets, revolvers, ainsi que leurs munitions, transportés par les trains prévus au § 4 devront être déposés, pour le temps du transit en dehors du territoire allemand, dans des wagons spécialement désignés à cet effet. Ces wagons seront groupés spécialement dans le train et seront escortés par un personnel appartenant au pays de transit, dont le nombre ne dépassera pas deux hommes par wagon.

Les wagons destinés aux voyageurs militaires seront réunis en un groupe, et convoyés par des agents douaniers, conformément à l'article 82.

§ 6. Pour le transit des biens militaires en général, y compris les armes et les munitions dont le § 4 exclut le transport, un train de marchandises militaire hebdomadaire pourra circuler dans les deux directions. La mise en marche de ces trains devra être annoncée conformément au § 4 alinéa 3.

§ 7. Les biens militaires, exigeant une surveillance ou un service spécial, pourront être accompagnés dans ces trains par des soldats allemands au nombre de deux convoyeurs tout au plus par wagon de chevaux et d'un homme par wagon de matériel.

Les autorités douanières du pays de transit auront dans ce cas le droit d'exercer leur contrôle sur ces wagons par leurs agents, dont le nombre ne pourra pas dépasser 2 par 10 wagons.

Les convoyeurs allemands pourront emporter dans le train leurs armes blanches, qu'ils devront néanmoins déposer dans le wagon de service pour le temps du transit en dehors du territoire allemand.

§ 8. Pour assurer le transit des permissionnaires en tenue militaire ou en civil à l'occasion des fêtes de Noël et de Pâques, des trains spéciaux, exclusivement pour permissionnaires, pourront circuler conformément à un arrangement à faire préalablement entre les autorités ferroviaires allemandes et polonaises. Les dispositions du § 3 concernant le transit des militaires isolés seront appliquées également à ces trains.

§ 9. Pour le maintien de l'ordre intérieur dans les trains en question, une escorte allemande composée d'un officier et de 10 soldats tout au plus pourra accompagner les trains prévus aux §§ 4 et 8. Cette escorte ne pourra garder que ses armes blanches et ses pistolets avec charge complète et chargeur de rechange contenu dans la gaine.

§ 10. Les transports militaires prévus aux §§ 4, 6 et 8 s'effectueront en wagons fournis par l'Allemagne, avec des locomotives et un personnel po-

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

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

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

§ 12. Każdy wojskowy pociąg towarowy, przewidziany przez § 6, winien składać się przynajmniej z 25 wagonów naładowanych. O ileby w pociągach wojskowych, przewidzianych przez §§ 4 i 8, ilość podróżnych nie dosięgała 400, Niemcy zobowiązane będą zwrócić cenę ilości biletów III klasy, równej różnicy pomiedzy 400 a ilością podróżnych.

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

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

Art. 45.

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

Art. 46.

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

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

Art. 47.

Przewóz wojskowych polskich oraz mienia wojskowego polskiego przez obszar niemiecki, położony

lonais. Les locomotives seront livrées à cet effet conformément aux règles prévues par la présente Convention pour le transit civil.

§ 11. Les trains militaires prévus par les §§ 4, 6 et 8 seront dirigés par la ligne Chojnice—Tczew—Marienburg.

En cas d'interruption de mouvement ou de difficultés qui pourraient se produire sur cette ligne, les transports s'effectueront sur une ligne à convenir entre les autorités ferroviaires intéressées.

§ 12. Chaque train militaire de marchandises prévu par le § 6 devra être composé d'au moins 25 wagons chargés.

Dans le cas ou le nombre des voyageurs, dans les trains militaires prévus par les §§ 4 et 8, serait inférieur à 400, le prix d'un nombre de billets de 3-e classe, égal à la différence entre 400 et le chiffre des voyageurs, devra être remboursé par l'Allemagne.

Dans les trains mixtes prévus par le § 4 (pour militaires et biens militaires) la charge d'un wagon de marchandises sera considérée comme équivalant à 16 voyageurs pour l'application de l'alinéa ci-dessus.

Néanmoins pour faciliter à l'Allemagne la mise en route des trains prévus par le § 4, dans le cas où le nombre des militaires et la charge des biens militaires à transporter par ces trains seraient inférieurs au nombre indiqué ci-dessus, l'Allemagne pourra exceptionnellement y ajouter un certain nombre de wagons chargés de marchandises civiles en transit, jusqu'au nombre nécessaire pour ,exploiter la force de traction de la locomotive. Pour l'application du minimum de 400 voyageurs stipulé ci-dessus, la charge de chaque wagon de marchandises civiles sera également considérée comme équivalente à 16 voyageurs.

Art. 45.

Les mesures pour assurer la liaison entre les autorites intéressées, ainsi que les règles spéciales pour le transit des trains militaires, sont stipulées dans le Réglement d'application.

Art. 46.

En cas d'une interruption des communications ferroviaires, télégraphiques et téléphoniques, l'Allemagne pourra se servir, dans le but de maintenir la liaison entre la Prusse Orientale et le reste de l'Allemagne, d'automobiles isolées transportant chacune deux personnes en tenue militaire, munies seulement da leurs armes blanches, le mécanicien et son aide non compris. Ces automobiles ne seront soumises à aucune obligation de douane et de passeport, mais chacune devra être accompagnée d'un agent du pays de transit.

Les militaires allemands auront à se soumettre aux injonctions de ces agents ayant pour but d'assurer le service douanier ainsi que l'ordre public.

Lesdites automobiles suivront les routes prévues par la présente Convention pour la circulation des automobiles en transit.

Art. 47.

Le transport des militaires et des biens militaires polonais à travers le territoire allemand situé

na prawym brzegu Wisły, zostaje zapewniony na rzecz Polski ściśle według warunków, jakie są przyznane na rzecz Niemiec, na mocy Konwencji niniejszej.

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

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

Art. 48.

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

Art. 49.

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

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

ROZDZIAŁ IV.

Poczta, telegraf, telefon.

Art. 50.

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

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

Art. 51.

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

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

sur la rive droite de la Vistule, est assuré à la Pologne strictement et dans les mêmes conditions que celles qui sont accordées à l'Allemagne par la présente Convention.

Les clauses stipulées ci-dessus et relatives aux transports militaires allemands seront appliquées par analogie aux transports militaires polonais.

La ligne Deutsch Eylau—Marienburg est désignée comme ligne de transit.

Art. 48.

Les frais de l'escorte et des convoyeurs incomberont à la partie expéditrice, conformément aux stipulations concernant le trafic en transit privilégié prévu par la présente Convention.

Art. 49.

En tant que les dispositions du présent chapitre et du Règlement d'application n'en disposent pas autrement, les règles générales de la présente Convention concernant le transit civil sont applicables au transit militaire.

Les biens militaires transportés par voie d'eau seront soumis aux règles prévues pour le transport en transit des marchandises civiles aux chapitres V et VII de la présente Convention.

CHAPITRE IV.

Postes, télégraphes et téléphones.

Art. 50.

L'Allemagne aura le droit, conformément aux besoins de son trafic postal, d'expédier sur les parcours de chemins de fer destinés au transit privilégié entre la Prusse Orientale et le reste de l'Allemagne, à travers le territoire cédé, des envois postaux de toute sorte dans ses propres wagons (wagons-poste et fourgons). Ce droit sera étendu au territoire de la Ville libre de Dantzig.

L'administration des postes allemande aura le droit de placer dans chaque train rapide et omnibus un wagon-poste allemand convoyé par des employés allemands. Les wagons-poste et fourgons clos seront transportés dans les trains de marchandises de grande vitesse, et — à défaut d'un tel train — dans les trains de marchandises ordinaires.

Art. 51.

L'administration des postes polonaise aura le droit d'utiliser en même temps, sur les parcours polonais, pour le transport de ses envois postaux, les wagons-poste directs convoyés par des employés de poste allemands, en tenant compte de l'espace disponible. L'administration des postes de la Ville libre de Dantzig aura le même droit sur les parcours de la Ville libre.

Toutefois, l'administration des postes allemande ne sera pas tenue d'accrocher aux trains des wagons-poste, si les intérêts du trafic allemand ne l'exigent.

Art. 52.

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

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

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

Art. 53.

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

Art. 54.

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

Art. 55.

Personel, konwojujący ambulanse niemieckie, przewożony będzie bezpłatnie.

Art. 52.

Dans chaque wagon-poste convoyé par des employés de poste allemands pourra voyager en même temps un fonctionnaire des postes polonais qui, le cas échéant, manipule simultanément le courrier polonais. Ce fonctionnaire polonais n'est pas autorisé à s'immiscer dans les affaires intérieures du service allemand. Il n'est pas permis audit employé des postes polonais d'examiner le chargement postal allemand. Toutefois il pourra, sans déranger les opérations de service allemandes, veiller à ce que dans les wagons-poste allemands ne soient pas transportés des objets n'entrant pas dans le cadre des envois postaux. Il ne sera permis aux employés allemands de transporter avec eux que des objets et des vivres nécessaires à leur usage personnel pendant le parcours à travers le territoire de transit.

Le fonctionnaire des postes polonais voyageant dans le wagon-poste allemand veillera à ce que les stipulations de l'article 54 soient observées. De plus, il représente le personnel des postes allemand devant les autorités polonaises et dantzikoises. Il sera tenu de faire constater par écrit, par les employés allemands, les irrégularités relevées par lui, et d'en faire seulement un rapport à ses chefs en s'abstenant de tout empiètement dans les affaires du personnel allemand.

La Ville libre de Dantzig aura également le droit de faire convoyer par ses propres agents postaux les wagons-poste allemands à travers le territoire dantzikois. Les dispositions stipulées au présent article, concernant les convoyeurs polonais, seront également à appliquer aux convoyeurs dantzikois.

Art. 53.

L'administration des chemins de fer polonaise ou dantzikoise est tenue de transporter, d'après ses instructions générales des chemins de fer, les wagons-poste et fourgons clos reçus de l'administration des chemins de fer allemande et plombés par les bureaux postaux et douaniers allemands.

Art. 54.

Les boîtes aux lettres des wagons-poste allemands devront rester fermées sur le territoire polonais et dantzikois. Les fonctionnaires des postes allemands ne devront pas non plus se mettre en communication, sur le territoire de transit, avec le public. Il leur est défendu de quitter les wagons-poste et de recevoir ou de livrer aucun objet pendant le séjour en territoire polonais ou dantzikois. Un échange quelconque de courrier ou de colis postaux sur le territoire de transit ne pourra avoir lieu qu'après un accord entre les administrations locales intéressées, et uniquement par l'intermédiaire du fonctionnaire des postes polonais ou dantzikois voyageant dans les wagous-poste allemands.

Art. 55.

Le transport du personnel (voir article 50) convoyant les wagons-poste allemands est gratuit.

Art. 56.

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

Art. 57.

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

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

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

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

Art. 58.

W razie, gdyby ambulans niemiecki nie był doczepiony do pociągu uprzywilejowanego, personel kolejowy polski, lub gdański, będzie mógł, po porozumieniu się władz miejscowych, być zobowiązany do przewozu przez obszar polski, lub gdański, worków z listami, do których dołączony będzie list przewozowy.

Art. 59.

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

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

Art. 60.

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

W razie wypadku kolejowego zarząd, prowadzący eksploatację, ponosi odpowiedzialność za funkcjonarjuszów pocztowych, jak również za przesyłki pocz-

Art. 56.

Les ambulants allemands devront être pourvus d'une attestation du bureau des postes ambulant allemand, libellée en langues allemande et polonaise et indiquant le nombre des fonctionnaires autorisés à voyager pour le service dans chaque wagon-poste allemand.

Art. 57.

Seront transportés dans les wagons-poste allemands transitant à travers le territoire polonais et dantzikois les envois postaux suivants de toute sorte:

a) les envois postaux en provenance de la Prusse Orientale et à destination du reste de l'Allemagne et vice versa;

b) les envois postaux en provenance de l'étranger et à destination de l'Allemagne (y compris la Prusse Orientale) et vice versa.

Le transport dans les wagons-poste des „dépêches" de transit de toute sorte en provenance de l'étranger et à destination de l'étranger fera l'objet d'un accord préalable entre les administrations des postes allemande et polonaise.

Art. 58.

Dans le cas où un wagon-poste allemand ne serait pas accroché à un train privilégié, le personnel polonais ou dantzikois du chemin de fer pourra, aprés accord entre les administrations locales, être chargé du transport, à travers le territoire polonais et dantzikois, des sacs de lettres accompagnés d'une lettre de voiture.

Art. 59.

Pour le transport à travers le territoire polonais des wagons allemands en transit (wagons-poste et fourgons), y compris les envois postaux (voir article 57 a et b), ainsi que des objets d'équipement des wagons-poste et des convoyeurs allemands, les redevances devront être versées à l'administration des postes polonaises d'après un taux fixé dans le règlement d'application par essieu-kilomètre des wagons-poste ou fourgons. Le dit taux devra comprendre les frais du convoiement des wagons-poste ambulants allemands, ainsi que la prime pour les risques de la responsabilité prévue à l'article 60.

En tant que l'administration des chemins de fer de la Ville libre de Dantzig participera au transit postal allemand, cette administration recevra également de taxes par essieu-kilomètre, telles qu'elles sont stipulées dans le Règlement d'application.

Art. 60.

L'adminisration des postes allemande est responsable des envois postaux transportés dans les wagons allemands convoyés par des employés des postes allemands, à moins qu'une faute puisse être imputée à l'administration des chemins de fer exploitante.

En cas d'accident de chemin de fer, l'administration exploitante sera responsable en ce qui concerne les agents des postes ainsi que les envois postaux et les wagons-postes, dans la même mesure

towe i za wagony pocztowe w tym samym stopniu, co za podróżnych, za towary i za wagony kolejowe.

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

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

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

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

Art. 61.

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

Art. 62.

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

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

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

Art. 63.

Tranzytowa komunikacja telegraficzna i telefoniczna obejmuje:

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

que pour les voyageurs, pour les marchandises et pour les wagons de chemin de fer.

L'administration des chemins de fer polonaise ou dantzikoise sera responsable vis-à-vis de l'dministration des postes allemande des envois postaux transportés dans les wagons allemands clos, au même degré qu'elle est responsable, d'aprés ses règlements, vis-à-vis des administrations des postes polonaise ou dantzikoise.

Si des colis recommandés ou à valeur déclarée sont transportés dans les wagons poste ou fourgons clos, la responsabilité des administrations des chemins de fer polonaise ou dantzikoise ne pourra dépasser celle qui lui incombe pour des colis ordinaires expédiés par chemins de fer.

La Pologne et la Ville libre de Dantzig ne seront pas tenues de payer une indemnité pour la perte ou la spoliation des sacs de lettres transportés par l'intérmédiaire des agents de chemins de fer polonais ou dantzikois.

En cas de transbordement d'envois postaux allemands effectué par suite de dételage d'un wagon-poste allemand convoyé, la responsabilité pour les envois postaux allemands passera à l'administration des postes polonaise ou dantzikoise, si aprés remise faite, le personel des postes polonais ou dantzikois continue à transporter les envois allemands. L'administration des postes polonaises ou dantzikoises, sera dans ce cas, tenue à payer une indemnité à fixer dans mêmes limites et d'aprés les mêmes prescriptions selon lesquelles l'administration postale allemande est responsable vis-à-vis de expéditeurs.

Art. 61.

Si, pendant la route de transit, un wagon-poste allemand devient inutilisable, soit à la suite d'un échauffement, soit pour d'autres raisons, l'administration polonaise ou dantzikoise (administration des postes ou des chemins de fer) aura aussitôt à pourvoir au remplacement dudit wagon au mieux des intérêts du service postal.

Art. 62.

Le trafic télégraphique et téléphonique de transit entre la Prusse Orientale et le reste de l'Allemagne sera effectué à l'aide des lignes directes appropriées.

Les numéros des fils destinés à ce service sont fixés par le Règlement d'application; les administrations des postes et télégraphes intéressées pourront convenir de l'échange de certains fils contre d'autres.

Dès que l'Allemagne sera en mesure de pourvoir à ses besoins par d'autres voies, elle renoncera à utiliser une partie correspondante des lignes polonaises et dantzikoises mises à sa disposition.

Art. 63.

Le trafic télégraphique et téléphonique de transit comprend:

a) les télégrammes et les conversations téléphoniques en provenance de la Prusse Orientale et à destination du reste de l'Allemagne et vice versa.

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

Art. 64.

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

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

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

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

Art. 65.

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

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

Art. 66.

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

ROZDZIAŁ V.

Żegluga.

Art. 67.

Wolny tranzyt pomiędzy Prusami Wschodniemi a pozostałą częścią Niemiec wodą obejmuje wszelkie drogi żeglowne i spławne, znajdujące się na obszarze, ustąpionym przez Niemcy Polsce, na obszarze gdańskim, jak również na wodach terytorjalnych polskich i gdańskich. Tranzyt ten obejmuje wszelkiego

b) les télégrammes en provenance de l'étranger à destination de l'Allemagne (y compris la Prusse Orientale) et vice versa.

Art. 64.

Pour l'usage de chaque fil télégraphique, y compris son entretien, l'Allemagne payera à la Pologne une indemnité forfaitaire calculée sur la base de 5,000 mots par jour, et se montant pour chaque mot au cinquième du tarif télégraphique en vigueur en Allemagne pour un mot. Quant au circuit téléphonique (deux fils unis) la même rétribution que pour un fil télégraphique lui ser appliquée. Le payement se fera par trimestre en monnaie allemande.

Cette indemnité forfataire comprendra l'indemnité pour l'usage et pour l'entrentien des fils se trouvant sur le territoire polonais, ainsi que, le cas échéant, des fils se trouvant sur le territoire dantzikois, appartenant à la Pologne ou administrés par elle.

Quant aux fils se trouvant sur le territoire de la Ville libre de Dantzig et appartenant à l'administration des télégraphes dantzikoise, l'Allemagne remboursera à la Ville libre de Dantzig les frais d'entretien effectifs.

Les remboursements à verser en monnaie dantzikoise à la Ville libre de Dantzig comprendront tant l'usage des fils que leur entretien.

Art. 65.

Les dispositions de l'article 64 concernant l'indemnité forfaitaire pour l'usage, y compris l'entretien, des fils télégraphiques et téléphoniques employée au transit entre la Prusse Orientale et le reste de l'Allemagne, seront soumises chaque année à une revision, sur la demande de l'Allemagne ou de la Pologne.

Les taux ainsi modifiés seront applicables dès le commencement de chaque année budgétaire (1er avril); la demande de revision doit être présentée au plus tard un trimestre avant le 1er avril.

Art. 66.

Les dispositions du présent chapitre (IV) seront appliquées d'une manière analogue au trafic postal, télégraphique et téléphonique de la Pologne avec la Ville libre de Dantzig à travers le territoire allemand sur la rive droite de la Vistule, tel qu'il est spécifié a l'article 96 du Traité de Versailles.

CHAPITRE V.

Navigation.

Art. 67.

Le libre transit entre la Prusse Orientale et le reste de l'Allemagne par eau s'étend à toutes les voies navigables et flottables se trouvant sur le territoire cédé par l'Allemagne á la Pologne, sur le territoire dantzikois, ainsi que sur les eaux territoriales polonaises et dantzikoises. Il comprend toute

rodzaju statki, a mianowicie: barki, tratwy, barki holowane w grupach, statki parowe i wogóle statki wszelkich kategorji, jak również i ich ładunki, z wyłączeniem statków wojennych.

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

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

Art. 68.

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

Art. 69.

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

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

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

Art. 70.

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

espéce de navires, à savoir: les chalands, radeaux, remorqueurs, convois, vapeurs et bateaux de toute catégorie ainsi que leur chargement, á l'exclusion des bâtiments de guerre.

Au transit par les voies d'eau ne seront admis que les chalands, remorqueurs, vapeurs, bateaux de toute catégorie, domiciliés sois dans un des ports polonais, ou soit dans un des ports dantzikois. Toutefois, la Pologne et la Ville libre de Dantzig pourront admettre, au transit, sur la demande de l'Allemagne, des navires domiciliés dans d'autres ports.

Quant aux radeaux, seront admis au transit tous les radeaux se rendant de la Prusse Orientale dans le reste de l'Allemagne et vice versa.

Art. 68.

Sur le parcours il ne pourra être perçu des taxes d'aucune autre espéce que les taxes ayant un caractère de rétribution, et destinées exclusivement à couvrir d'une manière équitable les frais d'entretien de la navigabilité ou d'amélioration des voies d'eau et de leur accès, ou destinées à subvenir á des dépenses faites dans l'intérêt de la navigation. Le tarif en sera calculé d'après ces frais et dépenses, et sera affiché dans les ports. Le Gouvernement allemand sera avisé dans le plus bref délai possible, par voie diplomatique, de chaque modification apportée au tarif avant la mise en vigueur de cette modification.

Art. 69.

Les certificats des mécaniciens, des chauffeurs et des bateliers ainsi que les certificats des chaudières, délivrés par les pays bénéficiaires du droit de transit, seront reconnus valables par les autorités du pays transitaire.

Quant aux bateliers, au personnel d'équipe et aux membres des familles de ces personnes, occupés au transport en transit et séjournant passagèrement dans le pays transitaire, leurs droits et obligations personnels de caractère public (spécialement en ce qui concerne des impôts directs et la prévoyance sociale), seront réglés durant ce séjour d'après les lois du pays bénéficiaire du droit de transit.

Dans le cas où ces personnes exerceraient pendant ce séjour encore une autre profession dans le pays de transit, elles seraient soumises pour leur autre profession, aux lois du pays de transit.

Art. 70.

Les navires mentionnés à l'article 67 ne pourront aborder qu'aux endroits où un service de douane ou un bureau de police aura été établi; la liste de ces endroits sera communiqée au Gouvernement allemand dans les deux mois après la mise en vigueur de la présente Convention. Les modifications à apporter dans cette liste à l'avenir seront communiquées au Gouvernement allemand dans le plus bref délai possible. Pour des raisons importantes, les bateaux pourront aborder dans d'autres endroits; un règlement spécial de douane et de passeports fixera la façon de procèder dans ce cas.

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

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

Art. 71.

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

Art. 72.

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

Art. 73.

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

Art. 74.

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

ROZDZIAŁ VI.

Samochody i motocykle.

Art. 75.

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

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

Pour l'application des règlements de la police de navigation, ainsi que pour toutes autres raisons importantes, l'équipage des radeaux pourra procéder à leur composition ou décomposition.

Le halage sur les rives y appropriées pourra se faire sans avertissement spécial à la police. Les prescriptions policières concernant le halage devront être observées.

Art. 71.

Le transbordement en cours de route des marchandises en transit ne pourra être effectué que dans les endroits qui seront fixés par les administrations polonaises ou dantzikoises. La liste de ces endroits sera communiquée par le Gouvernement polonais au Gouvernement allemand, au plus tard deux mois après la mise en vigueur de la présente Convention. Les modifications à apporter dans cette liste à l'avenir seront communiquées au Gouvernement allemand dans le plus bref délai possible. Le transbordement mentioné ci-dessus sera soumis au contrôle de la douane, dont les frais incomberont au batelier.

Art. 72.

La procédure à suivre dans le cas d'urgence où les personnes mentionnées à l'article 69 seraient obligées de retourner à leur domicile, est fixée dans le Réglement d'application.

Art. 73.

Tant qu'en Pologne, en Allemagne et sur le territoire de la Ville libre de Dantzig le rationnement des vivres indispensables subsistera, les bateliers allemands transitant en Pologne ou sur le territoire de la Ville libre de Dantzig, et les bateliers polonais et dantzikois transitant en Allemagne seront traités, en ce qui concerne le mode d'allocation des vivres ainsi que le prix, la quantité et la qualité des vivres alloués, de la même façon que les bateliers de transit.

Art. 74.

La question de l'administration de la rivière Netze-Noteć sur son parcours limitrophe fera l'objet d'un arrangement ultérieur, qui sera conclu dans le plus bref délai possible.

CHAPITRE VI.

Automobiles et motocyclettes.

Art. 75.

Le transit en automobiles et en motocyclettes se fera sur les routes que les pays de transit destineront à la traversée. Le choix de ces routes correspondra aux besoins du trafic.

Les Hautes Parties contractantes s'engagent à se communiquer mutuellement la liste des routes destinées à la traversée, au plus tard deux mois aprés la ratification de la présente Convention.

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

Art. 76.

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

Art. 77.

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

ROZDZIAŁ VII.

Cło.

Ruch kolejowy.

Art. 78.

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

Art. 79.

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

Art. 80.

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

Art. 81.

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

Art. 82.

Pociągi, lub części pociągów, wymienione w art. 81, konwojowane będą przez urzędników cel-

Les modifications apportées à cette liste à l'avenir seront communiquées aux autres Parties contractantes dans le plus bref délai possible.

Art. 76.

Le bureau douanier d'entrée fournira pour les automobiles et motocyclettes, au moment où elles franchiront la frontière, des marques spéciales à porter par celles-ci pendant la traversée. En outre, le chauffeur recevra un certificat de passage, dans lequel la route à suivre sera indiquée. Les marques et les certificats devront être remis au bureau douanier de sortie.

Art. 77.

Les automobiles et motocyclettes seront soumises aux taxes de péage dans le mesure où ces taxes frappent également la circulation à l'intérieur du pays de transit.

CHAPITRE VII.

Douane.

Trafic ferroviaire.

Art. 78.

Les administrations douanières et ferroviaires des Hautes Parties contractantes se seconderont réciproquement dans toutes les questions ayant rapport au transit, en se fournissant des renseignements et en procédant à des recherches sur demande de l'autre Partie. La correspondance qui en résultera s'effectuera sans aucun intermédiaire entre les administrations compétentes.

Art. 79.

Le trafic de transit sera soumis à la surveillance douanière du pays de transit. Il sera procédé à l'expédition douanière immédiatement après l'arrivée de tout train prévu par l'horaire des chemins de fer. Les scellés douaniers des Hautes Parties contractantes seront reconnus mutuellement.

Art. 80.

Le trafic en transit est soumis aux règlements douaniers généraux en vigueur dans chaque pays pour autant qu'ils ne sont pas contraires aux dispositions de la présente Convention.

Art. 81.

Les personnes en transit et leurs bagages sont exempts de tous droits de douane ou autres droits analogues, à l'exception des sommes déboursées par les administrations ferroviaires. Les trains rapides et omnibus servant au transit privilégié, et les parties de trains affectées à ce même service, doivent être composés exclusivement de voitures à couloir.

Art. 82.

Les trains ou parties de trains mentionnés à l'article 81 seront convoyés par des fonctionnaires

nych kraju tranzytowego. Koszta konwoju ponosi kraj wysyłający odpowiednio do postanowień Przepisów wykonawczych do niniejszego artykułu.

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

Art. 83.

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

Art. 84.

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

Art. 85.

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

Komunikacja wodną.

Art. 86.

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

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

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

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

Art. 87.

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

Jeżeli w danym wypadku zastosowanie zamknięcia celnego jest niemożliwe i jeżeli szyper nie życzy sobie konwoju celnego — obowiązany będzie

de la douane du pays de transit. Les frais de convoiement incombent au pays expéditeur conformément aux dispositions du règlement d'application de cet article.

En principe, le convoiement est assuré, sur le territoire polonais, par les agents de la douane polonaise et, sur le territoire dantzikois, par les fonctionnaires de la douane dantzikoise.

Art. 83.

Les marchandises contenues dans les wagons en transit, y compris les wagons-poste, traverseront le territoire étranger libres de tous droits de douane ou autres droits analogues, à l'exception des sommes déboursées par les administrations ferroviaires.

Art. 84.

Dans la mesure du possible, les wagons ou les marchandises seront mis sous scellé douanier. Aucune autre formalité de douane ne doit être remplie.

Art. 85.

Il est interdit de procéder à des chargements ou à des déchargements ou de compléter des chargements dans le pays de transit. Toutefois, les administrations ferroviaires seront autorisées à effectuer tous les transbordements éventuellement nécessaires.

Trafic par eau.

Art. 86.

Les marchandises et tous les navires mentionnés à l'article 67 qui traverseront en transit les voies navigables et flottables ainsi que les eaux territoriales appartenant à la Pologne ou à la Ville libre de Dantzig, seront exempts de tous droits de douane ou autres droits analogues.

L'embarquement ou le débarquement de passagers, le chargement ou le déchargement de marchandises seront interdits en cours de route.

Les navires qui, dans le pays de sortie, ont été soumis aux formalités douanières applicables au transit sans transbordement, ne pourront effectuer des transbordements, des allègements ou des transbordements à d'autres moyens de transport que dans les cas de nécessité, ou pour des raisons qui rendent le trajet impossible (condition des cours d'eau, glace, barrages des écluses).

Les navires dont la cargaison doit subir un transbordement à d'autres vaisseaux ou à d'autres moyens de transport pendant le trajet sur les cours d'eau indiqués, ne tombent pas sous le coup des dispositions du présent chapitre, mais ils restent soumis aux prescriptions douanières générales.

Art. 87.

La cargaison des navires naviguant en transit sans transbordement sera, au choix du batelier, ou mise sous scellé douanier, ou convoyée par les agents de douane.

Lorsque, dans certains cas donnés, la mise sous scellé douanier n'est pas possible et si le batelier ne désire pas le convoiement douanier, il doit faire

dać zabezpieczenie co do uiszczenia opłat celnych i monopolowych.

Art. 88.

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

To samo dotyczy towarów wolnych od cła, które w kraju tranzytowym podlegają zakazom wywozu i przywozu. Jeżeli w tych wypadkach zastosowana będzie zasada zabezpieczenia, ustalenie wysokości kwoty, która ma być wpłacona, pozostawione będzie uznaniu granicznego urzędu celnego; jednakowoż wysokość zabezpieczenia, które ma być dane, nie będzie mogła przewyższać 30% wartości handlowej towaru.

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

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

Art. 89.

Koszta konwoju obciążać będą szypra.

Art. 90.

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

Art. 91.

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

Art. 92.

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

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

Z wyłączeniem wypadku siły wyższej wszelka komunikacja pomiędzy statkiem a lądem, jak wsiadanie i wysiadanie podróżnych, ładowanie, lub wyładowywanie towarów — będą mogły mieć miejsce

garantir le payement du montant des droits de douane et de monopole.

Art. 88.

Les marchandises soumises à des droits de douane dans le pays de transit seront toujours traitées conformément aux dispositions de l'article précédent.

Il en est de même des marchandises qui sont libres de droits de douane, mais qui sont soumises de la part du pays de transit à une défense d'importation ou d'exportation. Si, dans ces cas, le régime de la garantie est adopté, la fixation du montant de la garantie à verser sera laissée à l'estimation du bureau-frontière de douane; toutefois, le montant de la garantie à fournir ne pourra pas excéder 30% de la valeur commerciale des marchandises.

Les marchandises qui sont soumises dans le pays de transit à certains droits de monopole d'État, ne seront transportées que mises sous scellé douanier et après versement d'une garantie.

Pour les articles de monopole soumis à des droits de douane, la garantie se composera du montant des droits de douane et des droits de monopole. Pour les articles de monopole libres de droits de douane, la garantie comprendra uniquement le montant des droits de monopole.

Art. 89.

Les frais du convoiement incomberont au batelier.

Art. 90.

En ce qui concerne le batelier, sa famille, les membres de l'équipage et les passagers qui font la traversée sur le navire, ainsi que les bagages de ces personnes, deux régimes seront applicables, au choix du batelier, à l'entrée du navire dans le pays de transit: ou bien ces personnes, et les objets qu'elles emportent avec elles, subiront le controle douanier, ou bien le navire sera accompagné d'un convoi douanier.

Art. 91.

Tant à l'entrée dans le pays de transit qu'a la sortie de ce pays, les formalités de douane et de passeport s'accompliront, quant au lieu et au temps, de telle façon que la perte de temps soit aussi restreinte que possible.

Art. 92.

Pour la partie de la Netze-Noteć formant frontière entre la Pologne et l'Allemagne, les prescriptions suivantes seront appliquées:

Les marchandises et les navires mentionnées à l'article 67, les passagers voyageant en transit et leurs bagages, seront exempts de toute formalité douanière, pour autant que le navire effectuera la traversée sans prendre aucun contact soit avec l'une soit avec l'autre des deux rives.

A l'exception des cas de force majeure, toute communication entre le navire et la terre, telle que débarquement ou embarquement de passagers, chargement ou déchargement de marchandises, ne pour-

wyłącznie tylko na brzegu tego państwa, na terytorjum którego statek był ładowany i z którego podróż była rozpoczęta.

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

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

Ruch samochodów i motocykli.

Art. 93.

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

Art. 94.

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

Art. 95.

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

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

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

Art. 96.

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

ROZDZIAŁ VIII.

Paszporty.

Art. 97.

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

Art. 98.

W razie wojny w Europie, lub też w razie, gdyby w kraju tranzytowym ogłoszony został zgodnie z jego konstytucją stan oblężenia, lub wogóle stan wyront avoir lieu que sur la rive de l'État, sur le territoire duquel le bateau a été chargé et le voyage entrepris.

Les administrations douanières locales des deux États se réservent de réglementer les communications des hommes de l'équipage avec la rive opposée.

Toute communication entre un navire en transit et un autre navire sera interdite.

Trafic en automobiles et en motocyclettes.

Art. 93.

Les automobiles et motocyclettes en transit ainsi que les marchandises y contenues traverseront le pays de transit libres de tous droits de douane ou d'autres droits analogues.

Art. 94.

Les automobiles et motocyclettes ainsi que leur cargaison seront soumises, dans le pays de transit, aux formalités de douane et au versement d'une garantie.

Art. 95.

La garantie se compose du montant des droits de douane et éventuellement des impôts indirects et des droits de monopole.

Pour les articles de monopole libres des droits de douane, la garanite comprendra uniquement le montant des droits de monopole.

En ce qui concerne les marchandises qui sont libres de droits de douane, mais soumises de la part du pays de transit à une défense d'importation ou d'exportation, la fixation du montant de garantie à verser est laissée à l'estimation du bureau-frontière de douane. Toutefois, le montant de la garantie à fournir ne pourra pas excéder 30% de la valeur commerciale des marchandises.

Art. 96.

Au moment où les unions automobilistes se chargeront, par des arrangements vis-à-vis des Gouvernements, de payer une caution pour les droits de douane, les Hautes Parties contractantes ne demanderont pas une caution pour les automobiles elles mêmes, et elles se contenteront à cet égard d'une déclaration de garantie de la part de l'union automobiliste en question.

CHAPITRE VIII.

Passeports.

Art. 97.

Les voyageurs empruntant les trains ou les parties de trains affectés au transit privilégié ne seront tenus de se munir ni de passeports ni de pièces d'identité quelconques.

Art. 98.

En cas de guerre en Europe, ou en cas de proclamation dans le pays de transit, conformément à sa Constitution, de l'etat de siège ou en général

jątkowy na obszarze, po którym odbywa się ruch tranzytowy, kraj tranzytowy będzie miał prawo, tytułem zarządzenia tymczasowego:

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

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

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

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

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

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

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

Art. 99.

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

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

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

c) podpis i pieczęć urzędnika.

de l'état exceptionnel sur le territoire qui est traversé par le trafic en transit, le pays de transit aura le droit, à titre de mesure provisoire:

a) de demander que les ressortissants de l'État bénéficiaire du droit de transit, empruntant les trains ou les parties de trains affectés au transit privilégié, soient munis d'une pièce d'identité libellée conformément aux dispositions de l'article 99 sans visa du pays de transit;

b) de soumettre les voyageurs ressortissants d'autres Etats, empruntant les trains ou les parties de trains affectés au transit privilégié, aux règles générales concernant les passeports en vigueur le pays de transit.

Avant d'appliquer les mesures mentionnées ci-dessus, le Gouvernement du pays de transit sera tenu d'en avertir les autres Parties contractantes par voie diplomatique. L'application de ces mesures ne pourra, toutefois, avoir lieu que dix jours après cette notification. La Partie qui estimerait que l'application des mesures en question n'est pas justifiée, aura le droit de soumettre le différend au Tribunal arbitral prévu à l'article 11 de la présente Convention.

Au cas où le Tribunal ne serait pas en état d'émettre un jugement définitif avant l'expiration du délai de dix jours mentionné ci-dessus, il aura à ordonner, dans les quarante-huit heures après qu'il aura été saisi de l'affaire, des mesures provisoires qui ne préjugeront pas de son jugement définitif (voir l'article 16).

Dans le cas où l'on procéderait à la revision des pièces mentionnées ci-dessus sous a) et b), cette revision ne serait effectuée qu'en cours de route.

Aussitôt que l'état de guerre cessera ou que l'état de siège ou l'état exceptionnel sera levé, les mesures prévues à cet article seront supprimées et la stipulation de l'article 97 rentrera en vigueur.

Dans aucun cas, même en cas de guerre, les voyageurs empruntant les trains ou les parties de trains affectés au transit privilégié ne seront soumis, en fait de passeport, à d'autres formalités que celles qui sont prévues à cet article.

Art. 99.

Les voyageurs en transit ordinaire devront être munis d'une pièce d'identité indiquant les nom, prénoms, domicile et la nationalité du porteur. En outre, la pièce d'identité devra porter:

a) la signature du porteur; si ce dernier est illettré, la pièce d'identité devra porter son signe certifié véritable par l'office ayant délivré la pièce;

b) la photographie du porteur, sur laquelle le même office mettra son cachet de façon que la moitié environ du cachet se trouve sur la photographie;

c) la signature et le cachet de l'office.

Art. 100.

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

Wiza jest ważna:

a) bądź na jeden przejazd,
b) bądź na przejazd tam i z powrotem, dokonany w ciągu miesiąca, lub też w ciągu dłuższego czasu, wyraźnie dozwolonego przez kraj tranzytowy,
c) bądź na wielokrotne przejazdy tam i z powrotem w ciągu jednego miesiąca,
d) bądź na wielokrotne przejazdy tam i z powrotem w ciągu 3 miesięcy.

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

Opłaty nie będą przewyższały:

5 mk. niemieckich, lub równoważnika, za wizę wymienioną pod a),

8 mk. niemieckich, lub równoważnika, za wizę wymienioną pod b),

15 mk. niemieckich, lub równoważnika, za wizę wymienioną pod c),

25 mk. niemieckich, lub równoważnika, za wizę wymienioną pod d).

Art. 101.

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

Art. 102.

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

Co się tyczy wojskowych, przejeżdżających przez kraj tranzytowy, to sprawa dokumentów osobistych, które posiadać powinni, uregulowana jest w rozdziale X (Przepisy wykonawcze do art. 44).

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

Art. 103.

Szyprowie oraz osoby, stanowiące załogę statków, wymienionych w art. 97, posiadać winny swoje paszporty, zaopatrzone w wizę, wydaną przez kraj tranzytowy. To samo dotyczy osób, należących do

Art. 100.

Les papiers d'identité prévus à l'article 99 seront soumis à un visa de transit des consulats (bureaux de passeports) compétents du pays transitaire.

Le visa est valable:

a) soit pour une traversée seule;
b) soit pour un voyage aller et retour effectué dans le cours d'un mois ou dans un délai plus long admis expressément par le pays transitaire;
c) soit pour plusieurs voyages aller et retour pendant un délai d'un mois;
d) soit pour plusieurs voyages aller et retour pendant un délai de trois mois:

Les visas seront délivrés sur demande verbale ou écrite des voyageurs, en règle générale, dans les premiers cinq jours après la présentation de la demande.

Les taxes n'excéderont pas:

5 mks allemands ou le montant équivalent par visa mentionné sous a);

8 mks allemands ou le montant équivalent par visa mentionné sous b);

15 mks allemands ou le montant équivalent par visa mentioné sous c);

25 mks allemands ou le montant équivalent par visa mentionné sous d).

Art. 101.

Un an après la mise en vigueur de la présente Convention, les Hautes Parties contractantes entreront en négociations dans le but d'accorder des facilités plus étendues aux voyageurs en transit ordinaire.

Art. 102.

Quant aux fonctionnaires des chemins de fer, de la douane et de la poste voyageant en service officiel, les pièces prévues dans le chapitre X (Chemins de fer; Postes, télégraphes et téléphones; Douane), seront considérées comme remplaçant les passeports et les pièces d'identité.

Quant aux militaires traversant le pays de transit, la question des documents personnels dont ils devraient être munis est réglée au chapitre X (Réglement d'application de l'article 44).

Les personnes occupées aux wagons-restaurants devront être munies des pièces d'identité prévues à l'article 99; toutefois, le visa du pays de transit ne sera pas exigé. Il en sera de même pour les convoyeurs non officiels des transports de marchandises (bétail, véhicules, etc.). Ces personnes seront obligées de se présenter aux bureaux-frontières d'entrée et de sortie en produisant leurs pièces d'identité, afin que l'insertion d'une mention y puisse être faite attestant qu'elles ont franchi la frontière.

Art. 103.

Les bateliers et les personnes constituant l'équipage des navires mentionnés à l'article 67 doivent être munis de leurs passeports nationaux portant un visa délivré par le pays de transit. Il en sera de même pour les personnes appartenant aux familles

rodzin szyprów oraz do załogi, które stale mieszkają na statkach, o których mowa.

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

Art. 104.

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

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

Art. 105.

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

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

Art. 106.

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

Art. 107.

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

ROZDZIAŁ IX.

Warunki dodatkowe.

Art. 108.

W ciągu miesiąca po ustaleniu granicy, przewidzianej przez artykuł 6 aneksu do artykułu 88 Traktatu Wersalskiego, Rząd Niemiecki i Rząd Polski zobowiązują się zawrzeć ewentualnie dodatkową konwencję tranzytową, opartą na postanowieniach Konwencji niniejszej i ustanawiającą w razie potrzeby nowe linje tranzytu uprzywilejowanego.

Art. 109.

Przewozy wojskowe uregulowane są w rozdziale III. Co się tyczy przewozów wojskowych większych od tamże ustalonych, to Rząd Niemiecki i Rząd Pol-

des bateliers et de l'équipage, et qui habitent d'une manière permanente les navires en question.

Le visa de transit sera délivré, sur demande verbale ou écrite des personnes mentionnées dans le présent article, par les consulats ou bureax de passeports compétents. La durée de validité du visa s'étendra à toute la période de navigation de l'année où il a été délivré.

Art. 104.

On percevra en 1921 pour le visa de transit par voie d'eau 5 mks. allemands ou une somme équivalente en monnaie polonaise pour chaque visa.

Pour les années suivantes, la taxe sera fixée par les parties contractantes d'un cômmun accord, au plus tard le 30 septembre de chaque année. Faute d'une telle fixation, la taxe fixée pour l'année précédente restera en vigueur pour l'année suivante.

Art. 105.

Les personnes traversant le pays de transit en automobile ou en motocyclette devront être munies de leurs passeports nationaux portant un visa à délivrer par les consulats ou les bureaux de passeports du pays de transit.

Le transit militaire en automobile se réglera exclusivement d'après les dispositions prévues à l'article 46.

Art. 106.

Dans le cas où, d'après les dispositions du présent chapitre, un visa de la Ville libre de Dantzig serait nécessaire, ce visa sera délivré *uno actu* avec le visa polonais par les consulats polonais sans que, de ce fait, la taxe visée pour le visa polonais soit augmentée.

Art. 107.

Les visas et les mentions délivrés d'aprés les stipulations du présent chapitre par le pays de transit ne devront comprendre que les indications strictement nècessaires.

CHAPITRE IX.

Clauses supplémentaires.

Art. 108.

Dans le délai d'un mois après que la ligne frontière prévue dans le § 6 de l'annexe à l'article 88 du Traité de Versailles aura été fixée, le Gouvernement allemand et le Gouvernement polonais s'engagent, le cas échéant, à conclure une convention de transit supplémentaire, basée sur les dispositions de la présente Convention et fixant, s'il y a lieu, de nouvelles lignes de transit privilégié.

Art. 109.

Les transports militaires sont réglés dans le chapitre III. En ce qui concerne des transports militaires plus importants que ceux qui y sont fixés, le

ski wyrażają gotowość powrócenia do tej sprawy w najkrótszym czasie.

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

Art. 110.

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

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

Art. 111.

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

Art. 112.

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

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

ROZDZIAŁ X.

Przepisy wykonawcze.

Koleje.

Do art. 23.

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

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

Do art. 28.

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

W celu zmniejszenia postojów pociągów na stacjach, na których ma się zmieniać drużyna pociągowa, konduktorzy bagażowi, konduktorzy wagonów

Gouvernement allemand et le Gouvernement polonais se déclarent prêts à revenir à cette question dans le plus bref délai.

En ce qui concerne les droits de la Commission interalliée militaire de contrôle, ils ne seront pas les stipulations de la présente Convention.

Art. 110.

Les stipulations de la présente Convention ne préjugent en rien des décisions qui pourraient être prises par la Commission de Délimitation au sujet des lignes frontières entre la Pologne et l'Allemagne.

Si la Commission de Délimitation apporte certaines modifications à l'état actuel, les stipulations de la présente Convention seront appliquées en conséquence.

Art. 111.

En cas de grande pénurie de charbon, l'Allemagne et la Pologne s'entendront en vue d'apporter une aide à la Pologne pour assurer le trafic en transit.

Art. 112.

Les stipulations de la présente Convention ne préjugent en rien de la répartition des biens ayant appartenu à l'ancien Empire allemand, y compris les chemins de fer situés sur le territoire de la Ville libre de Dantzig, laquelle répartition doit être effectuée conformément à l'article 107 du Traité de Versailles, ainsi qu'aux articles 20, 21, 25 et 29 de la Convention polono-dantzikoise du 9 novembre 1920.

Néanmoins le Gouvernement polonais et la Ville libre de Dantzig resteront responsables de toutes les obligations prises à l'égard de l'Allemagne en vertu de la présente Convention et bénéficieront de tous les droits qui en émanent, en ce qui concerne les chemins de fer et autres biens qui leur seront attribués.

CHAPITRE X.

Réglements d'Application.

Chemins de Fer.

à l'Art. 23.

En cas de besoin, les trains de marchandises pourront être acheminés par la voie Bydgoszcz — Unisław — Kowalewo, les trains de voyageurs par la voie Inowrocław—Tczew—Marienburg.

Un service de nuit sera organisé, s'il est nécessaire, pour faire passer en transit les trains privilégiés conformément à la demande du pays expéditeur.

à l'Art. 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 servantes, les

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

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

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

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

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

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

Do art. 29.

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

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

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

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

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

Pomoc w parowozach ze strony Niemiec określona będzie wówczas odpowiednio do tego, czy zdecydowane zostanie uruchomienie pociągów towaro-

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 devra être pourvu d'un certificat de son bureau portant une estampille et attestant sa fonction officielle au trafic en transit.

Ces certificats serviront de pièces d'identité et seront rédigés en langues allemande et polonaise. 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 cidessus 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.

à l'Art. 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 augmenté sur la demande du pays expéditeur 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 réglementer cette circulation.

L'aide en locomotives allemande sera alors fixée suivant qu'on décidera la création des trains de marchandises réguliers ou facultatifs, ou qu'on

wych stałych, czy też dodatkowych, czy też wagony wysyłać się będzie specjalnemi pociągami uruchomionemi według potrzeby (zobacz art. 30 i 41).

Do art. 30.

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

Do art. 31.

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

Ilość osi ustalona została w sposób następujący:

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

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

Do art. 32.

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

Do art. 34.

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

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

Do art. 35.

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

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

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

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

Do art. 36.

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

expédiera les wagons en trains spéciaux formés selon le besoin. (Voir art. 30 et 41).

à l'Art. 30.

L'aide en locomotives pour le trafic exceptionnel se fera d'après l'article 43.

à l'Art. 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—40;
pour les trains omnibus à 36—52;
pour les trains de marchandises en grande vitesse à 60;
pour les autres trains de marchandises à 100.

Ces nombres pourront être augmentés par la décision commune des administrations intéressées.

à l'Art. 32.

L'accès aux wagons-restaurant et aux wagons-lits, ainsi que leur utilisation, ne sera permis qu'aux voyageurs empruntant les trains ou parties de trains privilégiés.

à l'Art. 34.

Au cas où il serait nécessaire de diriger les trains par une ligne de détour, les administrations ferroviaires intéressées s'entendront au plus vite sur les mesures à prendre, après avoir fixé auparavant la façon la plus simple de procéder dans ce cas.

Aussitôt qu'il sera possible, on réglera les détours des trains d'avance pour chaque période d'horaire.

à l'Art. 35.

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

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 recerva 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.

à l'Art. 36.

En ce qui concerne le personnel des chemins de fer, des wagons-restaurants et des wagons-lits en fonction dans le train qui a subi l'accident, les administrations ferroviaires assumeront la même responsabilité que vis-à-vis des voyageurs.

Do art. 37.

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

pomiędzy Marienburgiem a Schneidemühl, przez Tczew-Chojnice, druty telegraficzne № 108, 143, 712, oraz przewód telefoniczny № 640, który będzie połączony z drutem innej sieci;

pomiędzy Dt. Eylay a Schneidemühl, przez Toruń-Bydgoszcz, druty telegraficzne № 141 i 713, oraz przewód telefoniczny, którego sekcje będą połączone jedne z drugiemi; pomiędzy Marienburgiem a Lauenburgiem, przez Gdańsk, druty telegraficzne № 2/229, które będą złączone z sobą w Gdańsku; z drutu № 229 — część łącząca Gdańsk z Królewcem;

przewody telefoniczne № 612/619, które będą również złączone z sobą w Gdańsku, pomiędzy Dt. Eylau a Berlinem, przez Toruń, Poznań, Zbąszyń, drut telegraficzny № 707.

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

pomiędzy Gardeją a Tczewem, przez Marienburg, drut telegraficzny № 227;

pomiędzy Dt. Eylau a Tczewem, przez Marienburg, drut telegraficzny № 3 i przewód telefoniczny № 618.

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

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

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

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

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

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

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

Niemcy płacić będą Polsce koszta utrzymania drutów i przewodów, znajdujących się na obszarze polskim, lub na obszarze gdańskim, i oddanych do dyspozycji Niemiec. Polska płacić będzie Niemcom koszta utrzymania drutów i przewodów, oddanych

à l'Art. 37.

1. La Pologne ou la Ville libre de Dantzig mettra à la disposition de l'Allemagne:

entre Marienburg et Schneidemühl via Tczew-Chojnice: les fils télégraphiques № 108, 143, 712 et le circuit téléphonique № 640 qui sera combiné avec un autre circuit;

entre Dt. Eylau et Schneidémühl via Toruń-Bydgoszcz: les fils télégraphiques № 141 et 713 et un circuit téléphonique dont les sections seront combinées les unes avec les autres;

entre Marienburg et Lauenburg via Dantzig: les fils télégraphiques № 2/229 qui à Dantzig seront reliés entre eux; du fil № 229 la section reliant Dantzig et Königsberg; les circuits téléphoniques № 612/619 qui seront également reliés entre eux à Dantzig;

entre Dt. Eylau et Berlin via Toruń-Poznań-Zbąszyń: le fil télégraphique № 707.

2. L'Allemagne mettra à la disposition de la Pologne ou de la Ville libre de Dantzig:

entre Garnsee et Tczew via Marienburg: le fil télégraphique № 227;

entre Dt. Eylau et Tczew via Marienburg: le fil télégraphique № 3 et le circuit téléphonique № 618.

En outre, sera mis à la disposition de la Pologne ou de la Ville libre de Dantzig, sur chacune des lignes mentionnées sous 2), aux poteaux y existant, un espace libre suffisant pour l'installation d'un fil télégraphique et d'un circuit téléphonique à double fil.

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

Au cas où la communication téléphonique normale ne pourrait pas s'effectuer, sur la ligne Marienburg-Schneidemühl via Tczew-Chojnice, en coupant les fils existant et en les combinant d'une autre façon, la Pologne construira aux frais de l'Allemagne, d'après un arrangement préalable avec celle-ci, une nouvelle ligne à double fil entre Tczew et Marienburg.

En cas de besoin, chaque partie contractante mettra à la disposition de l'autre, sur les poteaux des lignes ferroviaires existant sur son territoire, 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.

Chaque partie exécutera l'installation des fils et circuits sur son territoire aux frais de la partie au profit de laquelle les fils devront être installés.

Les appareils télégraphiques et téléphoniques qui sont en ce moment reliées dans le pays de transit aux fils et circuits mentionnées sous 1) et 2) devront être détachés de ces fils et circuits.

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

4. Chaque partie contractante sera chargée d'entretenir sur son territoire les fils télégraphiques et téléphoniques.

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

do dyspozycji Polsce, lub Wolnemu Miastu Gdańskowi. Koszta utrzymania na kilometrze drutu określone zostają na 1600 mk. polskich rocznie. W sumie tej objęte są koszta utrzymania, rekonstrukcji i renowacji linji, o których mowa, jak również i oprocentowanie kapitału, w linje te włożonego.

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

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

5. O ileby uszkodzenia drutu telegraficznego, lub podwójnego przewodu telefonicznego, nie było naprawione w ciągu 7 dni po zawiadomieniu, to z sumy, należnej za utrzymanie, odliczone będzie na każdy dzień uszkodzenia, poczynając od 8 dnia — 1/365 części określonej wyżej opłaty.

Do art. 38.

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

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

2. Zdawanie bagażów i przesyłek express kolei kraju tranzytowego oraz zdawanie bagażów i przesyłek express przez kolei kraju tranzytowego następnej kolei podlegać będą przepisom, wyszczególnionym w № 6 i 8.

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

Koleje ponosić będą między sobą odpowiedzialność według przepisów następujących:

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

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

4. Co się tyczy ruchu towarowego, następujące zmiany zostaną zaprowadzone w przepisach Międzynarodowej Konwencji Berneńskiej z 14 października 1890 roku o przewozie towarów kolejami, zmienionej i uzupełnionej przez Deklarację Dodatkową z 20 września 1893 r., przez Układ Dodatkowy

des fils et des circuits qui ont été mis à la disposition de la Pologne ou de la Ville fibre de Dantzig. Les frais d'entretien par kilomètre de fil sont fixés à 1.600 mks. polonais par an. 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 Parties contractantes.

Pour autant que la Ville libre de Dantzig serait créditeur ou débiteur en ce qui conserne les frais d'entretien en question, la liquidation des créances ou des dettes de la Ville libre de Dantzig serait effectuée par la Pologne. Un arrangement spécial interviendra, en cas de besoin, entre la Pologne et la Ville libre de Dantzig, dans le but d'effectuer le décompte.

5. Dans le cas où le derangement d'un fil télégraphique ou d'un circuit téléphonique ne serait pas réparé dans un délai de sept jours aprés la notification, on déduira de la somme due pour l'entretien, pour chaque jour de dérangement à partir du 8e jour, 1/365e du taux fixé sous 4).

à l'Art. 38.

1. Le règlement des réclamations concernant le remboursement du prix des billets et des frais de transport des bagages et des colis-messagerie express incombera au chemin de fer qui a fait la recette.

Le règlement d'indemnité pour perte totale ou partielle, avarie ou retard dans la livraison des bagages ou des colis-messagerie express incombera au chemin de fer expéditeur ou destinataire, suivant que l'un ou l'autre aura reçu la demande.

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.

3. En ce qui concerne la responsabilité vis-à-vis de l'ayant droit pour perte totale ou partielle, avarie ou retard dans la livraison des bagages ou des colis-messagerie express, seront à observer les dispositions intérieures du chemin de fer expéditeur.

Le recours des chemins de fer entre eux au sujet de la responsabilité se fera d'après les règles suivantes:

Le chemin de fer par la faute duquel le dommage a été causé en assumera la responsabilité.

Au cas où il serait impossible de constater par la faute de quel chemin de fer le dommage a été causé, l'indemnité payée à l'ayant droit sera répartie entre les chemins de fer qui ont participé au transport ou qui auraient dû y participer, en tenant compte, d'une façon proportionnelle, des longuers de parcours des chemins de fer qui ont participé ou qui auraient dû participer au transport.

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 Déclaration additionnelle du 20 septembre 1893,

z 16 lipca 1895 roku, przez Konwencję Dodatkową z 16 czerwca 1898 r. i z 19 września 1906 r., (Konwencja ta z dodatkowemi układami i uzupełnieniami oznaczona będzie w niniejszych przepisach wykonawczych literami K. M.).

Do art. 3 K. M.

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

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

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

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

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

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

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

Do art. 6 K. M.

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

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

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

Wszelkie postanowienia sprzeczne z niniejszym przepisem uważane będą za nieważne.

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

Dodatkowa opłata obliczana będzie według przepisów kolei nadawczej.

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.).

à l'Art. 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 susnommés 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'État 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) l'expédition d'objets susnommés ne répondant pas aux conditions indiquées sous a) et b) est réservée à un arrangement spécial;

f) le transport de munitions et d'explosifs militaires par les trains militaires se fera d'après le Réglement d'application à l'article 44.

à l'Art. 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 allemand 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.

à 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.

Do art. 8. Ustęp (5) K. M.

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

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

Zamiast tych przepisów stosowane będą przepisy kolei nadawczej.

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

Terminy dostawy obliczone będą w sposób następujący:

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

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

Na skutek tego całkowity termin przewozu oblicza się w sposób następujący:

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

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

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

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

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

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

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

Do ustępu (3) liczba 2.

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

à 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.

à l'Article 12. § 5 alinéa (2) du Règlement d'application de la C. I.

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

à l'Article 14. § 6 du Règlement d'application de la C. I., à l'alinéa (1).

Les délais de livraison seront calculés de la façon suivante:

a) les délais d'expédition et de transport des chemins de fer expéditeur et destinataire seront fixés d'après les prescriptions du chemin de fer expéditeur;

b) les délais de transport des chemins de fer du pays de transit seront calculés d'après les stipulations de la C. I.

Par conséquent, l'ensemble des délais de transport sera constitué comme suit:

En premier lieu, on aura à constater d'après les prescriptions du chemin de fer expéditeur le délai de transport pour la distance tarifaire entre la gare expéditrice et la gare destinataire.

D'après ce délai, on calculera proportionnellement aux distances kilométriques la partie qui appartient aux parcours des chemins de fer expéditeur et destinataire. Cette partie sera comptée comme délai de transport sur les parcours des chemins de fer expéditeur et destinataire.

Ensuite on calculera d'après les stipulations de la C. I. le délai de transport pour la distance tarifaire entre la gare expéditrice et la gare destinataire. D'après ce délai, on calculera proportionnellement aux distances kilométriques la partie qui appartient au parcours des chemins de fer du pays de transit.

Cette partie sera comptée comme délai de transport sur le parcours des chemins de fer du pays de transit.

Les délais de transport établis de cette façon pour les chemins de fer expéditeur, destinataire et transitaire seront additionnés.

Le résultat de cette addition sera le délai de transport entier.

En ce qui concerne les transports en provenance du territoire de la Ville libre de Dantzig à destination de la Pologne, les délais de transport et d'expédition du chemin de fer expéditeur seront ceux qui seront établis par les administrations des chemins de fer polonaises, de leur propre décision ou, s'il y a lieu, en accord avec le Conseil du port et des voies d'eau de Dantzig, laquelle décision assurera d'une manière équitable les intérêts de la Ville libre de Dantzig.

A l'alinéa (3), chiffre 2.

Les délais supplémentaires à établir sur les lignes de transit ne doivent pas dépasser les délais supplémentaires appliqués dans les mêmes conditions sur les mêmes lignes dans toutes les communications internationales auxquelles participent ces lignes de transit.

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

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

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

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

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

a) dla przesyłek pośpiesznych:
jeżeli długość linji tranzytowej nie przewyższa:

200 klm. — 1 dzień;
jeżeli przewyższa:
200 klm. — 2 dni;

b) dla przesyłek zwyczajnych:
jeżeli długość linji tranzytowej nie przewyższa:

200 klm. — 2 dni;
jeżeli przewyższa:
200 klm. — 3 dni.

Do art. 15 K. M.

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

Wtórnik listu przewozowego sporządzony będzie według przepisów kolei nadawczej.

Do art. 18 K. M.

Ostatnie zdanie pod (3) zastąpione zostanie rozporządzeniem następującem:

„W razie, gdyby towar skierowany został do miejsca przeznaczenia inną drogą, koszta dodatkowe z tego powodu będą mogły być pobrane tylko wtedy, jeżeli koszta te ulegają pobraniu w wypadkach podobnych w ruchu wewnętrznym kolei nadawczej".

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

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

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

Les délais supplémentaires accordés en Pologne pour le transit international en raison du manque de locomotives, ne seront pas applicables au transit entre la Prusse Orientale et le reste de l'Allemagne à travers le territoire dantzikois et le territoire cédé par l'Allemagne à la Pologne, aussi longtemps que l'Allemagne fournira une aide en locomotives à la Pologne.

Les contestations auxquelles pourront donner lieu la fixation et l'application des délais supplémentaires seront soumises au Tribunal arbitral prévu par l'article 11 de la présente Convention.

Dans le cas de l'application des délais supplémentaires spéciaux pour le passage par les gares frontières, la gare d'entrée et la gare de sortie de la ligne de transit seront comptées comme une seule gare.

Chaque changement des délais supplémentaires sera notifié à l'autre Partie contractante quinze jours auparavant.

Jusqu'à nouvel avis, les délais supplémentaires suivants seront fixés pour les lignes de transit des deux Parties contractantes:

a) pour la grande vitesse:
quand la longueur de la ligne de transit ne dépasse pas:
200 kilomètres, 1 jour;
quand elle dépasse:
200 kilomètres, 2 jours;

b) pour la petite vitesse:
quand la longueur de la ligne de transit ne dépasse pas:
200 kilomètres, 2 jours;
quand elle dépasse:
200 kilomètres, 3 jours.

à l'Article 15 de la C. I.

Les chemins de fer du pays de transit ne seront pas tenus d'exécuter les dispositions ultérieures qui pourraient être données par l'expéditeur de la marchandise après l'expédition de cette dernière.

Le duplicata de la lettre de voiture sera produit d'après les prescriptions du chemin de fer expéditeur.

à l'Article 18 de la C. I.

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".

à 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.

5. Le trafic des voyageurs, des bagages, des colis-messagerie express, des marchandises et de la poste à travers le territoire de transit, sera effectué sans perception de n'importe quelle taxe ferroviaire, pour les opérations exécutées en douane par les

z wyjątkiem tylko wydatków, poniesionych przez koleje.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

chemins de fer, ou d'autres frais semblables, à l'exception des dépenses qui pourraient être faites par les chemins de fer.

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).

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 au moyen d'une feuille de transmission.

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.

7. Au service des voyageurs seront employés des billets en carton ou des billets spéciaux en blanc; au service des bagages, des cahiers spéciaux des bulletins de bagages.

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. Les gares des chemins de fer du pays de transit seront désignées d'apres 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.

8. La remise de wagons plombés se fera „symboliquement", sans constatation du chargement. Les plombs posés par le chemin de fer expediteur 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.

O ileby dla jakiegokolwiek powodu kolej kraju tranzytowego uważała za niezbędne sprawdzić przesyłki, lub otworzyć wagon, to czynności te będzie obowiązana wykonać wedle możności na stacji granicznej, w obecności urzędników obu zainteresowanych zarządów.

Protokuł, podpisany przez obie strony, ustali stwierdzone braki.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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.

9. Les wagons chargés de colis devront être utilisés au moins jusqu'a concurrence de 25% de leur tonnage.

Cette règle ne sera pas applicable aux wagons chargés de marchandises encombrantes qui occupent entièrement l'espace du wagon.

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'une carte d'identité et d'un billet de troisième classe. Les cartes d'identité devront être libellées conformément à l'article 99 sans visa (l'art. 102).

11. Les conducteurs des wagons-lits, 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.

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 tafif 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.

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

13. La correspondance de service ainsi que les colis de service (imprimés, billets, etc.) seront expédiés par les trains de voyageurs aux risques du pays expéditeur, sans frais quelconques.

14. Les administrations de chemins de fer intéressées établiront des prescriptions d'acheminement des marchandises.

Ces prescriptions auront à stipuler pour les marchandises en grande vitese, pour le bétail et pour les marchandises s'abîmant facilement, les possibilités de transport les plus favorables en assurant en outre la plus grande rapidité.

Quant aux marchandises en petite vitesse, ces prescriptions assureront la voie la plus courte en tenat compte du parcours total.

Les administrations de chemins de fer intéressées pourront convenir aussi des exceptions à admettre.

Si le transport par voie normale est empêché, il sera effectué par une voie auxiliaire.

Do art. 39.

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

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

Następujące wyjątki będą dopuszczone:

A. Przewóz pasażerów, bagażów i przesyłek express.

Jeżeli droga, wybrana przez podróżnego, którego bagaż został nadany, lub nie nadany, stała się niemożliwą do użycia, bądź w całości, bądź w części, i jeżeli podróżny ten jedzie dalej (z bagażem, lub bez bagażu), by przybyć do stacji przeznaczenia inną drogą, która wskazana mu została przez kolej, to należy rozróżnić wypadki następujące:

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

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

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

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

W tym wypadku udziały określone będą według zasad wyżej wymienionych.

B. Przewóz towarów.

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

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

bb) jeżeli ruch został zawieszony na linji tranzytowej i jeżeli o tem powiadomiono kolej nadawczą zawczasu, t. j. przed przyjęciem przesyłki do przewozu, koleje kraju tranzytowego będą miały prawo do udziałów, które im przy-

à l'Art. 39.

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 23.

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 le 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 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

padają według długości linji, z ktorych korzystano. Zarządy kolejowe porozumieją się co do tego, w jakim wypadku zawiadomienie o zawieszeniu ruchu ma być uznane jako uczynione na czas;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Zarząd kolei niemieckich dokona obrachunku za przewóz, uskuteczniony pomiędzy Prusami Wschodniemi a resztą Niemiec przez obszar, ustąpiony Polsce, jak również przez obszar Wolnego Miasta Gdańska. Zarząd kolei polskich dokona obrachunku za przewóz, uskuteczniony pomiędzy Polską a Wol-

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.

2. Les créances des chemins de fer du pays de transit devront être payées dans la monnaie qui a servi de base pour l'établissemet des tarifs.

3. Pour le transport de voyageurs, bagages et colis-messagerie-exress, les chemins de fer du pays de transit seront crédités d'après les taxes correspondant à la longueur du parcours, même dans le cas où ce transport aurait été effectué en train rapide; toutefois, il ne sera pas tenu compte du minimum des prix de transport prévus dans les tarifs locaux.

4. Dans le cas où, d'après les prescriptions du chemin de fer expéditeur, il serait perçu un minimum du prix de transport, dépassant la taxe kilométrique normale, le chemin de fer du pays de transit participerait à cet excédent, et cela proportionnellement à la longueur du parcours.

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

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

nem Miastem Gdańskiem przez obszar niemiecki, położony na prawym brzegu Wisły.

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

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

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

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

Salda winny być wyrównane według przeciętnego kursu sprawozdawczego miesiąca.

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

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

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

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

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

Każda należność zapisana na dobro kolei, przynosić będzie 5% od 100 rocznie, licząc od 20 dnia miesiąca, który następuje po miesiącu sprawozdawczym.

Niezależnie od tego odsetku, płacony będzie od należności, nieuregulowanej w terminie, zapisanej na ciężar rachunku kolei, odsetek za zwłokę 5%; odsetek ten za zwłokę liczony będzie, poczynając od dnia 1 czwartego miesiąca, następującego po miesiącu sprawozdawczym, aż do dnia uregulowania należności.

Do artykułu 40.

Koszta przewozu wagonów towarowych nie naładowanych, w ilości większej od wagonów towarowych naładowanych, które zrobiły ten sam przebieg

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 dantzikois. 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 transport 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 dantzikois, 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.

Indépendamment de cet intéret, un intérêt de retard de 5% par an sera payé pour le Doit non liquidé pans le terme stipulé; cet intérêt de retard sera compté à partir du premier jour du quatrième mois qui suivra le mois auquel le décompte se réfère, jusqu'au jour de la liquidation du solde.

à l'Art. 40.

Les frais de transport des wagons de marchandises non chargés dont le nombre dépassera celui des wagons de marchandises chargés ayant fait le

w kierunku odwrotnym, pobierane będą według taryfy, stosowanej do taboru ruchomego, biegnącego na własnych kołach.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Do artykułu 42.

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

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

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

W wypadkach, gdy przy zwrocie parowozu stwierdzone zostaną uszkodzenia, wywołane przez nienormalne użycie, które to uszkodzenia winny być naprawione w warsztatach niemieckich (art. 42 § 6),

même parcours dans la direction inverse, seront perçus d'après le tarif applicable au matériel roulant circulant sur ses propres roues.

Les administrations ferroviaires seront autorisées à conclure un accord en vertu duquel le nombre des wagons non chargés qui ont parcouru une certaine ligne pourrait être compensé avec le nombre de wagons chargés qui ont parcouru une autre ligne. Cet accord ne concernera que les lignes destinées au transit ordinaire.

Le transport des wagons de marchandises chargés dont le nombre ne dépassera pas celui des wagons de marchandises chargés ayant fait le même parcours dans la direction inverse s'effectuera à titre gratuit.

Les moyens de chargement, ainsi que les bâches appartenant aux chemins de fer, seront transportés sur le parcours de retour à titre gratuit.

Les chemins de fer du pays de transit payeront une indemnité pour les voitures et les fourgons, ainsi que pour les wagons de marchandises utilisés en transit. L'espèce et le montant de l'indemnité seront fixés par une convention spéciale.

Les Hautes Parties contractantes se réservent de convenir une compensation in natura.

La manière dont les chemins de fer du pays de transit devront être dédommagés, pour le parcours des wagons-restaurants et des wagons-lits amenés par l'autre Partie contractante, sera fixée par une convention spéciale.

Les administrations ferroviaires intéressées s'entendront au sujet des règles à adopter:

a) pour établir le nombre des wagons chargés et non chargés qui ont circulé sur les lignes de transit pendant un certain laps de temps;

b) pour fixer les périodes pour lesquelles les décomptes à cet effet seraient à faire;

c) pour fixer les périodes dans lesquelles les soldes seraient à liquider.

à l'Art. 42.

Les dispositions suivantes seront appliquées aux locomotives d'aide allemande fournies pour emploi continuel:

Au § 1. La remise des locomotives effectuée conformément à l'article 371 du Traité de Versailles ne devra pas directement influer sur l'obligation de l'Allemagne de fournir une aide en locomotives.

Au § 2. Pour chaque locomotive de louage dont la Pologne prendra possession, le terme du bail commencera à courir avec la date à laquelle elle aura été effectivement mise à la disposition de la commission polonaise aux fins de l'examen de remise. Pour chaque locomotive de louage qui sera reprise par l'Allemagne, le terme de bail finira à la date à laquelle elle aura été mise à la disposition de l'administration des chemins de fer allemande pour être restituée.

Dans le cas où, lors de la restitution, il sera constaté des détériorations provoquées par une usure anormale auxquelles on devra remédier dans les ateliers allemands (art. 42 § 6), le terme de bail

termin najmu powiększony będzie o taką ilość dni, jaka przez przedstawicieli obu stron uznana zostanie za czas, niezbędny do wykonania tych dodatkowych robót.

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

Średnia cena kupna parowozów nowych (A) ustala się w tej chwili na 1.900.000 mk. za parowóz osobowy, 1.600.000 mk. za parowóz towarowy; sumy te opiewają w walucie niemieckiej.

Należności za wynajem będą ustalone w końcu każdego miesiąca.

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

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

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

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

Protokuł zdania i objęcia w posiadanie parowozów sporządzony będzie w 4 odpisach, które zawierać będą dokładny opis stanu parowozu.

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

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

1 parę kół tendrowych,
1 parę resorów różnych rodzajów dla parowozu i tendra,

2 odlewy cylindryczne dla wyrobu sprężyn tłokowych,
50 sprężyn dla cylindrycznych suwaków,
1 injektor dla prawej strony parowozu,

300 rur płomiennych,
12 korpusów przegrzewaczy.

se prolongera par le nombre des jours dont les délégués des deux parties auront convenu comme étant indispensables pour l'exécution de ces travaux complémentaires.

L'administration de chemins de fer remettante notifiera par fil à l'administration réceptionnaire la date de la mise à disposition au moins cinq jours à l'avance.

Le prix moyen d'achat pour des locomotives neuves (A) est établi pour le moment à 1.900.000 mks. pour une locomotive de trains de voyageurs et á 1.600.000 mks. pour une locomotive de trains de marchandises; ces sommes s'entendent en monnaie allemande.

Les redevances de location seront établies à la fin de chaque mois.

Au § 3. L'administration de chemins de fer polonaise prendra possession des locomotives de location dans des dépôts-frontières ou bien se trouvant le plus près possible de la frontière, mais toujours dans des dépôts alemands. De même, la restitution se fera dans des dépôts allemands.

Les locomotives seront présentées à froid, en sorte qu'il soit possible d'examiner les boites à feu et foyers, les cylindres, les tiroirs de vapeur et autres organes de distribution; ensuite elles seront présentées à nouveau sous vapeur.

Les locomotives devront se trouver dans un état absolument normal. Notamment, il ne sera pas admis de remettre des locomotives qui ont à subir obligatoirement un examen intérieur de la chaudière, et cela dans un délai d'un an à dater de la remise de la locomotive. Le délai écoulé depuis le dernier examen obligatoire de l'intérieur de la chaudière jusqu'au moment de la remise ne pourra étre supérieur à deux ans et demi en moyenne pour toutes les locomotives.

Les locomotives seront pourvues de l'outillage et des accessoires nécessairés à leur mise en exploitation et à leur utilisation immédiate. Les dispositions détaillées seront prises à ce sujet par les administrations de chemins de fer respectives.

Un procès-verbal de remise et de prise de possession sera dressé en quarte expeditions, contenant une description précise de l'état de la locomotive. Ce procès-verbal devra être signé par les mandataires des deux parties. Dès ce fait la prise de possession deviendra définitive. Chaque administration recevra deux expéditions du procés-verbal.

Au § 4. L'administration des chemins de fer allemande fournira, lors de la remise des locomotives, pour chaque série de vingt locomotives de même type, la réserve en pièces de rechange suivantes:

1 paire de roues pour tender;
une série de resorts de suspension des différentes espèces pour locomotive et tender;
2 cylindres de fonte pour la fabrication des segments de pistons;
50 segments pour tiroirs cylindriques;
1 injecteur pour le côté droit des locomotives;
300 tubes de chauffe;
12 corps de surchauffeurs.

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

Do art. 43.

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

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

Gdyby umówione dodatkowe pociągi towarowe były uruchomione w wyjątkowo częstych odstępach, Niemcy przychodzić będą z dodatkową pomocą w parowozach, przez dostarczanie parowozów do użytku chwilowego, a to tak długo, dopóki pociągi dodatkowe nie zostaną zastąpione przez pociągi stałe i dopóki sprawa pomocy w parowozach nie będzie odpowiednio uregulowana.

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

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

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

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

Tranzyt wojskowy.

Do art. 44.

(zobacz również art. 47).

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

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

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

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

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

Ces pièces de rechange seront envoyées dans des dépôts de locomotives à indiquer par l'administration de chemins de fer polonaise. Les frais de transport ne seront prélevés ni sur le parcours allemand, ni sur le parcours polonais.

à l'Art. 43.

Les dispositions suivantes seront appliquées aux locomotives d'aide allemande fournies pour emploi passager:

Au § 1. La fixation de l'aide en locomotives allemande se fera en tenant compte de l'état des locomotives en Pologne.

Au cas où les trains de marchandises facultatifs convenus seraient mis en marche avec une fréquence exceptionnelle, l'Allemagne donnerait une aide supplémentaire en locomotives, en fournissant des locomotives à l'emploi passager, aussi longtemps que ces trains facultatifs ne seraient pas remplacés par des trains réguliers et que l'aide en locomotives serait réglée en conséquence.

Les locomotives louées fournies à l'emploi passager devront être restituées aussitôt que les trains pour lesquels elles étaient prévues auront cessé de circuler.

Au § 2. Le bail prendra cours le jour de la prise de possession définitive de chaque locomotive par le chef du dépôt de locomotives polonaises, et il finira le jour de la reprise définitive de chaque locomotive par le chef du dépôt de locomotives allemandes; toutefois, le jour de la rèmise et le jour de la restitution seront comptés ensemble pour un seul jour.

Dans le cas où, lors de la restitution des locomotives, des détériorations anormales seraient constatées, le terme de bail se prolongerait du nombre des jours dont les délégués des deux parties auraient convenu étaut indispensables pour la réparation des détériorations constatées.

Les redevances de location seront établies à la fin de l'emploi de ces locomotives.

Transit militaire.

à l'Art. 44

(voir aussi Article 47).

Au § 2. Les militaires allemands sont tenus de présenter sur demande, dans les trains affectés spécialement au transit militaire, une carte d'identité (Truppenausweis).

Les militaires allemands empruntant les trains ou partie de trains affectés au transit privilégié seront tenus de presenter leur carte d'identité seulement dans le cas où, selon l'article 98 de la présente Convention, cette obligation subsiste pour les voyageurs civils.

Les dispositions précédentes seront appliquées d'une manière analogue aux militaires polonais se servant du transit sur la rive droite de la Vistule.

Au § 3 (voir aussi §§ 5, 6, 8). Les armes doivent être déposées avant la sortie du pays expéditeur dans des wagons spécialement destinés à cet effet. Les armes à feu (voir § 5) doivent être déchargées d'avance. Les munitions doivent être emballées.

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

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

Personel konwoju ma prawo do rezerwowanych miejsc w pociągu.

Dla każdego transportu winien być wyznaczony naczelnik personelu konwoju kraju tranzytowego. Naczelnik ten obowiązany będzie natychmiast po wejściu do pociągu nawiązać kontakt z wojskowym dowódcą transportu i utrzymywać z nim stałą łączność (zobacz § 9). Jest on odpowiedzialny za właściwe zachowanie się personelu konwoju, który wedle możności winien powstrzymać się od wszelkiego bezpośredniego występowania wobec podróżnych i który winien zawsze, z wyjątkiem wypadku grożącego niebezpieczeństwa, zwracać się wyłącznie do swojego przełożonego, który wyda odpowiednie zarządzenia w porozumieniu z dowódcą transportu.

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

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

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

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

Skoro tylko personel obcego konwoju wejdzie do pociągu, dowódca transportu nawiązuje natychmiast kontakt z naczelnikiem konwojentów. Naczelnik ten służyć mu będzie za pośrednika przy wszelkich żądaniach, reklamacjach i skargach, skierowa-

Au § 4 (voir aussi §§ 6 et 8). La mise en route des trains est annoncée par l'intermédiaire du bureau de liaison à Dantzig (voir article 45). Il sera fixé dans l'horaire que les trains militaires prévus par les paragraphes 4 et 8 traverseront de jour le pays de transit; quant aux trains militaires de marchandises, prévus par le paragraphe 6, on fixera leur marche de jour si c'est possible.

Au § 5 (voir aussi §§ 7 et 9). En ce qui concerne les transports, le personnel de convoi du pays de transit a le devoir de contrôler l'application exacte de toutes les dispositions prises pour assurer l'ordre public et le service de douane, spécialement pendant l'arrêt des trains. Il doit aussi empêcher l'accès du public aux wagons destinés au transport des armes et des munitions.

Le personnel de convoi a droit à des places réservées dans le train.

Un chef du personnel de convoi du pays de transit doit être désigné pour chaque transport. Celui-ci doit se mettre, immédiatement après être monté dans le train, en rapport avec le chef militaire du transport, et maintenir avec lui une liasion constante (voir § 9). Il est responsable de la conduite régulière du personnel de convoi, qui doit s'abstenir autant que possible de toute immixtion directe envers les voyageurs, et doit toujours s'adresser, sauf en cas de péril imminent, seulement à son chef, qui prend toutes les dispositions d'accord avec le chef du transport.

Dans les trains prévus par les paragraphes 4 et 8, les wagons destinés au transport des armes et des munitions doivent être plombés en présence du chef du transport et du chef du personnel de convoi. Ce plombage doit avoir lieu dans les stations où le personnel de convoi du pays de transit monte dans le train.

Les armes blanches dans les trains militaires de marchandises prévus par le paragraphe 6, qui doivent être déposées par le personnel de convoi dans le fourgon de service, seront remises et reprises contre quitance.

Au § 6. Le transit de toutes munitions et des explosifs en usage dans les armées de l'État 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.

Au § 9. Pour chaque train militaire prévu aux paragraphes 4 et 8, l'officier désigné par le paragraphe 9 est considéré comme chef militaire du transport, et exerce son pouvoir envers les militaires de son pays qui voyagent dans le même train. Dans les trains de marchandises prévus au paragraphe 6, une personne militaire spécialement désignée à cet effet aura les mêmes attributions dans le cas où ces trains seraient accompagnés par des personnes militaires du pays expéditeur.

Après que le personnel du convoi étranger est monté dans le train, le chef du transport se met immédiatement en rapport avec le chef des convoyeurs. Ce dernier lui servira d'intermédiaire pour toutes les demandes, réclamations et plaintes adres-

nych do władz cywilnych, lub wojskowych, kraju tranzytowego. Wszelkie wskazówki naczelnika konwojentów, dotyczące służby dozoru, winny być wykonywane.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Do art. 45.

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

sées aux autorités civiles ou militaires du pays de transit. Toutes les injonctions du chef des convoyeurs concernant le service de surveillance doivent être exécutées.

De même toutes les demandes, réclamations et plaintes des autorités du pays de transit doivent être adressées exclusivement au chef du transport, et uniquement par l'intermédiare du chef de convoi. En cas d'infractions aux dispositions concernant le transit commises par les voyageurs militaires, le chef du transport procédera aux constatations nécessaires, et fera punir par les autorités du pays expéditeur les personnes qui ont commis lesdites infractions.

Les autorités du pays de transit ne jouissent, dans ce cas, d'aucun droit disciplinaire.

La communication téléphonique avec le bureau de liaison de Dantzig, dans toutes les questions concernant l'exécution du transport, doit être facilitée au chef du transport par l'intemédiaire du chef du personnel de convoi (voir article 45). Ces communications de service télégraphique et téléphonique sont exemptes de toute taxe.

Le chef du transport est responsable de la discipline des militaires qui voyagent avec lui et de l'exécution de toutes les dispositions prises pour le transport.

Pour assurer l'ordre et la tranquillité, le chef du transport aura à sa disposition la garde prévue au paragraphe 9.

C'est uniquement envers les personnes de son propre pays voyageant dans le même train que cette garde aura les droits et les devoirs d'une garde. Par contre elle ne jouira d'aucune prérogative d'une garde militaire envers les autres personnes et autorités.

L'emploi des armes par la garde est admis seulement contre les personnes militaires de son propre pays voyageant dans le même train, et uniquement en cas de danger imminent.

Au § 12. La constatation du chiffre des voyageurs dans les trains militaires, prévue aux paragraphes 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 prévus aux paragraphes 4 et 8 doit etre fixée, dans les horaires, à cent essieux. Les autorités ferroviaires intéressées peuvent toutefois augmenter le nombre d'essieux, après accord préalable.

à l'Art. 45.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

a) tenir constamment les autorités et civiles allemandes et polonaises ainsi que les offices dantzikois au courant du trafic militaire;

b) annoncer à temps les trains militaires et la suppresion éventuelle d'un train;

c) recevoir et transmettre toutes les demandes, proposition et réclamation 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.

2. Pour réaliser l'accord entre les dispositions allemandes et polonaises concernant le transit militaire, les règles et les ordres qui seraient émis spécialement à cet effet par l'Allemagne, la Pologne et Dantzig devront être échangés aussitôt que possible par l'intermédiaire du bureau de liaison à Dantzig.

Les Hautes Parties contractantes devront ainsi se tenir réciproquement au courant, par l'intermédiaire du bureau de liaison à Dantzig, de toutes les dispositions qui seront prises dans l'avenir.

Toutes les autorités ferroviaires sur les voies destinées au transit militaire devront être en possession des ordres et des instructions de toutes les parties concernant les transports militaires.

3. Tous les militaires devront être munis de l'approvisionnement nécessaire pour le voyage. L'entière nourriture des chevaux devra être emportée pour la durée du trajet par le pays de transit.

Un accord avec le chef du transport devra lui donner la possibilité de compléter l'approvisionnement en cas d'arrêt prolongé non prévu; en cas de nécessité, l'emploi de l'eau nécessaire à la boisson, à la toilette, ainsi que pour les chevaux, et l'usage des latrines, devra être facilité.

4. Pour la conduite des militaires voyageant, 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 sévérement défendus;

c) pendant la durée du trajet tous les voyageurs doivent se tenir à l'intérieur des wagons; même pendant les arrêts il est défendu de quitter les wagons;

d) au cas où exceptionnellement les voyageurs devraient descendre du train, ceci peut avoir 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) wszelkie bezpośrednie znoszenie się pomiędzy podróżnymi a ludnością kraju tranzytowego jest wzbronione.

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

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

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

Władze kraju tranzytowego obowiązane będą również zapewnić wyżywienie i utrzymanie żołnierzy, pozostawionych w drodze w celu pilnowania wagonów uszkodzonych i na nowo naładowanych (zobacz art. 49, № 5). Powstałe stąd koszta obciążać będą kraj wysyłający i będą zwrócone za pośrednictwem biura łącznikowego w Gdańsku.

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

Do art. 49.

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

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

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

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

5. Au cas où exceptionnellement les voyageurs devraient descendre des trains militaires prévus à l'article 44, §§ 4 et 8, pendant la durée des arrêts prévus et non prévus, le chef du transport devra, après s'être mis en raport par l'intermédiaire du chef du convoi avec les autorités locales, désigner les sentinelles spéciales prises parmi la garde. Celles-ci devront veiller à ce qu'aucun militaire du transport ne s'éloigne des lieux destinés aux repas et à la toilette, et n'entre dans aucun rapport quel qu'il soit avec la population indigène.

D'autre part, les autorités du pays de transit auront le devoir de prendre les mesures nécessaires pour qu'une attitude correcte soit observée envers les militaires eu transit, et devront protéger ces derniers contre les incidents éventuels. Elles devront aussi prendre les mesures nécessaires pour éviter toute communication entre les militaires en transit et le population civile, ainsi que tous les employés et militaires du pays de transit, sauf au cas où la présence de ces derniers serait indispensable pour des raisons de service.

6. Les soldats tombés malades en route devront être, s'ils ne peuvent être soignés par leurs médecins, soignés par des médecins du pays de transit.

Si le malade ne peut pas continuer le voyage, il devra être reçu, par l'intermédiaire du chef de la gare, dans un hôpital local; le bureau de liaison à Dantzig en devra être aussitôt avisé.

Les frais occasionnés par les soins donnés aux malades devront être remboursés au pays de transit par l'intermédiaire du bureau de liaison à Dantzig.

Les autorités du pays de transit seront également tenues d'assurer l'approvisionnement et l'entretien des soldats laissés en route pour le convoi des wagons détériorés et rechargés (voir chiffre 5 à l'article 49). Les frais qui en résulteront seront à la charge du pays expéditeur et seront remboursés par l'intermédiaire du bureau de liaison à Dantzig.

La possibilité devra être donnée à ces soldats de se mettre en rapports télégraphiques ou téléphoniques avec le bureau de liaison à Dantzig.

Tous les militaires laissés en route pour une autre raison quelconque devront continuer le trajet avec le train suivant, ce dont le bureau de liaison à Dantzig sera avisé.

à l'Art. 49.

1. Le transit militaire s'effectue conformément aux dispositions du trafic de transit privilégié. Il est libre de toutes formalités de passeports et de douane.

2. Les frais du transport des personnes militaires et des biens militaires pour le trajet à travers le pays de transit seront calculés d'après la taxe du tarif civil en vigueur dans le pays de transit.

3. Tous les militaires doivent se conformer strictement aux réglements du service des voies ferrées du pays de transit. Toute immixtion dans l'exercice de ces fonctions est défendue.

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

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

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

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

Wagony te winny być wysłane najbliższym cywilnym pociągiem.

4. Dans le cas où un train militaire de voyageurs ou un train militaire de marchandises ne pourrait quitter la station aprés l'arrêt réglementaire prévu par l'horaire, ou en cas d'un arrêt non prévu par l'horaire, le chef du transport (dans les trains militaires de marchandises s'il y en a un) devra être averti, au cas oú l'arrêt durerait plus de 20 minutes, du moment oú le train pourra probablement continuer sa marche. Il devra être avisé également au cas où l'arrêt du train serait abrégé.

S'il y a lieu de diriger le train par une autre voie (voir art. 44, § 11), le chef du transport devra en être immédiatement avisé et informé également du nom des stations et de la durée des arrets sur ce nouveau parcours.

Au cas où une pareille nécessité surviendrait, et même au cas où elle deviendrait seulement probable, le bureau de liaison à Dantzig en devrait être sans retard également avisé.

5. Au cas où des wagons détériorés devraient être arrêtés ou déchargés, le chef du transport 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 train du trafic civil.

Poczta, telegraf i telefon.

Do art. 50.

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

Do art. 51.

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

Do art. 52.

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

Zarząd poczty polskiej i niemieckiej stanowią, co następuje:

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

Postes, télégraphes et téléphones.

à l'Art. 50.

Il sera permis, à la suite d'une entente préalable entre les postes allemandes et les administrations compétentes de chemins de fer, de transporter ou d'ajouter au wagon-poste convoyé un wagon-poste ou fourgon allemand clos dans un train omnibus.

à l'Art. 51.

Les administrations des postes locales intéressées conviendront pour chaque train de la mesure et du genre de l'utilisation commune des wagons-poste, en tenant compte de l'espace disponible.

à l'Art. 52.

Un employé des postes polonais devra monter dans les wagons-poste allemands, et les quitter aux gares où le changement du personnel allemand et polonais des chemins de fer aura lieu. En entrant dans les wagons-poste, il sera tenu de présenter aux employés allemands un certificat portant le sceau de son bureau d'attache, et rédigé en langues allemande et polonaise. Au cas où il ne portera pas d'uniforme, il sera au moins obligé de porter un signe distinctif le désignant comme fonctionnaire (brassard, casquette de service, etc.).

Les administrations des postes polonaises et dantzikoises consentent à ce que:

a) les ambulants allemands des trains de transit sur la ligne ferroviaire Chojnice—Tczew—Marienburg soient toujours accompagnés d'un seul employé postal polonais;

b) wagonom pocztowym niemieckim w pociągach tranzytowych na linji kolejowej Lauenburg—Gdańsk — Marienburg towarzyszyć będzie jeden urzędnik pocztowy polski pomiędzy stacją, na której odbywać się będzie zmiana personelu polskiego i niemieckiego, a Marienburgiem. Jednakowoż, gdyby Wolne Miasto Gdańsk tego zażądało, urzędnik polski pełnić będzie tę służbę na wymianę z urzędnikiem gdańskim, która to wymiana odbywać się będzie co miesiąc. Wolne Miasto Gdańsk będzie mogło postawić takie żądanie wyłącznie w chwili zmiany rozkładu jazdy;

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

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

Do art. 53.

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

Do art. 54.

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

Do art. 55.

Kontrolerzy niemieccy będą mogli towarzyszyć wagonom pocztowym niemieckim w celu dozoru

b) les ambulants allemands des trains de transit sur la ligne ferroviaire Lauenburg—Dantzig—Marienburg soient accompagnés d'un employé des postes polonais entre la station où le changement du personnel polonais et allemand aura lieu, et Marienburg. Toutefois, si la Ville libre de Dantzig en fait la demande, l'employé polonais alternera dans son service avec un employé de Dantzig, le changement se faisant mensuellement. La Ville libre de Dantzig ne pourra faire cette demande qu'au moment du changement de l'horaire;

c) les ambulants polonais des trains transitant sur la rive droite de la Vistule entre la Pologne et la Ville libre de Dantzig, sur la ligne ferroviaire Marienburg—Dantzig, soient toujours convoyés par des employés des postes polonais. Cependant, l'administration des postes de la Ville libre de Dantzig aura le droit de faire convoyer ces ambulants polonais entre Marienburg et Dantzig par un employé des postes dantzikois qui s'occupera en route de la poste dantzikoise.

Les administrations des postes polonaises et dantzikoises concluront un accord réglant les droits et les devoirs qui résultent des dispositions stipulées sous les points a), b), c), en tenant compte des droits de souveraineté de chaque Partie contractante.

à l'Art. 53.

Tous les wagons-poste transitant à travers le territoire polonais ou à travers le territoire polonais et dantzikois seront remis, à la frontière, au personnel des chemins de fer polonais avec un bulletin d'accompagnement en deux expéditions rédigé en langues allemande et polonaise et indiquant le genre, le numéro, le nombre d'essieux, les lieux d'origine et de destination des wagons-poste ainsi que le parcours à effectuer. Un exemplaire de ce bulletin d'accompagnement sera conservé par l'administration des chemins de fer polonaise ou dantzikoise dans le but de faire, avec l'administration des postes polonaise ou dantzikoise, le décompte des sommes à percevoir pour les essieux-kilomètres parcourus par le wagon-poste allemand. L'administration des chemins de fer polonaise ou dantzikoise reconnaîtra valables les scellés apposés par les offices postaux et douaniers allemands.

à l'Art. 54.

Le personnel des postes allemand, désigné pour convoyer les wagons-poste allemands en transit, sera restreint autant que les opérations postales le permettront. Chaque employé des postes allemand devra porter au moins un insigne de service (brassard, casquette de service, etc.). En outre, les employés en question devront être munis d'un certificat portant le sceau de leur bureau d'attache et rédigé en langues allemande et polonaise.

à l'Art. 55.

Les contrôleurs allemands pourront convoyer les wagons-poste allemands dans le but de surveiller

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

Do art. 58.

Zarząd poczty niemieckiej obowiązany będzie zwrócić w walucie polskiej, lub gdańskiej, zarządowi poczty polskiej, lub gdańskiej, opłaty, które jeden z tych zarządów obowiązany będzie uiszczać zarządowi kolejowemu polskiemu, lub gdańskiemu, za przewóz worków z listami poczty niemieckiej, przesyłanych za pośrednictwem urzędników kolejowych polskich, lub gdańskich. Opłaty te obliczane będą według normy obowiązującej i stosowanej za przewożenie worków z listami poczty polskiej, lub gdańskiej, przez zarząd kolejowy tych dwu krajów. Wysokość kosztów tych komunikowana będzie przez zarząd poczty polskiej, lub gdańskiej, zarządowi poczty niemieckiej.

Do art. 59.

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

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

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

Obrachunek dokonany będzie w sposób, niżej przepisany dla Polski.

et contrôler le service postal allemand. Ces contrôleurs devront prendre, pour le parcours à effectuer, un billet de 2e classe qu'ils devront porter sur eux avec leur carte d'identité officielle (ordre d'inspection du service postal).

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

à l'Art. 58.

L'administration des postes allemande sera obligée de restituer en monnaie polonaise ou dantzikoise à l'administration des postes polonaise ou dantzikoise les taxes que l'une de ces dernières aura à payer à l'administration des chemins de fer polonaise ou dantzikoise pour expédition des sacs de lettres de la poste allemande transportés par l'intermédiaire des employés de chemins de fer polonais ou dantzikois. Ces taxes seront calculées d'après les taux en vigueur, et applicables au transport des sacs de lettres de la poste polonaise ou dantzikoise par les administrations des chemins de fer de ces deux pays. Le montant de ces frais sera communiqué par l'administration des postes polonaise ou dantzikoise à l'administration des postes allemande.

à l'Art. 59.

A partir du jour de la mise en vigueur de la présente Convention, l'administration postale allemande payera à l'administration des postes polonaises pour chaque essieu-kilomètre des lignes de chemins de fer polonaises emprunté par les wagons-poste allemands, 83,2 pfg. allemands en monnaie allemande. Cette somme comprend 80 pfg. pour le transport, 1 pfg. comme prime contre les risques, et 2,2 pfg. comme indemnité du personnel des postes polonais ou dantzikois employé au convoiement des wagons-poste.

Toutes les taxes mentionnées ci-dessus seront payées à l'administration des postes polonaise pour la circulation des wagons-poste allemands sur les lignes de chemins de fer de Dantzig exploitées par l'administration des chemins de fer polonaise, á partir du jour de la remise de l'administration des chemins de fer de Dantzig à la Pologne. Les chemins de fer polonais assumeront alors la même responsabilité que celle qui est stipulée à l'article 60. Jusqu'au jour de la remise des chemins de fer à la Pologne, il sera payé par l'administration des postes allemande à l'administration des postes polonaise uniquement pour le convoiement, par le personnel polonais, sur le territoire de Dantzig, 2,2 pfg. allemands par essieu-kilomètre.

Aussi longtemps que les lignes férroviaires de transit sur le territoire dantzikois seront soumises à l'administration ferroviaire dantzikoise, l'administration des postes allemande payera à la Ville libre de Dantzig également 80 pfg. allemands pour le transport et 1 pfg. allemand, comme prime contre les risques, pour chaque essieu-kilometre des lignes de chemin de fer dantzikoises parcourues.

Le décompte se fera de la manière prescrite ci-dessous pour la Pologne.

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

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

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

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

W pierwszej połowie pierwszego miesiąca każdego kwartału, każdy zarząd złoży zarządowi drugiemu ogólny rachunek opłat, który tenże winien uiścić za ubiegły kwartał. Rachunki te winny być odesłane, przyjęte, lub sprostowane, w drugiej połowie rzeczonego miesiąca. Zarząd poczty niemieckiej zestawi na mocy zaakceptowanych rachunków rachunek ogólny, ustalający pomiędzy Winien a Ma. Dług Rządu niemieckiego winien być pokryty w walucie niemieckiej, najpóźniej w pierwszej połowie drugiego miesiąca kwartału, w miejscu, wskazanem przez zarząd poczty polskiej. Dług, który nie będzie zapłacony w przepisanym terminie, powiększany będzie o procent, obliczany w stosunku 10, licząc od 16 dnia drugiego miesiąca kwartału.

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

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

Do art. 60.

Zarząd kolejowy niemiecki odpowiedzialny będzie za przesyłki pocztowe przewożone w wagonach pocztowych, lub zamkniętych furgonach, według tych samych przepisów i w tych samych granicach, co zarząd kolejowy polski, lub gdański. Co się tyczy przesyłek pocztowych, przewożonych przez obszar polski i gdański w wagonach pocztowych, lub zamkniętych furgonach, to zdanie personelowi kolejo-

Les taxes à payer pour les essieux-kilomètres des wagons-poste allemands expédiés en transit seront soumises chaque année à une revision sur la demande de l'une des administrations intéressées. La demande de revision doit être présentée au plus tard un trimestre avant le 1-er avril.

Les taux ainsi modifiés seront applicables dès le commencement de l'année budgétaire (dès le 1-er avril).

Les taxes citées ci-dessus pour l'indemnité du personnel des postes convoyeur, seront payées seulement à l'administration des postes polonaise pour les essieux-kilomètres des lignes de chemins de fer polonaises ou dantzikoises parcourues par les ambulants allemands. L'administration des postes polonaise fera, le cas échéant, son décompte de ces taxes avec l'administration des postes dantzikoise.

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.

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 du dit mois. L'administration des postes allemande établira, d'après les comptes approuvés, un compte global établissant la balance entre le Doit et l'Avoir. La dette de l'administration allemande sera payée en monnaie allemande au plus tard dans la première moitié du second mois du trimestre à l'endroit désigné par l'administration des postes polonaise. La dette qui ne sera pas payée en temps prescrit sera augmentée des intérêts calculés à raison de 10 p. % à partir du 16 du deuxième mois du trimestre.

Les administrations des postes polonaise et dantzikoise transmettront leur compte au „Kursbüro des Reichspostministerium in Berlin"; l'administration des postes allemande transmettra le sien respectivement au Ministère des Postes et Télégraphes à Varsovie et à l'administration des postes dantzikoise. Les comptes concernant la réstitution des frais de la transmission des „dépêches" par les employés des chemins de fer polonais ou dantzikois seront échangés de la même manière. Le payement aura lieu en même temps que le payement des indemnités de transports, mais en monnaie polonaise ou dantzikoise.

Le décompte des redevances, en tant que celles-ci reviendront à l'administration des postes de la Ville libre de Dantzig, sera réglé par l'accord prévu au Règlement d'application à l'article 52.

à l'Art. 60.

L'administration des chemins de fer allemande sera responsable des colis-postaux transportés dans les wagons-poste ou les fourgons clos, d'après les mêmes prescriptions et dans la même mesure que l' administration des chemins de fer polonaise ou dantzikoise. Quant aux colis-postaux transportés à travers le territoire polonais et dantzikois dans les wagons-poste ou fourgons clos, la remise au

wemu niemieckiemu wagonów z nienaruszonemi pieczęciami niemieckiemi służyć będzie za podstawę do przypuszczenia, że zawartość wagonów nie była naruszona, chyba, gdyby w inny sposób stało się widocznem, że miało miejsce ograbienie wagonu. Jeżeli pieczęcie będą naruszone, lub zerwane, to przypuszczenie, że zawartość wagonu została zrabowana, lub naruszona, będzie uzasadnione. W wypadku, gdy według stanu opakowania przesyłek pocztowych jest rzeczą oczywistą, że ograbienie miało miejsce, lub też, jeżeli w razie braku przesyłek zostało stwierdzone, że bez żadnej wątpliwości brakujące przesyłki były rzeczywiście wysłane w wagonach pocztowych, lub też w furgonach, odszkodowanie winno być wypłacone.

Do art. 61.

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

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

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

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

Do art. 62.

1. Oddane będą do dyspozycji Niemiec dla komunikacji bezpośredniej:

druty telegraficzne №№ 4, 25, 37, 96, 122, 159, 1093, 1098, 2028, 2276, 5094, 5095, 5096;

przewody telefoniczne №№ F 500, F 986, F 7250, F 10602;

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

2. Polska i Wolne Miasto Gdańsk zobowiązują się:

a) utrzymywać druty i przewody w dobrym stanie eksploatacji;

personnel des chemins de fer allemand des wagons avec des scellés allemands intacts justifiera la supposition que le contenu des wagons n'est pas endommagé, à moins qu'il n'apparaisse d'une autre façon qu'une spoliation du wagon est survenue. Si les scellés sont endommagés ou enlevés, la supposition que le contenu du wagons a été spolié ou endommagé est fondée. Dans le cas où, d'après l'état des emballages des colis-postaux, il est évident qu'il y a eu spoliation ou si, dans le cas de manque de colis, il est démontré que sans aucun doute les colis manquants ont été effectivement expédiés dans les wagons-poste ou dans les fourgons, il y a lieu de payer une indemnité.

à l'Art. 61.

Si les wagons-poste deviennent au cours de leur route inutilisables, la poste sera transbordée et réexpédiée aussi rapidement que possible.

Dans tout les cas, on fera alors son possible pour que le transport du courrier, des envois en valeur déclarée et des convoyeurs allemands puisse être effectué par le même train; le fourgon à bagages pourra être employé à cet effet. Cependant, si le transport par le même train n'est pas possible, lesdits courriers, envois en valeur déclarée et convoyeurs allemands seront envoyés par le train suivant. Les wagons poste dételés devront être réparés et remis à l'administration des postes allemande le plus vite possible.

Les autorités allemandes seront tenues de rembourser aux services polonais en monnaie polonaise, et aux services dantzikois en monnaie dantzikoise tous les frais occasionnés par l'aide apportée par ceux-ci lors du transbordement de la poste allemande et pendant la continuation du dit transport, ainsi que pour la réparation des wagons-poste endommagés.

à l'Art. 62.

1. Seront mis à la disposition de l'Allemagne pour les échanges directs:

les fils télégraphiques №№ 4, 25, 37, 96, 122, 159, 1093, 1098, 2028, 2276, 5094, 5095, 5096;

les circuits téléphoniques №№ F 500, F 986, F 7250, F 10602.

les points extrêmes de ces fils et les têtes de lignes de ces circuits doivent se trouver d'un côté en Prusse Orientale et de l'autre côté dans l'autre partie de l'Allemagne. Les administrations sont libres de changer les numéros des fils. Lorsqu'un changement est opéré par une administation, celle-ci doit en informer l'autre. Si à l'avenir l'un ou l'autre de ces fils ou circuits devenait nécessaire pour le trafic international, l'administration polonaise procurerait d'autres voies pour autant que son propre trafic le lui permettrait.

2. La Pologne et la Ville libre de Dantzig s'engagent:

a) à maintenir les fils et les circuits en bon état d'exploitation;

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

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

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

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

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

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

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

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

Do art. 64.

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

2. Należności winny być uiszczane kwartalnie w walucie niemieckiej w pierwszej połowie drugiego

b) à faire effectuer, sur la demande de l'Allemagne, dans des délais suffisants, des expériences en vue d'éprouver l'état électrique des fils et des circuits et de délimiter leur fonctionnement défectueux;

c) à mettre à la disposition de l'Allemagne sur leurs deux frontières des postes de vérification et à maintenir en bon état ces derniers, ainsi que les autres postes de vérification;

d) à prendre les mesures nécessaires pour faire disparaître le plus vite possible chaque irrégularité dans le fonctionnement;

e) à obliger leurs bureaux télégraphiques à communiquer aux bureaux allemands intéressés les résultats de leurs recherches ainsi que tous les renseignements utiles, et cela en vue de déterminer la nature et l'endroit du dérangement, ainsi qu'en vue de rétablir au plus vite les communications.

3. En cas de dérangement des communications sur le territoire dantzikois ou polonais, la Pologne et la Ville libre de Dantzig seront prêtes à remplacer, s'il est possible, les fils ou les circuits devenus inexploitables. Pour les jours où le fil ou le circuit dérangé n'aura pu être remplacé, et où, à cause du dérangement d'un fil télégraphique ou téléphonique sur le territoire polonais ou dantzikois, la communication sur la ligne en question sera interrompue au moins pendant huit heures de la journée (8 heures du matin à 8 heures du soir), l'Allemagne sera autorisée à déduire une somme correspondante de la rétribution fixée à l'article 64 pour l'utilisation des fils télégraphiques et téléphoniques.

4. L'administration allemande est prête à fournir, sur demande et contre remboursement des frais, les matériaux nécessaires à l'entretien des fils et des circuits précités.

5. L'administration allemande déterminera les bureaux qui seront autorisés à utiliser ces fils et ces circuits, de même qu'elle déterminera les systèmes d'appareils à l'aide desquels l'exploitation devra se faire. C'est également à cette administration qu'il appartiendra de prendre toutes les dispositions pour augmenter le rendement d'un fil ou d'un circuit; elle décidera notamment si un circuit téléphonique devra être employé pour la transmission des télégrammes.

Les administrations polonaise et dantzikoise sont prêtes à exécuter, sur demande et contre remboursement des frais, les croisements et les changements nécessaires, pour autant que cela ne porte pas préjudice à leur propre exploitation.

Les appareils et les matériaux nécessaires à cet effet seront fournis, sur demande, par l'administration allemande. L'intercalation des postes de translation n'entre pas en ligne de compte.

à l'Art. 64.

1. Chaque mois sera compté comme comprenant 30 jour le calcul de la somme mensuelle à payer à forfait. Dans le cas où l'administration allemande renoncerait à l'utilisation d'un fil ou d'un circuit, le payement d'une part correspondante de la rétribution cesserait du jour où le fil serait rendu.

2. Les rétributions devront être payées par trimestre en monnaie allemande, dans la première

miesiąca następnego kwartału, a to w miejscu wyznaczonem przez zarząd polski. Jeżeli należność nie będzie zapłacona w terminie właściwym, doliczony będzie do niej procent w wysokości 10, licząc od 16 dnia drugiego miesiąca kwartału, o którym mowa.

Do art. 66.

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

2. Do dyspozycji zarządu polskiego oddane będą druty telegraficzne № 1043 i 267, przewód telefoniczny № D 5269 na prawym brzegu Wisły.

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

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

Żegluga.

Do art. 70.

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

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

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

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

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

Do art. 72.

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

Zaopatrzywszy się w tego rodzaju upoważnienie, osoby zainteresowane zwrócą się do wskazanej

moitié du second mois du trimestre suivant, et cela à l'endroit désigné par l'administration polonaise. Dans le cas où le payement n'aura pas été effectué en temps utile, la dette devra porter un intérêt à raison de 10 p. % à partir du 16 du second mois du trimestre en question.

à l'Art. 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 Réglement d'application à l'article 59, et sera versée en monnaie allemande.

2. Seront mis à la disposition de l'administration polonaise les fils télégraphiques № 1043 et 267 et le circuit téléphonique № D. 5269 sur la rive droite de la Vistule.

La rétribution due pour ces fils et pour le circuit devra être calculée de la même façon que la rétribution à payer par l'administration allemande, c'est à-dire sur la base de la taxe par mot et d'apres le tarif télégraphique allemand. Cette somme sera portée au profit de l'Allemagne sur le compte concernant les fils télégraphiques et téléphoniques.

3. A l'exception des dispositions sous 4) à l'article 62 et sous 2) à l'article 64, et sous réserve des dispositions mentionnées ci-dessus sous 1) et 2), les stipulations du présent Règlement d'application seront appliquées d'une maniére analogue au trafic polonais sur la rive droite de la Vistule.

Navigation.

à l'Art. 70.

Les personnes mentionnés à l'article 69 pourront descendre à terre:

1° aux points d'abordage à communiquer suivant à l'article 70 pour y séjourner passagèrement, c'est-à-dire jusqu'à une durée de trois heures sans sortie du district communal;

2° en d'autres points, seulement si des raisons importantes de nature personnelle ou technique le demandent.

Dans les cas mentionnés sous 1°, la police locale aura le droit d'accorder la permission d'un séjour dépassant trois heures, ainsi que la permission de sortir du district communal, et fera à cet effet une mention sur le passeport.

Dans les cas mentionnés sous 2°, un rapport sur l'incident sera présenté sans délai par la personne descendue au bureau de police ou de douane le plus proche. Il ne sera pas permis aux personnes descendues de s'occuper d'autres affaires que celles qui ont causé le stationnement.

à l'Art. 72.

Si dans un cas urgent les personnes mentionnées à l'article 69 sont obligées de retourner à leur domicile, elles s'adresseront au bureau de police le plus proche, lequel, après avoir examiné le cas, certifiera la nécessité du départ et le droit au retour.

Munies de cette autorisation, les personnes intéressées s'adresseront à l'autorité administrative

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

indiquée par la police, laquelle autorité délivrera gratuitement le permis de sortie, ainsi que le permis de retour par terre jusqu'au navire; le permis de retour ne sera valable que pendant la validité du visa du transit. Une mention du permis de sortie et de retour, indiquant la route à suivre dans les deux directions, sera faite sur le passeport.

Cło.

Ruch kolejowy, Ruch osobowy.

Do art. 78 — 82.

Tranzyt uprzywilejowany.

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

Po przybyciu pociągu na stację graniczną konwojent celny kraju tranzytowego nałoży plomby na przedziały celne wagonów bagażowych bez żadnych innych formalności szczegółowego zbadania.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Douane.

Trafic ferroviaire. Trafic des voyageurs.

aux Art. 78 — 82.

Transit privilégié.

1. Les bagages enregistrés seront gardés sous scellé pendant le transit.

A l'arrivée du train à la station-frontière, le convoyeur douanier du pays de transit mettra le scellé sur le fourgon douanier des bagages sans aucune formalité de remise en détail.

A la sortie de la station-frontière, le même agent devra s'assurer de l'intégrité du scellé.

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.

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 convoyeures 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.

Il sera interdit aux voyageurs d'ouvrir les portières des wagons. Les fenêtres ne peuvent être ouvertes qu'en cours de route exclusivement du côté du couloir. 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.

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

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

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

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

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

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

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

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

Wypłata uskuteczniana będzie w walucie kraju wierzyciela.

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

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

Tranzyt zwykły.

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

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

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

Każda sztuka—bagaż zaopatrzona będzie przez urząd celny wyjściowy kraju wysyłającego w nalepkę

3. Chaque train privilégié sera convoyé par deux convoyeurs. Chaque partie aura cependant le droit, si elle le juge nécessaire, d'en augmenter le nombre en ajoutant un convoyeur additionnel pour chaque série de quatre wagons.

Le pays bénéficiaire du trafic en transit sera obligé de rembourser au pays de transit la moitié des frais du convoiement.

Ces frais seront calculés d'après les réglements au sujet des appointements, des indemnités de déplacement, etc., qui sont appliqués dans le pays de transit aux agents et aux employées des deux classes les plus basses.

Pour faciliter les comptes, on devra fixer la somme forfaitaire à payer aux agents et aux employés d'après la moyenne pour chaque classe entre le taux maximum et minimum de l'échelle des appointements, en y ajoutant les indemnités pour le parcours.

Les frais seront remboursés pour chaque trimestre écoulé, d'après une liste qui sera envoyée par le pays de transit au pays expéditeur.

Le décompte sera fait: de la part de l'Allemagne par «Die Abteilung für Zölle und Verbrauchssteuern des Landesfinanzamts Königsberg» et, de la part de la Pologne, par l'administration des douanes á Poznań.

Le pays bénéficiaire du transit sera tenu de payer la somme due au pays de transit 40 jours après que le compte lui sera parvenu.

Ce terme écoulé, la somme due sera productive d'intérêts à raison de 5 p. % par an.

Le payement se fera dans la monnaie du pays créditeur.

Les bureaux de décompte se communiqueront mutuellement quelles caisses seront chargées d'effectuer et de recevoir le payement.

Au cas où la Ville libre de Dantzig sera créditrice ou débitrice des frais de convoiement, la liquidation de l'Avoir ou du Doit dantzikois se fera par l'intermédiaire de la Pologne, qui réglera ce compte avec la Ville libre de Dantzig par voie d'un arrangement spécial.

Transit ordinaire.

1. Les bagages enregistrés des voyageurs traversant le territoire étranger en transit ordinaire seront séparés, au fourgon, des autres bagages, et mis en tas spéciaux de bagages de transit.

Le garde bagages inscrira ces bagages sur des listes d'après le formulaire prescrit, imprimées en allemand et en polonais. Il y aura à dresser une liste spéciale pour chaque bureau douanier de sortie. Le garde bagages remettra deux expéditions de chaque liste au bureau de douane de la gare-frontière du pays expéditeur.

Ce bureau vérifiera par visite générale les indications de la liste, certifiera l'exactitude de cette dernière en y apposaot son cachet officiel, et déterminera le délai dans lequel les bagages énumérés dans la liste devront être remis au bureau de rentrée du pays expéditeur.

Chaque colis-bagage sera pourvu, par le bureau douanier de sortie du pays expéditeur, d'une marque

celną, której wzór ustalony będzie przez zainteresowane władze; nalepką nosić będzie napis: „Bagaż tranzytowy, odprawiony przez Urząd Celny z..... ..... do.....".

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

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

Ten ostatni urząd sprawdzi na podstawie wykazu, czy nie brak żadnej sztuki z bagażów tranzytowych, potwierdzi zgodność wykazu i doręczy go konduktorowi bagażowemu pociągu, o ktorym mowa. Konduktor bagażowy doręczy wykaz wyjściowemu urzędowi celnemu kraju tranzytowego.

Ostatni ten urząd postąpi w ten sam sposób i doręczy wykaz konduktorowi bagażowemu wychodzącego pociągu w tym celu, aby tenże doręczył go wejściowemu urzędowi celnemu kraju wysyłającego.

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

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

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

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

douanière dont le modéle sera établi par les autorités intéressées, et portant l'inscription: „Bagage de transit ayant passé la douane, de..... pour.....".

2. Une expédition de la liste verifiée accompagnera les bagages de transit pendant la traversée du territoire de transit.

A cet effet, le bureau douanier de sortie du pays expéditeur remettra la liste au garde-bagages du train sortant, qui devra la remettre au bureau douanier d'entré du pays de transit.

Ce dernier bureau vérifiera, à l'appui de la liste, s'il ne manque aucune des pièces de bagages de transit, certifiera l'exactitude de la liste, et la remettra au garde-bagages du train en question. Le garde-bagages transmettra la liste au bureau douanier de sortie du pays de transit.

Ce dernier bureau procédera de la même façon, et remettra la liste au garde-bagages du train sortant afin qu'il la remette au bureau douanier d'entrée du pays expéditeur.

Le garde-bagages remettra la liste à ce dernier bureau et présentera les bagages de transit à la visite douanière générale, qui devra se faire autant que possible dans le fourgon. Dans le cas où il serait constaté par cette visite que les piecés de bagages arrivées inviolées correspondent quant au nombre aux inscriptions de la liste, les pièces pourront continuer la route.

Dans le cas où l'un ou l'autre des bureaux douaniers intéressés constaterait, lors de l'examen de la liste, qu'il n'y a pas conformité entre les inscriptions de celle-ci et le nombre de pièces de bagages, ou que ces dernières ont été ouvertes ou spoliées, le fait devra être établi par les autorités ferroviaires et douanières de l'endroit de la découverte, soit sur la liste même, soit sur une fiche à part à annexer à la liste en question.

3. Autant que la course de la voiture le permet, les bagages enregistrés des voyageurs traversant le territoire en transit ordinaire seront mis, pour la traversée, dans un espace cadenassé ou plombé du fourgon. Dans ce cas, ils seront traités, au point de vue douanier, comme les bagages enregistrés en trains privilégiés.

4. Les bagages à main des voyageurs en transit ordinaire ne devront contenir que des provisions de voyage. Des marchandises de valeur commerciale ne pourront pas être trainsitées en petit bagages. Elles devront être déposées comme bagages enregistrés. Les petits bagages seront soumis à la visite douanière ordinaire.

Ruch towarowy.

Do art. 83—85.

1. Towary strzeżone będą:

w wagonach zamkniętych — przez nałożenie zamknięć celnych na wagonie;

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

Trafic des marchandises.

aux Art. 83—85.

1. La garde des marchandises s'effectuera:

pour les wagons couverts, par l'apposition d'un scellé douanier au wagon;

pour les wagons ouverts, et pour ceux des wagons couverts auxquels il n'est pas possible d'appliquer le scellé douanier à cause du convoiement des marchandises (p. e. wagons de bêtes, etc.), d'après la décision des offices douaniers.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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 douanières allemandes et trois aux autorités douanières polonaises.

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, sera remise à chacun des deux offices douaniers de la frontière.

Les changements apportés à la composition du train ou au contenu de wagons, ainsi qu'aux scellés, devront être mentionnées dans la liste de train. Plusieurs wagons vides qui se suivent pourront être indiquées 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'office douanier de sortie du pays expéditeur et l'office douanier d'entrée du pays de transit certifieront sur la liste de train que les wagons de transit ont été mis sous scellé douanier.

3. Les documents qui concernent les envois du trafic soumis au contrôle des douanes ou des contributions devront être joints à la liste de train.

4. Si des wagons de marchandises sont accrochés à des trains omnibus, ces wagons seront soumis au même traitement douanier que les trains de marchandises.

5. La levée temporaire du scellé douanier par le pays de transit ne pourra s'effectuer que dans les cas prévus par les dispositions de la présente Convention et pour des nécessités impérieuses du service des chemins de fer. Le transbordement ne sera autorisé qu'en cas d'accident. Dans ces cas, le traitement douanier à suivre devra être conforme aux règlements en vigueur dans le pays de transit. Le transbordement des marchandises, la levée de scellé, leurs causes, ainsi que le renouvellement du scellé, devront être certifiés sur la liste de train, et éventuellement sur les documents concernant les douanes ou les contributions.

Si en cours de route un scellé est brisé, soit intentionnellement, soit accidentellement, si un wagon est dévalisé ou si des marchandises sont dérobées, il sera procédé de la même manière que dans le cas de levée temporaire de scellé ou de transbordement de marchandises; toutefois ce fait devra, si possible, être ensuite constaté en présence de fonctionnaires de la douane. Les mesures prises et leurs motifs devront être certifiés sur la liste de train et sur les documents concernant les douanes et les contributions, auxquels devront être annexés les procès-verbaux.

L'expédition des wagons qui ont subi de ce chef un retard aura lieu par le train suivant.

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

Żegluga.

Do art. 87.

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

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

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

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

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

Do art. 88—92.

1. Towary wolne od cła przewożone będą tranzytem bez żadnego z wyżej wymienionych zabezpieczeń, pod warunkiem, że należyta kontrola ładunku będzie mogła być wykonana przy wjeździe do kraju tranzytowego i przy wyjeździe z tegoż kraju.

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

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

3. Szyper obowiązany będzie złożyć zainteresowanym urzędom celnym deklaracje odnośnie do statku oraz jego ładunku (manifest). Manifest ten

6. Les wagons de transit sortant du pays de transit seront remis à l'autorité ferroviaire de la station d'échange et l'autorité douanière de la station-frontière douanière du pays expéditeur. Leur acceptation sera certifiée sur la liste de train. Les réclamations qui pourraient être faites à cette occasion, seront mentionnées et traitées à part.

Trafic par eau.

à l'Art. 87.

1. Les colis qui sont soumis à des droits de douane d'après les lois du pays de transit ne pourront être transportés que mis sous scellé.

Les marchandises soumises à des droits de douane, et qu'il n'est pas possible de mettre sous scellé, et les grosses marchandises soumises à des droits de douane qui se trouvent dans les bateaux ouverts, seront transportées sous convoi douanier.

2. Au lieu du convoi douanier, le payement des droits de douane d'entrée sera garanti, sur la demande du batelier, de l'une des deux manières suivantes: ou bien par le dépôt d'un cautionnement, ou bien par l'intervention d'un garant sûr, qui se portera personnellement responsable du payement et qui renoncera aux droits reconnus aux garants.

Quant aux bateaux ouverts à cargaison uniforme, l'office de douane d'entrée du pays de transit pourra dispenser le batelier, soit totalement, soit partiellement, de fournir une garantie, s'il le juge digne de confiance.

Quant aux bateaux non convoyés, si leur structure et la nature de leur cargaison portent à faire soupçonner l'intention de frauder la douane ou de se livrer à la contrebande, ou si le capitaine a été condamné pour ces motifs en pays de transit, l'office de douane d'entrée de ce pays pourra exiger la garantie du payement des droits de douane.

aux Art. 88—92.

1. Les marchandises libres de droits de douane seront transportées en transit sans aucune des garanties mentionnées ci-dessus, à condition qu'un contrôle suffisant de la cargaison puisse être exercé à l'entrée dans le pays de transit et à la sortie de ce même pays.

2. Les bateaux destinés au transport des marchandises en transit sans transbordement devront être construits et aménagés de telle sorte qu'on puisse mettre sous scellé soit le bateau entier, soit ses compartimentst séparés, en tenant compte de la sécurité des droits de douane d'après les règlements douaniers du pays de transit.

Les bateaux ne correspondant das à cette disposition ne seront admis à la circulation que pendant les cinq premières années à partir du jour de la mise en vigueur de la présente Conventoin. 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.

3. Le batelier sera tenu de remettre aux offices douaniers intéressés une déclaration concernant le bateau ainsi que sa cargaison (manifeste).

zawierać winien w sobie nazwę statku, nazwisko kapitana, przynależność państwową, tonaż i miejsce pobytu statku, nazwiska i adresy odbiorców towarów, ilość i gatunek towarów, rodzaj ich opakowania.

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

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

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

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

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

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

6. Artykuły żywności i inne, znajdujące się na statku i przeznaczone do użytku załogi podczas jazdy oraz rzeczy osób, należących do załogi, oraz przedmioty, zapisane do inwentarza statku — wolne będą od cła. Ilość niezbędnych artykułów żywności określona będzie w każdym poszczególnym wypadku według ilości członków załogi, według ilości podróżnych oraz według czasu przejazdu na wodach w kraju tranzytowym. Wszelkie ilości artykułów żywności, przekraczające normę niezbędną dla podróży, poddane będą odprawie celnej, lub też zaopatrzone będą w zamknięcia celne i pod niemi przewożone. Artykuły, opłacające opłaty monopolowe, będą mo-

Ce manifeste devra mentionner le nom du bateau, le nom du capitaine, la nationalité, le tonnage et le lieu de résidence du bateau, les noms et adresses des destinataires des marchandises, la quantité et l'espèce des marchandises ainsi que le mode de leur emballage.

Quant aux colis, le manifeste doit mentionner leur nombre ainsi que les marques et les numéros qu'ils portent. On devra annexer au manifeste, à l'usage des employés de la douane du pays de transit, une déclaration spéciale indiquant la disposition des cabines et des cachettes eventuelles (Déclaration des cachettes), et une déclaration des provisions de bouche ou autres se trouvant à bord et destinées à l'usage de l'équipage et des convoyeurs, des matières nécessaires à l'entretien du bateau, des effets de l'èquipage ainsi que des objets qui figurent sur l'inventaire du bateau. Les poids des provisions qui se trouvent à bord pourront n'être indiqués qu'aproximativement.

Les déclarations devront être rédigées sur les formulaires officiels imprimés en allemand et en polonais. Le manifeste devra être libellé en six exemplaires, dont trois à remettre à l'office de douane de sortie du pays expéditeur, et trois à l'office de douane d'entrée du pays de transit. Ces déclarations seront certifiées exactes et signées par le capitaine.

L'office de douane de sortie du pays expéditeur vérifiera, d'après les feuilles de route, l'exactitude des déclarations, et établira par un contrôle général s'il y a concordance entre les déclarations et la cargaison.

L'office de douane de sortie prendra les mesures nécessaires pour contrôler et recontrôler l'identité des marchandises sortantes et des marchandises rentrantes, en mentionnant sur le manifeste le résultat du contrôle, ainsi que les mesures prises en vue de garantir cette identité; il remettra au capitaine une copie du manifeste avec ces mentions sous enveloppe cachetée, laquelle enveloppe sera remise par le capitaine à l'office de douane de rentrée du pays expéditeur dans un délai fixe par l'office de douane de sortie.

4. Les scellés douaniers seront reconnus par les parties intéressées et seront en général enlevés par l'office de douane de rentrée du pays expéditeur après complet accomplissement du transit.

5. L'office de douane d'entrée du pays de transit fixera le mode de garantie à appliquer à la cargaison pour le transit, et expédiera les passagers, l'équipage, leurs bagages, l'aprovisionnement du bateau, etc.

6. Les provisions de bouche et autres qui se trouvent sur le bateau et sont destinées à l'usage de l'équipage pendant la traversée, les effets des hommes de l'équipage et les objets qui figurent sur l'inventaire du bateau, seront exempts de droits de douane. La quantité de provisions necessaire sera à évaluer dans chaque cas particulier d'apres l'importance de l'équipage, le nombre des passagers et la durée de la navigation dans le pays de transit. Toutes les quantitès excédant les provisions nécessaires pour le voyage devront être soumises au régime douanier ou mises et transportées sous scellé douanier.

gły być wwożone wyłącznie w ilościach, które podróżni mają prawo zabierać ze sobą.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

10. Przy wyjeździe z kraju tranzytowego szyper obowiązany będzie zatrzymać się przy ostatnim posterunku celnym, aby umożliwić przeprowadze-

Les articles soumis aux droits de monopole ne pourront être introduits que dans les quantités qu'il est permis aux voyageurs d'emporter avec eux.

7. Le capitaine sera tenu de poursuivre immédiatement sa route, de ne faire aucun arrêt à moins qu'il n'y soit forcé par suite d'intempéries ou d'un obstacle insurmontable, et de ne pas dépasser le terme fixé dans le manifeste.

Les bateaux devront porter, pendant la traversée, des signaux de douane, à savoir: le jour, un drapeau; la nuit, une lanterne. Le pays de transit se reserve de réglementer la signalisation douanière.

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 du convoiement, dans lesquels les frais du voyage de retour du convoyeur doivent être compris, seront à la charge du capitaine et seront calculés d'après le règlement prévu et dûment publié; ces frais seront payables 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.

9. Le capitaine sera tenu de transporter la cargaison, sans y apporter aucun changement, jusqu'à l'office de douane de sortie, et de maintenir intacts les scellés douaniers qui y ont été apposés.

Si en cours de route, par suite d'intempéries ou d'autres circonstances inévitables, la necessité s'impose d'apporter un changement à la cargaison et de lever à cette fin le scellé, le capitaine sera tenu de s'adresser au préalable au poste de douane le plus rapproché, et d'attendre l'arrivée des agents de ce poste. Si, à cause d'un danger imminent, le capitaine ne dispose pas du temps nécessaire à cet effet, il sera obligé d'aviser l'autorité civile la plus rapprochée, de manière à ce que celle-ci procède à la levée du scellé et certifie l'incident survenu.

Si le batelier a agi, dans un pareil cas, sans réclamer ou sans attendre l'intervention des fonctionnaires de la douane ou des autorités locales, il devra justifier que les mesures qu'il a prises ont été indispensables vu le danger imminent pour le salut du bateau ou de la cargaison. En pareil cas, il sera tenu, immédiatement après l'application des mesures nécessaires pour sauver le bateau et la cargaison, d'en prévenir par des signaux le poste de douane le plus rapproché, ou si c'est impossible, les autorité locales les plus rapprochées, et de faire constater l'incident survenu.

10. A la sortie du pays de transit, le batelier devra faire arrêt au dernier poste douanier pour permettre l'exécution du contrôle de la cargaison

nie kontroli ładunku i statku, oraz aby umożliwić funkcjonarjuszom konwojującym wyjście na ląd.

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

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

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

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

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

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

et du bateau, et pour laisser débarquer les agents convoyeurs.

Pour assurer la facilité de la libre entrée du bateau avec sa cargaison dans le pays expéditeur les scellés douaniers existants doivent rester intacts.

L'office de rentrée du pays expéditeur constatera, en se basant sur le manifeste, l'identite de la cargaison de sortie et de la cargaison de rentrée, par un contrôle douanier général, après avoir levé les scellés douaniers.

11. Les radeaux seront traités d'après les prescriptions mentionnées ci-dessus; toutefois la garantie du payement des droits de douane d'entrée devra être fournie.

Si la décomposition d'un radeau est nécessaire, les parties du radeau devront poursuivre leur route ensemble, afin de quitter le pays de transit en même temps et de rentrer ainsi dans le pays expediteur en se conformant au manifeste.

12. En tant que le passage de transit sur la Netze-Noteć formant frontière entre les Ètats contractants .n'est pas règlé par la Convention, la réglementation en reste réservée aux accords entre les autorités locales.

13. En cas d'infraction, pendant la traversée, aux règlements de douane généraux, ou aux prescriptions de la présente Convention, ou de son Règlement d'application, les lois du pays dans lequel l'infraction a été commise, en vigueur en ce qui concerne la peine à prononcer, seront applicables.

En matière de peines rendues exécutoires, le propriétaire du bateau sera responsable personnellement et par son bateau.

ROZDZIAŁ XI.

Rozporządzenia końcowe.

Art. 113.

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

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

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

Art. 114.

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

Z uwagi jednak na to, że przepisy Rozdziałów II do VIII wymagają pewnej pracy uprzedniej dla

CHAPITRE XI.

Dispositions finales.

Art. 113.

Les Règlements d'application, chapitre X, pourront ètre modifiés d'un commun accord par les administrations allemande et polonaise compétentes.

Le Gouvernement allemand, ainsi que le Gouvernement polonais — soit en son nom, soit au nom de la Ville libre de Dantzig — auront le droit de demander à tout moment la revision des Règlements d'application.

La partie qui fera une pareille demande sera tenue de présenter à l'autre partie son projet à ce sujet. L'autre partie donnera son opinion ou présentera son contre projet au plus tard dans un délai de deux mois, aprés quoi, s'il est nécessaire, les negociations entre les administrations compétentes seront entamées.

Art. 114.

La présente Convention sera ratifiée le plus tôt possible, et les instruments de ratification seront échangés à Paris. Elle entrera en vigueur le jour de l'échange des instruments de ratification.

Toutefois, les dispositions des chapitres II à VIII exigeant certains travaux préalables assurant leur

ich wykonania, delegaci Wysokich Stron kontraktujących porozumieją się, poczynając od dnia wymiany dokumentów ratyfikacyjnych, w celu ustalenia kroków, niezbędnych do stopniowego i możliwie najszybszego wprowadzenia w wykonanie niniejszej Konwencji.

Prace delegatów prowadzone będą w taki sposób:

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

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

Co się tyczy przepisów Rozdziału II (Koleje) oraz Rozdziału IV (Poczta, Telegraf i Telefon) oraz co się tyczy przepisów Rozdziału X, odnoszących się do rzeczonych dwu Rozdziałów, to przepisy te wprowadzone będą w wykonanie najpóźniej przy pierwszem ustaleniu ogólnego rozkładu jazdy kolei, na jesieni lub na wiosnę, które nastąpi po upływie 6 miesięcy po wymianie dokumentów ratyfikacyjnych.

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

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

(L. S.) Kazimierz OLSZOWSKI.
(L. S.) Gerhard von MUTIUS.

exécution, les Délégués des Hautes Parties contractantes se mettront en rapport dès le jour de l'échange des instruments de ratification, pour arrêter les mesures de réalisation progressive et aussi rapide que possible de la présente Convention.

Les travaux des Délégués seront conduits de façon à ce que:

a) les stipulations du chapitre III (Transit militaire) y compris les stipulations respectives du chapitre X soient mises en application au plus tard dans le délai d'un mois à partir du jour de l'échange des instruments de ratification;

b) les stipulations du chapitre V (Navigation) y compris les stipulations respectives du chapitre X et du chapitre VI (Transit en automobiles et motocyclettes) soient mises en application dans le délai de trois mois à partir du jour de l'échange des instruments de ratification.

Quant aux stipulations du chapitre II (Chemins de fer) et du chapitre IV (Postes, télégraphes et téléphones) y compris les stipulations du chapitre X relatives aux deux chapitres précités, elles seront mises en application au plus tard lors de la première fixation de l'horaire général des chemins de fer, en automne ou au printemps qui suivra l'expiration du délai de six mois après l'échange des instruments de ratification.

Les stipulations du chapitre VII y compris les stipulations respectives du chapitre X et les stipulations du chapitre VIII seront appliqués à mesure que les dispositions des chapitres II à VI y compris leurs Règlements d'applications seront mises en exécution.

Fait à Paris, le vingt et un avril mil neuf cent vingt et un, en un seul exemplaire qui restera déposé dans les archives du Gouvernement de la République française et dont les expéditions authentiques seront remises à l'Allemagne et à la Pologne.

(L. S.) Casimir OLSZOWSKI.
(L. S.) Gerhard von MUTIUS.

Uznaliśmy je i uznajemy za słuszne, oświadczamy w imieniu Rzeczypospolitej Polskiej i Wolnego Miasta Gdańska, że niniejsza Konwencja jest przyjęta, ratyfikowana i zatwierdzona, oraz przyrzekamy, że będzie ściśle dochowana.

W Warszawie, dnia 25 lutego roku tysiąc dziewięćset dwudziestego drugiego.

L. S.

Naczelnik Państwa:
Józef Piłsudski

Minister Spraw Zagranicznych:
Skirmunt

Nous les avons approuvé et approuvons, déclarons au nom de la République Polonaise et de la Ville libre de Dantzig la présente Convention acceptée, ratifiée, confirmée et promettons, qu'elle sera inviolablement observée.

En foi de quoi, Nous avons donné les présentes revêtues du Sceau de la République Polonaise.

A Varsovie le 25.II l'an mil neuf cent vingt deux.

L. S.

J. Piłsudski
Par le Chef de l'État:

Ministre des Affaires Ertangères:
Skirmunt