

zaliczki przyznanej na zasadzie § 25 niniejszego rozporządzenia.

Każdy rachunek kosztów podróży musi być opatrzony klauzulą władzy zarządzającej komisję, lub przełożonej władzy służbowej, stwierdzającą konieczność odbycia podróży, należyte użycie czasu i środków komunikacyjnych, tudzież wykonanie zlecenia służbowego.

Przeciw odmowie przyznania zarachowanych kwot może być wniesione w ciągu 14 dni przedstawienie do władzy II instancji, względnie do władzy naczelnej, która rozstrzyga ostatecznie. Przedstawienie nie ma miejsca o ile władzą, która odmówiła likwidacji rachunku, była władza naczelna.

§ 23. Osobom, wymienionym w § 1 niniejszego rozporządzenia, przysługuje w razie mobilizacji prawo przesiedlenia osób utrzymywanych w rozumieniu art. 4 ustawy z dnia 9 października 1923 r. (Dz. U. R. P. № 116, poz. 924) z zagrożonych terenów do obranej przez nich miejscowości, na tych samych warunkach, jak przeniesionym służbowo.

Powyższe prawo przysługuje również przy późniejszym sprowadzeniu powyższych osób do miejsca służbowego wyznaczonego pokojową dyslokacją.

Minister Spraw Wewnętrznych określi, które tereny w razie mobilizacji uważa się za zagrożone.

§ 24. Jeżeli wskutek nadzwyczajnych wypadków cały urząd zostanie przeniesiony czasowo do innej miejscowości należy stosować § 2 punkt II niniejszego rozporządzenia.

§ 25. Udającym się w podróż służbową przysługuje prawo do zaliczki, nieprzekraczającej przypuszczalnych kosztów podróży i należnych djet.

Postanowienie powyższe stosuje się również do należności z tytułu przeniesienia.

§ 26. W wypadkach, w których podróże służbowe trwają przez dłuższy okres czasu lub stale się

powtarzają, szef właściwej władzy naczelnej może przyznać za zgodą Ministra Skarbu zamiast kosztów podróży i djet ryczałt określony w punktach, który może być płatny zgóry wraz z uposażeniem miesiecznym.

§ 27. Należności za odkomenderowanie przysługują również wojskowym zawodowym oddziałów zwartych, odkomenderowanych poza stały garnizon, zaś należności za przeniesienie przysługują tymże wojskowym zawodowym oddziałów zwartych przy stałej zmianie dyslokacji.

Podróży i marszów w oddziałach zwartych oraz podróży i marszów, za które osoby wojskowe otrzymują specjalne dodatki, nie uważa się za podróże służbowe w rozumieniu niniejszego rozporządzenia.

§ 28. Generałowie i oficerowie korpusu kontrolerów wojskowych otrzymują dodatki do djet podróży, ustalonych w § 3 niniejszego rozporządzenia, w wysokości 100% djet.

Dodatki te wypłacane są równocześnie z djetami.

§ 29. Należności za podróże służbowe, delegacje i przeniesienia poza granicami Państwa normuje osobne rozporządzenie.

§ 30. Do wyjaśnienia wątpliwości, powstałych przy stosowaniu niniejszego rozporządzenia, powołane jest Ministerstwo Skarbu.

§ 31. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia. Z dniem tym tracą moc obowiązującą wszystkie przepisy w przedmiocie, objętym niniejszem rozporządzeniem.

Rozporządzenie niniejsze obowiązuje na całym obszarze Rzeczypospolitej i na obszarze W. M. Gdańska.

Prezes Rady Ministrów
i Minister Skarbu: *W. Grabski*

704.

UKŁAD POLSKO-NIEMIECKI

w sprawie uprzywilejowanego tranzytu między polskim Górnym Śląskiem a resztą Polski przez niemiecki Górny Śląsk, podpisany we Wrocławiu dnia 24 czerwca 1922 r.

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

MY

STANISŁAW WOJCIECHOWSKI

PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

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

W dniu dwudziestym czwartym czerwca tysiąc dziewięćset dwudziestego drugiego roku we Wrocławiu podpisany został pomiędzy Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Rzeszy Niemieckiej układ w sprawie uprzywilejowanego tranzytu między polskim Górnym Śląskiem a resztą Polski przez niemiecki Górny Śląsk o następującem brzmieniu dosłownem:

Układ zawarty między Rządem polskim i niemieckim w sprawie uprzywilejowanego tranzytu między Polskim Górnym Śląskiem a resztą Polski przez Niemiecki Górny Śląsk:

P. Franciszek Moskwa, Naczelnik Wydziału w Ministerstwie Kolei Żelaznych w Warszawie jako pełnomocnik Rządu polskiego

i

P. Karol Scholz, tajny radca rządowy i ministerjalny w Ministerjum Komunikacji państwa niemieckiego w Berlinie jako pełnomocnik Rządu niemieckiego,

zawarli następujący Układ:

Rozdział I.

Postanowienia ogólne.

§ 1.

Niemcy przyznają Polsce, stosownie do następujących postanowień, ułatwiony tranzyt kolejowy między polskim G. Śląskiem a Polską (tranzyt uprzywilejowany) na liniach poniżej wymienionych:

1. Chorzów — Beuthen Oberbahnhof — Szarlej (Scharley) i dalej Lubliniec (Lublinitz) — Cziasnau — Kreuzburg — Kostau — Hanulin (Birkenfelde) dla ruchu osobowego i towarowego.

2. Chorzów — Beuthen HB. — Beuthen Stadtwald — Nowy Radzionków (Neu Radzionkau) i dalej Lubliniec (Lublinitz) — Cziasnau — Kreuzburg — Kostau — Hanulin (Birkenfelde) dla ruchu osobowego.

3. Chebzie (Morgenroth) — Karf — Beuthen Stadtwald — Nowy Radzionków (Neu Radzionkau) i dalej Lubliniec (Lublinitz) — Cziasnau — Kreuzburg — Kostau — Hanulin (Birkenfelde) dla ruchu towarowego.

4. Lubliniec (Lublinitz) — Cziasnau — Kreuzburg — Kostau — Hanulin (Birkenfelde) dla ruchu towarowego.

§ 2.

Wszyscy podróżni wraz ze swoim bagażem, bez względu na swoją przynależność państwową, będą mogli w uprzywilejowanym ruchu tranzytowym przejeżdżać bez żadnej przeszkody przez kraj tranzytowy, wolni od wszelkich formalności celnych, z wyjątkiem wypadków, gdyby popełnili podczas przejazdu przez kraj tranzytowy występki lub zbrodnie.

Przejazd podróżnych odbywa się w pociągach zamkniętych lub w specjalnie do tego przeznaczonych zamkniętych częściach pociągów; do tego używać się będzie wagonów korytarzowych.

Podczas jazdy przez kraj tranzytowy mają być zamknięte drzwi wagonowe. Otwieranie drzwi wagonów przez podróżnych jest wzbronione. Okna mają być zamknięte podczas postoju na stacjach kraju tranzytowego i na szlakach między Chorzowem — Szarlej (Scharley) jak niemniej między Chorzowem — Nowym Radzionkowem (Neu Radzionkau).

Abkommen zwischen der deutschen und polnischen Regierung über den privilegierten Durchgangsverkehr zwischen Polnisch-Oberschlesien und dem übrigen Polen durch Deutsch-Oberschlesien

Zwischen

dem Geheimen Regierungs- und Ministerialrat im Reichsverkehrsministerium in Berlin Carl Scholz als Vertreter der deutschen Regierung

und

dem Abteilungsvorstand im Eisenbahnministerium in Warschau Franciszek Moskwa

als Vertreter der polnischen Regierung ist folgendes vereinbart worden:

Abschnitt I.

Allgemeine Bestimmungen.

§ 1.

Deutschland gesteht Polen den nach Massgabe der folgenden Bestimmungen erleichterten Eisenbahndurchgangsverkehr zwischen Polnisch-Oberschlesien und Polen auf nachstehend aufgeführten Strecken (privilegiertes Durchgangsverkehr) zu:

1. Chorzów — Beuthen Ob. Bf. — Szarlej (Scharley) und weiter Lubliniec (Lublinitz) — Cziasnau — Kreuzburg — Kostau — Hanulin — (Birkenfelde) für den Personen und Güterverkehr.

2. Chorzów — Beuthen H. B. — Stadtwald — Nowy Radzionków (Neu Radzionkau) und weiter Lubliniec (Lublinitz) — Cziasnau — Kreuzburg — Kostau — Hanulin (Birkenfelde) für den Personenverkehr.

3. Chebzie (Morgenroth) — Karf — Beuthen — Stadtwald — Nowy Radzionków (Neu Radzionkau) und weiter Lubliniec (Lublinitz) — Cziasnau — Kreuzburg — Kostau — Hanulin (Birkenfelde) für den Güterverkehr.

4. Lubliniec (Lublinitz) — Cziasnau — Kreuzburg — Kostau — Hanulin (Birkenfelde) für den Güterverkehr.

§ 2.

Im privilegierten Durchgangsverkehr können alle Reisenden, ohne Rücksicht auf ihre Staatsangehörigkeit, nebst ihrem Gepäck ungehindert und frei von allen Zollförmlichkeiten durch das Durchgangsland fahren, es sei denn, dass sie während der Reise im Durchgangsland ein Vergehen oder Verbrechen begehen.

Die Beförderung der Reisenden vollzieht sich in geschlossenen Zügen oder in hierfür besonders bestimmten geschlossenen Zugteilen; hierzu sind Durchgangswagen zu verwenden.

Während der Fahrt durch das Durchgangsland sind die Wagentüren geschlossen zu halten. Das Öffnen der Wagentüren ist den Reisenden verboten. Die Fenster sind während des Aufenthalts auf den Stationen des Durchgangslandes und auf den Strecken zwischen Chorzów — Szarlej (Scharley) sowie Chorzów — Nowy Radzionków (Neu Radzionkau) geschlossen zu halten.

Na obszarze tranzytowym wzbronionem jest wysiadanie i wsiadanie, stykanie się podróżnych z niepodróżującymi, jakoteż wydawanie albo przyjmowanie jakichkolwiek bądź przedmiotów.

Bagaż nadany będzie przewożony w zamkniętym wagonie bagażowym, bądź w zamkniętym przedziale wagonu bagażowego.

§ 3.

Wszelkie towary, dopuszczone do przewozu w ruchu wewnętrznym w kraju, obowiązany do udzielania tranzytu, będą przewożone w uprzywilejowanym ruchu tranzytowym całymi pociągami niezależnie od pochodzenia towarów i od przynależności państwowej nadawcy lub odbiorcy.

Zakazy wwozu i wywozu, obowiązujące w kraju tranzytowym, nie będą stosowane do uprzywilejowanego ruchu tranzytowego; nie będzie również wymagane specjalne pozwolenie na wwóz, wywóz i tranzyt.

Towary, których przewóz dozwolony jest na podstawie niniejszych przepisów, nie mogą podczas tranzytu być obłożone aresztem w drodze administracyjnej.

W kraju, przez który odbywa się tranzyt, wzbronionem jest wyładowywanie, załadowywanie, doładowywanie i przeładowywanie, z wyjątkiem szczególnych wypadków, spowodowanych specjalnymi względami techniczno ruchowymi.

§ 4.

Wyłączone są z przewozu w uprzywilejowanym ruchu tranzytowym transporty wojskowe, osoby wojskowe, urlopowani wojskowi, jadący pojedynczo, grupami lub oddziałami, oraz transporty zwartych oddziałów policji wszelkiego rodzaju.

§ 5.

W uprzywilejowanym ruchu tranzytowym nie-dopuszczalnym jest przewóz przesyłek wojskowych.

Zabieranie ze sobą do pociągów i części pociągów, przeznaczonych do ruchu tranzytowego broni palnej, amunicji i materiałów wybuchowych, jest wzbronione.

Broń myśliwska i należąca do niej amunicja mają być przewożone w wozie bagażowym pod zamknięciem celnym.

§ 6.

Uprzywilejowany ruch tranzytowy podlega ustawom i przepisom kraju tranzytowego, dotyczącym utrzymania porządku i bezpieczeństwa publicznego, jakoteż zdrowotności i policji weterynaryjnej.

§ 7.

Przepisy, obowiązujące podróżnych w uprzywilejowanym ruchu tranzytowym, mają być umieszczone wewnątrz wagonów.

Im Durchgangsland ist das Aus—und Einsteigen, der Verkehr der Zuginsassen mit Nichtreisenden, sowie das Herausgeben oder Hineinnehmen von Gegenständen aller Art verboten.

Eingeschriebenes Gepäck wird entweder in einem geschlossenen Gepäckwagen oder in einem verschlossenen Abteile des Gepäckwagens befördert.

§ 3.

Im privilegierten Durchgangsverkehr werden alle Waren, die im inneren Verkehr des Durchgangslandes zur Beförderung zugelassen sind, ohne Rücksicht auf ihren Ursprung und auf die Staatsangehörigkeit des Absenders oder Empfängers in ganzen Zügen befördert.

Im Durchgangslande bestehende Ein—und Ausfuhrverbote gelten nicht für den privilegierten Durchgangsverkehr; auch ist eine besondere Erlaubnis für die Ein,—Aus—und Durchfuhr nicht erforderlich.

Waren, deren Beförderung hiernach zulässig ist, dürfen im Verwaltungswege während des Durchganges nicht beschlagnahmt werden.

Im Durchgangslande ist das Aus—, Ein—, Zu— oder Umladen verboten, sofern nicht besondere betriebstechnische Gründe eine Ausnahme erfordern.

§ 4.

Von der Beförderung im privilegierten Durchgangsverkehr sind militärische Transporte, Militärpersonen und Militärurlauber als Einzelreisende oder in geschlossenen Verbänden, ebenso Transporte geschlossener Verbände von Polizeimannschaften irgendwelcher Art ausgeschlossen.

§ 5.

Im privilegierten Durchgangsverkehr ist die Beförderung von Militärgut unzulässig.

Die Mitnahme von Feuerwaffen, Munition sowie Sprengstoffen in die für den Durchgangsverkehr bestimmten Züge und Zugteile ist untersagt.

Jagdgewehre und dazu gehörige Munition sind im Packwagen unter Zollverschluss durchzuführen.

§ 6.

Der Privilegierte Durchgangsverkehr unterliegt den Gesetzen und Vorschriften des Durchgangslandes über die Aufrechterhaltung der Ordnung und öffentlichen Sicherheit und über die Gesundheits- und Veterinärpolizei.

§ 7.

Die für die Reisenden im privilegierten Durchgangsverkehr geltenden Vorschriften sind im Inneren der Wagen auszuhängen.

Rozdział II.

Koleje.

A. Ruch.

§ 8.

Dla uprzywilejowanego ruchu tranzytowego przewidziana jest następująca liczba codziennych pociągów lub części pociągów:

- 1 para pociągów pośpiesznych,
- 1 para pociągów osobowych z częścią tranzytową,
- 6 par pociągów towarowych stałych,
- 4 pary pociągów towarowych dodatkowych.

Zarządy kolejowe mogą za wzajemnym porozumieniem zmieniać wskazaną liczbę pociągów.

Interesowane Dyrekcje kolejowe ustalają rozkłady pociągów.

§ 9.

Jako pograniczne dworce przejściowe dla uprzywilejowanego ruchu tranzytowego przewiduje się stacje: Chorzów, Chebzie (Morgenroth), Beuthen Hbf., Tarnowskie Góry (Tarnowitz), Lubliniec (Lublinitz) i Hanulin (Birkenfelde).

Służbę trakcyjną i obsługę pociągów tranzytowych wykonywać będzie Zarząd kolejowy kraju tranzytowego lub po uprzednim z nim porozumieniu Zarząd kraju wysyłającego.

Jeżeli służbę pociągową wykonywuje Zarząd kolejowy kraju wysyłającego, Zarząd kraju tranzytowego ma prawo zarządzić, na swój koszt, konwojowanie pociągów przez własnych pracowników, działających w kraju tranzytowym w charakterze funkcjonariuszy policji kolejowej.

Na granicznych dworcach przejściowych ma być zapewniona drużynom pociągowym możliwość przebywania, a w razie potrzeby i przenocowania.

Bliższe szczegóły zostaną uregulowane przez interesowane Dyrekcje kolejowe, za wzajemnym porozumieniem.

W pociągach osobowych w ruchu tranzytowym uprzywilejowanym zezwala się na liniach kraju tranzytowego na przejazd pełniących służbę: polskiego bagażowego konduktora, palacza wagonu ogrzewczego, posługaczki, jak również urzędników pocztowych i funkcjonariuszy wagonów sypialnych i restauracyjnych.

§ 10.

Polska dostarcza taboru dla uprzywilejowanych tranzytowych pociągów lub części takich pociągów.

Wielkość składu pociągów w ruchu tranzytowym uprzywilejowanym określa się, jak następuje: pociągów pośpiesznych—osi 28 do 40, osobowych—osi 36 do 52 i towarowych 120 osi, z tem jednak, że ciężar ogólny pociągu towarowego nie może przekraczać 1400 ton.

Interesowane Dyrekcje kolejowe ustalają skład tranzytowych części pociągów osobowych.

Dyrekcje interesowane porozumiewają się każdorazowo co do zmian składu i zestawiania pociągów, jakoteż co do uruchamiania w razie potrzeby większej liczby dodatkowych pociągów towarowych.

Abschnitt II.

Eisenbahnen.

A. Betrieb.

§ 8.

Für den privilegierten Durchgangsverkehr wird die tägliche Anzahl der Züge und Zugteile wie folgt bestimmt:

- 1 Schnellzugpaar,
- 1 Personenzugteilpaar,
- 6 Güterzugpaare,
- 4 Bedarfsgüterzugpaare.

Die Eisenbahnverwaltungen können die vorgesehene Zahl der Züge und Zugteile im gegenseitigen Einvernehmen ändern.

Die Fahrpläne der Züge werden von den beteiligten Eisenbahndirektionen vereinbart.

§ 9.

Als Betriebswechselbahnhöfe für den privilegierten Durchgangsverkehr kommen die Bahnhöfe Chorzów, Beuthen, Hb., Chebzie (Morgenroth), Tarnowskie Góry (Tarnowitz), Lubliniec (Lublinitz) und Hanulin (Birkenfelde) in Frage.

Die Beförderung und Begleitung der Durchgangszüge liegt entweder der Eisenbahnverwaltung des Durchgangslandes oder im Einverständnis mit dieser der Eisenbahnverwaltung des Versandlandes ob.

Wenn die Eisenbahnverwaltung des Versandlandes den Zug befördert, so ist die Eisenbahnverwaltung des Durchgangslandes berechtigt, die Züge auch durch ihre Bedienstete als Bahnpolizeibeamte für das Durchgangsland auf eigene Kosten begleiten zu lassen.

Auf den Betriebswechselstationen wird dem Zugpersonal die Möglichkeit zum Aufenthalt und erforderlichenfalls zur Übernachtung gegeben werden.

Das nähere regeln die beteiligten Eisenbahndirektionen im gegenseitigen Einvernehmen.

Bei den dem privilegierten Durchgangsverkehr dienenden Personen befördernden Zügen, werden im Durchgangslande ein polnischer Packmeister, Heizkesselwärter, eine Wartefrau, Postbeamte sowie Schlafwagenschaffner und Speisewagenbedienstete in Ausübung des Dienstes zugelassen.

§ 10.

Die Wagenparks für die privilegierten Züge und Zugteile stellt Polen.

Die Stärke der Schnellzüge wird auf 28—40 Achsen, die der Personenzüge auf 36—52 Achsen, die der Güterzüge auf 120 Achsen festgesetzt; das Bruttogewicht der Güterzüge darf jedoch 1400 Tonnen nicht übersteigen. Die Stärke der Personenzugteile vereinbaren die beteiligten Eisenbahndirektionen.

Ueber Veränderungen der Stärke und Zusammenstellung der Züge sowie über etwa notwendige Einlegung weiterer Bedarfszüge, werden sich die beteiligten Eisenbahndirektionen von Fall zu Fall verständigen.

Do pociągów lub części pociągów, przeznaczonych dla uprzywilejowanego ruchu tranzytowego mogą być dołączane wagony ogrzewcze, pocztowe, restauracyjne i sypialne.

Interesowane Dyrekcje kolejowe porozumieją się dla każdego okresu rozkładu jazdy w sprawie włączania tych wagonów do pociągów, jakoteż co do rezerwowania przedziałów pocztowych.

Co do wynagrodzenia za przepuszczanie wagonów ogrzewczych, pocztowych, restauracyjnych i sypialnych, jak również za udzielanie przedziałów pocztowych nastąpi oddzielne porozumienie.

§ 11.

Dostęp do wagonów restauracyjnych i sypialnych oraz prawo korzystania z nich mają tylko podróżni pociągów uprzywilejowanych lub części uprzywilejowanych.

§ 12.

W uprzywilejowanym ruchu tranzytowym stosowane będą drogi okólne, jeżeli ich potrzebę wywołują przeszkody lub trudności ruchowe. Interesowane Dyrekcje kolejowe ustalają drogi okólne za wzajemnem porozumieniem, jak również uzgadniają dla każdego okresu rozkładu jazdy ogólne zarządzenia w tym względzie.

§ 13.

Do pociągów i części pociągów w tranzycie uprzywilejowanym stosują się przepisy ruchowe i ładunkowe kraju tranzytowego.

§ 14.

Interesowane Dyrekcje kolejowe uregulują techniczne oddawanie i przyjmowanie wagonów w pociągach, przeznaczonych dla uprzywilejowanego ruchu tranzytowego.

Oddawanie i przyjmowanie wagonów w zamkniętych pociągach w uprzywilejowanym ruchu tranzytowym na liniach: Chorzów — Szarlej (Scharley), Chorzów — Nowy Radzionków (Neu Radzionkau) i Chebzie (Morgenroth) — Nowy Radzionków nie odbywa się, o ile służbę trakcyjną i obsługę pociągu wykonuje polski Zarząd kolejowy.

§ 15.

Interesowane Dyrekcje kolejowe udzielają sobie wzajemnie pomocy w razach wypadków kolejowych lub innych przeszkód w ruchu na liniach i stacjach, przeznaczonych dla uprzywilejowanego ruchu tranzytowego. Dyrekcje te ustalą granice lokalne, w obrębie których wzajemna pomoc ma być udzielaną i wydadzą przepisy, określające warunki pomocy w razie zatrzymania się pociągu tranzytowego z powodu uszkodzenia parowozu pociągowego.

§ 16.

W sprawach roszczeń o odszkodowanie, wnoszonych przez osoby trzecie i opartych na faktach, wynikających z budowy lub ruchu kolejowego, orzekają sądy państwa, na którego obszarze wynikły

In den für den privilegierten Durchgangsverkehr bestimmten Zügen oder Zugteilen können Heiskessel, Post, Speise- und Schlafwagen durchgeführt werden. Die beteiligten Eisenbahndirektionen treffen für jede Fahrplanperiode Vereinbarungen über die Einstellung dieser Wagen in die Züge, sowie über die zur Verfügung zu stellenden Postabteile.

Die Entschädigung für die Beförderung der Heiskessel, Post, Speise- und Schlafwagen, sowie für die Vorhaltung von Postabteilen wird besonders vereinbart werden.

§ 11.

Der Zutritt zu den Speise- und Schlafwagen und ihre Benutzung ist nur den Reisenden der privilegierten Züge und Zugteile gestattet.

§ 12.

Falls Betriebsstörungen oder Betriebsschwierigkeiten es erfordern, werden im privilegierten Durchgangsverkehr Umleitungen vorgenommen werden. Die beteiligten Eisenbahndirektionen regeln die Umleitung im Benehmen miteinander, sie vereinbaren für jede Fahrplanperiode, welche allgemeinen Massnahmen zu diesem Zwecke zu treffen sind.

§ 13.

Für die durchgehenden Züge und Zugteile gelten die Betriebs- und Ladevorschriften des Durchgangslandes.

§ 14.

Die beteiligten Eisenbahndirektionen werden die technische Übergabe und Übernahme der Wagen in den für den privilegierten Durchgangsverkehr gefahrenen Zügen regeln. Die Übergabe und Übernahme der in den geschlossenen Zügen für den privilegierten Durchgangsverkehr laufenden Wagen auf den Strecken Chorzów — Szarlej (Scharley), Chorzów — Nowy Radzionków (Neu Radzionkau), Chebzie (Morgenroth) — Nowy Radzionków (Neu Radzionkau) unterbleibt, sofern die Zugbeförderung durch die polnische Eisenbahnverwaltung erfolgt.

§ 15.

Bei Unfällen und sonstigen Betriebsstörungen werden sich die beteiligten Eisenbahndirektionen auf den für den privilegierten Durchgangsverkehr in Betracht kommenden Strecken und Bahnhöfen gegenseitig Hilfe leisten.

Die Eisenbahndirektionen werden die Grenzen der Bezirke vereinbaren, innerhalb deren sie sich gegenseitig Hilfe leisten und hierbei Bestimmungen über Hilfeleistungen treffen, falls Züge infolge Beschädigung von Zuglokomotiven liegen bleiben.

§ 16.

Für die beim Bau und aus dem Betrieb entstehenden Entschädigungsansprüche Dritter sind die Gerichte des Staates zuständig, auf dessen Gebiete der Schaden zugefügt worden ist. Die abweichenden

szkody. Różniące się od tego postanowienia prawa przewozowego, dotyczące odszkodowań, wynikających z umowy o przewozie, pozostają nienaruszone.

O ile kolej ponosi odpowiedzialność cywilną za skutki uszkodzenia osób i za szkody materialne, wynikiem w związku z ruchem kolejowym, odpowiada ten Zarząd kolejowy, na sieci którego zaszło uszkodzenie, a to nawet wówczas, kiedy nastąpiło ono z winy drugiego Zarządu lub podwładnego mu personelu. Dotyczy to zarówno stosunku pomiędzy Zarządami kolejowymi a osobami trzecimi, jak i stosunku pomiędzy samymi Zarządami.

Od tej zasady odstępuje się w następujących wypadkach:

1. W razie, jeżeli personel podwładny Zarządowi, wykonywującemu trakcję, ulegnie wypadkowi przy pełnieniu służby, Zarząd ten ponosi świadczenia, jakie się prawnie należą poszkodowanemu lub pozostałej po nim rodzinie.

2. W razie uszkodzenia oraz całkowitej lub częściowej utraty przewożonych towarów i bagażu, obowiązują przepisy ustawowe i regulaminowe, dotyczące tych spraw.

3. O ile jednak trakcję przy pociągach tranzytowych wykonywa Zarząd kolejowy kraju wysyłającego i o ile nie odbyło się techniczne oddanie i przyjęcie taboru, Zarząd kolejowy kraju wysyłającego odpowiada za wypadki, powstałe na obszarze kraju tranzytowego wskutek złego stanu swego taboru. Jeżeli przyczyna wypadku nie da się ustalić, szkodę ponoszą oba Zarządy kolejowe po połowie.

§ 17.

Dla zapewnienia telegraficznej i telefonicznej komunikacji służbowej, dotyczącej tranzytu uprzywilejowanego, z uwzględnieniem potrzeb ruchu i przewozów, dane będą do wyłącznego użytku Zarządu kolejowego kraju wysyłającego, za zwrotem kosztów utrzymania i amortyzacji, niektóre z istniejących obecnie przewodów kolejowych, o ile nie są one konieczne dla potrzeb kraju tranzytowego. Każda z interesowanych Dyrekcji da w razie potrzeby do dyspozycji drugiej Dyrekcji, w celu założenia nowych przewodów telegraficznych i telefonicznych, za wynagrodzeniem, potrzebne miejsce na istniejących słupach, o ile miejsce takie jest do rozporządzenia i nie jest niezbędne dla jej własnych celów.

Interesowane Dyrekcje zawrą w tej sprawie specjalne układy.

Każda Dyrekcja wykona budowę przewodów telegraficznych i telefonicznych na swojej sieci kolejowej na koszt tego Zarządu, w interesie którego przewody te są budowane. Każda Dyrekcja winna utrzymywać w stanie, zapewniającym wykonywanie służby, przewody telegraficzne i telefoniczne, zbudowane na jej sieci kolejowej.

Interesowane Dyrekcje porozumieją się co do innych urządzeń technicznych, jak również co do wzajemnego podziału kosztów utrzymania, amortyzacji i innych wydatków.

Bestimmungen des Verkehrsrechts über Entschädigungen aus dem Beförderungsvertrage bleiben unberührt.

Soweit eine Haftpflicht der Eisenbahn begründet, ist, haftet für alle mit dem Fahrbetrieb zusammenhängenden Personen und Sachbeschädigungen, diejenige Eisenbahnverwaltung, auf deren Gebiete die Beschädigung eingetreten ist und zwar selbst dann, wenn die Beschädigung auf das Verschulden der anderen Eisenbahnverwaltung oder ihres Personals zurückzuführen ist. Das gilt sowohl Dritten gegenüber, wie für das Verhältnis der Verwaltungen untereinander.

Hiervon gelten folgende Ausnahmen:

1. Wenn Personal der fahrdienstleistenden Verwaltung einen Betriebsunfall erleidet, so hat diese Verwaltung die Leistungen zu tragen, die nach den gesetzlichen Bestimmungen dem Verletzten oder seinen Hinterbliebenen zu gewähren sind.

2. Bei Beschädigung, Gesamt—oder Teilverlust von beförderten Gütern und befördertem Gepäck gelten die besonderen gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen.

3. Wenn jedoch die Beförderung der Durchgangszüge durch die Eisenbahnverwaltung des Versandlandes erfolgt, und wenn keine technische Übergabe und Übernahme der Fahrzeuge stattfindet, so haftet die Verwaltung des Versandlandes für die durch den schlechten Zustand dieser Fahrzeuge innerhalb des Durchgangslandes entstandenen Unfälle. Kann die Ursache nicht aufgeklärt werden, so tragen die beiden Verwaltungen den Schaden je zur Hälfte.

§ 17.

Für dienstliche Telegramme und Ferngespräche im privilegierten Durchgangsverkehr werden nach den Bedürfnissen des Betriebes und Verkehrs von den im Durchgangslande vorhandenen Eisenbahn—Telegraphen—und Fernsprechleitungen, sofern sie nicht für Zwecke des Durchgangslandes nötig sind, der Verwaltung des Versandlandes besondere Leitungen zum ausschliesslichen Gebrauch gegen Vergütung der Unterhaltungs- und Tilgungskosten zur Verfügung gestellt.

Zur Einrichtung neuer Telegraphen—und Fernsprechleitungen stellt jede beteiligte Eisenbahndirektion der anderen im Bedarfsfalle gegen Entschädigung Plätze am vorhandenen Bahngestänge, soweit sie frei und für eigene Zwecke nicht erforderlich sind, zur Verfügung.

Die beteiligten Eisenbahndirektion werden hierüber besondere Vereinbarungen treffen.

Jede Direktion führt den Bau von Telegraphen und Fernsprechleitungen auf ihrem Eisenbahnnetz auf Kosten der Verwaltung aus, in deren Interesse die Leitungen gezogen werden. Die betriebssichere Unterhaltung der Telegraphen—und Fernsprechleitungen liegt jeder Direktion auf ihrem Eisenbahnnetz ob.

Die weiteren technischen Einrichtungen, sowie die gegenseitige Verrechnung der Kosten für die Unterhaltung, Tilgung usw. sind von den beteiligten Direktionen zu vereinbaren.

Przewody telegraficzne i telefoniczne mogą być używane przez władze pocztowe, celne i policyjne w sprawach, dotyczących służby kolejowej.

Służbowe telegramy i rozmowy telefoniczne wolne są od opłaty.

B. Przewozy.

§ 18.

Na liniach, wskazanych w § 1, wprowadza się bezpośredni przewóz osób, bagażu, przesyłek nadzwyczajnych, zwierząt, przesyłek pośpiesznych i zwyczajnych.

§ 19.

Osoby, bagaż, przesyłki nadzwyczajne, zwierzęta żywe, przesyłki pośpieszne i zwyczajne będą przewożone za dokumentami bezpośrednimi.

§ 20.

Przewóz osób, bagażu i przesyłek nadzwyczajnych podlega na liniach niemieckiego Śląska Górnego każdoczesnym postanowieniom przepisów przewozowych niemieckich kolei żelaznych, oraz każdoczesnym postanowieniom taryf niemieckich, a na pozostałych liniach — każdocześnie obowiązującym na nich przepisom wewnętrznym przewozowym i taryfowym.

§ 21.

Do przewozu towarów zwyczajnych i pośpiesznych i zwierząt stosowane będą postanowienia Berneńskiej Konwencji międzynarodowej o przewozie towarów kolejami żelaznymi z dnia 14 października 1890 r. wraz ze zmianami i uzupełnieniami, zawartymi w deklaracji dodatkowej z dnia 20 września 1893 r. i w układach dodatkowych z dnia 16 czerwca 1898 r. i 19 września 1906 r. oraz ze zmianami i uzupełnieniami, zawartymi w poniżej wymienionych punktach a—k.

Postanowienia taryf wewnętrznych uczestniczących kolei mają zastosowanie tylko o tyle, o ile nie są w sprzeczności z postanowieniami umowy niniejszej.

Ustanawia się następujące zmiany i uzupełnienia Berneńskiej Konwencji (K. M.):

a) Do art. 3 K. M.

Materiały samozapalne lub wybuchowe, płyny palne, jak również materiały trujące, żrące i ulegające gniciu dopuszcza się do przewozu w ruchu tranzytowym, nawet gdy te przedmioty nie są wymienione w załączniku I do Postanowień Wykonawczych do Konwencji Międzynarodowej lub też nie są dopuszczone do przewozu według przepisów tej Konwencji jedynie pod warunkami następującymi:

(1) Przewozi się wyłącznie przedmioty dopuszczone każdocześnie do przewozu na kolejach kraju tranzytowego.

(2) Stosuje się przepisy obowiązujące pod tym względem każdocześnie w kraju tranzytowym.

(3) Przedmioty te mogą być przeznaczone wyłącznie do użytku cywilnego (nie wojskowego).

(4) Do przesyłek ma być dołączona deklaracja właściwej władzy państwowej kraju odbiorczego, stwierdzająca przeznaczenie przesyłek dla celów,

Die Telegraphen—und Telefonleitungen dürfen von den Post—Zoll—und Polizeibehörden benutzt werden, insoweit die Benutzung mit dem Eisenbahndienst im Zusammenhang steht dienstliche Telegramme und dienstliche Ferngespräche sind gebührenfrei.

B. Verkehr.

§ 18.

Über die in § 1 genannten Strecken wird der direkte Personen—, Gepäck—, Expressgut—, Tier—, Eil—und Frachtgutverkehr geführt.

§ 19.

Personen, Gepäck, Expressgut, lebende Tiere, Eilgut, und Frachtgut werden unmittelbar abgefertigt.

§ 20.

Für den Personen—, Gepäck—und Expressgutverkehr sind auf den deutsch-oberschlesischen Strecken die jeweiligen Bestimmungen der deutschen Eisenbahnverkehrsordnung und die jeweiligen Bestimmungen der deutschen Tarife und auf den übrigen Strecken die für sie jeweils geltenden reglementarischen Bestimmungen und die jeweiligen Bestimmungen der Binnentarife massgebend.

§ 21.

Der Güter—, Eilgut—und Tierverkehr unterliegt den Bestimmungen des Berner Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14 Oktober 1890 mit den Änderungen und Ergänzungen, die in der Zusatzklärung vom 20 September 1893 und in dem Zusatzübereinkommen vom 16 Juni 1898 und vom 19 September 1906 enthalten sind und zwar mit den nachstehend unter a) bis k) aufgeführten Änderungen und Ergänzungen.

Die Bestimmungen der Binnentarife der beteiligten Bahnen finden Anwendung, sofern sie den Bestimmungen dieses Abkommens nicht widersprechen.

Folgende Änderungen und Ergänzungen des Berner Übereinkommens gelten:

a) Zu Artikel 3 J. Ue.

Selbstentzündliche oder explosionsgefährliche Gegenstände, brennbare Flüssigkeiten, giftige, ätzende und faulnisfähige Stoffe werden, auch soweit diese Gegenstände in der Anlage I zu den Ausführungsbestimmungen zum I. Ue. nicht genannt oder nicht zugelassen sind, zur Beförderung im Durchgangsverkehr nur unter nachstehenden Bedingungen übernommen:

(1.) Es werden nur die auf den Bahnen des Durchgangslandes jeweilig zugelassenen Gegenstände befördert,

(2.) die im Durchgangslande jeweilig geltenden Bestimmungen sind anzuwenden,

(3.) die Gegenstände dürfen nur zum nichtmilitärischen (zivilen) Verbrauch bestimmt sein.

(4.) die Sendungen müssen von einer Erklärung der zuständigen staatlichen Behörde des Empfangslandes begleitet sein, welche die unter (3) vorge-

wymienionych pod (3); deklaracja ta pozostaje na tej stacji kraju tranzytowego, na której przesyłka opuszcza ostatnio terytorjum niemieckie.

(5) Przewóz takich przedmiotów, które nie odpowiadają postanowieniom P. (1) i (2) uzależnia się od osobnej umowy.

b) do art. 4 K. M.

W taryfie niniejszej nie obowiązują terminy ogłoszeń o podwyższeniu taryf lub innych zmianach warunków przewozowych.

c) do art. 6 K. M.

(1) Zamiast międzynarodowego listu przewozowego używany będzie list przewozowy kolei wysyłającej.

Taki list przewozowy musi zawierać pod wyrazami „List przewozowy” powołanie się na niniejszą umowę.

(2) Nadawcy nie jest dozwolone wskazywanie w liście przewozowym drogi przewozu przez kraj tranzytowy, a szczególnie wskazywanie miejscowości, w której miałyby być dokonane formalności celne graniczne, ponieważ niniejsza taryfa ważna jest tylko dla uprzywilejowanego ruchu tranzytowego.

Wszelkie oświadczenia, sprzeczne z niniejszymi postanowieniami, uważane będą za nieważne.

d) do art. 7 K. M. Par. 3 Przepisów Wykonawczych.

Dodatkowe opłaty (karne) oblicza się wedle postanowień tej kolei, w której granicach stwierdzoną została konieczność pobrania takiej opłaty dodatkowej (karnej).

e) do art. 8 ustęp (5) K. M.

Wtórnik listów przewozowych będą sporządzane i wydawane według przepisów kolei wysyłającej.

f) do art. 12 K. M. par. 5 ustęp (2) Przepisów Wykonawczych.

Zamiast tych przepisów stosowane będą przepisy kolei wysyłającej.

g) do art. 13 K. M.

Aż do odwołania nie są dozwolone wydatki w gotowiźnie i zaliczenia. Data wprowadzenia zaliczeń i wydatków w gotowiźnie podaje się uprzednio kolei tranzytowej do wiadomości.

h) do art. 14 K. M. Par. 6 Przepisów Wykonawczych.

Zamiast tych przepisów stosowane będą przepisy i terminy dostawy, wraz z terminami dodatkowymi, podług ogólnej polskiej taryfy wewnętrznej (a nie polsko-górnośląskiej).

i) do art. 15 K. M.

Koleje kraju tranzytowego nie powinny wykonywać dodatkowych zleceń nadawcy.

Dla postępowania w razie korzystania z prawa wydawania przez nadawcę dodatkowych zleceń mianowicie są przepisy kolei wysyłającej.

k) do art. 38 K. M. par. 9 Przepisów Wykonawczych.

Opłaty, wymienione w ustępie (2) i (3) obliczane będą według przepisów kolei wysyłającej.

schriebene Bestimmung der Sendungen bestätigt. Diese Erklärung verbleibt auf derjenigen Station der Eisenbahn des Durchgangslandes, auf welcher die Sendungen das deutsche Durchgangsland letztmalig verlassen.

(5) Die Beförderung solcher Gegenstände, die den Bestimmungen unter 1. und 2. nicht entsprechen, bleibt besonderer Vereinbarung vorbehalten.

b) Zu Artikel 4 J. Ue.

Bekanntmachungsfristen für Tarifföhungen oder andere Erschwerungen der Beförderungsbedingungen bestehen im Rahmen dieses Tarifs nicht.

c) Zu Artikel 6 J. Ue.

(1) Anstelle des internationalen Frachtbriefes ist der Frachtbrief der Versandbahn zu verwenden.

Die Frachtbriefe müssen unter dem Aufdruck „Frachtbrief“ einen Hinweis auf dieses Abkommen enthalten.

(2) Das Vorschreiben des Weges für die Beförderung durch das Durchgangsland und insbesondere auch des Ortes, an welchem die Zollbehandlung an der Grenze stattfinden soll, durch den Absender im Frachtbrief ist unzulässig, da dieser Tarif nur dem privilegierten Durchgangsverkehr dient. Eine dieser Bestimmung widersprechende Vorschrift ist nichtig.

d) Zu Artikel 7 J. Ue. § 3 der Ausführungsbestimmungen.

Der Frachtzuschlag (polnisch „Strafzuschlag“) wird nach den Bestimmungen der Bahn berechnet, in deren Bereiche die Notwendigkeit der Einziehung von Frachtzuschlägen (poln. „Strafzuschlägen“) festgestellt wird.

e) Zu Artikel 8 Abs. 5) J. Ue.

Ausstellung und Übergabe von Frachtbriefduplikaten richten sich nach den Bestimmungen der Versandbahn.

f) Zu Artikel 12 J. Ue. § 5 Ziffer 2) der Ausf. Bestimmungen.

Anstelle dieser Bestimmungen sind die Bestimmungen der Versandbahn massgebend.

g) Zu Artikel 13 J. Ue.

Barvorschüsse und Nachnahmen sind bis auf Widerruf ausgeschlossen. Der Tag der Wiedereinführung von Nachnahmen und Barvorschüssen wird der Durchgangsbahn vorher bekanntgegeben.

h) Zu Artikel 14 J. Ue. § 6 der Ausführungsbestimmungen.

Anstelle dieser Bestimmungen sind die Bestimmungen und Lieferfristen einschliesslich Zuschlagfristen des allgemein polnischen (nicht polnisch-ober-schlesischen) Binnentarifs massgebend.

i) Zu Artikel 15 J. Ue.

Nachträgliche Verfügungen des Absenders sind von der Eisenbahn des Durchgangslandes nicht auszuführen.

Für das Verfahren bei Geltendmachung des Verfügungsrechts durch den Absender sind die Bestimmungen der Versandbahn massgebend.

k) Zu Artikel 38 J. Ue. § 9 der Ausführungsbestimmungen.

Für die Berechnung der in Ziffer (2) und (3) genannten Beträge gelten die Bestimmungen der Versandbahn.

§ 22.

Dla komunikacji osobowej, bagażowej i przesyłek nadzwyczajnych, wymienionej w par. 18, wyda się taryfe.

Ceny biletów i opłaty przewozowe należy stworzyć w ten sposób, ażeby za linje Górnego Śląska wliczono każdoczesne stawki górnośląskiej taryfy sąsiedzkiej, zaś za linje pozostałe każdoczesne stawki ich taryf wewnętrznych.

§ 23.

Tak samo wyda się taryfę na przewóz przesyłek towarowych, zwyczajnych, pośpiesznych i zwierząt dla komunikacji, wymienionej w § 18.

Stawki przewozowe tej taryfy należy w ten sposób stworzyć, ażeby za linje obszaru „Górnośląskiej komunikacji sąsiedzkiej” wliczono każdoczesne stawki odnośnej taryfy tej komunikacji, a za pozostałe linje każdoczesne stawki ich taryf wewnętrznych.

§ 24.

Kunduktorzy wagonów sypialnych, służący wagonów restauracyjnych, posługaczki pociągów bezpośrednich, palacze wagonów ogrzewczych, jakoteż personel pociagowy i parowozowy jadą w służbie bez biletów.

§ 25.

Korrespondencję służbową i pakiety służbowe (druk, bilety i t. d.) wysyła się na ryzyko kraju wysyłającego zupełnie bezpłatnie.

Inne przesyłki służbowe wszelkiego rodzaju należy traktować jak przesyłki prywatne i przewozić za zwykłymi listami przewozowymi.

§ 26.

Opłaty przewozowe za przewóz wagonów próżnych, o ile liczba ich przewyższa liczbę wagonów ładownych, przewiezionych na tej samej linii w kierunku odwrotnym, oblicza się według stawek taryfowych dla taboru kolejowego, biegnącego na własnych kołach.

Za przewóz próżnych wagonów towarowych, których liczba nie przekracza liczby ładownych wagonów towarowych, przewiezionych na tej samej linii w kierunku odwrotnym, nie opłaca się żadnych opłat przewozowych.

Przybory ładunkowe, jakoteż opony, będące własnością kolei należy przewozić w drodze prywatnej bezpłatnie.

Koleje kraju tranzytowego płacą za używanie przez nie wagonów osobowych, bagażowych i towarowych w komunikacji tranzytowej. Rodzaj i wysokość odnośnych opłat należy ustalić w specjalnej umowie.

Strony umawiające się zastrzegają sobie prawo wyrównania w naturze.

Sposób wynagrodzenia kolei kraju tranzytowego za przewóz przywiezionych przez stronę drugą wagonów restauracyjnych i sypialnych ustali się w oddzielnej umowie.

§ 22.

Für den in § 18 genannten Personen—, Gepäck- und Expressgutverkehr wird ein Tarif eingeführt.

Die Fahrpreise und Frachtsätze dieses Tarifs sind in der Weise zu bilden, dass für die Strecken Oberschlesiens die jeweiligen Sätze des „oberschlesischen Wechseltarifs“ und für die übrigen Strecken die jeweiligen Sätze ihrer Binnentarife eingerechnet werden.

§ 23.

Für den in § 18 genannten Güter-, Eilgut- und Tierverkehr wird gleichfalls ein Tarifs eingeführt.

Die Frachtsätze dieses Tarifs sind in der Weise zu bilden, dass für die Strecken im Bereiche des „Oberschlesischen Wechselverkehrs“ die jeweiligen Frachtsätze dieses Tarifs und für die übrigen Strecken die jeweiligen Frachtsätze ihrer Binnentarife eingerechnet werden.

§ 24.

Die Schlafwagenschaffner, die Bediensteten der Speisewagen, die Dienstfrauen der D-Züge, die Heizkesselwärter und das Zug- und Lokomotivpersonal werden im Dienst ohne Fahrkarten befördert.

§ 25.

Der Versand von Dienstbriefen und Dienstpaketen (Drucksachen, Fahrkarten und dergl.) erfolgt auf Gefahr des Versandlandes und völlig kostenlos.

Sonstige Dienstgutsendungen aller Art sind wie Privatsendungen zu behandeln und mit Frachtbriefen des öffentlichen Verkehrs zu befördern.

§ 26.

Die Fracht für die Beförderung der unbeladenen Wagen, soweit sie, der Zahl nach, die der in umgekehrter Richtung auf derselben Durchgangsstrecke beladen gelaufenen Wagen überschreiten, ist nach dem Tarif für Fahrzeuge zu berechnen, die auf eigenen Rädern laufen.

Für die Beförderung der unbeladenen Güterwagen, deren Zahl die der in umgekehrter Richtung auf derselben Strecke beladen gelaufenen Güterwagen nicht überschreitet, ist keine Fracht zu zahlen.

Die Lademittel und ebenso die der Eisenbahn gehörigen Wagendecken sind auf ihrem Rückwege frachtfrei zu befördern.

Die Eisenbahnen des Durchgangslandes zahlen für die im Durchgangsverkehr von ihnen benutzten Personen- und Packwagen sowie Güterwagen eine Entschädigung. Die Art und die Höhe der Entschädigung sind durch ein besonderes Übereinkommen festzusetzen.

Die vertragschliessenden Teile behalten sich vor, Naturalausgleich zu vereinbaren.

In welcher Weise die Eisenbahn des Durchgangslandes für die Beförderung der von der Gegenseite angebrachten Speise- und Schlafwagen entschädigt werden, wird durch ein besonderes Abkommen bestimmt.

§ 27.

W komunikacji osobowej należy używać biletów kartonowych lub specjalnych biletów blankietowych, w komunikacji bagażowej specjalnych zeszytów z kwitami bagażowymi.

Bilety, dokumenty dla przesyłek nadzwyczajnych i listy przewozowe należy sporządzać i wypełniać w jednym języku, t. j. w języku kraju wysłania.

Formularze ceduł przewozowych, kwitów bagażowych, wykazów zdawczych oraz innych dokumentów, które mają wystawiać stacje przejściowe, należy sporządzać w dwóch językach w polskim i niemieckim. Odręczne oświadczenia w tych dokumentach uskutecznią się w języku nadania. Stacje kolejowe kraju tranzytowego należy oznaczać ich nazwami, ustalonymi urzędowo w taryfie. Interesowane Zarządy kolejowe ustalają wspólnie wzory formularzy i liczbę w jakiej ma się je wystawiać.

Dotychczas używane formularze można zużytkowywać w przeciągu roku licząc od dnia ważności tej taryfy.

Bilety osobowe nie będą zawierały żadnej wskazówki co do rodzaju pociągu. Tylko bilety ważne na pociągi pośpieszne należy zaopatrzyć czerwoną pionową kreską.

Dla niemieckiej przestrzeni tranzytowej należy na bilecie podawać tylko jeden kierunek drogi.

§ 28.

Odprawa przesyłek pośpiesznych i zwyczajnych oraz zwierząt żywych uskutecznią się za pośrednictwem cedułą pośpieszną, wzgl. zwyczajną. Odpis ceduły pośpiesznej i zwyczajnej, sporządzony przez kolej nadawczą sposobem kopjowania, pozostaje na pierwszej niemieckiej stacji granicznej.

§ 29.

Konwojowanie przesyłek dopuszczalne jest tylko o tyle, o ile taryfy kolei nadawczej konwoj przewidują.

Liczba konwojentów powinna się ograniczyć do minimum. Konwojenci, których dopuściła kolej nadawcza, nie powinni być wstrzymani przez kolej tranzytową. Konwojenci winni być zaopatrzeni w bilety III-ciej klasy.

§ 30.

Bagaż, przesyłki nadzwyczajne, towary i zwierzęta żywe przewozi się przez kraj tranzytowy bez pobierania wszelkich opłat kolejowych za odprawę celną lub innych podobnych opłat, z wyjątkiem kwot, które kolej wydała w gotówce.

§ 31.

Postanowienia dotyczące statystyki w komunikacji towarowej nie mają zastosowania do tej uprzywilejowanej komunikacji tranzytowej.

§ 32.

O ile bagaż i przesyłki nadzwyczajne konwojowane są podczas przewozu liniami tranzytowymi przez polskiego konduktora, natenczas zostają one także pod polską odpowiedzialnością.

§ 27.

Im Personenverkehr sind Kartonfahrkarten oder besondere Blankokarten, im Gepäckverkehr besondere Gepäckverkehr besondere Gepäckscheinhefte zu verwenden.

Fahrkarten, Begleitpapiere für Expressgut und Frachtbriefe sind einsprachig in der Sprache des Versandlandes herzustellen und auszufüllen.

Für Frachtkarten, Gepäckscheine, Übergangsverzeichnisse und sonstige von den Übergangsstationen auszustellende Begleitpapiere sind doppelsprachige (Deutsche und polnische) Vordrucke aufzulegen, in denen die handschriftlichen Eintragungen in der Sprache des Versandlandes zu machen sind. Die Stationen der Eisenbahnen des Durchgangslandes sind mit ihren amtlichen Namen zu bezeichnen. Die beteiligten Eisenbahnverwaltungen setzen die Muster der Vordrucke und die Zahl der zu liefernden Ausfertigungen gemeinsam fest.

Die bisher üblichen Vordrucke können bis zur Dauer eines Jahres von dem Tage der Gültigkeit dieser Tarife ab gerechnet, aufgebraucht werden.

Die Fahrkarten werden keinen Vermerk über die Zuggattungen enthalten. Nur die für Schnelzüge gültigen Fahrkarten sind mit einem roten senkrechten Strich zu versehen.

Für die deutsche Durchgangsstrecke ist in der Fahrkarte nur ein Weg anzugeben.

§ 28.

Die Abfertigung von Eil- und Frachtgut sowie lebenden Tieren geschieht mit durchgehender Eil- und Frachtkarte. Eine von der Versandbahn im Pauseverfahren herzustellende Abschrift der Eil- und Frachtkarte verbleibt bei der ersten deutschen Grenzübergangsstation.

§ 29.

Die Begleitung von Sendungen ist nur zulässig, soweit die Tarife der Versandbahn die Begleitung vorsehen. Die Zahl der Begleiter soll auf das Mindestmass beschränkt werden. Begleiter, die von der Versandbahn zugelassen sind, dürfen von der Durchgangsbahn nicht zurückgewiesen werden.

Die Begleiter müssen mit einem Fahrausweis der 3 Wagenklasse versehen sein.

§ 30.

Der Gepäck-, Expressgut-, Güter-, Eilgut- und Tierverskehr durchläuft das Durchgangsland frei von allen Eisenbahngeldern für Zollabfertigung und von ähnlichen Abgaben mit Ausnahme der von den Eisenbahnen etwa verauslagten Beträge.

§ 31.

Auf diesen privilegierten Durchgangsverkehr finden die Bestimmungen über die Statistik des Warenverkehrs keine Anwendung.

§ 32.

Wird Gepäck und Expressgut im Durchgangslande von einem polnischen Packmeister begleitet, so bleibt es im polnischen Gewahrsam.

Na wypadek, gdyby konwojowanie przez polskiego funkcjonariusza nie miało się odbywać, interesone Zarządy kolejowe zawrą umowy co do zdawania bagażu i przesyłek nadzwyczajnych na niemieckie linie tranzytowe, o ile takie umowy nie istnieją dotychczas.

§ 33.

Zdawanie towarów, przesyłek pośpiesznych i zwierząt żywych kolei kraju tranzytowego, jak również przez nią kolei sąsiedniej, odbywa się na podstawie list pociągowych, a przy przesyłkach drobnicowych ponadto na podstawie list ładunkowych. Na dowód dokonanego zdania należy papiery, towarzyszące przesyłkom (także i przy przesyłkach nadzwyczajnych) zaopatrzyć w pieczęć z datą stacji przejściowej granicznej. (Ponadto porównaj rozdział 3 „Sprawy celne” Par. 57 i 60).

§ 34.

Zdawanie wagonów zaplombowanych odbywa się symbolicznie bez stwierdzenia ładunku. Nałożone przez kolej wysyłającą plomby będą uznawane za ważne przez kolej sąsiednią lub kraju tranzytowego, które w ogólności nie będą nakładały nowych plomb.

Wszystkie inne przesyłki, które będą przewożone w wagonach nieplombowanych, zdaje się faktycznie, t. zn. z ich obejrzeniem. Tak samo dokonuje się zdawanie przesyłek w wagonach zaplombowanych, jeżeli są oznaki, wskazujące na prawdopodobieństwo częściowej utraty lub uszkodzenia zawartości.

O ile nie będzie dowodów przeciwnych we wszystkich wypadkach symbolicznego zdawania towarów przy nieuszkodzonych plombach kolei wysyłającej lub kolei zdającej, przyjmuje się, że w drodze, którą towar przebiegł z nienaruszonymi plombami, nie powstał ani całkowity, ani częściowy ubytek.

Jeżeli plomby kolei nadawczej lub kolei zdającej są uszkodzone, przypuszcza się, aż do dostarczenia dowodów przeciwnych, że całkowity lub częściowy ubytek powstał podczas przewozu towaru pomiędzy stacją, która nałożyła plomby, albo przejściową stacją graniczną, która sprawdziła plomby, a stacją, która stwierdziła szkodę.

Jako plomby należy uważać plomby urzędowe, to znaczy plomby kolejowe lub celne.

Jeżeli z jakiegokolwiek bądź powodu kolej odbierająca uważa za wskazane sprawdzenie ładunków lub otwarcie wagonów, czynności te należy wykonać, ile możności, na stacji przejściowej granicznej, w obecności funkcjonariuszy obu interesowanych Zarządów.

O wszystkich stwierdzonych nieprawidłowościach spisywany będzie protokół. W wypadku takiego skonstatowania nieprawidłowości na granicznych stacjach przejściowych, protokoły winny być podpisane przez obie strony.

§ 35.

Interesowane koleje wydadzą przepisy, ustalające kierunki przewozu przesyłek nadzwyczajnych, jak rów-

Für den Fall, das eine Begleitung polnischerseits nicht stattfindet, werden die beteiligten Eisenbahnverwaltungen über Uebergang und Übergabe von Gepäck und Expressgut auf die deutschen Durchgangsstrecken Vereinbarungen treffen, soweit solche nicht schon bestehen.

§ 33.

Die Übergabe von Gütern, Eilgütern und lebenden Tieren auf die Bahn des Durchgangslandes und von dieser an die anschliessende Bahn geschieht mit Zuglisten, bei Stückgutwagen ausserdem mit Ladelisten. Zum Zeichen des Ueberganges sind die Begleitpapiere (auch für Expressgut) mit dem Tagesstempel der Grenzübergangsstation zu versehen. Im übrigen vergl. Abschnitt 4 „Zollwesen” § 57 und 60.

§ 34.

Die Übergabe der plombierten Wagen vollzieht sich symbolisch ohne Feststellung der Ladung. Die von der Versandbahn angelegten Plomben werden von der Eisenbahnverwaltung des Nachbar- oder Durchgangslandes anerkannt, die im allgemeinen weitere Plomben nicht anlegen wird.

Alle übrigen Sendungen, die in nicht plombierten Wagen befördert werden, sind tatsächlich, d. h. unter Besichtigung zu übergeben.

Dasselbe geschieht mit Sendungen in plombierten Wagen, wenn sie Merkmale aufweisen, die auf Teilverlust oder Beschädigung des Inhalts schliessen lassen.

In allen Fällen symbolischer Übergabe von Gütern wird bei unverletzten Plomben der Versandbahn oder der übergebenden Bahn bis zum Beweise des Gegenteils angenommen, dass auf dem Wege, den das Gut mit unverletzten Plomben durchlaufen hat, ein Gesamt- oder Teilverlust nicht eingetreten ist.

Wenn die Plomben der Versandbahn oder der übergebenden Bahn beschädigt sind, wird bis zum Beweise des Gegenteils vermutet, dass der Gesamt- oder Teilverlust auf dem Wege stattgefunden hat, den das Gut zwischen dem Bahnhof, der die Plomben angelegt hat, oder dem Grenzübergangsbahnhof, in dem die Plomben nachgeprüft wurden, und dem Bahnhof, auf dem der Schaden entdeckt worden ist, zurückgelegt hat.

Unter Plomben sind antliche Plomben, das sind Bahn- oder Zoll-plomben, zu verstehen.

Falls die übernehmende Bahn es aus irgend einem Grunde für nötig erachtet, die Sendungen nachzuprüfen oder die Wagen zu öffnen, wird dies möglichst auf dem Grenzübergangsbahnhof in Gegenwart von Beamten beider beteiligten Verwaltungen geschehen.

Über alle festgestellten Unregelmässigkeiten sind Tatbestandsaufnahmen zu fertigen. Bei derartigen Feststellungen auf Grenzübergangsbahnhöfen sind die Tatbestandsaufnahmen von beiden Seiten zu unterzeichnen.

§ 35.

Die beteiligten Bahnen werden Leitungsvorschriften für Expressgut, sowie Fracht- und Eilgut

niez przesyłek zwyczajnych i pośpiesznych, oraz zwierząt żywych. Przepisy te należy tak ułożyć, by odpowiadały kierunkom biegu pociągów uprzywilejowanych. Droga, ustalona dla przewozu, ma być również stosowaną przy tworzeniu taryfy.

§ 36.

Reklamacje o zwrot zapłaty za bilety przewoźnego za bagaż i za przesyłki nadzwyczajne załatwia kolej, która pobrała te należności.

§ 37.

a) Sprawy odszkodowań za zaginięcie, ubytek, uszkodzenie, jakoteż za przekroczenie terminu dostawy bagażu i przesyłek nadzwyczajnych załatwia kolej nadawcza lub odbiorcza, stosownie do tego, do której z tych kolei wniesiono reklamację.

b) Dla odpowiedzialności za zaginięcie, ubytek, uszkodzenie lub za przekroczenie terminu dostawy bagażu i przesyłek nadzwyczajnych, miarodajne są, w stosunku do osoby uprawnionej do rozporządzania, przepisy kolei nadawczej.

c) Co do regresu kolei między sobą stosują się przy bagażu i przesyłkach nadzwyczajnych następujące postanowienia:

Odpowiada kolej, z której winy szkoda powstała.

Jeżeli nie można ustalić z winy której kolei szkoda nastąpiła, należy rozdzielić wypłacone odszkodowanie w stosunku do długości linii, którą każda kolej uczestniczyła lub powinna była uczestniczyć w przewozie, pomiędzy uczestniczące w przewozie koleje, albo pomiędzy te koleje, które powinny były uczestniczyć w przewozie.

§ 38.

Z bezpośrednich należności za bilety (włączając w to bilety miesięczne, tygodniowe, powrotne i t. p.) i z należności za przewóz bagażu i psów, każdy Zarząd kolejowy otrzymywać będzie stawkę, podaną dla obliczenia odnośnej taryfy.

Przy przesyłkach nadzwyczajnych, zwyczajnych, pośpiesznych i zwierzętach żywych otrzymuje niemiecka kolej tranzytowa i polska kolej G. Śląska z należności przewozowych, przypadających w obrębie działania G. Śląskiej komunikacji sąsiedzkiej, połowę opłat stacyjnych, a pozatem polska kolej G. Śląska—także należność za przetaczanie w razie jej zachowania.

Za przesyłki służbowe otrzymuje kolej tranzytowa za swoje przestrzenie nie więcej, niż należność przewozową według każdorazowych stawek górnośląskiej komunikacji sąsiedzkiej, bez doliczania opłat stacyjnych.

§ 39.

Opłaty czysto miejscowego charakteru (włączając w to również ewentualne opłaty za przetaczanie) otrzymuje ten Zarząd kolejowy, na którego sieci kolejowej powstały.

§ 40.

(1) W razie, gdy skutek wypadku lub też siły wyższej dana linia musiała być w całości lub w czę-

wie auch für lebende Tiere herausgeben. Diese Vorschriften sind dem Laufe der privilegierten Züge entsprechend aufzustellen. Der Fahrweg ist der Tarifbildungsweg.

§ 36.

Anträge auf Erstattung von Fahrgeld, Gepäck und Expressgut werden vor den Bahn geregelt, welche die beanspruchten Beträge vereinnahmt hat.

§ 37.

a) Die Entschädigung für Gesamt- und Teilverlust, Beschädigung und Lieferfristüberschreitung für Gepäck und Expressgut wird von der Versandbahn oder Endbahn geregelt, je nachdem der Entschädigungsantrag bei der einem oder der anderen abgebracht wird.

b) Hinsichtlich der Haftung für Verlust, Minderung, Beschädigung oder Lieferfristüberschreitung von Gepäck und Expressgut sind gegenüber dem Verfügungsberechtigten die Bestimmungen der Versandbahn massgebend.

c) Für den Rückgriff der Bahnen untereinander gelten bei Gepäck und Expressgut folgende Bestimmungen:

Es haftet die schuldige Bahn:

Wenn eine schuldige Bahn nicht ermittelt wird, ist die gezahlte Entschädigung nach dem Verhältnis der Streckenlänge, in dem jede Bahn an der Beförderung teilgenommen hat oder hätte teilnehmen sollen, auf die an der Beförderung beteiligten Bahnen oder auf die Bahnen zu verteilen, die an der Beförderung hätten beteiligt werden sollen.

§ 38.

Aus den direkten Fahrpreisen (auch Monats-, Wochenrückfahrkarten und dergl.) und den Beförderungsgebühren für Gepäck und Hunde erhält jede Bahnverwaltung die zur Tarifbildung aufgegebenen Anstossätze.

Bei Expressgut, Frachtgut, Eilgut und lebenden Tieren erhält die deutsche Durchgangsverwaltung und die polnisch-oberschlesische Bahn von der im Geltungsbereich des Oberschlesischen Wechselverkehrs aufgelaufenen Fracht je eine halbe Abfertigungsgebühr, die polnisch-oberschlesische Bahn ausserdem die etwa eingerechnete Verschiebegebühr. Die sodann verbleibende Streckenfracht wird kilometrisch auf den Fahrweg dieses Geltungsbereichs verteilt.

Bei Dienstgutsendungen erhält die Durchgangsbahn für ihre Durchgangsstrecken höchstens die Fracht nach den jeweiligen Streckensätzen des Oberschlesischen Wechselverkehrs ohne jede Abfertigungsgebühr (Stationsgebühr).

§ 39.

Die Gebühren rein örtlicher Natur (einschl. etwaiger Verschiebegebühren) erhöht diejenige Bahnverwaltung, auf deren Netz sie entstanden sind.

§ 40.

(1) Musste eine Strecke infolge Unfalls oder höherer Gewalt ganz oder teilweise für den Güter-

ści zamkniętą dla przewozu towarów i zwierząt żywych i jeżeli przesyłki zostały dowieziona do stacji przeznaczenia drogą okólną, należy rozróżnić następujące wypadki:

aa) Jeżeli ruch wstrzymany został na linii tranzytowej i kolej nadawcza zawiadomiona o tem została dopiero po przyjęciu towaru do przewozu, natenczas koleje kraju tranzytowego będą miały prawo do udziału, należnego im tylko za linię tranzytową, z której faktycznie skorzystano, o ile linja ta jest krótszą od linii, przeznaczonej dla tranzytu.

bb) Jeżeli ruch został wstrzymany na linii tranzytowej i o tem powiadomiono kolej nadawczą zawczasu, t. j. przed przyjęciem przesyłki do przewozu, koleje kraju tranzytowego będą miały prawo do udziału, należnego im za rzeczywistą długość przewozu. Zarzut niepowiadomienia zawczasu nie będzie mógł być zrobiony, jeżeli od czasu nadania telegraficznego zawiadomienia odnośnych Dyrekcji kolejowych o zamknięciu linii upłynęło 48 godzin, licząc od południa do południa i od północy do północy.

cc) Jeżeli ruch został wstrzymany na kolej nadawczej lub odbiorczej i kolej tranzytowa wskutek tego musi kierować przesyłki drogą okólną, natenczas koleje kraju tranzytowego mają prawo do udziałów za rzeczywistą długość przewozu.

(2) Jeżeli z jakiegokolwiek innego powodu towary mają być skierowywane na linię okólną, należy rozróżnić następujące wypadki:

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

bb) Jeżeli ruch napotkał na przeszkody na kolei nadawczej lub na kolei odbiorczej, to koleje kraju tranzytowego otrzymują udziały za rzeczywistą długość przewozu, najmniej jednak za linię, po której miały prawo do przewozu.

§ 41.

Sprawy obrachunkowe i rozrachunkowe powierzą się Dyrekcji kolejowej, którą strona polska poda dodatkowo do wiadomości.

Kontrola dochodów I (dla komunikacji osobowej, bagażowej i przesyłek nadzwyczajnych) i kontrola dochodów II (dla komunikacji towarowej, przesyłek pośpiesznych i zwierząt żywych) we Wrocławiu otrzymywać będą odpisy rachunków. Na specjalne życzenie udziela się tym kontrolom I-iej, względnie II-giej, prawa wglądu do materiałów rachunkowych.

§ 42.

Rachunki winny być wystawiane miesięcznie za każdy miesiąc osobno.

Wszelkie przesyłki, uskutecznione w ciągu jednego miesiąca, mają być objęte rachunkiem, odno-

und Tierverkehr gesperrt werden und werden die Sendungen auf einem Hilfswege der Zielstation zugeführt, so sind folgende Fälle zu unterscheiden:

aa) Ist die Betriebsstörung auf den Durchgangsbahnen eingetreten und wird sie erst zu einer Zeit der Versandstation bekannt, als die Sendungen bereits zur Beförderung angenommen waren, so erhalten die Bahnen des Durchgangslandes, wenn die Sendungen über eine kürzere als über die für den Durchgang bestimmte Durchgangsstrecke befördert werden, ihren Anteil nur für den wirklich gefahrenen Weg.

bb) Ist die Betriebsstörung auf den Durchgangsbahnen eingetreten, und die Sperre der Versandbahn rechtzeitig, d. h. vor der Annahme der Güter zur Beförderung bekannt gegeben, so haben die Durchgangsbahnen Anspruch auf die Anteile für die wirklich gefahrene Strecke. Der Einwand der nicht rechtzeitigen Bekanntgabe kann nicht erhoben werden, wenn 48 Stunden — von Mittag zu Mittag und von Mitternacht zu Mitternacht gerechnet — seit Abgabe der telegraphischen Benachrichtigung von der Sperre an die zuständigen Eisenbahndirektionen verfloßen sind.

cc) Ist die Betriebsstörung auf der Versand- oder Empfangsbahn eingetreten und müssen die Eisenbahnen des Durchgangslandes infolgedessen einen Hilfsweg benutzen, so haben die Durchgangsbahnen Anspruch auf den Anteil für den wirklich gefahrenen Weg.

(2) Wenn aus irgendeinem anderen Grunde Güter über einen Hilfsweg geleitet werden müssen, so ist zu unterscheiden:

aa) Wenn der Grund der Umleitung bei den Durchgangsbahnen liegt, erhalten die Durchgangsbahnen die Anteile für den beförderungsberechtigten Weg. Ist indessen der gefahrene Weg auf den Durchgangsbahnen kürzer als der beförderungsberechtigte Weg, so erhalten die Durchgangsbahnen nur die Anteile für den wirklich gefahrenen Weg;

bb) Wenn der Grund zur Umleitung bei der Versand- oder Empfangsbahn liegt, erhalten die Durchgangsbahnen die Anteile für den wirklich gefahrenen Weg, mindestens aber für den beförderungsberechtigten Weg.

§ 41.

Eine polnische Seite noch bekannt zu gebende Staatsbahndirektion übernimmt die Ver- und Abrechnung.

Die Verkehrskontrolle I (Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr) und die Verkehrskontrolle II (Frachtgut-, Eilgut- und Tierverkehr) in Breslau erhalten eine Abschrift der Abrechnung. Auf besonderen Wunsch ist diesen Kontrollen I bezw. II Einsichtnahme in die Rechnungsunterlagen gestattet.

§ 42.

Die Abrechnungen sind monatlich und für jeden Monat besonders aufzustellen.

Alle während eines Monats ausgeführten Abfertigungen müssen in die Abrechnung für denselben

szącym się do tego miesiąca (miesiąc sprawozdawczy).

§ 43.

Interesowane Zarządy kolejowe mogą się umówić, że za przewóz osób, bagażu i przesyłek nadzwyczajnych będą prowadziły rozrachunki kwartalne. W tym wypadku należy kolejom kraju tranzytowego wypłacać zaliczki w odpowiedniej wysokości za oba pierwsze miesiące kwartału. Wypłaty te mają nastąpić najpóźniej w terminach, ustalonych dla rozrachunków miesięcznych.

§ 44.

Debet i kredyt należy podawać wzajemnie najpóźniej w dwa miesiące po miesiącu sprawozdawczym.

Wyrównanie powinno nastąpić do dnia 15-go trzeciego miesiąca, który nastąpi po miesiącu sprawozdawczym.

§ 45.

Każde saldo oprocentowuje się w stosunku 5% rocznie, licząc od 20-go dnia tego miesiąca, który następuje po miesiącu sprawozdawczym. Ponadto należy płacić odszkodowanie za zwłokę w stosunku 5% rocznie od sum nieuiszczonych od 1 dnia czwartego miesiąca, który nastąpi po miesiącu sprawozdawczym; odsetki te liczone będą od wyżej wspomnianego dnia do dnia skutecznego wypłaty.

Wypłata niemieckich udziałów przewozowych i t. p. uskuteczni się w walucie niemieckiej.

§ 46.

Do wspólnego wyrównania można zgłaszać wszystkie sumy, wynikające z tych komunikacji, albo z innych komunikacji kolejowych, w których Polska i Niemcy uczestniczą, które to sumy, albo odnoszą się do samych umów przewozowych, albo powstały z powodu wykonywania tych umów, jako to: za najem wagonów, za przebieg i czas używalności wagonów, za opóźnienia, za wypożyczenie lokomotyw, za dostarczone części zapasowe, za naprawę taboru, za utrzymanie kolejowych linii telegraficznych i telefonicznych i t. p.

Wyrównaniu podlegają tylko te pretensje, które pochodzą z wykonania przewozów przez koleje, położone na niemieckim lub polskim terytorjum. Wszelkie inne pretensje wyłącza się z wyrównania.

§ 47.

Prowadzenie spraw, dotyczących taryf niniejszej komunikacji, powierza się Dyrekcji Kolei Państwowych w Katowicach.

Rozdział III.

Poczta i telegraf.

§ 48.

Aż do odwołania może być dołączony do każdego pociągu pasażerskiego polski wagon pocz-

Monat (Verrechnungsmonat genannt) aufgenommen werden.

§ 43.

Für den Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr können die beteiligten Eisenbahnverwaltungen vierteljährliche Abrechnungen vereinbaren. In diesem Falle sind den Eisenbahnen des Durchgangslandes für die beiden ersten Monate des Vierteljahres Abschlagszahlungen zu leisten; diese Zahlungen haben spätestens in der für die monatliche Abrechnung festgesetzten Frist zu geschehen.

§ 44.

Schuld und Forderung sind spätestens 2 Monate nach dem Verrechnungsmonat bekannt zu geben.

Die Begleichung muss bis zum 15 des dritten Monats geschehen, der dem Verrechnungsmonat folgt.

§ 45.

Jedes Guthaben ist vom 20. des auf den Beförderungsmonat folgenden Monats mit 5. v. H. für das Jahr zu verzinsen.

Für die am ersten Kalendertage des vierten auf den Verrechnungsmonat folgenden Monats unbeglichenen Forderungen sind von diesem Tage ab bis zum Tage des Ausgleichs ausserdem 5% Verzugszinsen für das Jahr zu zahlen.

Zahlung der deutschen Bezugsanteile und dergl. hat in deutscher Reichswährung zu erfolgen.

§ 46.

Zum gemeinsamen Ausgleich können alle die Beträge angemeldet werden, die aus diesen Verkehren oder anderen Eisenbahnverkehren, an denen Polen und Deutschland beteiligt sind, herrühren und entweder die Beförderungsverträge selbst betreffen oder aus Anlass ihrer Durchführung entstanden sind, wie Wagen-, Lauf- und Zeitmiete, Verzögerungsgebühren, Mietgebühren für Lokomotiven, Kosten für Ersatzteile, Ausbesserungskosten für Betriebsmittel, Kosten für die Unterhaltung der Eisenbahntelegraphen- und Eisenbahnfernsprechleitungen und dergl.

Der Aufrechnung unterliegen nur Forderungen, die sich aus den Beförderungsleistungen der auf deutschem oder polnischem Gebiete liegenden Eisenbahnen ergeben. Alle anderen Forderungen sind von dieser Aufrechnung ausgeschlossen.

§ 47.

Die Geschäftsführung in diesen Tarifen übernimmt die Staatsbahndirektion Katowice (Kattowitz).

Abschnitt 3.

Post und Telegraphie.

§ 48.

Jedem Personen führenden Zug kann bis auf weiteres ein polnischer Bahnpostwagen mitgegeben

towy. Wagon ten winien być konwojowany także przez urzędnika niemieckiego. Polscy urzędnicy pocztowi mogą w liczbie, potrzebnej dla polskiej służby pocztowej, jechać w tym wagonie i wykonywać swoje czynności urzędowe. Celem przewiezienia niemieckiej poczty należy, na żądanie, wydzielić w wagonie odpowiednie miejsce.

Niemiecki zarząd pocztowy zastrzega sobie prawo wstawiania na niemieckiej linii do pociągów, których część służy do tranzytu, własnego wagonu pocztowego.

§ 49.

Przewóz polskiej poczty ogranicza się do przesyłek listowych łącznie z listami wartościowymi i gazetami. Przewóz polskich paczek jest na razie wyłączony.

§ 50.

Skrzynki do listów przy polskich wagonach pocztowych winny być zamknięte na niemieckim obszarze, również nie jest dozwolone polskiemu urzędnikowi pocztowemu wchodzić na niemieckim obszarze w służbową styczność ani z niemieckimi urzędami pocztowymi, ani z publicznością.

Konwojujący niemiecki urzędnik pocztowy ma prawo czuwać nad przestrzeganiem tego postanowienia. Urzędnikowi temu wolno również wykonywać swoją służbę według wewnętrznych niemieckich przepisów. Pozatem pośredniczy on między polskimi urzędnikami pocztowymi a władzami niemieckimi.

§ 51.

Przewóz urzędników pocztowych, potrzebnych do konwojowania poczty polskiej i niemieckiej odbywa się bezpłatnie.

§ 52.

Niemieccy urzędnicy pocztowi mogą wsiadać i wysiadać w Lublińcu (Lublinitz), Hanulinie (Birkenfelde) i Chorzwie (Chorzów). Na stacjach tych da im się sposobność do przebywania, a w danym razie i do przenocowania.

Mogą oni również jechać na przestrzeni kraju wysyłającego bez pełnienia służby.

§ 53.

a) W razie wypadku kolejowego Zarząd kolejowy, prowadzący eksploatację, ponosi odpowiedzialność za urzędników pocztowych, ładunek pocztowy i wagony pocztowe w tym samym stopniu, co za podróżnych, za towary kolejowe i za wagony kolejowe.

b) Odpowiedzialność za przesyłki pocztowe, przewożone w polskich wagonach pocztowych, konwojowanych przez polski personel, ciąży na polskim zarządzie pocztowym, o ile nie zachodzi wina zarządu kolejowego, prowadzącego eksploatację.

c) Zarząd kolejowy niemiecki ponosi w stosunku do polskiego zarządu pocztowego za przesyłki pocztowe, przewożone w zamkniętych wagonach taką samą odpowiedzialność, jaką według swoich przepisów

werden. Diesen hat auch ein deutscher Postbeamter zu begleiten. Polnische Postbeamte können in diesem Wagen in der für den polnischen Postdienst notwendigen Zahl mitfahren und ihre Amtstätigkeit verrichten. In dem Postwagen ist auf Verlangen zwecks Beförderung der deutschen Post ein entsprechender Raum freizuhalten.

Die deutsche Postverwaltung behält sich das Recht vor, bei den halbgeschlossenen Zügen einen eigenen Postwagen für die deutsche Strecke einzustellen.

§ 49.

Die zu befördernde polnische Post hat sich auf Briefsendungen, einschliesslich Wertbriefe und Zeitungen, zu beschränken. Der polnische Paketverkehr ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

§ 50.

Die Briefkasten der polnischen Bahnpostwagen sind auf deutschem Gebiet geschlossen zu halten, auch dürfen die polnischen Postbeamten auf deutschem Gebiet weder mit den deutschen Postanstalten noch mit dem Publikum in dienstliche Berührung treten.

Der mitfahrende deutsche Postbeamte hat das Recht, auf die Einhaltung dieser Bestimmung zu achten. Auch ist ihm gestattet, seinen Dienst nach den innerdeutschen Vorschriften auszuüben. Er übernimmt ferner die Vermittelung zwischen den polnischen Postbeamten und den deutschen Behörden.

§ 51.

Die Beförderung der zur Begleitung der polnischen und der deutschen Post erforderlichen Postbediensteten erfolgt unentgeltlich.

§ 52.

Das Ein- und Aussteigen der deutschen Postbediensteten kann in Lublinitz (Lublinitz), Hanulin (Birkenfelde) und Chorzów erfolgen. Ihnen wird auf diesen Stationen die Möglichkeit zum Aufenthalt und erforderlichenfalls auch zur Übernachtung gegeben werden. Sie dürfen auch auf der Strecke des Versandlandes mitfahren, jedoch ohne Dienst auszuüben.

§ 53.

a) Bei Eisenbahnunfällen haftet die betriebsführende Eisenbahnverwaltung für die Postbeamten, die Postladung und die Wagen in demselben Umfange, wie für Reisende, Eisenbahngüter und Eisenbahnwagen.

b) Die Verantwortung für die Postsendungen, die in dem von polnischem Personal begleiteten polnischen Wagen befördert werden, liegt der polnischen Postverwaltung ob, soweit nicht ein Verschulden der den Eisenbahnbetrieb führenden Verwaltung vorliegt.

c) Die Ersatzpflicht der deutschen Eisenbahnverwaltung gegenüber der polnischen Postverwaltung für die in den geschlossenen Wagen beförderten Postsendungen tritt in demselben Umfange ein, in

kolejowych ponosi ten zarząd w stosunku do zarządu pocztowego niemieckiego.

Niemcy nie płacą odszkodowania za worki listowe, przyjęte do przewozu przez personel kolejowy niemiecki.

d) W razie przeładunku polskich przesyłek pocztowych wskutek odłączenia konwojowanego polskiego wagonu pocztowego odpowiedzialność za polskie przesyłki pocztowe przechodzi na niemiecki zarząd pocztowy, jeśli po zdaniu przesyłek pocztowych przewozić je będzie w dalszym ciągu niemiecki personel pocztowy. W wypadku takim niemiecki zarząd pocztowy wypłaca odszkodowanie w tych samych granicach i według tych samych przepisów, według których polski zarząd pocztowy ponosi odpowiedzialność w stosunku do wysyłających.

§ 54.

Ustalenie należności za przewóz wagonów pocztowych, kolejowych wagonów jako pocztowych (wagonów dodatkowe) i za przedziały pocztowe, następnie ustalenie wynagrodzenia za konwojowanie przez niemieckich urzędników i premii za ryzyko, pozostawia się późniejszemu porozumieniu. To samo odnosi się do rozrachunków z tych należności i wynagrodzeń.

§ 55.

Z uwagi na to, że strona niemiecka obstaje przy swym zasadniczym prawie żądania pocztowych należności tranzytowych w myśl art. 4 światowej Konwencji pocztowej, zawartej w Madrycie, a polska strona prawa tego nie uznaje, płacenie należności za tranzyt pozostaje na razie w zawieszeniu.

Oba zarządy pocztowe winny omówić w najbliższym czasie, czy odnośnie do słuszności tego żądania chcą osiągnąć porozumienie w drodze nowych pertraktacji, czy też zamierzają spowodować rozstrzygnięcie w drodze sądu polubownego w myśl art. 25 światowej Konwencji pocztowej.

O ile nie przyjdzie do porozumienia w drodze pertraktacji w ciągu trzech miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej umowy, albo też wypadnie rozstrzygnięcie na niekorzyść Niemiec, natenczas przysługuje niemieckiemu zarządowi pocztowemu prawo odwołania zezwolenia nadal na przewóz polskich wagonów pocztowych z zachowaniem jednomiesięcznego terminu wypowiedzenia. Prawo to przysługuje polskiemu zarządowi pocztowemu każdego czasu z zachowaniem jednomiesięcznego terminu wypowiedzenia.

Celem uzyskania potrzebnych danych dla ewentualnego późniejszego rozrachunku polski zarząd pocztowy zarządzi na wniosek niemieckiego zarządu pocztowego, wskazane przezeń jako potrzebne, obliczenia statystyczne.

§ 56.

Dla ruchu telegraficznego między polskim Górn. Śląskiem i Poznaniem przez niemiecki G. Śląsk tworzy się z linii 1640 na przestrzeni Katowice (Kattowitz)—Beuthen z linii 1645 na przestrzeni Beuthen—

dem diese Eisenbahnverwaltung nach ihren Eisenbahnvorschriften der deutschen Postverwaltung gegenüber Ersatz leistet.

Für die durch deutsches Zugpersonal zur Beförderung übernommenen Briefbeutel wird von Deutschland Ersatz nicht geleistet.

Bei Umladungen polnischer Posten infolge Aussetzens eines polnischen Bahnpostwagens mit Begleitung geht die Verantwortung für polnische Postsendungen auf die deutsche Postverwaltung über, wenn die Weiterbeförderung nach Übergabe durch deutsches Postpersonal erfolgt. Die deutsche Postverwaltung leistet in diesem Falle Ersatz in denselben Grenzen und nach denselben Vorschriften, wie die polnische Postverwaltung den Absendern Ersatz leisten muss.

§ 54.

Die Feststellung der Gebühren für die Beförderung der Postwagen, Posteisenbahnwagen (Postbeiwagen) und Postabteile, ferner die Feststellung der Vergütung für die Begleitung durch deutsche Beamte und der Gefahrprämie bleiben späteren Vereinbarungen vorbehalten. Das Gleiche gilt für die Abrechnung über diese Gebühren und Vergütungen.

§ 55.

Die Zahlung der Postdurchgangsgebühren nach Artikel 4 des Weltpostvertrages von Madrid wird, nachdem deutscherseits auf der Aufrechterhaltung des grundsätzlichen Anspruchs auf diese Gebühren beharrt und polnischerseits dieser Standpunkt nicht anerkannt wird, vorläufig ausgesetzt.

Beide Postverwaltungen haben alsbald zu verabreden, ob sie über die Berechtigung dieses Anspruchs eine Einigung im Wege neuer Verhandlungen oder eine schiedsrichterliche Entscheidung nach Artikel 25 des Weltpostvertrages herbeiführen wollen.

Wird eine Einigung im Verhandlungswege binnen einer Frist von 3 Monaten nach Inkrafttreten des Abkommens nicht erzielt oder fällt die Entscheidung zu Ungunsten Deutschlands aus, so hat die deutsche Postverwaltung das Recht, unter Einhaltung einer einmonatigen Kündigungsfrist die Zustimmung zur weiteren Durchführung der polnischen Bahnposten zurückzuziehen.

Dieses Recht steht der polnischen Postverwaltung unter Einhaltung derselben Kündigungsfrist jederzeit zu.

Um für die etwaige spätere Abrechnung die nötigen Unterlagen zu schaffen, wird die polnische Postverwaltung auf Antrag der deutschen Postverwaltung die von dieser als notwendig bezeichneten statistischen Ermittlungen anstellen.

§ 56.

Für den Telegraphenverkehr zwischen Polnisch-Oberschlesien über Deutsch-Oberschlesien nach Posen wird eine direkte Leitung aus den Teilstrecken Katowice (Kattowitz)—Beuthen der Leitung 1640.

Lubliniec (Lublinitz) i z linii 652 na przestrzeni od Lublińca (Lublinitz) do granicy w kierunku Poznania bezpośrednią linię telegraficzną przy równoczesnym wyłączeniu niemieckich stacji telegraficznych i oddaje się ją do użytku polskiego zarządu pocztowego. Za używanie tej linii łącznie z jej utrzymaniem na obszarze niemieckim Polska płaci Niemcom ryczałtową sumę, ustaloną w ten sposób, że za podstawę do obliczenia przyjmuje się dziennie 5,000 (pięć tysięcy) słów, oraz za każde słowo jedną piątą części opłaty od słowa według taryfy telegraficznej, obowiązującej wewnątrz Polski. Przypadającą do wypłaty kwotę w niemieckiej walucie potrąci się z kwoty, jaką Niemcy mają uiścić za używanie linii telegraficznych na podstawie art. 64 Konwencji Paryskiej z dnia 21 kwietnia 1921 r.

Rozdział IV.

Sprawy celne.

§ 57.

Uprzywilejowany ruch tranzytowy poddany będzie w kraju tranzytowym nadzorowi celnemu. Będzie on wykonywany na niemieckim Górnym Śląsku na wymienionych w paragrafie pierwszym liniach 1, 2, 3 i 4 według następujących postanowień, o ile pociąg zwarty bez zmiany w swym składzie (wyjąwszy techniczno-ruchowe przyczyny, jak wyłączenie wagonów wskutek zagrzaną się osi i t. p.) przebiega całą przestrzeń. Gdyby pociąg miał doznać zmiany w swym składzie między Szarlejem (Scharley), względnie Nowym Radzionkowem (Neu Radzionkau) a Lublińcem (Lublinitz), wówczas na przestrzeni Chorzów — Szarlej (Scharley) i Chebzia (Morgenroth) — Nowy Radzionków (Neu Radzionkau) obowiązują postanowienia niemiecko-polskiej Konwencji Górnośląskiej, zawartej dnia 15 maja 1922 r., zaś na dalszej przestrzeni następujące postanowienia:

§ 58.

Wagony i towary mają być, zależnie od uznania wejściowych urzędów celnych kraju tranzytowego, wzięte pod zamknięcie celne. Żadne inne czynności celne nie mogą być dokonywane.

Tymczasowe zdjęcie zamknięcia celnego w kraju tranzytowym może być dokonane tylko w razie nieszczęśliwych wypadków, przeszkód w ruchu albo z powodu innych ważnych przyczyn, związanych ze służbą kolejową.

W wypadkach czasowego zdjęcia zamknięcia celnego w kraju tranzytowym, postępowanie celne będzie się opierało na przepisach kraju tranzytowego. O przeładunku towarów, zdjęciu plomb celnych, oraz powodach tych czynności, jak również o nałożeniu nowych plomb celnych należy zrobić wzmiankę w liście pociągowej i ładunkowej, jakoteż i w dokumentach celnych, oraz w dokumentach, dotyczących podatku spożywczego.

W tensam sposób należy postępować w wypadkach, gdy zamknięcie celne zostanie uszkodzone

Beuthen—Lubliniec (Lublinitz) der Leitung 1645 und Lubliniec (Lublinitz) — bis zur Grenze nach Poznań der Leitung 652 unter Ausschaltung deutscher Telegraphenanstalten hergestellt und der polnischen Postverwaltung zur Benutzung überlassen. Für die Benutzung einschliesslich Unterhaltung dieser Telegraphenleitung auf deutschem Gebiet zahlt Polen an Deutschland eine Pauschvergütung, welche in der Weise festgestellt wird, dass täglich 5000, wörtlich: „Fünftausend Wörter“ und für jedes Wort ein Fünftel des innerhalb Polens gültigen Telegrammworttarifs zu berechnen sind. Der in deutscher Währung vierteljährlich zu zahlende Betrag wird von dem seitens Deutschlands für die Benutzung der Telegraphenleitungen auf Grund des Artikels 64 des Pariser Abkommens vom 21 April 1921 fälligen Betrage in Abzug gebracht.

Abschnitt IV.

Zollwesen.

§ 57.

Der privilegierte Durchgangsverkehr wird im Durchgangslande unter Zollverschluss genommen. Er wird auf den im § 1 genannten Linien 1, 2, 3, 4 in Deutsch-Oberschlesien nach Massgabe der folgenden Bestimmungen durchgeführt, wenn ein geschlossener Zug ohne Veränderung in der Zusammenstellung (ausgenommen betriebstechnische Gründe, wie Aussetzen von Heissläufern und dergl.) die ganze Strecke durchläuft. Soll ein Zug eine Veränderung in seiner Zusammenstellung zwischen Szarlej (Scharley) bzw. Nowy Radzionków (Neu Radzionkau) — Lubliniec (Lublinitz) erfahren, dann gelten für die Strecke Chorzów—Szarlej (Scharley) und Chebzie (Morgenroth)—Nowy Radzionków (Neu Radzionkau) die Bestimmungen des deutsch-polnischen Abkommens über Oberschlesien vom 15 Mai 1922, für die übrige Strecke dagegen die nachfolgenden Bestimmungen:

§ 58.

Wagen und Waren sind nach dem Ermessen der Eingangszollstellen des Durchgangslandes unter Zollverschluss zu nehmen. Eine weitere Zollbehandlung findet nicht statt.

Eine vorübergehende Öffnung des Zollverschlusses darf im Durchgangslande nur bei Unfällen, Betriebsstörungen oder aus sonstigen zwingenden Gründen des Eisenbahndienstes vorgenommen werden.

Bei vorübergehender Öffnung des Zollverschlusses im Durchgangslande regelt sich die zollamtliche Behandlung nach den Bestimmungen des Durchgangslandes. Entwaige Umladung der Güter, Öffnung des Zollverschlusses und ihre Ursachen sowie die Erneuerung des Zollverschlusses sind in der Zug- und Ladeliste und in etwaigen Zoll- und Steuerpapieren zu beurkunden.

Wird ein Zollverschluss unterwegs absichtlich oder zufällig verletzt, oder liegt eine Beraubung von

w drodze, rozmyślnie lub przypadkowo lub jeżeli towar zostanie z wagonu wykradziony, jednak winien być sporządzony protokół, stwierdzający wypadek, spisany o ile możliwości w obecności urzędników celnych. Wydane zarządzenia, jak również okoliczności, które je spowodowały, winny być podane w liście pociągowej i ładunkowej oraz w dokumentach celnych i dokumentach dla podatku spożywczego przy dołączeniu protokołu. Dalsze wysłanie wagonów, wstrzymanych z powodów wyżej podanych, winno nastąpić przy najbliższej sposobności.

§ 59.

Pociągi, lub części pociągów, wymienione w par. 8, mogą być konwojowane przez urzędników celnych kraju tranzytowego. Urzędnicy ci mogą jechać na przestrzeni kraju wysyłającego bez pełnienia służby. Każdy uprzywilejowany pociąg tranzytowy może być konwojowany przez jednego lub dwóch konwojentów, którzy ponadto w razie potrzeby, mają pośredniczyć między podróżnymi i władzami. Jeżeli liczba ta okaże się niewystarczającą, zastrzega sobie niemiecka władza celna przydzielenie konwojentów dodatkowych. Jednakowoż ilość konwojentów nie może być większą, jak jeden konwojent na cztery wagony. Rząd polski obowiązuje się zwrócić Rządowi niemieckiemu koszty konwoju pociągów lub części pociągów pasażerskich. Przez to nie narusza się postanowień artykułu 489 polsko-niemieckiej Konwencji Górnośląskiej, zawartej 15 maja 1922 r. Koszty konwoju będą obliczone na podstawie skali poborów, postanowień o kosztach podróży i innych przepisów, stosowanych w kraju tranzytowym do najniższej grupy urzędników lub funkcjonariuszy, którzy zgodnie z przepisami swego kraju, powołani są do pełnienia tej służby. Dla ułatwienia tego obrachunku ustalona będzie kwota ryczałtowa w ten sposób, że dla każdej grupy urzędników lub funkcjonariuszy obliczona będzie przeciętna między najwyższymi i najniższymi poborami oraz przeciętna kosztów podróży; wymienione koszty konwoju będą zwracane za każdy ubiegły kwartał na podstawie rachunku, który kraj tranzytowy prześle polskiej Dyrekcji Ceł na G. Śląsku. Zapłata ma nastąpić w ciągu 14 dni od dnia otrzymania rachunku w wyższej Kasie Skarbowej Krajowego Urzędu finansowego na G. Śląsku. Jeśli zapłata nie zostanie uskuteczniiona w tym terminie, będą wówczas od należnej kwoty odliczane odsetki w wysokości 5%. Zapłata ma być uskuteczniowana w walucie niemieckiej.

§ 60.

Podróżni i ich bagaż zwolnieni są w uprzywilejowanym ruchu tranzytowym od wszelkich opłat celnych i innych im podobnych, z wyjątkiem zwrotu wydatków w gotówce; to samo dotyczy towarów w uprzywilejowanym ruchu tranzytowym łącznie z towarami przewożonymi w wagonach pocztowych.

Bagaż nadany będzie przewożony podczas tranzytu w przedziale zamkniętym. Oplombowanie przez urząd celny przedziału bagażowego może być doko-

Waren oder Wagen vor, so ist ebenso wie bei vorübergehender Öffnung von Zollverschlüssen oder bei Umladung zu verfahren, jedoch hat eine Feststellung des Tatbestandes tunlichst unter Zuziehung von Zollbeamten zu erfolgen. Das Veranlasste und seine Gründe sind in der Zug- und Ladeliste und in den Zoll und Steuerpapieren und Beifügung der Tatbestandsaufnahme zu bescheinigen. Die Weiterbeförderung der hierdurch aufgehaltenen Wagen hat mit der nächsten Gelegenheit zu erfolgen.

§ 59.

Die im § 8 genannten Personenzüge oder Zugteile können durch Zollbeamte des Durchgangslandes begleitet werden. Diese Beamten dürfen auch auf der Strecke des Versandlandes mitfahren, jedoch ohne Dienst auszuüben. Jedem privilegierten Durchgangszuge können ein oder zwei Zollbeamte als Begleiter beigegeben werden, die unter anderem nötigenfalls die Vermittelung zwischen Reisenden und Behörden zu übernehmen haben. Die Deutsche Zollbehörde behält sich vor, wenn diese Zahl sich als ungenügend erweisen sollte, Zusatzbegleiter zu stellen. Jedoch soll die Zahl der Begleiter nicht mehr als höchstens je einer, für 4 Wagen betragen.

Die polnische Regierung verpflichtet sich, der deutschen Regierung die Begleitkosten der Personen befördernden Züge oder Zugteile zu erstatten. Die Bestimmungen des Artikels 489 des deutsch-polnischen Abkommens über Oberschlesien vom 15. Mai 1922 werden hierdurch nicht berührt. Die Begleitkosten werden auf Grund der Besoldungs-Reisekosten und anderen Bestimmungen berechnet, die im Durchgangslande für die niedrigste zu diesem Dienste nach Massgabe der Dienstvorschriften ihres Landes berufene Beamten- oder Angestelltengruppe gelten. Zur Erleichterung der Berechnung wird der Betrag in der Weise pauschaliert, dass für jede Beamten- und Angestelltengruppe das Mittel zwischen dem Höchst- und Mindesteinkommen, sowie der Durchschnittsbetrag der Reisegeldzuschüsse angesetzt wird, die Kosten werden für jedes abgelaufene Vierteljahr auf Grund einer Aufstellung erstattet, die von dem Durchgangslande der polnischen Zolldirektion für Oberschlesien zu übersenden ist. Die Zahlung hat binnen 14 Tagen nach dem Eingang der Rechnung bei der Oberfinanzkasse des Landesfinanzamtes für Oberschlesien zu erfolgen. Erfolgt die Zahlung nicht fristgemäss, so ist die geschuldete Summe mit 5 v. H. zu verzinsen. Die Zahlung ist in deutscher Währung zu bewirken.

§ 60.

Die Personen und ihr Gepäck bleiben im privilegierten Durchgangsverkehr von allen Zoll- und ähnlichen Abgaben frei mit Ausnahme von baren Auslagen: das Gleiche gilt für die Güter einschl. der in den Postwagen beförderten.

Das eingeschriebene Gepäck wird für die Durchfuhr unter Raumverschluss gelegt. Der Zollverschluss an dem Zollgepäckraum kann bei der Ankunft des

nane przy nadejściu pociągu na dworzec graniczny przez celnego konwojenta kraju tranzytowego bez konieczności formalnego odbioru bagażu. W tym wypadku konwojent celny kraju tranzytowego winien stwierdzić, iż przy wyjściu pociągu z kraju tranzytowego plomby te były nienaruszone. W razie, gdyby podróżni z przyczyn, związanych ze służbą kolejową lub też wskutek nieszczęśliwego wypadku zmuszeni byli pociąg opuścić, pozostaną wówczas wraz ze swym bagażem pod nadzorem celnym aż do chwili odjazdu.

Zamknięcia celne, nałożone przez zarząd celny kraju wysyłającego, będą uznane jako wystarczające zabezpieczenie celne dla kraju tranzytowego.

Zabezpieczenie celne towarów odbywa się:

a) o ile chodzi o wagony kryte, przez nałożenie plomby, jeżeli zaś towary znajdują się w wagonie otwartym lub jeżeli zaplombowanie wagonu krytego nie może być dokonane ze względu na personel konwojujący (np. przy transporcie zwierząt i t. d.) zamknięcie celne dokonane zostanie w sposób, który władza celna uzna za właściwy.

b) dla każdego pociągu mają być przez kolej wysyłającą sporządzone na wagony tranzytujące listy pociągowe, zaś przy drobnicy ponadto listy ładunkowe i oddane kolei kraju tranzytowego. Listy pociągowe i listy ładunkowe należy wystawiać w 10 egzemplarzach. Na dwóch egzemplarzach zażąda oddający urzędnik na stacji wejścia potwierdzenia ze strony niemieckiego urzędnika kolejowego należącego zdania towarów i dokumentów przewozowych i zwróci po jednym egzemplarzu urzędowi kolejowemu, który go wystawił i celnemu urzędowi wyjściowemu kraju wysyłającego. Osiem egzemplarzy oddaje się kolei tranzytowej. Z tego pozostaje na stacji wejściowej po jednym egzemplarzu do użytku niemieckiego urzędu celnego i niemieckiej kolei. Sześć egzemplarzy towarzyszą towarowi. Z tych dwa egzemplarze zatrzymuje niemiecki urząd celny przy wyjściu towaru. Jeden egzemplarz pozostaje na stacji wyjściowej, po poprzednim stwierdzeniu odbioru przez przejmującego polskiego urzędnika kolejowego, jeden egzemplarz wręcza się stacji ponownego wejścia, zaś dwa egzemplarze urzędowi celnemu, przez który towar wchodzi ponownie do kraju, po potwierdzeniu przez niemieckiego urzędnika kolejowego odręcznym podpisem faktu zdania. Na żądanie zarządu kolei niemieckich zarządzi zarząd kolei polskich, by wszystkie sześć egzemplarzy, które towarzyszyły przesyłce, poświadczył polski urzędnik kolejowy, odbierający pociąg. Przy przewozie pociągów w niezmiennym składzie z południowej części polskiego G., Śląska nie jest potrzebne ponowne sporządzenie list pociągowych i ładunkowych.

c) urząd celny wyjściowy kraju wysyłającego winien uwidocznic w liście pociągowej i w liście ładunkowej termin dostawy wagonów tranzytowych do wejściowego urzędu celnego kraju wysyłającego. Termin ten ustalają w obopólnym porozumieniu kolejowe i celne urzędy stacji wejścia kraju wysyłającego.

d) O ileby do pociągów pasażerskich włączono wagony towarowe, będą te wagony traktowane pod względem celnym tak, jak przy pociągach towarowych.

Zuges auf dem Grenzbahnhof durch den Zollbegleiter des Durchgangslandes ohne förmliche Übernahme der Stücke angelegt werden. In diesem Falle ist die Unverletztheit des Verschlusses beim Wiederaustritt des Zuges aus dem Durchgangsland durch den Zollbegleiter des Durchgangslandes festzustellen. Sollten Reisende den Zug aus Gründen des Eisenbahndienstes oder infolge eines Unfalles verlassen müssen, so bleiben sie mit ihrem Gepäck bis zur Weiterfahrt unter Zollaufsicht.

Die von der Zollverwaltung des Versandlandes angelegten Zollverschlüsse werden als ausreichende Zollsicherung für das Durchgangsland anerkannt.

Die Zollsicherung der Waren erfolgt:

a) bei gedeckten Wagen durch Zollverschluss des Wagens, bei offenen Wagen und bei denjenigen gedeckten Wagen, deren Zollverschluss wegen der mitfahrenden Begleitung ausgeschlossen ist, z. B. bei Tieren usw. nach Ermessen der Zollbehörde.

b) Bei jedem Zuge müssen über die Durchgangswagen Zuglisten über Stückgutsammelladungen ausserdem Ladelisten von der Versandbahn ausfertigt und der Durchgangsbahn übergeben werden. Die Zug- und Ladelisten werden in 10 Ausfertigungen ausgestellt. Auf 2 Stücken lässt sich der übergebende Beamte auf der Eintrittstation die richtige Übergabe der Güter und Begleitpapiere vom deutschen Eisenbahnbeamten bescheinigen und sendet je ein Stück an die ausfertigende Eisenbahndienststelle und das Austrittszollamt des Versandlandes zurück. Acht Ausfertigungen werden an die Durchgangsbahn übergeben. Davon verbleibt je ein Stück auf der Eintrittstation zur Benutzung für den deutschen Zoll und für die deutsche Eisenbahn. Sechs Stück begleiten das Gut. Davon werden zwei Stück von dem deutschen Zollamt beim Austritt des Gutes zurückbehalten. Ein Stück verbleibt bei der Austrittstation nach vorheriger Bescheinigung des Empfanges durch den übernehmenden polnischen Eisenbahnbeamten, ein Stück wird der Wiedereintrittsstation und zwei Stück werden dem Wiedereintrittszollamt des Versandlandes übergeben, nach dem der deutsche Eisenbahnbeamte die Übergabe unterschriftlich bestätigt hat. Auf Verlangen der deutschen Eisenbahnverwaltung wird die polnische Eisenbahnverwaltung Anweisung treffen, dass sämtliche sechs Stücke, die das Gut begleitet haben, von dem den Zug übernehmenden polnischen Eisenbahnbeamten bescheinigt werden. Bei Durchfahrt der Züge in unveränderter Zusammenstellung von dem polnischen Südoberschlesien bis Hanulin oder umgekehrt ist eine erneute Ausfertigung von Zug- und Ladelisten nicht erforderlich.

c) In der Zugliste und Ladeliste ist vom Ausgangszollamt des Versandlandes eine Frist für die Bestellung der durchlaufenden Wagen beim Wiedereingangszollamt des Versandlandes zu setzen. Die Bemessung der Frist erfolgt nach Vereinbarung der Eisenbahn- und Zolldienststelle des Ausgangsbahnhofes des Versandlandes.

d) Werden Güterwagen in Personenzüge eingestell, so werden diese Wagen zollamtlich wie bei Güterzügen behandelt.

e) Dokumenty, dotyczące przesyłek w komunikacji podlegającej kontroli celnej, lub też kontroli opłat wewnętrznych, winny być dołączone do listy pociągowej.

§ 61.

Do konwojujących urzędników Państwa wysyłającego (kolej, poczta, cło), konwojentów przewidzianych w taryfie kolejowej albo dopuszczonych przez zarząd kolejowy kraju wysyłającego, jak najmniej do personelu wagonów sypialnych i restauracyjnych stosują się postanowienia celne tej umowy, obowiązujące podróżnych.

Wymieniony w par. 72 zespół ratowniczy pociągów ratunkowych nie podlega żadnym przepisom celnym.

§ 62.

Władze celne układających się stron będą udzielały sobie wzajemnie na życzenie jednej ze stron poparcia we wszystkich sprawach, dotyczących uprzywilejowanego ruchu tranzytowego, udzielając wyjaśnień i przeprowadzając dochodzenia. Korespondencja w tych sprawach będzie załatwiana bezpośrednio pomiędzy władzami kierującymi, o ile te ostatnie nie omówią innego sposobu postępowania.

§ 63.

Niemieccy funkcjonariusze celni mogą wsiadać i wysiadać w Chorzowie, Szarleju (Scharley), Chebziu (Morgenroth), Nowym Radzionkowie (Neu Radzionkau), Lublińcu, (Lublinitz), albo Hanulinie (Birkenfelde). Na wymienionych powyżej stacjach należy im z polskiej strony umożliwić przebywanie, a w razie potrzeby także i nocleg.

Rozdział V.

Paszporty

§ 64.

W uprzywilejowanym ruchu tranzytowym wymagane są:

a) od obywateli polskich, gdańskich i niemieckich dowody tożsamości ze wskazaniem w nich nazwiska, imienia, miejsca zamieszkania i obywatelstwa posiadacza dowodu.

Dowody te mają zawierać również:

aa) podpis posiadacza lub, jeżeli on jest nie piśmienny, jego znak własnoręczny, poświadczony urzędowo przez władzę wystawiającą.

bb) fotografię posiadacza, ostemplowaną przez władzę, wystawiającą, w ten sposób, aby przynajmniej połowa pieczęci była odbita na fotografii, a druga połowa na dowodzie.

cc) podpis i pieczęć służbową urzędu wystawiającego.

b) od obywateli innych Państw ich właściwe paszporty.

e) Papiere über Sendungen des unter Zoll- oder Steuerkontrolle stehenden Verkehrs sind der Zugliste anzufügen.

§ 61.

Auf Begleitbeamte (Eisenbahn-Post-Zoll) des Versandlandes, auf Begleiter, welche im Eisenbahntarif vorgesehen sind oder von der Eisenbahnverwaltung des Versandlandes zugelassen werden und auf das Personal von Schlaf- und Speisewagen finden die für Reisende geltenden Zollbestimmungen dieses Abkommens Anwendung.

Die im § 72 erwähnten Begleitmannschaften von Hilfszügen unterliegen keinerlei Zollvorschriften.

§ 62.

Die Zollbehörden der vertragschliessenden Teile werden sich in allen den privilegierten Durchgangsverkehr betreffenden Fragen, Erteilung von Auskünften und Vornahme von Ermittlungen, auf Ersuchen des anderen Teiles gegenseitig unterstützen.

Der hieraus entstehende Schriftverkehr findet unmittelbar zwischen den Direktivbehörden statt, falls diese nicht ein anderes Verfahren vereinbaren.

§ 63.

Die deutschen Zollbediensteten können in Chorzów, Szarlej (Scharley), Chobzie (Morgenroth) Nowy Radzionków (Neu Radzionkau), Lubliniec (Lublinitz), oder Hanulin (Birkenfelde) ein- und aussteigen. In den vorgenannten Stationen wird ihnen polnischseits die Möglichkeit zum Aufenthalt und erforderlichenfalls auch zur Übernachtung gegeben werden.

Abschnitt 5.

Passwesen.

§ 64.

Im privilegierten Durchgangsverkehr bedürfen:

a) deutsche, polnische und Danziger Staatsangehörige eines Personenausweises, aus dem sich Name, Vorname, Wohnsitz und Staatsangehörigkeit des Inhabers ergeben.

Der Ausweis muss ferner versehen sein:

aa) mit der Unterschrift des Inhabers oder, falls dieser schreibunkundig ist, mit seinem von der ausstellenden Behörde amtlich zu bescheinigenden Handzeichen;

bb) mit einem Lichtbilde des Inhabers, das von der ausstellenden Behörde so abzustempeln ist, dass der Stempel etwa zur Hälfte auf dem Lichtbilde, zur anderen auf dem Papier des Ausweises angebracht ist;

cc) mit der Unterschrift und dem Dienststempel der ausstellenden Behörde.

b) Angehörige anderen Staaten eigener Pässe.

Na wskazanych w punktach a) i b) dowodach nie są wymagane jakiegokolwiek wizy.

Dzieci do lat 10 nie potrzebują żadnych dowodów tożsamości. Przy przejeździe grup dzieci w wieku lat 10 — 15, z przewodnikami, wystarcza policyjnie zaświadczony spis jadących.

§ 65.

Rząd niemiecki, o ile na to pozwolą okoliczności, rozważy możliwość udzielenia udogodnień większych, niż wskazane w par. 64-ym.

§ 66.

Urzednicy i pracownicy, zatrudnieni służbowo w uprzywilejowanym ruchu tranzytowym, otrzymują karty tożsamości według wzoru, ustalonego w postanowieniach wykonawczych do artykułu 495-go polsko-niemieckiej Konwencji Górnośląskiej, zawartej 15-go maja 1922 r. z tą zmianą, że słowa „w Górnośląskim uprzywilejowanym ruchu tranzytowym” mają być zastąpione przez słowa „w ruchu tranzytowym Polska — Niemcy — Polska”.

Dla urzedników i pracowników niemieckich karty tożsamości będą wystawiane w języku niemieckim i polskim z paskiem o barwach Rzeszy niemieckiej, dla urzedników zaś i pracowników polskich — w języku polskim i niemieckim z paskiem o barwach Polski. Karty te będą sporządzane na białym kartonie.

§ 67.

Wymienione w par. 66 karty tożsamości zastępują paszporty i inne dowody osobiste. Karty te podlegają wycofaniu, gdy posiadacz przestaje pełnić funkcję w ruchu tranzytowym.

§ 68.

Urzednicy i pracownicy, zatrudnieni w ruchu tranzytowym, mają pełnić służbę w mundurze lub z widoczną oznaką służbową.

§ 69.

Od funkcjonariuszy wagonów restauracyjnych i sypialnych wymagana jest również karta tożsamości według par. 64 a). Zatrudnienie służbowe tych funkcjonariuszy w ruchu tranzytowym ma być zaświadczone na karcie tożsamości przez właściwą władzę kolejową.

§ 70.

Kontrola dowodów osobistych podróźnych i personelu służbowego odbywa się w pociągach w czasie jazdy.

Niemieccy urzednicy paszportowi mogą, w razie potrzeby, wsiadać do pociągów lub wysiadać z nich w Lublińcu (Lublinitz), Hanulinie, (Birkenfelde) i Chorzowie. Na tych stacjach będzie im zapewniona możliwość przebywania a w razie potrzeby i przeno-

Die in a) und b) genannten Ausweise bedürfen keines Visums. Kinder bis zu 10 Jahren bedürfen keinerlei Ausweise. Bei begleiteten Kindertransporten genügt für die Kinder im Alter von 10 — 15 Jahren eine polizeilich abgestempelte Namenliste.

§ 65.

Die deutsche Regierung wird, falls es die Verhältnisse gestatten sollten, in Erwägung ziehen, ob sie weitere als die in § 64 vorgesehenen Erleichterungen zugestehen kann.

§ 66.

Die im Durchgangsverkehr verwendeten Beamten und Bediensteten erhalten Ausweise nach dem Muster, das in den Ausführungsbestimmungen zu Artikel 495 des deutsch-polnischen Abkommens über Oberschlesien vom 15. Mai 1922 vorgesehen ist, jedoch mit der Massgabe, dass die Worte: „im ober-schlesischen privilegierten Eisenbahndurchgangsverkehr” durch die Worte: „im Durchgangsverkehr Polen-Deutschland-Polen” ersetzt werden.

Für die deutschen Beamten und Bediensteten werden die Ausweise in deutscher und polnischer Sprache und versehen mit einem Farbband der deutschen Reichsfarben, für die Polnischen Beamten und Bediensteten in polnischer und deutscher Sprache und versehen mit einem Farbband der polnischen Landesfarben ausgestellt. Die Ausweise sind aus weissem Karton herzustellen.

§ 67.

Die im § 66 vorgesehenen Ausweise gelten als Ersatz für Pässe und sonstige Personenausweise. Sie sind einzuziehen, sobald der Ausweisinhaber nicht mehr in diesem Durchgangsverkehr verwendet wird.

§ 68.

Die im Durchgangsverkehr verwendeten Beamten und Bediensteten haben den Dienst in Uniform oder mit einem sichtbar zu tragenden Dienstabzeichen versehen wahrzunehmen.

§ 69.

Das im Dienste mitfahrende Speise- und Schlafwagenpersonal bedarf eines Ausweises nach § 64a. Die dienstliche Verwendung dieses Personals im Durchgangsverkehr muss von der zuständigen Eisenbahnbehörde auf dem Ausweise bestätigt sein.

§ 70.

Die Kontrolle der Personenausweise der Reisenden und der Dienstpersonen erfolgt während der Fahrt im Zuge.

Das Ein- und Aussteigen der deutschen Passbeamten kann erforderlichenfalls in Lublinitz (Lublinitz), Hanulin (Birkenfelde) und Chorzów erfolgen. Ihnen wird auf diesen Stationen die Möglichkeit zum Aufenthalt und erforderlichenfalls auch zur Über-

cowania. Mogą oni również jechać w pociągu na szlakach kraju wysyłającego bez wykonywania jednak czynności służbowych.

§ 71.

Przewidziani w taryfach kolejowych konwojenci transportów (bydła, środków lokomocji i t. p.) mają posiadać dowody tożsamości, wskazane w par. 64 a) i obowiązani są zgłaszać się z temi dowodami w urzędach pogranicznych wejściowych i wyjściowych dla stwierdzenia na dowodach tożsamości przekroczenia przez nich granicy.

W razach dopuszczenia przez Zarząd kolejowy kraju wysyłającego innych konwojentów będą oni przepuszczani i w kraju tranzytowym, o ile będą posiadali właściwy paszport z niemiecką wizą. Tacy konwojenci podlegają ogólnym przepisom paszportowym.

§ 72.

W razie wysłania przez jedno z państw pociągu ratunkowego na miejsce wypadku na terytorjum drugiego państwa, nie podlega zespół ratowniczy pociągu żadnym formalnościom paszportowym.

Powrót na terytorjum państwa wysyłającego ma nastąpić pociągiem ratunkowym niezwłocznie po ukończeniu robót ratunkowych.

Rozdział VI.

Postanowienia końcowe.

§ 73.

Pracownikom kolejowym, pocztowym, celnym i kontroli paszportów wolno pozostawać w mundurze na stacjach do pobytu przeznaczonych oraz w czasie jazdy do i ze służby.

Wszelką broń należy zostawić przed opuszczeniem terenu kolejowego.

§ 74.

Niemcy zgadzają się, aby postanowienia niniejszego układu stosowały się tymczasowo do linii kolejowych, administrowanych przez Polskę na obszarze w. m. Gdańska, przyczem w razie potrzeby, zawarta zostanie dodatkowa umowa Rządowa między Niemcami i Polską, działająca w imieniu w. m. Gdańska.

§ 75.

Niniejszy układ spisany jest w języku polskim i niemieckim i ma być jaknajprędzej ratyfikowany. Wymiana dokumentów ratyfikacyjnych ma nastąpić w Warszawie.

Układ wchodzi w życie z dniem wymiany dokumentów ratyfikacyjnych, a wykonanie najpóźniej

nachtung gegeben werden. Sie dürfen auch auf der Strecke des Versandlandes mitfahren, jedoch ohne Dienst auszuüben.

§ 71.

Im Eisenbahntarif vorgesehene Begleiter von Eisenbahnsendungen im Güterverkehr (Vieh, Fahrzeuge usw.) haben dem in § 64a vorgeschriebenen Personenausweis mitzuführen und sind verpflichtet, sich unter Vorlegung ihres Ausweises bei der Grenzübergangsstelle und der Grenzabgangsstelle zur Eintragung eines Vermerks in den Ausweis über den Grenzübergang zu melden.

Für den Fall der Zulassung anderer Begleiter seitens der Eisenbahnverwaltung des Versandlandes werden diese auch im Durchgangsland zugelassen, wenn sie den vorgeschriebenen Pass mit deutschem Visum bei sich führen. Sie unterstehen den allgemeinen Passvorschriften.

§ 72.

Wird bei Unglücksfällen auf dem Gebiete des einen Staates von einer Behörde des anderen Staates ein Hilfszug entsandt, so unterliegt die Begleitmannschaft dieses Zuges keinerlei Passförmlichkeiten. Die Rückkehr in das Gebiet des Entsendestaates hat alsbald nach beendeter Hilfeleistung mit dem Hilfszug zu erfolgen.

Abschnitt VI.

Schlussbestimmungen.

§ 73.

Während des Aufenthalts der Eisenbahn-, Post-, Zoll- und Passbediensteten auf den hierzu bestimmten Stationen, wie auch bei der Fahrt zum und vom Dienst dürfen sie ihre Amtskleidung beibehalten.

Entwaige Waffen sind vor Verlassen des Bahngeländes abzulegen.

§ 74.

Deutschland ist einverstanden, dass die Bestimmungen des gegenwärtigen Abkommens auf die von Polen im Gebiete der Freien Stadt Danzig verwalteten Eisenbahnstrecken bis auf Weiteres in Anwendung gebracht werden, wobei erforderlichenfalls der Abschluss eines weiteren Regierungsabkommens zwischen Deutschland und Polen im Namen der Freien Stadt Danzig erfolgen wird.

§ 75.

Das vorliegende Abkommen wird in der deutschen und polnischen Sprache verfasst und soll sobald als möglich ratifiziert werden. Die Ratifikationsurkunden werden in Warschau ausgetauscht.

Es tritt in Kraft mit dem Tage des Austausch der Ratifikationsurkunden und in Wirksamkeit spä-

po upływie 4 tygodni. Traci moc prawną, o ile nie zostanie przedłużony dn. 31-go lipca 1923 r.

testens vier Wochen nachher. Es läuft, soweit es nicht verlängert wird, mit dem 31 Juli 1923 ab.

Wrocław, dnia 24 czerwca 1922 r.

Breslau, den 24 Juni 1922.

(—) *Franciszek Moskwa* (—) *Carl Scholz*

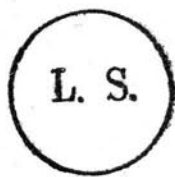
(—) *Franciszek Moskwa* (—) *Carl Scholz*.

Zaznajomiwszy się z powyższym Układem, uznaliśmy go i uznajemy za słuszny zarówno w całości, jak i każde z zawartych w nim postanowień, oświadczamy, że jest przyjęty, ratyfikowany i zatwierdzony i przyrzekamy, że będzie ściśle stosowany.

Na dowód czego wydaliśmy Akt niniejszy, opatrzony pieczęcią Rzeczypospolitej Polskiej.

W Warszawie, dnia 1 października 1923 r.

(—) *S. Wojciechowski*



Przez Prezydenta Rzeczypospolitej Prezes Rady Ministrów:

(—) *Witos*

Minister Spraw Zagranicznych:

(—) *M. Seyda*

705.

Oświadczenie Rządowe

z dnia 13 czerwca 1924 r.

w przedmiocie wymiany dokumentów ratyfikacyjnych polsko-niemieckiego układu w sprawie uprzywilejowanego tranzytu między polskim Górnym Śląskiem a resztą Polski przez niemiecki Górny Śląsk, podpisanego we Wrocławiu dnia 24 czerwca 1922 r.

Podaje się niniejszem do wiadomości, że w wykonaniu paragrafu 75 polsko-niemieckiego układu w sprawie uprzywilejowanego tranzytu między polskim Górnym Śląskiem a resztą Polski przez niemiecki Górny Śląsk, podpisanego we Wrocławiu dnia 24 czerwca 1922 roku, została dokonana w Warszawie dnia 30 kwietnia 1924 r. wymiana dokumentów ratyfikacyjnych powyższego układu.

Minister Spraw Zagranicznych: *Maurycy Zamoyski*

706.

UKŁAD POLSKO-NIEMIECKI

podpisany w Berlinie dnia 10 lipca 1923 r., dotyczący zmiany § 75 Układu polsko-niemieckiego, podpisanego we Wrocławiu 24 czerwca 1922 r. o uprzywilejowanym tranzycie między polskim Górnym Śląskiem a resztą Polski przez niemiecki Górny Śląsk.

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

MY

STANISŁAW WOJCIECHOWSKI

PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

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

W dniu 10 lipca tysiąc dziewięćset dwudziestego trzeciego roku w Berlinie podpisany został pomiędzy Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Rzeszy Niemieckiej układ, dotyczący zmiany § 75-go