

DZIENNIK USTAW



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ.

8 czerwca

№ 50.

Rok 1927.

TREŚĆ:

UMOWA

- Poz.: 444**—o ułatwieniach komunikacji międzynarodowej na linii kolejowej Firchau—Chojnice—Tczew—Marienburg, podpisana 26 marca 1927 roku w Warszawie 642
- 445**—Oświadczenie rządowe z dnia 31 maja 1927 r. w sprawie wymiany dokumentów ratyfikacyjnych Umowy między Rzeczpospolitą Polską a Rzeszą Niemiecką o ułatwieniach komunikacji międzynarodowej na linii kolejowej Firchau—Chojnice—Tczew—Marienburg, podpisanej dnia 26 marca 1927 r. w Warszawie 665

ROZPORZĄDZENIA PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ:

- Poz.: 446**—z dnia 1 czerwca 1927 r. w sprawie podwyższenia o 10% zaopatrzenia osób uprawnionych do zaopatrzenia na mocy ustawy inwalidzkiej z dnia 18 marca 1921 r. 665
- 447**—z dnia 1 czerwca 1927 r. w sprawie zniesienia artykułów 11 i 12 ustawy z dnia 22 grudnia 1925 r. o środkach zapewnienia równowagi budżetowej 666
- 448**—z dnia 1 czerwca 1927 r. o utworzeniu komunalnego funduszu pożyczkowo-zapomogowego oraz częściowej zmianie ustawy z dnia 11 sierpnia 1923 r. o tymczasowym uregulowaniu finansów komunalnych i częściowej zmianie rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 17 czerwca 1924 r. o obowiązku i sposobie pokrywania wydatków przez związki komunalne 666
- 449**—z dnia 1 czerwca 1927 r. o zwolnieniu przedterminowym osób odbywających karę pozbawienia wolności z mocy wyroków wojskowych sądów karnych 667

ROZPORZĄDZENIA MINISTRÓW:

- Poz.: 450**—Spraw Wewnętrznych z dnia 12 maja 1927 r. w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych w sprawie wykonania rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 1 lutego 1927 r. o statystyce ruchu naturalnego ludności. 668
- 451**—Skarbu z dnia 25 maja 1927 r. o przeliczeniu wkładek oszczędnościowych złożonych w walutach pełnowartościowych w Pocztovej Kasie Oszczędności za pośrednictwem instytucyj państwowych polskich 671

444.

U m o w a

o ułatwieniach komunikacji międzynarodowej na linii kolejowej Firchau-chojnice-Tczew-Marienburg, podpisana 26 marca 1927 roku w Warszawie.

(Ratyfikowana zgodnie z przepisami ust. 1-go art. 49-go Konstytucji R. P.)

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

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

Dnia dwudziestego szóstego marca tysiąc dziewięćset dwudziestego siódmego roku podpisana została w Warszawie pomiędzy Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Rzeszy Niemieckiej Umowa o ułatwieniach komunikacji międzynarodowej na linii kolejowej Firchau-chojnice-Tczew-Marienburg, wraz z Protokołem Końcowym o następującem brzmieniu dosłownem:

U m o w a

o ułatwieniach komunikacji międzynarodowej na linii kolejowej Firchau—chojnice—Tczew—Marienburg z dnia 26 marca 1927 roku.

Ożywione pragnieniem ułatwienia międzynarodowej kolejowej komunikacji osobowej, bagażowej, przesyłek nadzwyczajnych i przyspieszonych przesyłek pospiesznych w tranzyście przez terytorjum Rzeczypospolitej Polskiej i przez terytorjum Wolnego Miasta Gdańska na linii kolejowej Firchau—chojnice—Tczew—Marienburg, zamianowały swymi Pełnomocnikami:

P o l s k a:

pana Franciszka M o s k w ę, wice-dyrektora w Ministerstwie Komunikacji

i
pana Felicjana P r o c h a s k ę, naczelnika wydziału w Ministerstwie Skarbu, działających w myśl ustępu 6, artykułu 104, Traktatu Wersalskiego z dnia 28 czerwca 1919 także za Wolne Miasto Gdańsk, o ile ono wchodzi w rachubę jako Strona Umawiająca się,

N i e m c y:

pana Ulricha R a u s c h e r a, Nadzwyczajnego Posła i Ministra Pełnomocnego Rzeszy Niemieckiej w Warszawie

i
pana Karola S c h o l z a, Tajnego Radcę Rządu, Dyrektora Kolei Rzeszy.

Pełnomocnicy po zbadaniu i wymianie pełnomocnictw, uznanych za dobre i należyte, zgodzili się na następujące postanowienia:

Artykuł 1.

Na linii kolejowej Firchau—chojnice—Tczew—Marienburg będzie służyła codziennie jedna para pociągów pospiesznych, jako też raz w tygodniu jedna para pociągów luksusowych, obok komunikacji między Prusami Wschodnimi a resztą Niemiec, między

A b k o m m e n

über Erleichterungen des internationalen Eisenbahnverkehrs auf der Eisenbahnstrecke Firchau—chojnice—Tczew—Marienburg vom 26. März 1927.

Von dem Wunsche geleitet, den internationalen Eisenbahn-Personen-, Gepäck-, Expressgut- und beschleunigten Eilgutverkehr im Durchgang durch das Gebiet der Republik Polen und durch das Gebiet der Freien Stadt Danzig auf der Eisenbahnstrecke Firchau—chojnice—Tczew—Marienburg zu erleichtern, haben zu ihren Bevollmächtigten ernannt

D e u t s c h l a n d:

Herrn Ulrich R a u s c h e r, Ausserordentlichen Gesandten und Bevollmächtigten Minister des Deutschen Reiches in Warschau

und
Herrn Carl S c h o l z, Geheimen Regierungsrat, Reichsbahndirektor;

P o l e n:

Herrn Franciszek M o s k w a, Vicedirektor im Verkehrsministerium

und
Herrn Felicjan P r o c h a s k a, Abteilungsvorstand im Finanzministerium, die gemäss Artikel 104, Absatz 6 des Versailler Vertrages vom 28. Juni 1919 auch für die Freie Stadt Danzig, soweit sie als Vertragspartei in Frage kommt, handeln.

Die Bevollmächtigten haben nach Prüfung und Austausch ihrer als gut und richtig befundenen Vollmachten nachstehendes vereinbart:

Artikel 1.

Auf der Eisenbahnstrecke Firchau—chojnice—Tczew—Marienburg wird täglich ein Schnellzugpaar sowie wöchentlich einmal ein Luxuszugpaar neben dem Verkehr zwischen Ostpreussen und dem übrigen Deutschland nach Massgabe einer besonderen

narodowej kolejowej komunikacji osobowej, bagażowej, przesyłek nadzwyczajnych i przyspieszonych przesyłek pospiesznych, stosownie do oddzielnego porozumienia się między uczestniczącymi zarządami kolejowymi. O ileby zostały uruchomione pociągi bliźniacze, poprzedzające te pociągi lub następujące po nich, to do nich będą się stosowały te same postanowienia.

Artykuł 2.

Pociągi wymienione w artykule 1 będą przewożone przez kraj tranzytowy w takim składzie, w jakim przyjechały. Poszczególne wagony będą mogły być wyłączone lub włączone z powodów ruchowych.

Artykuł 3.

(1) Przy korzystaniu z pociągów, wymienionych w artykule 1, obowiązują w kraju tranzytowym następujące przepisy:

- a) podróżnym wolno wsiadać lub wysiadać tylko na stacjach Chojnice i Tczew. Jednakże podróżnym, którzy chcą tym samym pociągiem dalej jechać, wysiadać nie wolno;
- b) bagaż ręczny i nadany bagaż podróżnych wsiadających i wysiadających na stacjach Chojnice lub Tczew, jako też przesyłki nadzwyczajne i przyspieszone przesyłki pospieszne nie mogą być załadowane ani wyładowane poza obrębem jednej z wymienionych dwóch stacji;
- c) innych przedmiotów nie wolno do tych pociągów ani podawać ani z nich wydawać z zastrzeżeniem postanowień, ustalonych w art. 21 do 23 dla komunikacji pocztowej.

(2) Kraj tranzytowy będzie się starał o wykonanie powyższych przepisów. Gdyby w celu zapewnienia wykonania niniejszych przepisów kraj tranzytowy zarządził konwojowanie pociągów, wymienionych w artykule 1, przez celnych lub innych urzędników, to urzędnicy ci mogą dojeżdżać także na linjach niemieckich do stacji Firchau i Marienburg i powracać do miejsca służbowego pobytu.

(3) Urzędnicy wymienieni w ustępie (2), jako też funkcjonariusze kolejowi i pocztowi, którzy konwojują pociąg w kraju tranzytowym, są uprawnieni i obowiązani starać się o zachowanie przepisów, zawartych w niniejszej umowie.

Artykuł 4.

Z pociągów wymienionych w artykule 1 nie mogą korzystać podróżni, którzyby wsiadli na jednej z dwóch stacji, Chojnice lub Tczew, aby wysiąść na drugiej z nich. To samo stosuje się do bagażu, przesyłek nadzwyczajnych i przyspieszonych przesyłek pospiesznych mających być załadowanymi na tych stacjach.

Artykuł 5.

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

Vereinbarung zwischen den beteiligten Eisenbahnverwaltungen dem internationalen Eisenbahn-Personen-, Gepäck-, Expressgut- und beschleunigten Eilgutverkehr dienen. Werden Vor- oder Nachzüge zu diesen Zügen gefahren, so finden auf sie die gleichen Bestimmungen Anwendung.

Artikel 2.

Die im Artikel 1 bezeichneten Züge sind in der Zusammensetzung, wie sie angebracht werden, durch das Durchgangsland durchzuführen. Einzelne Wagen dürfen aus betrieblichen Gründen aus- oder eingesetzt werden.

Artikel 3.

(1) Für die Benutzung der im Artikel 1 bezeichneten Züge gelten im Durchgangslande folgende Vorschriften:

- a) Reisende dürfen nur auf den Bahnhöfen Chojnice und Tczew ein- oder aussteigen. Jedoch ist den Reisenden, die denselben Zug zur Weiterfahrt benutzen wollen, das Aussteigen nicht gestattet.
- b) Das Handgepäck und das aufgegebene Gepäck der auf den Bahnhöfen Chojnice oder Tczew ein- und aussteigenden Reisenden sowie Expressgut und beschleunigtes Eilgut darf ausserhalb der erwähnten beiden Bahnhöfe weder ein- noch ausgeladen werden.
- c) Sonstige Gegenstände dürfen vorbehaltlich der in Artikel 21 bis 23 für den Postverkehr getroffenen Bestimmungen bei diesen Zügen weder hinein- noch hinausgereicht werden.

(2) Das Durchgangsland wird für die Durchführung vorstehender Vorschriften sorgen. Lässt das Durchgangsland zur Sicherung der Durchführung dieser Vorschriften die im Artikel 1 bezeichneten Züge durch Zoll- oder sonstige Beamte begleiten, so dürfen diese Beamten auch auf den deutschen Strecken bis zu den Bahnhöfen Firchau und Marienburg mitfahren und an ihren Dienstort zurückkehren.

(3) Die im Absatz (2) bezeichneten Beamten sowie die Eisenbahn- und Postbediensteten, die den Zug im Durchgangslande begleiten, sind befugt und verpflichtet, für die Einhaltung der in diesem Abkommen enthaltenen Vorschriften Sorge zu tragen.

Artikel 4.

Die im Artikel 1 bezeichneten Züge dürfen nicht benutzt werden von Reisenden, die auf einem der beiden Bahnhöfe Chojnice oder Tczew einsteigen, um in dem anderen auszusteigen. Gleiches gilt für das in diesen Bahnhöfen einzuladende Gepäck, Expressgut und beschleunigte Eilgut.

Artikel 5.

(1) Der Durchgangsverkehr unterliegt den Gesetzen des Durchgangslandes, soweit sie sich auf die Aufrechterhaltung der Ordnung und öffentlichen Sicherheit beziehen, sowie den sanitätspolizeilichen Gesetzen und Vorschriften.

(2) Podróżni, korzystający bez przerwy podróży na linii kolejowej między Firchau a Marienburgiem z pociągów wymienionych w artykule 1, mogą wraz ze swym bagażem swobodnie przejeżdżać tranzytem, z wyjątkiem wypadków, w których osoby te popełniły na obszarze suwerennym kraju tranzytowego, podczas pobytu tamże, zbrodnię lub występki. Podróżni muszą posiadać bilet bezpośredni, uprawniający co najmniej do podróży między Firchau a Marienburgiem.

(3) Podróżni ci i ich bagaż będą wolni na linii kolejowej między Firchau a Marienburgiem od wszelkich formalności paszportowych i celnych oraz wolni od wszelkich opłat celnych lub opłat tym podobnych, z wyjątkiem wydatków rzeczywistych zarządu kolei żelaznej. Podróżni ci nie potrzebują na tej linii ani paszportu, ani innego dowodu tożsamości.

(4) Przesyłki nadzwyczajne oraz przyspieszone przesyłki pospieszne, wiezione pociągami wymienionymi w artykule 1 na linii kolejowej między Firchau a Marienburgiem w bezpośrednim tranzycie, będą na tej linii wolne od wszelkich formalności celnych oraz wolne od wszelkich opłat celnych lub opłat tym podobnych, z wyjątkiem wydatków rzeczywistych zarządu kolei żelaznej.

(5) Zakazy przywozu i wywozu, istniejące w krajach tranzytowych, nie będą stosowane do tych bagażów, przesyłek nadzwyczajnych oraz przyspieszonych przesyłek pospiesznych. Nie będą również wymagane dla tych bagażów, przesyłek nadzwyczajnych oraz przyspieszonych przesyłek pospiesznych zaświadczenia na prawo przywozu, wywozu i przewozu. Wszelkie towary, których przewóz wewnątrz krajów zawierających umowę jest dozwolony, mogą być przewożone w tranzycie temi pociągami. Towary, przewożone zgodnie z przepisami niniejszej umowy, nie mogą być zajęte w drodze administracyjnej.

(6) Niemieckie celne urzędy wyjściowe są uprawnione do nakładania zamknięć na pomieszczenia bagażowe, w których przewożone będą tranzytem nadane bagaże, przesyłki nadzwyczajne oraz przyspieszone przesyłki pospieszne. Zarząd celny kraju tranzytowego zasadniczo uzna i pozostawi bez naruszenia plombę i pieczęcie, które nałożył niemiecki zarząd celny. Jednak prawo kraju tranzytowego do uzupełniania plomb i pieczęci nowymi znakami celnymi pozostaje nienaruszone.

(7) Zamknięcie celne będzie mogło być chwilowo zdjęte przez kraj tranzytowy tylko w wypadkach, przewidzianych w niniejszej umowie, albo z koniecznych powodów ruchu kolejowego. Przeładunek może być dokonany tylko ze względów ruchu. W tych wypadkach postępowanie celne odbędzie się według przepisów kraju tranzytowego. Przeładunek bagażu albo towarów, zdjęcie zamknięcia celnego i przyczyny, które je wywołały, jak również i ponowne nałożenie zamknięcia winny być zaświadczone protokółnie oraz, w danym razie, w dokumentach celnych i podatkowych.

(8) Jeżeli podczas drogi zamknięcie zostało uszkodzone, rozmyślnie lub przypadkowo, albo jeżeli wagon lub towary zostały ograbione, należy postąpić w ten sam sposób, jak w razie chwilowego zdjęcia zamknięcia lub w razie przeładunku, jednakowoż fakt

(2) Reisende, die die im Artikel 1 bezeichneten Züge auf der Eisenbahnstrecke zwischen Firchau und Marienburg ohne Fahrtunterbrechung benutzen, dürfen mit ihrem Gepäck ungehindert durchreisen, es sei denn, dass sie im Hoheitsgebiet des Durchgangslandes während ihres Aufenthaltes in diesem Lande ein Verbrechen oder Vergehen begangen haben. Die Reisenden müssen mit einem durchgehenden Fahrtausweis versehen sein, der mindestens zur Fahrt zwischen Firchau und Marienburg berechtigt.

(3) Diese Reisenden und ihr Gepäck sind auf der Eisenbahnstrecke zwischen Firchau und Marienburg frei von allen Pass- und Zollförmlichkeiten sowie frei von allen Zoll- oder ähnlichen Abgaben, mit Ausnahme von baren Auslagen der Eisenbahnverwaltung. Die Reisenden bedürfen auf dieser Strecke weder eines Passes noch eines sonstigen Ausweispapieres.

(4) Expressgut und beschleunigtes Eilgut, das in den im Artikel 1 bezeichneten Zügen auf der Eisenbahnstrecke zwischen Firchau und Marienburg unmittelbar hindurchgeführt wird, ist auf dieser Strecke frei von allen Zollförmlichkeiten und frei von allen Zöllen und ähnlichen Abgaben, mit Ausnahme von baren Auslagen der Eisenbahnverwaltung.

(5) Die in den Durchgangsländern bestehenden Ein- und Ausfuhrverbote finden auf dieses Gepäck, Expressgut und beschleunigte Eilgut keine Anwendung. Auch ist für dieses Gepäck, Expressgut und beschleunigte Eilgut weder eine Ein- und Aus- noch Durchfuhrerlaubnis erforderlich. Alle im inneren Verkehr der Vertragsteile zur Beförderung zugelassenen Waren können im Durchgangsverkehr mit diesen Zügen befördert werden. Waren, die im Einklang mit den Bestimmungen dieses Abkommens befördert werden, dürfen nicht im Verwaltungswege beschlagnahmt werden.

(6) Die deutschen Ausgangszollstellen sind befügt, dieses aufgegebene Reisegepäck, Expressgut und beschleunigte Eilgut für die Durchfuhr unter Raumverschluss zu legen. Die Zollverwaltung des Durchgangslandes wird grundsätzlich Plomben oder Siegel anerkennen und unberührt lassen, die die deutsche Zollverwaltung angelegt hat. Das Recht des Durchgangslandes, die Plomben oder Siegel durch Anbringung neuer Zollzeichen zu vervollständigen, bleibt unberührt.

(7) Die vorübergehende Öffnung des Zollverschlusses durch das Durchgangsland ist nur in den durch diesen Vertrag vorgesehenen Fällen oder aus zwingenden Gründen des Eisenbahndienstes, die Umladung nur aus Betriebsrücksichten zulässig. In solchen Fällen regelt sich die zollamtliche Behandlung nach den Bestimmungen des Durchgangslandes. Die Umladung des Gepäcks oder der Güter, die Öffnung des Zollverschlusses und ihre Ursachen sowie die Erneuerung des Verschlusses sind in einem Protokoll und in etwaigen Zoll- und Steuerpapieren zu beurkunden.

(8) Wird ein Verschluss unterwegs absichtlich oder durch zufällige Umstände verletzt oder liegt eine Beraubung von Wagen oder Waren vor, so ist ebenso wie bei vorübergehender Öffnung von Verschlüssen oder bei Umladung zu verfahren, jedoch

ten winien być wedle możliwości stwierdzony przy współdziałaniu urzędników celnych. Zarządzone kroki i ich powody winny być zaświadczone protokółarnie oraz w znajdujących się dokumentach celnych i podatkowych.

Artykuł 6.

Podróżni, którzy na stacjach kolejowych Chojnice lub Tczew wsiadają do pociągów wymienionych w artykule 1, lub z nich wysiadają, podlegają tam wspólnej polsko-niemieckiej odprawie celnej i kontroli paszportowej. Tak samo bagaże, przesyłki nadzwyczajne oraz przyspieszone przesyłki pospieszne, przeznaczone do załadowania lub wyładowania na tych stacjach, podlegają wspólnej polsko-niemieckiej odprawie celnej.

Artykuł 7.

(1) Odprawa celna i kontrola paszportowa podróżnych, którzy na stacjach kolejowych Chojnice lub Tczew będą wsiadali lub wysiadali, oraz odprawa celna bagażu, przesyłek nadzwyczajnych i przyspieszonych przesyłek pospiesznych, które tam będą załadowywane lub wyładowywane, będą dokonywane wspólnie przez niemieckie i polskie władze celne i paszportowe według postanowień artykułów 9 do 12, a to obok siebie, jedna po drugiej. W tym celu przyznaje Polska Niemcom prawo dokonywania odprawy celnej i kontroli paszportowej na stacjach kolejowych Chojnice i Tczew.

(2) Polska dostarczy bezpłatnie pomieszczeń, potrzebnych do czynności służbowych i do przebywania, jako też potrzebny sprzęt wagonowego i starać się będzie bezpłatnie o odpowiednie urządzenia, oświetlanie, opalanie i czyszczenie pomieszczeń.

(3) Niemieckie urzędy celne będą trzymały pod swym wyłącznym zamknięciem celnym przedmioty, pozostające w ich przechowaniu. Polska dostarczy bezpłatnie na stacjach kolejowych Chojnice i Tczew po jednym odpowiednim pomieszczeniu zamykanym, odpowiadającym potrzebom zabezpieczenia celnego.

(4) Polska postara się w drodze odpowiednich zarządzeń:

a) aby bagaż, nadany przez podróżnych wsiadających na stacjach kolejowych Chojnice i Tczew, był przez Polskie Koleje Państwowe ładowany do wagonów bagażowych właściwych pociągów dopiero po odprawie celnej i bez zmiany jego zawartości,

b) aby bagaż, przeznaczony do tranzytu przez Niemcy albo do przekazania do jednego z urzędów w Niemczech był zgłaszany przez Polskie Koleje Państwowe niemieckiej ekspozycji placówce celnej przez wręczenie spisu bagażu w trzech egzemplarzach według dołączonego wzoru (A), oraz aby dwa egzemplarze, zwrócone przez placówkę celną po zbadaniu i zanotowaniu w księdze bagażu były doręczane przy zdawaniu bagażu na odpowiedniej stacji zdawczo-odbiorczej właściwym pracownikom Kolei Rzeszy Niemieckiej,

hat eine Feststellung des Tatbestandes tunlichst unter Zuziehung von Zollbeamten zu erfolgen. Das Veranlasste und seine Gründe sind in einem Protokoll und in vorhandenen Zoll- und Steuerpapieren zu beurkunden.

Artikel 6.

Reisende, die auf den Bahnhöfen Chojnice oder Tczew in die im Artikel 1 bezeichneten Züge einsteigen oder aus ihnen aussteigen, unterliegen dort einer gemeinsamen deutsch-polnischen Zollabfertigung und Passprüfung. Ebenso unterliegt das auf diesen Bahnhöfen ein- oder auszuladende Gepäck, Expressgut und beschleunigte Eilgut einer gemeinsamen deutsch-polnischen Zollabfertigung.

Artikel 7.

(1) Die Zollabfertigung und Passprüfung der Reisenden, die auf den Bahnhöfen Chojnice oder Tczew ein- oder aussteigen, sowie die Zollabfertigung des Gepäcks, des Expressgutes und des beschleunigten Eilgutes, das dort ein- oder ausgeladen werden soll, wird von den deutschen und den polnischen Zoll- und Passbehörden nach Massgabe der Bestimmungen der Artikel 9 bis 12 gemeinsam, und zwar räumlich nebeneinander, zeitlich nacheinander vorgenommen. Zu diesem Zweck räumt Polen Deutschland das Recht ein, die Zollabfertigung und Passprüfung auf den Bahnhöfen Chojnice und Tczew vorzunehmen.

(2) Polen wird die hierzu erforderlichen Dienst- und Aufenthaltsräume sowie die erforderlichen Wiegegerätschaften unentgeltlich zur Verfügung stellen und für eine angemessene Ausattung, Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Räume unentgeltlich sorgen.

(3) Die deutschen Zollstellen werden Gegenstände, die sich in ihrem Gewahrsam befinden, ausschliesslich unter ihrem eigenen Zollverschluss lagern. Polen wird auf den Bahnhöfen Chojnice und Tczew je einen geeigneten, zollsicher eingerichteten, verschliessbaren Raum hierzu unentgeltlich zur Verfügung stellen.

(4) Polen wird durch entsprechende Massnahmen dafür sorgen,

a) dass das Reisegepäck, das auf den Bahnhöfen Chojnice und Tczew von den dort einsteigenden Reisenden aufgegeben wird, erst nach zollamtlicher Abfertigung und ohne Änderung seines Inhaltes in die Gepäckwagen der betreffenden Züge durch die Polnischen Staatsbahnen verladen wird,

b) dass das zur Durchfuhr durch Deutschland oder zur Überweisung auf ein Amt in Deutschland bestimmte Reisegepäck durch Gepäckverzeichnisse des anliegenden Musters (A) in drei Ausfertigungen seitens der Polnischen Staatsbahnen bei der deutschen exponierten Zollstelle angemeldet und die von der Zollstelle nach Prüfung und Eintragung in das Gepäckverzeichnisbuch zurückgereichten zwei Ausfertigungen bei der Gepäckübergabe auf dem betreffenden Betriebswechselbahnhof den zuständigen Bediensteten der Deutschen Reichsbahn übergeben werden,

- c) aby bagaż przychodzący do stacyj kolejowych Chojnice i Tczew był dostarczany przez Polskie Koleje Państwowe eksponowanej placówce celnej do odprawy celnej bez zmiany jego zawartości, przy równoczesnym przedstawianiu dokumentów celnych, otrzymanych przy zdawaniu bagażu na stacji zdawczo-odbiorczej od Kolei Rzeszy Niemieckiej,
- d) aby przesyłki nadzwyczajne i przyspieszone przesyłki pospieszne, przeznaczone do załadowania na stacjach kolejowych Chojnice i Tczew, były ładowane przez Polskie Koleje Państwowe do wagonów bagażowych właściwych pociągów dopiero po odprawie celnej i bez zmiany ich zawartości,
- e) aby przesyłki nadzwyczajne i przyspieszone przesyłki pospieszne, przeznaczone do tranzytu przez Niemcy lub do przekazania do jednego z urzędów w Niemczech, były przez Polskie Koleje Państwowe zgłaszane niemieckiej eksponowanej placówce celnej przez wręczenie dokumentu konwojowego w trzech egzemplarzach według załączonego wzoru (B), przy równoczesnym przedstawieniu dokumentów przewozowych, oraz aby dwa egzemplarze, zwrócone przez placówkę celną po zbadaniu i zanotowaniu w księdze dokumentów konwojowych, były oddawane przy zdawaniu przesyłek nadzwyczajnych i przyspieszonych przesyłek pospiesznych na odpowiedniej stacji zdawczo-odbiorczej właściwym pracownikom Kolei Rzeszy Niemieckiej,
- f) aby przesyłki nadzwyczajne i przyspieszone przesyłki pospieszne, przychodzące do stacyj kolejowych Chojnice i Tczew były dostarczane przez Polskie Koleje Państwowe eksponowanej placówce celnej do odprawy celnej bez zmiany ich zawartości przy równoczesnym przedstawianiu dokumentów celnych, otrzymanych przy zdawaniu przesyłek nadzwyczajnych i przyspieszonych przesyłek pospiesznych, na stacji zdawczo-odbiorczej od Kolei Rzeszy Niemieckiej.

(5) Odprawa podróżnych, którzy zamierzają ze stacyj kolejowych Chojnice i Tczew korzystać z pociągów, wymienionych w artykule 1, kończyć się będzie zawsze na 5 minut przed przybyciem pociągu według rozkładu jazdy na te stacje. W razie zapowiedzianego opóźnienia pociągu przedłuża się stosownie termin odprawy. Podróżni, którzy nie stawią się w właściwym czasie do odprawy, nie mają prawa żądać przewiezienia ich tym pociągiem.

(6) Przesyłki nadzwyczajne i przyspieszone przesyłki pospieszne, które mają być przewożone w pociągach wymienionych w artykule 1, muszą być tak wcześniej dostawione do odprawy celnej, aby mogła ona być zakończona przed rozpoczęciem odprawy podróżnych i ich bagażu [ustęp (5)]. Przesyłki nadzwyczajne i przyspieszone przesyłki pospieszne, które nie zostaną dostawione w właściwym czasie, będą tylko w tym wypadku odprawiane, jeżeli na tem odprawa podróżnych i ich bagażu w właściwym czasie nie ucierpi.

- c) dass das auf den Bahnhöfen Chojnice und Tczew ankommende Reisegepäck von den Polnischen Staatsbahnen der exponierten Zollstelle zur Zollabfertigung ohne Veränderung seines Inhaltes vorgeführt wird unter gleichzeitiger Vorlegung der bei der Gepäckübergabe auf dem Betriebswechselbahnhof seitens der Deutschen Reichsbahn übergebenen Zollpapiere,
- d) dass das Expressgut und beschleunigte Eilgut, das auf den Bahnhöfen Chojnice oder Tczew verladen werden soll, erst nach zollamtlicher Abfertigung und ohne Änderung seines Inhaltes in die Gepäckwagen der betreffenden Züge durch die Polnischen Staatsbahnen verladen wird,
- e) dass das zur Durchfuhr durch Deutschland oder zur Überweisung auf ein Amt in Deutschland bestimmte Expressgut und beschleunigte Eilgut durch Begleitschein des anliegenden Musters (B) in drei Ausfertigungen seitens der Polnischen Staatsbahnen bei der deutschen exponierten Zollstelle unter gleichzeitiger Vorlegung der betreffenden Frachtpapiere angemeldet und die von der Zollstelle nach Prüfung und Eintragung in das Begleitschein - Ausfertigungsbuch zurückgereichten zwei Ausfertigungen auf dem betreffenden Betriebswechselbahnhof bei der Übergabe des Expressgutes und des beschleunigten Eilgutes dem zuständigen Bediensteten der Deutschen Reichsbahn übergeben werden,
- f) dass das auf den Bahnhöfen Chojnice oder Tczew ankommende Expressgut und beschleunigte Eilgut der exponierten Zollstelle von den Polnischen Staatsbahnen zur Zollabfertigung ohne Veränderung seines Inhaltes vorgeführt wird unter gleichzeitiger Vorlegung der seitens der Deutschen Reichsbahn bei der Übergabe des Expressgutes und des beschleunigten Eilgutes auf dem Betriebswechselbahnhof übergebenen Zollpapiere.

(5) Die Abfertigung der Reisenden, die die im Artikel 1 bezeichneten Züge von den Bahnhöfen Chojnice oder Tczew aus benutzen wollen, wird jeweils 5 Minuten vor der planmässigen Ankunft des Zuges auf diesen Bahnhöfen geschlossen. Bei gemeldeter Zugverspätung verlängert sich die Abfertigungszeit entsprechend. Reisende, die sich nicht rechtzeitig zur Abfertigung stellen, haben keinen Anspruch auf Beförderung mit diesem Zuge.

(6) Expressgut und beschleunigtes Eilgut, das mit den im Artikel 1 bezeichneten Zügen befördert werden soll, muss so rechtzeitig zur Zollabfertigung gestellt werden, dass diese vor Beginn der Abfertigung der Reisenden und ihres Gepäcks [Absatz (5)] beendet ist. Expressgut und beschleunigtes Eilgut, das nicht rechtzeitig gestellt wird, wird nur abgefertigt, wenn dadurch die rechtzeitige Abfertigung der Reisenden und ihres Gepäcks nicht beeinträchtigt wird.

Artykuł 8.

(1) Niemieckie placówki służbowe, ustanowione w myśl art. 7 na stacjach kolejowych Chojnice i Tczew, są w rozumieniu niniejszej umowy ekspozycjami placówkami służbowymi.

(2) Pomieszczenia, z których korzystają ekspozycjonowane placówki służbowe [art. 14 ust. (9)], mogą być oznaczone nazwą urzędu z godłami Rzeszy Niemieckiej i Państwa Pruskiego.

Artykuł 9.

(1) Na ekspozycjonowanych placówkach służbowych i na liniach kolejowych między Chojnicami i Tczewem z jednej strony a niemieckimi granicami państwowymi pod Marienburgiem i Firschau z drugiej strony obowiązują w komunikacji opisanej w ustępie (1) art. 7 obok przepisów celnych kraju tranzytowego odpowiednio przepisy niemieckie z tym, że przepisy kraju wywozowego mają pierwszeństwo.

(2) Do przepisów celnych w myśl ustępu (1) należą także zakazy i ograniczenia wywozu, przywozu i przewozu, przepisy o podatkach pośrednich i tym podobnych opłatach, jako też wszystkie postanowienia wykonawcze do powyższych przepisów.

Artykuł 10.

(1) Przy odprawie celnej obowiązują, obok polskich przepisów celnych, niemieckie przepisy celne przy wywozie z Niemiec do polskiego obszaru celnego aż do chwili ukończenia niemieckiej odprawy wywozowej, przy przywozie z polskiego obszaru celnego do Niemiec dopiero od chwili rozpoczęcia niemieckiej odprawy przywozowej.

(2) Przedmioty, nadesłane z Niemiec do polskiego obszaru celnego a wywożone z powrotem, zanim przestaną obowiązywać co do nich niemieckie przepisy celne, nie podlegają ani polskim opłatom przywozowym lub wywozowym, ani polskim zakazom przywozowym lub wywozowym.

(3) Jeżeli polski urząd celny przy wywozie z polskiego obszaru celnego uzna za konieczne, z powodów podejrzenia o obejście odprawy celnej, poddać rewizji celnej jakikolwiek przedmiot oddany już niemieckiej placówce celnej do odprawy, ale znajdujący się jeszcze na stacji kolejowej pod niemieckim nadzorem celnym, to niemiecka placówka celna winna na żądanie przedmiotów ów oddać w tym celu polskiemu urzędowi celnemu do rozporządzenia. W ten sam sposób i w tym samym celu winien polski urząd celny oddać niemieckiej placówce celnej do rozporządzenia przedmiot, dostawiony polskiemu urzędowi celnemu do odprawy przywozowej, lecz znajdujący się jeszcze na stacji kolejowej pod polskim nadzorem celnym.

(4) Jeżeli placówka celna wywozowa stwierdzi, że przedmiot należy zająć, to placówka celna przywozowa winna jej ten przedmiot oddać.

(5) W razie wykonywania wspólnego dozoru nad przedmiotami przez polskie i niemieckie placówki służbowe, uważa się jako odpowiedzialną za przechowanie wyłącznie tę placówkę służbową, z której obszaru celnego dokonany został wywóz.

Artikel 8.

(1) Die nach artikel 7 in den Bahnhöfen Chojnice und Tczew eingerichteten deutschen Dienststellen sind im Sinne dieses Abkommens exponierte Dienststellen.

(2) Die von den exponierten Dienststellen benutzten Räumlichkeiten [Artikel 14 Absatz (9)] dürfen durch Amtsschilder mit deutschen Reichs- und Preussischen Staatswappen kenntlich gemacht werden.

Artikel 9.

(1) Auf den exponierten Dienststellen und auf den Eisenbahnstrecken zwischen Chojnice und Tczew einerseits und den deutschen Landesgrenzen bei Marienburg und Firschau andererseits gelten für den im Artikel 7 Absatz (1) bezeichneten Verkehr neben den Zollvorschriften des Durchgangslandes die entsprechenden deutschen Vorschriften in der Weise, dass diejenigen des Ausgangslandes vorgehen.

(2) Zu den Zollvorschriften im Sinne des Absatz (1) gehören auch die Aus-, Ein- und Durchfuhrverbote und -beschränkungen, die Vorschriften über indirekte Steuern und ähnliche Abgaben sowie alle zur Durchführung dieser Vorschriften erlassenen Bestimmungen.

Artikel 10.

(1) Bei der Zollabfertigung gelten neben den polnischen Zollvorschriften die deutschen Zollvorschriften bei der Ausfuhr aus Deutschland nach dem polnischen Zollgebiet so lange, bis die deutsche Ausgangsabfertigung beendet ist, bei der Einfuhr aus dem polnischen Zollgebiet nach Deutschland erst von dem Zeitpunkt an, zu dem die deutsche Eingangsabfertigung beginnt.

(2) Gegenstände, die aus Deutschland in das polnische Zollgebiet gelangt sind und zurückgebracht werden, bevor die Geltung der deutschen Zollvorschriften für sie aufgehört hat, unterliegen weder einer polnischen Eingangs- oder Ausgangsabgabe noch einem polnischen Ein- oder Ausfuhrverbot.

(3) Hält die polnische Zollstelle bei der Ausfuhr aus dem polnischen Zollgebiet wegen Verdachts der Umgehung der Zollabfertigung die Untersuchung eines Gegenstandes für erforderlich, der schon der deutschen Zollstelle zur Abfertigung gestellt wurde, sich aber noch auf dem Bahnhof unter deutscher Zollaufsicht befindet, so hat die deutsche Zollstelle den Gegenstand der polnischen Zollstelle auf Anfordern zu diesem Zweck zur Verfügung zu stellen. In gleicher Weise und zum gleichen Zweck hat die polnische Zollstelle der deutschen Zollstelle einen Gegenstand zur Verfügung zu stellen, der der polnischen Zollstelle zur Eingangsabfertigung gestellt wurde, sich aber noch unter polnischer Zollaufsicht auf dem Bahnhof befindet.

(4) Stellt die Ausgangszollstelle fest, dass der Gegenstand zu beschlagnahmen ist, so hat ihr die Eingangszollstelle den Gegenstand abzugeben.

(5) Werden Gegenstände gleichzeitig von den deutschen und den polnischen Zollstellen überwacht, so gilt die Zollstelle, aus deren Zollgebiet die Ausfuhr erfolgt, allein als haftpflichtiger Verwahrer.

(6) W razie naruszenia niemieckich przepisów celnych przysługuje niemieckim eksponowanym placówkom celnym prawo, w granicach postanowień niniejszego artykułu, wkroczyć po myśli swych przepisów celnych i odesłać zpowrotem na własny obszar państwowy przedmioty zajęte lub zatrzymane jako zabezpieczenie oraz przytrzymane osoby, a te ostatnie, w razie potrzeby w asystencji funkcjonariusza kraju tranzytowego. Odesłanie zpowrotem obywateli polskich przez niemiecką placówkę służbową jest jednak niedopuszczalne. Natomiast popełniający wykroczenie może być przymusowo przyprowadzony w celu spisania protokołu o zaszłym fakcie. Przesłuchanie odbywać się będzie w obecności polskiego funkcjonariusza celnego lub policyjnego. Przy rewizji przymus może być stosowany w stosunku do obywateli polskich tylko w obecności jednego z wyżej wymienionych polskich funkcjonariuszów.

Artykuł 11.

Na eksponowanych placówkach służbowych obowiązują obok przepisów paszportowych kraju tranzytowego odpowiednie przepisy niemieckie z tem, że przepisy kraju wyjściowego mają pierwszeństwo.

Artykuł 12.

(1) Osoby zamierzające wyjechać z Niemiec, mogą być cofnięte przez niemieckich urzędników kontroli paszportowej, o ile nie posiadają dokumentu upoważniającego do wyjazdu.

(2) Niemieckie placówki kontroli paszportowej mają prawo odesłać te osoby na swój własny obszar państwowy, w razie potrzeby w asystencji funkcjonariuszów kraju tranzytowego. Odesłanie obywateli polskich przez niemieckie placówki służbowe jest jednak niedopuszczalne. Natomiast popełniający wykroczenie może być przymusowo przyprowadzony w celu spisania protokołu o zaszłym fakcie. Przesłuchanie odbywać się będzie w obecności polskiego funkcjonariusza policyjnego albo celnego. Po ukończeniu przesłuchania niemiecka placówka służbowa ma zezwolić na dalszą podróż.

Artykuł 13.

Właściwe władze niemieckie podadzą do wiadomości odpowiednim władzom polskim w terminie właściwym przed wejściem w życie umowy nazwiska oraz stanowiska służbowe swoich funkcjonariuszów, zajętych na stacjach kolejowych Chojnice i Tczew. Zawiadomienie to będzie corocznie powtarzane przesłaniem spisów na początku każdego roku. Ewentualne zmiany osób w ciągu roku, będą osobno podawane do wiadomości.

Artykuł 14.

(1) W związku z wykonywaniem służby jest tak przekraczanie granicy jak i pobyt w państwie sąsiednim dozwolony bez obowiązku posiadania paszportu i wizy na podstawie zaświadczenia wystawionego przez właściwą władzę państwa wysyłającego. Za-

(6) Den deutschen exponierten Zollstellen steht im Rahmen dieses Artikels das Recht zu, bei Zuwiderhandlungen gegen die deutschen Zollvorschriften nach diesen Vorschriften einzuschreiten und beschlagnahmte oder als Sicherheit einbehaltene Gegenstände oder festgenommene Personen, und zwar letztere, — wenn nötig, unter Begleitung von Beamten des Durchgangslandes — auf ihr eigenes Staatsgebiet zu überführen. Eine Überführung von polnischen Staatsangehörigen durch die deutschen Dienststellen ist jedoch unzulässig. Statt dessen kann der Zuwiderhandelnde zwecks Aufnahme einer Verhandlung über den Tatbestand zwangsweise vorgeführt werden. Die Verhandlung erfolgt im Beisein eines polnischen Zoll- oder Polizeibeamten. Bei der Untersuchung der Person darf gegenüber polnischen Staatsangehörigen körperlicher Zwang nur im Beisein eines der vorgenannten polnischen Beamten ausgeübt werden.

Artikel 11.

Auf den exponierten Dienststellen gelten neben den Passvorschriften des Durchgangslandes die entsprechenden deutschen Vorschriften in der Weise, dass diejenigen des Ausgangslandes vorgehen.

Artikel 12.

(1) Personen, die aus Deutschland ausreisen wollen, können von den deutschen Passnachschaubeamten zurückgewiesen werden, wenn sie nicht mit einem für die Ausreise gültigen Ausweis versehen sind.

(2) Den deutschen exponierten Passprüfstellen steht das Recht zu, diese Personen, wenn nötig, unter Begleitung von Beamten des Durchgangslandes auf ihr eigenes Staatsgebiet zu überführen. Eine Überführung von polnischen Staatsangehörigen durch die deutschen Dienststellen ist jedoch unzulässig. Statt dessen kann der Zuwiderhandelnde zwecks Aufnahme einer Verhandlung über den Tatbestand zwangsweise vorgeführt werden. Die Verhandlung erfolgt im Beisein eines polnischen Polizei- oder Zollbeamten. Nach Abschluss der Verhandlung ist die Weiterreise seitens der deutschen Dienststelle zu gestatten.

Artikel 13.

Die zuständigen deutschen Behörden werden rechtzeitig vor Inkrafttreten des Abkommens Namen und Dienststellung ihrer auf den Bahnhöfen Chojnice und Tczew tätigen Bediensteten den zuständigen polnischen Behörden mitteilen. Diese Mitteilung wird zu Anfang eines jeden Jahres listenmässig wiederholt. Etwaige Personalveränderungen in der Zwischenzeit werden besonders mitgeteilt.

Artikel 14.

(1) Der Grenzübertritt und der Aufenthalt im Nachbarlande, beide anlässlich der Ausübung des Dienstes wird unter Befreiung vom Pass- und Sichtvermerkszwange auf Grund eines von der zuständigen Behörde des Entsendestaates ausgestellt-

świadczenie należy wystawiać z terminem ważności nie dłuższym niż rok i według wzoru ustalonego w załączniku B umowy o wzajemnej komunikacji kolejowej, podpisanej w Berlinie dnia 27 marca 1926 r. ze skreśleniem w formularzu słów w danym razie nieodpowiadających.

(2) Do opuszczenia terenu kolejowego w kraju sąsiednim potrzeba przepustki urzędu kontroli paszportowej tego kraju. Przepustka ta będzie wystawiana za złożeniem zaświadczenia wymienionego w ustępie (1) i będzie ona ważna jedynie na obszarze tej gminy, w której ma siedzibę urząd kontroli paszportowej.

(3) Funkcjonariusze są obowiązani nosić ubranie służbowe, albo widoczne odznaki służbowe (opaskę na ramieniu, czapkę służbową i t. p.).

(4) Noszenie broni dozwolone jest jedynie na służbie, noszenie broni palnej jedynie przy nocnym dozorowaniu towarów i kas.

(5) Użycie broni jest dozwolone jedynie w razie koniecznej obrony.

(6) Funkcjonariusze korzystają podczas swego pobytu w kraju sąsiednim ze zwolnienia od wszelkiego rodzaju publiczno-prawnych świadczeń osobistych i rzeczowych. Opłacają oni na rzecz kraju sąsiedniego podatki bezpośrednie i inne publiczne opłaty tylko od nieruchomości majątku, położonego na obszarze kraju sąsiedniego, oraz od wierzytelności zabezpieczonych na takim majątku i od przedsiębiorstw zarobkowych, prowadzonych na tym obszarze. Z zastrzeżeniem prawa poddania ich rewizji celnej są oni uprawnieni do przewożenia ze sobą przez granicę przedmiotów, służących bezsprzecznie do ich osobistego jednodniowego zużycia podczas służby i w drodze na służbę i ze służby.

(7) Funkcjonariuszów należy również w kraju sąsiednim uważać za urzędników w rozumieniu ustawy karnej. O ile w razie zniewag lub uszkodzeń cielesnych dopuszczone jest obok skargi prywatnej pokrzywdzonego także wniesienie skargi publicznej, władze kraju sąsiedniego będą w danym razie korzystały z tej możliwości w tej samej mierze na rzecz funkcjonariuszów drugiego kraju, zatrudnionych na ich obszarze, jak na rzecz własnych urzędników.

(8) Funkcjonariusze podlegają podczas swego pobytu w kraju sąsiednim sądownictwu i władzy policyjnej tego kraju. Pod względem odpowiedzialności dyscyplinarnej z powodu uchybień służbowych podlegają oni wyłącznie władzy dyscyplinarnej swych władz przełożonych. Osądzenie z przyczyny popełnienia przez nich w wykonywaniu służby w kraju sąsiednim czynów karalnych, pozostawia się wyłącznie, o ile nie chodzi o obywateli kraju sąsiedniego, państwu wysyłającemu, jeżeli ono tego zażąda. W razie wniesienia takiego żądania kraj sąsiedni powinien ściganego dostawić bezzwłocznie władzy, którą państwo wysyłające ma wymienić. Żądanie przekazania osądzenia i dostawienia ściganego winna zgłosić właściwa do ścigania karne władza państwa wysyłającego u właściwej do ścigania karne władzy kraju sąsiedniego.

ten Ausweises gestattet. Der Ausweis ist nach dem Muster der Anlage B des am 27. März 1926 in Berlin unterzeichneten Abkommens über den gegenseitigen Eisenbahnverkehr unter Streichung der für den Einzelfall nicht zutreffenden Worte des Vordrucks mit einer Geltungsdauer von nicht mehr als einem Jahr auszustellen.

(2) Zum Verlassen des Eisenbahngeländes im Nachbarlande ist eine Bescheinigung der Passprüfungsstelle dieses Landes erforderlich, die gegen Hinterlegung des in Absatz (1) erwähnten Ausweises ausgestellt wird und lediglich für das Gebiet der Gemeinde gilt, in der die Passprüfungsstelle ihren Sitz hat.

(3) Die Bediensteten sind verpflichtet, Dienstkleidung oder sichtbare Dienstabzeichen (Armbinde, Dienstmütze usw.) zu tragen.

(4) Das Tragen von Waffen ist nur im Dienst zulässig, das Tragen von Schusswaffen nur bei Bewachung von Gütern und Kassen zur Nachtzeit.

(5) Der Waffengebrauch ist nur in der Notwehr gestattet.

(6) Die Bediensteten genießen während der Dauer ihres Aufenthalts im Nachbarlande Freiheit von jeder Art öffentlich-rechtlicher persönlicher Dienstleistungen und Sachleistungen. Sie bezahlen zugunsten des Nachbarlandes direkte Steuern und sonstige öffentliche Abgaben nur von dem auf dem Gebiete des Nachbarlandes gelegenen unbeweglichen Vermögen, von den auf solchem Vermögen gesicherten Forderungen und von den auf dessen Gebiet erwerbsmässig geführten Unternehmungen. Sie sind—unter Vorbehalt der Zollnachsicht—zur zollfreien Mitnahme solcher Gegenstände über die Grenze befugt, die offenbar zu ihrem persönlichen Tagesverbrauch während des Dienstes und auf der Fahrt von und zum Dienst bestimmt sind.

(7) Die Bediensteten sind auch im Nachbarlande im Sinne des Strafgesetzes als Beamte anzusehen. Soweit bei Beleidigungen und Körperverletzungen ausser der Privatklage des Verletzten auch die Erhebung der öffentlichen Klage zulässig ist, werden die Behörden des Nachbarlandes von dieser Möglichkeit vorkommendenfalls zugunsten der auf ihrem Gebiet tätigen Bediensteten des andern Staates in demselben Umfange Gebrauch machen wie zugunsten der eigenen Beamten.

(8) Die Bediensteten unterstehen während ihres Aufenthaltes im Nachbarlande der Gerichtsbarkeit und Polizeigewalt dieses Landes. Für die disziplinarische Ahndung ihrer dienstlichen Verfehlungen unterstehen sie lediglich der Disziplinalgewalt ihrer vorgesetzten Behörde. Wegen der in Ausübung ihres Dienstes im Nachbarlande begangenen strafbaren Handlungen wird die Aburteilung, soweit es sich nicht um Angehörige des Nachbarlandes handelt, dem Entsendestaate auf sein Verlangen ausschliesslich überlassen. Wird ein solches Verlangen gestellt, so ist der Verfolgte vom Nachbarlande unverzüglich der vom Entsendestaate namhaft zu machenden Behörde zuzuführen. Das Verlangen auf Überlassung der Aburteilung und auf Zuführung des Verfolgten ist von der zuständigen Strafverfolgungsbehörde des Entsendestaates bei der zuständigen Strafverfolgungsbehörde des Nachbarlandes zu stellen.

(9) Funkcjonariusze niemieccy powołani do wykonywania odprawy celnej i kontroli paszportowej na stacjach kolejowych Chojnice i Tczew mają prawo i obowiązek utrzymywać porządek w obrębie pomieszczeń oddanych im do wyłącznego użytku i usuwać z nich osoby prywatne, które naruszają ten porządek.

(10) W czasie wykonywania swej służby zarówno niemieccy jak i polscy funkcjonariusze mają wzajemnie wolny dostęp do pomieszczeń i urządzeń urzędowych.

(11) Postanowienia niniejszego artykułu mają zastosowanie do wszystkich funkcjonariuszów Stron zawierających umowę, którzy są zatrudnieni przy wykonywaniu niniejszej umowy oraz w wykonywaniu porozumienia zarządów kolejowych wymienionego w art. 1.

Artykuł 15.

(1) Funkcjonariusze Stron umawiających się będą się wzajemnie popierali przy wypełnianiu swych obowiązków służbowych, w szczególności mających na celu przeszkodzenie przekroczeniom i ich wykrycie.

(2) Władze, placówki służbowe i funkcjonariusze jednej Strony umawiającej się będą udzielały potrzebnej ochrony placówkom służbowym i funkcjonariuszom drugiej Strony, znajdującym się służbowo na ich obszarze i będą w tym względzie spełniały ich wnioski w takiej samej mierze, jak wnioski tego rodzaju swoich własnych władz, placówek służbowych i funkcjonariuszów.

Artykuł 16.

(1) Właściwe władze kraju tranzytowego będą na bezpośredni wniosek właściwych władz niemieckich przy ściganiu wykroczeń przeciw niemieckim przepisom celnym i paszportowym, obowiązującym według postanowień artykułów 9 i 11, przesłuchiwały obwinionych, świadków i rzeczoznawców, przeprowadzały urzędowe stwierdzenia, dochodzenia i rewizje, jako też zarządzały doręczanie wezwań i orzeczeń. Powstałe z tego powodu rzeczywiste wydatki winny być zwrócone bezpośrednio tym władzom, które wykonały wymienioną czynność urzędową.

(2) O ile na podstawie ustępu (1) odbywać się będzie obrót prawny między niemieckimi i polskimi sądami, będą odpowiednio zastosowane postanowienia polsko-niemieckiej umowy z dnia 16 grudnia 1925 r. o obrocie prawnym w sprawach karnych.

Artykuł 17.

(1) Właściwe władze niemieckie mają prawo sprawdzać przez własnych urzędników czynności służbowe swych funkcjonariuszów wykonywane w państwie tranzytowym.

(2) Przy przekraczaniu granicy przez urzędników wymienionych w ustępie (1) i chwilowym ich pobycie na obszarze kraju sąsiedniego mają odpowiednie zastosowanie postanowienia art. 14 ustęp (1), (2), (6) do (10).

(9) Die mit der Zollabfertigung und Passprüfung auf den Bahnhöfen Chojnice und Tczew beauftragten deutschen Bediensteten haben innerhalb der ihnen zum alleinigen Gebrauch zugewiesenen Räumlichkeiten das Recht und die Pflicht, die Ordnung aufrechtzuerhalten und Privatpersonen, die gegen die Ordnung verstossen, daraus zu entfernen.

(10) Während der Ausübung ihres Dienstes dürfen sowohl die deutschen Bediensteten wie auch die polnischen Bediensteten die beiderseitigen Amtsräumlichkeiten und Anlagen betreten.

(11) Die Bestimmungen dieses Artikels gelten für alle Bediensteten der Vertragsteile, die bei der Durchführung dieses Abkommens und der im Artikel 1 bezeichneten Eisenbahnvereinbarung tätig sind.

Artikel 15.

(1) Die Bediensteten der Vertragsteile werden einander bei der Erfüllung ihrer dienstlichen Obliegenheiten, insbesondere zur Verhinderung und Aufdeckung von Zuwiderhandlungen, unterstützen.

(2) Die Behörden, Dienststellen und Bediensteten des einen Vertragsteiles werden den auf seinem Gebiet dienstlich befindlichen Dienststellen und Bediensteten des anderen Teiles den erforderlichen Schutz gewähren und deren hierauf gerichteten Anträgen in gleicher Weise Folge leisten wie entsprechenden Anträgen eigener Behörden, Dienststellen und Bediensteten.

Artikel 16.

(1) Die zuständigen Behörden des Durchgangslandes werden auf unmittelbaren Antrag der zuständigen deutschen Behörden bei Verfolgung von Zuwiderhandlungen gegen die nach Massgabe der Artikel 9 und 11 geltenden deutschen Zoll- und Passvorschriften Beschuldigte, Zeugen und Sachverständige vernehmen, amtliche Feststellungen, Nachforschungen und Durchsuchungen vornehmen sowie Vorladungen und Erkenntnisse behändigen lassen. Den Behörden, die solche Amtshandlungen vorgenommen haben, sind die dadurch entstandenen Bauslagen unmittelbar zu erstatten.

(2) Soweit auf Grund des Absatzes (1) ein Rechtshilfeverkehr zwischen deutschen und polnischen Gerichten stattfindet, finden die Bestimmungen des deutsch-polnischen Abkommens über den Rechtshilfeverkehr in Strafsachen vom 16. Dezember 1925 entsprechende Anwendung.

Artikel 17.

(1) Die zuständigen deutschen Behörden haben das Recht, die von ihren Bediensteten im Durchgangslande auszuführenden Dienstverrichtungen durch eigene Beamte nachprüfen zu lassen.

(2) Auf den Grenzübertritt und den vorübergehenden Aufenthalt der im Absatz (1) bezeichneten Beamten im Gebiet des Nachbarlandes finden die Bestimmungen des Artikel 14 Absatz (1), (2), (6) bis (10) entsprechende Anwendung.

Artykuł 18.

Przekraczanie granicy przez pracowników prywatnych, zatrudnionych w wagonach restauracyjnych i sypialnych, odbywa się bez paszportu i wizy, na podstawie dowodów tożsamości, przewidzianych w art. 27, ustęp (3).

Artykuł 19.

Przedmioty, służące do służbowego użytku placówek urzędowych, położonych na obcym obszarze i tam zajętych funkcjonariuszów, będą mogły być przywiezione bez cła, opłat i należności za urzędowym zaświadczeniem właściwego urzędu i będą mogły być wywiezione zpowrotem bez pobrania cła, opłat i należności do kraju, z którego nadeszły.

Artykuł 20.

(1) Urzędowe listy, pakiety, przesyłki pieniężne i wartościowe mogą być przewożone w obrocie między eksponowaną placówką służbową a właściwymi władzami celnymi i paszportowymi przez funkcjonariuszów niemieckich, upoważnionych do przekraczania granicy, bez pośrednictwa zarządu pocztowego kraju tranzytowego i bez uiszczania na jego rzecz opłat pocztowych. Przesyłki te winny być zaopatrzone w pieczęć urzędową władzy wysyłającej i wymienione w osobnym, równocześnie wiezionym spisie; w tym wypadku nie podlegają one rewizji.

(2) Z kolejowej sieci telegraficznej i telefonicznej na stacjach kolejowych Chojnice i Tczew mogą bezpłatnie korzystać niemieckie władze i ich eksponowane placówki celem porozumiewania się w sprawach służbowych.

Artykuł 21.

(1) Niemcy mogą w wymienionych w artykule 1 pociągach pospiesznych przewozić stosownie do potrzeb swej służby pocztowej wszelkiego rodzaju przesyłki pocztowe we własnych wagonach pocztowych.

(2) Polski Zarząd pocztowy może, zależnie od wolnego miejsca, używać tych wagonów pocztowych do przewożenia na obszarze tranzytowym własnej poczty.

(3) Oprócz niemieckiego personelu pocztowego, którego ilość nie powinna przekraczać istotnej potrzeby, może konwojować na koszt niemieckiego zarządu pocztowego każdy wagon pocztowy na polskim obszarze polski, a na gdańskim obszarze gdański funkcjonariusz pocztowy. Jeśli gdański zarząd pocztowy tego zażąda, obejmie polski funkcjonariusz pocztowy konwój także na obszarze gdańskim.

(4) Każdy wagon pocztowy powinien być zaopatrzony przez właściwy niemiecki urząd pocztowy w spis, któryby uwidaczniał ilość personelu zajętego służbowo w wagonie pocztowym.

(5) Skrzynki pocztowe niemieckiego wagonu pocztowego powinny być na obszarze tranzytowym zamknięte; również nie mogą niemieccy urzędnicy pocztowi wchodzić w styczność na obszarze tranzy-

Artikel 18.

Der Grenzübertritt der Privatangestellten in Speise- und Schlafwagen erfolgt unter Befreiung vom Pass- und Sichtvermerkszwang auf Grund der im Artikel 27 Absatz (3) vorgesehenen Ausweise.

Artikel 19.

Gegenstände, die den auf fremdem Gebiet liegenden Dienststellen und den dort beschäftigten Bediensteten zum Dienstgebrauch dienen, werden gegen eine amtliche Bescheinigung der zuständigen Dienststelle zoll-, abgaben- und gebührenfrei zur Einfuhr zugelassen und dürfen ohne Erhebung von Zöllen, Abgaben und Gebühren wieder nach dem Ausgangslande ausgeführt werden.

Artikel 20.

(1) Dienstliche Briefe, Pakete, Geld- und Wertsendungen dürfen im Verkehr zwischen einer exponierten Dienststelle und den betreffenden Zoll- und Passbehörden durch das zur Grenzüberschreitung berechnete deutsche Dienstpersonal ohne Vermittlung der Postverwaltung des Durchgangslandes frei von deren Postgebühren befördert werden. Diese Sendungen sollen mit dem Dienstsiegel der absendenden Behörde versehen und in einem besonders mitgeführten Ausweis aufgeführt sein; in diesem Falle unterliegen sie keiner Revision.

(2) Das Eisenbahntelegraphen- und Fernsprechnetz auf den Bahnhöfen Chojnice und Tczew darf für den dienstlichen Verkehr zwischen den deutschen Behörden und ihren exponierten Dienststellen gebührenfrei benutzt werden.

Artikel 21.

(1) Deutschland kann mit den im Artikel 1 vorgesehenen Schnellzügen den Bedürfnissen seines Postdienstes entsprechend Postsendungen jeder Art in eigenen Bahnpostwagen befördern.

(2) Die polnische Postverwaltung kann diese Bahnpostwagen zur Beförderung eigener Posten auf dem Durchgangsgebiete nach Massgabe des verfügbaren Raumes benutzen.

(3) Jeden Bahnpostwagen kann ausser dem deutschen Postpersonal, dessen Zahl den wirklichen Bedarf nicht überschreiten soll, auf polnischem Gebiet ein polnischer Postbediensteter und auf Danziger Gebiet ein Danziger Postbediensteter auf Kosten der deutschen Postverwaltung begleiten. Falls die Danziger Postverwaltung darum ersucht, wird der polnische Postbedienstete die Begleitung auch auf dem Danziger Gebiet übernehmen.

(4) Jeder Bahnpostwagen ist seitens des zuständigen deutschen Postamtes mit einem Verzeichnis auszustatten, aus welchem die Zahl des im Bahnpostwagen dienstlich beschäftigten Begleitpersonals ersichtlich ist.

(5) Die Briefkasten der deutschen Bahnpostwagen sind im Durchgangslande geschlossen zu halten; auch dürfen die deutschen Postbeamten im Durchgangslande weder mit polnischen oder Danzi-

towym z polskimi i gdańskimi urzędami pocztowymi, jako też z publicznością.

(6) Konwojujący polski lub gdański funkcjonariusz pocztowy ma prawo czuwać nad przestrzeganiem powyższego postanowienia; obejmuje on na obszarze tranzytowym pośrednictwo między niemieckimi urzędnikami pocztowymi i zainteresowanymi urzędami. Polski funkcjonariusz pocztowy ma prawo wykonywać na polskim obszarze tranzytowym swoją służbę pocztową według wewnętrznych przepisów polskich oraz wymieniać poczty.

(7) Przewóz personelu, potrzebnego do konwojowania niemieckich wagonów pocztowych jak również urzędników nadzorczych, potrzebnych w danym razie do kontroli służby ruchu pocztowego odbywa się bezpłatnie.

(8) Niemcy mają prawo przewozić w tych wagonach pocztowych następujące przesyłki pocztowe:

- a) przesyłki z Prus Wschodnich do reszty Niemiec i w kierunku odwrotnym;
- b) przesyłki z zagranicy do Niemiec (włączając Prusy Wschodnie) i w kierunku odwrotnym;
- c) odsyłki przechodowe wszelkiego rodzaju z zagranicy do zagranicy po poprzednim porozumieniu się polskiego, gdańskiego i niemieckiego zarządu pocztowego.

(9) Podczas przejazdu przez kraj tranzytowy mogą być przewożone w wagonie pocztowym oprócz ładunku pocztowego tylko przedmioty i środki żywności, służące do osobistego użytku personelu konwojującego.

(10) Jeżeli wagony pocztowe nie zostaną włączone, mogą być worki listowe przewożone za pośrednictwem kolejowej drużyny pociągowej po porozumieniu się zainteresowanych zarządów pocztowych.

Artykuł 22.

(1) Zarząd kolejowy prowadzący ruch odpowiada w razie nieszczęśliwych wypadków kolejowych za urzędników pocztowych, ładunek pocztowy i wagony w tym samym rozmiarze, jak za podróżnych, ładunek kolejowy i wagony kolejowe.

(2) Odpowiedzialność za przesyłki pocztowe, przewożone w wagonach pocztowych, konwojowanych przez niemieckich urzędników, ciąży na niemieckim zarządzie pocztowym, o ile nie zachodzi wina zarządu prowadzącego ruch kolejowy.

(3) Obowiązek zarządu kolejowego kraju tranzytowego do odszkodowania wobec niemieckiego zarządu pocztowego istnieje w tym samym rozmiarze, w jakim tenże zarząd kolejowy odpowiada według własnych przepisów kolejowych wobec zarządu pocztowego kraju tranzytowego.

(4) Przy przeładowaniach ładunku pocztowego wskutek wycofania niemieckiego wagonu pocztowego z konwojem, przechodzi odpowiedzialność za niemieckie przesyłki pocztowe na zarząd pocztowy kraju tranzytowego, jeśli dalszy przewóz po przekazaniu ładunku odbywa się za pośrednictwem personelu tegoż zarządu. Zarząd pocztowy kraju tranzy-

ger Postanstalten noch mit dem Publikum in Berührung treten.

(6) Der mitfahrende polnische oder danziger Postbedienstete hat das Recht, auf die Einhaltung der vorstehenden Bestimmung zu achten; er übernimmt auf dem Durchgangsgebiet die Vermittlung zwischen den deutschen Postbeamten und den beteiligten Dienststellen. Der polnische Postbeamte hat das Recht, auf dem polnischen Durchgangsgebiet seinen Postdienst nach den innerpolnischen Vorschriften auszuüben, sowie die Posten auszuwechseln.

(7) Die Beförderung des zur Begleitung der deutschen Bahnpostwagen erforderlichen Personals sowie der zur Prüfung des Postbetriebes gegebenenfalls erforderlichen Aufsichtsbeamten erfolgt unentgeltlich.

(8) Deutschland hat das Recht, in diesen Bahnpostwagen folgende Postsendungen zu befördern:

- a) Postsendungen von Ostpreussen nach dem übrigen Deutschland und in umgekehrter Richtung;
- b) Postsendungen vom Ausland nach Deutschland (Ostpreussen inbegriffen) sowie in umgekehrter Richtung;
- c) Durchgangskartenschlüsse jeder Art vom Ausland nach dem Ausland nach vorheriger Verabredung zwischen der deutschen, der polnischen und der Danziger Postverwaltung.

(9) Ausser der Postladung dürfen in den Bahnpostwagen während der Fahrt durch das Durchgangsland nur solche Gegenstände und Lebensmittel mitgeführt werden, die zum persönlichen Gebrauch des Begleitpersonals bestimmt sind.

(10) Falls Bahnpostwagen nicht eingestellt werden, könnennach Verabredung zwischen den beteiligten Postverwaltungen Briefbeutel durch Vermittlung des Eisenbahn-Zugpersonals befördert werden.

Artikel 22.

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

(2) Die Verantwortung für die Postsendungen, die in den von deutschen Beamten begleiteten Bahnpostwagen befördert werden, liegt der deutschen Postverwaltung ob, soweit nicht ein Verschulden der den Eisenbahnbetrieb führenden Verwaltung vorliegt.

(3) Die Ersatzpflicht der Eisenbahnverwaltung des Durchgangslandes gegenüber der deutschen Postverwaltung für die in den deutschen Bahnpostwagen beförderten Postsendungen tritt in demselben Umfange ein, in dem diese Eisenbahnverwaltung nach ihren Eisenbahnvorschriften der Postverwaltung des Durchgangslandes gegenüber Ersatz leistet.

(4) Bei Umladungen der Postladung infolge Aussetzens des deutschen Bahnpostwagens mit Begleitung geht die Verantwortung für die deutschen Postsendungen auf die Postverwaltung des Durchgangslandes über, wenn die Weiterbeförderung nach Übergabe durch Personal dieser Verwaltung erfolgt. Die Postverwaltung des Durchgangslandes leistet in

towego uiszcza w tym wypadku odszkodowanie w tym samym rozmiarze i według tych samych przepisów, w jakich niemiecki zarząd pocztowy musi płacić odszkodowanie wysyłającym.

(5) Jeśli niemiecki wagon pocztowy stanie się podczas przejazdu niezdatnym do biegu, postarają się zainteresowane zarządy o pomoc i spieszne dalsze wysłanie przesyłek pocztowych.

Artykuł 23.

(1) Niemiecki zarząd pocztowy płaci polskiemu zarządowi pocztowemu:

- a) za przewóz wagonów pocztowych z ładunkiem pocztowym, za każdy osiokilometr przejechany niemieckimi wagonami po liniach polskich kwotę, obliczoną przez polski zarząd kolejowy na podstawie kosztów własnych;
- b) za przewóz worków listowych przez kolejową drużynę pociągową należności, jakie płaci zarząd pocztowy kraju tranzytowego zarządowi kolejowemu za przewóz worków listowych.

Wyżej wymienione należności będą płacone polskiemu zarządowi pocztowemu również i za przewóz na polskich liniach kolejowych, leżących na obszarze W. M. Gdańska. Polski zarząd kolejowy obejmuje i na tych liniach odpowiedzialność, ustaloną w artykule 22.

(2) Niemiecki zarząd pocztowy płaci polskiemu i gdańskiemu zarządowi pocztowemu:

- a) koszty konwojowania niemieckich wagonów pocztowych przez polski względnie gdański personel pocztowy w wysokości rzeczywistych wydatków;
- b) tytułem premii asekuracyjnej 0,015 centa waluty Stanów Zjednoczonych Ameryki za każdy osiokilometr linii tranzytowej.

(3) Przy obliczaniu należności za osiokilometr nie będą uwzględniane ułamki kilometra poniżej $\frac{1}{2}$; ułamki $\frac{1}{2}$ i wyższe będą zaliczane jako całe kilometry.

(4) Rozrachunek z powyższych należności odbywać się będzie w tych samych czasokresach i w związku z innymi rozrachunkami za wagony pocztowe, przebiegające przez obszar polski i gdański między Prusami Wschodnimi a resztą Niemiec.

Artykuł 24.

(1) Odpowiedzialność za szkody i wypadki kolejowe w związku z ruchem pociągów wymienionych w artykule 1 będzie regulowana według ustaw, rozporządzeń i przepisów, obowiązujących w miejscowości, w której wypadek się zdarzy, o ile odnośnie do bagażu, przesyłek nadzwyczajnych i przyspieszonych przesyłek pospiesznych nie wchodzi w zastosowanie odmienne postanowienia według artykułu 25.

(2) Każda ze Stron umawiających się odpowiadać będzie za swoich funkcjonariuszów i za inne osoby (siły pomocnicze), którymi się posługuje w komunikacji tranzytowej.

(3) Za wypadki i szkody, powstałe wskutek złego stanu stacji, linii, albo parowozów, ponosi od-

diesem Falle Ersatz in demselben Umfange und nach denselben Vorschriften, wie die deutsche Postverwaltung den Absendern Ersatz leisten muss.

(5) Wird der deutsche Bahnpostwagen bei der Durchfahrt lauffähig, so sorgen die beteiligten Verwaltungen des Durchgangslandes für Hilfe und beschleunigte Weiterbeförderung der Postsendungen.

Artikel 23.

(1) Die deutsche Postverwaltung vergütet der polnischen Postverwaltung:

- a) für die Beförderung von Bahnpostwagen mit Postgütern für jedes Achskilometer der durch deutsche Wagen durchlaufenen polnischen Strecken den von der polnischen Eisenbahnverwaltung auf Grund ihrer Selbstkosten errechneten Betrag;
- b) für die Beförderung von Briefbeuteln durch das Eisenbahn-Zugpersonal die Gebühren, die von der Postverwaltung des Durchgangslandes an die Eisenbahnverwaltung für die Beförderung von Briefbeuteln gezahlt werden.

Die obigen Gebühren werden der polnischen Postverwaltung auch für die Beförderung auf den im Gebiete der Freien Stadt Danzig gelegenen polnischen Eisenbahnstrecken bezahlt. Die polnische Eisenbahnverwaltung übernimmt auch für diese Strecken die im Artikel 22 festgesetzte Haftpflicht.

(2) Die deutsche Postverwaltung vergütet der polnischen und der Danziger Postverwaltung:

- a) die Kosten der Begleitung der deutschen Bahnposten durch polnisches bzw. Danziger Postpersonal in Höhe der tatsächlichen Ausgaben,
- b) an Gefahrenprämie 0,015 Cent der Währung der Vereinigten Staaten von Amerika für jedes Achskilometer der Durchgangsstrecke.

(3) Bei der Berechnung der Gebühren für das Achskilometer werden Bruchteile von Kilometern unter $\frac{1}{2}$ nicht berücksichtigt, von $\frac{1}{2}$ und mehr als volle Kilometer angerechnet.

(4) Die Abrechnung über obige Gebühren erfolgt in gleichen Zeitabschnitten und im Zusammenhange mit den übrigen Abrechnungen, welche über die zwischen Ostpreussen und dem übrigen Deutschland durch das polnische und Danziger Gebiet verkehrenden Postwagen stattfinden.

Artikel 24.

(1) Die Haftung für Unfälle und Schäden im Eisenbahnbetriebe bei den im Artikel 1 bezeichneten Zügen regelt sich nach den Gesetzen, Verordnungen und Bestimmungen, die am Orte des Unfalls Geltung haben, soweit nicht für Gepäck, Expressgut und beschleunigtes Eilgut gemäss Artikel 25 abweichende Bestimmungen eingreifen.

(2) Jeder der Vertragsteile haftet für seine Bediensteten und andere Personen (Erfüllungsgehilfen), deren er sich im Durchgangsverkehr bedient.

(3) Für die durch schlechten Zustand von Bahnhöfen, Strecken oder Lokomotiven entstandenen

powiedzialność ten zarząd, do którego należy utrzymanie odnośnej stacji, odnośnej linii lub parowozu.

(4) Za wypadki i szkody, powstałe z powodu złego stanu wagonów, albo innych pojazdów, ponosi odpowiedzialność ten zarząd, który jako ostatni przyjął te pojazdy pod względem technicznym.

(5) Za szkody, wynikłe wskutek siły wyższej, zarządy kolejowe nie będą wzajemnie odpowiedzialne. Jeżeli szkoda powstanie wskutek przypadku, który nie może być uważany za siłę wyższą, ponosi odpowiedzialność ten zarząd kolejowy, na którego linii szkoda powstała.

(6) W razie, gdyby dochodzenie przedwstępne zarządu prowadzącego ruch wskazywało na to, że odpowiedzialność drugiego zarządu może wchodzić, to należy dalsze dochodzenie, celem ostatecznego ustalenia przyczyny wypadku, prowadzić wspólnie przez delegatów obu zarządów.

(7) Każdy zarząd ma prawo regresu do drugiego zarządu, jeżeli został zobowiązany prawomocnym wyrokiem sądowym do zwrócenia szkody, za którą drugi zarząd w myśl poprzednich postanowień ma odpowiadać w całości lub w części. Prawo regresu przysługuje również wtedy, jeżeli oba zarządy umówiły się, że jeden z nich ma załatwiać roszczenia odszkodowawcze, chociaż drugi zarząd ponosi odpowiedzialność za szkody w całości lub w części. Ugody, uznania lub wyroki zaoczne mają jednak moc obowiązującą względem drugiego zarządu tylko wtedy, jeżeli on się na nie zgodził, lub jeżeli na zażycie, mimo upomnienia, nie złożył w terminie odpowiednio wyznaczonym oświadczenia.

(8) Niezależnie od przysługującego mu prawa regresu, będzie zarząd prowadzący ruch odpowiedzialny w stosunku do osób, które poniosły jakąkolwiek szkodę z powodu wypadku kolejowego. Do nadanego bagażu, przesyłek nadzwyczajnych i przyspieszonych przesyłek pospiesznych ma zastosowanie zastrzeżenie zrobione w ustępie (1).

(9) Odpowiedzialność za uszkodzone przesyłki pocztowe jest uregulowana w artykule 22 niniejszej umowy.

Artykuł 25.

Do komunikacji osobowej, bagażowej, przesyłek nadzwyczajnych i przyspieszonych przesyłek pospiesznych mają zastosowanie taryfy i umowy, miarodajne dla odnośnej komunikacji, o ile niniejsza umowa albo układ między zarządami kolejowymi, wspomniany w artykule 1, nie zawierają odmiennych przepisów.

Artykuł 26.

Postanowienia umowy o wzajemnej komunikacji kolejowej, podpisanej w Berlinie dnia 27 marca 1926 r., mają zastosowanie do pociągów wspomnianych w artykule 1, o ile umowa niniejsza nie zawiera odmiennych postanowień.

Artykuł 27.

(1) W razie wojny w Europie lub gdyby w kraju tranzytowym został ogłoszony stan wyjątkowy na

Unfälle und Schäden haftet die Verwaltung, der die Unterhaltung des betreffenden Bahnhofs, der betreffenden Strecke oder Lokomotive obliegt.

(4) Für die durch schlechten Zustand von Wagen oder anderen Fahrbetriebsmitteln entstandenen Unfälle und Schäden haftet die Verwaltung, die diese Betriebsmittel zuletzt technisch übernommen hat.

(5) Für den durch höhere Gewalt entstandenen Schaden haften die Eisenbahnverwaltungen einander nicht. Ist der Schaden durch einen Zufall entstanden, der nicht als höhere Gewalt anzusehen ist, so haftet die Eisenbahnverwaltung, auf deren Strecke der Schaden entstanden ist.

(6) Wenn nach vorläufiger Feststellung der betriebführenden Verwaltung die Haftung der anderen Verwaltung in Frage kommt, sind die weiteren Erhebungen zur endgültigen Feststellung der Ursache des Unfalles durch Beauftragte beider Verwaltungen gemeinsam durchzuführen.

(7) Jede Verwaltung hat das Rückgriffsrecht gegen die andere, falls sie durch rechtskräftiges Gerichtsurteil zur Erstattung eines Schadens verpflichtet worden ist, für den die andere Verwaltung nach vorstehenden Bestimmungen ganz oder zum Teil zu haften hat. Ebenso besteht das Rückgriffsrecht, wenn beide Verwaltungen übereingekommen sind, dass eine von ihnen die Entschädigungsansprüche zu erledigen hat, obwohl die andere Verwaltung für den Schaden ganz oder zum Teil haftet. Vergleiche, Anerkenntnisse oder Versäumnisurteile sind jedoch der anderen Verwaltung gegenüber nur verbindlich, wenn sie ihnen zugestimmt hat oder wenn sie sich auf Anfrage trotz Mahnung nicht in angemessener festgesetzter Frist geäußert hat.

(8) Unbeschadet der bestehenden Rückgriffsrechte übernimmt die betriebführende Verwaltung die Haftung gegenüber Personen, die durch einen Betriebsunfall irgendwelchen Schaden erlitten haben. Für das aufgegebene Gepäck, Expressgut und beschleunigtes Eilgut gilt der im Absatz (1) gemachte Vorbehalt.

(9) Die Haftung für beschädigte Postsendungen ist im Artikel 22 dieses Abkommens geregelt.

Artikel 25.

Für den Personen-, Gepäck-, Expressgut- und beschleunigten Eilgutverkehr gelten die für den betreffenden Verkehr massgebenden Tarife und Übereinkommen, soweit dieses Abkommen oder die im Artikel 1 bezeichnete Eisenbahnvereinbarung nicht abändernde Vorschriften enthält.

Artikel 26.

Die Bestimmungen des am 27. März 1926 in Berlin unterzeichneten Abkommens über den gegenseitigen Eisenbahnverkehr finden auf die im Artikel 1 bezeichneten Züge Anwendung, soweit das vorliegende Abkommen nicht abweichende Bestimmungen enthält.

Artikel 27.

(1) Im Falle eines Krieges in Europa oder wenn im Durchgangsland ein Ausnahmezustand über ein

obszarze, przez który przejeżdżają pociągi wspomniane w artykule 1, kraj tranzytowy zastrzega sobie prawo na czas wojny lub stanu wyjątkowego tymczasowo zarządzić:

- a) że podróżni, wspomniani w artykule 5, o ile są obywatelami Państwa Niemieckiego, muszą być zaopatrzeni w dowód tożsamości bez wizy kraju tranzytowego,
- b) że podróżni, wspomniani w artykule 5, o ile są obywatelami innych Państw, podlegają ogólnym przepisom paszportowym, obowiązującym w kraju tranzytowym.

(2) Przed zastosowaniem zarządzeń, wyżej wymienionych, Rząd kraju tranzytowego zawiadomi o tem w drodze dyplomatycznej inne Strony umawiające się. Zarządzenia te będą mogły być zastosowane nie wcześniej niż w 10 dni po tem zawiadomieniu.

(3) Dowód tożsamości wymieniony w ustępie (1) pod a) ma wskazywać nazwisko, imię, miejsce zamieszkania i obywatelstwo posiadacza i ponadto zawierać podpis posiadacza, jego fotografię, przepieczetowaną pieczęcią władzy wystawiającej, jako też podpis i pieczęć tej władzy. Jeżeli posiadacz jest niepiśmienny, to znak odręczny, poświadczony urzędowo przez władzę wystawiającą, zastępuje podpis.

(4) Kontrola dowodów, wymienionych w ustępie (1) pod a) i b) odbywać się będzie w pociągu w czasie jazdy, albo podczas przewidzianego postoju. W żadnym razie podróżni w pociągach wymienionych w artykule 1 nie będą podlegali pod względem paszportowym innym formalnościom prócz wymienionych w niniejszym artykule.

Artykuł 28.

O sporach, wynikających z interpretacji lub zastosowania niniejszej umowy i ewentualnego protokołu końcowego, jako też oddzielnego układu między uczestniczącymi rządami kolejowymi, wymienionego w artykule 1, rozstrzygać będzie Sąd Rozjemczy, którego skład pozostawia się osobnemu porozumieniu. Sąd Rozjemczy sam ustali swoje postępowanie i ustanowi swój porządek czynności.

Artykuł 29.

(1) Umowa niniejsza podlega ratyfikacji. Dokumenty ratyfikacyjne mają być wymienione możliwie najprędzej w Berlinie. Umowa zyska moc prawną w 15-tym dniu po wymianie dokumentów ratyfikacyjnych. Będzie ważną do końca 14 maja 1928. Jeżeli nie zostanie na ten termin na pół roku naprzód wypowiedziana, uważa się ją jako milcząco przedłużoną po tym terminie z tem, że w takim razie może być wypowiedziana przez każdą ze Stron umawiających się z końcem 14 listopada i z końcem 14 maja każdego roku, na pół roku naprzód.

(2) Każda ze Stron umawiających się ma prawo w każdym czasie postawić wniosek na rewizję postanowień niniejszej umowy.

von den im Artikel 1 bezeichneten Zügen berührtes Gebiet verhängt wird, behält sich das Durchgangsland das Recht vor, als vorübergehende Massnahme für die Dauer des Krieges oder des Ausnahmezustandes anzuordnen:

- a) Dass die im Artikel 5 bezeichneten Reisenden, soweit sie Angehörige des Deutschen Reiches sind, mit einem Ausweis ohne Sichtvermerk des Durchgangslandes versehen sein müssen,
- b) dass die im Artikel 5 bezeichneten Reisenden, soweit sie Angehörige anderer Staaten sind, den allgemeinen im Durchgangslande gültigen Passvorschriften unterliegen.

(2) Die Regierung des Durchgangslandes wird vor Anwendung der vorerwähnten Massnahmen die anderen Vertragsteile hiervon auf diplomatischem Wege verständigen. Die Durchführung der Massnahme darf nicht früher als 10 Tage nach dieser Benachrichtigung stattfinden.

(3) Der im Absatz (1) unter a) vorgesehene Ausweis muss Namen, Vornamen, Wohnsitz und Staatsangehörigkeit des Inhabers angeben und ferner versehen sein mit der Unterschrift des Inhabers, mit einem von der ausstellenden Behörde abzustempelnden Lichtbilde des Inhabers sowie mit Unterschrift und Dienststempel dieser Behörde. Ist der Inhaber schreibunkundig, so tritt an die Stelle seiner Unterschrift sein von der ausstellenden Behörde amtlich zu bescheinigendes Handzeichen.

(4) Eine etwaige Nachschau der im Absatz (1) unter a) und b) genannten Ausweispapiere findet im Zuge während der Fahrt oder während der vorgesehenen Aufenthalte statt. In keinem Falle unterliegen die Reisenden der im Artikel 1 bezeichneten Züge in passtechnischer Beziehung anderen als den in diesem Artikel vorgesehenen Förmlichkeiten.

Artikel 28.

Über Streitigkeiten, die sich aus der Auslegung oder Anwendung des vorliegenden Abkommens und eines etwaigen Schlussprotokolls sowie der im Artikel 1 bezeichneten besonderen Vereinbarung der beteiligten Eisenbahnverwaltungen ergeben, entscheidet ein Schiedsgericht, über dessen Zusammensetzung besondere Vereinbarungen vorbehalten bleiben.

Das Schiedsgericht regelt sein Verfahren selbst und stellt seine Geschäftsordnung auf.

Artikel 29.

(1) Dieses Abkommen soll ratifiziert werden. Die Ratifikationsurkunden sollen baldmöglichst in Berlin ausgetauscht werden. Das Abkommen tritt am 15. Tage nach Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft. Es gilt bis zum Ablauf des 14. Mai 1928. Wird es nicht auf diesen Zeitpunkt mit halbjähriger Frist gekündigt, so gilt es von diesem Zeitpunkt an als stillschweigend verlängert mit der Massgabe, dass es dann von jedem der Vertragsteile mit halbjähriger Frist zum Ablauf des 14. November und des 14. Mai eines jeden Jahres gekündigt werden kann.

(2) Jeder der Vertragsteile hat das Recht, jederzeit eine Nachprüfung der Bestimmungen dieses Abkommens zu beantragen.

Spisano w Warszawie, dnia dwudziestego szóstego marca tysiąc dziewięćset dwudziestego siódmego roku w trzech egzemplarzach, a mianowicie każdy w języku polskim i niemieckim, z których to egzemplarzy każda umawiająca się Strona otrzymuje jeden egzemplarz. Teksty polski i niemiecki są zgodne co do treści i jednakowo obowiązujące.

(L. S.) *Franciszek Moskwa*
(L. S.) *Felicjan Prochaska*

PROTOKÓŁ KOŃCOWY.

Przy podpisaniu niniejszej umowy zgodziły się Strony umawiające się na następujące postanowienia:

I. Do Artykułu 1.

A. Strony umawiające się zastrzegają sobie prawo porozumienia się w drodze administracyjnej co do tego, aby na linii kolejowej Firchau—Chojnice—Tczew—Marienburg postanowienia, objęte niniejszą umową, miały zastosowanie do innych pociągów, niż wymienione w artykule 1.

B. Pod pojęcie „przesyłki nadzwyczajne” podpadają także przesyłki drobnicowe (colis messageries), które przyjęła do przewozu koleją na podstawie specjalnej taryfy i odrębnego układu osoba trzecia.

C. W razie, gdyby uprzywilejowana komunikacja kolejowa między Polską i Wolnym Miastem Gdańskiem na linii kolejowej Deutsch Eylau — Marienburg miała być wznowiona, Strony umawiające się wyrażają już obecnie zgodę na to, aby jedna para pociągów pospiesznych codziennie służyła na linii kolejowej Rakowice—Deutsch Eylau—Marienburg — Tczew, obok komunikacji między Polską i Wolnym Miastem Gdańskiem, do międzynarodowej komunikacji osobowej, bagażowej, przesyłek nadzwyczajnych i przyspieszonych przesyłek pospiesznych. Dla komunikacji między Marienburgiem albo Deutsch Eylau z jednej strony, a zagranicą z drugiej strony, zostanie w takim razie na stacjach Marienburg i Deutsch Eylau ustanowiona wspólna odprawa celna i kontrola paszportowa. Korzystanie z wymienionych pociągów zostanie uregulowane oddzielną umową stosownie do postanowień umowy niniejszej.

II. Do artykułu I i 21.

Przewóz przesyłek pocztowych w pociągu luksusowym, wymienionym w artykule 1, pozostawia się odrębnemu porozumieniu zarządów interesowanych.

III. Do artykułu 1 i 26.

Przez niniejszą umowę nie zostaje naruszony stan prawny, jaki wynika z Konwencji z dnia 21 kwietnia 1921 między Polską a Niemcami i Wolnym Miastem Gdańskiem w sprawie wolności tranzytu pomiędzy Prusami Wschodnimi a resztą Niemiec. Podpisania niniejszej umowy nie można w ten sposób rozumieć, jakoby ono przesądzało na rzecz jednej ze Stron umawiających się interpretację Kon-

Geschehen in Warschau, am Sechszundzwanzigsten März Neunzehnhundertsiebenundzwanzig

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

(L. S.) *Rauscher*
(L. S.) *Scholz*

SCHLUSSPROTOKOLL.

Bei Unterzeichnung des vorstehenden Abkommens bestand Einverständnis zwischen den Vertragsparteien über nachstehende Bestimmungen:

I. Zu Artikel 1.

A. Die Vertragsteile behalten sich vor, im Verwaltungswege zu vereinbaren, dass auf der Eisenbahnstrecke Firchau—Chojnice—Tczew—Marienburg die in diesem Abkommen enthaltenen Bestimmungen auf andere als die im Artikel 1 bezeichneten Züge Anwendung finden sollen.

B. Unter den Begriff „Expressgut“ fallen auch Kleinwarensendungen (colis messageries), die auf Grund eines besonderen Tarifs und einer besonderen Vereinbarung zur Beförderung mit der Eisenbahn von Dritten übernommen werden.

C. Für den Fall, dass der privilegierte Eisenbahnverkehr zwischen Polen und der Freien Stadt Danzig auf der Eisenbahnstrecke Deutsch Eylau—Marienburg wiederaufgenommen werden sollte, erklären sich die Vertragsteile schon jetzt damit einverstanden, dass täglich ein Schnellzugpaar auf der Eisenbahnstrecke Rakowice—Deutsch Eylau—Marienburg—Tczew neben dem Verkehr zwischen Polen und der Freien Stadt Danzig dem internationalen Eisenbahnpersonen-, Gepäck-, Expressgut- und beschleunigten Eilgutverkehr dient. Für den Verkehr zwischen Marienburg oder Deutsch Eylau einerseits und dem Auslande andererseits wird in diesem Falle auf den Bahnhöfen Marienburg und Deutsch Eylau gemeinsame Zollabfertigung und Passprüfung eingerichtet werden. Die Benutzung dieser Züge wird durch ein besonderes Abkommen entsprechend den Bestimmungen des vorliegenden Abkommens geregelt werden.

II. Zu Artikel 1 und 21.

Die Beförderung von Postsendungen mit dem im Artikel 1 vorgesehenen Luxussug bleibt einer besonderen Vereinbarung zwischen den beteiligten Verwaltungen vorbehalten.

III. Zu Artikel 1 und 26.

Durch dieses Abkommen wird die Rechtslage, wie sie sich aus dem Abkommen vom 21. April 1921 zwischen Deutschland, Polen und der Freien Stadt Danzig über den freien Durchgangsverkehr zwischen Ostpreussen und dem übrigen Deutschland ergibt, nicht berührt. Die Unterzeichnung des gegenwärtigen Abkommens kann nicht so ausgelegt werden, als ob sie für einen der Vertragsteile ein Präjudiz hinsicht-

wencji z dnia 21 kwietnia 1921. Konwencja z 21-go kwietnia 1921 niema zastosowania do pociągów wymienionych w artykule 1.

IV. Do artykułu 1 i 29.

Na wypadek przerwy ruchu lub trudności ruchowych, porozumienie co do drogi okólnej pozostawia się uczestniczącym zarządom kolejowym. O ileby się okazały potrzebnymi drogi okólne, nieprowadzące przez stacje Chojnice albo Tczew to, do czasu odmiennego uregulowania w drodze mającego nastąpić porozumienia się, należy pociągi przewozić jako zamknięte (uprzywilejowane) przez obszar tranzytowy. W razie, gdyby para pociągów pospiesznych, wymienionych w artykule 1 nie kursowała codziennie z jakiegokolwiek powodu, a w szczególności z powodu wygaśnięcia niniejszej umowy, to należy zamiast niej przeprowadzać między Prusami Wschodnimi a resztą Niemiec w komunikacji uprzywilejowanej parę pociągów pospiesznych według takiego samego rozkładu jazdy z zastosowaniem postanowień Paryskiej Konwencji z 21 kwietnia 1921.

V. Do artykułu 2.

Eksploatacja wagonów restauracyjnych i sypialnych nie podlega w kraju tranzytowym żadnym ograniczeniom.

VI. Do artykułu 5.

A. Wyjście z pociągu na stacjach Chojnice lub Tczew uważa się w rozumieniu ustępu 2-go niniejszego artykułu za przerwę podróży.

B. Za podróżnych w rozumieniu niniejszej umowy uważa się także wojskowych t. j. członków siły zbrojnej, będących w czynnej służbie bez względu na to, czy są umundurowani, czy w ubraniu cywilnym. Co się tyczy broni, to ci wojskowi, podróżujący pojedynczo będą mogli mieć przy sobie tylko broń białą (szablę, bagnety).

VII. Do ustępu (2) i (3) artykułu 7.

Strony umawiające się są zgodne pod tym względem, że będą dostarczone pomieszczenia, wymienione w protokołach dotyczących konferencji z dnia 7 lutego 1927 r. w sprawie wspólnej polsko-niemieckiej odprawy celnej na stacjach Tczew i Chojnice. W razie, gdyby te pomieszczenia stały się ze względów służbowo-kolejowych nierozporządzalnymi, to Polskie Koleje Państwowe postarają się w porozumieniu z odnośnymi władzami niemieckimi o dostarczenie innych pomieszczeń, równie odpowiednich.

VIII. Do artykułu 10 i 12.

Polscy funkcjonariusze celni i paszportowi mają w granicach artykułów 10 ustęp (6) i 12 ustęp (2) uczynić zadość prośbie niemieckich placówek do nich skierowanej, odnoszącej się do odesłania podróżnego nie będącego obywatelem polskim do Nie-

lich der Auslegung des Abkommens vom 21. April 1921 mit sich brächte. Das Abkommen vom 21. April 1921 findet auf die im Artikel 1 bezeichneten Züge keine Anwendung.

IV. Zu Artikel 1 und 29.

Für den Fall von Betriebsstörungen oder -schwierigkeiten bleibt die Vereinbarung von Umleitungen den beteiligten Eisenbahnverwaltungen überlassen. Werden Umleitungen erforderlich, die nicht über die Bahnhöfe Chojnice oder Tczew führen, so sind die Züge bis zum Eintritt einer anderweitig zu vereinbarenden Regelung geschlossen (privilegiert) durch das Durchgangsgebiet hindurchzuführen. Wird das im Artikel 1 erwähnte Schnellzugpaar aus irgendeinem Grunde, insbesondere im Falle des Erlöschens des vorliegenden Abkommens, nicht täglich gefahren, so ist an seiner Stelle ein Schnellzugpaar im gleichen Fahrplan nach den Bestimmungen des Pariser Abkommens vom 21. April 1921 im privilegierten Verkehr zwischen Ostpreussen und dem übrigen Deutschland durchzuführen.

V. Zu Artikel 2.

Der Betrieb der Speise- und Schlafwagen unterliegt im Durchgangslande keiner Beschränkung.

VI. Zu Artikel 5.

A. Das Aussteigen aus dem Zuge in den Bahnhöfen Chojnice oder Tczew wird als Fahrtunterbrechung im Sinne des Absatz (2) dieses Artikels angesehen.

B. Unter Reisenden im Sinne des vorliegenden Abkommens werden auch Militärpersonen verstanden, d. h. die im aktiven Dienst stehenden Angehörigen der bewaffneten Macht, ohne Rücksicht darauf, ob sie sich in Uniform oder in Zivil befinden. An Waffen dürfen diese einzelreisenden Militärpersonen nur ihre blanken Waffen (Säbel, Seitengewehr) mitführen.

VII. Zu Artikel 7 Absatz (2) und (3).

Die Vertragsteile sind darüber einig, dass die in den Niederschriften, betreffend die Besprechung über gemeinsame deutsch-polnische Zollabfertigung auf den Bahnhöfen in Tczew und Chojnice vom 7. Februar 1927 bezeichneten Räumlichkeiten zur Verfügung gestellt werden. Sollten diese Räume aus eisenbahndienstlichen Gründen nicht verfügbar werden, so werden die Polnischen Staatsbahnen im Einvernehmen mit den beteiligten deutschen Behörden für die Bereitstellung gleichwertiger Ersatzräume sorgen.

VIII. Zu Artikel 10 und 12.

Im Rahmen der Artikel 10 Absatz (6) und Artikel 12 Absatz (2) haben die polnischen Zoll- und Passbeamten einem Ersuchen der deutschen Stellen zu entsprechen, das auf Überführung eines nicht polnischen Staatsangehörigen nach Deutschland oder

miec, albo do asystencji przy rewizji osoby, będącej obywatelem polskim.

IX. Do artykułu 14.

A. Zarząd kolejowy polski i niemiecki uprawnia na podstawie zaświadczeń, wspomnianych w ustępie (1), posiadaczy zaświadczeń do bezpłatnego przejazdu wszystkimi pociągami osobowymi i towarowymi na linii między stacją polską i najbliższą stacją niemiecką.

B. W razie, gdyby zaszła potrzeba, żeby funkcjonariusze eksponowanych placówek, czynni na stacji Tczew, musieli mieszkać w miejscowości ich czynności służbowych, to nastąpi w tym względzie oddzielne porozumienie.

C. W razie wdrożenia postępowania karnego przeciw funkcjonariuszowi, zajętemu wykonaniem niniejszej umowy, albo porozumienia się kolejowego, wspomnianego w artykule 1, za czyn popełniony w czasie jego pobytu służbowego na obszarze Państwa sąsiedniego, należy przelożoną władzę ściganego niezwłocznie o tem uwiadomić.

X. Do artykułu 28.

Strony umawiające się są zgodne co do tego, że Sąd Rozjemczy winien się składać z tych samych osób, co Sąd Rozjemczy, przewidziany w Konwencji z 21 kwietnia 1921 r. między Polską, Niemcami i Wolnym Miastem Gdańskiem w sprawie wolności tranzytu pomiędzy Prusami Wschodnimi a resztą Niemiec. W razie, gdyby załatwienie sprawy, wszczętej przed Sądem Rozjemczym, było opóźnione przez to, że jeden z sędziów nie bierze udziału w pracach Sądu Rozjemczego i nie każe się zastąpić przez swego zastępcę, to Prezes obowiązany będzie, na wniosek drugiego powołanego sędziego, zamianować osobę zastępczą w miejsce sędziego nieobecnego. Osoba ta powinna być, o ile to będzie możliwe, obywatelem innego Państwa niż sędzia działający. Ta osoba zastępcza będzie miała te same prawa i obowiązki, co sędzia stały. Będzie brała udział w pracach Sądu Rozjemczego aż do chwili, w której sędzia stały, lub jego zastępcza, wyrazi gotowość przystąpienia do pracy.

W dowód czego Pełnomocnicy podpisali niniejszy protokół końcowy.

Spisano w Warszawie dnia dwudziestego szóstego marca tysiąc dziewięćset dwudziestego siódmego roku w trzech egzemplarzach, a mianowicie każdy w języku polskim i niemieckim, z których to egzemplarzy każda umawiająca się Strona otrzymuje jeden egzemplarz. Teksty polski i niemiecki są zgodne co do treści i jednakowo obowiązujące.

(L. S.) *Franciszek Moskwa*

(L. S.) *Felicjan Prochaska*

auf Beteiligung an der Untersuchung der Person eines polnischen Staatsangehörigen gerichtet ist.

IX. Zu Artikel 14.

A. Auf Grund der im Absatz (1) vorgesehenen Ausweise werden die deutsche und die polnische Eisenbahnverwaltung den Ausweisinhabern das Recht zugestehen, auf der Strecke zwischen dem polnischen Bahnhof und dem nächsten deutschen Bahnhof alle Personen- und Güterzüge zur freien Fahrt zu benutzen.

B. Falls sich die Notwendigkeit erweisen sollte, dass die auf dem Bahnhof Tczew beschäftigten Bediensteten der exponierten Dienststellen am Dienstort wohnen müssen, wird hierüber eine besondere Vereinbarung getroffen werden.

C. Wird gegen einen Bediensteten, der bei der Durchführung dieses Abkommens oder der im Artikel 1 bezeichneten Eisenbahnvereinbarung tätig ist, eine Strafverfolgung wegen einer während seines dienstlichen Aufenthaltes im Gebiete des Nachbarstaates begangenen Handlung eingeleitet, so ist die vorgesetzte Dienstbehörde des Verfolgten unverzüglich zu benachrichtigen.

X. Zu Artikel 28.

Die Vertragsteile sind sich darüber einig, dass das Schiedsgericht aus den gleichen Personen zusammengesetzt sein soll, wie das im Abkommen vom 21. April 1921 zwischen Deutschland, Polen und der Freien Stadt Danzig über den freien Durchgangsverkehr zwischen Ostpreussen und dem übrigen Deutschland vorgesehene Schiedsgericht. Wenn die Erledigung einer beim Schiedsgericht anhängigen Sache dadurch verzögert wird, dass einer der Richter sich nicht an den Arbeiten des Schiedsgerichts beteiligt und sich nicht durch seinen Stellvertreter vertreten lässt, so muss auf Antrag des Anderen einberufenen Richters der Vorsitzende einen Ersatzmann für den nicht erscheinenden Richter bestellen. Dieser muss, wenn irgend möglich, einer anderer Nationalität angehören als der mit ihm tätige Richter. Dieser Ersatzmann hat dieselben Rechte und Pflichten wie der ständige Richter. Er nimmt an den Arbeiten des Schiedsgerichts teil, bis der ständige Richter oder sein Stellvertreter sich bereit erklärt, dieses zu tun.

Zu Urkund dessen haben die Bevollmächtigten dieses Schlussprotokoll unterzeichnet.

Geschehen in Warschau am Sechszwanzigsten März Neunzehnhundertsiebenundzwanzig in drei Urschriften, und zwar jede in deutscher und in polnischer Sprache, von denen jeder Vertragsteil eine erhält. Der deutsche und der polnische Wortlaut stimmen inhaltlich überein und haben gleiche Geltung.

(L. S.) *Rauscher*

(L. S.) *Scholz*

Wzór A — Anlage A
zu Artikel 7 Abs. (4), b.

Verzeichnis über Reisegepäck, Spis bagażu

das ohne besondere Beschau und ohne Verschluss zur Durchfuhr durch Deutschland
przeznaczonego do tranzytu przez Niemcy albo do przekazania do jednego z urzędów cel-
oder zur Überweisung auf eine Zollstelle im Innern des deutschen Zollgebiets bestimmt ist.
nych wewnątrz niemieckiego obszaru celnego bez specjalnej rewizji i bez zamknięcia.

Nr.

Ausfertigungsamt Erledigungsamt

Gestellungsfrist bis zum 19.....
Termin dostawy aż do

Anmeldung und Verpflichtung des polnischen Warenführers.

Deklaracja i zobowiązanie się polskiego przewoźnika towaru.

Der unterzeichnete Bevollmächtigte der Polnischen Staatsbahnen meldet hiermit die umstehend ver-
Podpisany pełnomocnik Polskich Kolei Państwowych deklaruje niniejszem bagaż wyszczególniony na odwrotnej stronie do
zeichneten Gepäckstücke zur Durchfuhr durch Deutschland an und verpflichtet sich
Überweisung auf eine Zollstelle in

..... i tem się zobowiązuje oddać ten bagaż, bez otwierania go, przed upływem
przekazania do jednego z urzędów celnych w Niemczech
hierdurch, diese Gepäckstücke vor Ablauf der Gestellungsfrist auf dem Betriebswechselbahnhof dem
terminu dostawy, na stacji zdawczo-odbiorczej pełnomocnikowi Kolei Rzeszy Niemieckiej, w przeciwnym razie, ręczy za uiszczenie
Bevollmächtigten der Deutschen Reichsbahn uneröffnet zu übergeben, andernfalls aber für die Entrichtung
według taryfy najwyższego cła przywozowego.
des höchsten tarifmässigen Eingangszolls zu haften.

....., den 19.....
.....
.....
.....

Annahmeerklärung und Verpflichtung des deutschen Warenführers.

Der unterzeichnete Bevollmächtigte der Deutschen Reichsbahn übernimmt hiermit dieses Gepäckver-
zeichnis und verpflichtet sich hierdurch, die darin verzeichneten Gepäckstücke vor Ablauf der Gestellungs-
frist uneröffnet dem Erledigungsamte zu stellen, andernfalls aber für die Entrichtung des höchsten
tarifmässigen Eingangszolls zu haften.

....., den 19.....
.....
.....

Abgegeben an den Stationsbeamten zu am 19.....
.....

Verpflichtung des Stationsbeamten.

Der unterzeichnete Bevollmächtigte der Deutschen Reichsbahn verpflichtet sich hierdurch, die um-
stehend verzeichneten Gepäckstücke spätestens am nächsten Vormittag uneröffnet dem
Zollamt zu zu stellen, andernfalls aber für die Entrichtung des
höchsten tarifmässigen Eingangszolls zu haften.

....., den 19.....
.....

Anträge und amtliche Bescheinigungen.

Laufende Nummer Pozycja bieżąca	Nummer des Gepäckscheins Numer kwitu bagażowego	Aufgabestation Stacja nadawcza	Bestimmungsstation Stacja przeznaczenia	Zahl der Gepäckstücke Ilość sztuk bagażu	Bemerkungen Uwagi
1	2	3	4	5	6

(Stempel)

....., den 19.....
Deutsche Zollabfertigungsstelle am Bahnhof

Die Spalten 1 bis 5 sind von dem Bevollmächtigten der Polnischen Staatsbahn in deutscher oder französischer Sprache auszufüllen.
Kolumny 1 do 5 ma wypełnić w języku niemieckim lub francuskim pełnomocnik Polskich Kolei Państwowych.

DEUTSCHES ZOLLGEBIET

Begleitschein I
Karta konwojowa I

Nr.

Ausfertigungsamt:

Empfangsamt:

Gestellungsfrist: Bis zum

Überwiesen auf

Termin dostawy aż do

Verlängert bis zum

Przedłużony aż do

....., den 19.....

Deutsche Zollabfertigungsstelle am Bahnhof

(Stempel)

Anmeldung und Verpflichtung des polnischen Warenführers.

Deklaracja i zobowiązanie się polskiego przewoźnika towaru.

Der unterzeichnete Bevollmächtigte der Polnischen Staatsbahnen meldet hiermit die um-
Podpisany pełnomocnik Polskich Kolei Państwowych deklaruje niniejszem towary wyszczególnione na od-
stehend verzeichneten Waren an und haftet für die Richtigkeit der Angaben hinsichtlich
wrotnej stronie i ręczy za prawdziwość zgłoszenia pod względem liczby i rodzaju pakunków. Zarazem zapew-
der Zahl und Art der Packstücke. Zugleich versichert er, dass die Warenerklärung mit
nia, że deklaracja towarowa zgadza się z kart..... przesylek nadzwyczajnych.
list..... przewozow.....

de..... Expressgutkarte..... übereinstimmt.
Frachtbrief.....

Der Unterzeichnete beantragt für diese Waren Abfertigung mit Zollbegleitschein I und über-
Podpisany prosi o odprawę tych towarów za pomocą karty konwojowej I i przyjmuje zobowiązanie odda-
nimmt die Verpflichtung, sie vor Ablauf der Gestellungsfrist auf dem Betriebswechselbahnhof
nia jej przed upływem terminu dostawy na stacji zdawczo-odbiorczej pełnomocnikowi Kolei Rzeszy Niemieckiej
dem Bevollmächtigten der Deutschen Reichsbahn in unverändertem Zustande zu übergeben,
w stanie niezmienionym, w przeciwnym razie ręczy za najwyższe cło według taryfy przywozowej od ilości to-
andernfalls aber für die Entrichtung des höchsten tarifmässigen Eingangszolls von den in der
waru, podanej w deklaracji towarowej.

Warenerklärung angegebenen Warenmengen zu haften.

Mit de..... Expressgutkarte.....
Frachtbrief.....
übereinstimmend.

....., den 19.....
dnia

(Unterschrift des deutschen Zollbeamten)

Annahmeerklärung und Verpflichtung des deutschen Warenführers.

Der unterzeichnete Bevollmächtigte der Deutschen Reichsbahn übernimmt hiermit diesen
Begleitschein mit den daraus nach §§ 44 und 46 des Vereinszollgesetzes sich ergebenden Ver-
pflichtungen.

....., den 19.....

Vermerke über veränderte Bestimmung der Waren usw.

(Vereinszollgesetz §§ 46, 49, 50 und 96).

<p>1. _____ beantrage _____ den Begleitschein hier zu erledigen. _____, den _____ 19....</p> <p>2. _____ beantrage _____ diesen Begleitschein zum Zweck der Weiterversendung der Waren (an _____ in _____ auf das _____ Zollamt _____ zu überweisen, indem _____ in Beziehung auf den weiteren Transport die Verpflichtungen des Begleitscheinnehmers übernehme _____; den _____ 19....</p>	<p style="text-align: right;">Genehmigt. _____, den _____ 19....</p> <p style="text-align: center;">Zollamt.</p> <p>Eingetragen unter Nr. _____ des Begleitscheinausfertigungsbuchs _____ und auf das _____ Zollamt _____ mit Gültigkeitsfrist bis zum _____ überwiesen.</p> <p style="text-align: right;">Verschluss: _____ _____, den _____ 19....</p> <p style="text-align: center;">Zollamt.</p>
---	--

Erledigungsbescheinigungen.

<p>1. Der Begleitschein ist abgegeben am _____</p> <p>2. Derselbe ist eingetragen im Begleitscheinempfangsbuch _____ unter Nr. _____</p> <p>3. Prüfungsbefund ●</p> <p>a) In betreff des Verschlusses:</p> <p>b) In bezug auf Gattung und Menge der Waren:</p> <p style="text-align: center; margin-top: 20px;">Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigen:</p>	<p>4. Nachweis des Ausgangs über die Grenze.*)</p> <p>A. Umstehend genannte Waren wurden nach Abnahme des unverletzt befundenen Verschlusses</p> <p>a) in den Eisenbahngüterwagen Nr. _____ der _____ Eisenbahn verladen und nach Verschlussung des Wagens mit _____ Schlössern der Reihe _____ dem _____ amte in _____ überwiesen _____, den _____ 19....</p> <p style="text-align: center;">Zollamt.</p> <p>b) auf das _____ des _____ verladen und den Ansageposten in _____ unter { Begleitung durch d. _____ Zollbetriebsassistenten Verschluss mittelst _____ überwiesen. _____, den _____ 19....</p> <p style="text-align: center;">Zollamt.</p> <p>c) unter unsern Augen in das Ausland geführt. _____, den _____ 19....</p> <p style="text-align: center;">Zollamt.</p> <p>B. D. _____ oben bezeichnete _____ wurde nach Abnahme des unverletzt befundenen Verschlusses</p> <p>a) d. _____ Zollbetriebsassistenten zur Begleitung über die Grenze übergeben. _____, den _____ 19....</p> <p>b) unter unsern Augen in das Ausland ausgeführt. _____, den _____ 19....</p> <p style="text-align: center; margin-top: 20px;">Die Erledigung des Begleitscheins bescheinigt. _____, den _____ 19....</p> <p style="text-align: center;">Zollamt.</p>
--	---

*) Der Vordruck unter Nr. 4 der Erledigungsbescheinigungen (Nachweis des Ausgangs über die Grenze) kann den örtlichen Bedürfnissen entsprechend geändert werden.

Zaznajomiwszy się z powyższą Umową i Protokołem, uznaliśmy je i uznajemy za słuszne zarówno w całości, jak i każde z zawartych w nich postanowień; oświadczamy, że są przyjęte, ratyfikowane i potwierdzone i przyrzekamy, że będą niezmiennie zachowywane.

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

W Warszawie, dnia 29 kwietnia 1927 r.



(—) *I. Mościcki*

Przez Prezydenta Rzeczypospolitej
Prezes Rady Ministrów

(—) *J. Piłsudski*

Minister Spraw Zagranicznych

(—) *August Zaleski*

445.

Oświadczenie rządowe

z dnia 31 maja 1927 r.

w sprawie wymiany dokumentów ratyfikacyjnych Umowy między Rzeczpospolitą Polską a Rzeszą Niemiecką o ułatwieniach komunikacji międzynarodowej na linii kolejowej Firchau-chojnice-Tczew-Marienburg, podpisanej dnia 26 marca 1927 r. w Warszawie.

Podaje się niniejszem do wiadomości, że w wykonaniu art. 29-go Umowy między Rzeczpospolitą Polską a Rzeszą Niemiecką o ułatwieniach komunikacji międzynarodowej na linii kolejowej Firchau-chojnice-Tczew-Marienburg, podpisanej dnia 26 marca 1927 r. w Warszawie, dokumenty ratyfikacyjne powyższej Umowy zostały wymienione w Berlinie dnia 20-go maja 1927 r.

Minister Spraw Zagranicznych: *August Zaleski*

446.

Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej.

z dnia 1 czerwca 1927 r.

w sprawie podwyższenia o 10% zaopatrzenia osób uprawnionych do zaopatrzenia na mocy ustawy inwalidzkiej z dnia 18 marca 1921 r.

Na podstawie art. 44 ust. 6 Konstytucji oraz ustawy z dnia 2 sierpnia 1926 r. o upoważnieniu Prezydenta Rzeczypospolitej do wydawania rozporządzeń z mocą ustawy (Dz. U. R. P. № 78, poz. 443) postanawiam co następuje:

Art. 1. Zaopatrzenie inwalidów wojennych i ich rodzin oraz zaopatrzenie rodzin po poległych i zmarłych lub zaginionych bez własnej winy, których śmierć, względnie zaginięcie pozostaje w związku przyczynowym ze służbą wojskową, a którzy pobierają zaopatrzenie na mocy ustawy z dnia 18 marca 1921 r. (Dz. U. R. P. № 32, poz. 195) w brzmieniu obecnie obowiązującym, podwyższa się o 10%.

Art. 2. Wykonanie niniejszego rozporządzenia powierza się Ministrowi Skarbu.

Art. 3. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia z mocą obowiązującą od dnia 1 kwietnia 1927 r.

Prezydent Rzeczypospolitej: *I. Mościcki*

Prezes Rady Ministrów i Minister Spraw Wojskowych:
J. Piłsudski

Minister: *K. Bartel*

Minister Spraw Wewnętrznych: *Sławoj Składkowski*

Minister Spraw Zagranicznych: *August Zaleski*

Minister Skarbu: *G. Czechowicz*

Minister Sprawiedliwości: *A. Meysztowicz*

Minister Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego:
Dr. Dobrucki

Minister Rolnictwa: *K. Niezabytowski*

Minister Przemysłu i Handlu: *E. Kwiatkowski*

Minister Komunikacji: *Romocki*

Minister Robót Publicznych: *Moraczewski*

Minister Pracy i Opieki Społecznej: *Dr. Jurkiewicz*

Minister Reform Rolnych: *Witold Staniewicz*

Minister Poczty i Telegrafów: *Bogusław Miedziński*