

Polsko-niemiecka komisja gospodarcza, która od 11-21 prowadziła układy, doszła do wzajemnego porozumienia na następujących warunkach :

1.

Przewidując, iż ogólne układy zostaną ukończone w sposób zadowalniający, obie strony polska i niemiecka już obecnie są gotowe tymczasowo wprowadzić w wykonanie powyższą umowę, która wejdzie do ogólnego układu, jako jego część integralna. Porozumiano się co do tego, iż w razie nie dojścia do skutku ogólnego układu, każda ze stron ma prawo uznać, że poniższa, tymczasowo zawarta umowa, traci moc obowiązującą.

1. Obrót towarów.

2.

Niemcy przy ogólnym wywozie 4500 wagonów dziennie / *Wagengenhauptbahnversand* / z Górnego Śląska, będą dostarczały Polsce dziennie 250 wagonów 75.000 ton węgla miesięcznie, przy nadwyżce po nad 4500 wagonów, dostarczając jej będą 20 % tej nadwyżki do czasu, dopóki nie będzie osiągnięta ilość, którą dzisiejsza Polska, w latach 1911 - 1913, przeciętnie otrzymywała z Górnego Śląska.

W razie gdyby ilość wagonów nie osiągnęła 4500, Niemcy mogą w tymże stosunku dostarczyć mniej niż 75.000 ton miesięcznie, zobowiązując się jednak brakującą ilość dostawić później, w miarę wzmożonego wywozu, obciążając przytem dostawę w stosunku do cen, jakie obowiązywały w miesiącu, w którym dostawa nie była kompletną.

Dostawa ma być rozpoczęta wraz z otwarciem swobodnego tranzytu kolejowego węgla ze Śląska przez Polskę przez granicę zachodnią i wschodnio-pruską oraz pomorską, najdalej 22 października 1919.?

Przyznane Polsce przez Traktat pokojowy obszary, jeszcze przez Polskę nie obsadzone, i po obsadzeniu przez nią, winny być zaopatrywane przez Górny Śląsk, z ogólnej liczby węgla w stosunku procentowym, jaki przypadał na nie przeciętnie w latach 1911-1913, jak to niniejszy układ zastrzega dla reszty Polski.

Przepisana ilość węgla winna być dostarczoną niemieckimi wagonami i lokomotywami do polsko-niemieckiej granicy. / Stosownie

do zyczenia Polski / ilość ta może być dostarczona pod postacią 6-10% koksu, obliczając podług klucza zamiennego, 10 wagonów węgla równa się 7,5 wagonów koksu. Węgiel potrzebny dla lokomotyw tranzytowych pociągów przez Polskę do Prus zachodnich, wschodnich oraz Pomorza, winien być przez Niemcy dostarczony w taki sposób, iż Polska po upływie każdego miesiąca przedstawi wykaz przepuszczo-nych pociągów i dla każdej pary pociągów osobno otrzyma 12 ton węgla. Niezależnie od tego Niemcy zobowiązują się dostarczyć ilość węgla potrzebną dla obsługi codziennego pociągu z Działoszyce do Poznania.

b/ Pozatem Niemcy obowiązują się odstąpić Polsce 50.000 ton z zapasów Walden, pod warunkiem, że te 50.000 ton, Polska przewiezie własnymi wagonami i lokomotywami. Przewóz ma jednak być ograniczony do 25.000 ton miesięcznie, tak, aby cała ilość 50.000 ton była wywieziona najpóźniej w końcu grudnia 1919. ? Gdyby ~~nie~~ ~~Raizak~~ ~~wywież~~ to nie nastąpiło, Niemcy są gotowe brakującą do 50.000 ton ilość węgla dać Polsce wywieźć własnymi jej wagonami i lokomotywami w styczniu 1920 r. o ile górno-śląskie zapasy Walden w owej chwili będą jeszcze rozporządzały ilością po nad 200.000 ton.

Przy wywozie owych 200.000 ton, nie należy korzystać z linii Wrocławskich przez Tarnowiec i Brekau. Wywóz powinien inaczey być skierowany, drogą przez Oświęcim, Dziedzice, Sosnowice, Myskowice.

c/ Ceny powinny być obliczone na zasadzie obecnych cen węgla, przeznaczonego na wywóz do Niemieckiej Austrii, z tem zastrzeżeniem, że wszelka zwyżka albo zniżka cen ustalona / przyjęta / przez Górną-Sląską Konwencję węgla kamiennego, ceny te odpowiednio zmodyfikować może.

d/ Umowa ta otrzyma moc obowiązującą z chwilą otwarcia tranzytu przez polską, / najpóźniej 22/X 1919 / do 1 kwietnia 1920. Każda ze stron zastrzega sobie prawo wypowiedzenia umowy do 1-go marca 1920 r. O ile wypowiedzenie nie nastąpi, umowa zostaje milcząco / automatycznie / przedłużoną dopóki jedna ze stron nie wypowie jej z trzymiesięcznym terminem.

- e/ Kontrola nad wykonaniem powyższej umowy nastąpi po porozumieniu przedstawicieli polskich z niemieckimi. Każdorazowe miejsce zebrania pozostawione będzie uznaniu obu rządów.
- f/ Powyższy układ obejmuje różne umowy na dostawę węgla i koksu, już uskutecznione lub mające być uskutecznione pomiędzy polskimi odbiorcami i niemieckimi dostawcami.
- g/ Zgodzono się na to, iż wagony wysyłane po odbiór wyżej wymienionych 50.000 ton nie będą zaliczane do Wagenhauptbahnversand, jak również że, o ile w powyższej umowie jest mowa o wagonach, to się ma na myśli wagony o pojemności 10 ton. Dostarczone Polsce gatunki i rodzaje węgla winny odpowiadać przecietnym gatunkom wywozu ogólnego z Górnego Śląska.

3.

Z

- a/ Polska dostarcza Niemcom zajętych obecnie terytoriów 4 i pół miliona centnarów jadalnych kartofli. Niemcy zobowiązują się z każdorazowej części owej dostawy odstąpić trzecią część wagi kartofli na zaopatrzenie Górnego Śląska. Na życzenie rządu polskiego, Niemcy zezwolą na to, by przy państwowym składzie kartofli, delegowany polskiego rządu mógł kontrolować niezbędne dla Śląska dostawy.
- b/ Po zatem Polska gotowa jest, z odstąpionych jej bez plebiscytu obszarów, dostarczyć Niemcom milion centnarów jadalnych kartofli. Niezależnie od tego, na wypadek gdyby Polska, po zaspokojeniu wewnętrznych swoich potrzeb i dostarczeniu umówionej jako zamiany ilości kartofli, na obszarach powyższych rozporządzała ilością większą po nad 300.000 potrzebnych dla ~~zaopatrzenia~~ Wolnego miasta Gdańska, Niemcy zastrzegają sobie prawo pierwokupu na przeznaczone do wywozu ilości, w wysokości jeszcze miliona centnarów kartofli jadalnych.
- c/ Dalej Polska gotowa jest odstąpić milion centnarów kartofli nasiennej z już objętych i mających już być odstąpionymi bez plebiscytu obszarów.
- d/ Bliższe porozumienie co do wykonania powyższego układu nastąpi pomiędzy niemieckim państwowym urzędem kartoflanym i głównym u-

rzędem zaopatrywania w Poznaniu, który to urząd jest przedstawicielem ministerstwa aprowizacji w Warszawie.

- e/ Porozumiano się co do tego, że : 1/ dostawa kartofli nastąpi niezwłocznie i rozpocznie się najdalej 22 października i że zwłaszcza dopóki nie ma obawy mrozu, na skutek ściślejszych zarządzeń państwowego urzędu kartoflanego, użyte będą również puste wagony, wracające z Polski.

Że z ilości kartofli, które mają być dostarczone z obszarów, które później bez plebiscytu odstąpione zostaną Polsce winny być odliczone ilości kartofli, ściągnięte z tych obszarów przez Niemcy po 22 października 1919 r. Gdyby dla jakichkolwiek powodów, dostawa polskich kartofli z Poznania rozpoczęta została dopiero po 22/X 1919 r, dzień pierwszej dostawy zostanie uznany jako dzień, od którego odliczać się będą ilości kartofli, ściągnięte przez Niemcy z obszarów, mających bez plebiscytu przypaść Polsce.

4.

- a/ Niemcy są gotowe na zasadzie bliższego porozumienia pomiędzy centralą spirytusową i polskim urzędem spirytusowym, nabyć do miliona litrów spirytusu. Dostawa ta nie rozstrzyga w żadnej mierze niezgodności zdań, panującej w obecnej chwili pomiędzy Centralą spirytusową w Berlinie i urzędem spirytusowym w Poznaniu.

Polska, na zasadzie bliższego porozumienia pomiędzy stronami interesowanymi, gotowa jest udzielić pozwolenia na wywóz 72.000 ton produktów z olejów mineralnych.

5.

Polska zgadza się udzielić pozwolenia na wywóz 100.000 gęsi, które mają być dostarczone Państwowemu Urzędowi Mięsnemu w Berlinie, przez Główny Urząd Żywnościowy w Poznaniu, po bliższym porozumieniu się tych 2-ch urzędów.

Dalej dostarczy Polska 20.000 cetnarów paszy melassowej / Melasse-Futter / Państwowemu Urzędowi Paszy na zasadzie mającej nastąpić umowy z tym urzędem.

Istniejące obecnie trudności w sprowadzaniu dolomitu ze Szczekowy będą z polskiej strony niezwłocznie usunięte.



6.

Niemcy udziela Rządowi Polskiemu na przeciąg 3-ech miesięcy pozwolenia na najęcie i korzystanie z 500 zdolnych do użytku wagonów - cystern dla przewozu produktów naftianych. O ileby dla Polski powstać miały trudności z najęciem tych wagonów, Rząd Niemiecki gotów jest odpowiednią ich ilość sam nająć i wypożyczyć je Polsce na tych samych warunkach najmu.-

Przeprowadzenie tych kroków powinno nastąpić z największym pośpiechem, najpóźniej wszakże do 1 listopada 1919 r.

7.

Niemcy przyrzekają udzielić pozwolenia na wywóz 400 wagonów nawozów azotowych, dla dostarczenia ich najpóźniej do 1 marca 1920 r. Co do gatunków nastąpi porozumienie z niem. Ministrem rolnictwa.

Niemcy gotowe są dostarczyć do 60 wagonów zboża do siewu w zamian za podwójną ilość zboża tego samego rodzaju. O ile stosunki w Niemczech na większy wywóz zboża do siewu nie pozwolą, to obecnie już zostaje wyrażona gotowość uczynienia tego na tych samych warunkach.

II. Komunikacja kolejowa.

8.

PILSUDSKI
INSTITUTE
ARCHIVES
New York

Komunikacja osobowa i towarowa pomiędzy Niemcami z jednej i Polską respektive przez Polskę zajętem terytorjum niemieckie z drugiej strony zostaje nawiązana na następujących przejazdach: Iłkowo-Mława, Prostki-Grajewo, Inowrocław-Toruń, Toruń-Aleksandrów, Krzyż-Poznań, Zbąszczyn-Poznań, Leszno-Poznań, Inowrocław-Bydgoszcz, / Kreutzberg /-Ostrów, / Mielitz /-Krotoszyn, / Grossgraben /-Ostrów, Katowice-Oświęcim, Katowice-Sosnowice, Lubliniec-Herby, Dziedzice-/Pless /, Szczakowa - Myszkowice, Katowice.- O ile te linje nie są zdolne do użytku mają być natychmiast uporządkowane. Polski zarząd kolei podejmuje się przeprowadzenie 10 par pociągów dziennie, w komunikacji towarowej Śląsk Górny-Półn. Wsch. Niemcy, niemiecki Zarząd kolei - do 4 par pociągów dziennie w komunikacji od i do Dąbrowy i Cieszyńska zajętem terytorjum Prow. Poznańsk.

9.

Dla ruchu osobowego w komunikacji tranzytowej przez terytorjum polskie pomiędzy terytorjami niemieckimi / jak również z przyszłym m. Gdańskiem. / ma być zachowany bezpośredni przewóz podróżnych i bagażu.

PILSUDSKI
INSTITUTE
ARCHIVES
New York

To samo postanowienie dotyczy / o ile egzystuje bezpośrednio połączenie pociągów / komunikacji z zajętem przez Polskę terytorjum z zastrzeżeniem uregulowania kwestji waluty.-

Obrachunek dokonany będzie przez I urząd Kontroli komunikacji dyrekcji kolejowej bydgoskiej / w Berlinie /.

10.

Co do przewozu towarów obowiązywać będą w komunikacji wzajemnej pomiędzy Niemcami i zajętem obecnie przez Polskę terytorjum niemieckiem - postanowienia Konwencji międzynarodowej o frachtach kolejowych , w komunikacji tranzytowej przez terytorjum niemieckie lub polskie - postanowienia niemieckiego E.V.O.

Kierowanie towarów, w komunikacji wzajemnej / czyjej ? / z Polską i Gdańskiem albo tranzytowej przez terytorjum polskie lub niemieckie, nastąpi przy wznowieniu ruchu podług poprzednich przepisów, albo, o ile się da, najkrótszą drogą, o ile na niektórych przejazdach ruch nie został jeszcze wznowiony.-

W komunikacji wzajemnej zachowany zostaje dotychczasowy rachunek podziału frachtów / przymus frankowania od stacji wysyłającej do granicy za wyłączeniem zaliczki, z tamąd zaś aż do stacji przeznaczenia za przekazem /.

Przesyłki transportowe przez polskie terytorjum pomiędzy terytorjami niemieckimi / albo od i do Gdańska / będą wysyłane bezpośrednio na stację przeznaczenia z niemieckim listem frachtowym podług obowiązujących taryf niemieckich. Dla przesyłek tych nie obowiązuje przymus frankowania. Zaliczenia są dozwolone. Wydzielenie udziału w czystej opłacie frachtowej za przestrzeń, następuje podług stosunku długości kilometrycznej przebytych przestrzeni. Przy tranzycie pomiędzy polskimi terytorjami przez terytorjum niemieckie przepisy te znajdują właściwe / ? / zastosowanie .-

Odszkodowanie za zaginięcie, manko, uszkodzenie i nieterminową dostawę będzie obowiązywało podług niemieckiej Ustawy Kolejowej i przy właściwym / ? / zastosowaniu postanowień Konwencji Międzynarodowej o frachtach kolejowych.

Obrachunek dokonany będzie przez II Urząd Kontroli komunikacji dyrekcji kolejowej bydgoskiej / Berlin /.

Przy przeprowadzkach należy zwracać uwagę wysyłającym swe rzeczy, aby o ile możliwości postarali się o dokonanie rewizji policyjnej już na stacji wysyłającej przy naładowaniu i o zaświadczenie o tem na liście frachtowym. Dla rewizji tranzytowych pociągów towarowych oraz towarów przewiezionych do stacji pogranicznej powinien być przewidziany odpowiedni czas zatrzymania się na stacjach, które będą wyznaczone na zasadzie umowy.

Art. 11. Pociągi towarowe w komunikacji tranzytowej przez Polskę ze Śląska Górnego do Półn. Wsch. Niemiec i puste oraz naładowane pociągi w kierunku odwrotnym będą przeprowadzone w tem samym zestawieniu, w jakim zostały przyjęte na granicy. Otrzymają one na stacji wysyłającej dowód ekspedycyjny, który im aż do stacji końcowej towarzyszy. Przez odpowiedni powrót pustych wagonów ma być dopilnowane, aby ruch tranzytowy w obu kierunkach był jednokowy.

Zagrzenie się osi spada na odpowiedzialność Polski, o ile wystąpi na polskim terytorjum, w przeciwnym razie na odpowiedzialność prusko-heskich kolei państwowych. Jeżeli w komunikacji tranzytowej wagon stanie się niezdolnym do dalszego biegu, to dyrekcja ruchu bierze na siebie obowiązek przeładować go i wyprawić towar dalej. Puste wagony, które staną się niezdolne do biegu, mają być zastąpione przez wagony tego samego gatunku.

Prowadzić wykazy ruchu wagonów i przysyłać je tygodniowo w "liście telegraficznym" wspomnianym urzędowi obrachunkowym / "Abrechnungsstellen" /

Przemianowanie / "umgezeichnete " / belgijskie, francuskie i. t. d. wagony / Generalna Dyrekcja wojskowa / - są uznane jako niemieckie wagony. Również nadające się do oddania są przemianowane już wagony Królestwa Kongresowego / P.K.P. / -

Jako nie nadające się do oddania / "Nichtübergabefähig" / są tymczasowo austriackie wagony, jak długo nie zostanie ukończony przez Komisję Likwidacyjną w Wiedniu podział dawnego austriackiego taboru wagonowego między nowe wolne państwo "Niemiecką Austrię"

i od Austrii odłączone państwa. Austrjackie wagony, które już przemianowane są jako " P.K.P. będą tak samo traktowane, jako wagony Królestwa Kongresowego.-

Przy oddawaniu wagonów mają być węglowe wagony zwrócone Niemcom w miejscach przejściowych / " Uebergängen / dogodnych do skierowania ich do Śląskich rewirów węglowych.

Jak dalece po mającym się zawrzeć porozumieniu między kolejami niemieckimi z jednej strony, a belgijskimi i francuskimi kolejami z drugiej strony - koleje niemieckie ręcą za francuskie i belgijskie wagony przechodzące na polskie tory - tak dalece i polska kolej będzie zobowiązana do odszkodowania wobec kolei niemieckiej.

Porozumienie przewidziane w art.3 odnośnie do wagonów towarowych - nie będzie zawarte odnośnie do wagonów osobowych.

Potrzebny tabor wagonowy do projektowanego na najbliższy czas ruchu osobowego będzie oddany - o ile przejazd wagonów przez granicę nastąpi na zasadach - stosowanych dla dostawy wagonów w Związku niemieckich Zarządów kolejowych.-

Artykuł 12.

Polskie Koleje Państwowe zapewniają odnośnie dostawy wagonów - ruch do Niemiec nie gorzej obsługiwać - jak inny ruch.-

Artykuł 13.

Celem usunięcia wstrzymania ruchu lub innych trudności w ruchu na obustronnych liniach przejazdowych / przejściowych / - zastępcy polskiego Zarządu Kolejowego i pruskie sąsiednie dyrekcje w razie potrzeby porozumieją się między sobą, aby przez wspólne omówienie / sprawy / - zapewnić prędkie / gładkie / uruchomienie ruchu przejazdowego / tranzytowego/.-

Artykuł 14.

Celem poparcia ruchu kolejowego w Polsce, Pruski Zarząd kolei państwowych - dostarcza drogą wynajmu lokomotywy i wagony - na warunkach uwidoczniionych w załączniku i / podanej tamże wysokości / ilości /.-

Ze strony Polski lokomotywy muszą być użyte w pierwszym rzędzie dla przewozu tranzytowego węgla przez część prowincji poznańskiej zajętej przez Polaków, do północno-wschodnich Niemiec i dla

przewozu tranzytowego stamtąd drzewa dla kopalń / Grubenholz / i rudy żelaznej oraz pustych wagonów na Górny Śląsk - następnie będą dostarczone za dopłatą z niemieckiej strony - o ile to możliwym będzie - materiały potrzebne dla ruchu warsztatów. Zapłaćta za wypożyczenie środków przewozowych i cen materiałów uskutecznia się w niemieckiej marce / państwowej /.

Użyte lokomotywy i zużyty węgiel dla przewozu polskich przesyłek tranzytowych przez Śląsk Górny - będą zaliczane na ~~pasz~~ poczet, ~~które mają być dostarczone~~ ^{które mają być} lokomotyw i węgla ^{polakiemu} Zarządowi kolei żelaznych.-

Ar t y k u ł 15.

Służbowe telegramy kolejowe i służbowe listy kolejowe niemieckich urzędów kolejowych - będą na polskich liniach kolejowych przesyłane/na równi z polskimi telegramami służbowymi/jak polskie telegramy służbowe i listy służbowe.

To samo dotyczy / obowiązujące jest dla / przesyłania polskich służbowych listów kolejowych na liniach niemieckich.-

Artykuł 16.

Niemcy przewiozą z Francji do Polski natychmiast zaczynając - ogółem 105 pociągów ładunków wojskowych i 50 pociągów dla ludności cywilnej / między tymi 4000 koni w 15 pociągach z Koblen- cji lub Kolonji /, a to w ten sposób, że - na to gąźcie stan ruchu pozwala - dziennie jeden pociąg będzie wyprawiony.- Potrzebny węgiel do lokomotyw na przewóz tych pociągów na liniach niemieckich - będzie zaliczony na poczet węgla, który Niemcy mają dostarczyć Polsce.-

Artykuł 17.

~~Ruch transportowy w przemyśle i handlu w Niemczech i w krajach sąsiednich~~
~~z zachodnich i wschodnich Niemiec i z krajów sąsiednich~~
~~z zachodnich i wschodnich Niemiec i z krajów sąsiednich~~
~~przyjętego w artykule 8 zobowiązania - Niemcy~~
~~w wykonaniu~~ natychmiast zaczynając - przewozu węgla z Cieszyńskiego do zajętej części prowincji poznańskiej - i przewóz kartofli z tych obszarów do Cieszyńskiego na liniach pruskich - w wysokości / ilości / miesięcznie 10.000 ton węgla, 6000 ton ko-

ksu jak też całości 30.000 ton kartofli - a mianowicie wyprawiając jeden pociąg dziennie w każdym kierunku.-

Transporty środków żywności - co do których to transportów ma być zawarte osobne porozumienie - mają być skierowane z Polski do Niemiec - natychmiast zaczynając - przez Krzyż, Zbaszyn, Leszno, Krotoszyn, Adelnau i Kempno.-

Artykuł 18.

Ruch transportowy z pozostałych / obszarów / Niemiec do Prus Wschodnich i ruch z Niemiec do Gdańska / osobowy i towarowy / - nie będzie ani chwilowo zamknięty / wstrzymany / po zajęciu dotychczasowych niemieckich obszarów.-

Dopełnienie do Nr. 14.

A. Lokomotywy.

1. Państwowe koleje prusko-heskie dają natychmiast do rozporządzenia polskim kolejom 40, a dalej stopniowo - najmniej 5 lokomotyw tygodniowo w stanie odpowiednim do użycia - aż do najwyższej liczby razem 100, drogą wynajmu - 80% tych lokomotyw mają być z kategorii G 7 oraz silniejszych rodzajów. Przy odbieraniu więcej niż 10 par pociągów dla ruchu tranzytowego Górny Śląsk - Północne Niemcy - mają być oddane do rozporządzenia drogą wynajęcia 5 lokomotyw dla każdej następnej pary pociągów.-

2. Co do oddawanych i przyjmowanych lokomotyw ma być sporządzony protokół w podwójnych egzemplarzach, w których między innymi ma być wymieniony: dzień oddania, rodzaj, rok konstrukcji, wyrekeja, numery oznaczone / na lokomotywach / i numer porządkowy. Jeden z tych egzemplarzy, które na mocy położonego podpisu mają być uznane za obowiązujące, otrzyma prusko-heski, a drugi polski Zarząd Kolejowy.-

3. Ustalone czynsze wynajmu mają być obliczone od dnia nadejścia lokomotyw do stacji odbiorczej, aż do chwili wejścia w moc obowiązującą Traktatu Pokojowego.-

4. Tytułem czynszu wynajmu - i to nie licząc w tym personelu - będzie się pobierać za każdy dzień kalendarzowy:

1. za jedną dwu-osiową lokomotywę - tenderową Mk. 60.-
2. za jedną trzy-osiową lokomotywę - tenderową " 75.-
3. za jedną cztery lub więcej osiową lokomotywę tenderową albo lokomotywę z tenderem " 105.-

5. Wynajęta lokomotywy pozostają własnością pruskiego Zarządu kolejowego, który może zażądać wycofania poszczególnych lokomotyw, względnie ich wymiany.-
6. Dostarczenie za opłatą materiałów konstrukcyjnych i pędnych dla wynajętych lokomotyw będzie zapewnione ze strony Niemiec.-
7. Mniejsze uszkodzenia, które mogą być usunięte w warsztatach będą naprawiane bezpłatnie przez polski Zarząd kolejowy.- Części zapasowe będą z Prus dostarczone.-
8. Uszkodzenia, jakie dadzą się usunąć jedynie w głównych warsztatach - będą naprawiane w pruskich warsztatach. Wzamin takich - będą zastępcze lokomotywy dostarczane. Przy zwracaniu lokomotyw - ma się jednak stwierdzić, czy polski Zarząd kolejowy nie jest odpowiedzialnym za uszkodzenia / wypadek lub t.p./ W tym razie polski Zarząd kolejowy ponosi koszt naprawy.-
9. W razie zagubienia / utraty / jakiejś lokomotywy - będzie ona zaliczona na poczet, mających być później Polsce oddanych lokomotyw. Czynsz najmu nadal liczy się, aż do wejścia w moc obowiązującą Traktatu Pokojowego.-

B. wagony osobowe i bagażowe .

1. Pruska Kolej Państwowa wynajmuje Polskiej Kolei Państwowej dla dowolnego użytku 130 wagonów osobowych i bagażowych a mianowicie :

30	B C	/	włącznie z kilku A.B./	między tymi o ile
				możności też A B B U.
40	C			
50	D			
10	P	/	między tymi, o ile	możności też trzy-osiowe /

2. Wagony mają być oddane w przeciągu 1 tygodnia po zawarciu tej umowy - na umówionej stacji " przejściowej " / "Uebergabestation " /.-

3. Co do oddawanych i przymowanych wagonów mają być sporządzone protokoły w podwójnych egzemplarzach, w których, między innymi, ma być wymieniony : dzień oddania, rodzaj, rok konstrukcji, dyrekcja, numery oznaczone, / na wagonach / i numery kolejne. Jeden z tych egzemplarzy, które na mocy położonego podpisu mają być uznane za obowiązujące, otrzyma pruski, a drugi polski Zarząd Kolejowy.

4. Tytułem należności za wynajem będzie się pobierało za każde rozpoczęte 24 godziny:

za 1 A B B U 30 Mk.

" 1 A B B 24 "

" 1 A B 12 "

" 1 B C 10 "

" 1 C lub

1 D lub

1 P 9 "

Należność za dowieszenie do stacji " prześciowej " mieści się w wyżej wymienionych opłatach czynszowych. Czas użytkowania będzie liczony od godziny przekazania aż do godziny zwrotu.

5. Obliczenie będzie się odbywać miesięcznie między polskim Zarządem Kolejowym i Głównym Zarządem Kolejowym w Berlinie - po bliższem porozumieniu się obu Zarządów.-
6. Wynajęte wagony pozostają własnością pruskiego zarządu Kolejowego który też może zażądać wycofania poszczególnych wagonów, względnie ich wymiany.-
7. Mniejsze uszkodzenia mają być naprawiane przez Polskę. Części zapasowe będą przez Prusy dostarczane.
8. Bieżące roboty konserwacyjne / badanie według przepisów ruchu / będą uskutecznione przez Prusy. Przy dostawieniu wagonów do warsztatów i przy zwrocie tychże - należy stwierdzić, czy polski Zarząd Kolejowy - jest odpowiedzialny ~~xxx~~ uszkodzenia. W ostatnim wypadku - polski Zarząd Kolejowy ponosi koszt naprawy.-
9. Szkody jakiegokolwiek rodzaju, powstałe wskutek wypadków w Polsce, ponosi polski Zarząd Kolejowy.
10. W razie zaginięcia / utraty / wagonów osobowych i bagażowych - będą one zaliczone na poczet wagonów, mających być później Polsce oddanymi. Należność czynszowa liczy się nadal aż do wejścia w moc obowiązującą Traktatu Pokojowego.-

C. Wagony towarowe.

1. Prusko-Heskie Koleje Państwowe wynajmują Polskim Kolejom Państwowym 3.000 wagonów a mianowicie 1000 krytych wagonów & 2.000 odkrytych /"węglarek" /.-

2. Wagony mają być przekazane w przeciągu 6 tygodni po zawarciu niniejszej umowy, a mianowicie w ten sposób, że Polski Zarząd Kolejowy - przy umówionem wyrównaniu " in natura " / " Naturalausgleich " będzie zatrzymywał tygodniowo ilość okragłą 500 wagonów, z tych okragło 1/3 krytych i 2/3 odkrytych / wagonów/.-
3. Puste wagony zamknięte kuszające tranzytowo nie mogą być zatrzymywane.
4. Jeżeliby ilość dostawionych wagonów nie wystarczała - tak, by umożliwić zatrzymanie wagonów stosownie do liczby 2 - to Centralny Urząd kolejowy po skomunikowaniu się z Państwową Dyrekcją kolejową - w miarę możliwości dostarczy próżne wagony - celem umożliwienia uzupełnienia.-
5. Tytułem czynszu - należy płacić - za stosownie do liczby 2 zatrzymane wagony - 6 mk. dziennie za każdy wagon. Obrachunek będzie uskuteczniiony w następujący sposób:

a/ Z końcem każdego tygodnia " wyrównawczego " stwierdzi się, iloma wagonami wszystkich rodzajów koleje polskie zalegają. Ta ilość będzie uważana za wypożyczoną przez nie. Tydzień " wyrównawczy " liczy się od piątku do czwartku.

b/ Za tę pełną ilość wagonów, będzie się czynsz obliczało poczynsz od 4-tego dnia tygodnia " wyrównawczego " tj. za czas od poniedziałku włącznie poczynsz.-

c/ Jeśli się okaże, że ilość przy wyrównaniu " in natura " a " Naturalausgleich " / brakujących wagonów w przeciągu jednego, zmniejszyła się - to zmniejsza się odpowiednio należny czynsz a mianowicie również od 4-tego dn. tygodnia t.j. od poniedziałku poczynsz.-

d/ Obrachunek nastąpi w terminach miesięcznych pomiędzy Dyrekcją Kolejową w Poznaniu a Centralnym Urzędem Kolejowym w Berlinie po bliższem porozumieniu się obu zarządów.-

III. Ż e g l u g a .

19.

Przez czas obowiązywania niniejszego porozumienia, winny żegluga i spławianie włącznie z użytkowaniem przystani.

nie podlegać żadnym utrudnieniom, o ile nie wchodzi tu w rachubę względy militarne odnośnie do pojedynczych linii; szczególnie nie powinna podlegać utrudnieniom rzeczna żegluga pomiędzy wschodnimi Prusami i resztą Niemiec.

Dotyczy to żeglugi:

Na Odrze,

Na Wiśle i jej dopływach, łącznie z połączeniami do Zalewu Świeżego drogi wodnej Odry-Wiśły / Dolnej Warty, dolnej Noteci, kanału Bydgoskiego i dolnej Brdy, / górnej Noteci, górnej Warty, Drwęcy, również połączeń wodnych pomiędzy Wisłą, Regołą i Niemnem.

Upoważnienie potrzebne z racji 2 ustępu art. 332 traktatu pokojowego, Władze Polskie udzielają ~~je~~ niniejszym na czas trwania tej umowy.-

Przybycie i wyjazd przychodzących statków winny być meldowane na pograniczu.-

Dla załatwienia formalności pogranicznych winny być w zasadzie miarodajnymi dokumentami żeglarskie / konesementy / świadectwa ładunkowe, frachty i.t.d. / 4astrzega się w wypadkach wątpliwych sprawdzenie zgodności papierów z ładunkiem. Statki przechodnie należy możliwie opłombować, o ile to jest możliwe na granicznych stacjach przejściowych, o ile zaś to nie jest możliwe, winny być ~~xx~~ przedsiębrane inne środki, zabezpieczające przeciw wykroczeniom celnym.-

20.

Przez czas trwania tego porozumienia wznowia się dotychczasową regularną żeglugę pomiędzy:

- 1/ Magdeburgiem - Bełlinem, względnie Berlinem - Bydgoszczą
Gdańskiem - Królewcem,
2. Berlinem - Szczecinem - Landsbergiem - i Poznaniem.

Upoważnienie potrzebne ku temu na mocy ustępu 2 art. 332 Traktatu Pokojowego udzielają władze polskie niniejszym.-

21.

Udostępnienie żeglugi nie powinno przesądzać sprawy likwidacji i sekwestru dóbr, dokonanych przed uprawomocnieniem się niniejszego prowizorjum. Tylko strona zatrzymująca może zwrócić zatrzymane dobra. Nowe zatrzymania przy przekroczeniu terytorjum polskiego i niemieckiego nie będą miały miejsca.

Obie strony obiecują przedsięwziąć środki, by żeglugę, o której mowa, zatrzymać w dotychczasowym stanie, jak również wykonać te roboty, i wydać zarządzenia, które są potrzebne, by dziś istniejące ^{przewodny} potrzeby dla żeglugi możliwie usunąć i komunikację znowu umożliwić i utrzymać.-

Utrzymanie dotychczasowych urządzeń wodnych i dróg spławnych w połączeniach pogranicznych winno być wkrótce unormowane po porozumieniu się obu Rządów.-

Na życzenie Polskiego Rządu wkładze niemieckie oddadzą w ich posiadanie pozostałe prace przygotowawcze, / studia / dotyczące upławienia i ulepszenia dróg wodnych, znajdujących się w polskim władaniu lub okręgu Wplnego Miasta Gdańska. O ile przygotowanie tych robót przygotowawczych / studjów / pociąga za sobą duże koszty, nastąpi porozumienie ^{między} obu Rządami odnośnie do ich podziału. Porozumienie to ~~żad~~ nie powinno niczem narażać Traktatu Pokojowego.-

23.

Przez obie strony zatrzymane statki i czółna, będą bez zwłoki oddane do rozporządzenia dla ruchu towarowego i osobowego. Przez to nie nie zmieni się w teraźniejszym władaniu. Uporządkowanie praw własności winno być pozostawione późniejszemu porozumieniu i likwidacji; udostępnienie statków żegludze ma być uwarunkowane tylko względami natury gospodarczej, transportowania własności.-

Obie strony będą przygotowywały & wymieniały listy, dotyczące odnośnych statków i czółen.-

Nowe zatrzymanie statków i czółen przy wkraczaniu na terytorjum polskie lub niemieckie nie będzie miało miejsca. w szczególności winny nie doznawać przeszkód statki czółna, które na zlecenie amerykańskiej komisji aprowizacyjnej, dostarczającej środków spożywczych Polsce, oddane będą do przetransportowania niemieckiemu oddziałowi żeglugi, i przynależne są do dróg wodnych zachodnio-niemieckich, pozostałych przy Niemcach.-

O ile to dotyczy własności państwowej, by nie naruszać art. 256 Traktatu Pokojowego materiały, służący do utrzymania żeglugi i utrzymania w należytych porządku dróg wodnych, może być tak długo nie odstawiany, dopóki nie zapadnie obopólne porozumienie w tym względzie

między przedstawicielami pol. i niem. (por. 24)

Rząd Polski nie będzie korzystał z przysługującego, podług jego zdania prawa, wynikającego z art. 297 Traktatu Pokojowego, o ile to nie dotyczy czółen, statków linowych, które służą do transportowania towarów z Gdańska do Polski na zlecenie amerykańskiej komisji aprowizacyjnej, zgodnie z listą jej doręczoną; przytem przewiduje się, że łodzie czółna, i statki linowe na niemieckich wewnętrznych wodach w ustanowionych przez Traktat Pokojowy nowych granicach Niemiec, ^{sa} zarejestrowane przed 11 listopada 1918 r., że wspomniane statki w całej swej zdolności ładunkowej użyte będą do omawianych celów transportowych, że nakoniec kierownicy tych statków będą posiadać dokumenty urzędowe stwierdzające że transportowane towary pochodzą od komisji z Gdańska i są przeznaczone tylko do zaprowiantowania Polski.-

Rząd niemiecki jest gotów do przyzwolenia na najęcie, na przeciąg trwania umowy, 80 łodzi zdolnych do żeglugi po Wiśle, również 5 statków linowych firmy Ichanis Ick w Gdańsku, te ostatnie podług wyboru Władz Polskich.

Wynajęcie czółen i statków linowych uskutecznią przedstawicielstwo polskie w porozumieniu z niemieckim zarządem żeglugi.- Zgodzono się na to, że te statki przy ewentualnym odstąpieniu z taboru żeglugi, o ile oddanie w polskie wkładanie brane będzie w rachubę, będą bez formalności zaliczone.-

24.

Dla uregulowania i nadania biegu żegludze, personel służbowy winien pozostać nadal na swych stanowiskach.

Budownictwu wodnemu umożliwi się odpowiednie współdziałanie z przedstawicielstwem polskim w sprawie, dotyczącej dokończenia robót i utrzymania dróg wodnych, jak również i żeglugi. Szczegóły wykonania pozostawiają się specjalnemu porozumieniu obu rządów.

Rząd niemiecki będzie prowadził roboty na koszt Rządu polskiego przy pomocy niemieckich urzędników, ^(z materialu budownictwa portowego) oficyalistów i robotników w Swinoujściu ^{przy} a Latarni ^{aby} Ashhoft, Latarni Pucka, Heli i Oksywji.-

Przy wydziale budownictwa w Swinoujściu będzie w tym celu wyznaczony polski delegat wraz z potrzebnymi siłami pomocniczymi, który kierownikowi budownictwa portowego komunikuje życzenia Rządu polskiego dotyczącą oświetlenia.

Niemieccy urzędnicy, oficyaliści i robotnicy otrzymują rozk:

- 17 -

zy tylko od wydziału budownictwa w Swinoujście. Rząd polski będzie się starał, by przy dzisiejszym wydziale budowlanym w Nowym Porcie leżące materiały, służące do obsługi, łącznie ze statkami, służącymi do obsługi latarni, były dostarczone z chwilą, gdy niemieckiemu Rządowi odjęte będzie rozporządzenie nimi. Ten układ ma moc do 1 października 1920 roku. O ile nie zostanie wypowiedziany 1 lipca 1920, to następuje milczące przedłużenie i może być rozwiązany każdej chwili z trzymiesięcznym wypowiedzeniem.

25.

Sprawa żeglądki morskiej i nadbrzeżnej pozostawiona zostaje późniejszemu porozumieniu się.

Korzystanie z portu rybackiego na Heli jako ochronnego, dozwolone jest dla rybaków niemieckich w każdym czasie.

26.

Paragrafy 19 do 24 niniejszej umowy, o ile inne terminy nie są omówione, pozostaną w swej mocy dopóki jedna z dwóch stron nie wywoła na trzy miesiące naprzód.

IV. PORĄCZENIA POCZTOWE, TELEGRAFICZNE I ISKROWE.

A. Stosunki pomiędzy Niemcami i Polską z wyłączeniem części przynależnych do Niemiec.

27.

O ile to dotyczy komunikacji pocztowej pomiędzy Niemcami i Polską zgodzono się, że w międzyczasie podjęta bezpośrednia wymiana listowa oparta będzie na podstawie wszechświatowej umowy pocztowej z dnia 26 maja 1906 r. Postanowienia tej umowy obowiązują szczególnie w stosunku do opłat i ruchu tranzytowego.

Obie strony zastrzegają sobie jednak prawo cenzury, są jednak zgodne, że cenzura ma być możliwie prędko usunięta. Z niemieckiej strony zależną jest ona od ministerjum finansów i wykonywana jest tylko dla przeszkodzenia odpływowi kapitału. Ze strony polskiej stosowaną jest jeszcze polityczna i militarna cenzura, będzie ona w stosunku do wszystkich obcych państw jednakową. Rozsyłanie poczty ma być uskutecznione na wszystkich liniach kolejow. które są obecnie czynne i w przyszłości mają być otwarte pomiędzy Niemcami i Polską. Dalej zgodzono się, że wymiana pozostałych przesyłek pocztowych zaprowadzona zostanie na zasadzie dodatkowej umo-

- 18 -

wy wszechświatowego związku pocztowego, z chwilą jak tylko zezwola na to warunki. Na wypadek zaprowadzenia wymiany listów wartościowych, wartościowych przesyłek i pakietów pocztowych uproszczone obliczenie za przesyłki i wymienne stosunki pozostawia się porozumieniu wzajemnemu.-

28.

W sprawie komunikacji telegraficznej między Niemcami a Polską zgodzono się, że komunikacja telegraficzna pomiędzy Niemcami a Polską zostanie zaprowadzona na podstawie międzynarodowej Umowy Telegraficznej i odnośnych przepisów, dotyczących tejże. Dotyczy to mianowicie przewidzianych opłat i przepisów komunikacji tranzytowej jak tylko odbudowa odnośnych linii uskutecznioną zostanie.-

Pierwszem dążeniem - będzie wznowienie komunikacji na linii Berlin-Warszawa / via Toruń / Gdańsk-Warszawa i Berlin-Kraków, zarówno na linii Wrocław-Kalisz-Warszawa.-

Dopóki poprzednie niemiecko-rosyjskie przewody nie będą mogły być zwrócone zgodnie z przeznaczeniem, Niemcy i Polska będą ich używały odpowiednio do potrzeb komunikacyjnych, mianowicie dla komunikacji polsko-niemieckiej. Należy zadośćuczynić życzeniu polskich Władz aby możliwie jak najprędzej otworzyć połączenie telegraficzne Warszawa-Paryż, skoro udowodniony rozmiar komunikacji będzie tego wymagał i pozwoli na to stosunki w Niemczech.

W sprawie obrachunku postanawia się nie stawiać tymczasowo ostatecznej decyzji. Jeżeliby się wykazało w przyszłości, że pod względem ilościowym korzystanie z komunikacji w jednym kierunku przewyższa znacznie w odwrotnym - zastrzega się wprowadzenie każdorazowego obrachunku albo według sumarycznego obrachunku.-

29.

Należy dążyć do możliwie prędkiego połączenia telegraficznego między Warszawą a Berlinem.-

30.

Urządzenia połączenia iskrowego pomiędzy Niemcami a Polską zaniecha się tymczasowo.-

B. Połączenie pomiędzy Niemcami i dzielnicami niemieckimi
przypadającymi Polsce.

31.

W zastosowaniu do przesyłek pocztowych obowiązują wewnętrzne przepisy niemieckie. Pobory ustanawia każdy zarząd, przy -
czem dla przesyłek z Niemiec są miarodajnymi przepisy wewnętrznej
komunikacji niemieckiej a dla przesyłek w kierunku odwrotnym nie
powinny być pobierane wyższe opłaty, niż takowe, wyrażone w pol-
skiej walucie w stosunku 50% powyżej niemieckiej waluty. Zarzą-
dy pocztowe komunikują sobie wzajemnie opłaty jakie pobierają.

Pożądanem jest możliwie szybkie udostępnienie przesyłek
listów i pakietów wartościowych. Odnośnie do ustanowienia opłat
obowiązują wyżej wspomniane przepisy, lecz przepisy dotyczące
wewnętrznych stref komunikacji niemieckiej tu się nie stosują.
Zresztą winny być stosowane przepisy Związku, dotyczące listów
wartościowych i pakietów wartościowych a następującymi uchyle -
niami:

Dla pakietów bezwartościowych mają być stosowane normy od-
szkodowań w wypadkach zgubienia, uszkodzenia i.t.d., dla pakietów
wysyłanych z Niemiec przepisy wewnętrznej komunikacji niemieckiej.

Dla pakietów wysyłanych w odwrotnym kierunku stosuje się
przepisy, oparte na tych samych podstawach. Normy odszkodowań obli-
cza się w polskiej walucie, która nie powinna przekraczać powyżej
50 % waluty niemieckiej, obowiązującej przy zastosowaniu przepisów
obowiązujących w ich dzielnicach.

Rozrachunek nie będzie stosowany do listów wartościowych i
do pakietów bezwartościowych i wartościowych we wzajemnej komunika-
cji. Co się tyczy pocztowego obrotu czekowego jest dozwolone komu-
nikowanie się / korzystanie / z niemieckiego pocztowo-czekowego u-
rzędu, mieszkającym na polskim obszarze właścicielem Konta zarówno
jak i innym osobom, zamieszkałym zagranicą. Uważa się za pożądane
szybkie wzajemne wznowienie prenumeraty piśm. Zezwolenie nastąpi
na podstawie umowy Związku Prasowego po bliższym porozumieniu się

między urzędami pocztowymi, tak że odpowiednio do cen wewnętrznego obrotu, ustanowione zostaną ceny prenumeraty, które się jeszcze omówi i w razie potrzeby od czasu do czasu nanowo ustawi. Różnica wartości waluty ma być uwzględniona, z waluty jednego kraju na taką drugiego przeliczoną i dopóki nie istnieje rachunek pocztowy - przekazowy, płacona będzie różnica pomiędzy wzajemnymi żądaniami od dłuższego zarządu w walucie gotówką drugiego kraju i to w banknotach lub innych prawnych środkach płatniczych.-

32.

Istniejące połączenia telegraficzne i telefoniczne pozostają utrzymane. Ostatecznie zarządy zatrzymają pobierane opłaty za telegramy i rozmowy telefoniczne. Określenie wysokości opłaty pozostawia się zarządom.-

C. Komunikacja przechodnia pomiędzy obszarami, rozdzielonymi obcym terenem i Gdańskiem.

33.

Ostateczne uregulowanie tranzytu pocztowego, telegraficznego i telefonicznego pomiędzy niemieckimi i polskimi urzędami pocztowymi telegraficznymi / art. 89 i 98 Jr. Pek / nastąpi dopiero po ukończeniu głosowania w Prusach Wschodnich i Zachodnich i na Górnym Śląsku. Dotąd postępować się będzie według następujących zasad:

a. Komunikacja pocztowa.

34-

Niemcy mają prawo na linii kolei żelaznej od Piły przez Chojnice i Tezew do Prus Wschodnich i odwrotnie przy pomocy każdego przechodzącego pociągu własnymi wagonami / pocztowymi lub towarowymi / uskuteczniać wszelkiego rodzaju pocztowe przesyłki. Takież prawo przyskuguje Polsce na linii kolei żelaznej od Mławy przez Iławę i Tezew do Gdańska i odwrotnie.-

O ile stosunki pozwolą, przechodzące wagony pocztowe mogą też być użyte przez obcy zarząd.

35.

Każdy kraj ma prawo, by jego, przez obcy kraj przechodzącymi wagonami jeździli też urzędnicy pocztowi, potrzebni do zajęcia się przesyłkami pocztowymi oraz do ich dopilnowania. W czasie pobytu

- 21 -

tych urzędników na obcym terytorjum, nie wolno im porozumiewać się z publicznością. Urzędy pocztowe obu stron we wzajemnem porozumieniu ustanowią przepisy zachowania się urzędników pocztowych na obcym terytorjum, jak również dozoru i opieki nad nimi.-

36.

Uskuteczniane wagonami kolei żelaznych przesyłki pocztowe, nie podlegają bez względu na miejsce ich nadania i przeznaczenia żadnym tranzytowym opłatom pocztowym na rzecz terytorjum, przez które wagon przechodzi.-

Za przesyłki pocztowe odpowiada ten zarząd, którego wagonami są uskuteczniane, o ile winy nie ponosi zarząd, kierujący ruchem kolei żelaznych.-

Niemiecki zarząd pocztowy będzie tymczasowo za przebieg swych wagonów po liniach polskich i wolnego miasta Gdańska uiszczuł polskiemu zarządowi kolei także opłaty, jakie dotąd składał niemieckiemu zarządowi i kolei. Takie same opłaty niemieckiemu zarządowi kolei będzie tymczasowo składał zarząd polski za przebieg swych wagonów po liniach niemieckich.-

Umownienie odpowiedzialności za wypadki kolejowe, zaszkłe w czasie trwania niniejszej umowy, pozostawia się późniejszemu porozumieniu.- Porozumienie to będzie obowiązywało wstecz.-

37.

Uskuteczniane za pośrednictwem polskiego zarządu pocztowego przesyłki pocztowe z Niemiec do innych części Niemiec, jak również z Niemiec do wolnego miasta Gdańska, i odwrotnie / patrz pod 12 / dalej uskuteczniane za pośrednictwem niemieckiego zarządu pocztowego przesyłki pocztowe z Polski do innych części Polski, jak również z Polski do wolnego miasta Gdańska / patrz pod 12 /, o tyle tylko podlegają opłatom towarowym, o ile chodzi o pakiety wartościowe lub bezwartościowe. Opłaty tranzytowe wynoszą połowę opłat tranzytowych światowej komunikacji pocztowej i ustalone będą na podstawie statystyki sumarycznie. Do statystyki stosuje się powołane pod 5.

Kraj, przez który przesyłka przechodzi, odpowiada za uskutecz-

czniane przysyłki wedle przepisów kraju, w którym znajduje się miejsce nadania. Odpowiedzialność spada na ten zarząd, na którego terytorjum szkoda wynika. Gdy nie można ustalić na którym terytorjum szkoda zaszła, miarodajne są zażądzy światowej komunikacji pocztowej, że terytorja nadania i przeznaczenia należy uznać za odrębne zarządzy.-

b. Połączenie Telegraficzne.

38. Ze strony polskiej będzie przyznane wolne i bezpłatne telegraficzne i telefoniczne tranzytowe połączenie przez polskie obszary:
między Niemcami i niemieckimi częściami kraju połączonymi na wschód od Wisły oraz między niemieckimi obszarami i obszarem Gdańska.

Ze strony niemieckiej będzie to samo prawo przyznane dla połączenia:

między Polską i obszarem Gdańska, ^{jak} też między polskimi Prusami Zachodnimi i polskimi obszarami, położonymi na wschód od Prus Wschodnich, przez niemieckie części kraju położone na wschód od Wisły - następnie przez Śląsk Górny / dla połączeń / z niemieckich części kraju, przypadających Polsce do Śląska dawniej austriackiego i dawniej Galicji Zachodnie i naodwrot.-

39.

Istniejące połączenia telegraficzne i telefoniczne pozostają nadal utrzymane. W obu kablach Berlin - Szczecin - Królewiec - Gdańsk - i Berlin - Poznań - Gdańsk - zastrzega się po dwa druty / "Adern" / dla połączenia Berlin - Królewiec. Przewód / linja / pozostaje dla połączenia Gdańska i Warszawy.-

40.

Powyżej wymienione umowy od 27 - 39 mogą być obopólnie wypowiedziane z dn. 1 Stycznia 1920 r. z terminem 3-miesięcznym.-

41.

Celem rozwikłania świadczeń finansowych, wynikających ze wzajemnej dostawy węgla i kartofli - będzie otworzone dwa towarowo-rozrachunkowe konta " Reichskredit - Kontrollstelle G.m.b.H " w Berlinie, ul. Bellevue 6a.

1/ Polska placówka dla obrachunku towarów.

2/ Niemiecka placówka dla obrachunku towarów.

Wszelkie zapłaty będą uskuteczniane i obrachowane w niemieckiej marce / państwowej /-

Zapisywanie sum na dobro pierwszego konta - będzie się odbywało na podstawie zlecenia, przysługującego daną sumę na dobro tego konta / "Gutschrifts-Aufgabe" / przysłanego przez Państwowy Urząd ziemniaczany / Reichskartoffelstelle /.-

Zapisywanie zaś sum na konto drugie na podstawie doręczonych faktur następujących firm:

Deutsche Kohlen-Handelsgesellschaft Emanuel Friedländer & Co.

Fürstlich von Donnermarksche Bergwerks Direktion.

Fürstlich von Pless'sche Bergwerks Direktion.

Staatliche Bergwerks-Direktion von Hindenburg.

Georg von Giesche's Erben,-

Oberschlesische Kokswerk -& Chemische Fabriken A.G.

Cesar Wollheim, Berlin.

Obciążanie odpowiedniego Konta przeciwnego - następuje równocześnie z zapisywaniem na dobro - Pokrycie płatnych zobowiązań ma zaraz nastąpić. Jednakowoż za kontraktowane dostawy nie powinny być wstrzymane, przez drugą stronę, jeśliby chwilowo / przejściowo - "vorübergehend" / zapłata nie była natychmiast uskutecznioną. Kwota dłużna / "Schuldenbetrag" / nie może jednak w żadnej chwili przewyższać sumę 5 milionów marek, - z drugiej strony można rozporządzać należnością / Guthaben / przed ostatecznym wyrównaniem wzajemnych dostaw tylko wtedy, jedynie, jeśli należność ta przewyższa 5 milionów marek.-

Wzajemny obrachunek obopólnych / "beiderseitigen" / faktur ma nastąpić najpóźniej do 10,20 i ostatniego dnia każdego miesiąca dostawy / "Liefermonats" /.

Tytułem procentów będzie się liczyć w "debet" 1% ponad stopę dyskontową niemieckiego Banku Państwa / "Reichsbank" / a w "credit" 2% poniżej stopy dyskontowej niemieckiego Banku Państwa / najwyżej 3%/. Należność prowizyjna / "Provisionsatz" / wynosi 1/4 / cyfra nieczytelna / w tekście niemieckim % od obrotu

- 24 -

Powyższa umowa została podpisana dziś, 22 Października 1919 r.
w niemieckim i polskim oryginale przez obustronnych pełnomocników
rządowych. Jeśliby powstały wątpliwości w interpretacji / umowy / to
za podstawę ma być uważany tekst niemiecki.-

Podpisano
v. Stockhamern.

Podpisano
dr. Hermann Diamand.

F Wyrównanie ilości wagonów towarowych będzie dokonywane in natura na drodze wyrównania ogólnego dla wszystkich przejazdów przez Centralny Urząd Kolejowy /Eisenbahn Zentralamt/ w Berlinie i przez Dyрекcję Kolejową w Poznaniu po upływie każdego tygodnia według liczby, rodzaju i pojemności, jednak z zastrzeżeniem rozdziału wagonów niemieckich i nieniemieckich.- Stosownie do powyższego mają punkty przejazdowe wagonów, które będą ustanowione przez obie strony prowadzić...../dalej jak w tekście/