

1236

CLASSIFICATION SECRET/CONTROL - U.S. OFFICIALS ONLY

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY

REPORT NO. [REDACTED]

INFORMATION REPORT

CD NO. 25X1A

INTELREF 15

COUNTRY Germany (Russian Zone)/Poland

DATE DISTR. 4 May 1951

SUBJECT Regulations for Soviet Trains Operating through Poland

NO. OF PAGES 3

PLACE ACQUIRED [REDACTED] 25X1A

NO. OF ENCLS. (LISTED BELOW) 1 series of 25X1A photostats*

DATE OF INFO. [REDACTED]

SUPPLEMENT TO REPORT NO. [REDACTED]



25X1X

1. The following are excerpts of the most essential elements of the "Regulations for Soviet Trains Operating through Poland", dated 1 September 1950 (1):
 - a. In addition to trains operating in accordance with the agreement on direct Soviet-Polish railroad traffic, German trains carrying goods to the USSR and Soviet trains bound for Germany may operate on Polish railroad lines within the framework of transit traffic. This traffic is conducted by forming entire trains, made up in accordance with Soviet regulations, with German locomotives and operated by locomotive and trains crews of the Soviet and German railroads. The Soviet and German railroad systems are fully responsible for the trains operated by them. (2)
 - b. The time schedules for transit trains, drawn up by the railroad administrations of Poland and the USSR, are definitely fixed by the representative of the Ministry of Railroads of the USSR attached to the Polish railroad ministry. Soviet trains may not exceed 120 axles.
 - c. The Polish railroad administration will supply the German personnel operating on Soviet transit trains with the required number of timetables printed in Polish, Russian, and German. These timetables will also be issued to the representatives for military shipments and the representative of the Soviet railroad administration attached to the railroad ministry of the Polish Republic. (3)
 - d. If required, and on request by locomotive engineers, the Polish railroad administration will furnish Soviet trains with experienced pilots who know both Russian and German. These pilots must be familiar with the routes assigned to Soviet trains, they must stay on the locomotives, and they are responsible for the recognition of signals and the execution of all the other duties laid down in the instructions for pilots. (4)
 - e. The Polish railroads will take over not less than 25 trains daily from the railroads of the German Democratic Republic and will turn over the same number to them daily. These trains will operate through the following border-crossing points:

CLASSIFICATION SECRET/CONTROL - U.S. OFFICIALS ONLY

STATE	<input checked="" type="checkbox"/> NAVY	<input checked="" type="checkbox"/> NSRB	DISTRIBUTION			
ARMY *	<input checked="" type="checkbox"/> AIR	<input checked="" type="checkbox"/> FBI				

UNCLASSIFIED COPY

DO NOT CIRCULATE

SECRET/CONTROL - U.S. OFFICIALS ONLY

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY

-2-

25X1A

Szczecin (Stettin)-Gumienice (P 52/C 59) 1 train in both directions
 Kostrzyn (Kuesstrin) 6 trains in both directions
 Frankfurt/Oder 10 trains in both directions
 Guben (O 52/A 79) 8 trains in both directions.
 (5)

- f. The following numbers of transit trains will be handled daily at the following transfer points on the Soviet-Polish border:

Bagrachonovsk 2 trains in both directions
 Shelesnodoroshny 4 trains in both directions
 Lqosna 1 train in both directions
 Brzostowica 3 trains in both directions
 Brest Litovsk (via Czerecha) 5 trains in both directions
 Brest Litovsk (via Terespol) 7 trains in both directions
 Jagodin 3 trains in both directions
 Rawa/Ruska 3 trains in both directions
 Mosciska (Nizankowice) 4 trains in both directions.
 (6)

- g. The number of eastbound trains must be taken over at the railroad border crossing points of the Soviet railroad system. If the daily quota of eastbound trains to be taken over at the border crossing points used by the Soviet railroads is not fulfilled, resulting in a backlog on Polish railroad lines of transit trains amounting to three times the daily quota of German trains, the Polish railroad administration will be automatically entitled to limit the further reception of German eastbound trains. In this case the railroad ministry of the USSR will be informed immediately. The Polish railroads will automatically raise the number of trains to be taken over by them if the Soviet railroad administration increases the number of trains that it can accept. If this should be necessary, the 25 trains laid down in this agreement will be increased by two daily at Frankfurt/Oder and by one daily at the other border crossing points mentioned. A further increase of Soviet transit trains operating through Poland will have to be negotiated between Soviet and Polish railroad administrations. The number of transit trains running within ten-day periods and monthly periods between Germany and the USSR will be fixed by the representative of the Soviet railroad ministry and the Soviet military traffic officer with the Polish railways, within the framework of quotas agreed upon by both parties.
 (7)

- h. The Soviet transit trains will operate on the following routes:

Szczecin-Gumienice-Stargard-Krazyn-Pila-Bydgoszcz-Torun-Ilawa-Olsztyn-Korsze-Bagradsenowak (524 km)

Kostrzyn-Bydgoszcz-Torun-Olsztyn-Shelesnodoroshny- (546 km) or Bagradjenowak (524 km)

Frankfurt/Oder-Poznan-Warszawa-Brzostowica- (724 km) or Brest Litovsk- (715 km) or Wysoko Litovsk (690 km)

SECRET/CONTROL - U.S. OFFICIALS ONLY

SECRET/CONTROL -- U.S. OFFICIALS ONLY

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY

-3-

25X1A

Frankfurt/Oder-Poznan-Ostrow-Lodz-Tomaszow Mazowiecki-Radom-Rejowiec-Cybina-Rawa Ruska- (870 km) or Jagodin (771 km)

Guben-Ostrow-Lodz-Tomaszow Mazowiecki-Rejowiec-Cybina-Rawa Ruska- (871 km) or Jagodin (772 km)

Guben-Ostrow-Lodz-Skarzysko Kamienna-Przeworsk-Nizankowice- (730 km) or Mosciska (732 km).

The routes and border crossing points may be changed by mutual agreement. (8)

- i. A period of 72 hours is set as a standard operating time required for transit trains, from the time of arrival in Poland until the time when they are turned over to German or Soviet railroad authorities at the Soviet-Polish border. (9)
 - j. Travelers and luggage will be carried by the following transit trains operating through Poland: One train from Brest Litovsk to Berlin via Warszawa and two trains operating between Brest-Litovsk and Frankfurt/Oder. These trains will be made up of German equipment but operated by Soviet personnel in addition to a Polish brigade of chief conductors. (10)
 - k. Goods and baggage in transit trains will not be inspected by Polish customs officials and can be carried free of duty. Polish customs officials may board the trains on presentation of official authorization. This does not apply to military trains. Locomotives and cabooses occupied by German train personnel are subject to customs inspection. (11)
 - l. The locomotives used for Soviet transit traffic through Poland will be adequately supplied with fuel, lubricants, and other materials required. The amounts of fuel, lubricants and other materials taken over at the coaling stations and other supply points will be recorded by the locomotive engineer. (12)
2. The agreement was signed on 1 September 1950 in the presence of Erwin Kramer, Director General of the Soviet Zone Railroads.

25X1A [REDACTED] Comments.

25X1A

- (1) The document supplements previous information. [REDACTED]
- (2) This transit traffic is presently handled by six German locomotive columns and one Soviet column.
- (3) A photostat of this timetable was transmitted previously. 25X1A
- (4) The employment of Polish pilots was reported previously. [REDACTED]
- (5) Twenty-five transit trains, and their assignment to the border crossing points mentioned, is confirmed by local observations. Usually the number of trains operating via these border crossing points is below the fixed maximum. See [REDACTED]
- (6) These Soviet transfer points are known. Since the quota of trains (32) exceeds by seven the number of trains laid down for the Soviet Zone border crossing points (subparagraph e.), it may be assumed that the additional seven trains are for Polish-Soviet traffic.
- (7) The right of refusing to accept transit trains was frequently claimed by the Polish railroad administration. This refusal led to a backlog of Soviet transit trains in Germany.
- (8) These routes are confirmed by the official timetable for transit trains.
- (9) The average trains require five days for a round trip in Poland.
- (10) Soviet passenger traffic through Poland is handled by Soviet locomotive column 42 equipped with German O1-type locomotives. [REDACTED] 25X1A
- (11) The German locomotive personnel are subject to Polish customs regulations.
- (12) The coaling and water stations on the routes used by Soviet transit trains were reported previously. [REDACTED]

25X1A

SECRET/CONTROL -- U.S. OFFICIALS ONLY

Regel über den Durchlaß sowjetischer Züge über die
polnischen Bahnen

Vorwort

Durch die Eisenbahnen der Sowjetunion, vertreten durch das Eisenbahnministerium (Ministerium der Verbindungswege) und die polnische Republik, vertreten durch das Eisenbahnministerium (Ministerium der Verbindungswege) werden folgende Regeln über den Durchlaß sowjetischer Züge über die polnischen Eisenbahnen aufgestellt.

Kapitel I

Organisation des Zugbetriebes

§ 1

Neben den Beförderungseleistungen, die im Einklang mit dem Abkommen über den sowjetisch-polnischen direkten Eisenbahnverkehr durchgeführt werden, werden Beförderungseleistungen aus der Deutschen Demokratischen Republik nach der UdSSR und in umgekehrter Richtung mit Zügen der sowjetischen Eisenbahnen im Transit über die polnischen Eisenbahnen durchgeführt.

In den Durchgangsgütersügen der Sowjetunion ist die Reise von Personen nicht erlaubt, die nicht zum Personal oder zur Bewachung des Zuges gehören, ausgenommen davon sind die in § 12 vorgesehenen Fälle.

Auf den Bahnhöfen der polnischen Eisenbahnen ist die Entladung oder die Zuladung von Frachten in die Transitsüge der Sowjetunion nicht gestattet, mit Ausnahme jener Fälle, die in den entsprechenden Paragraphen dieser Regeln niedergelegt sind.

§ 2

Diese Beförderungseleistungen werden mit geschlossenen Zügen durchgeführt, die nach den Fahrdienst- und Zugbildungsverordnungen der sowjetischen Bahnen gebildet sind und die mit Lokomotiven, Lokomotiv- und Zugbegleitpersonal der Eisenbahnen der Sowjetunion oder der DDR bedient werden und für deren Tätigkeit die Eisenbahnen die volle Verantwortung tragen.

§ 3

Den Brigaden und dem Zugbegleitpersonal der sowjetischen Züge werden zur Durchführung ihres Dienstes die Durchreise von den Eisenbahnen der Sowjetunion oder der DDR über die Eisenbahnen

Polens nach den Regeln gestattet, die in "Eisenbahngrenzabkommen" des direkten sowjetisch-polnischen Verkehrs" niedergelegt sind. Ferner ist ihnen auf den Bahnhöfen die Bewirtung der Dienst- und Aufenthaltsträume in gleicher Weise wie dem Personal der polnischen Eisenbahnen gestattet, mit Ausnahme von Übernachtungsräumen, die nur in Fällen äußerster Notwendigkeit zugelassen sind.

Die Namenslisten für das Personal der sowjetischen Züge werden in 4 Exemplaren ausgefertigt, von denen 3 Exemplare der Kommandant des Zuges erhält und von denen er je 1 Exemplar am Eingangs- und Ausgangsbahnhof der polnischen Eisenbahnen übergibt, während das letzte Exemplar an der Eingangstation der Eisenbahnen der Sowjetunion oder der DDR abgegeben wird.

§ 8

Die Leitung der Zugläufe erfolgt nach dem Fahrplan und den Betriebsregeln der polnischen Eisenbahnen sowie durch deren Personal, zu deren Pflichten die laufende Unterhaltung der ständigen Bahnanlagen in voller Ordnung gehört, sowie die Ausrüstung und die erforderliche Ausbesserung des rollenden Materials der sowjetischen Züge. Die Fahrpläne der Transitzüge werden von den Verwaltungen (Direktionen) der Eisenbahnen beider Seiten durch den Bevollmächtigten des Eisenbahnministeriums der Sowjetunion beim Eisenbahnministerium der Polnischen Republik abgestimmt. Die Auslastung der Züge der Sowjetunion wird auf 100 - 120 Achsen festgelegt. Die Vorrichtsbefehle für die sowjetischen Züge auf den polnischen Eisenbahnen, die nach den Fahrdienstvorschriften der polnischen Bahnen vorgesehen sind, müssen in drei Sprachen gedruckt sein (polnisch, russisch und deutsch).

Der Zugführer des Transitgüterzuges muß einen Fahrtbericht nach der Form in Anlage Nr. 11 führen. Der Vordruck zu diesem Fahrtbericht wird am Eingangsbahnhof der polnischen Eisenbahnen ausgehändigt, den ausgefüllten Fahrtbericht gibt der Zugführer am Ausgangsbahnhof der polnischen Eisenbahnen ab.

Das Eisenbahnministerium der Polnischen Republik versorgt das Zugbegleit- und Lokomotivpersonal der sowjetischen Transitzüge kostenlos mit der erforderlichen Anzahl von Fahrplanbüchern (Güter- und Personenzüge), die in polnischer, russischer und deutscher Sprache gedruckt sein müssen; ausserdem erhalten diese Fahrplanbücher der Bevollmächtigte für Militärtransporte und der Bevollmächtigte des Eisenbahnministeriums der Sowjetunion beim Eisenbahnministerium der Polnischen Republik.

§ 5

Die auf den Strecken der polnischen Eisenbahnen laufenden geschlossenen Güterzüge der Sowjetunion dürfen keine Umbildungen auf den Stationen der polnischen Eisenbahnen erfahren, mit Ausnahme des Aussetzens einzelner Wagen wegen technischer oder verkehrlicher Mängel oder der Beistellung dieser Wagen nach Beseitigung dieser Mängel.

Die An- und Abkuppeln wird kostenlos von den Zuglokomotiven der sowjetischen Eisenbahnen durchgeführt.

§ 6

Soweit es notwendig ist und ferner auf Anforderung der Lokführer stellen die polnischen Eisenbahnen für die sowjetischen Züge erfahrene Lotsen, die der russischen und deutschen Sprache kundig sind. Diese Lotsen müssen auf den von den sowjetischen Zügen befahrenen Linien strecken kundig sein.

Diese Lotsen müssen sich auf den Lokomotiven befinden und sind verantwortlich für die Erkennung der Signale und die Durchführung der anderen Pflichten die in den Instruktionen für Lotsen vorgegeben sind.

§ 7

Die Reparatur von Lokomotiven ist bei folgenden Schäden gestattet:

1. Schadhafte Stangen- und Achslager
2. bei Schäden der Injektoren und Speisepumpen
3. der Kreuzkopfgleitbacken
4. der Kesselarmaturen
5. bei Schäden an Zylindern und Schiebern
6. bei Ventilen und Luftpumpen
7. der Federn
8. der Schmierverrichtung

Die Instandsetzung der Lokomotiven erfolgt durch die polnischen Eisenbahnen. Protokolle über die Reparaturen der Lokomotiven, die von den Transitzügen der Sowjetunion abgekuppelt werden sind, sind nach dem Formblatt in Anlage 6 aufzustellen.

Für die Ausführung von Reparaturen von Schäden die oben nicht aufgezählt sind, werden die Lokomotiven mit dem ersten passenden Transitzug in die DDR geschickt.

In Ausnahmefällen kann die Reparatur bei Schäden die oben nicht vorgesehen sind von den polnischen Eisenbahnen durchgeführt werden, jedoch nur auf schriftlicher Anforderung des Bevollmächtigten des Eisenbahnministeriums der Sowjetunion. Diese Anforderung wird danach der Rechnung beigelegt sein.

Im Falle des Schadhafwerdens einer Lokomotive eines Zuges der Sowjetunion und Notwendigkeit ihrer Abspannung wird der Zug bis zum Übergabebahnhof durch planmäßige Lokomotiven der polnischen Eisenbahnen geführt. Bei der Notwendigkeit der Auswechslung von Lokomotiven der Transitsüge der Sowjetunion mit anderen Lokomotiven der Transitsüge der Sowjetunion ist der Wechsel in Ausnahmefällen unter Benutzung nur von Lokomotiven der entsprechenden Lauftrichtung gestattet.

Der Lokomotivwechsel muß in den Wagen-Begleitpapieren, die sich beim Kommandanten des Zuges befinden, vermerkt werden.

Bei der Benutzung einer Lok der polnischen Eisenbahnen erhält der Kommandant des sowjetischen Zuges eine Quittung nach dem Formblatt in Anlage 1, die er zu unterschreiben hat.

§ 8

Die polnischen Eisenbahnen übernehmen von den Eisenbahnen der DDR und übergeben an sie in umgekehrter Richtung im Minimum je 25 Transitsüge. Die erwähnten Züge werden in folgender Anzahl auf die Grenz- und Übergangsbahnhöfe verteilt:

- | | |
|------------------------|---------------------------|
| 1. Sannocin-Quincies | 1 Zug in jeder Richtung |
| 2. Kostrzyn | 6 Züge in jeder Richtung |
| 3. Frankfurt/Oder Pbf. | 10 Züge in jeder Richtung |
| 4. Guben | 8 Züge in jeder Richtung |

Die Übergabe dieser Transitsüge zwischen den Eisenbahnen der Sowjetunion und Polens werden auf den unten aufgeführten Übergangsbahnhöfen täglich in folgender Zahl vorgenommen:

- | | |
|--------------------------------|----------------------------------|
| 1. Bagrachonovsk | täglich 2 Züge in jeder Richtung |
| 2. Shelesnedoroshny | täglich 4 Züge in jeder Richtung |
| 3. Loßema (Hilfeübergabe b.f.) | 1 Zug in jeder Richtung |
| 4. Berestawina | täglich 3 Züge in jeder Richtung |
| 5. Brest (über Cherechna) | täglich 5 Züge in jeder Richtung |
| 6. Brest (über Terespol) | täglich 7 Züge in jeder Richtung |
| 7. Jagodin | täglich 3 Züge in jeder Richtung |
| 8. Rawaruskaja | täglich 3 Züge in jeder Richtung |
| 9. Kosticka (Kijankowice) | täglich 4 Züge in jeder Richtung |

... wird, muß unbedingt von den ...
... der sowjetischen Bahnen abgenommen werden. Im Falle ...
... der Bestimmungen der Zugannahme durch die ...
... der sowjetischen Bahnen und des Rückstaus einer Anzahl ...
... Züge auf den polnischen Bahnen, die das dreifache der Normen ...
... den Bahnen der DDR ausmacht, haben die Bahnen der Polnischen ...
... Republik automatisch das Recht die Übernahme von Zügen aus der ...
... in der betreffenden Richtung zu beschränken, wobei davon das Eisen-
... bahministerium der Sowjetunion zu verständigen ist. Bei der ...
... hlung der Annahme seitens der Bahnen der Sowjetunion erhöhen die
... polnischen Eisenbahnen automatisch die Annahme von Zügen von den
... Bahnen der DDR.

Im Falle der Notwendigkeit werden die in diesen Regeln aufge-
stellten Normen der Züge durch die polnischen Eisenbahnen in Frank-
furt/Oder um 2 Züge täglich und an den anderen Übergängen um 1 Zug
täglich erhöht.

Eine weitere Erhöhung der Übernahme von Transitzügen der
Sowjetunion von den Bahnen der DDR erfordert rechtzeitige Abstim-
mung zwischen den Eisenbahnministerien der Sowjetunion und der
polnischen Republik. Die Normen für die Übergaben pro Dekade und
Monat von den Bahnen der DDR und die Übergabe der Züge an die Sowjet-
union werden von dem Bevollmächtigten des Eisenbahnministeriums
der Sowjetunion und dem Vertreter des Militärtransports im Rahmen
der Normen festgesetzt, die von den beiden Seiten in diesen Regeln
abgesprochen werden.

Die Transitzüge der Sowjetunion werden über folgende Strecken
geleitet:

1. Gosenin-Guzienca-Stargard-Krych-Pila-Bigosch-Torun-Ilwa-
Olestin-Schlesensiedlung-Kersche-Bogradjenswak. (524 km).
2. Kostrzyn-Bigosch-Torun-Olestin-Schlesensiedlung-(546 km)
oder Bogradjenswak (524 km).
3. Frankfurt/Oder-Pesnanj-Warschawa-Berestowica-(724 km)
oder Brest (715 km) oder Wyszcke Litowak (690 km).
4. Frankfurt/Oder-Pesnanj-Ostrow-Weliko Palaky-Leds-Tomaschow
Masowjetski-Raden-Rishowec-Chibenne-Rawa Rusakaja (870 km)
oder Jagodin (771 km).
5. Guben-Ostrow-Weliko Palaky-Leds-Tomaschow Masowjetski-Ri-
showec-Chibenne-Rawa Rusakaja (871 km) oder Jagodin (782 km)
6. Guben-Ostrow-Weliko Palaky-Leds-Starsisko Kamjenska-Pache-
worak-Mijankowice (730 km) oder Kostiska (732 km).

Die angeführten Richtungen und Übergabebahnhöfe können nach Absprachen der beiden Seiten geändert werden.

§ 10

Für den Durchlauf der Züge der Sowjetunion im Transit über die polnischen Bahnen werden 3 mal 24 Stunden, gerechnet von der Annahme des Zuges von den Eisenbahnen der Sowjetunion bis zum Moment der Übergabe an die Bahnen der DDR oder in umgekehrter Richtung festgelegt.

In Ausnahmefällen kann eine Änderung der Laufrichtung der Transitzüge der Sowjetunion auf schriftlicher Anforderung des Bevollmächtigten des Eisenbahnministeriums der Sowjetunion beim polnischen Eisenbahnministerium oder auf schriftlicher Anforderung des Vertreters des Militärtransportes beim Eisenbahnministerium der Polnischen Republik durchgeführt werden.

Die schriftliche Anforderung über die Änderung der Laufrichtung muß den Wagenlisten zur Abrechnung mit dem Zentralbüro beigelegt werden, die zur Bezahlung beim Tarifbüro (ZBTR) für den Lauf der Züge der Sowjetunion dienen. In diesen Fällen werden die Abrechnungen für die tatsächlich durchlaufene Entfernung durchgeführt.

Die Transitzüge der Sowjetunion sollen auf der ganzen Transitstrecke der polnischen Bahnen nicht getrennt werden mit Ausnahme der Fälle, die in den §§ 19, 20, 24 und 33 vorgesehen sind.

§ 11

Die Direktionen der polnischen Eisenbahnen geben täglich nicht später als 22 Uhr örtlicher Zeit den Vertretern der Militärtransporte der Sowjetunion Meldungen über die Bewegung der Frachten- und Lehrsüge der Sowjetunion nach dem Stand von 18 Uhr laut Formblatt in Anlage 9.

Die Generaldirektion der polnischen Eisenbahnen meldet täglich dem Bevollmächtigten des Eisenbahnverkehrsministeriums der Sowjetunion beim Verkehrsministerium der Polnischen Republik die Zuglage auf den polnischen Bahnen betreffs der Transitzüge der Sowjetunion für 2 Stunde 18.

§ 12

Zur Beförderung von Reisenden und Gepäck aus der Sowjetunion nach der DDR und in umgekehrter Richtung im Transit über die polnischen Eisenbahnen werden folgende Zugläufe festgelegt:

Ein Zug Brest-Warschau-Berlin, der Anschluß hat an den Zug Moskau-Brest zur direkten Verbindung von Moskau nach Berlin unter Umsteigen in Brest und 2 Züge Brest-Frankfurt/Oder. Die Züge werden aus rollendem Material (Lokomotiven und Wagen) der Reichsbahn gebildet. Für jeden Zug wird ein Zugführer des Zuges der Sowjetunion ernannt. Der Zug wird von Lokomotiv- und Zugbegleitpersonal der Sowjetunion bedient, sowie von einer Zugführerbrigade der polnischen Eisenbahnen.

Über Beförderung von Personen mit Ausnahme militärischer, die in Gütersügen der Sowjetunion vorgenommen werden, wird das Eisenbahnministerium der Polnischen Republik 2 Tage vorher benachrichtigt.

§ 13

Die polnischen Eisenbahnen leisten medizinische Hilfe dem Personal und den Reisenden der Züge der Sowjetunion bei plötzlichen Erkrankungen, Verletzungen und Verwundungen auf der Reise in gleicher Weise wie dem Personal und den Reisenden der Züge der polnischen Bahnen.

§ 14

Bei der Beseitigung von Unfällen und Zusammenstößen, die Züge der Sowjetunion auf den polnischen Bahnen erleiden, findet die Ordnung Anwendung, die in dem "Sowjetisch-polnischen Eisenbahngrenzabkommen für den direkten Verkehr" niedergelegt sind.

Die polnischen Eisenbahnen geben dem Kommandanten oder Zugführer der sowjetischen Züge die Möglichkeit kostenlos Telegraf oder Telefon für die dienstliche Verbindung mit den Eisenbahnen der Sowjetunion und den Bahnen der DDR, die an die selbe Strecke grenzen, sowie mit dem Bevollmächtigten des Verkehrsministerium der Sowjetunion und dem Verkehrsministerium der Polnischen Republik sowie dem Bevollmächtigten des Militärtransports beim polnischen Verkehrsministerium.

§ 15

Der äußere Schutz der Züge der Sowjetunion auf dem Gebiet der polnischen Bahnen wird durch polnischen Behörden wahr genommen.

Bei Notwendigkeit der Begleitung der Züge der Sowjetunion zur äußeren Bewachung auf einzelnen Strecken und Abschnitten der polnischen Bahnen wird diese Bewachung auf Anordnung des Kommandanten des sowjetischen Zuges untergebracht. Als Reiseausweis für

sie dient die Anweisung des Abschnittskommandanten über die Begleitung des betreffenden Zuges.

Die Beförderung von Frachten und Gepäck im Transit über die polnischen Bahnen in Zügen der Sowjetunion wird schiffrei und ohne Untersuchung durch polnische Zollbeamten vorgenommen. Dessen Beamten ist die Fahrt in den Zügen der Sowjetunion mit Ausnahme von Militärzügen auf Grund der polnischen Zollvorschriften bei Verweisung der Ausweise gestattet, die von den polnischen Zollbehörden für die Begleitung der Züge ausgegeben werden.

Die in den sowjetischen Güterzügen befindlichen Lokomotiven und Wohnwagen mit Zugbegleitpersonal mit Ausnahme der Wohnwagen der Zugbesatzung, der Wohnwagen des Zugbegleitpersonals in den Reisezügen unterliegen der Zollkontrolle.

Im Einklang mit dem in Polen gültigen Zollverordnungen muß die Beförderung von Fracht oder Gepäck in den Zügen der Sowjetunion im Durchgang durch Polen mit Ausnahme von reinen Militärzügen unter Pflasterverschluß des Zells oder der Zollüberwachung und auf Grund der Wagenliste erfolgen, die in russischer und polnischer Sprache nach Formblatt in Anlage 2 aufgestellt muß.

Diese Aufstellung wird am polnischen Eingangsbahnhof in 4 Exemplaren aufgestellt. Ein Exemplar bleibt am Grenzbahnhof, der sie aufstellt, ein anderes Exemplar erhält die Zollbehörde des Bahnhofs, die beiden anderen Exemplare werden dem Kommandanten des Zuges zwecks Übergabe am polnischen Ausgangsbahnhof übergeben. In diesen Listen sind Vermerke zu machen über die Eisenbahn- und Zollpflaster, die an den Wagen angebracht sind.

Kapitel II

Beförderungsbedingungen und Tarife

Ausstellung der Dokumente

§ 16

Die Beförderung von Transitreisenden in den Zügen der Sowjetunion von Brest über Warschau nach Berlin und Warschau und Brest - Frankfurt/Oder und Warschau auf den Strecken der polnischen Bahnen wird während des ganzen Laufes der Züge ohne Umsteigen durchgeführt. Ebenso erfolgt keine Umladung von Gepäck und Gütern aus den Zügen der Sowjetunion.

Die Reisenden und das Personal der Transitzüge dürfen sich während des Haltes der Züge auf dem Bahnhof nur auf dem Gelände des betreffenden Bahnhofes aufhalten. Zum Verlassen des Bahnhofes ist die Erlaubnis der polnischen Zollbehörde erforderlich.

Die Beförderung von Reisenden und Gepäck erfolgt nach den inneren Regeln der Eisenbahnen der Sowjetunion und wird über die ganze Strecke vom Abgangs- bis zum Bestimmungsbahnhof mit deren eigenen Dokumenten belegt.

Die Beförderungsgebühr für Reisende und Gepäck in den Zügen der Sowjetunion wird vom Abgangsbahnhof über die ganze Strecke bis zum Bestimmungsbahnhof ohne Brechung des Tarifs erhoben.

Zur Tarifentfernung der Sowjet-Eisenbahnen bis zum Bahnhof Grenz- Staatsgrenze werden folgende Entfernungen vorgeschlagen:

- a) in Richtung von oder bis Frankfurt/Oder 715 km.
- b) in Richtung von oder bis Berlin (Schles.Bf.) 804 km.
- c) in Richtung von oder bis Station Wildpark 859 km.

§ 17

Frachten werden zur Beförderung in folgender Weise abgefertigt:

- a) im Verkehr von der Sowjetunion nach der DDR durch Frachtwagen der Sowjetbahnen bis zum Bestimmungsbahnhof in der DDR.
- b) im Verkehr von der DDR nach der UdSSR mit Frachtbriefen und Regalisten der Bahnen der DDR, die in deutscher und russischer Sprache gedruckt sind, bis zum Bestimmungsbahnhof der Sowjetbahnen.

An Frachten und Sachlichen Gebühren für die Beförderung von Gütern nach der Sowjetunion werden berechnet:

- a) für die Strecken der Sowjetbahnen und Polens vom Abgangsbahnhof oder Bestimmungsbahnhof der Sowjetbahnen die Güter nach den inneren Regeln und Tarifen der Sowjetbahnen ohne Brechung des Tarifs unter Zuschlag der Tarifentfernungen auf den polnischen Strecken zu den Entfernungen bis zum Grenzbahnhof der sowjetischen Staatsgrenze, die in § 9 dieser Regeln aufgestellt sind.
- b) für die Entfernungen auf den Bahnen der DDR von den Abgangs- oder Bestimmungsbahnhöfen dieser Bahnen nach ihren inneren Regeln und Tarifen.

Die Fracht für die Beförderung von Gütern einschließlich Sachlicher Gebühren und anderer Zahlungen wird erhoben:

- a) für die Strecken der Eisenbahnen der Sowjetunion und Polens auf den Abgangs- oder Bestimmungsbahnhöfen der Sowjetbahnen vom Absender bzw. Empfänger der Güter;
- b) für die Strecken der Reichsbahn auf dem Abgangs- oder Bestimmungsbahnhof vom Absender oder Empfänger dieser Güter.

§ 18

Die Beförderung von Reisenden oder Gepäck aus der Sowjetunion nach Polen oder umgekehrt wird in Zügen der Sowjetunion nicht durchgeführt. Solche Beförderungen werden vollzogen auf Grund des Tarifs des direkten sowjetisch-polnischen Eisenbahnverkehrs. Die Beförderungen von Militärpersonen und Gepäck dagegen wird vollzogen auf Grund der Regeln über Militärbeförderungen für die Sowjetunion.

§ 19

Im Falle der Durchführung einer Güterbeförderung, im Einverständnis mit dem polnischen Eisenbahnministerium, aus Polen nach der Sowjetunion oder in umgekehrter Richtung in Zügen der Sowjetunion erheben die polnischen Eisenbahnen die Fracht für ihre Strecken nach dem entsprechenden Tarif des direkten sowjetisch-polnischen Verkehrs und entschädigen die Eisenbahnen der Sowjetunion für ihre Anlagen in der Höhe von 0,003 Tarifeinheiten für jeden geleisteten Tonnenkilometer.

Diese Beförderungsleistungen werden belegt durch Frachtbriefe des betreffenden Verkehrs unter Beachtung der Zoll- und Verwaltungsregeln. Ausgenommen davon sind geschlossene Militärtransporte und militärische Güter.

§ 20

Die Beförderung militärischer Güter und geschlossener Militärtransporter in Zügen der Sowjetunion und mit Bestimmung über Strecken der polnischen Bahnen kann auf den in § 9 genannten Richtungen durchgeführt werden.

Diese Beförderungen werden durch Frachtbriefe und Wagenlisten, wie sie im inneren Verkehr der Sowjetbahnen üblich sind, abgefertigt. Die Beförderung von Militärpersonen und Gepäck in den Zügen Brest - Berlin und Brest - Frankfurt/Oder in Transit über die polnischen Bahnen wird abgefertigt mittels Militärfahrkarten und -gepäckscheine, wie sie im inneren Verkehr der Sowjetbahnen üblich sind. Das Fahrgeld für diese Beförderungsleistungen wird berechnet nach den inneren Regeln und Tarifen der Sowjetbahnen und in Höhe des zentralen Kreditungleichens erhoben.

Kapitel III

**Der Übergang des rollenden Materials, des Gepäcks
und der Güter**

§ 21

Auf dem Übergabebahnhof wird von der Übernehmenden Bahn eine Übergabe der Güter nicht durchgeführt, sondern es erfolgt nur eine technische und verkehrliche Prüfung der Wagenplomben und es wird bei O-Wagensügen die Richtigkeit der Ladung kontrolliert mit dem Ziel, die Betriebsicherheit und die Unversehrtheit der Güter zu sichern.

Die Wagen der Transitsüge müssen vor ihrer Übergabe an die polnischen Bahnen sorgfältig überprüft und ausreichend geschmiert sein, ebenso müssen alle Beschädigungen und Mängel beseitigt sein, die ein Aussetzen der Wagen aus den Zügen unterwegs notwendig machen können.

Wagen mit Mängeln der ersten Kategorie, die in § 7 der Anlage 3 zum Grenzabkommen des sowjetisch-polnischen Eisenbahnverkehrs aufgeführt sind, müssen aus den Zügen der Sowjetunion auf dem Übergabebahnhof von seiten der Übernehmenden Bahn zurückgewiesen werden.

Die Lokomotiven müssen in einem Zustand sein in dem die Sicherheit des Zuglaufes garantiert, sowie in einem Zustand, der die Entstehung von Bränden durch Funkenflug oder Schlackenauswurf nicht zulässt.

§ 22

Beim Übergang von den Bahnen der Sowjetunion oder der DDR auf die polnischen Bahnen wird das rollende Material, das in Zügen der Sowjetunion im Transit durch Polen läuft, auf dem Übergabebahnhof in der unteraufgeführten Weise abgefertigt:

- a) die Lokomotiven durch Protokolle laut Formblatt in Anlage 4
- b) die Wagen durch Wagenlisten laut Formblatt in Anlage 9

Protokolle und Wagenlisten werden in 6 Exemplaren für jeden Zug xxx auf den Übergabebahnhöfen angefertigt. Auf den Übergabebahnhöfen erhält die Übergabende und die Übernehmende Bahn je 1 Exemplar des Protokolls und der Wagenliste, während die 4 übrigen Exemplare, die ebenfalls von den Beamten der beiden Seiten unterschrieben sind, dem Kommandanten des Zuges ausgehändigt werden.

Beim Übergang eines Zuges der Sowjetunion von den polnischen Bahnen oder der Reichsbahn werden Protokolle und Wagenlisten nicht angefertigt. Der Übergang des rollenden Materials wird bescheinigt durch Abstempelung und Unterschrift der Beamten beider Seiten

ein Vermerk zu machen.

§ 25

Im Falle der Entdeckung von Mängeln, des Verderb oder den Verlust von Gütern, sowie Unvorschriftsmäßigkeit der Verpackung und Verlust der Frachtbriefe oder der Nichtübereinstimmung der Angaben in den Dokumenten mit dem Tatbestand werden bei der Übergabe laut §§ 19, 20, 24 und 35 verkehrliche Protokolle in russischer und polnischer Sprache ausgefertigt, die die Unterschriften der Übergabenden und Übernehmenden Beamten zu tragen haben.

Kapitel IV

Trennung der Verantwortlichkeit der beteiligten Eisenbahnen

§ 26

Bei der Beförderung der Transitsüge der Sowjetunion über die Bahnen der polnischen Republik tragen die Verantwortlichen der Sowjetunion nach den Gesetzen und Verordnungen der UdSSR.

Im Falle des Verschuldens der polnischen Eisenbahnen an einem teilweisen oder vollen Verlust oder Beschädigung der Güter nach den Normen die im Tarif des sowjetisch-polnischen direkten Eisenbahnverkehrs (Teil 1) festgelegt sind, tragen die polnischen Eisenbahnen den Eisenbahnen der Sowjetunion gegenüber die Verantwortung. Dabei kann der Umfang des Schadenersatzes pro Kilogramm des Gutes nicht zwei Tarifeinheiten übersteigen.

§ 27

Die Verantwortlichkeit für andere Verluste und Unfälle die während der Fahrt der Züge der Sowjetunion vorgekommen sind, wird nach den Gesetzen und Verordnungen des betreffenden Ortes, in dem sie entstanden sind, bestimmt, ausschließlich der Verantwortlichkeit, die im § 26 vorgesehen ist.

§ 28

Ansprüche, die innerhalb der Beförderungsverträge entstehen, werden der Verwaltung des internationalen Verkehrs im Eisenbahnministerium (Ministerium der Verbindungswege) der UdSSR in Moskau vorgelegt.

Im Falle, das in diesem Anspruch die Schuldigkeit der polnischen Bahnen durch die Eisenbahnen der Sowjetunion anerkannt ist, wird der Anspruch mit allen Anlagen dem Zentralbüro für

Tarife und internationale Abrechnungen der polnischen Eisenbahnen (ZBITR) - Bydgoszcz, Straße Dworkowa Nr 63 - Überlandt.

§ 29

a) Für Verluste, die durch die Handlungen und Verschulnisse der einen Seite den Eisenbahnen des Vertragspartners zugefügt wurden, trägt die Eisenbahnverwaltung die Verantwortung, durch deren Schuld der Verlust entstanden ist. Jeder Vertragspartner ist für die Handlungen und Verschulnisse seines Personals und der Personen, deren er sich zur Dienstleistung bei der Beförderung bedient, haftbar.

b) Für den Schaden, der während der Beförderung der Züge der Sowjetunion durch die Schuld beider Seiten entstanden ist, bei dem die Feststellung des Schuldigen nicht möglich ist, haften die Eisenbahnverwaltungen beider Seiten für die entstandenen Verluste je zur Hälfte des Schadensbetrages.

c) Wenn durch die Schuld der polnischen Eisenbahnen Züge der Sowjetunion in Brand geraten, zerstört werden oder gänzlich in Verlust geraten, so haben die polnischen Eisenbahnen den Verlust in natura zu erstatten oder den Eisenbahnen der Sowjetunion den Wert nach den ~~1944~~ Preisen und Bedingungen die im "Eisenbahngrenzabkommen" für die Wagen festgelegt sind; für Lokomotiven den Eigenwert der betreffenden Strecken zu bezahlen.

d) Für die Costellung eines Hilfszuges werden die Kosten der Eisenbahnverwaltung, die für das Vorkommnis die Verantwortung trägt, in Rechnung gestellt. Die Bezahlung der Kosten erfolgt laut Grenzabkommen des sowjetisch - polnischen direkten Eisenbahnverkehrs.

§ 30

Bei jedem Vorkommnis mit den Zügen der Sowjetunion, bei dem Verluste entstehen für die die polnischen Eisenbahnen die Verantwortung tragen könnten, muß die letztere telegrafisch benachrichtigt werden. Ausserdem wird von diesen Vorkommnissen der Bevollmächtigte des Eisenbahnministeriums der UdSSR (Ministerium der Verbindungswage) beim Eisenbahnministerium der Polnischen Republik benachrichtigt. Die Ermittlung der Art und die Feststellung des Umfangs der Verluste wird durch Kommissionsbevollmächtigte der Eisenbahnverwaltungen beider Seiten unter Aufstellung eines Protokolls und anderer Unterlagen durchgeführt. Die Kommission wird von der Seite einberufen auf dessen Gebiet sich das Vorkommnis ereignete.

- 13 -

Die andere Seite hat das Recht der Einberufung genannter Kommission, wenn die Seite, auf deren Gebiet sich das Verbrechen ereignete, nach Ablauf von 4 Tagen vom Augenblick des Ereignisses die Einberufung der Kommission nicht erklärte.

Im Falle des Nichterscheinsens der Vertreter einer der beiden Vertragspartner nach Ablauf von 20 Tagen nach dem Tage der Benachrichtigung über die Einberufung der Kommission, wird die Ermittlung einseitig durchgeführt. Das Ergebnis dieser Untersuchung ist in diesem Falle endgültig.

Dem Vorsitz der Kommission führt die Seite, die die Kommission einberuft. Die Kommission hat das Recht Sachverständige einzuladen.

Die Wiederherstellungsarbeiten an dem Unfallstelle dürfen durch die Ermittlungsarbeiten der Kommission nicht aufgehalten werden.

§ 31

In Falle von Meinungsverschiedenheiten innerhalb der Kommission bei der Ermittlung der Verbrechen und bei der Feststellung der gegenseitigen Ansprüche die bei der Anwendung der gegenwärtigen Verordnung entstehen, wird der endgültige Beschluß zusammen von den Vertretern des Ministeriums der UdSSR (Ministerium der Verbindungswege) und der Polnischen Republik getroffen.

§ 32

In Fällen wo durch Nichtbeachtung der bestehenden Betriebsvorschriften und der Signale Todesopfer und Verletzte entstanden, Beförderungsmittel oder Bahnanlagen vernichtet oder beschädigt wurden, trägt der Vertragspartner die Verantwortung dessen Angehörige die Verordnungen und Vorschriften nicht eingehalten haben.

Für Verluste, die durch Naturereignisse und andere unaufhaltsame Kräfte (force majeure) entstanden sind, tragen beide Vertragspartner keine Verantwortung.

§ 33

Jeder Vertragspartner hat das Regrefrecht dem anderen Partner gegenüber wenn der festgelegte Beschluß ihn zwingt den Schadenersatz für Verluste zu tragen für die er nach den gegenwärtigen Bestimmungen voll oder teilweise verantwortlich ist.

Das Regrefrecht wird in dem Falle angewandt, wenn beide Vertragspartner abprechen daß einer von beiden den Schadenersatzanspruch reguliert trotzdem die volle oder teilweise Verantwortung beim anderen Vertragspartner liegt.

Kompromißbeschlüsse und Beschlüsse über die Anerkennung der Ansprüche (Anspruchsforderung) sind für die andere Seite nur in den Fällen verbindlich wenn sie sich damit einverstanden erklärt hat, oder wenn sie trotz Mahnungen auf die Anforderung nicht in entsprechender Frist geantwortet hat.

Wenn die Entschädigung der Ansprüche durch ein Gericht verhängt worden ist, so hat die Seite, die den Geldebetrag nach dem Gerichtsbeschluss bezahlt hat, das Recht eine Rückforderung einzureichen welche vom Vertragspartner nicht bestritten werden kann wenn er über die Gerichtsverhandlung unterrichtet war und die Möglichkeit hatte eine Erklärung in der Angelegenheit einzureichen.

Kapitel V

Ausstattung und Reparatur des rollenden Materials der Züge der Sowjetunion

§ 34

Alle Lokomotiven, die die Beförderung der Züge der Sowjetunion über die polnischen Eisenbahnen durchführen, werden von den polnischen Bahnen Heizmaterial (Kohle), Schmieröl und anderen Materialien in dem Ausmaße zurfügig versorgt, wie es zur Beförderung der Züge durch die Polnische Republik erforderlich ist.

Die Versorgung der Lokomotiven der Züge der Sowjetunion mit Heizmaterial, Schmieröl und anderen Materialien wird auf den Stationen der polnischen Bahnen durchgeführt, die im Fahrplan dafür vorgesehen sind. Über die Mengen der an das Lokomotivpersonal ausgegebenen Heizstoffe, Schmieröl und sonstige Materialien wird im Dienstausschreiben des Lokomotivführers ein Vermerk angebracht.

Das Heizmaterial, Schmieröl und andere Materialien die für die Beförderung der Züge benötigt werden, werden von den polnischen Bahnen auf schriftliche Anforderung nach Formblatt in Anlage 5 mit der Empfangsbestätigung des Lokomotivführers und des Kommandanten des Zuges der Sowjetunion ausgegeben.

Die Anforderung nach Formblatt in Anlage 5 wird in polnischer und russischer Sprache gedruckt; diese Vordrucke sind laufend zu nummerieren und in Buchform zu heften.

Jede Anforderung besteht aus 3 Vordrucken: Anforderung, Duplikat und Stamm unter der gleichen Nummer. Die Vordrucke werden mit einem roten Streifen bedruckt.

Die Anforderungen werden von den Eisenbahnen der Deutschen Demokratischen Republik getreift.

Diese Anforderung wird von dem Kommandanten des Transitzuges der UdSSR ausgefüllt. Die

Die Anforderung und das Duplikat behält die Station, die das Heimmaterial, das Schmieröl oder die sonstigen Materialien ausgibt; den Stamm der Anforderung behält der Kommandant des Zuges (Transit) der UdSSR.

Bei der Verlage der Rechnung durch die polnischen Eisenbahnen für das Heimmaterial, Schmieröl und sonstige Materialien an die Eisenbahnen der UdSSR müssen der Rechnung die mit roten Streifen versehenen Anforderungen beigelegt werden.

Die Versorgung der Lokomotiven und Züge mit Wasser wird auf beliebigen Stationen der polnischen Eisenbahnen, die mit Wasserversorgungsanlagen ausgerüstet sind, kostenlos durchgeführt. Die Säuberung der Feuerkiste der Lokomotiven wird von Lokomotivbrigadepersonal vorgenommen. Die Benutzung der Anschlackkanäle für die Säuberung der Feuerkisten erfolgt kostenlos.

§ 35

Die technische Untersuchung und laufende Ausbesserung der Wagen im Zuge, sowie die Achsbuchsenbohrung, die Verbesserung der Fehler des Verkehrsdienstes in der Behandlung der Güter während der Beförderung der Wagen der Züge der Sowjetunion auf den polnischen Eisenbahnen wird auf den technischen Untersuchungspunkten der polnischen Eisenbahnen durch polnische Eisenbahnpersonal nach dessen Vorschriften durchgeführt. Dabei ist zu beachten:

1) Die Beseitigung der technischen und verkehrlichen Mängel an den Wagen der Züge der UdSSR die die Sicherheit der Züge bei der Beförderung beeinträchtigen, wird in der Regel während der fahrplanmäßigen Aufenthalte der Züge durchgeführt ohne als einer Reparaturwerkstatt zu übergeben.

Nur in besonderen Fällen und wenn es notwendig ist die Wagen aus den Zügen auszusetzen und einer Reparaturwerkstatt zu übergeben, werden die Wagen ausgesetzt und durch den Zugkommandanten den Agenten der polnischen Eisenbahnen zur Reparatur und Instandsetzung übergeben.

2) Die Übergabe der ausgesetzten beladenen Wagen wird durch ein Protokoll nach Formblatt in Anlage 5 vorgenommen, worin der technische und verkehrliche Zustand der Wagen festgelegt wird. (Bei leeren Wagen wird nur der technische Zustand festgelegt). Das Protokoll wird von dem Kommandanten des Zuges der UdSSR und dem Agenten der polnischen Eisenbahn, der die ausgesetzten Wagen übernommen hat, unterschrieben. Im ersten Teil des Protokolls muß die Ursache des Aussetzens der Wagen niedergelegt werden; im zweiten Teil des Protokolls werden die Beschädigungen und Mängel des Wagens, die zur Erreichung der Betriebssicherheit beseitigt wurden, niedergelegt und deren Beseitigung nur durch Aussetzen des Wagens durchführbar sind. Das Protokoll wird in 4 Exemplaren in russischer und polnischer Sprache aufgestellt, von denen 3 Exemplare auf dem Bahnhof wo der Wagen ausgesetzt wurde bleiben und ein Exemplar erhält der Kommandant des Zuges der UdSSR. Dabei werden in der Wagen- und Zugaufschreibungen die ausgesetzten Wagen gestrichen und ein Vermerk über den Grund des Aussetzens angebracht, der mit dem Siegel des Bahnhofs beglaubigt wird.

3) Die Übergabe der Güter in ausgesetzten gedeckten Wagen und in mit Wagendecken versehenen offenen verbleisten Wagen wird unter Prüfung der Bleivenschlüsse durchgeführt, die Übergabe der Güter in offenen Wagen sowie die unter Wagendecken ebene Verbleistung werden in natura übergeben. Für die ausgesetzten Wagen werden außerdem die Beförderungspapiere übergeben, worüber im Protokoll ein Vermerk angebracht wird.

Bei der Notwendigkeit der Entladung des ausgesetzten Wagens, um denselben instand zu setzen, werden die Güter in einen leeren Wagen desselben Zuges umgeladen oder in leere Wagen geschafft, die aus einem andern Zuge der UdSSR ausgesetzt sind. Im äußersten Notfalle kann ein zusätzlicher Aufenthalt zur Umladung des Wagens zugelassen werden, jedoch dürfen dabei nicht 2 Stunden zu dem planmäßigen Aufenthalt des Zuges überschritten werden.

Über die Abnahme und Anlegung der Plomben wird ein Protokoll nach Formblatt in Anlage 8 dieser Bestimmungen aufgestellt. Das Protokoll wird vom dem Zugkommandanten und dem Agenten der polnischen Eisenbahnen (Dienststellenleiter oder Leiter eines Güterkontors) unterschrieben.

Wenn die Umladung der Güter aus dem wegen technischen Mängeln ausgesetzten Wagen in einen leeren Wagen desselben Zuges durchgeführt wird, so wird in diesem Falle in der Wagen- und Zugliste ein Vermerk angebracht aus dem die Beladung des Zuges hervorgeht. Wenn jedoch die Umladung der Güter in einen aus einem andern Zuge der UdSSR ausgesetzten Wagen vorgenommen wird, so ist dieser Wagen in der Wagen- und Zugliste anzuschreiben.

Völlig unabhängig von der vorgenommenen Umladung sowie der Beseitigung verkehrlicher Mängel wird von den polnischen Eisenbahnen ein Verkehrsprotokoll nach polnischen innerbetrieblichen Vorschriften aufgestellt. Dieses Protokoll wird dem Protokoll nach Formblatt in Anlage 6 zusammen mit den Rechnungen über die Auslagen für Umladung und Regulierung der Ladung beigelegt.

4) Ist die Umladung in einen andern Wagen nicht möglich, so werden die Güter ausgeladen und unter Verantwortung der polnischen Eisenbahnen aufbewahrt. In diesem Falle wird der Wagen in Beisein der Vertreter der ZUPWOSO (Міждержавна організація) ССРС und den Vertretern der polnischen Eisenbahnen

5) An den ausgesetzten Wagen muß die laufende Reparatur in kürzester Frist durchgeführt werden, jedoch dürfen dabei nicht 2 Tage überschritten werden. Der ausgebesserte Wagen muß am dem nächsten Zug der Sowjetunion derselben Richtung beigelegt werden; leere Wagen sind den Zügen in Leerrichtung beizustellen. Das nach Anlage 6 bei der Aussetzung des Wagens aufgestellte Protokoll wird dem Zugkommandanten nach Anbringung eines Vermerks über die Einstellung des Wagens übergeben.

+) während des planmäßigen Aufenthaltes

- 20 -

- Wenn für den ausgesetzten Wagen eine Reparatur nötig ist, die auf diesem Bahnhof nicht innerhalb 2 Tagen durchgeführt werden kann, so wird während der Protokollaufstellung eine andere kürzeste Frist festgelegt.

6) Wenn die Einstellung des Wagens nach Beseitigung der technischen und verkehrlichen Mängel in den nächsten Zug (siehe Punkt 4) nicht möglich ist da die Einstellung die Norm des Zuges in Gewicht und Länge überschreiten würde, dann wird im 3. Teil des Protokolls nach Formblatt in Anlage 6 ein entsprechender Vermerk mit Angabe der Zugnummer dieses nicht zu benutzenden Zuges angebracht, der mit den Unterschriften des Dienststellenleiters und Zugkommandanten beglaubigt werden muß.

7) Die Ersatzteile, die für die Ausbesserung der Wagen benötigt werden, werden von den polnischen Eisenbahnen geliefert.

- Für die Lieferung der Ersatzteile durch die polnischen Eisenbahnen für die Wagen der Züge der Sowjetunion, bezahlen die Eisenbahnen der UdSSR den polnischen Eisenbahnen den vollen Preis nach dem in Anlage 12 des Grenzseisenbahnabkommens über den direkten Sowjetisch - polnischen Verkehr festgelegten Preisen.

Kann in Einzelfällen für die Ausbesserung der Wagen der sowjetischen Züge auf den polnischen Eisenbahnen Ersatzteile benötigt werden, deren Konstruktion sich von der Konstruktion der Ersatzteile der polnischen Eisenbahnen unterscheiden oder Radsätze für den rollenden Wagenpark der Züge der UdSSR erforderlich sind, so werden die Ersatzteile oder Radsätze durch die polnischen Eisenbahnen bei der deutschen Reichsbahn angefordert. Diese Ersatzteile oder Radsätze werden von der deutschen Reichsbahn kostenlos im Austausch gegen die beschädigten Teile geliefert.

In diesem Falle wird die Aufenthaltszeit zur Reparatur des Wagens von Tage des Aussetzens bis zum Lieferungstag der Ersatzteile einschließlich der Zeit, die zur Reparatur notwendig ist - jedoch nicht länger als 7 Tage - bestimmt.

Die beschädigten Radsätze und andere Teile dieser Wagen der Züge der UdSSR werden durch die polnischen Eisenbahnen den deutschen Eisenbahnen zurückgegeben.

Die für die Reparatur der Wagen in den Zügen der UdSSR auf den polnischen Eisenbahnen mitgeführten Ersatzteile dürfen aus den leeren Wagen der Züge der UdSSR nicht entfernt werden.

Die Anforderung und Zusendung der Ersatzteile für die Reparatur der Wagen der Züge der UdSSR und die Rückführung der beschädigten Teile der Wagen wird zwischen den polnischen Eisenbahnen und der

Eisenbahnen der DDR laut § 98 des Eisenbahnverkehrsabkommens, das vom 1.5.49 für den direkten Eisenbahnverkehr zwischen der Deutschen Demokratischen Republik und der Polnischen Republik gültig ist, durchgeführt.

Kapitel VI

Statistik über das Betriebsmaterial der Wag der UdSSR

§ 26

Das Moskauer Verkehrsamt stellt monatlich ein Kostentabellenschicht nach Formblatt in Anlage Nr 7 über die Betriebsleistung des vollen des Materials der Wag der UdSSR auf den polnischen Eisenbahnen für jeden Monat auf.

Diese Kostentabellenschicht werden in zwei Exemplaren angefertigt und folgende Anlagen beiliegen: eine Aufstellung der Wagenlisten, Protokolle über die Lohnübergänge in den Wag der UdSSR sowie Fahrtprotokolle, die nach § 17 dieses Abkommens zwischen der Begleitern zu führen sind. Diese Anlagen werden dem Moskauer Tarifbüro an die Verwaltung des internationalen Verkehrs beim Eisenbahnministerium der UdSSR.

Nach der Übergabe der Kostentabellenschicht (Anlage Nr 7) sendet die Verwaltung des internationalen Verkehrs beim Eisenbahnministerium der UdSSR dem Moskauer Tarifbüro - Stadt Midoschtech - ein Exemplar mit beigelegten Wagenlisten und Lohnübergangsprotokolle zurück.

Die Übergangstabelle an der Grenze sendet der Verwaltung und Direktion ihrer Bahnen die Wagenlisten und Lohnübergangsprotokolle nach dem in ihren innerdienstlichen Vorschriften festgesetzten Termin ein.

§ 27

zwischen

Die Grenzübergangstabelle/der UdSSR und Polen und zwischen Polen und der DDR stellen bis spätestens 6. eines jeden Monats für den vergangenen Monat die Berichte in 4 Exemplaren über den Empfang und die Übergabe der Wagen nach Formblatt in Anlage Nr 12 auf. Die Berichte werden zu 22.00 Uhr westeuropäischer Zeit an der Grenze zwischen der Polnischen Republik und der Deutschen Demokratischen Republik und an der Grenze zwischen der Sowjetunion und der Polnischen Republik zu 24.00 Uhr Moskauer Zeit aufgestellt.

Alle 4 Exemplare werden durch die Agenten der Grenzübergangstabelle gegenseitig abgestimmt und unterschrieben. Jede Seite...

Exemplare.

Das Datum des Tagestempels der empfangenden Seite wird als Empfangszeit des Wagens bei der Übergabe angesehen.

Kapitel VII

Die Verrechnungen zwischen dem Eisenbahn

§ 30

Das Eisenbahnministerium der UdSSR schließt den Eisenbahnministerium der Polnischen Republik

1) für den Durchlauf der Züge der UdSSR 0,0042 Tarifeinheiten für jeden Achsenmeter des rollenden Materials das in Zügen der UdSSR die polnischen Eisenbahnen durchfahren hat nach den vom Eisenbahnministerium der UdSSR anerkannten Rechnungen.

2) für die Vorkerbung mit Eisenmaterial nach den Preisen, die in Abkommen über Warenlieferungen zwischen der UdSSR und Polen vorgesehen sind nach den Rechnungen des polnischen Eisenbahnministeriums mit beigefügten Aufzeichnungen, die in § 34 festgeschrieben sind, mit den Aufzeichnungen der Sowjeten, die das Eisenmaterial empfangen haben.

3) für das Schmieröl in jedem nach den vorgelegten Rechnungen des Tarifbüros mit den in § 34 festgelegten Aufzeichnungen.

4) für die Reparatur des rollenden Materials der westeuropäischen Bahnen, das aus den Zügen der UdSSR ausgehört werden ist:

a) an Lokomotiven nach den Preisen die in Anlage Nr 10 dieses Abkommens vorgesehen sind, sowie auch nach den faktischen Ausgaben in dem Fall wenn der Wert der Reparatur nicht nach den festgesetzten Preisen berechnet werden kann.

b) an Wagen nach den Preisen die in Anlage Nr 12 zum Protokoll des Grenz-Eisenbahnabkommens über den sowjetisch-polnischen direkten Eisenbahnverkehr auf Grund der Rechnungen des Zentralen Tarifbüros, die an die Verwaltung für Internationalen Verkehr beim Eisenbahnministerium der UdSSR monatlich mit Anlage der Protokolle über die Reparaturen der Lokomotiven und Wagen nach Fernblatt in Anlage Nr 6 gesandt werden, vorgesehen sind.

5) für den Verlust, den die polnischen Eisenbahnen durch die Verschümmung des Zugpersonals der Züge der UdSSR erleiden, bestätigt durch Protokolle und andere Unterlagen, nach dem wirklichen Wert.

Für das zerstörte, beschädigte oder verbrannte rollende Material, das sich auf polnischen Bahnen befindet, wird bei erwiesener Schuld der Agenten der Eisenbahnen der UdSSR folgender Wert erstattet: Für Güterwagen nach den Preisen, die im Eisenbahngrenzabkommen für den sowjetisch - polnischen direkten Eisenbahnverkehr festgelegt sind, für die Lokomotiven und Personenzüge nach dem wirklichen Wert, der durch Protokolle und andere Unterlagen bestätigt ist.

Die Bezahlung der bei Verkehrsunregelmäßigkeiten an den Wagen der Züge der UdSSR von den polnischen Eisenbahnen vorgenommenen Arbeiten erfolgt nach dem Selbstkostenpreis (Arbeitskraft und Materialien) unter Beifügung der Protokolle, die vom Kommandanten des Transitzuges und vom Dienststellenleiter des Bahnhofs auf dem die Reparatur durchgeführt wurde, unterzeichnet sein müssen.

6) für die Arbeit der Zugbegleitbrigaden in den Personenzügen BfSt - Berlin und Brest - Frankfurt/Oder 12,3 Tarifeinheiten für die Bedienung eines Zuges auf den Strecken der polnischen Eisenbahnen nach den Rechnungen des Zentralen Tarifbüros.

7) für die Umladungen der Güter aus den ausgesetzten beschädigten Wagen (Punkt 3 § 95) die durch das Personal der polnischen Eisenbahnen durchgeführt wurden - 0,17 Tarifeinheiten pro Tonne. Als Unterlage für die Bezahlung dient das Protokoll über die Umladung, das von dem Dienststellenleiter des Bahnhofs und dem Kommandanten des Transitzuges in dem der Wagen eingestellt wurde, unterschrieben ist. Außerdem muß in dem Protokoll über die Ansetzung des Wagens (Anlage Nr 6) ein Vermerk des Kommandanten des Zuges angebracht sein, aus dem der Wagen ausgesetzt wurde, über die Notwendigkeit der Umladung.

8) für die Verletzung oder den Tod eines Bediensteten der polnischen Eisenbahnen durch Verschulden des Zugpersonals der UdSSR auf Grund der Unterlagen des Zentralen Tarifbüros - Stadt Ridgesechtsh und laut den Bestimmungen Kapitel IV dieses Abkommens.

§ 99

Das Eisenbahnministerium der polnischen Republik bezahlt dem Eisenbahnministerium der UdSSR folgendes:

1) für den Verlust, der in den Zügen der UdSSR durch Verschümm-

den der polnischen Eisenbahnen entstanden ist, der durch Protokoll und andere Unterlagen bestätigt ist, nach dem wirklichen Wert.

2) Für das zertrümmerte, beschädigte oder verbrauchte rollende Material der Züge der UdSSR wird bei erwiesener Schuld der Agenten der polnischen Eisenbahnen folgender Wert erstattet:

Für Güterwagen - nach den Preisen, die im Eisenbahngrenzabkommen für den sowjetisch-polnischen direkten Eisenbahnverkehr festgelegt sind,

für die Lokomotiven und Personenzüge - nach dem wirklichen Wert, der durch Protokolle und andere Unterlagen bestätigt ist.

Die Tatsache der Beschädigung und des Verlustes an rollendem Material wird durch Protokoll und andere Unterlagen bestätigt.

3) Für nicht termingerechte Bereitstellung der technischen und verkehrlichen Mittel an ausgesetztem rollendem Material, sowie für nicht termingerechte Einstellung der ausgesetzten Wagen in die Züge - 0, 24 Tarifeinheiten für jeden vollen Tag der Terminüberschreitung.

4) Für die Verletzung oder den Tod eines Bedieneten der sowjetischen Eisenbahnen durch Versehen des Personals der polnischen Eisenbahnen oder durch Mittel an den Einrichtungen der Bahnanlagen auf Grund der Unterlagen der Verwaltung des Internationalen Verkehrs der Eisenbahnen der UdSSR und Land der Bestimmung im Kapitel IV dieses Abkommens.

5) Für jeden Totschlagender der bedienten UdSSR in den Zügen der UdSSR aus Polen nach der Sowjetunion oder in der Gegenrichtung (§ 19) - 0,005 Tarifeinheiten.

§ 46

Die Seite, die einen Unfall der Züge der UdSSR verursacht, hat die Kosten für die Instandsetzung der beschädigten der anderen Seite nach den Bestimmungen der Züge, entsprechend dem Eisenbahngrenzabkommen des sowjetisch-polnischen Eisenbahnverkehrs.

§ 47

Für die Bespannung der Züge mit Lokomotiven der anderen Seite (§ 17) bezieht die Seite, die die Lokomotive benutzt auf Grund der Rechnung der Bahn die Eigentümern der Lokomotive ist, mit Beilage der Quittung nach Formblatt in Anlage 1 für jeden Lokomotivwechsel (einschl. Berechnung des Lokomotivwenders) den Satz von 0,075 Tarifeinheiten.

Die Rückbeförderung der Lokomotivmaterial, die bei der Beförderung der Güter der UdSSR verwendet wurde, wird nicht bezahlt.

§ 42

Die in den §§ 38 - 41 angegebenen Berechnungen werden so angewandt, wie es in den Bestimmungen über die Berechnungen, Berichterstattung und Beschäftigungsdifferenzierung des sowjetisch-polnischen direkten Eisenbahnverkehrs vorgesehen ist.

Kapitel VIII

Schlussbestimmungen

§ 43

Die gegenseitigen Vorschriften treten ab 1950 in Kraft und werden bis zur Kündigung durch eine beider Vertragseiten durch schriftliche Mitteilung 6 Monate vor dem Kündigungstermin - in Kraft bleiben.

§ 44

Die gegenseitigen Vorschriften sind aufgestellt und unterschrieben in Moskau am 1950 in zweifacher Ausfertigung, je in russischer und polnischer Sprache. Beide Texte haben die gleiche Kraft.

In Vollmacht des
Eisenbahnministeriums
der UdSSR

In Vollmacht des
Eisenbahnministeriums
der Polnischen Republik

~~SECRET~~

**BELEGKOPPELUNG FÜR DIE FÜR DEN UMSATZ
IN KONTAKT UND DIE TECHNISCHE FÜR DEN UMSATZ**

BELEGKOPPELUNG

**Für die Benutzung der Lokomotive der polnischen Eisenbahnen
für den Transport der U45R Nr.**

..... Tag Monat 195....

- 1) Lokomotivgattung Nr. **U45R**
(mit Tender)
- 2) Lokomotivnummer
- 3) Abgangsbahnhof der Lokomotive
..... Stunden Minuten
- 4. Ankunftsstation der Lokomotive
..... Stunden Minuten
- 5) Durchführungs Strecke der Lokomotive km
- 6) Zahl der geleisteten Lokomotivfahrkilometer
- 7) Name des Betrages der Leistung X)

Unterschriften:

Diensthabender des
Abgangsbahnhofs

Beglaubigter

Diensthabender des
Ankunftsbahnhofs

Beglaubigter

Stempel

Stempel

X) wird von Sachverständigen
verifiziert ausgefüllt.

Wird in russischer und
polnischer Sprache gedruckt

Anlage N 1
(na 17)

**DIREKTOR EISENBAHNVERKEHR FÜR DIE SÜDE DER UDSSR
IN TRANSITVERKEHR ÜBER DIE POLNISCHEN EISENBAHNEN**

Q u i t t u n g

für die Benutzung der Lokomotive der polnischen Eisenbahnen
für den Transitweg der UdSSR Nr.....

..... Tag Monat 195....

1. Lokomotivgattung Nr. Achsenzahl
(mit Tender)
2. Lokomotivführer
3. Abgangsbahnhof der Lokomotive
..... Stunden Minuten
4. Ankunftsbahnhof der Lokomotive
..... Stunden Minuten
5. Durchfahrene Strecke der Lokomotive km
6. Zahl der geleisteten Lokomotivachskilometer
7. Summe des Betrages der Leistung X)

Unterschriften:

Diensthabender des
Abgangsbahnhofs
Befehlshaber

Diensthabender des
Ankunftsbahnhofs
Befehlshaber

Stempel

Stempel

X) wird von zentralen
Tariffürer ausgefüllt.

Beilage Nr. 3
(am 1. 11)

DIREKTEN EISENBahnVERKEHR FÜR DIE ZÜGE DER UdSSR
IM TRANSITVERKEHR ÜBER DIE POLNISCHEN EISENBahnen

B E R I C H T

Über die Fahrt der Züge der UdSSR im Transitverkehr
über die polnischen Eisenbahnen

für einen Tag von 18 Uhr bis 18 Uhr 195..

Nr der Züge	Nr der Züge nach dem Fahrplan	Zahl der Achsen im Zug	Zeit der Annahme durch PVP	Bahnhof, auf dem sich der Zug befindet um 18 Uhr am An- fang des Berichtes tages	Durch welche Strecke in einem Tage (km)	Übergabe von den PVP	Aufenthalt der Züge auf dem PVP

Insgesamt

Anzahl der Züge im Umlauf Lokomotiven

Wagengarnituren.....

Geleistete Zugkilometer

Umlaufgeschwindigkeit km/Tag

Unterschrift:

Wird in russischer, polnischer
und deutscher Sprache gedruckt

Anlage Nr. 4
(zu 22)

DIREKTER EISENBAHNERKEHR FÜR DIE ZÜGE DER UDSSR
IM TRANSITVERKEHR ÜBER DIE POLNISCHE EISENBAHNEN

PROTOKOLL

Über den Lokomotivübergang auf dem Übergangsbahnhof
" " Monat 195...

Lokomotiv Nr Gattung Zahl der Achsen
Tender Nr Gattung Zahl der Achsen
Heizmaterial Tonnen, Schmieröl kg, zugewiesen dem
Betriebswerk der Eisenbahn, ist im Bestand der
Lokomotivkolonne aufgenommen, Übergang zur Eisenbahn.....
..... in ~~guten~~ halten Zustand ohne technische Abnahme,
~~arbeiten~~ arbeitenden

Übergeben:	Übernommen:
Dienststellenleiter des Bahnhofs Eisenbahn	Dienststellenleiter des Bahnhofs Eisenbahn
Übergebender Agent	Übernehmender Agent
-----	-----
Stempel der Übergabebahn	Stempel der Übernahmebahn

Übergang über den Übergangsbahnhof
" " Monat 195...

Übergangsmannete Lokomotive und Tender mit Heizmaterial Tonnen
Schmieröl kg, übergegangen auf die Eisenbahnen
in ~~guten~~ halten Zustand ohne technische Abnahme,
~~arbeiten~~ arbeitenden

Übergeben:	Übernommen:
Dienststellenleiter des Bahnhofs Eisenbahn	Dienststellenleiter des Bahnhofs Eisenbahn
Übergebender Agent	Übernehmender Agent
-----	-----
Stempel der Übergabebahn	Stempel der Übernahmebahn

Roter Streifen

Wird in russischer und
polnischer Sprache gedruckt

Anlage Nr 5
(an § 34)

**VERFAHREN EISENBAHNVERKEHR FÜR DIE ZÜGE DER UDSMR
IM TRANSITVERKEHR ÜBER DIE POLNISCHEN EISENBAHNEN**

ANFORDERUNG Nr

von Holzmaterial und Schmieröl für die
Lokomotive Nr.

Zug Nr..... Leitungsweg des Lokführers Nr

Lokführer Lokheizer

(oder der Zugcommandant) Datum 195

Name des Bahnhofs	Art des Materials	Menge in Kilogramm	
		angefordert	angegeben

Behalten
(Art und Menge des angegebenen Materials in Worten)

Zugcommandant (Unterschrift)

Lokführer des Zuges (Unterschrift)

Datum 195.....

Abgegeben vom Leiter des Materiallagers
(Unterschrift)

Stempel des Bahnhofs

Wird in russischer und
polnischer Sprache gedruckt

Anlage Nr 6
(zu § 24)

DIREKTER EISENBAHNVVERKEHR FÜR DIE ZONE DER UDSSR
UND TRANSITVERKEHR ÜBER DIE POLNISCHE EISENBAHNEN

PROTOKOLL

Zur das Aussetzen, die Reparatur, das Einsetzen

des Wagens Nr
der Lokomotive Gattung Nr

Datum 195 ...

auf dem Bahnhof Eisenbahn

aus Zug Nr Transport Nr

der UdSSR gehörender Wagen Nr
Lokomotive Gattung Nr

Bezeichnung der Bahn Zahl der Achsen Wagenart
(geschlossener Wagen, Plattenwagen, Kesselwagen, Kühlwagen u.a.)

Beladen oder leer

Ursache des Aussetzens

Wagen
Lokomotive muß innerhalb Tagen repariert werden.

Dem Protokoll werden folgende Unterlagen beigelegt:

.....
.....
.....
(Lieferschein, Tageliste, Frachtbrief, Verkehrsprotokoll ua.)

Übergeben:
.....
.....

Übernommen:
Dienststellenleiter des
Bahnhofs
.....

Stempel des Bahnhofs

Angaben über die Reparatur der Lokomotive

Datum Monat 195....

in Bahnbetriebswerk Eisenbahn

Nr. durchgeführte Reparatur:
Antriebsgattung Nr.

Gesamtkosten der Reparatur Tarifeinheiten.

..... ist zur Beförderung im Zug einer Lokomotive brauchbar.

Übergeben:
Leiter des Bahnbetriebs-
werkes
..... Eisenbahn

Übernommen:
Dienststellenleiter des
Bahnhofs
..... Eisenbahn
Stempel des Bahnhofs

Angaben über das Einsetzen des Wagens der Lokomotive

Datum Monat 195....

auf dem Bahnhof Eisenbahn

in den Zug Nr. Transport-Nr.

ist eingestellt der Wagen Nr.
die Lokomotive Gattung Nr.

Name der Bahn Achsenzahl

Wagenart (gedeckte Wagen, Plattenwagen, Kesselwagen, Kühl-
wagen u.ä.)

Beladen oder leer

Im Protokoll werden folgende Unterlagen beigelegt

(Frachtbrief, Wagenliste, Verkehrsprotokoll, Reparaturvorschlag u.ä.)

Übergeben:
Dienststellenleiter des
Bahnhofs
.....

Übernommen:
Zugkommandant
.....
Stempel des Bahnhofs

**DIREKTER EISENBAHNVVERKEHR FÜR DIE SOZE DER UDSSR
IM TRANSITVERKEHR ÜBER DIE POLNISCHE EISENBAHNEN**

PROTOKOLL

Über die Entfernung und Anbringung der Kleisiegel

**Bahnhof der polnischen Eisenbahnen
Transitweg der UdSSR Nr.....**

Datum Monat 195...

Das vorliegende Protokoll wird auf Grund der Entfernung der Kleisiegel von Wagen Nr.....aufgestellt. Beförderungsweg nach dem Frachtkrieg Nr..... von BahnhofEisenbahn zum BahnhofEisenbahn mit folgenden Gütern.....

Die Güter werden aus diesem Wagen in den Wagen Nr..... umgeladen wegen technischer Mängel die die Sicherheit des Zugbetriebes gefährden. An Wagen Nr sind die Kleisiegel des Bahnhofsder poln.Eisenbahnen angebracht.

Die von Wagen abgenommenen Kleisiegel werden beigefügt.

Unterschriften:

**Kommandant des Zuges der UdSSR
.....**

**Dienststellenleiter des Bahnhofs
oder Leiter des Geräteagars X)
.....**

X) Nichtzutreffendes ist zu streichen.

Annahme der polnischen Eisenbahnen

Die Wagenlisten wurden dem Agenten übergeben, der sie empfangen hat
umUhr Min.

Die technische Untersuchung wurde beendet um Uhr Min.

Agent der übernehmenden
Bahn

Agent der übergebenden
Bahn

.....
(Unterschrift)

.....
(Unterschrift)

Stempel

Stempel

Übergabe durch die polnischen Eisenbahnen

Die Wagenlisten wurden dem Agenten übergeben, der sie um Uhr
..... Min empfangen hat.

Die technische Untersuchung war um Uhr Min. beendet.

Agent der übernehmenden Bahn

Agent der übergebenden Bahn

.....
(Unterschrift)

.....
(Unterschrift)

Stempel

Stempel

Anlage Nr 10
(zu § 38 Punkt 4a)TARIFLISTEÜber die Materialien, Reserveteile und ausgebesserten Stücke
für die Lokomotiven der Spurweite 1435 mm der Bahnen der UdSSR.I. Arbeitslöhne

Höhe des Stundenlohns - 0, 266 Tarifeinheiten

II. Materialien

Lfd Nr. Nr.	Bezeichnung des Materials	Masseinheiten	Preis des Ma- terials in Tarif- einheiten pro kg
1	2	3	4
1	Bremse / Lagerechale, Kugellager u.ä.w.	1 kg	0,234
2	Gusseisen (schmiedbar)	"	0,054
3	Eisen	"	0,156
4	Messing	"	0,301
5	Kupfer	"	0,319
6	Englisches Zinn	"	2,341
7	Instrumentenstahl	"	0,843
8	einfacher Stahl (Bandlegüte)	"	0,055
9	Elektroden	"	0,437
10	Draht (für autogenisches Schweißen)	"	0,109
11	" (Kupferdraht für Schweißarbeit)	"	0,936
12	" (weicher Eisendraht)	"	0,051
13	Kupferne Überleitungen (Röhren)	"	0,437
14	Eisene Röhren (Schmierrohre)	"	0,094
15	Messing in Stäben	"	0,303
16	Rundeisen	"	0,042
17	Rundeisen	"	0,039
18	Kupferblech	"	0,780
19	Eisenblech	"	0,062
20	Zinkblech	"	0,273
21	Weißmetall 6 %	"	0,297
22	" 10 %	"	0,328
23	" 20 %	"	0,624
24	" 25 %	"	0,624
25	" 30 %	"	2,107
26	" 35 %	"	2,107

1	2	3	4
27	Zinklagerung (Kreuzkopf)	1 kg	0,624
28	Kesselfetten	"	0,078
29	Nachschon in Durchmesser von 2 bis 7mm	1 Stück	0,002
30	" in Durchmesser von 8 bis 12mm	"	0,003
31	Riesenhelmen 7/8" bis 3/8"	1 kg	0,178
32	Riesenhelmen 1/2" bis 1/4"	"	0,390
33	Riesensaiten	"	0,281
34	Riesensaiten	"	0,391
35	Unterlegscheiben für Bolzen	"	0,187
36	Unterlegscheiben für Bolzen (Kreuzkopf)	"	0,218
37	Glascheiben (Klingel) 2 mm	"	0,345
38	Hiefmischer (Pulver)	1 m ³	11,862
39	Kesselschmelze	1 Stück	0,101
40	Nichtleuchte Glühlampe	"	0,167
41	Feuerfeste Steine	1 kg	0,109
42	Schmelzpapier	1 Blatt	0,059
43	Rechte aus Baumwolle	1 kg	0,656
44	Rechtstücke	"	0,078
45	Film	"	0,390
46	Bromspiritus	"	0,047
47	Schweißpulver (Zinnit)	"	0,463
48	Schweißpulver	"	0,203
49	Schmelze (Pulver)	"	0,055
50	Asbest (Karton) in Tafeln	"	0,671
51	Graphit (in Pulverform)	"	0,055
52	Karbit	"	0,078
53	Klingelrit	"	3,980
54	Sauerstoff	1 m ³	0,203
55	Asbestschüre	1 m ³	0,671
56	Graphitiertes Hanfseil	"	0,499

1	2	3	4
57	Salzsäure	1 kg	0,025
58	Vaseline	"	0,105
59	Petroleum	"	0,065
60	Waxt (Kittmas)	"	0,028
61	Zylinderschmieröl für Arbeit mit überhitztem Dampf	"	0,124
62	Zylinderschmieröl für die Arbeit mit gesättigtem Dampf	"	0,062
63	Maschinenöl	"	0,062
64	Wagnöl (mineralisch)	"	0,047
65	Sensitivitätslage für Wasserstands- messgeräte	1 Stück	0,023
66	Sensitivitätslage für Überhitzungs- messgeräte	"	1,014
67	Explosionsbeständigkeit für Überhitzungs- messgeräte	"	0,936
68	Explosionsbeständigkeit für Wasserstands- messgeräte	"	0,936
69	Explosionsbeständigkeit für Wasserstands- messgeräte	"	0,047
70	Eisene Dichtungsmasse für Überhitzungs- messgeräte	"	0,167