

Przekład z niemieckiego.

**Artykuły Umowy odnoszącej się  
do wzajemnej ochrony interesów w związku z odwrotem wojsk niemieckich  
z obszarów grupy kijowskiej i 10 armii**

Artykuł I.

Upętomocnieni przedstawiciele polscy zobowiązują się uroczyście zapewnić, a w razie potrzeby po wzajemnym porozumieniu się zabezpieczyć odtransportowanie wojsk niemieckich grupy kijowskiej i 10 armii na wszystkich liniach kolejowych i drogach prowadzących przez polski teren na wschód od dotychczasowej linii demarkacyjnej i na wschód od odcinka rzeki Wisły (linia kolejowa Osowiec – Grajewo) bez jakichkolwiek nieprzyjaznych czynności ze strony polskiej.

Artykuł II.

Upętomocnieni przedstawiciele polscy i niemieccy zapewniają niniejszym, że podczas obopólnych transportów wojskowych jako też przy zetknięciu na obszarze grupy kijowskiej i 10 armii zaniechane będą jakiekolwiek czynności nieprzyjacielskie, przerwy w ruchu i w szczególności wszelkie rozbrajanie.

Artykuł III.

Upętomocnieni polscy przedstawiciele oświadczają, że przeciw systemowi kolejowemu grupy kijowskiej i 10 armii oraz ich wszystkim częściom ze strony polskiej aż do ukończenia odtransportowania nie będą podjęte żadne nieprzyjazne przedsięwzięcia. Umowy zawarte w tak zwanym protokole nr 1 w listopadzie 1918 w Kownie pomiędzy Naczelnym Dowództwem na Wschodzie a Rządem Polskim o używaniu linii kolejowej Osowiec – Grajewo i o zabezpieczeniu odtransportowania wojsk niemieckich otrzymują niniejszym moc obowiązującą, o ile zmiana tych postanowień już nie nastąpiła albo też nie następuje w poniższych artykułach.

Artykuł IV.

- 1) Polskie władze zobowiązują się, że ich wojska nie będą wychodziły poza miejscowość Ugowo. Niemiecka władza wojskowa zobowiązuje się, że patrole nie będą przekraczały linii: ujście Turośli do Narwi – punkt 117 – 3 kilometry – na północno-wschód od Ugowa (Uhowa – M. G.) – punkt 137 – 1 kilometr na zachód od Bojar – wschodni brzeg lasu obok „b” napisu Cibory – punkt 144 – 1 kilometr na północ od Suraża. (Mapa niemiecka 1 : 100.000). Patrolowanie linii kolejowej wewnątrz strefy neutralnej aż do punktu 117 wykonywa polski personel kolejowy.
- 2) W obwodzie Bielsk ustala się następującą linię demarkacyjną: Mielnik – droga z Mielnika do Aleksandrówki - Aleksandrówka – Grabarka – Tolwin – Żurobice – Działkowicze – droga do Boćków aż do potoku Leśna - bieg potoku Leśna – bieg potoku Nurzec aż do Kiersnowki – skrzyżowanie dróg i kilometr na wschód od Swiryd – Topczewo – Bietkowo (miejscowość należy do Polaków). (Mapa niemiecka 1 : 300.000).

- 3) Polskie władze wojskowe zobowiązują się, że garnizony polskie wewnątrz strefy obejmującej po 5 kilometrów na wschód i na zachód od kolei i drogi Mońki – Grajewo nie będą zwiększane aż do skutecznego odmarszu wojsk niemieckich. W oznaczonej strefie jako też w obszarze między rzeką Bobrem od Karbowa do Dawidowizny a linią demarkacyjną Niemcy mają prawo zajmować kwatery i wybierać żywność dla przeciągających oddziałów; żywność ma być płacona. Szczegóły mają być regulowane między właściwymi władzami niemieckimi a polskim dowództwem twierdzy w Osowcu i komisarzem w Grajewie.

#### Artykuł V.

Przedstawiciele niemieccy upętnoczeni do zawarcia umowy zapewniają niniejszym, że marsz polski przeciw bolszewikom na razie w sile mniej więcej 10 batalionów po najwyżej 800 (ośmuset) ludzi, dwóch szwadronów i dwóch baterii artylerii po 4 działa będzie się mógł odbyć przez Białystok i dalej przez Grodno i Wołkowysk. Puszczanie w ruch tych transportów może nastąpić w dwa dni po podpisaniu niniejszych umów przedstawiciela niemieckiego dra Bühlmanna i przedstawiciela polskiego doktora Kolankowskiego.

#### Artykuł VI.

Upętnoczeni przedstawiciele niemieccy zapewniają niniejszym, że obszary obsadzone dnia 3 lutego 1919 przez wojska niemieckie grupy kijowskiej i 10 armii będą trzymane w całym rozmiarze przeciw bolszewikom. W razie opróżnienia przez Niemców znajduje zastosowanie Artykuł VIII ustęp a.

#### Artykuł VII.

Upętnoczeni przedstawiciele niemieccy zapewniają niniejszym, że w obrębie wyżej wymienionego terenu wszystkie miejscowe bolszewickie prądy będą przez władze niemieckie zwalczane i w ogóle nie będą dopuszczane ani cierpiące żadne organizacje bolszewickie.

#### Artykuł VIII.

Grupowanie (Aufmarsch) oddziałów polskich ma się odbywać w ten sposób odcinkami z południa ku północy, ze oddziały niemieckie będą luzowane przez oddziały polskie i że wojska polskie będą mogły przez bolszewikami ochraniać obszar utrzymywany przez wojska niemieckie przed wprowadzeniem oddziałów polskich.

W tym celu władze niemieckie wojskowe zobowiązują się:

- a) o zamierzonym opróżnieniu odnośnego odcinka zawiadomić na czas polskie kierownictwo wojskowe w porozumieniu z polskim oficerem łącznikowym przy danej komendzie,
- b) przy odmarszu wojsk niemieckich oddać wszystkie dla eksploatacji niezbędnie potrzebne urządzenia zarówno eksploatacyjne jako też ruchowe łącznie z niezbędnymi w tym celu aparatami telefonicznymi i telegraficznymi w stanie zdolnym do użytku,
- c) uregulowanie ewentualnych tarć, przeszkód w zdolności użytkowej kolei mają zarządzać oficerowie łącznikowi polscy w porozumieniu z niemieckimi komendami,
- d) polskie oddziały przednie (Vorkommandos) wpuszczać na 1 do 3 dni do odpowiedniego odcinka przed odmarszem wojsk niemieckich,
- e) całą własność państwową niemiecką znajdującą się w oznaczonym obszarze, jeśli jej sprzedaż wchodzi w rachubę, przedstawić do kupna władzom polskim natychmiast po podpisaniu niniejszej umowy. Jeżeli zachodzą wątpliwości, czy dany przedmiot do kupna

stanowi niemiecką własność państwową, wówczas rozstrzyga o tym komenda niemiecka wspólnie z polskim oficerem łącznikowym.

#### Artykuł IX.

W związku z marszem oddziałów polskich przeciw bolszewikom i w celu uregulowanego i pozbawionego traci luzowania wojsk niemieckich przez oddziały polskie, jako też w celu utrzymania porządku i bezpieczeństwa publicznego w czasie przejściowym już obecnie:

- a) przyjmuje się po dwóch oficerów łącznikowych polskich w Białymstoku, w Godnie, w Brześciu Litewskim i Wołkowysku;
- b) dopuszcza się komisarzy rządowych w Białymstoku, w Grodnie i Brześciu Litewskim. Obydwaj oficerowie łącznikowi i komisarz rządowy w Brześciu Litewskim pozostają na razie u generała Listowskiego w Białej i przeniosą się do Brześcia Litewskiego dopiero po specjalnej umowie między dowództwem XX rezerwowego korpusu a generałem Listowskim.

#### Artykuł X.

Szczegółowa umowa w sprawie ruchu kolejowego, telefonicznego i telegraficznego zostaje ustalona w specjalnych układach i stanowi część niniejszej umowy.

#### Artykuł XI.

Upęnomocniony przedstawiciel rządu niemieckiego dodaje do tej umowy wyraźne oświadczenie: dopuszczając postanowieniami niniejszej umowy oddziały polskie do terenu spornego między Polską a Litwą rząd niemiecki nie zajmuje bynajmniej stanowiska w kwestii ostatecznej przynależności tego terenu. Luzowanie wojsk i władz niemieckich przez wojska i władze polskie ma raczej służyć tylko w celu ochrony kraju przed bolszewikami. Według zapatrywania rządu niemieckiego ustalenie granic między Polską a Litwą będzie wyłącznie rzeczą prawa samookreślenia narodów a w danym razie sprawą kongresu pokojowego.

#### Artykuł XII.

Ażeby przyspieszyć ukończenie układów, przedstawiciele polscy odstępują wyjątkowo od tego, ażeby niniejsza umowa została równocześnie sporządzona w języku polskim. Artykuły tej umowy zostały przez obu stronnych upęnomocnionych przedstawicieli podpisane w dwóch jednobrzmiących egzemplarzach i otrzymują tym samym moc obowiązującą.

Obustronne pełnomocnictwa zostały zbadane i uznane za wystarczające i odpowiednie.

Rokowania prowadzono i podpisano w Białymstoku 5 lutego 1919.

Pełnomocnicy niemieccy:  
Z polecenia niemieckiego rządu:  
Dr Manfred Bühlmann w. r.

Pełnomocnicy polscy:  
Prof. dr L. Kolankowski w. r.,  
przedstawiciel Rządu Polskiego.

Ze strony wojskowej:  
Najstarszy obecny oficer Sztabu Generalnego:  
Hiemer kpt. szt. gen., w. r.  
pełnomocnik grupy kijowskiej

Ze strony wojskowej:  
J. Gąsiorowski kpt. w. r.

Przy obrada byli obecni:

Mohs ptk w. r.  
Ruoff ppor. w r.  
Modler por. w. r.  
Weise kpt. w. r.  
Tieman kpt. w. r.

Helebrandt por. w. r.  
Mrozowski w. r., komisarz  
Rządu Polskiego w Białymstoku.

Za ścisłość przekładu:  
(-) J. Gąsiorowski kpt.

(pieczęć okrągła) „Naczelne Dowództwo W. P.”  
Beglaubigte Uebersetzung  
A. B.  
(-) Ładoś pptk.

---

Odpis

Przekład z niemieckiego.

Dodatek I.

Układ specjalny do artykułu X „Umowy odnoszącej się do wzajemnej ochrony interesów w związku z odwrotem wojsk niemieckich z obszarów grupy kijowskiej i 10 armii”.

Pod względem techniczno-kolejowym ułożono w związku z dzisiejszą umową dotyczącą transportowania polskich wojsk przez Białystok w kierunku Grodna i Zelwy co następuje:

Punkt 1.

Parowozy i wagony ma dostarczyć zarząd polskich kolei żelaznych. W Białymstoku, Waliłach i Sokółce będą ustawione polskie parowozy rezerwowe z podwójną obsługą.

W Białymstoku i Sokółce jest dla tego celu po jednym stanowisku parowozowym do rozporządzenia.

Cały tabor dostarczony przez polską stronę nie może być przez Niemców naruszony.

Służbę przyprzęgową należy przeprowadzić od Łap.

Niemiecki zarząd kolejowy udziela pomocy w razie wypadków i przeszkód w ruchu. Dla celów otwarcia ruchu kolejowego między Łapami a Białymstokiem będą obydwie pod Baciutami przez wyjęcie szyn przerwane tory dnia dzisiejszego przez niemiecki zarząd kolejowy ponownie przeprowadzone do stanu zdolnego do jazdy.

Punkt 2.

Pociągi jadące z Łap do Białegostoku zatrzymują się bezwarunkowo przy sygnale blokowym Słobódka. Tam obejmuje prowadzenie pociągu niemiecki personel parowozowy, podczas gdy polski personel parowozowy jedzie od tej chwili na parowozie dla celów informacyjnych, nie obsługując parowozu aż do stacji przeznaczenia.

Zatrzymanie przed sygnałem blokowym Słobódka w regule nie może przekraczać pięciu minut. Oczekiwanie na przyjazd pociągu z Białegostoku w kierunku Czeremchy musi się uniknąć. W takich wypadkach ma pociąg z Łap pierwszeństwo. Gdyby zatrzymanie przed blokiem sygnałowym Słobódka musiało być z powodów nieprzewidzianych przedłużone, ma strażnik blokowy powiadomić

o tym kierownika transportu z podaniem przyczyny i czasu trwania zwłoki. Pociągi z Łap z polskimi transportami będą zajeżdżać w Białymstoku na tory nr 10, 11, 12 albo 13.

Od Białegostoku aż do stacji przeznaczenia jedzie także personel pociągowy konduktorski na swoich posterunkach służbowych dla celów informacyjnych nie pełniąc obsługi, podczas gdy służbę pociągową spełniać będą niemieckie organa kolejowe.

Dla celów zapowiadania i zgłaszania pociągów będzie między stacjami kolejowymi Białystok i Łapy dnia 5 lutego 1919 jedna z przerwanych linii telegraficznych z powrotem naprawiona z mianowicie z kierunku prądu od Białegostoku do Łap (w Łapach cynk do ziemi).

Robotę tę będą przeprowadzać od strony Białegostoku Niemcy a od strony Łap Polacy. Jako punkt zejścia się obydwu partii roboczych oznacza się znamię wysokości 117 to jest pewien punkt kolejowy leżący 3 kilometry na północny wschód od Ugowa.

Jazdę każdego pociągu z transportem i pociągu próżnego (włącznie z jazdami parowozów) należy w obydwu kierunkach najmniej na dwie godziny przed odejściem z Łap, względnie z Białegostoku zapowiedzieć telegraficznie a w razie przerwy telegraficznej telefonicznie z podaniem czasu odjazdu, numeru transportu i liczby osi.

Formuła, jakiej przy tym należy użyć, opiewa:

„Dzisiaj dnia ..... kursuje pociąg wojskowy z numerem jazdy ..... osiami.

Odjazd z Łap (względnie z Białegostoku) o ..... godzinie ..... minut przed – (po) południu”.

Zgłoszenie pociągu (zapowiedzenie odejścia) należy również skutecznie telegraficznie, w razie przerwy telegraficznej telefonicznie, i to możliwie zaraz po odejściu pociągu.

Do tego używa się następującej formuły:

„Pociąg wojskowy z numerem jazdy ..... z Łap (Białegostoku) odszedł o godzinie ..... minut ..... przed południem (po południu)”.

Przybycie każdego pociągu kursującego na szlaku Łapy – Białystok na stację należy zgłosić na stacji wstecz położonej telegraficznie. W razie przerwy telegraficznej telefonicznie słowami „Pociąg nr 7970 tutaj” albo „Pociąg z numerem jazdy ..... tutaj”.

### Punkt 3.

Niemiecka miejscowa komenda konwojująca z jednym oficerem i niezbędnymi żołnierzami w jednym osobowym wagonie dla każdego pociągu od Białegostoku w kierunku Grodna i Wołkowyska do miejsca przeznaczenia albo do ostatniej stacji będącej w niemieckiej eksploatacji. Wagony dla komend konwojujących mają być dostarczone ze strony niemieckiej. Doczepienie każdego takiego wagonu do pociągu nie śmie spowodować znaczącego opóźnienia biegu pociągu. Odesłanie komend konwojujących razem z wagonami następuje powracającymi próżnymi pociągami albo pociągami niemieckimi konwojującymi według rozkładów jazdy.

O wyżywienie dla transportów polskich starają się Polacy, o wyżywienie komend konwojujących troszczą się Niemcy.

### Punkt 4.

Zakaz opuszczania pociągu dla wszystkich należących do transportu z Łap aż do przybycia do miejsca wyładowania, z wyjątkiem powodów naturalnej potrzeby albo wyżywienia.

Żywnienie transportów ma się skutecznie w regule z kuchni polowych przy pociągu. Dla urządzenia stacji żywienia należałoby wziąć pod uwagę stację Brzostowica i Sokółka.

Dla przeprowadzenia wyżywienia należy na podstawie uprzednio porozumienia się z niemiecką M. F. D. 6 oddział I wydać osobne polecenie.

### Punkt 5.

Dostawa potrzebnych węgla przez Polaków. Składy węgla i materiałów w wagonach będą urządzone ze strony polskiej w Białymstoku, Sokółce, Grodnie, Porzeczu, Waliłach, Wołkowysku (dw.

gł.) i Zelwie. W każdej z tych stacji będzie ustawiczna polska dźwignia robocza z jednego dozorczy i 10 ludzi nie uzbrojonych.

Punkt 6.

Dziennie odejdą z Łap najwyżej 3 transporty po jednym batalionie albo jednym szwadronie, albo jednej baterii, a więc w sumie najwyżej 3 pociągi dziennie w jednym kierunku jazdy.

Punkt 7.

Posterunki służbowe na stacjach i na szlaku pozostają na razie obsadzone przez niemiecki personel kolejowy, który wykonuje służbę według obecnie obowiązujących przepisów tak długo, dopóki nie odda służby personelowi polskiemu w czasie, który ma być jeszcze oznaczony przez M. E. D. 6. Personel kolejowy pozostaje tak długo w służbie, jak długo wojska niemieckie sprawują ochronę kolei. M.E. D. 6. obowiązuje się 3 dni przed ściąganiem niemieckiego personelu kolejowego powiadomić o tym władze polskie.

Rząd polski zobowiązuje się poczynić zarządzenia, aby wykonywanie służby niemieckiego personelu kolejowego, odjazd tegoż personelu jako też odjazd niemieckich wojsk nie ucierpiały wskutek obecności polskich organów kolejowych i wojska i wynagrodzi ewentualnie z tego powodu powstałe szkody.

Punkt 8.

Nowo ustanowiona polsko-wojskowa dyrekcja kolei litewskich zajmie siedzibę w Białymstoku z początkiem pierwszego transportu wojsk polskich, na razie jako pośrednictwo między armią polską a niemieckimi urzędami kolejowymi. Dyrekcji tej przyznaje się prawo na 3 dni przed odejściem Niemców wysłać swój personel na przestrzeń dla celów informacyjnych.

W sprawie już wcześniejszego wysłania polskiego personelu kolejowego dla celów informacyjnych będzie rokować polsko-wojskowa dyrekcja kolei litewskich wprost z M. E. D. 6. W wykazach, jakie mają być wydane tym organom, należy zamieścić bliższe mające się jeszcze omówić postanowienia.

Punkt 9.

Wskutek wdrożenia polskich pociągów z transportami na szlaku Łapy – Białystok jest dalsze utrzymanie wahadłowego ruchu kolejowego dla celów cywilnych między Białymstokiem a Baciutami niedopuszczalne, ponieważ ruch ten wymaga dłuższych przystanków na wolnym szlaku w Baciutach, przez co mogłyby powstać dla ruchu wojskowego mocne opóźnienia. Zamiast tego ruchu wahadłowego zaprowadzi polski zarząd kolejowy osobne regularne pociągi dla tych samych celów między Łapami i Białymstokiem, a mianowicie dwie pary pociągów na dzień ... Odjazd pierwszego pociągu z Łap codziennie jako pociąg Nr 7970 według niemieckiego rozkładu o 7 godz. 55 minut przed południem, przyjazd do Białegostoku o godz. 8 minut 50 przed południem. Powrót z Białegostoku jako pociąg Nr 7979, odjazd z Białegostoku o godz. 10 minut 17, przyjazd do Łap o godz. 11 minut 11 przed południem. Drugi pociąg numer 7994, odjazd z Łap o godz. 1 minut 55, przyjazd do Białegostoku o godz. 2 minut 50 po południu. Powrót z Białegostoku jako pociąg nr 8005 o godz. 4 minut 17, przyjazd do Łap o godz. 5 minut 11 po południu.

Białystok, 5 lutego 1919

Przedstawiciel niemiecki  
Dr Manfred Bühlmann w. r.

Przedstawiciel polski:  
Prof. dr L. Kolankowski w. r.

Za ścisłość przekładu:

Beglaubigte Uebersetzung:

(pieczęć okrągła) „Naczelne Dowództwo W. P.”. A. B.

(-) Ładoś pptk.

---

Odpis

Białystok, dn. 5 lutego 1919.

Dodatek II.

Układ specjalny jako dodatek do  
„Umowy odnoszącej się do wzajemnej ochrony interesów w związku z odwrótem  
wojsk niemieckich z obszarów grupy kijowskiej i 10 Armii” z dn. 5 II 1919.

Artykuł I.

Zgodnie artykułem V umowy dowództwo 10 armii nie będzie stawiało żadnych trudności w transportowaniu wojsk polskich przez Grodno, jeżeli względy taktyczne będą tego wymagały. Niemiecką komendę wojskową należy zawiadomić na 10 dni przed zamierzonym przejazdem przez Grodno. Na razie nie chodzą w rachubę więcej nad trzy bataliony, jedna bateria, jeden szwadron.

Artykuł II.

Przedstawiciele polscy zobowiązują się na życzenie dowództwa 10 armii, że przed 1 kwietnia 1919 transportowanie wojsk polskich nie będzie miało miejsca, chyba gdyby Niemcy wcześniej opuszczali Grodno.

Artykuł III.

Dowództwo 10 armii zobowiązuje się, że przy ewentualnym opróżnieniu Grodna przez wojska niemieckie komenda polska zostanie na czas zawiadomiona zgodnie z umową. Termin opróżnienia Grodna oznacza komenda niemiecka.

Artykuł IV.

Luzowanie wojsk niemieckich stojących w okolicy Wołkowyska zaczyna się 8 II 1919. W celu uregulowania szczegółów luzowania wojsk niemieckich przez polskie wyśle polska komenda jak najwcześniej jednego oficera łącznikowego do dtwa 10 armii do Grodna.

(W art. IV 3 linia 6 słowo skreślono, w art. II linia 1 dodano rękopiśmiennie: „na życzenie dowództwa 10 armii”).

Podpisy przedstawicieli niemieckich:

Najstarszy obecny oficer Szt. Gen.:

Hiemer w. r., kpt. szt. gen.

pełnomocnik grupy kijowskiej

Dr Manfred Bühlmann w. r.

Podpisy przedstawicieli polskich:

J. Gąsiorowski kpt. w. r.

Prof. dr L. Kolankowski w. r.

Za ścisłość przekładu:

(-) J. Gąsiorowski kpt.  
(pieczęć okrągła) „Naczelne Dowództwo W. P.” Beglaubigte Uebersetzung

A. B. (-) Ładoś ppłk.

Źródło: T. Machalski, *Na przełomie*, „Bellona” 1938, z. 5, s. 883-890