

Treaty 567

PORTUGAL 567



Treaty Series No. 61 (1950)

## Convention

between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland on their own behalf and on behalf of the Government of Southern Rhodesia and the Government of the Republic of Portugal

## relative to the Port of Beira and Connected Railways

[With Schedule and Exchanges of Notes and Letters]

Lisbon, 17th June, 1950

*Presented by the Secretary of State for Foreign Affairs to Parliament  
by Command of His Majesty*

LONDON  
HIS MAJESTY'S STATIONERY OFFICE  
SIXPENCE NET

Cmd. 8061

**CONVENTION BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND ON THEIR OWN BEHALF AND ON BEHALF OF THE GOVERNMENT OF SOUTHERN RHODESIA AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF PORTUGAL RELATIVE TO THE PORT OF BEIRA AND CONNECTED RAILWAYS**

*Lisbon, 17th June, 1950.*

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland (hereinafter called the Government of the United Kingdom) on their own behalf and on behalf of the Government of Southern Rhodesia and the Government of the Republic of Portugal (hereinafter called the Portuguese Government);

Having regard to the situation created by the nationalisation of the Rhodesia Railways and its effect on the operation of the Beira Railway;

Having regard to the acquisition of the Beira Works Limited and the purchase of the Beira Railway Company's assets by the Portuguese Government;

Having regard to the importance of the Port of Beira and its railway communications with the interior of Africa as an outlet for the resources of the territories of Southern Rhodesia, Northern Rhodesia and Nyasaland, and to the progressive contribution which they can make to the development of Mozambique;

Considering that the maintenance of adequate facilities at the Port of Beira and over the Beira Railway is and will continue to be of vital interest to the territories in question;

Desiring to co-operate fully with a view to the development of the resources of Mozambique on the one hand and of Southern Rhodesia, Northern Rhodesia and Nyasaland on the other in conformity with the principles set out in the Convention for European Economic Co-operation,<sup>(1)</sup> and thereby to contribute, in so far as each party is able, to the restoration of world prosperity and the development of the Central African territories for the benefit of the inhabitants;

Considering the necessity of carrying out works and other improvements in connexion with the Port of Beira and the Beira Railway to achieve the objects mentioned above and the advantage of arriving at a mutual understanding which will make such improvements economically realisable;

Have resolved to enter into a Convention for that purpose and have appointed as their representatives to that end, that is to say:—

The Government of the United Kingdom—

Sir Nigel Bruce Ronald, K.C.M.G., C.V.O., His Britannic Majesty's  
Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary at Lisbon;

The Government of Southern Rhodesia—

The Right Honourable Sir Godfrey Martin Huggins, P.C., C.H.,  
K.C.M.G., Prime Minister of Southern Rhodesia;

The Portuguese Government—

His Excellency Doctor José Caeiro da Matta, Minister of Foreign  
Affairs;

(1) "Treaty Series No. 59 (1949)," Cmd. 7796.

569

**CONVENÇÃO ENTRE O GOVÉRNO DA REPÚBLICA PORTUGUESA  
E O GOVÉRNO DO REINO UNIDO DA GRÃ-BRETANHA  
E DA IRLANDA DO NORTE EM SEU NOME E EM NOME  
DO GOVÉRNO DA RODÉSIA DO SUL RELATIVA AO PORTO  
DA BEIRA E AOS CAMINHOS DE FERRO QUE O SERVEM**

*Lisboa, 17 de Junho de 1950*

O Góvêrno da Republica Portuguesa (designado na presente Convenção por Góvêrno Português) e o Góvêrno do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte (designado na presente Convenção por Góvêrno do Reino Unido) em seu nome e em nome do Góvêrno da Rodésia do Sul ;

Considerando a situação derivada da nacionalização dos Caminhos de Ferro da Rodésia (Rhodesia Railways) e as suas consequências sôbre a exploração do Caminho de Ferro da Beira ;

Considerando o resgate da Beira Works Limited pelo Góvêrno Português e a compra, efectuada pelo mesmo Góvêrno, do activo da Companhia do Caminho de Ferro da Beira (Beira Railway Company) ;

Considerando a importância do Porto da Beira e das suas comunicações ferroviárias com o interior da África como escoante das riquezas dos territórios da Rodésia do Sul, da Rodésia do Norte e da Niassalândia e a progressiva contribuição que daí pode advir para o desenvolvimento de Moçambique ;

Considerando que a manutenção de facilidades adequadas no Porto da Beira e no Caminho de Ferro da Beira é e continuará a ser de interesse vital para os referidos territórios ;

Animados do desejo de cooperar plenamente no desenvolvimento dos recursos de Moçambique de uma parte, da Rodésia do Sul, da Rodésia do Norte e da Niassalândia de outra, em harmonia com os principios enunciados na Convenção sôbre Cooperação Económica Europeia, e assim contribuir, no que a cada um compete, para a restauração da prosperidade mundial e para o progresso dos territórios da África Central, em benefício dos povos ;

Considerando a necessidade de levar a efeito obras e outros melhoramentos tanto no Porto como no Caminho de Ferro da Beira, para se alcançarem os fins acima mencionados, e a vantagem de se chegar a entendimento mutuo que torne esses melhoramentos economicamente realizáveis ;

Resolveram celebrar uma Convenção e nomearam como seus representantes para esse efeito :

O Góvêrno Português :

Sua Excelência o Doutor José Caeiro da Matta, Ministro dos Negócios Estrangeiros ;

O Góvêrno do Reino Unido :

Sir Nigel Bruce Ronald, K.C.M.G., C.V.O., Embaixador Extraordinário e Plenipotenciário de Sua Majestade Britânica em Lisboa ;

O Góvêrno da Rodésia do Sul :

O Right Honourable Sir Godfrey Martin Huggins, P.C., C.H., K.C.M.G., Primeiro Ministro da Rodésia do Sul,

who, having communicated their respective powers, found in good and due form, have agreed as follows :—

#### ARTICLE I

(a) The Contracting Governments, recognising the substantial investment involved in the obligation to expand the Port of Beira and the Beira Railway assumed by the Portuguese Government under this Convention, adopt as an objective of their common policy that the Port and the Railway should be used to their full working capacity.

(b) To that end if at any time during the currency of the present Convention—

- (i) the volume of traffic handled by the Port of Beira or the Beira Railway over any period of six consecutive months falls substantially below the full working capacity of the said port or railway in their present state or at any stage of their progressive expansion in accordance with the provisions of paragraph (a) of Article III, or
- (ii) it is established that the use of the Port of Beira or the Beira Railway up to such full working capacity is being prevented or is likely to be prevented by any change in circumstances affecting such use outside the control of the Contracting Governments or not expressly contemplated in the present Convention,

then the Contracting Governments shall, upon the request of either of them, consult together with a view to taking such reasonable steps in furtherance of the objective referred to in paragraph (a) of this Article as may be considered necessary and consistent with the efficient and economic employment of the transport resources available to the territories to which the present Convention applies.

(c) The Administrations concerned shall periodically consult together with a view to fixing the full working capacity of the Port of Beira and the Beira Railway for the purpose of this Article.

#### ARTICLE II

(a) The Government of the United Kingdom in respect of Northern Rhodesia and Nyasaland and the Government of Southern Rhodesia shall not themselves introduce either directly or indirectly, and shall take all reasonable steps within their power to prevent, any discrimination in the territories to which this Convention applies against traffic for which the Port of Beira, on account of its proximity to sources of consumption or origin, is the natural inlet or outlet, and in particular they undertake—

- (i) not to permit any discrimination in railway freight rates and charges against such traffic over lines within the territories to which this Convention applies ;
- (ii) not to permit alterations of railway freight rates over lines within the territories to which this Convention applies nor to enter into agreements with other countries for alterations of railway freight rates, if such alterations contribute materially to the diversion from the Port of Beira and the Beira Railway of traffic which is within the capacity of that Port and Railway ;

os quais, tendo apresentado os seus respectivos poderes que se verificou estarem em boa e devida forma concordaram no seguinte:

ARTIGO I

(a) Os Governos Contratantes, reconhecendo o importante emprego de capitais resultante da obrigação de desenvolver o Porto da Beira e o Caminho de Ferro da Beira assumida pelo Governo Português nos termos desta Convenção, estabelecem como uma das finalidades da sua politica comum que o Porto e o Caminho de Ferro deverão ser utilizados na sua máxima capacidade de trabalho.

(b) Para tal fim e, se, em qualquer altura da vigência da presente Convenção,

- (i) o volume de tráfego manuseado pelo Porto da Beira ou pelo Caminho de Ferro da Beira num periodo de seis meses consecutivos, cair sensivelmente abaixo da capacidade máxima de trabalho do referido Porto ou Caminho de Ferro, no seu estado actual e em qualquer fase do programa de desenvolvimento previsto na alinea (a) do Artigo III, ou,
- (ii) se verificar que a utilização do Porto da Beira ou do Caminho de Ferro da Beira até à aludida capacidade está a ser impedida ou haja probabilidades de vir a sê-lo, por qualquer modificação de circunstâncias independente da vontade dos Governos Contratantes, ou não expressamente prevista na presente Convenção, mas que afecte tal utilização,

os Governos Contratantes, a pedido de qualquer deles, e com o fim de atingir o objectivo definido na alinea (a), concertar-se-ão sôbre as providências razoáveis a tomar, que se considerem necessárias e se coadunem com o emprego eficiente e económico das possibilidades de transporte de que dispõem os territórios abrangidos pela presente Convenção.

(c) As administrações interessadas deverão consultar-se periodicamente, para os efeitos deste Artigo, a fim de se concertarem sôbre a máxima capacidade de trabalho a atribuir ao Porto da Beira e ao Caminho de Ferro da Beira.

ARTIGO II

(a) O Governo do Reino Unido, no que respeita à Rodésia do Norte e à Niassalândia, e o Governo da Rodésia do Sul, obrigam-se a não praticar, directa ou indirectamente, qualquer discriminação nos territórios abrangidos por esta Convenção contra o tráfego para o qual o Porto da Beira constitue o natural escoante por motivo da sua proximidade dos centros de consumo ou de origem e a adoptar todas as medidas razoáveis que estiverem ao seu alcance para evitar essa discriminação. Em special obrigam-se:

- (i) a não permitir qualquer discriminação contra esse tráfego nas tarifas por tonelada e por milha e nos encargos impostos nas linhas dos territórios abrangidos pela presente Convenção;
- (ii) a não permitir alterações nas tarifas por tonelada e por milha nas linhas dos territórios abrangidos por esta Convenção, nem entrar em acôrdos com outros países para esse efeito, se tais alterações contribuirem sensivelmente para o desvio, do Porto da Beira e do Caminho de Ferro da Beira, do tráfego que a capacidade daquele Porto e Caminho de Ferro comporte;

- (iii) not to permit the railway freight rates over the lines within the territories to which this Convention applies on goods proceeding direct to and from the Port of Beira to exceed the railway freight rates on the same goods proceeding direct to and from other ports, in so far as the direct operating costs are similar and distances covered the same ;
- (iv) (1) to continue to accord the railway rates preferences in favour of the Port of Beira over ports in the Union of South Africa at a level not lower than those set out in the schedule to this Convention, subject to the provisions of section (2) of this sub-paragraph ;
- (2) if a diminution in such rates preferences should arise from an increase by the Beira Railway of the freight rates over its lines, the possibility of restoring such preferences shall be the subject of consultations between the Railway Administrations concerned. If they are unable to agree on the measures to be taken to adjust the matter to their mutual satisfaction, it shall be referred by them to the Contracting Governments in order that they may consult together in accordance with the provisions of paragraph (b) of Article I ;
- (v) to maintain the Rhodesia Railways in a state of efficiency adequate to the requirements of the traffic proceeding to or from Beira.

(b) It shall be understood that the provisions of this Article shall be dependent on the maintenance of an adequate service in the Port of Beira and on the Beira Railway, and on the dues, rates and other charges levied on traffic passing through the Port of Beira to or from Southern Rhodesia, Northern Rhodesia or Nyasaland not being such as to make that traffic uneconomic.

### ARTICLE III

(a) The Portuguese Government undertake to maintain the Port of Beira and the Beira Railway in a state of efficiency adequate to the requirements of the traffic proceeding to or from Southern Rhodesia, Northern Rhodesia and Nyasaland, to which end they will promote the execution of the works and the acquisition of the equipment necessary for the technical and economic development of the Port of Beira and the Beira Railway and in order to expedite the handling of cargoes and clearance of ships and railway traffic. Particulars of these works and this equipment are contained in the letters exchanged between the Administrations of the Mozambique and Beira Railways and the Rhodesia Railways.

(b) After the completion of the works and the acquisition of the equipment mentioned in the letters exchanged under paragraph (a) of this Article, the Portuguese Government undertake to execute such further works of expansion and acquire such additional equipment as may be required to meet the demands of future traffic and may be found justifiable on technical and economic grounds after full consultation between the Contracting Governments.

(c) In addition, the Contracting Governments shall consult together from time to time with respect to the execution of the works and the acquisition of the equipment required for carrying out the provisions of this Article.

- (iii) a não permitir que as tarifas por tonelada e por milha, aplicáveis às linhas dos territórios abrangidos por esta Convenção e que incidem sobre as mercadorias directamente destinadas ao Porto da Beira ou dele procedentes, excedam as tarifas por tonelada e por milha que incidem sobre as mesmas mercadorias, destinadas a outros portos ou deles procedentes para as mesmas distâncias e para semelhantes custos directos de trabalho de exploração;
- (iv) (1) a manter as tarifas ferroviárias preferenciais a favor do Porto da Beira sobre os portos da União da África do Sul em nível não inferior aos indicados na tabela anexa à presente Convenção, salva a hipótese prevista no secção 2ª deste número;
- (2) Se de aumentos de tarifas no Caminho de Ferro da Beira resultar qualquer redução das mencionadas preferências, a possibilidade do seu restabelecimento será objecto de consultas entre as Administrações dos Caminhos de Ferro interessadas. No caso de não chegarem a acôrdo quanto às providências a adoptar para resolver o assunto de forma satisfatória para ambas as Administrações, será o mesmo submetido pelas referidas Administrações aos Governos Contratantes, a fim de que estes possam consultar-se para efeito da alinea (b) do Artigo 1;
- (v) a manter os Caminhos de Ferro da Rodésia em estado de eficiência adequado às necessidades do tráfego destinado à Beira ou dela procedente;

(b) Fica entendido que os compromissos deste Artigo dependem de ser adequado o serviço no Porto da Beira e no Caminho de Ferro da Beira, e de as taxas, tarifas e outras imposições que onerem o tráfego pelo Porto da Beira destinado à Rodésia do Sul, à Rodésia do Norte ou à Niassalândia ou delas procedente não tornarem esse tráfego anti-económico.

### ARTIGO III

(a) O Governo Português compromete-se a manter o Porto da Beira e o Caminho de Ferro da Beira em estado de eficiência adequado às exigências do tráfego destinado à Rodésia do Sul, à Rodésia do Norte e à Niassalândia ou delas procedente, para o que promoverá a realização de obras e a aquisição de equipamento necessário para o desenvolvimento técnico e económico do Porto da Beira e do Caminho de Ferro da Beira, a fim de acelerar o manuseamento das cargas, o desembarço dos navios e o tráfego do Caminho de Ferro. Os pormenores destas obras e deste equipamento constarão de cartas trocadas entre as Administrações dos Caminhos de Ferro de Moçambique e da Beira e dos Caminhos de Ferro da Rodésia.

(b) Depois de completadas as obras e de adquirido o equipamento aludidos nas cartas trocadas nos termos da alinea anterior o Governo Português compromete-se a realizar as obras de ampliação e a adquirir o equipamento adicional para satisfazer as exigências do tráfego futuro, se para tal encontrar justificação tanto no aspecto técnico como no económico depois de, em conjunto, os Governos Contratantes terem procedido a um completo exame da matéria.

(c) Independentemente do disposto na alinea anterior os Governos Contratantes consultar-se-ão, de tempos a tempos, acerca da realização das obras e da aquisição do equipamento que a satisfação das disposições deste Artigo determinar.

#### ARTICLE IV

(a) The Contracting Governments shall not permit any modification of the railway rates in force in respect of traffic in transit through Beira without prior consultation with the Administrations concerned, which are as follows:—

- (i) in the case of through traffic to or from the Rhodesia Railways, the Administrations of the Rhodesia Railways and the Beira Railway;
- (ii) in the case of through traffic to or from the Trans-Zambesia Railway, the Administrations of the Trans-Zambesia Railway and the Beira Railway;
- (iii) in the case of through traffic to or from the Nyasaland Railways, the Administrations of the Nyasaland Railways and the Beira Railway.

(b) The Portuguese Government shall take all reasonable steps to avoid any discrimination in rates and charges over the Beira Railway against traffic to or from Southern Rhodesia, Northern Rhodesia and Nyasaland.

#### ARTICLE V

During the currency of the present Convention the Portuguese Government will not exercise their rights to levy transit dues on goods imported or exported through the Port of Beira to or from the territories to which this Convention applies.

This concession does not cover any stamp tax which may be payable.

#### ARTICLE VI

(a) The passage of persons, goods, vehicles, railway carriages and wagons to or from Mozambique or to or from Southern Rhodesia, Northern Rhodesia or Nyasaland shall not be liable in the territories to which this Convention applies to any interference or restriction except those which are required by police, customs, health and statistical regulations.

(b) The regulations mentioned in paragraph (a) of this Article shall be framed to avoid unnecessary delays which might prevent the rapid transit of persons or goods to or from Mozambique, or to or from Southern Rhodesia, Northern Rhodesia or Nyasaland.

(c) Persons, goods, vehicles, railway carriages and wagons in transit through Mozambique to or from Southern Rhodesia, Northern Rhodesia or Nyasaland shall not be subjected in Mozambique to any discrimination based on their nationality, destination, or place of origin.

The same provisions shall apply to persons, goods, vehicles, railway carriages and wagons in transit to or from Mozambique through Southern Rhodesia, Northern Rhodesia or Nyasaland.

(d) A special agreement shall be made to regulate the customs formalities to be carried out by Southern Rhodesian Customs staff in Beira and by Mozambique Customs staff in Umtali, and to provide for reciprocal facilities for the establishment of such staff in those territories. Similar arrangements shall, if necessary, be made in respect of Northern Rhodesian and Nyasaland Customs staff in Mozambique and Mozambique Customs staff in Northern Rhodesia and Nyasaland.



ARTIGO IV

(a) Os Governos Contratantes não permitirão qualquer alteração nas tarifas do caminho de ferro em vigor para o tráfego de trânsito pela Beira sem que as Administrações interessadas se consultem previamente, como segue:

- (i) No caso de trânsito directo para ou do Caminho de Ferro da Rodésia, a Administração do Caminho de Ferro da Rodésia e a Administração do Caminho de Ferro da Beira ;
- (ii) No caso de trânsito directo para ou do Caminho de Ferro da Trans-Zambezia, a respectiva Administração e a Administração do Caminho de Ferro da Beira ;
- (iii) No caso de trânsito directo para ou do Caminho de Ferro da Niassalândia, a respectiva Administração e a Administração do Caminho de Ferro da Beira.

(b) O Governo Português tomará todas as providências razoáveis para evitar qualquer discriminação nas tarifas e imposições do Caminho de Ferro da Beira contra o tráfego para ou da Rodésia do Sul, Rodésia do Norte e Niassalândia.

ARTIGO V

Durante a vigência da presente Convenção, o Governo Português não fará uso do seu direito de lançar taxas de trânsito sobre as mercadorias importadas ou exportadas pelo Porto da Beira para ou dos territórios a que esta Convenção se aplica.

Não se compreende nesta concessão o imposto do selo que for devido.

ARTIGO VI

(a) A passagem de pessoas, mercadorias, veículos, carruagens de caminho de ferro e vagões para ou de Moçambique e para ou da Rodésia do Sul, Rodésia do Norte e Niassalândia não ficará sujeita nos territórios referidos nesta Convenção a qualquer interferência ou restrição, salvo as exigidas pelos regulamentos de policia, alfândega, higiene publica e estatística.

(b) Nas disposições dos regulamentos mencionados na alinea (a) deste Artigo evitar-se-ão demoras desnecessárias que obstem à passagem rápida de pessoas ou mercadorias para ou de Moçambique ou para e da Rodésia do Sul, Rodésia do Norte e Niassalândia.

(c) As pessoas, mercadorias, veículos, carruagens de caminho de ferro e vagões em trânsito através de Moçambique com destino à Rodésia do Sul, Rodésia do Norte ou Niassalândia, ou provindo desses territórios, não ficarão sujeitos em Moçambique a qualquer discriminação baseada na sua nacionalidade, destino ou origem.

Iguais disposições se aplicam às pessoas, mercadorias, veículos, carruagens de caminho de ferro e vagões em trânsito através da Rodésia do Sul, Rodésia do Norte e Niassalândia procedentes de ou destinadas a Moçambique.

(d) Em acôrdo especial se regularão as formalidades aduaneiras que podem ser executadas pelos empregados das Alfândegas da Rodésia do Sul na Beira e pelos empregados das Alfândegas de Moçambique em Umtali, e se providenciará acerca de recíprocas facilidades para o estabelecimento dos mesmos empregados nestes territórios. Acôrdos similares serão celebrados, se for necessário, para os empregados das Alfândegas da Rodésia do Norte e Niassalândia em Moçambique e de Moçambique na Rodésia do Norte e Niassalândia.

## ARTICLE VII

(a) In the interest of Southern Rhodesia, Northern Rhodesia and Nyasaland, the Portuguese Government shall establish in Beira a free zone into which and from which goods proceeding to or from these territories may be imported, stored, processed, manufactured and exported to foreign countries without payment of any charges in respect of import, export or re-export.

(b) The Portuguese Government shall define the area of the free zone and shall draw up and publish in the shortest time possible the legal provisions governing its utilisation.

## ARTICLE VIII

(a) Matters concerning the inter-related workings of the railways of the territories to which the present Convention applies shall be the subject of Working Agreements to be concluded between the respective Railway Administrations with the approval of the Contracting Governments.

(b) The Working Agreements shall contain provisions whereby alterations and additions thereto may be agreed by the said Railway Administrations, provided always that alterations of or additions to the matters of principle, which are to be defined in Notes to be exchanged by the Contracting Governments in ratification of each such Working Agreement, shall require the prior approval of the Contracting Governments.

(c) After such approval these Working Agreements shall be binding on the Contracting Governments.

## ARTICLE IX

The Portuguese Government agree to sell to the Rhodesia Railways the section of the line between Umtali and the frontier of Mozambique on conditions to be agreed between the two Governments.

## ARTICLE X

(a) The Portuguese Government shall establish in Beira an Advisory Board, the functions of which shall be to consider and advise as to the best means of developing and facilitating the traffic passing through the Port of Beira and on the Beira Railway to or from Southern Rhodesia, Northern Rhodesia and Nyasaland.

(b) The Portuguese Government shall invite, through the Governments of Southern Rhodesia, Northern Rhodesia and Nyasaland, the agricultural, commercial, industrial and mining organisations in these territories to nominate between them five representatives to the Board.

(c) Representation on the Board shall be given to shipping companies established in Beira.

(d) Copies of the minutes of the meetings of the Board and of its reports shall be sent to the Governments of Mozambique, Southern Rhodesia, Northern Rhodesia and Nyasaland not later than 15 days after each meeting, without prejudice to the right of the Board to submit its reports to the Portuguese Government also.

## ARTICLE XI

The Contracting Governments shall as soon as possible initiate negotiations for the conclusion of Trade and Establishment Agreements applicable between Mozambique on the one hand and the territories of Southern Rhodesia,

577

ARTIGO VII

(a) A favor da Rodésia do Sul, da Rodésia do Norte e da Niassalândia, o Governo Português estabelecerá na Beira uma zona franca na qual e da qual as mercadorias provenientes daqueles territórios ou a eles destinadas possam ser importadas, armazenadas, manipuladas, manufacturadas (transformadas ou semi-transformadas) e exportadas para país estrangeiro, sem pagamento de quaisquer direitos de importação, exportação ou re-exportação.

(b) O Governo Português delimitará a zona franca e elaborará e publicará no mais curto prazo de tempo possível, as disposições legais regendo a sua utilização.

ARTIGO VIII

(a) Os assuntos respeitantes à coordenação do funcionamento dos caminhos de ferro dos territórios abrangidos pela presente Convenção serão objecto de acórdos de trabalho a concluir entre as respectivas Administrações dos Caminhos de Ferro, com a aprovação dos Governos Contratantes.

(b) Nos acórdos de trabalho prever-se-à a possibilidade de alterações ou aditamentos a ajustar entre as respectivas Administrações entendendo-se que só os referentes a questões de principio necessitarão de prévia aprovação dos Governos Contratantes. Nas notas trocadas entre estes para a aprovação dos acórdos ficarão definidas essas questões de principio.

(c) Aos referidos acórdos ficam obrigados os governos que os tenham homologado.

ARTIGO IX

O Governo Português concorda em vender à Rodésia do Sul o troço da linha entre Umtali e a fronteira de Moçambique em condições a combinar entre os dois Governos.

ARTIGO X

(a) O Governo Português instituirá na Beira uma Junta Consultiva, cujas funções serão as de estudar e dar parecer sôbre os melhores meios de desenvolver e facilitar o tráfego pelo Porto e Caminho de Ferro da Beira para ou da Rodésia do Sul, Rodésia do Norte e Niassalândia.

(b) O Governo Português convidará, por intermédio dos Governos da Rodésia do Sul, Rodésia do Norte e Niassalândia, as organizações de agricultura, do comércio, da industria e das minas destes territórios a designarem, de entre elas, cinco representantes seus na Junta.

(c) Desta Junta deverão fazer parte representantes das Companhias de Navegação estabelecidas na Beira.

(d) As cópias das actas das sessões da Junta e dos seus relatórios serão enviadas aos Governos de Moçambique, Rodésia do Sul, Rodésia do Norte e Niassalândia no prazo máximo de quinze dias depois da sessão a que disserem respeito, sem prejuizo de a Junta poder tambem submeter os seus pareceres ao Governo Português.

ARTIGO XI

Os Governos Contratantes iniciarão tão cedo quanto possível negociações para a conclusão de Acórdos Comerciais e de Estabelecimento applicáveis em Moçambique, de uma parte, e nos territórios da Rodésia do Sul, Rodésia do

Northern Rhodesia and Nyasaland on the other hand. It is contemplated that such agreements will include provisions prescribing conditions applicable to the citizens of one party to any such agreement residing in the territories of the other party; for facilitating the passage of citizens of one party travelling to or from the territories of the other party; for regulating customs tariffs between territories of the parties and where possible providing for the free interchange of certain classes of goods; and for the reciprocal appointment by the parties of commercial and other representatives.

#### ARTICLE XII

(a) Upon the request in writing by one Contracting Government to the other any difference or dispute about the interpretation or application of the present Convention shall be referred to two arbitrators, one to be appointed by each Contracting Government within one month after the date of receipt of any such request.

(b) The two arbitrators shall give their decision within four months of the date on which they are appointed. If they cannot agree on a decision regarding the settlement of the difference or dispute within that time-limit, they shall refer the difference or dispute to a third arbitrator appointed by them, who shall himself decide it within four months from the date on which he is appointed. If the two arbitrators are unable to agree on the appointment of the third arbitrator, he shall be appointed by a third Power designated by the Contracting Governments.

(c) The decision of the two arbitrators or the third arbitrator, if appointed, shall be final and binding on the Contracting Governments.

#### ARTICLE XIII

(a) The territories to which the present Convention applies are Mozambique, Southern Rhodesia, Northern Rhodesia and Nyasaland.

(b) For the purpose of the present Convention—

(i) “the Beira Railway” is the railway formerly operated under a concession from the Portuguese Government by a company named the “Beira Railway Company Limited” and now the property of the Portuguese Government;

(ii) “Rhodesia Railways” shall mean the railways now owned or operated by the Rhodesia Railways, whose Head Office is at Bulawayo, Southern Rhodesia, with the addition of the section of the line between Umtali and the frontier of Mozambique when acquired;

(iii) “Nyasaland Railways” shall mean the railways now owned by Nyasaland Railways Limited, whose Head Office is in London, including its subsidiary, the Central Africa Railway Company.

(iv) “The Trans-Zambesia Railway” shall mean the railway now owned by the Trans-Zambesia Railway Company, whose Head Office is in London.

(c) The provisions of the present Convention shall apply equally to such new lines as may be opened for operation in the territories mentioned in paragraph (a) of this Article after the entry into force of the present Convention.

Norte e Niassalândia, da outra. Serão matérias a considerar nestes acôrdos as relativas ao regime aplicável aos cidadãos de uma das partes residentes nos territórios da outra parte; as facilidades de passagem de cidadãos de uma das partes que se dirijam aos territórios da outra parte ou deles procedam; as pautas aduaneiras entre territórios das partes e, quando possível, o livre intercâmbio de certas categorias de mercadorias e a nomeação reciproca, pelas partes, de agentes comerciais e outros.

ARTIGO XII

(a) As divergências e controvérsias acerca da interpretação ou aplicação da presente Convenção serão, mediante pedido escrito dirigido por um dos Governos Contratantes ao outro, submetidas a dois árbitros, nomeados um por cada Governo Contratante no prazo de um mês após a data de recepção do pedido.

(b) Os dois árbitros darão a sua decisão no prazo de quatro meses a partir da data da nomeação. Se não chegarem a acôrdo dentro daquele prazo submeterão a divergência ou controvérsia a um terceiro árbitro por eles designado, o qual decidirá no mesmo prazo, a partir da respectiva nomeação. Se os dois árbitros não conseguirem chegar a acôrdo quanto á nomeação do terceiro árbitro, será ele designado por uma terceira Potência a indicar pelos Governos Contratantes.

(c) A decisão dos árbitros referidos na alinea (a) ou do terceiro árbitro, quando o houver, será definitiva e obrigará os Governos Contratantes.

ARTIGO XIII

(a) Os territórios a que a presente Convenção se aplica são os de Moçambique, da Rodésia do Sul, da Rodésia do Norte e da Niassalândia.

(b) Para efeitos da presente Convenção:

- (i) "Beira Railway," é o caminho de ferro actualmente propriedade do Governo Português, que antigamente foi explorado pela Companhia concessionária do Governo Português, chamada "Beira Railway Company Limited," Sociedade Anónima Inglesa;
- (ii) "Rhodesia Railways" designam os caminhos de ferro actualmente pertencentes ou explorados pelos Caminhos de Ferro da Rodésia, cuja sede é em Bulawayo, Rodésia do Sul, a que se adicionará a secção de linhas entre Umtali e a fronteira portuguesa quando tal secção vier a ser adquirida;
- (iii) "Nyasaland Railways" designam os caminhos de ferro actualmente pertencentes à "Nyasaland Railways Limited," cuja sede é em Londres, incluindo a companhia subsidiária "Central Africa Railway Company";
- (iv) "The Trans-Zambezia Railway" indica o caminho de ferro actualmente pertencente à "Trans-Zambezia Railway Company," cuja sede é em Londres.

(c) As disposições da presente Convenção aplicam-se igualmente às novas linhas que forem abertas à exploração nos territórios mencionados na alinea (a) deste Artigo, depois da entrada em vigor da presente Convenção.

ARTICLE XIV

(a) This Convention shall be in force for a period of twenty years from the date of its signature. In case neither of the Contracting Governments shall have given notice to the other six months before the date of expiration of this period of their intention to terminate it, it shall remain in force until the expiration of six months from the date on which either of the Contracting Governments shall have denounced it.

(b) After the expiry of the first ten years from the date of the signature of this Convention, either of the Contracting Governments may request a revision of its terms by giving one year's notice to the other Contracting Government.

In witness whereof the representatives of the respective Governments, being duly authorised to that effect, have signed the present Convention and have affixed thereto their seals.

Done at Lisbon in duplicate in English and Portuguese this seventeenth day of June, 1950, both texts being equally authentic.

(L.S.) N. RONALD. (L.S.) JOSÉ CAEIRO DA MATTA.

SCHEDULE

The following are the railway rates preferences referred to in Article II (a) (iv) in favour of Beira, over the ports and port towns specified in the table set out below, in respect of each 100 lbs. of traffic consigned to Bulawayo and places north thereof:—

<i>Port Town</i>	<i>Rate</i>									
From Table Bay, Cape Town and Mossel Bay.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
}	73d.	61d.	50d.	40d.	39d.	36d.	34d.	35d.	34d.	33d.
From Algoa Bay, Port Elizabeth, Buffalo Harbour, East London Point and Durban.	42d.	36d.	30d.	23d.	24d.	22d.	22d.	24d.	27d.	26d.

ARTIGO XIV

(a) Esta Convenção vigorará por um periodo de vinte anos a contar da data da sua assinatura. No caso de nenhum dos Governos Contratantes notificar o outro, seis meses antes do termo deste periodo, a sua intenção de a fazer cessar, continuará a mesma em vigor até seis meses depois da data em que for denunciada por qualquer das Governos Contratantes.

(b) Passado o primeiro periodo de dez anos a contar da assinatura, poderá qualquer dos Governos pedir a revisão das clausulas da Convenção, notificando o outro Governo com um ano de antecedência.

Em testemunho do que os representantes dos respectivos Governos, devidamente autorizados para o efeito, assinaram a presente Convenção e lhe apuseram os seus selos.

Feito em Lisboa, em duplicado, em português e em inglês, tendo ambos os textos igual valor, aos dezassete dias de Junho de mil novecentos e cinquenta.

(L.S.) JOSÉ CAEIRO DA MATTA. (L.S.) N. RONALD.

TABELA ANEXA

As preferências nas tarifas dos Caminhos de Ferro a favor do Porto da Beira, a que se refere o Artigo II (a) (iv) sôbre os portos e cidades portuárias são as que constam da tabela seguinte por cada 100 libras de tráfego consignado a Bulawayo e aos locais ao norte desta cidade:

<i>Cidade Portuária</i>	<i>Tarifa</i>									
De Table Bay, Cape } Town e Mossel Bay }	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	73d.	61d.	50d.	40d.	39d.	36d.	34d.	35d.	34d.	33d.
De Algoa Bay, Port } Elisabeth, Buffalo } Harbour, East Lon- } don Point e Durban }	42d.	36d.	30d.	23d.	24d.	22d.	22d.	24d.	27d.	26d.

## EXCHANGES OF NOTES

No. 1

*His Majesty's Ambassador at Lisbon to the Portuguese Minister of Foreign Affairs*

*British Embassy,*

*Lisbon, 17th June, 1950.*

Your Excellency,

During the negotiations between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the Republic of Portugal which have now resulted in the signature of the Convention of 1950, considerable discussion took place concerning the freight rates to be charged by the Rhodesian Railways over their lines and more particularly for traffic to or from the Port of Beira. In the course of these discussions the Government of Portugal asked to be reassured as to the policy which will be followed by the Rhodesian Railways with regard to the fixing of freight charges.

I have the honour to assure your Excellency that the Rhodesian Railways will, during the period covered by the Convention, continue to be run with due regard to economy of operation and will be administered on sound business principles. This policy will naturally involve the fixing of rates and fares so that revenue will cover all working expenses and maintenance charges and provide an adequate return on the capital invested.

I feel certain that the Government of Portugal will regard this assurance as satisfactory.

I avail, &c.

(Sd.) N. RONALD.

No. 2

*The Portuguese Minister of Foreign Affairs to His Majesty's Ambassador at Lisbon*

*Ministério dos Negócios Estrangeiros,*

*Lisboa, 17 de Junho de 1950.*

Senhor Embaixador,

Tenho a honra de acusar a recepção da Nota de Vossa Excelência de 17 de Junho de 1950 e de registar as seguranças nela contidas acerca da política a seguir pelos caminhos de ferro da Rodésia no período de vigência da Convenção de 1950, relativamente à fixação de tarifas nas suas linhas. O Governo Português manifesta a sua satisfação pelas seguranças dadas em relação a essa política que em seu parecer constitui uma condição necessária para que as mais garantias estabelecidas na Convenção possam funcionar com a eficiência desejada no comum interesse dos territórios servidos pelo Porto e Caminho de Ferro da Beira.

Aproveito, &c.

(Ass.) JOSÉ CAEIRO DA MATTA.

(Translation of No. 2)

*Ministry of Foreign Affairs,*

*Lisbon, 17th June, 1950.*

Your Excellency,

I have the honour to acknowledge the receipt of your Excellency's Note of 17th June, 1950, and to take note of the assurances therein contained concerning the policy to be followed by the Rhodesia Railways during the period



covered by the Convention with regard to the fixing of freight rates over their lines. The Government of Portugal express their satisfaction with the assurances given in respect of this policy, which, in their view, is an essential condition if the other guarantees provided in the Convention are to operate with that efficiency which is desirable in the common interest of the territories served by the Port of Beira and the Beira Railway.

I avail, &c.

(Sd.) JOSÉ CAEIRO DA MATTA.

No. 3

*The Portuguese Minister of Foreign Affairs to His Majesty's Ambassador at Lisbon*

*Ministério dos Negócios Estrangeiros,*

Senhor Embaixador,

*Lisboa, 17 de Junho de 1950.*

No Artigo VIII da Convenção assinada em Lisboa em 17 de Junho de 1950 estabelece-se que as questões relativas à coordenação do funcionamento dos Caminhos de Ferro de Moçambique, Rodésia do Sul, Rodésia do Norte e Niassalândia devem ser sujeitas a um Acôrdo de Trabalho a concluir entre as respectivas Administrações ferroviárias com a aprovação dos Governos Contratantes.

Tenho a honra de comunicar a Vossa Excelência que as Administrações do Caminho de Ferro da Beira e dos Rhodesia Railways concordaram no seguinte:

- (i) Adoptar como Acôrdo de Trabalho a respeito de tais questões o Acôrdo de Trabalho celebrado entre a Administração dos Caminhos de Ferro da Beira e a Administração dos Rhodesia Railways, datado de 24 de Março de 1949, sujeito às modificações do Artigo 52 (e) (iv) que será concebido nos seguintes termos:

“Os Rhodesia Railways concordam em pagar ao Caminho de Ferro da Beira a soma de 8*d.* por tonelada de tráfego de importação e exportação que passa pelo Porto dirigido para e procedente das linhas dos Rhodesia Railways excluindo o material de aprovisionamento, e os Caminhos de Ferro da Beira concordam em pagar aos Rhodesia Railways a parte proporcional do percurso de 1*s.* por tonelada sobre todo o cobre proveniente das minas de cobre da Rodésia do Norte exportado pelo Porto.”

e sujeito à substituição dos Caminhos de Ferro de Moçambique por Caminhos de Ferro da Beira sempre que se empregue aquela expressão que significará a entidade responsável pela administração do Caminho de Ferro da Beira.

- (ii) Que os assuntos tratados nos Artigos 1, 4, 9, 52, 54, 60, 77 e 95 desse Acôrdo de Trabalho devem considerar-se como questões de princípio para os efeitos do Artigo VIII da Convenção.
- (iii) Que a Administração do Porto da Beira tem liberdade de estabelecer os encargos portuários que forem necessários tendo em conta as disposições do Artigo II (b) da referida Convenção.

Tenho a honra de comunicar também a Vossa Excelência que o Governo Português aprova o Acôrdo de Trabalho como ficou estabelecido entre as Administrações ferroviárias interessadas.

Aproveito, &c.

(Ass.) JOSÉ CAEIRO DA MATTA.

(Translation of No. 3)

*Ministry of Foreign Affairs,  
Lisbon, 17th June, 1950.*

Your Excellency,

In Article VIII of the Convention signed in Lisbon on 17th June, 1950, it is agreed that questions relating to the co-ordination of the working of the railways of Mozambique, Southern Rhodesia, Northern Rhodesia and Nyasaland shall be subject to a Working Agreement to be concluded between the respective Railway Administrations with the approval of the Contracting Governments.

I have the honour to inform your Excellency that the Administrations of the Beira Railway and the Rhodesia Railways have agreed as follows:—

- (i) To adopt as the Working Agreement concerning such matters the Working Agreement made between the Administration of the Beira Railway and the Administration of the Rhodesia Railways dated 24th March, 1949, subject to the modification of Article 52 (e) (iv) which will read as follows:—

“ Rhodesia Railways agree to pay to the Caminho de Ferro da Beira the sum of 8*d.* per ton on import and export traffic passing through the Port to and from the lines of the Rhodesia Railways excluding the railway stores, and the Caminho de Ferro da Beira agree to pay to the Rhodesia Railways a mileage proportion of 1/- per ton on all copper from the Northern Rhodesia Copper Mines exported through the Port.”

and subject to the substitution of Caminho de Ferro da Beira for Caminho de Ferro de Moçambique wherever this expression occurs, which shall mean the Beira Railway Administration.

- (ii) That the subject matters of Articles 1, 4, 9, 52, 54, 60, 77 and 95 of this Working Agreement are to be regarded as matters of principle for the purposes of Article VIII of the Convention.
- (iii) That the Port of Beira Administration is free to impose such port charges as may be necessary, subject to the provisions of Article II (b) of the said Convention.

I also have the honour to inform your Excellency that the Portuguese Government approve the Working Agreement as agreed between the Railway Administrations.

I avail, &c.  
(Sd.) JOSÉ CAEIRO DA MATTA.

No. 4

*His Majesty's Ambassador at Lisbon to the Portuguese Minister for Foreign Affairs*

*British Embassy,*

Your Excellency,

*Lisbon, 17th June, 1950.*

I have the honour to acknowledge the receipt of your Excellency's Note of to-day's date in which you inform me that pursuant to the provisions of Article VIII of the Convention signed at Lisbon on 17th June, 1950, the Administrations of the Beira Railway and the Rhodesia Railways have agreed upon the Working Agreement to be concluded between them on matters

585

concerning the inter-related working of the railways of Mozambique, Southern Rhodesia, Northern Rhodesia and Nyasaland, which is as follows:—

[Clauses (i), (ii) and (iii) as in No. 3.]

Your Excellency also informed me that the Portuguese Government approve the Working Agreement as agreed between the Railway Administrations.

I have the honour to inform your Excellency that the Governments of the United Kingdom and of Southern Rhodesia also approve this Working Agreement.

I avail, &c.  
(Sd.) N. RONALD.

No. 5

*His Majesty's Ambassador at Lisbon to the Portuguese Minister for Foreign Affairs*

*British Embassy,*

Your Excellency,

*Lisbon, 17th June, 1950.*

In connexion with the Convention relative to the Port of Beira and its connected railways signed to-day, I have the honour to inform your Excellency that the phrase "now owned by Nyasaland Railways Limited," in Article XIII (b) (iii) of that Convention includes the section of the line between Lake Nyasa and Blantyre known as the Northern Extension.

I avail, &c.  
(Sd.) N. RONALD.

No. 6

*The Portuguese Minister for Foreign Affairs to His Majesty's Ambassador at Lisbon*

*Ministério dos Negócios Estrangeiros,*

Senhor Embaixador,

*Lisboa, 17 de Junho de 1950.*

Tenho a honra de acusar a recepção da Nota de Vossa Excelência de hoje, na qual se dignou comunicar-me que a frase "actualmente pertencentes à Nyasaland Railways Limited," no Artigo XIII (b) (iii) da Convenção relativa ao Porto da Beira e Caminhos de Ferro que o servem, inclue o troço da linha entre o Lago Niassa e Blantyre, conhecido por Extensão do Norte (Northern Extension).

Aproveito, &c.  
(Ass.) JOSÉ CAEIRO DA MATTA.

(Translation of No. 6)

*Ministry of Foreign Affairs,*

Your Excellency,

*Lisbon, 17th June, 1950.*

I have the honour to acknowledge the receipt of your Excellency's Note of to-day, in which you were good enough to inform me that the phrase "now owned by Nyasaland Railways Limited," in Article XIII (b) (iii) of the Convention relative to the Port of Beira and its connected railways, includes the section of the line between Lake Nyasa and Blantyre known as the Northern Extension.

I avail, &c.  
(Sd.) JOSÉ CAEIRO DA MATTA.

## LETTERS

No. 1

*Major Francisco dos Santos Pinto Teixeira to Sir Godfrey Huggins*

*Direcção dos Serviços dos  
Portos, Caminhos de Ferro e Transportes  
da Colónia de Moçambique.*

Excelência,

Em referência ao que se dispõe na alínea (a) do Artigo III da Convenção entre o Governo Português e os Governos do Reino Unido e da Rodésia do Sul, assinada em Lisboa nesta data, venho dar conhecimento a V. Ex.<sup>a</sup> das decisões tomadas pelo Governo Português em relação ao Porto da Beira e ao Caminho de Ferro da Beira quanto a obras a realizar e equipamento a adquirir:

I.—No mais curto prazo de tempo e em qualquer caso dentro do período de seis meses a partir da data da assinatura da Convenção, serão iniciados os seguintes trabalhos que deverão estar concluídos no prazo de dois anos a contar daquela data:

- (i) (a) Construção de um cais acostável em águas profundas para o carregamento de minério e execução das obras complementares para o seu serviço;
- (b) Aterro à rectguarda dos cais n.ºs 4 e 5;
- (c) Montagem de todos os dispositivos mecânicos necessários para a descarga dos vagões de minério e para a remoção deste para os terraplenos, cais e navios;
- (d) Montagem das necessárias linhas de resguardo, etc., para serviço do novo cais de minério;
- (e) Construção de uma ligação ferroviária entre a agulha existente no cais n.º 5 e uma das gares actuais. A linha ficará assente sobre aterro ou cavaletes ou ambos;
- (f) Remodelação das linhas férreas existentes na área do porto de forma a obter-se uma maior facilidade de acesso ao cais, a ampliação das áreas destinadas a depósitos e o estabelecimento de gares de manobras e de concentração próximas dos cais para facilitar o acesso ao novo cais de minério;
- (g) Montagem de uma conduta de óleos para o cais de minério, onde se passará a fazer a descarga dos navios petroleiros;
- (h) Dragagens suficientes para se obter um canal de acesso ao cais de minério com 10 metros de profundidade;
- (ii) Construção das obras adicionais indispensáveis ao manuseamento rápido e eficiente do tráfego previsto para o Caminho de Ferro da Beira, compreendendo novos desvios, cruzamentos, estações, telégrafos, tomadas de água, depósitos de locomotivas, etc.

II.—Dentro dum ano o Governo Português aprovará o plano de um cais de águas profundas para dois navios e empreenderá, no prazo de dois anos a partir da assinatura da Convenção, o início das respectivas obras, a montagem de novas linhas de serviço, a remodelação das linhas e gares existentes e a construção dos armazéns de trânsito necessárias ao serviço eficiente do referido cais. Estas obras prosseguirão até final o mais rapidamente possível.

III.—No mais curto prazo de tempo possível, e em qualquer caso dentro do período de dois meses a contar da data da assinatura da Convenção, far-se-ão os arranjos necessários para o fornecimento das locomotivas e material circulante a seguir descritos:

- 530 vagões abertos de 40 toneladas (drop sided).
- 100 vagões cobertos de 40 toneladas.
- 45 vagões tanques para gasolina e óleo.
- 44 vagões cobertos para tabaco.
- 14 vagões para gado.
- 11 vagões tanques para água.
- 2 vagões rebaixados.
- 5 carruagens de 1ª classe.
- 8 carruagens de 2ª classe.
- 25 carruagens de 3ª classe.
- 29 furgões.
- 6 locomotivas Garrat Classe 18.
- 6 locomotivas Santa Fé.
- 6 automotoras.

Além deste material promover-se-à a aquisição de mais 34 vagões tanques para gasolina e óleo e 2 locomotivas Garrat da classe 18, cuja necessidade já foi reconhecida.

Reconhece-se que a entrada em serviço do equipamento de caminho de ferro que fica descrito é da maior urgência para manusear o tráfego existente e previsto e para dispensar a utilização do equipamento que é propriedade do Caminho de Ferro da Rodésia.

IV.—Tão rapidamente quanto possível, serão tomadas disposições para:

- (a) A aquisição de rebocadores e do material de dragagem necessário à exploração e manutenção eficientes do Porto da Beira e dos seus canais de acesso.
- (b) A montagem na área do porto de novos cobertos e armazens necessários a um serviço eficiente.

A bem da Nação.

Lisboa, 17 de Junho de 1950.

Pela Administração dos Serviços dos Portos,  
 Caminhos de Ferro e Transportes de  
 Moçambique e  
 Pela Administração do Caminho de Ferro  
 da Beira,

(Ass.) FRANCISCO DOS SANTOS PINTO TEIXEIRA.

(Translation of No. 1)

*Major Francisco dos Santos Pinto Teixeira to Sir Godfrey Huggins*

*Office of the Vice-President,  
 Harbour, Railways and Transport Board  
 of the Colony of Mozambique.*

Excellency,

With reference to the provisions of Article III (a) of the Convention between the Portuguese Government and the Governments of the United Kingdom and Southern Rhodesia signed at Lisbon to-day, I have to inform your Excellency of the decisions taken by the Portuguese Government in regard to the execution

of works and the acquisition of equipment in connexion with the Port of Beira and the Beira Railways:—

I.—The following works shall be begun at the earliest possible date and in any case within a period of six months from the date of the signature of the Convention and completed within a period of two years from that date:—

- (i) (a) Construction of a deep-water ore-handling berth and execution of the works auxiliary thereto.
- (b) Filling behind Berths Nos. 4 and 5.
- (c) Installation of all mechanical facilities necessary for the unloading of ore-wagons and for the transfer of ore to stacking-grounds, to wharf and to ships.
- (d) Installation of the necessary sidings, &c., for service to the new ore-loading dock.
- (e) Construction of a rail connexion between the existing spur on the wharf at Berth No. 5 and one of the existing yard tracks. Track to be supported on fill or trestle or both.
- (f) Rearrangement of the existing railroad yards in the port area to provide easier access to the quay, to provide additional ground storage, and to provide marshalling or feeding yards near the quays to give access to the new ore wharf.
- (g) Installation of an oil pipe-line to serve the ore wharf where oil tankers will be discharged.
- (h) Dredging sufficiently to provide a 10-metre channel to the ore wharf.
- (ii) Construction of additional works which are essential to the speedy and efficient handling of the estimated traffic to be carried over the Beira Railway and which shall include new sidings, crossing loops, stations, telegraphs, water supplies, engine sheds, &c.

II.—Within the period of one year the Portuguese Government will approve a plan for a deep-water berth for two ships and will undertake, within two years from the date of signature of the Convention, to put these works in hand, to instal new service lines, to rearrange the existing railway lines and yards and to construct the additional transit sheds necessary for the efficient working of the new berths. These works will be carried through to completion as rapidly as possible.

III.—Arrangements will be made for the supply of the following locomotives and rolling-stock at the earliest possible date and in any case within two months from the date of signature of the Convention:—

*Description*

- 530 open wagons of 40 tons (drop-sided).
- 100 covered wagons of 40 tons.
- 45 tank wagons for petrol and oil.
- 44 covered wagons for tobacco.
- 14 cattle wagons.
- 11 water tank wagons.
- 2 well wagons.
- 5 1st class coaches.
- 8 2nd class coaches.
- 25 3rd class coaches.
- 29 brake vans.
- 6 locomotives, Garratt, class 18.
- 6 locomotives, Santa-Fé.
- 6 rail cars.

589

In addition to this equipment there will also be acquired a further 34 tank wagons for petrol and oil and 2 locomotives, Garratt, class 18, the necessity for which has already been recognised.

It is agreed that the bringing into use of this railway equipment is of the utmost urgency in order to handle existing and estimated traffic and to obviate the use of equipment which is the property of the Rhodesia Railways.

IV.—Arrangements shall be made as early as possible for—

- (a) The acquisition of tug boats and dredging material necessary for the efficient operation and maintenance of the Port of Beira and its entrance channels.
- (b) Installation of new sheds and warehouses in the port area necessary for an efficient service.

For the good of the Nation.

Lisbon, 17th June, 1950.

On behalf of the Harbour, Railways and  
Transport Board of Mozambique and  
On behalf of the Beira Railway Adminis-  
tration,

(Sd.) FRANCISCO DOS SANTOS PINTO TEIXEIRA.

No. 2

*Sir Godfrey Huggins to Major Francisco dos Santos Pinto Teixeira  
Office of the Higher Authority,  
Rhodesia Railways,  
Salisbury,*

Dear Major Pinto Teixeira,

*Southern Rhodesia, 17th June, 1950.*

I acknowledge with thanks the receipt of your letter of to-day's date with reference to the provisions of Article III (a) of the Convention signed between the Portuguese Government and the Governments of the United Kingdom and of Southern Rhodesia at Lisbon on the 17th June, 1950, in which you informed me that the Portuguese Government have decided on the execution of the works and the acquisition of the equipment, in connexion with the Port of Beira and the Beira Railway, as follows:—

I.—The following works shall be begun at the earliest possible date and in any case within a period of six months from the date of the signature of the Convention and completed within a period of two years from the date of the signature of the Convention:—

- (i) (a) Construction of a deep-water ore-handling berth and the works auxiliary thereto.
- (b) Filling behind Berths Nos. 4 and 5.
- (c) Provision of all necessary mechanical handling and loading facilities from wagons to stacking grounds, to wharf and to ship.
- (d) Provision of the necessary sidings, &c., for service to the new ore-loading dock.
- (e) Construction of a rail connexion between the existing spur on the wharf at Berth No. 5 and one of the existing yard tracks. Track to be supported on fill or trestle or both.
- (f) Rearrangement of the existing railroad yards in the port area to provide easier access to and from the quay, to provide additional ground storage, and to provide marshalling or feeding yards near the quays to give access to the new ore wharf.

- (g) Provision of new oil pipe-line to serve the ore wharf where oil tankers will be discharged.
- (h) Dredging sufficiently to provide 10-metre channel to the ore wharf.
- (ii) The additional sidings, crossing loops, stations, telegraphs, water supplies, engine sheds, &c., as may be necessary to handle expeditiously and efficiently the estimated traffic to be carried over the Beira Railway.

II.—The Portuguese Government will approve a plan for two permanent deep-water berths within the period of one year, and undertake that the execution of such works shall be started within two years from the date of signature of the Convention, and that additional railway service lines, rearrangements of railway lines and yards, and additional transit sheds, necessary for the efficient working of the new berths, will be commenced within the same period. These works will be carried through to completion as rapidly as possible.

III.—Arrangements will be made for the supply of the following locomotives and rolling-stock at the earliest possible date and in any case within two months from the date of signature of the Convention :—

*Description*

- 530 open drop-sided wagons of 40 tons.
- 100 covered wagons of 40 tons.
- 45 tank wagons for petrol and oil.
- 44 covered wagons for tobacco.
- 14 cattle wagons.
- 11 water tank wagons.
- 2 well wagons.
- 5 1st class coaches.
- 8 2nd class coaches.
- 25 3rd class coaches.
- 29 brake vans.
- 6 locomotives, Garratt, class 18.
- 6 locomotives, Santa-Fé.
- 6 rail cars.

In addition to this equipment there will also be acquired a further 34 tank wagons for petrol and oil and 2 locomotives, Garratt, class 18, the necessity for which has already been recognised.

It is agreed that the bringing into use of this railway equipment is of the utmost urgency in order to handle existing and estimated traffic and to obviate the use of equipment which is the property of the Rhodesia Railways.

IV.—Arrangements shall be made as early as possible for—

- (a) The provision of tugboats and dredgers necessary for the efficient operation and maintenance of the Port of Beira and its entrance channels.
- (b) Provision of new sheds and warehouses in the port area necessary for efficient working of port traffic.

I have taken note of the decision of the Portuguese Government and of the particulars set out in your letter concerning the works to be executed and the equipment to be acquired.

(Sd.) G. M. HUGGINS.