

heben, die zu Lande oder zu Wasser durch deutsches Gebiet befördert werden und für die Freizone oder irgendeinen anderen Staat bestimmt sind oder von dort herkommen.

Deutschland wird die nötigen Anordnungen treffen, um diese freie Durchfahrt auf denjenigen Schienen- und Wasserwegen seines Gebietes zu gewährleisten und sicherzustellen, welche normalerweise zur Freizone führen.

Kapitel 3. Bestimmungen, betreffend die Elbe, die Oder, den Niemen (Nижnı́y Stroy, Memel, Niemen) und die Donau.

1. Allgemeine Bestimmungen.

Artikel 331.

Es werden für international erklärt:

die Elbe (Labe) von der Mündung der Btava (Moldau) ab und die Btava (Moldau) von Prag ab;

die Oder (Odra) von der Mündung der Oppa ab;

der Niemen (Nижnı́y Stroy, Memel, Niemen) von Grodno ab;

die Donau von Ulm ab;

und jeder schiffbare Teil dieser Flußgebiete, welche als natürlicher Zugang zum Meer mit oder ohne Umladung von einem Schiff zum anderen für mehr als einen Staat dienen, ebenso wie die Seitenkanäle und Fahrtrinnen, welche gebaut werden, um entweder die von Natur schiffbaren Abschnitte der genannten Flußgebiete zu vermehren oder zu verbessern oder um zwei von Natur schiffbare Abschnitte des gleichen Wasserlaufes zu verbinden.

Das gleiche trifft für die Schiffsverbindungen Rhein—Donau zu, falls diese unter den in Artikel 353 vorgesehenen Bedingungen gebaut werden sollte.

Artikel 332.

Auf den im vorhergehenden Artikel als international erklärten Wasserstraßen sollen die Staatsangehörigen, das Eigentum und die Flaggen aller Mächte völlige Gleichberechtigung genießen und zwar so, daß zum Nachteil der Staatsangehörigen, des Eigentums oder der Flagge irgend einer dieser Mächte kein Unterschied gemacht wird zwischen diesen und den Staatsangehörigen, dem Eigentum oder der Flagge des Uferstaats selbst oder der am meisten begünstigten Nation.

Indessen können deutsche Schiffe regelmäßige Schiffsverbindungen für Reisende und Güter zwischen den Häfen einer alliierten oder assoziierten Macht nur mit deren besonderen Ermächtigung unterhalten.

Artikel 333.

Abgaben, welche auf den verschiedenen Flußabschnitten wechseln können, dürfen von den Schiffen erhoben werden, welche den Wasserweg oder seine Zugänge benutzen, soweit aus einer schon bestehenden Vereinbarung sich keine gegenteiligen Bestimmungen ergeben. Die Ab-



gaben sollen ausschließlich dazu bestimmt sein, um in angemessener Weise die Kosten für die Unterhaltung der Schiffbarkeit oder der Regulierung des Flusses und seiner Zugänge zu decken oder Unkosten zu bestreiten, die für die Zwecke der Schifffahrt gemacht sind. Der Tarif ist diesen Unkosten entsprechend zu berechnen und in den Häfen auszuhängen. Diese Abgaben sind so festzusetzen, daß sie keine ins einzelne gehende Prüfung der Ladung erforderlich machen, es sei denn, daß der Verdacht des Betrugs oder einer Übertretung vorliegt.

Artikel 334.

Die Durchfahrt von Reisenden, Schiffen und Gütern hat entsprechend den in Abschnitt I festgelegten allgemeinen Bestimmungen, zu erfolgen.

Wenn beide Ufer eines internationalen Flusses demselben Staat angehören, können die Durchgangsgüter versiegelt oder unter Bewachung von Zollbeamten gestellt werden. Wenn der Fluß die Grenze bildet, werden Durchgangsgüter und Durchreisende von jeder Zollformalität befreit; die Ein- und Ausladung von Gütern, ebenso wie die Ein- und Auschiffung von Reisenden können nur in den vom Uferstaat bestimmten Häfen erfolgen.

Artikel 335.

Auf dem ganzen Laufe wie an der Mündung der erwähnten Flüsse dürfen andere Gebühren irgend welcher Art nicht erhoben werden, als die in dem vorliegenden Abschnitt vorgesehenen.

Diese Bestimmung hindert nicht daß die Uferstaaten Zollabgaben sowie örtliche und Verbrauchsgebühren erheben oder nach den öffentlichen Tarifen angemessene und einheitliche Gebühren in den Häfen für die Benutzung der Krane, Elevatoren Kais, Magazine usw. festlegen.

Artikel 336.

In Ermangelung einer besonderen Einrichtung für die Ausföhrung der Unterhaltungs- und Regulierungsarbeiten auf dem internationalen Abschnitt eines schiffbaren Flußgebietes ist jeder Uferstaat verpflichtet, in angemessener Weise die nötigen Maßregeln zu treffen, um alle Hindernisse oder Gefahren für die Schifffahrt zu beseitigen und die Aufrechterhaltung guter Schifffahrtsverhältnisse sicherzustellen.

Wenn ein Staat es unterläßt, dieser Verpflichtung nachzukommen, kann jeder Uferstaat oder jeder, bei der internationalen Kommission vertretene Staat gegebenenfalls den zu diesem Zweck durch den Völkerebund eingerichteten Gerichtshof anrufen.

Artikel 337.

Falls ein Uferstaat Arbeiten unternimmt, welche die Schifffahrt auf dem internationalen Teil beeinträchtigen können, wird in gleicher Weise verfahren. Das im vorhergehenden Artikel vorgesehene Gericht



kann die Unterbrechung oder völlige Einstellung dieser Arbeiten vorschreiben. Es hat bei seinen Entscheidungen auf die Rechte Rücksicht zu nehmen, die sich auf die Bewässerung, die Wasserkraft, die Fischerei und andere nationale Interessen beziehen. Diese sollen im Falle der Zustimmung aller Uferstaaten oder aller in der etwa bestehenden internationalen Kommission vertretenen Staaten gegenüber den Bedürfnissen der Schifffahrt vorgehen.

Die Anrufung des Gerichts des Völkerbundes hat keine aufschiebende Wirkung.

Artikel 338.

Hinsichtlich der Wasserstraßen, deren internationalen Charakter durch eine allgemeine Vereinbarung der alliierten und assoziierten Mächte anerkannt wird, tritt an Stelle der in den Artikeln 332 bis 337 festgesetzten Ordnung eine andere, die durch die genannte Vereinbarung zu treffen und vom Völkerbund zu genehmigen ist. Diese Vereinbarung wird ausdrücklich auf die gesamten obenerwähnten Flußgebiete der Elbe (Labe), der Oder (Odra), des Niemen (Rußstrom, Memel, Niemen) und der Donau oder einen Teil von ihnen Anwendung finden, ebenso wie auf die anderen Teile der genannten Flußgebiete, die unter allgemeinen Gesichtspunkten darin einbegriffen werden können.

Deutschland verpflichtet sich, entsprechend den Bestimmungen des Artikels 379, der besagten allgemeinen Vereinbarung beizutreten, ebenso wie allen Änderungsvorschlägen der in Kraft befindlichen internationalen Übereinkommen und Vorschriften, wie sie gemäß dem nachfolgenden Artikel 343 aufgestellt werden.

Artikel 339.

Deutschland tritt an die beteiligten alliierten und assoziierten Mächte innerhalb einer Frist von höchstens 3 Monate nach der ihm darüber zugegangenen Mitteilung einen Teil der Schlepper und Schiffe ab, die nach Abzug der für Ersatz oder Wiedergutmachung abzugebenden noch in den Häfen der in Artikel 331 genannten Flußgebiete eingetragen verbleiben. Ebenso tritt Deutschland das Material aller Art ab, dessen die beteiligten alliierten und assoziierten Mächte für die Ausnutzung dieser Flußsysteme bedürfen.

Die Zahl der abzutretenden Schlepper und Schiffe sowie die Menge des Materials ebenso wie deren Verteilung werden durch einen oder mehrere von den Vereinigten Staaten von Amerika bezeichneten Schiedsrichter bestimmt werden, unter Berücksichtigung der berechtigten Bedürfnisse der beteiligten Parteien und insbesondere des Schiffsverkehrs auf der Grundlage der letzten 5 Jahre vor dem Kriege.

Alle abgetretenen Fahrzeuge müssen mit ihrer Takelage und Ausrüstung versehen, in gutem Zustande, zur Güterbeförderung geeignet sein und aus den letzten Neubauten ausgewählt werden.



Die in diesem Artikel vorgesehenen Abtretungen bedingen eine Entschädigung, deren Pauschalbetrag durch den oder die Schiedsrichter festgelegt wird. Er darf in keinem Fall den Betrag für den Anschaffungswert des abgetretenen Materials übersteigen und ist auf den Betrag der von Deutschland geschuldeten Summen anzurechnen; infolgedessen liegt die Entschädigung der Eigentümer Deutschland ob.

2. Besondere Bestimmungen für die Elbe, die Oder und den Niemen (Rußstrom, Memel, Niemen).

Artikel 340.

Die Elbe (Labe) wird der Verwaltung einer internationalen Kommission unterstellt, zusammengesetzt aus:

- 4 Vertretern der deutschen Uferstaaten,
- 2 Vertretern des tschecho-slowakischen Staates,
- 1 Vertreter Großbritanniens,
- 1 Vertreter Frankreichs,
- 1 Vertreter Italiens,
- 1 Vertreter Belgiens.

Ohne Rücksicht auf die Zahl der anwesenden Mitglieder hat jede Abordnung eine Stimmenzahl, die der Zahl der ihr zukommenden Vertreter entspricht.

Wenn einige dieser Vertreter beim Inkrafttreten des vorliegenden Vertrages nicht ernannt werden können, sind die Entscheidungen der Kommission trotzdem rechtsgültig.

Artikel 341.

Die Oder (Odra) wird der Verwaltung einer internationalen Kommission unterstellt, zusammengesetzt aus:

- 1 Vertreter Polens,
- 3*) Vertreter Preußens,
- 1 Vertreter des tschecho-slowakischen Staates,
- 1 Vertreter Großbritanniens,
- 1 Vertreter Frankreichs,
- 1 Vertreter Dänemarks,
- 1 Vertreter Schwedens.

Wenn einige dieser Vertreter beim Inkrafttreten des vorliegenden Vertrages nicht ernannt werden können, sind die Entscheidungen der Kommission trotzdem rechtsgültig.

Artikel 342.

Auf einen bei dem Völkerbund gestellten Antrag seitens eines der Uferstaaten wird der Niemen (Rußstrom, Memel, Niemen) der Verwaltung einer internationalen Kommission unterstellt, die sich aus je

*) Ursprünglich 1 Vertreter Preußens.



einem Vertreter der Uferstaaten und drei Vertretern anderer, vom Völkerverbund bezeichneter Staaten zusammensetzt.

Artikel 343.

Die in den Artikeln 340 und 341 vorgesehenen internationalen Kommissionen treten innerhalb 3 Monaten vom Inkrafttreten des vorliegenden Vertrages ab zusammen. Die in Artikel 342 vorgesehene internationale Kommission tritt innerhalb 3 Monaten nach Stellung des Antrages durch einen Uferstaat zusammen. Jede dieser Kommissionen wird unverzüglich zur Ausarbeitung eines Entwurfs zur Nachprüfung der in Kraft befindlichen internationalen Vereinbarungen und Bestimmungen schreiten. Dieser Entwurf wird entsprechend der in Artikel 338 erwähnten allgemeinen Vereinbarung aufgestellt, wenn diese Vereinbarung bereits zustande gekommen ist; andernfalls wird der Entwurf zur Nachprüfung entsprechend den oben in Art. 332—337 festgelegten Grundsätzen aufgestellt.

Artikel 344.

Die im vorstehenden Artikel genannten Entwürfe sollen insbesondere

- a) den Sitz der internationalen Kommission bestimmen und die Art der Ernennung ihres Vorsitzenden festsetzen;
- b) den Umfang ihrer Befugnisse bestimmen, insbesondere betreffend die Ausführung der Arbeiten für Instandhaltung, Herrichtung und Regulierung des Flußnetzes, die finanzielle Verwaltung, die Festsetzung und Erhebung der Gebühren, die Vorschriften für die Schifffahrt;
- c) die Abschnitte des Flusses oder seiner Zuflüsse abgrenzen, auf die die internationale Verwaltung Anwendung zu finden hat.

Artikel 345.

Die internationalen Vereinbarungen und die Bestimmungen, welche zurzeit die Schifffahrt auf der Elbe (Labe), der Oder (Odra) und dem Niemen (Nussstrom, Memel, Niemen) regeln, bleiben bis zur Ratifizierung der obenerwähnten Nachprüfungs-Entwürfe vorläufig in Kraft. Indessen gehen in allen Fällen, wo die Vereinbarungen und Bestimmungen den Festsetzungen der Artikel 332—337 oder der abzuschließenden allgemeinen Vereinbarung widersprechen, diese letzteren vor.

3. Besondere Bestimmungen für die Donau.

Artikel 346.

Die europäische Donaukommission übt wieder die Rechte aus, die sie vor dem Kriege hatte. Indessen werden zunächst die Vertreter Großbritanniens, Frankreichs, Italiens und Rumäniens allein an dieser Kommission teilnehmen.



Artikel 347.

Von dem Zeitpunkte ab, wo die Zuständigkeit der europäischen Kommission aufhört, wird das in Art. 331 bezeichnete Stromgebiet der Donau unter die Verwaltung einer internationalen, wie folgt zusammengesetzten Kommission gestellt:

- 2 Vertreter der deutschen Uferstaaten,
- je 1 Vertreter der anderen Uferstaaten,
- je 1 Vertreter der in Zukunft in der europäischen Donaukommission vertretenen Nichtuferstaaten.

Wenn einige dieser Vertreter beim Inkrafttreten des vorliegenden Vertrags nicht ernannt werden können, sind die Entscheidungen der Kommission trotzdem rechtsgültig.

Artikel 348.

Die im vorhergehenden Artikel vorgesehene internationale Kommission tritt sobald wie möglich nach Inkrafttreten des vorliegenden Vertrags zusammen und übernimmt vorläufig die Verwaltung des Stromes gemäß den Bestimmungen der Artikel 332—337, bis eine endgültige Donauakte durch die von den alliierten und assoziierten Mächten bestimmten Mächte aufgestellt ist.

Artikel 349.

Deutschland verpflichtet sich zur Anerkennung der Verwaltungsordnung, die für die Donau durch eine Konferenz der von den alliierten und assoziierten Mächten bestimmten Mächte bestimmt wird; diese Konferenz, an der Vertreter Deutschlands teilnehmen können, wird innerhalb eines Jahres nach Inkrafttreten des vorliegenden Vertrags zusammentreten.

Artikel 350.

Die durch Artikel 57 des Berliner Vertrags vom 13. Juni 1878 an Osterreich-Ungarn übertragene und von diesem an Ungarn abgetretene Vollmacht für die Ausführung der Arbeiten am Eisernen Tor tritt außer Kraft. Die mit der Verwaltung dieses Teiles des Stroms beauftragte Kommission wird über die Rechnungslegung beschließen, vorbehaltlich der finanziellen Bestimmungen des vorliegenden Vertrages. Etwa erforderliche Gebühren werden keinesfalls von Ungarn vereinnahmt.

Artikel 351.

Falls der tschecho-slowakische Staat, Serbien oder Rumänien auf Grund einer Vollmacht oder eines Auftrages der internationalen Kommission Arbeiten für Herrichtung, Regulierung, Stauung oder andere Zwecke auf einem die Grenze bildenden Teile des Stromgebietes in Angriff nehmen, genießen diese Staaten auf dem gegenüberliegenden Ufer ebenso wie auf dem außerhalb ihres Gebietes liegenden Teil des Strombettes alle erforderlichen Erleichterungen für die Vorarbeiten, die Ausführung und die Unterhaltung dieser Arbeiten.



Artikel 352.

Deutschland ist gegenüber der europäischen Donaukommission zu allen Wiedergutmachungen, Wiederherstellungen und Entschädigungen für die Schäden verpflichtet, welche diese Kommission während des Krieges erlitten hat.

Artikel 353 *)

Im Falle der Schaffung eines Großschiffahrtsweges Rhein—Donau verpflichtet sich Deutschland, auf diesen Schiffahrtsweg die in Artikel 332 bis 338 vorgesehene Verwaltungsform anzuwenden.

Kapitel IV. Bestimmungen betreffend den Rhein und die Mosel.

Artikel 354.

Von dem Inkrafttreten des vorliegenden Vertrages ab wird die Rheinschiffahrt durch die Mannheimer Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 einschließlich ihres Schlußprotokolls wieder unter den nachstehend festgelegten Bedingungen geregelt.

Bei etwaigen Widersprüchen zwischen gewissen Bestimmungen der genannten Akte und den Bestimmungen der oben in Artikel 338 genannten allgemeinen Vereinbarung, die sich auf den Rhein beziehen, gehen die Bestimmungen der allgemeinen Vereinbarung vor. Innerhalb von spätestens 6 Monaten vom Inkrafttreten des vorliegenden Vertrages ab tritt die in Artikel 355 erwähnte Zentralkommission zusammen, um einen Entwurf zur Nachprüfung der Mannheimer Rheinschiffahrtsakte aufzustellen. Dieser Entwurf muß entsprechend den Bestimmungen der allgemeinen Vereinbarung abgefaßt werden, wenn sie zu diesem Zeitpunkt ins Leben getreten ist, und wird den in der Zentralkommission vertretenen Mächten unterbreitet.

Deutschland erklärt schon jetzt seine Zustimmung zu dem Entwurf, der auf die oben angegebene Weise aufgestellt wird.

*) Artikel 353 hatte ursprünglich folgenden Inhalt: „Falls die Gesamtheit der in der Zentral-Rheinkommission oder der für die Verwaltung der oberen Donau zuständigen internationalen Kommission vertretenen alliierten und assoziierten Mächte innerhalb 25 Jahren vom Inkrafttreten des vorliegenden Vertrages ab die Schaffung eines Großschiffahrtsweges Rhein—Donau beschließt, ist Deutschland verpflichtet, diesen Weg nach den Plänen zu bauen, welche ihm die genannten Mächte mitteilen werden.“

Die Zentral-Rheinkommission hat zu diesem Zweck das Recht, alle nötigen Vorarbeiten vorzunehmen.

Im Falle der ganzen oder teilweisen Nichtausführung der Arbeiten durch Deutschland ist die Zentral-Rheinkommission befugt, sie an seiner Stelle ausführen zu lassen.

Zu diesem Zweck kann sie das nötige Baugelände bestimmen und abgrenzen und den Grund und Boden 2 Morate nach einfacher Benachrichtigung in Besitz nehmen, wobei sie die Entschädigungen, welche Deutschland zu zahlen hat, feststellt.

Dieser Schiffahrtsweg wird derselben Verwaltungsordnung unterstellt, wie der Rhein selbst; die Verteilung der Anlagekosten auf die beteiligten Mächte einschließlich der obenerwähnten Entschädigungen geschieht durch einen vom Rat des Völkerbundes ernannten Gerichtshof.“

