



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Der Friedensvertrag von Versailles

USA

Berlin, 1925

XII. Teil. Häfen, Wasserstraßen und Eisenbahnen

[urn:nbn:de:hbz:466:1-61248](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-61248)

Artikel 319.

Deutschland verpflichtet sich, durch geeignete Maßregeln sicherzustellen, daß deutsche Luftfahrzeuge über deutschem Gebiet die Regeln über Lichter und Signale, Flug- und Luftverkehrsregeln auf und in der Nähe von Flugplätzen beobachten, welche in der zwischen den alliierten und assoziierten Mächten geschlossenen Konvention über Luftschiffahrt festgesetzt sind.

Artikel 320.

Die durch die vorstehenden Bestimmungen auferlegten Verpflichtungen sollen bis zum 1. Januar 1923 in Kraft bleiben, es sei denn, daß Deutschland bis dahin in den Völkerbund aufgenommen oder durch die Zustimmung der alliierten oder assoziierten Mächte ermächtigt sein sollte, der zwischen diesen Mächten geschlossenen Konvention über Luftschiffahrt beizutreten.

XII. Teil.

Häfen, Wasserstraßen und Eisenbahnen.

Erster Abschnitt. Allgemeine Bestimmungen.

Artikel 321.

Deutschland verpflichtet sich, Personen, Gütern, See- oder Flußschiffen, Eisenbahnwagen und dem Postverkehr von oder nach den Gebieten irgendeiner der alliierten und assoziierten Mächte, gleichviel, ob sie an Deutschland angrenzen oder nicht, die freie Durchfuhr durch sein Gebiet auf den für den internationalen Verkehr geeignetsten Transportwegen, auf Eisenbahnen, schiffbaren Wasserläufen oder Kanälen zu gewähren; zu diesem Zweck wird die Durchfuhr quer durch Hoheitsgewässer gestattet. Die Personen, Güter, See- oder Flußschiffe, Personenwagen, Güterwagen und der Postverkehr werden keinem Durchfuhrzoll noch unnötigen Aufenthalten und Einschränkungen unterworfen und haben in Deutschland ein Anrecht auf gleiche Behandlung wie der innerdeutsche Verkehr in bezug auf Gebühren und Erleichterungen, ebenso wie in jeder anderen Hinsicht.

Die Durchgangsgüter sind von allen Zoll- oder ähnlichen Abgaben befreit.

Alle den Durchgangsverkehr belastenden Gebühren oder Abgaben müssen den Verkehrsbedingungen entsprechend mäßig berechnet werden. Weder mittelbar noch unmittelbar darf die Belastung, Erleichterung oder Einschränkung von der Eigenschaft des Eigentümers oder der Staatszugehörigkeit des Schiffes oder der anderen Transportmittel, die auf irgendeinem Teile des gesamten Transportweges benutzt worden sind oder benutzt werden sollen, abhängig gemacht werden.

Artikel 322.

Deutschland verpflichtet sich, den Transportunternehmungen für Auswanderer, welche sein Gebiet kreuzen, bei der Hin- und Rückfahrt keinerlei Kontrolle aufzuerlegen noch eine solche aufrechtzuerhalten, außer den Maßnahmen, welche zur Feststellung notwendig sind, daß die Reisenden wirklich auf der Durchreise sind. Es wird keiner Schiffahrtsunternehmung oder anderen Körperschaft, Gesellschaft oder Privatperson, die an der Durchfuhr beteiligt ist, gestatten, in irgendeiner Form an einem zu diesem Zweck eingerichteten Verwaltungsdienst teilzunehmen oder in dieser Hinsicht einen mittelbaren oder unmittelbaren Einfluß auszuüben.

Artikel 323.

Deutschland verzichtet darauf, unmittelbar oder mittelbar eine unterschiedliche Behandlung oder eine Bevorzugung eintreten zu lassen bezüglich der Zölle, Abgaben und Verbote für die Einfuhr in sein Gebiet oder die Ausfuhr aus seinem Gebiet, und vorbehaltlich der besonderen Bestimmungen des vorliegenden Vertrages bezüglich der Bedingungen und Preise des Transportes von Gütern oder Personen, welche nach seinem Gebiet bestimmt sind oder aus diesem kommen, sei dies nun an der Ein- oder Ausgangsgrenze oder auf Grund der Beschaffenheit, des Eigentums oder der Flagge der verwendeten Transportmittel (einschließlich Lufttransporte), sei es wegen des ursprünglichen oder unmittelbaren Herkunftsortes des See- oder Flußschiffes, des Eisenbahnwagens, des Luftfahrzeuges oder anderen Transportmittels, seines endgültigen oder Zwischenbestimmungsortes, des eingeschlagenen Transportweges oder der Umladungsplätze, sei es auch, daß der Hafen, durch dessen Vermittlung die Güter eingeführt oder ausgeführt werden, ein deutscher oder irgendein fremder Hafen ist, sei es auch deshalb, weil die Waren auf dem Meer, zu Lande oder auf dem Luftwege eingeführt oder ausgeführt werden.

Deutschland verzichtet insbesondere darauf, zum Nachteil von Häfen, für See- oder Flußschiffe irgendeiner der alliierten oder assoziierten Mächte eine Zuschlagsgebühr, eine direkte oder indirekte Prämie auf die Ausfuhr oder die Einfuhr über die deutschen Häfen oder durch die deutschen See- oder Flußschiffe oder diejenigen einer anderen Macht festzusetzen, insbesondere unter der Form kombinierter Tarife.

Deutschland verzichtet ferner darauf, Personen oder Güter, die einen Hafen irgendeiner der alliierten oder assoziierten Mächte benutzen, oder die ein See- oder Flußschiff dieser Mächte benutzen, irgendwelchen Formalitäten oder Aufhalten zu unterwerfen, denen diese Personen oder Güter nicht unterworfen wären, wenn sie durch einen deutschen Hafen oder den Hafen einer anderen Macht führen, oder wenn sie ein deutsches Schiff oder das Schiff einer anderen Macht benutzen.

Artikel 324.

Um den Übergang von Gütern über die deutschen Grenzen soviel wie möglich zu beschleunigen und um von den besagten Grenzen ab die Abfertigung und Weiterbeförderung dieser Güter unter denselben sachlichen Bedingungen sicherzustellen — insbesondere hinsichtlich der Schnelligkeit und der Sorgfalt der Beförderung —, wie sie Güter gleicher Art genießen würden, die auf deutschem Gebiet unter ähnlichen Transportbedingungen befördert werden, müssen alle zweckdienlichen Verwaltungs- und technischen Maßnahmen getroffen werden, ohne Unterschied, ob die Güter aus den Gebieten der alliierten und assoziierten Mächte kommen oder dorthin gehen, oder als Durchgangsgüter nach oder von diesen Gebieten befördert werden.

Insbefondere soll die Beförderung leicht verderblicher Waren rasch und regelmäßig vor sich gehen; die Zollformalitäten sollen so schnell abgewickelt werden, daß die unmittelbare Weiterführung dieser Gütertransporte mit den Anschlußzügen ermöglicht wird.

Artikel 325.

Die Seehäfen der alliierten und assoziierten Mächte genießen alle Vergünstigungen und Vorzugstarife, welche auf den deutschen Eisenbahnen und Wasserstraßen zugunsten der deutschen Häfen oder irgendeines Hafens einer anderen Macht gewährt werden.

Artikel 326.

Deutschland kann es nicht ablehnen, an Tarifen oder Tarifverbindungen teilzunehmen, welche den Zweck haben, den Häfen einer der alliierten und assoziierten Mächte gleiche Vorteile zu sichern, wie es sie seinen eigenen Häfen oder denen einer anderen Macht gewähren wird.

Zweiter Abschnitt. Schiffahrt.

Kapitel 1. Freiheit der Schiffahrt.

Artikel 327.

Die Angehörigen der alliierten und assoziierten Mächte wie auch deren Güter, See- und Flußschiffe sollen in allen deutschen Häfen und auf den Binnenwasserstraßen Deutschlands in jeder Hinsicht dieselbe Behandlung genießen wie die deutschen Reichsangehörigen, deren Güter, See- und Flußschiffe.

Insbefondere sollen die See- und Flußschiffe irgendeiner der alliierten oder assoziierten Mächte berechtigt sein, Güter jeder Art und Passagiere nach oder von allen Häfen oder Plätzen in deutschem Gebiet, zu welchem deutsche Schiffe Zugang haben, zu Bedingungen zu be-

fördern, welche nicht ungünstiger sein sollen als diejenigen, welche auf deutsche Schiffe Anwendung finden. Sie sollen ebenso behandelt werden wie die eigenen Schiffe, was Erleichterungen, Hafens- und Kai-gebühren jeder Art betrifft, einschließlich der Erleichterungen für Lagerung, Ladung oder Löschen, Tonnagegebühren, Hafens- und Lotsens-, Leuchtturm- und Quarantänegebühren und alle ähnlichen Abgaben und Unkosten, welcher Art sie auch sein mögen, die im Namen und zum Vorteil der Regierung, öffentlicher Behörden, Privatpersonen, Gesellschaften oder Unternehmungen irgendwelcher Art erhoben werden.

Falls Deutschland irgendeiner der alliierten und assoziierten Mächte oder irgendeiner fremden Macht eine vorzugsweise Behandlung zugestehen sollte, soll diese Behandlung unverzüglich und bedingungslos auf alle alliierten und assoziierten Mächte ausgedehnt werden.

Andere Behinderungen im Personen- und Schiffsverkehr als diejenigen, welche auf Vorschriften betreffend Zölle, Polizei, Gesundheitswesen, Auswanderung und Einwanderung sowie auf Ein- und Ausfuhr von verbotenen Waren beruhen, dürfen nicht stattfinden. Diese Anordnungen müssen sachgemäß und gleichmäßig sein und dürfen den Verkehr nicht unnötigerweise behindern.

Kapitel 2. Freizonen in Häfen.

Artikel 328.

Die Freizonen, welche in den deutschen Häfen am 1. August 1914 bestanden, werden aufrechterhalten. Diese Freizonen und diejenigen, welche auf deutschem Gebiet gemäß dem vorliegenden Vertrage eingerichtet werden, sollen den Verordnungen unterstehen, welche in den folgenden Artikeln vorgesehen sind.

Waren, die in die Freizone eingehen oder aus ihr kommen, werden keinerlei Ein- oder Ausfuhrzoll unterworfen, außer in dem Falle, der im Artikel 330 vorgesehen ist.

Die in die Freizone eintretenden Schiffe und Waren können den Abgaben unterworfen werden, die zur Deckung der Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Verbesserungskosten des Hafens dienen, ebenso den Gebühren für die Benutzung verschiedener Einrichtungen, vorausgesetzt, daß diese Gebühren den entstandenen Unkosten entsprechen und daß sie unter den Bedingungen völliger Gleichheit, wie diese im Artikel 327 vorgesehen sind, eingezogen werden.

Die Waren dürfen keiner anderen Abgabe unterworfen werden als einer statistischen Gebühr, welche 1 pro Mille vom Wert nicht übersteigen darf und ausschließlich dazu dienen soll, die Ausgaben des Amtes zu bestreiten, das mit der Aufstellung eines Verzeichnisses über den Hafensverkehr beauftragt ist.

Artikel 329.

Die Erleichterungen, welche für die Anlage von Speichern sowie für das Verpacken und Auspacken von Waren gewährt werden, müssen den augenblicklichen Handelsbedürfnissen Rechnung tragen. Alle Erzeugnisse, deren Verbrauch in der Freizone erlaubt ist, sollen von Verbrauchssteuern und jeder anderen Abgabe, mit Ausnahme der statistischen Gebühr, wie sie in Artikel 328 vorgesehen ist, befreit sein.

In bezug auf sämtliche Vorschriften des vorliegenden Artikels darf kein Unterschied zwischen den Angehörigen verschiedener Nationen oder zwischen Waren verschiedenen Ursprungs und verschiedener Bestimmung gemacht werden.

Artikel 330.

Einfuhrzölle dürfen von Gütern erhoben werden, die aus der Freizone ausgehen, um dem Verbrauch des Landes zugeführt zu werden, in dessen Gebiet sich der Hafen befindet. Umgekehrt dürfen Ausfuhrzölle auf die Güter gelegt werden, die aus dem Lande herrühren und in die Freizone gebracht werden. Diese Ein- und Ausfuhrzölle müssen auf derselben Grundlage und nach denselben Sätzen erhoben werden, wie ähnliche Zölle an anderen Zollgrenzen des betreffenden Landes. Andererseits verzichtet Deutschland, unter welcher Benennung auch immer, irgendwelche Einfuhr-, Ausfuhr- oder Durchgangszölle auf Waren zu erheben, 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 Wassertwegen seines Gebietes zu gewährleisten und sicherzustellen, welche normalerweise zur Freizone führen.

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

1. Allgemeine Bestimmungen.

Artikel 331.

Es werden für international erklärt:

- die Elbe (Labe) von der Mündung der Vltava (Moldau) ab und
- die Vltava (Moldau) von Prag ab;
- die Oder (Odra) von der Mündung der Oppa ab;
- der Niemen (Nижstrom, Memel, Niemen) von Grodno ab;
- die Donau von Ulm ab;

und jeder schiffbare Teil dieser Flußgebiete, welche als natürlicher Zugang zum Meere mit oder ohne Umlandung 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 irgendeiner 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 Abgaben 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 Angaben 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 festgesetzten 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 Ausschiffung 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 irgendwelcher 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 Ausführung 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 und 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 Völkerbund 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 internationaler 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 (Ruhstrom, 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 drei Monaten 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 bezeichne(n) Schiedsrichter bestimmt werden, unter Berücksichtigung der berechtigten Bedürfnisse der beteiligten Parteien und insbesondere des Schiffsverkehrs auf der Grundlage der letzten fünf 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; insolgedessen 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 (Sabe) wird der Verwaltung einer internationalen Kommission untergestellt, zusammengesetzt aus:

- 4 Vertretern der deutschen Uferstaaten,
- 2 Vertretern des tschechoslowakischen 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 tschechoslowakischen 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 (Nижний, Memel, Niemen) der Verwaltung einer internationalen Kommission unterstellt, die sich aus je einem Vertreter der Uferstaaten und drei Vertretern anderer, vom Völkerbund bezeichneter Staaten zusammensetzt.

Artikel 343.

Die in den Artikeln 340 und 341 vorgesehenen internationalen Kommissionen treten innerhalb drei Monaten vom Inkrafttreten des vorliegenden Vertrages ab zusammen. Die in Artikel 342 vorgesehene internationale Kommission tritt innerhalb drei 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 zustandegekommen ist; andernfalls wird der Entwurf zur Nachprüfung entsprechend den oben in Artikel 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 zur Zeit die Schifffahrt auf der Elbe (Labe), der Oder (Odra), und dem Niemen (Nижnıy, 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 Artikel 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 Donauordnung 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. Juli 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 Stromes 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 tschechoslowakische Staat, der serbisch-kroatisch-slowenische Staat 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—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 das Mannheimer Rheinschiffahrtsabkommen vom 17. Oktober 1868 einschließlich seines Schlußprotokolls weiterhin unter den nachstehend festgelegten Bedingungen geregelt.

Bei etwaigen Widersprüchen zwischen gewissen Bestimmungen des genannten Abkommens 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 sechs Monaten vom Inkrafttreten des vorliegenden Vertrages ab tritt die in Artikel 355 erwähnte Zentralkommission zusammen, um einen Entwurf zur Nachprüfung des Mannheimer Rheinschiffahrtsabkommens 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.

Im übrigen werden die in den folgenden Artikeln behandelten Abänderungen sofort in das Mannheimer Abkommen aufgenommen.

Die alliierten und assoziierten Mächte behalten sich das Recht vor, sich deshalb mit den Niederlanden zu verständigen.

Deutschland verpflichtet sich schon jetzt, sich jeder derartigen Vereinbarung auf Anfordern anzuschließen.

Artikel 355.

Die durch das Mannheimer Rheinschiffahrtsabkommen vorgesehene Zentralkommission wird sich aus 19 Mitgliedern zusammensetzen, nämlich:

- 2 Vertreter der Niederlande,
- 2 Vertreter der Schweiz,
- 4 Vertreter der deutschen Uferstaaten,
- 4 Vertreter Frankreichs, welches außerdem den Vorsitzenden der Kommission ernannt,
- 2 Vertreter Großbritanniens,
- 2 Vertreter Italiens,
- 2 Vertreter Belgiens.

Der Sitz der Zentralkommission ist Straßburg.

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 356.

Die Schiffe aller Nationen und ihre Ladungen genießen alle Rechte und Vorrechte, die den zur Rheinschiffahrt gehörigen Schiffen und ihrer Ladungen gewährt sind.

Der freien Schifffahrt der Schiffe und Besatzungen jeder Nationalität auf dem Rhein und den Wasserstraßen, auf die sich die genannten Verträge beziehen, darf keine der in den Artikeln 15—20 und 26 des oben erwähnten Mannheimer Abkommens und im Artikel 4 des Schlußprotokolles oder in späteren Verträgen enthaltenen Bestimmungen entgegenstehen, vorbehaltlich der Einbehaltung der von der Zentralkommission erlassenen Bestimmungen, betreffend den Lotsendienst und andere polizeiliche Maßnahmen.

Die Bestimmung des Artikels 22 des Mannheimer Abkommens und des Artikels 5 des Schlußprotokolles werden nur auf die für die Rheinschifffahrt eingetragenen Schiffe angewendet. Die Zentralkommission wird für die Prüfung, ob die anderen Schiffe den allgemeinen, für die Rheinschifffahrt gültigen Vorschriften entsprechen, Maßnahmen festsetzen.

Artikel 357.

Im Verlauf von längstens drei Monaten nach der ihm darüber zugegangenen Mitteilung tritt Deutschland an Frankreich entweder einen Teil der Schlepper und Schiffe ab, die nach Abzug der für Ersatz oder Wiedergutmachung abgetretenen in den deutschen Rheinhäfen eingetragenen Weiben oder Anteile an den deutschen Rheinschiffahrtsgesellschaften.

Im Falle der Abtretung von Schiffen und Schleppern müssen diese mit ihrer Takelage und Ausrüstung versehen, in gutem Zustande, für den Güterverkehr auf dem Rhein geeignet sein und unter den letzten Neubauten ausgewählt werden.

Unter den gleichen Bedingungen tritt Deutschland an Frankreich ab:

1. die Einrichtungen, Liege- und Ankerplätze, Lagerplätze, Dock, Magazine, Werkzeuge usw., welche deutsche Reichsangehörige oder deutsche Gesellschaften im Hafen von Rotterdam am 1. August 1914 besaßen;

2. die Anteile oder Interessen, welche Deutschland oder seine Reichsangehörigen zum gleichen Zeitpunkt an den genannten Einrichtungen hatten.

Der Wert und die Einzelheiten dieser Abtretungen werden mit Rücksicht auf die berechtigten Bedürfnisse der beteiligten Parteien durch eine oder mehrere von den Vereinigten Staaten von Amerika bestimmte Schiedsrichter im Verlaufe eines Jahres nach Inkrafttreten des vorliegenden Vertrages bestimmt.

Die in diesem Artikel vorgesehenen Abtretungen bedingen eine Entschädigung, deren Pauschalbetrag durch den oder die Schiedsrichter festgelegt wird. Er darf in keinem Falle den Betrag für den Anschaffungswert der abgetretenen Materialien und Einrichtungen überschreiten und ist auf den Betrag der von Deutschland geschuldeten Summen anzurechnen. Die Entschädigung der Eigentümer liegt Deutschland ob.

Artikel 358.

Auf Grund der Verpflichtung, den Bestimmungen des Mannheimer Abkommens oder der an seine Stelle tretenden Konvention, ebenso wie den Bestimmungen des vorliegenden Vertrages nachzukommen, hat Frankreich auf dem ganzen Laufe des Rheines zwischen den äußersten Punkten seiner Grenzen

- a) das Recht, Wasser aus dem Rhein zu entnehmen für die Speisung der schon gebauten oder noch zu bauenden Schiffahrts- und Bewässerungskanäle oder für jeden anderen Zweck und auf dem deutschen Ufer alle für die Ausübung dieses Rechtes erforderlichen Arbeiten auszuführen,
- b) das ausschließliche Recht auf die durch die Regulierung des Stromes erzeugte Wasserkraft unter dem Vorbehalt, daß die Hälfte des Wertes der tatsächlich gewonnenen Kraft an Deutschland vergütet wird. Diese Vergütung hat entweder in Geld oder in Kraft zu erfolgen. Der errechnete Betrag wird unter Berücksichtigung der Kosten der für die Kraftgewinnung nötigen Arbeiten durch Schiedspruch bestimmt, falls eine Vereinbarung nicht zustande kommt. Zu diesem Zweck wird Frankreich allein berechtigt sein, in diesem Teile des Stromes alle Regulierungs-, Stau- oder sonstigen Arbeiten auszuführen, die es zur Gewinnung von Kraft für erforderlich hält. Das Recht, Wasser aus dem Rhein zu entnehmen, wird auch Belgien zum Zwecke der Speisung des weiter unten vorgeseheneu Rhein=Maas=Schiffahrtsweges zuerkannt.

Die Ausübung der in den Absätzen a und b vorliegenden Artikels erwähnten Rechte darf weder die Schiffbarkeit schädigen, noch die Schifffahrt beeinträchtigen, sei es im Strombett des Rheins, sei es in den Abzweigungen, die an seine Stelle treten sollten; auch darf sie keine Erhöhung der Gebühren nach sich ziehen, die bisher gemäß der in Kraft befindlichen Vereinbarung erhoben wurden. Alle Bauentwürfe sind der Zentralkommission mitzuteilen, um ihr die Feststellungen zu ermöglichen, daß diese Bedingungen erfüllt sind.

Um die gute und getreuliche Ausführung der in obigen Absätzen a und b enthaltenen Bestimmungen zu gewährleisten, verpflichtet sich Deutschland:

1. weder den Bau eines Seitenkanals noch einer anderen Abzweigung auf dem rechten Ufer des Stromes gegenüber der französischen Grenze zu unternehmen oder zuzulassen;

2. Frankreich das Nutz- und Wegerecht in allen rechtsrheinischen Gebieten zuzuerkennen, die für die Vorarbeiten, die Anlage und Ausnutzung der Staueinrichtungen erforderlich sind, deren Bau Frankreich später mit Zustimmung der Zentralkommission anordnen wird. Gemäß dieser Zustimmung ist Frankreich befugt, das nötige Gelände zu bestimmen und abzugrenzen. Es darf den Grund und Boden zwei Monate nach einfacher Benachrichtigung in Besitz nehmen, unter Bezahlung von Entschädigungen an Deutschland, deren Gesamtbetrag durch die Zentralkommission festzusetzen ist. Deutschland liegt es ob, die Eigentümer dieser mit diesen Dienstbarkeiten belegten oder durch die Arbeiten endgültig in Anspruch genommenen Grundstücke zu entschädigen.

Wenn die Schweiz es verlangt und die Zentralkommission ihre Zustimmung dazu gibt, werden dieselben Rechte ihr für den Teil des Stromes gewährt, welcher ihre Grenze mit den anderen Uferstaaten bildet;

3. der französischen Regierung in dem Monat, der dem Inkrafttreten des vorliegenden Vertrages folgt, alle Pläne, Vorarbeiten, Konzessionsentwürfe und Kostenaufstellungen übergeben, welche die Ausnutzung des Rheins für irgendeinen Zweck betreffen und von der Regierung Elsaß-Lothringens oder des Großherzogtums Baden aufgestellt oder ihnen zugegangen sind.

Artikel 359.

In den Abschnitten des Rheines, welche die Grenze zwischen Frankreich und Deutschland bilden, darf unter Vorbehalt der vorhergehenden Bestimmungen keine Arbeit in dem Strombett oder auf einem der beiden Flußufer ohne vorherige Zustimmung der Zentralkommission oder ihrer Vertreter ausgeführt werden.

Artikel 360.

Frankreich behält sich das Recht vor, in die Verträge und Verpflichtungen einzutreten, die sich aus den Vereinbarungen zwischen den Regierungen Elsaß-Lothringens und des Großherzogtums Baden für die auf dem Rhein auszuführenden Arbeiten ergeben. Es kann diese Vereinbarungen im Verlauf von fünf Jahren nach Inkrafttreten des vorliegenden Vertrages auch kündigen.

Ebenso hat Frankreich die Befugnis, die Arbeiten ausführen zu lassen, welche von der Zentralkommission für die Aufrechterhaltung oder Verbesserung der Schiffbarkeit des Rheines oberhalb Mannheims als erforderlich anerkannt werden.

Artikel 361.

Falls im Verlauf von 25 Jahren nach dem Inkrafttreten des vorliegenden Vertrages Belgien sich entschließt, einen Großschiffahrtsweg Rhein—Maas in Höhe von Ruhrort zu schaffen, ist Deutschland verpflichtet, den auf seinem Gebiet gelegenen Teil dieses Schiffahrtsweges nach den ihm von der belgischen Regierung mitgeteilten Plänen und nach Zustimmung der Zentralkommission zu bauen.

In diesem Falle hat die belgische Regierung das Recht, im Gelände alle nötigen Vorarbeiten zu machen.

Falls Deutschland diese Arbeiten ganz oder teilweise nicht ausführt, ist die Zentralkommission befugt, sie an seiner Stelle ausführen zu lassen; zu diesem Zweck kann sie das nötige Baugelände bestimmen und abgrenzen und den Grund und Boden zwei Monate 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 von dem Kanal durchschnittenen Staaten einschließlich der oben erwähnten Entschädigungen erfolgt durch die Zentralkommission.

Artikel 362.

Deutschland verpflichtet sich schon jetzt, keine Einwendungen gegen irgendwelche Vorschläge der Zentral-Rheinkommission zu erheben, die die Ausdehnung ihrer Zuständigkeit bezwecken:

1. auf die Mosel von der französisch-luxemburgischen Grenze bis zum Rhein, unter Vorbehalt der Zustimmung Luxemburgs;
2. auf den Rhein oberhalb Basel bis zum Bodensee unter Vorbehalt der Zustimmung der Schweiz;
3. auf die Seitenkanäle und Fahrtrinnen, welche gebaut werden, um von Natur schiffbare Abschnitte des Rheins oder der Mosel zu verdoppeln oder zu verbessern, oder um zwei von Natur schiffbare Abschnitte dieser Wasserläufe zu verbinden; desgleichen auf alle anderen Teile des Stromgebiets des Rheins, die unter die in Artikel 338 vorgesehene allgemeine Vereinbarung fallen können.

Kapitel 5. Bestimmungen, die dem tschechoslowakischen Staat den Gebrauch der nördlichen Häfen gewährleisten.

Artikel 363.

In den Häfen Hamburg und Stettin verpachtet Deutschland für einen Zeitraum von 99 Jahren an den tschechoslowakischen Staat

Plätze, die unter die allgemeine Verwaltungsordnung der Freizonen gestellt werden und dem unmittelbaren Durchgangsverkehr der Güter von und nach diesem Staat dienen.

Artikel 364.

Die Begrenzung dieser Plätze, ihre Einrichtung, die Art ihrer Ausnutzung und überhaupt alle Bedingungen für ihre Verwendung, einschließlich des Pachtpreises, werden durch eine wie folgt zusammengesetzte Kommission bestimmt: ein Vertreter Deutschlands, ein Vertreter des tschechoslowakischen Staates und ein Vertreter Großbritanniens. Diese Bedingungen können alle zehn Jahre in der gleichen Weise revidiert werden.

Deutschland erklärt im voraus seine Zustimmung zu den so gefaßten Beschlüssen.

Dritter Abschnitt. Eisenbahnen.

Kapitel 1. Bestimmungen über internationale Transportz.

Artikel 365.

Diejenigen Güter, die aus den Gebieten der alliierten und assoziierten Mächte kommen und nach Deutschland bestimmt sind, ebenso wie diejenigen Güter, die im Durchgangsverkehr durch Deutschland von Gebieten der alliierten und assoziierten Mächte kommen oder dorthin gehen, genießen auf den deutschen Eisenbahnen hinsichtlich der Gebühren (unter Berücksichtigung aller Vergütungen und Rückvergütungen), ohne weiteres alle Erleichterungen und in jeder andern Hinsicht die günstige Behandlung, die für Güter derselben Art gelten, welche auf irgendeiner deutschen Strecke, sowohl im Binnenverkehr wie bei der Ausfuhr, Einfuhr oder Durchfuhr, unter gleichen Bedingungen, besonders hinsichtlich der Länge des Transportweges, befördert werden. Die gleiche Regel soll auf Verlangen einer oder mehrerer alliierter und assoziierter Mächte auch für von diesen Mächten namentlich bezeichnete Güter gelten, die aus Deutschland kommen und für ihre Gebiete bestimmt sind.

Internationale Tarife, welche nach den im vorhergehenden Absatz angegebenen Sätzen aufgestellt sind und direkte Begleitpapiere vorsehen, sollen geschaffen werden, wenn eine der alliierten und assoziierten Mächte es von Deutschland verlangt.

Artikel 366.

Vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Vertrages ab erneuern die Hohen vertragschließenden Parteien, soweit es sie betrifft und unter den Vorbehalten von § 2 dieses Artikels, die Vereinbarungen und Übereinkünfte über die Beförderung von Gütern auf Eisenbahnen, die

in Bern am 14. Oktober 1890, 20. September 1893, 16. Juli 1895, 16. Juni 1898 und 19. September 1906 geschlossen worden sind.

Wenn binnen fünf Jahren nach dem Inkrafttreten des gegenwärtigen Vertrages eine neue Übereinkunft über die Eisenbahnbeförderung von Personen, Gepäck und Gütern an Stelle der Berner Konvention vom 14. Oktober 1890 und ihrer obenangeführten Nachträge geschlossen wird, soll diese neue Übereinkunft ebenso wie deren Zusatzbestimmungen über den internationalen Eisenbahnverkehr Deutschland binden, selbst wenn diese Macht sich weigert, an der Vorbereitung der Übereinkunft teilzunehmen oder sich ihr anzuschließen. Bis zum Abschluß einer neuen Übereinkunft soll Deutschland sich nach den Vorschriften der Berner Konvention und ihrer obenangeführten Nachträge ebenso wie nach den Ergänzungsbedingungen richten.

Artikel 367.

Deutschland ist verpflichtet, an der Einrichtung des Verkehrs mit direkten Fahrplänen für Personen und Gepäck mitzuwirken, die von einer oder mehreren der alliierten und assoziierten Mächte verlangt wird, um die Verbindung dieser Mächte untereinander oder mit anderen Ländern mittels Eisenbahn durch das deutsche Gebiet zu sichern. Insbesondere muß Deutschland zu diesem Zweck die Züge und Wagen, die aus dem Gebiete der alliierten und assoziierten Mächte kommen, übernehmen und mit einer Schnelligkeit weiterbefördern, die mindestens derjenigen seiner besten Durchgangszüge auf denselben Strecken gleichkommt. In keinem Fall dürfen die Fahrpreise für diesen direkten Verkehr höher sein als die Fahrpreise, welche im innern deutschen Verkehr auf derselben Strecke bei gleicher Geschwindigkeit und Bequemlichkeit erhoben werden.

Die Tarife, die bei gleicher Geschwindigkeit und Bequemlichkeit auf die Beförderung von Auswanderern auf den deutschen Eisenbahnen nach oder von Häfen der alliierten und assoziierten Mächte Anwendung finden, dürfen keinesfalls nach einem höheren Kilometersatz berechnet sein, als demjenigen der günstigsten Tarife (Vergütungen und Rückvergütungen inbegriffen), welche Auswanderern auf den genannten Eisenbahnen nach oder von irgendwelchen andern Häfen gewährt werden.

Artikel 368.

Deutschland verpflichtet sich, für diesen Durchgangsverkehr oder für die Beförderung von Auswanderern von oder nach den Häfen der alliierten und assoziierten Mächte keine technischen, fiskalischen oder Verwaltungsmaßregeln, wie z. B. Zollrevision, allgemeine polizeiliche, gesundheitspolizeiliche und Kontroll-Maßnahmen zu treffen, durch welche dieser Verkehr behindert oder verzögert würde.

Artikel 369.

Findet die Beförderung teilweise durch Eisenbahn und teilweise durch Binnenschifffahrt mit oder ohne direkte Begleitpapiere statt, so finden vorstehende Bestimmungen auf den mit der Eisenbahn zurückgelegten Beförderungsteil Anwendung.

Kapitel 2. Rollendes Material.

Artikel 370.

Deutschland verpflichtet sich, die deutschen Wagen mit Einrichtungen zu versehen, die es ermöglichen:

1. sie in Güterzüge einzustellen, die auf den Linien derjenigen alliierten und assoziierten Mächte verkehren, die Mitglieder der Berner Konvention vom 15. Mai 1886, abgeändert am 18. Mai 1907, sind, ohne die Einrichtung der durchgehenden Bremse zu hindern, die in diesen Ländern in den ersten zehn Jahren nach Inkrafttreten des gegenwärtigen Vertrages eingeführt werden könnte;
2. die Wagen dieser Mächte in alle Güterzüge einzustellen, welche auf den deutschen Linien verkehren.

Das rollende Material der alliierten und assoziierten Mächte soll auf den deutschen Linien dieselbe Behandlung wie das deutsche rollende Material hinsichtlich der Verwendung, der Unterhaltung und Instandsetzung erfahren.

Kapitel 3. Abtretung von Eisenbahnlinien.

Artikel 371.

Vorbehaltlich besonderer Bestimmungen bezüglich der Abtretung von Häfen, Wasserwegen und Eisenbahnen in den Gebieten, in denen Deutschland seine Gebietshoheit aufgibt, sowie der finanziellen Bestimmungen bezüglich der Unternehmer und der Pensionsbezüge des Personals, erfolgt die Abtretung von Eisenbahnen unter den folgenden Bedingungen:

1. Die Anlagen und Einrichtungen aller Eisenbahnen werden vollständig und in gutem Zustand übergeben.
2. Wenn ein Eisenbahnnetz mit eigenem rollendem Material im ganzen von Deutschland an eine der alliierten und assoziierten Mächte abgetreten wird, ist dieses Material vollständig nach der letzten Bestandaufnahme vor dem 11. November 1918 und in normalem Unterhaltungszustand abzutreten.

3. Bei Linien ohne besonderes rollendes Material werden Kommissionen von Sachverständigen, die durch die alliierten und assoziierten Mächte zu bestimmen sind und in denen Deutschland vertreten sein wird, den abzuliefernden Teil des Materials des betreffenden Eisenbahnnetzes, zu dem diese Linien gehören, festsetzen. Diese Kommissionen sollen hierbei den Umfang des Materials, das auf diesen Linien in die letzte Bestandaufnahme vor dem 11. November 1918 eingetragen ist, die Länge der Strecken (einschließlich der Nebengleise), die Art und den Umfang des Verkehrs berücksichtigen. Diese Kommissionen haben ferner die Lokomotiven, Personen- und Güterwagen zu bestimmen, welche in jedem einzelnen Fall abzutreten sind, die Übernahmebedingungen festzusetzen und die einstweiligen Anordnungen zu treffen, die notwendig sind, um ihre Instandsetzung in deutschen Werkstätten sicherzustellen.

4. Vorräte, Einrichtungsgegenstände und Werkzeuge sind nach denselben Bedingungen wie das rollende Material zu übergeben.

Die Vorschriften der vorstehenden Ziffern 3 und 4 finden auf die Linien des einstigen russischen Polen Anwendung, die von Deutschland auf deutsche Spurweite abgeändert worden sind; diese Linien werden wie Teile betrachtet, die von dem Netz der preußischen Staatseisenbahnen abgetrennt sind.

Kapitel 4. Vorschriften über einzelne Eisenbahnlinien.

Artikel 372.

Wenn infolge der Festsetzung neuer Grenzen eine Eisenbahnlinie, die zwei Teile desselben Landes verbindet, ein anderes Land durchquert, oder eine Zweiglinie, die aus einem Land kommt, ihren Endpunkt in einem anderen Land hat, sollen ihre Betriebsbedingungen unter Vorbehalt der besonderen, in vorliegendem Vertrag enthaltenen Bestimmungen durch Vereinbarung zwischen den beteiligten Eisenbahnverwaltungen festgesetzt werden. Wenn die Verwaltungen sich über die Bedingungen dieser Vereinbarung nicht einigen können, soll der Streit von Sachverständigenkommissionen entschieden werden, deren Zusammensetzung sich nach den Vorschriften des vorhergehenden Artikels regelt.

Artikel 373.

Binnen fünf Jahren, gerechnet vom Inkrafttreten des vorliegenden Vertrages, kann der tschechoslowakische Staat den Bau einer Eisenbahn verlangen, die auf deutschem Gebiet die Stationen Schlauney und Nachod verbindet. Die Baukosten hat der tschechoslowakische Staat zu tragen.

Artikel 374.

Deutschland verpflichtet sich, innerhalb einer Frist von zehn Jahren vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Vertrages auf Antrag der Schweizer Regierung, die sich mit der italienischen Regierung ins Benehmen zu setzen hat, die Kündigung der internationalen Übereinkunft vom 13. Oktober 1909 über die Gotthardbahn anzunehmen. Mangels eines Einverständnisses über die Bedingungen der Kündigung erklärt sich Deutschland schon jetzt bereit, die Entscheidung eines durch die Vereinigten Staaten von Amerika zu bezeichnenden Schiedsrichters anzunehmen.

Kapitel 5. Übergangsbestimmungen.

Artikel 375.

Deutschland hat die Anweisungen auszuführen, die ihm hinsichtlich der Beförderung durch eine im Namen der alliierten und assoziierten Mächte handelnde Behörde gegeben werden, nämlich:

1. für die Beförderung von Truppen, die in Ausführung des gegenwärtigen Vertrages betwerkstelligt wird, ebenso wie für die Beförderung von Material, Munition und Proviant für den Bedarf der Armeen;
2. vorübergehend für die Beförderung von Nahrungsmitteln für bestimmte Gegenden, für die möglichst schnelle Wiederherstellung normaler Beförderungsverhältnisse und für die Einrichtung von Post- und Telegraphenverbindungen.

Vierter Abschnitt. Entscheidung von Streitfragen und Revision der Dauerbestimmungen.

Artikel 376.

Streitigkeiten, die zwischen beteiligten Mächten über die Auslegung und Anwendung der vorstehenden Vorschriften entstehen könnten, werden in der vom Völkerbund vorgesehenen Weise geregelt.

Artikel 377.

Zu jeder Zeit kann der Völkerbund die Abänderung derjenigen vorhergehenden Artikel vorschlagen, welche auf dauernde Verwaltungsregelungen Bezug haben.

Artikel 378.

Nach Ablauf einer Frist von fünf Jahren vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Vertrages ab können die Vorschriften der Artikel 321 bis 330, 332, 365, 367 bis 369 jederzeit durch den Rat des Völkerbundes abgeändert werden.

Mangels einer Revision kann nach Ablauf der im vorstehenden Absatz vorgesehenen Frist von fünf Jahren der Vorteil irgendeiner der Vorschriften, die in den vorstehend aufgezählten Artikeln enthalten sind, von keiner der alliierten und assoziierten Mächte zugunsten eines Teils ihrer Gebiete in Anspruch genommen werden, für den keine Gegenseitigkeit zugestanden wird. Die Frist von fünf Jahren, während der die Gegenseitigkeit nicht verlangt werden kann, kann vom Rat des Völkerbundes verlängert werden.

Fünfter Abschnitt. Besondere Bestimmung.

Artikel 379.

Unbeschadet der besonderen Verpflichtungen, die Deutschland durch den gegenwärtigen Vertrag zugunsten der alliierten und assoziierten Mächte auferlegt sind, verpflichtet sich Deutschland, jeder allgemeinen Übereinkunft über die internationale Regelung des Durchgangsverkehrs, der Schifffahrtswege, der Häfen und der Eisenbahnen beizutreten, die zwischen den alliierten und assoziierten Mächten mit Zustimmung des Völkerbundes binnen einer Frist von fünf Jahren vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Vertrages ab geschlossen werden sollten.

Sechster Abschnitt. Bestimmungen über den Kieler Kanal.

Artikel 380.

Der Kieler Kanal und seine Zugänge sollen allen mit Deutschland im Frieden befindlichen Nationen für ihre Handels- und Kriegsschiffe gleichberechtigt frei- und offenstehen.

Artikel 381.

Angehörige, Eigentum und Schiffe aller Mächte sollen den Kanal sowohl in bezug auf Abgaben und Erleichterungen als auch in jeder anderen Hinsicht in vollster Gleichberechtigung benutzen können. Es darf kein Unterschied zuungunsten von Angehörigen, Eigentum und Schiffen irgendeiner Macht gegenüber Angehörigen, Eigentum und Schiffen Deutschlands oder einer meistbegünstigten Nation gemacht werden. Der Verkehr von Personen oder Schiffen darf keinen anderen Beschränkungen unterworfen werden als solchen, die sich aus Polizei-, Zoll-, Sanitäts-, Aus- oder Einwanderungsvorschriften ergeben, oder aus Vorschriften, die sich auf Ein- und Ausfuhr von verbotenen Gütern beziehen. Diese Vorschriften müssen angemessen und einheitlich sein und dürfen den Verkehr nicht unnötig behindern.

Artikel 382.

Für Benutzung des Kanals und seiner Zugänge dürfen nur solche Abgaben erhoben werden, die dem Zweck dienen, die Kosten für die Aufrechterhaltung der Schiffbarkeit des Kanals und seiner Zugänge oder deren Verbesserung in gerechter Weise zu decken, oder um die Ausgaben zu bestreiten, die im Interesse der Schifffahrt gemacht werden. Der Abgabentarif ist nach diesen Unkosten zu berechnen und in den Häfen anzuschlagen.

Die Abgaben sollen in einer Weise erhoben werden, daß jegliche Einzeluntersuchung von Ladungen unnötig wird, ausgenommen in Fällen, in denen Verdacht des Betruges oder von Übertretung besteht.

Artikel 383.

Güter im Durchgangsverkehr können versiegelt oder unter Aufsicht von Zollbeamten gestellt werden; das Ein- und Ausladen von Gütern und die Ein- oder Auschiffung von Reisenden soll nur in den von Deutschland bezeichneten Häfen stattfinden.

Artikel 384.

Außer den in diesem Vertrag vorgesehenen Abgaben sollen keine anderen Abgaben irgendwelcher Art im Kanal oder seinen Zugängen erhoben werden.

Artikel 385.

Deutschland ist verpflichtet, geeignete Maßnahmen zur Beseitigung von Hindernissen oder Gefahren für die Schifffahrt zu treffen und die Aufrechterhaltung guter Schifffahrtsbedingungen sicherzustellen. Deutschland darf keine Arbeit irgendwelcher Art ausführen, welche die Schifffahrt im Kanal oder an seinen Zugängen behindern könnte.

Artikel 386.

Im Falle der Verletzung irgendeiner der Bedingungen der Artikel 380 bis 386 oder des Streites über Auslegung dieser Artikel kann jede beteiligte Macht das Gericht in Anspruch nehmen, das zu diesem Zweck vom Völkerbund eingesetzt wird.

Um zu vermeiden, daß der Völkerbund mit unwichtigen Fragen befaßt wird, wird Deutschland in Kiel eine lokale Behörde schaffen, die berufen ist, in erster Instanz über Streitigkeiten zu entscheiden und nach Möglichkeit Klagen abzustellen, die durch die konsularischen Vertreter der interessierten Mächte vorgebracht werden.