



Der Friedensvertrag von Versailles

USA

Berlin, 1925

1. Allgemeine Bestimmungen (Art. 331-339)

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

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 (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 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 (Labe) 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.