



UNIVERSITÄTS-  
BIBLIOTHEK  
PADERBORN

## **Der Friedensvertrag von Versailles**

**USA**

**Berlin, 1925**

Kapitel IV. Bestimmungen betreffend den Rhein und die Mosel (Art.  
354-362)

---

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

#### 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 Änderungen 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