

# Bundesblatt

74. Jahrgang.

Bern, den 16. August 1922.

Band II.

*Erscheint wöchentlich. Preis 20 Franken im Jahr, 10 Franken im Halbjahr, zuzüglich „Nachnahme- und Postbestellungsgebühr“.*

*Einrückungsgebühr: 50 Rappen die Petitzelle oder deren Raum. — Inserate franko an die Buchdruckerei Stämpfli & Cie. in Bern.*

1619

## Bericht

des

Bundesrates an die Bundesversammlung über sein  
bisheriges Vorgehen in der Rheinfrage.

(Vom 11. August 1922.)

Bei der Behandlung des Geschäftsberichtes des letzten Jahres hat der Bundesrat der Bundesversammlung mitgeteilt, dass er über sein bisheriges Vorgehen in der Rheinfrage einen schriftlichen Bericht erstatten werde. Wir beehren uns, im folgenden diesem Versprechen nachzukommen.

### I.

Der Güterverkehr auf dem Rhein nach Basel hatte in den Jahren unmittelbar vor dem Kriege eine ungeahnte Entwicklung genommen. Während noch im Jahre 1905 diese Transporte die bescheidene Ziffer von 3000 Tonnen aufwiesen, erreichten sie im Jahre 1913 den Umfang von 96,000 Tonnen. Diese Ziffer wäre im Jahre 1914 noch bedeutend überschritten worden, wenn nicht der Krieg hereingebrochen wäre. Im ersten Halbjahr 1914 sind über 90,000 Tonnen auf dem Wasserwege nach Basel befördert worden\*).

Der Beweis der Möglichkeit und auch der Wirtschaftlichkeit der Rheinschifffahrt bis Basel war geleistet. Dem Lande eröffnete sich die Aussicht, durch die Verbindung mit dem Meere seine wirtschaftliche Unabhängigkeit zu stärken. In sicherer Voraussicht des zu erwartenden Aufschwunges der Rheinschifffahrt hatte Basel-Stadt die sehr bedeutenden Opfer für den Bau von Hafenanlagen nicht gescheut. Der Kanton zählte darauf, dass der Bund sich nicht nur an den Kosten dieser Anlagen beteilige, sondern dass der Bundesrat auch die Bestrebungen zum Ausbau und zur Sicherung der Wasserstrasse von Basel bis ins

\*) Vgl. Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Revision der Bundesverfassung (Gesetzgebung über die Schifffahrt) vom 20. Oktober 1917, Bundesblatt 1917, Bd. IV, S. 296.

Meer nach aussen vertrete. Der Rhein von Strassburg bis Basel gestattete wohl schon jetzt die Schifffahrt; während aber der Strom unterhalb Strassburg von den Uferstaaten nicht nur in schiffbarem Zustand erhalten, sondern unter Aufwendung grosser Summen verbessert worden war, blieb der Fluss auf der Strecke Strassburg-Basel fast ganz sich selbst überlassen.

## II.

Das Flussschiffahrtsrecht des 19. und des 20. Jahrhunderts baut sich auf auf den Grundsätzen der Pariser- und Wiener Friedensverträge der Jahre 1814/1815. Von besonderem Interesse ist der Umstand, dass in den damaligen Friedensverhandlungen zunächst der Rhein Gegenstand internationaler Regelung war und den Anstoss gab zur Aufstellung von allgemeinen Grundsätzen des internationalen Flussschiffahrtsrechts. Artikel 5 des Pariser Friedensvertrages lautet:

„Die Schifffahrt auf dem Rhein soll frei und niemandem verboten sein von dem Punkte an, wo er schiffbar wird bis zum Meere und umgekehrt. Am künftigen Kongress wird man sich damit befassen, welche möglichst gleichmässigen und für den Handel aller Staaten möglichst günstigen Grundsätze für die Erhebung von Abgaben durch die Uferstaaten massgebend sein sollen.

Desgleichen wird der künftige Kongress prüfen und bestimmen, wie dieser Grundsatz auf alle andern Gewässer angewendet werden kann, die in ihrem schiffbaren Laufe verschiedene Staaten trennen oder durchfliessen, damit die Verbindungen zwischen den Völkern besser und sie selber einander immer weniger fremd werden.“

Im Wiener Vertrag ist sodann auf der breiten Grundlage eines allgemeinen europäischen Friedensvertrages ausgesprochen worden, was schon früher der Rechtsauffassung weiter Kreise entsprach, was insbesondere von den Führern der französischen Revolution verkündet worden war: die Freiheit aller Flüsse, die mehrere Staaten trennen oder durchfliessen. Die Art. 108/117 der Schlussakte des Wiener Vertrages (Beilage 1), desjenigen Teils also des Friedensvertrages, der nach der Auffassung der Kontrahenten die Bestimmungen „d'intérêt majeur et permanent“ enthalten sollte, sind von epochemachender Bedeutung. Sie werden ergänzt durch die der Schlussakte als Bestandteile angefügten „Règlements pour la libre navigation des rivières“, von denen für uns die „articles concernant la navigation du Rhin“ von besonderer Bedeutung sind.

Es ist hier nicht der Ort, in eine nähere Betrachtung der grundlegenden Sätze, die in diesen Verträgen für die internationalen Flüsse im allgemeinen und für den Rhein im besondern aufgestellt worden sind, einzutreten. Darauf aber ist hinzuweisen, dass nach der Meinung der Vertragsmächte die Grundsätze, die in der Schlussakte und in den besondern Rheinartikeln niedergelegt worden waren, ihre nähere Ausführung erfahren sollten, in einem Reglement, zu dessen Ausarbeitung eine aus Vertretern sämtlicher Uferstaaten zusammengesetzte Zentralkommission einzuberufen war. Wenn im Jahre 1831 diese Zentralkommission zur Aufstellung des Reglements zusammentrat und im Jahre 1868 dessen Revision vollzogen wurde, ohne dass dabei die Schweiz begrüsst worden war, so geschah das in Missachtung der eben erwähnten, in Art. 31 des Rheinreglements von 1815 niedergelegten Vorschriften. Dass die Schweiz Rheinferstaat ist, geht schon daraus hervor, dass in den Rheinartikeln von 1815 von der Rheinschifffahrt bis nach Basel die Rede ist, und dass die heute geltende Rheinschifffahrtsakte in Art. 1 ausdrücklich die Schifffahrt auf dem Rhein von Basel bis in das offene Meer frei erklärt. Als die Rheinschifffahrtsakte abgeändert wurde (am 17. Oktober 1868), war man vielleicht der Ansicht, die Schweiz habe keine lebendige Beziehungen zu dieser Schifffahrt, weil damals die aufkommenden Eisenbahnen die Schifffahrt verdrängt hatten. Aus dem Nichtbeitritte der Schweiz zum Mannheimer Abkommen — mag er auch eine gewisse Unsicherheit in der Beurteilung der Rechte der Schweiz auf die Rheinschifffahrt zur Folge gehabt haben — darf aber nicht der Schluss gezogen werden, die Schweiz habe sich damit ihrer Rechte, insbesondere ihres Mitspracherechtes in den Rheinschifffahrtsfragen begeben. Das Mannheimer Abkommen beruht in den allgemeinen Bestimmungen auf den Sätzen der Wiener Schlussakte. Diese Akte aber, wengleich von der Schweiz ebenfalls nicht unterzeichnet, schuf in den Schifffahrtsartikeln nach der Absicht ihrer Unterzeichner Recht, das allgemeine Anerkennung beanspruchen konnte, gleich wie in der Erklärung über den Sklavenhandel und in dem Reglement über den Rang der diplomatischen Vertreter und ähnlich wie die späteren Erklärungen über das allgemeine Seerecht von 1856 und 1909. Es sollte eine Feststellung von Rechtssätzen sein, die dem damaligen Rechtsempfinden entsprachen. Die Übung der Staaten und die Völkerrechtslehre haben seither diese Normen bestätigt und ausgebaut. Wir werden uns also ebenfalls auf sie berufen können.

Die Grundsätze, auf die sich die Schweiz in der Folge ganz besonders glaubte stützen zu dürfen, werden weiter unten erwähnt.

### III.

Dem anfangs des 20. Jahrhunderts erneut einsetzenden Schiffverkehrsverkehr auf dem Rhein bis nach Basel war der Bundesrat nicht untätig gegenüber gestanden. Schon im Jahre 1903 hat er eine grundsätzliche Regelung der Rheinschiffahrtsfrage versucht und den schweizerischen Gesandten in Berlin beauftragt, die Aufnahme der Schweiz in die Mannheimer Konvention von 1868 im geeigneten Zeitpunkt in die Wege zu leiten. Es ist bemerkenswert, dass schon damals der Bundesrat in seinen Erwägungen zu diesem Schritte feststellte:

1. dass die technische Möglichkeit einer Rheinschiffahrt von Basel an bestehe;
2. dass aus der Wiedereröffnung der Rheinschiffahrt für den Handel und die Eisenbahnen erhebliche Vorteile erwachsen könnten;
3. dass uns ein völkerrechtlicher Anspruch auf Zulassung unserer Schiffe auf dem Rhein und dessen Nebenflüssen sowie auf Mithilfe der Rheinuferstaaten zum Zwecke der Erleichterung der Schiffahrt zustehe.

Die Note, die unser Gesandter in der Folge an das Deutsche Auswärtige Amt richtete, trägt das Datum vom 16. November 1903 und enthält u. a. folgende Stelle:

„Nach der Auffassung des schweizerischen Bundesrates kann nach Massgabe der von ihm veranlassten Erhebungen ein Zweifel über die technische Möglichkeit, den Rhein bis Basel schiffbar zu machen, schon darum nicht bestehen, weil eine solche Schiffahrt bereits in den Jahren 1838—1843 von verschiedenen Unternehmern mit Dampfbooten faktisch betrieben worden ist und weil im weitern in der neuesten Zeit, am 24. und 26. August d. J., Probefahrten zwischen Strassburg und Basel durchaus günstig ausgefallen sind. Zudem ist die Rheinstrecke Strassburg-Basel inzwischen infolge von Korrekionsarbeiten wesentlich verbessert und bei der Bestimmung der Höhenlage der Eisenbahnübergänge über den Rhein bei Alt-Breisach, bei Neuenburg und bei Hünningen auch die Möglichkeit direkt mit in Betracht gezogen worden, dass mit der Zeit die Tau- und Kettenschiffahrt bis nach Basel ausgedehnt werden könnte. Durch die Regulierung des Rheins auf Niederwasser mittels niedriger Traversen, Grundschwellen, Bagge-

rungen und Leitwerke könnte überdies noch eine wesentliche Vertiefung und grössere Gleichmässigkeit der Fahrrinne erzielt und ausserdem durch Bezeichnung der letztern mittels Baaken die Sicherung eines regelmässigen Verkehrs erheblich gefördert werden.“

In der Antwortnote vom 29. November 1903 erklärte sich die Deutsche Regierung grundsätzlich bereit, in den bevorstehenden Handelsvertragsunterhandlungen mit der Schweiz den in der schweizerischen Note aufgeworfenen Fragen näherzutreten; vorher sollten aber die schweizerischen Forderungen genauer umschrieben werden. Diesem Begehren ist unsere Gesandtschaft in Berlin in einer Note vom 29. März 1904 nachgekommen. Die Deutsche Regierung wird darin um ihre Zustimmung zur Aufnahme der Schweiz in die Rheinschiffahrtsakte ersucht.

In den daraufhin einsetzenden Handelsvertragsverhandlungen kam die Angelegenheit wohl zur Sprache, aber zu keinem Ergebnis. Von deutscher Seite war erklärt worden:

1. dass die Rheinschiffahrtsakte in neuerer Zeit durch die internationale Kommission eine so einschränkende Auslegung erfahren habe, dass die deutschen Uferstaaten nicht ohne weiteres zur Mitwirkung an den nötigen technischen und administrativen Vorkehrungen für die Einrichtung einer Schifffahrt bis Basel herangezogen werden könnten;
2. dass die Anknüpfung besonderer Unterhandlungen mit diesen Staaten nicht zu umgehen sei, auch schon deswegen, weil überhaupt nicht das Deutsche Reich, sondern nur diejenigen Staaten, welche die Akte vereinbart haben, beteiligt seien;
3. dass die Schweiz und Holland zusammen ein Übergewicht über die Entscheidung gemeinsamer Schifffahrtsangelegenheiten erhalten könnten.

Der Hinweis der deutschen Delegierten auf Verhandlungen mit den Einzelstaaten mag damals dem Bundesrate wenig ermutigende Aussichten eröffnet haben. Nach erneutem Notenwechsel, in dem Deutschland aber die eigentliche Rheinschiffahrtsfrage umging und lediglich die Weiterführung des Hüniger Kanals bis nach Basel in Erörterung zog, ist die Angelegenheit nicht mehr weiter verfolgt worden. Die Schweiz wollte nun offenbar das Schwergewicht auf die praktische Durchführung der Schifffahrt verlegen. Der Verkehr entwickelte sich denn auch in der Tat in erfreulicher Weise.

Die Frage der Rechte der Schweiz auf die freie Rheinschifffahrt ist erneut brennend geworden, als im Frühjahr 1918 die

deutschen Pläne betreffend Kanalisierung des Rheins zwischen Strassburg und Basel bekannt wurden. Sowohl in den beiden Kammern des badischen Landtages als auch im deutschen Reichstage war von diesen Projekten die Rede.

Durch eine an die badische und reichsländische Regierung Elsass-Lothringens gerichtete und durch die schweizerische Gesandtschaft in Berlin vermittelte Note vom 2. April 1918 bat der Bundesrat, es möchte ihm in nützlicher Frist von den geplanten Arbeiten Kenntnais gegeben werden, damit er sich „behufs Wahrung der schweizerischen Interessen und Rechte mit den beiden Uferstaaten ins Einvernehmen setzen könne“. Im weitern versichert der Bundesrat die beteiligten Regierungen, dass es sein Bestreben sei, die Verbesserung der Schifffahrt bis Basel und darüber hinaus, einer glücklichen Lösung entgegenzuführen.

Am 11. Juli 1918 antwortete an Stelle Badens und der Reichslande die Deutsche Regierung selber, und zwar beschränkte sie sich darauf, mitzuteilen, dass sie beabsichtige, mit den beteiligten deutschen Bundesstaaten eine Vereinbarung zu treffen, um durch eine von der Reichsregierung unabhängige Geschäftsstelle, „einen Entwurf ausarbeiten zu lassen, der die Ausnützung der Wasserkräfte sowohl wie die Schiffbarmachung des Rheins auf der ganzen Strecke von Strassburg-Kehl bis zum Bodensee vollständig und gleichmässig vorsehen soll“.

Auf die Hauptfrage, ob die Umwandlung des natürlich schiffbaren Rheins in einen kanalisierten Strom mit den völkerrechtlichen Grundsätzen der Schifffahrtswfreiheit, wie sie für den Rhein gelten, vereinbar sei, wird in der deutschen Antwort nicht eingetreten. Der Bundesrat beschloss denn auch, in einer Note, die diesmal unmittelbar an das Deutsche Reich gerichtet wurde, seinen Rechtsstandpunkt auseinander zu setzen. Die Note datiert vom 9. Oktober 1918 und ist in Beilage 3 wiedergegeben. Infolge der kriegerischen Ereignisse ist deren Beantwortung ausgeblieben. Dagegen hat bekanntlich der Staatssekretär des Reichswirtschaftsamtes, Freiherr von Stein, am 8. Mai desselben Jahres im Reichstag erklärt, dass die Schweiz nicht in der Lage sei, aus dem Mannheimer Abkommen Ansprüche abzuleiten. Der Widerhall, den diese Erklärung in der schweizerischen Presse und besonders im schweizerischen Parlamente fand, steht noch in frischer Erinnerung. Die bisher sehr skeptische öffentliche Meinung der Schweiz war durch die sichtlichen Erfolge, die die Rheinschifffahrt vor Kriegsausbruch zu verzeichnen hatte, umgestimmt worden und verlangte die entschlossene Wahrung der Rechte der Schweiz.

## IV.

Der Ausgang des Krieges hat dem Bundesrate Gelegenheit gegeben, die Forderungen der Schweiz in der Rheinfrage erneut geltend zu machen. Die von der Friedenskonferenz in Paris eingesetzte Kommission zur Prüfung der Hafen-, Wasserstrassen- und Eisenbahnfragen hatte sich auf Ersuchen des Bundesrates bereit erklärt, eine schweizerische Delegation zu empfangen und die Wünsche der Schweiz entgegenzunehmen. Sowohl mündlich wie in einer ausführlichen Note vom 11. April 1919 haben sodann die vom Bundesrate bezeichneten Delegierten, die Herren

Minister Dunant, schweizerischer Gesandter in Paris,  
 Prof. Dr. L. W. Collet, in Genf,  
 Nationalrat Rudolf Gelpke, in Basel,  
 Dr. James Vallotton, Advokat, in Lausanne,

der Konferenz den Rechtsstandpunkt der Schweiz auseinandergesetzt. Die Note verlangte Anerkennung der auf dem Wiener Verträge fussenden Rechte der Schweiz als Rheinuferstaat, insbesondere

1. das Recht, als Rheinuferstaat, an den Verhandlungen zur Abänderung der Mannheimer Akte teilzunehmen;
2. eine Vertretung der Schweiz in der Rheinkommission mit allen Rechten eines Rheinuferstaates;
3. die Ausführung der in Art. 28 der Rheinschiffahrtsakte vorgesehenen Arbeiten im Rhein, auch auf der Strecke Strassburg-Basel;
4. die Aufrechterhaltung des in Art. 30 der Rheinschiffahrtsakte enthaltenen Verbotes der Errichtung von Bauwerken und, umsomehr, jeglicher Ableitung des Rheins aus seinem natürlichen Bette, die die Schifffahrt benachteiligen könnten.

Die Note weist am Schlusse darauf hin, dass die Ausdehnung der Anwendung der Grundsätze der Rheinschiffahrtsakte auf Kriegzeiten eine wesentliche Voraussetzung der freien Entwicklung der Binnenstaaten und deshalb dringend zu wünschen sei.

## V.

Art. 354 ff. des Friedensvertrages von Versailles (Beilage 2) verkünden die Grundsätze, die künftig für die Rheinschifffahrt massgebend sein sollen. Art. 354 bestimmt zunächst im wesentlichen, dass das Mannheimer Abkommen weiterhin in Kraft bleibe, dass aber einzelne seiner Bestimmungen nach Massgabe der Vor-

schriften des Friedensvertrages abzuändern seien. Art. 355 enthält sodann Bestimmungen über die neue Zusammensetzung der Zentralkommission. Während nach dem Ausscheiden Frankreichs im Jahre 1872 nur die deutschen Uferstaaten und Holland in der Kommission vertreten waren, sollen künftig sämtliche Uferstaaten, also auch die Schweiz sowie eine Reihe von Nichtuferstaaten der Kommission angehören, und zwar soll nicht mehr, wie bisher, jeder Staat über je eine Stimme verfügen; das Stimmenverhältnis wird vielmehr abgestuft. Frankreich, das wieder Rheinferstaat geworden ist, werden 4 Stimmen zugeschieden und zudem das Recht, den Präsidenten der Kommission zu bezeichnen. Deutschland ist berechtigt zu 4, alle übrigen Staaten zu je 2 Stimmen. Art. 358 endlich regelt die Frage des Ausbaues des Rheins auf der Strecke Strassburg-Basel. Frankreich wird, unter Vorbehalt der Bestimmungen des Mannheimer Abkommens sowie der Bestimmungen des Friedensvertrages, das Recht erteilt,

- a. „zur Speisung der bereits gebauten oder noch zu bauenden Schiffahrts- und Bewässerungskanäle oder für jeden andern Zweck Wasser aus dem Rhein zu entnehmen und auf dem deutschen Ufer alle für die Ausübung dieses Rechts erforderlichen Arbeiten auszuführen“;
- b. „auf die durch die Nutzbarmachung des Stromes erzeugte Kraft, mit dem Vorbehalt, dass die Hälfte des Wertes der tatsächlich gewonnenen Kraft an Deutschland vergütet werden muss . . .“ (s. Beilage 2).

So sehr es der Bundesrat begrüßen musste, die Forderung der Schweiz, in die Rheinzentralcommission aufgenommen zu werden, berücksichtigt zu sehen, so sehr boten ihm die Bestimmungen des Art. 358 Anlass zu Besorgnis. Die vom Bundesrat bis dahin befragten Techniker waren übereinstimmend der Auffassung gewesen, dass die Regulierung des Rheins zwischen Strassburg und Basel, d. h. die Schaffung eines regelmässigen Flussbettes durch Einbau von Grundschnellen und Buhnen eine ungehinderte Entwicklung der Schifffahrt allein erlauben würde. Eine bereits im Jahre 1917 vom Bundesrat bestellte Schifffahrtsexpertenkommission bestehend aus den Herren Gelpke, Lüchinger, Autran und Rusca, die den Auftrag hatte, Vorschläge zu machen für ein anzustrebendes schweizerisches Wasserstrassennetz befürwortete im Schlussprotokoll zu einem sehr eingehenden Bericht als zunächst liegende Aufgabe, „die bauliche Fortsetzung der Niederwasserregulierung über Strassburg hinaus stromaufwärts bis Basel“. Neben dem Befund dieser Expertenkommission sind insbesondere

beachtenswert die Gutachten Gelpke vom Jahre 1906 und 1917, die Gutachten Ziegler von 1906, 1912 und 1914, das Gutachten Sympher vom Jahre 1914, das Gutachten Bertschinger vom Jahre 1920 und die Arbeiten des Amtes für Wasserwirtschaft (die Gutachten Gelpke, Ziegler und Sympher sind nicht vom Bunde in Auftrag gegeben worden). In diesen Arbeiten ist sowohl die eigentlich technische als auch die volkswirtschaftliche und verkehrspolitische Seite des Problems von berufener Seite behandelt worden und ihre Folgerungen waren der Regulierung durchwegs günstig.

Wenn der Bundesrat bisher den Versuchen Deutschlands, den Rhein zu kanalisieren, d. h. den Fluss durch Einbau von Stufen und Schleusen sowohl der Schifffahrt, wie der Wasserkraft-Ausnutzung dienstbar zu machen, entgegengetreten war, so geschah dies deshalb, weil man im stufenweisen Ausbau, insbesondere auch in der gleichzeitigen Berücksichtigung der Schifffahrt und Kraftgewinnung unvermeidliche Nachteile für jene erblickte. Art. 358 des Friedensvertrages schien im wesentlichen die gleiche Gefahr in sich zu schliessen: Statt der Stauwehre und Schleusen im Flussbette sah der Vertrag die Möglichkeit der Ableitung des Rheinwassers vor und damit die Gefahr der Errichtung von Wasserwerken auf einem neben dem Rhein herlaufenden Seitenkanal. Auch diese Lösung drohte somit, die Schifffahrt auf dem unverbauten Rhein und dessen Ausbau durch Regulierung unmöglich zu machen. Die vorgesehene Ableitung des Wassers schien überdies die weitere Gefahr in sich zu schliessen, die Schifffahrt auf der Strecke Strassburg-Basel von dem internationalisierten natürlichen Rhein auf einen auf französischem Gebiet gelegenen Kanal zu verlegen und damit in erhöhtem Masse der Gebietshoheit dieses Staates zu unterstellen. Art. 358 bot keine genügende Gewähr dafür, dass die Schifffahrt auf dieser Strecke einer internationalen Ordnung unterstellt werde, welche in technischer und rechtlicher Hinsicht dieselben Sicherheiten und Entwicklungsmöglichkeiten bieten würde wie der offene Strom, und dass insbesondere auch der Kanal wie der offene Strom abgabefrei bleiben werde.

Zur Teilnahme an der ersten, auf den 21. Juni 1920 festgesetzten Sitzung der neubestellten Zentralkommission wurde die Schweiz amtlich durch eine vom Präsidenten der Friedenskonferenz, Herrn Millerand, unterzeichnete Note an die schweizerische Gesandtschaft in Paris, vom 15. Mai desselben Jahres eingeladen. In der Note wurde zugleich der Wunsch ausgedrückt, die schwei-

zerischen Delegierten möchten, vor Zusammentritt der Zentralkommission, mit den Vertretern der alliierten Mächte in Paris Fühlung nehmen.

Der Bundesrat zögerte nicht mit der Ernennung der beiden Delegierten. Seine Wahl fiel auf die Herren:

Nationalrat Dr. Miescher in Basel, Vorsteher der Rheinschiffahrtsgesellschaft der Regierung des Kantons Basel-Stadt, und

Dr. James Vallotton, Advokat in Lausanne, einem Sachverständigen auf dem Gebiete des internationalen Schiffsrechts.

Seinen Rechtsstandpunkt glaubte der Bundesrat dadurch wahren zu sollen, dass er die Delegation beauftragte, vor Beginn der Sitzung der Kommission eine Erklärung abzugeben ungefähr folgenden Inhalts: Die Schweiz habe mit Befriedigung davon Kenntnis genommen, dass die alliierten Mächte im Friedensvertrage von Versailles das Recht der Schweiz, als Rheinuferstaat der Zentralkommission beizutreten, anerkannt haben. Die schweizerische Delegation werde gerne in dieser Kommission zur Förderung der Rheinschiffahrt beitragen. Die Schweiz müsse sich aber grundsätzlich die ihr aus dem Wiener Vertrag und dem allgemeinen Völkerrechte zustehenden Rechte auf die freie Rheinschiffahrt vorbehalten.

Verschiedener Umstände halber war die von Herrn Millerand gewünschte Besprechung in Paris nicht mehr möglich. Sie fand dagegen unmittelbar vor Zusammentritt der Kommission in Strassburg statt. Die schweizerischen Delegierten eröffneten bei dieser Gelegenheit den Vertretern der alliierten Mächte, dass sie gemäss ihren Weisungen zu Beginn der ordentlichen Sitzung Rechtsvorbehalte anzubringen hätten.

Diese Erklärung stiess auf den heftigen Widerstand des Präsidenten der Kommission und der anwesenden Vertreter der alliierten Mächte. Der Präsident wies darauf hin, dass die Kommission rein technischen Charakter habe und deshalb nicht zuständig sei, Rechtsvorbehalte gegen die Bestimmungen des Versailler Vertrages, auf Grund deren die Kommission zusammengetreten sei, entgegenzunehmen. Sofern die schweizerische Delegation auf ihrer Eröffnung beharre, so könnte ihr vorläufig die Ausübung der Rechte als Mitglied der Kommission nicht gestattet werden.

In einem Schreiben, das die Vertreter der alliierten Mächte mit der schweizerischen Delegation austauschten (Beilage 4), wurden die gegenseitigen Standpunkte festgelegt. Die schweizerischen Delegierten, die ihre Vorbehalte aufrecht erhielten,

nahmen an den anschliessenden Verhandlungen nur als Zuhörer teil.

## VI.

Der Bundesrat stand nunmehr vor der Frage, ob er die den Rhein betreffenden Bestimmungen des Versailler Vertrages anerkennen oder aber seinen Standpunkt, wonach für die Schweiz nur das bisherige Völkerrecht in der Rheinfrage massgebend sei, aufrechthalten wolle. Die Angelegenheit, deren Bedeutung dem Bundesrate nicht entging, ist mehrfach in den Sitzungen der bundesrätlichen Delegation für Auswärtiges zur Sprache gekommen; sie wurde auch der dem eidgenössischen Departement des Innern unterstellten Schifffahrtskommission zur Prüfung unterbreitet.

Dass der Versailler Vertrag an und für sich der Schweiz, als einem Nichtkontrahenten dieses Vertrages, keine Bindung auferlegen könne, stand ausser Zweifel. Irgendwelcher Rechtszwang zur Anerkennung der Rheinbestimmungen des Vertrages hätte auf die Schweiz keineswegs ausgeübt werden können. Die Schweiz war vielmehr frei, die Befugnisse, die dem Lande nach bisherigem Völkerrecht zustanden, auch weiterhin zu vertreten. Standen aber die Bestimmungen des Versailler Vertrages in absolutem Widerspruche zu diesem Rechte und war Aussicht vorhanden, die allfällig diesem Vertrage entgegenstehenden Ansprüche der Schweiz wirksam zur Geltung zu bringen?

Wir haben oben die Ansicht vertreten, dass die Rheinbestimmungen der Schlussakte des Wiener Vertrages eine Feststellung damals schon anerkannter Grundsätze des Völkerrechts gewesen und seither durch die Übung der Staaten wie auch durch die Völkerrechtslehre bestätigt worden seien. Es galt insbesondere bis heute unbestritten der Satz, dass die Schifffahrt auf internationalen Flüssen frei sei und durch keinerlei Hindernisse erschwert oder verunmöglicht werden dürfe.

Als im Jahre 1814/15 dieser Satz erstmals zu europäischer Bedeutung erhoben wurde, dachte man vor allem daran, die rechtlichen Hindernisse, d. h. die Erhebung von Schifffahrtsabgaben zu fiskalischen Zwecken so weit als möglich auszuschliessen. Tatsächliche Hindernisse, wie beispielsweise die Errichtung von Brücken, Mühlen usw., sollten sodann verboten sein, soweit sie diejenige Schifffahrt erschwert, die durch gehörige Instandsetzung und Unterhalt des Fahrwassers zu erreichen war. Der Sinn und

Zweck des Satzes ist im Laufe des 19. Jahrhunderts derselbe geblieben. Art. 30 des Mannheimer Abkommens umschreibt insbesondere das Verbot der tatsächlichen Hindernisse folgendermassen: „Die Uferregierungen werden dafür Sorge tragen, dass die Schifffahrt auf dem Rhein durch Mühlen, Triebwerke, Brücken oder andere künstliche Anlagen keinerlei Hindernisse finde, und dass namentlich der Durchlass der Schiffe durch die Brücken ohne Verzug bewirkt werde. . .“ Inwieweit sich die Übung der Uferstaaten, die keineswegs übereinstimmend war, an den Wortlaut des Vertrags hielt, braucht hier nicht untersucht zu werden. Die Auslegung der Vorschriften durch die Uferstaaten war eine sehr freie. Der Bau eines Wehrs oder von Schleusen in den Fluss wäre aber nach dem damaligen Stand der Technik ausgeschlossen gewesen. Die Frage, ob eine solche Anlage eine Erschwerung der Schifffahrt bedeuten würde, war also damals noch gar nicht aktuell.

Das ausgehende 19. und das 20. Jahrhundert schufen in dieser Beziehung neue Verhältnisse. Nachdem anfangs der 90er Jahre die Fernleitung des hochgespannten elektrischen Stromes gelungen war, schritt die Technik in der Ausnutzung der Wasserkräfte der Flüsse immer weiter fort und machte schliesslich auch vor internationalen Flüssen nicht mehr halt. In weiten Kreisen wurde die Auffassung vertreten, dass es volkswirtschaftlich nicht zu rechtfertigen sei, die Wasserkräfte der schiffbaren Ströme, die für die Entwicklung der Industrie der Uferstaaten unentbehrlich sein könnten, brach liegen zu lassen. Es sei vielmehr durchaus möglich, die Anforderungen der Kraftgewinnung und der Schifffahrt zu vereinen und so aus den Flüssen den grösstmöglichen Nutzen zu ziehen. Die Errichtung eines Wehrs oder von Schleusen in einem internationalen Fluss, deren Technik seit Erlass der Vorschriften von 1868 grosse Fortschritte gemacht hatte, komme nicht ohne weiteres dem Bau eines künstlichen Hindernisses gleich, könne vielmehr unter Umständen eine Verbesserung der Schifffahrtsstrasse zeitigen, überall dort vor allem, wo die natürlichen Verhältnisse eines Flusses der Schifffahrt Schwierigkeiten bieten.

Diese Auffassung eines grossen Teils der Technikerschaft ist auf das Schifffahrtsrecht nicht ohne Einfluss geblieben. Es mehrten sich im Gegenteil die Stimmen, die sogar von einem unbedingten Vorrecht der Schifffahrt auf internationalen Flüssen nichts mehr wissen und demgemäss selbst einen Eingriff in die Schifffahrt dieser Flüsse zulassen wollten, sofern andere Vorteile, wie beispielsweise diejenigen der Wasserkraftgewinnung, diesen

Eingriff rechtfertigten. In den Verhandlungen der „internationalen Studienkommission“, die auf die Anregung Frankreichs zum Studium der dem Völkerbunde, gemäss Art. 23, e, des Paktes zustehenden Aufgaben 1919/20 einberufen worden ist, und in der auch die Schweiz vertreten war, hatte der schweizerische Vertreter gegen diese neueste Richtung des Schiffahrtsrechtes seine Bedenken geltend gemacht. In dem der Verkehrs- und Transitkonferenz von 1921 in Barcelona vorgelegten Berichte dieser Studienkommission findet sich u. a. folgende Stelle:

„L'évolution technique et économique depuis le Congrès de Vienne entraîne aussi une autre conséquence. Il y a cent ans, la principale utilisation des voies navigables était la navigation. Il n'en est plus toujours de même aujourd'hui. Les voies navigables servent actuellement souvent à d'autres besoins que les besoins de la navigation. Certaines d'entre elles sont devenues ou peuvent devenir une source précieuse d'énergie électrique ou sont susceptibles d'utilisation très importante, notamment au point de vue agricole, forestier et piscicole; en ce qui les concerne, la priorité absolue de la navigation ne peut plus être toujours admise; des cas doivent être prévus où des travaux seront licites, qui cependant portent atteinte à la facilité de la navigation. La Délégation suisse, tout en étant d'accord avec le texte de la Convention, a déclaré ne pas s'associer aux motifs ci-dessus.“

Art. 10 des in Barcelona gutgeheissenen Schiffahrtsstatuts trägt diesem Gedanken Rechnung, indem er bestimmt, dass Arbeiten zur Verbesserung der Schiffahrt eines Flusses auf das Verlangen eines Uferstaates ausgeführt werden müssen, sofern nicht ein anderer Uferstaat dagegen berechtigten Einspruch erhebe, z. B. unter Berufung auf die Anforderungen der Wasserkraftausnutzung. Mit dieser Bestimmung ist allerdings nicht entschieden, welcher der beiden Nutzungsarten, der Schiffahrt oder der Kraftgewinnung, im Falle eines Widerstreites grundsätzlich der Vorrang zukomme; eine solche Entscheidung lässt sich auch nicht allgemein, für alle Fälle, wie sie immer gestaltet sein mögen, treffen. Der Bundesrat war nicht der Ansicht, die Schiffahrt müsse überall und unter allen Umständen der Kraftgewinnung schlechthin vorgehen, so dass die Schiffahrt auf die Kraftgewinnung keinerlei Rücksicht zu nehmen hätte; er konnte sich der Einsicht nicht verschliessen, dass die Kraftenerzeugung seit dem Wiener Kongress und auch seit dem Inkrafttreten der Rheinschiffahrtsakte, eine nicht vorauszusehende Be-

deutung gewonnen hatten. Seine Auffassung war vielmehr die, dass so viel als möglich beiden Bestrebungen Rechnung getragen werden müsse, und dass nach den Umständen jedes Falles zu entscheiden sei, welcher von beiden grössere Bedeutung zukomme, dass aber allerdings beim Rhein die internationale Schifffahrt, die einem Binnenstaate eine unersetzbare Verbindung mit dem offenen Meere sichert, als das bedeutendere und vor jeder andern Nutzung zu schützende Gut zu betrachten sei.

Die der Kraftgewinnung günstige Strömung im Binnenschiffahrtsrechte, die die besondere Lage der Binnenstaaten nicht genügend zu berücksichtigen schien, war indessen nicht zu übersehen. Sie gab dem Bundesrate keine Gewähr dafür, mit seiner Ansicht tatsächlich durchzudringen. Vor welcher Instanz hätte er seinen Standpunkt vertreten können? Die Frage war keineswegs abgeklärt. Art. 376 des Versailler Vertrages sieht allerdings aus drücklich vor, dass alle Streitfälle, die zwischen den interessierten Mächten über die Auslegung und Anwendung der Bestimmungen des Vertrages über Häfen, Wasserstrassen und Eisenbahnen, also auch von Art. 358, entstehen, in der vom Völkerbund vorgesehenen Weise geregelt werden. Das vom Völkerbund ausgearbeitete „Organisationsreglement der allgemeinen Konferenzen und des ständigen Komitees für Verkehrs- und Transitfragen“, das damals im Entwurfe vorlag, bestimmte sodann in Art. 4, dass Streitigkeiten, wie sie Art. 376 des Versailler Vertrages vorsieht, dem ständigen Komitee des Völkerbundes für Verkehrs- und Transitfragen vorgelegt werden und dass dieses Komitee den Parteien seinen Bescheid zum Zwecke der Verständigung bekannt gebe. Voraussetzung der Weiterziehung der Streitigkeit vor den internationalen Gerichtshof war, gemäss den Bestimmungen desselben Artikels, dass dieser in der Angelegenheit zuständig sei. Da die obligatorische Gerichtsbarkeit des Gerichtshofes in den in Art. 376 des Versailler Vertrages vorgesehenen Streitigkeiten erst bei Anlass der Ausarbeitung des Statuts des Gerichtshofes, d. h. in der ersten Völkerbundsversammlung vom Dezember 1920 festgesetzt wurde, hatte damals die Schweiz nur Aussicht, den Streitfall dem erwähnten Komitee zur Verständigung zu unterbreiten, das seinen Bescheid auf der Grundlage des für ihn allein massgebenden, allgemeinen Schifffahrtstatuts getroffen hätte. Da ferner die Mehrheit des Völkerbundsrates aus den gleichen Staaten besteht, die in der Zentralkommission sich bereits ausgesprochen haben, wäre nur die Möglichkeit der Berufung an die Völkerbundsversammlung übrig geblieben. Einen vollstreckbaren Entscheid hätte aber die

Völkerbundsversammlung gemäss Absatz 6, 7 und 10 von Art. 15 des Paktes ebenfalls nicht fällen können.

Die Grundbedingung zur wirksamen Vertretung der Schiffahrtsinteressen des Landes schien dem Bundesrat die Anwesenheit der Schweiz in der Zentralkommission zu sein. Innerhalb der Zentralkommission war es der Schweiz auch möglich, ihre Bedenken gegen das Frankreich zugesprochene Recht der Ableitung des Rheins in einen Seitenkanal geltend zu machen. In Art. 358 ist ausdrücklich vorgesehen, dass die Ausübung der Rechte, die Frankreich zur Ableitung des Rheinwassers gewährt werden, weder im Rheinbette noch in den etwa an seine Stelle tretenden Ableitungen die Schiffbarkeit beeinträchtigen oder die für die Schiffahrt bestehenden Erleichterungen (*facilités de navigation*) herabsetzen dürfe. Gemäss den Bestimmungen desselben Artikels müssen ferner alle von Frankreich ausgearbeiteten Bauentwürfe der Zentralkommission vorgelegt werden, damit sich diese vergewissere, dass diese Bedingungen erfüllt worden sind. Es blieb also der Schweiz unbenommen, innerhalb der Zentralkommission gegen die französischen Projekte Stellung zu nehmen, soweit sie die Schiffahrt erschwerten, und gegebenenfalls bessere Pläne für den Ausbau des Rheins zu befürworten.

Der Bundesrat hat die Frage genau geprüft, ob das Recht auf Beitritt zu dieser Kommission nicht auch unabhängig von den Bestimmungen des Versailler Vertrages zur Anerkennung gebracht werden könnte. Es ist oben darauf hingewiesen worden, dass gemäss den Bestimmungen der Wiener Schlussakte die Verwaltung der internationalen Ströme Sache aller Uferstaaten sein solle. Wenn die Schweiz bisher dieses Recht nicht ausgeübt hat, so hat sie damit keineswegs darauf verzichtet. Eine Aufnahme in diese Kommission hatte aber die Zustimmung der Rheinuferstaaten zur Voraussetzung, und diese Staaten waren entweder Unterzeichner des Friedensvertrages oder aber sie hatten wie Holland, die den Rhein betreffenden Bestimmungen dieses Vertrages durch ein besonderes Abkommen gutgeheissen. Unerlässliche Bedingung für den Beitritt der Schweiz schien deshalb zu sein, dass auch sie die Neuordnung anerkannte.

Der Bundesrat konnte sich dieser Einsicht nicht verschliessen, wollte er nicht künftig auf die praktische Geltendmachung der Schiffahrtsbestrebungen der Schweiz überhaupt verzichten. Er stand

nun aber vor der weitem Frage, in welcher Weise die Zustimmung zu den Rheinbestimmungen des Versailler Vertrages zum Ausdruck gebracht werden solle. Zwei Wege schienen gangbar zu sein. Einmal konnte daran gedacht werden, an die alliierten Mächte zu gelangen zwecks Abschlusses eines besondern Vertrages betreffend die Stellung der Schweiz zu den Rheinbestimmungen des Versailler Vertrages. Diesen Weg hat, wie erwähnt, Holland beschritten. In einem am 21. Januar 1921 unterzeichneten Protokoll sind die Bedingungen aufgezeichnet, unter denen Holland sich bereit erklärte, den Rheinbestimmungen des Versailler Vertrages beizutreten. Die Stellung Hollands als Rheinfürstentum war indessen etwas anders als die der Schweiz. Wenn in Art. 354 ff. des Versailler Vertrages die Bestimmungen des Mannheimer Abkommens teilweise abgeändert wurden, so war dafür die Zustimmung Hollands als eines Kontrahenten des Mannheimer Abkommens unbedingt erforderlich und es ist demgemäss in Art. 354 i. f. ausdrücklich eine Verständigung mit Holland vorgesehen worden. Auf Grund dieser seiner unbestrittenen Stellung zum Mannheimer Abkommen war Holland in der Lage, seine Zustimmung zu den erwähnten Bestimmungen bedingt auszusprechen. Als wesentliche Vorbedingung seiner Zustimmung hatte Holland die Forderung der Erhöhung der Zahl seiner Vertreter in der Zentralkommission von 2 auf 3 aufgestellt. Ähnliche oder sogar weitergehende Bedingungen hätte die Schweiz damals in einem Verträge wohl nicht stellen können. Sie war auch nicht in der Lage, einzelne ihr günstige Bestimmungen des Versailler Vertrages anzuerkennen, andere ihr unerwünschte dagegen abzulehnen. Die den Rhein betreffenden Bestimmungen des Vertrages mussten entweder als Ganzes angenommen oder abgelehnt werden. Es war vorauszusehen, dass die alliierten Mächte, wie schon bei Anlass der ersten Sitzung in Strassburg, so auch in diesen Vertragsverhandlungen den vorbehaltlosen Beitritt der Schweiz zu den Rheinbestimmungen des Versailler Vertrages gefordert hätten. Der Abschluss eines besondern Vertrages wäre also wohl einem förmlichen Verzicht der Schweiz auf die Befugnisse, die sie nach bisherigem Völkerrecht ausüben zu können glaubte, gleichgekommen.

Dieser Art des Vorgehens glaubte der Bundesrat eine andere Regelung der Angelegenheit vorziehen zu sollen. Eine Erklärung, wonach die Schweiz bereit sei, in den künftigen Verhandlungen die Bestimmungen von Art. 358 des Versailler Vertrages als eine feststehende Tatsache zu betrachten, schien dem Bundesrate vollauf zu genügen, um die Bedenken, die bisher gegen die Aufnahme der schweizeri-

schen Delegierten in die Zentralkommission bestanden, zu heben. Nach der Meinung der Unterzeichner des Friedensvertrages, die auch die Zustimmung Hollands gefunden hat, sollten die Rheinbestimmungen integrierende Bestandteile des Mannheimer Abkommens bilden; der Vertrag sieht aber in Art. 354 zugleich die Abänderung dieses Abkommens vor. Der Bundesrat glaubte daher die Frage des formellen Beitritts der Schweiz zum Mannheimer Abkommen zweckmässig bis zum Vorliegen der abgeänderten Übereinkunft offen lassen zu sollen.

Die Zuständigkeit des Bundesrates, eine Erklärung im genannten Sinne abzugeben, stand ausser Zweifel. Es handelte sich darum, der Schweiz die Möglichkeit zu schaffen, ihre Rechte, die sie aus dem allgemeinen Völkerrecht ableitete, zur Geltung zu bringen. Art. 358 steht an und für sich zu diesem Völkerrecht nicht im Widerspruch. Wenn er auch einerseits eine Art des Ausbaus des Rheins vorsieht, die nach bisherigen Vorstellungen die Schifffahrtsfreiheit gefährdet, so bestimmt ja andererseits derselbe Artikel, dass eben diese Schifffahrt durch die französischen Projekte nicht erschwert und die Schiffbarkeit nicht beeinträchtigt werden dürfe. Es war also vorerst Sache der Fachleute innerhalb der Zentralkommission diese Projekte zu prüfen und festzustellen, ob sie die Bedingungen des Art. 358 erfüllen.

Auf Grund dieser Erwägungen entschloss sich der Bundesrat, an die in der Zentralkommission vertretenen Mächte eine Note zu richten, deren Inhalt bereits aus dem Geschäftsberichte des Bundesrates für das Jahr 1921 bekannt ist, und deren Wortlaut auch in Beilage 5 wiedergegeben wird. Die Note, die vom 18. November 1920 datiert, weist zunächst auf die Bedeutung hin, die die Erhaltung der Schiffbarkeit des Rheins, wie sie im Wiener Vertrag geregelt und im Mannheimer Abkommen bestätigt worden ist, für die Schweiz besitzt. Sie führt sodann aus, dass die vom Bundesrat bisher begrüßten Sachverständigen der Ansicht seien, dass der Bau einer künstlichen Wasserstrasse der Schifffahrt nicht jene Entwicklungsmöglichkeiten biete wie die Regulierung des Flussbettes. Als Vergleichsgrundlage zur Beurteilung des Schiffbarkeitsgrades einer künstlichen Wasserstrasse hätte jedenfalls die Schiffbarkeit des Rheins zwischen Basel und Strassburg zu gelten, die vorhanden wäre, wenn der Strom auf dieser Strecke reguliert worden wäre. Die Schiffbarkeit auf einer künstlichen Wasserstrasse dürfte ferner, wie auf dem freien Rhein, mit keinerlei Abgaben belastet werden, und müsste der Kontrolle

der Zentralkommission unterstellt werden und der internationale Charakter der Wasserstrasse gewahrt bleiben. Der Bundesrat, so schliesst die Note, werde gerne zusammen mit den übrigen in der Zentralkommission vertretenen Mächten diejenigen Projekte prüfen, die Frankreich der Zentralkommission allfällig gemäss den Bestimmungen des Art. 358 des Versailler Vertrages unterbreiten werde. Welches aber auch die Lösung sei, die künftig eine künstliche Wasserstrasse finden werde, so lege der Bundesrat das grösste Gewicht auf die baldige Inangriffnahme der Regulierungsarbeiten auf der Strecke Basel-Strassburg, die im Gegensatz zum Bau einer künstlichen Wasserstrasse in verhältnismässig kurzer Zeit und mit eher bescheidenen Mitteln auszuführen wären.

Unter den eingelaufenen Antwortnoten ist, mit Rücksicht auf die in Art. 358 Frankreich zugestandenen Rechte, von besonderer Bedeutung diejenige von Frankreich. Wie aus Beilage 6 ersichtlich ist, näherte sie sich in weitem Masse dem Standpunkte des Bundesrates und machte der Schweiz weitgehende Zusicherungen. Die französische Regierung erklärte sich vollständig einverstanden mit den Bedingungen, die gemäss der Ansicht des Bundesrates von jeder künstlichen Wasserstrasse erfüllt werden müssen. Die Note bestätigt insbesondere:

1. dass als Vergleichsgrundlage für den Grad der Schiffbarkeit einer künstlichen Wasserstrasse der Zustand des Rheins gelten solle, der vorhanden wäre, wenn er reguliert worden wäre;
2. dass die an Stelle des freifliessenden Rheins tretende Wasserstrasse der gleichen rechtlichen Ordnung wie der Rhein selbst zu unterstellen sei. Daraus folge, dass alles, was namentlich die Freiheit der Schifffahrt, die Abgaben und die Genehmigung der Projekte betreffe, wie auf dem freifliessenden Rhein, geordnet werde.

Aus allen Antwortnoten ging hervor, dass auf die künftige Mitarbeit der Schweiz in der Zentralkommission Wert gelegt werde. Die Ausführungen des Bundesrates hatten also genügt, um die Bedenken der alliierten Mächte gegen die Aufnahme der schweizerischen Delegierten in die Zentralkommission zu beheben.

## VII.

In der Februar/Märztagung 1921 nahm die schweizerische Delegation erstmals als ordentliches Mitglied in der Zentralkommission

sion Einsitz. Herr Nationalrat Miescher war Ende des Jahres 1920 wegen Arbeitsüberhäufung als Mitglied der schweizerischen Abordnung zurückgetreten und es war dem Bundesrat gelungen, Herrn alt Bundesrat Dr. F. Calonder als ersten schweizerischen Vertreter in der Kommission zu gewinnen. Ausserdem hatte sich Herr Nationalrat Gelpke bereit erklärt, der Delegation als technischer Sachverständiger beizutreten. Herr Direktor Stauffacher in Basel, Präsident des Vereins für Schifffahrt auf dem Oberrhein, hatte sich schon früher als Schifffahrtssachverständiger dem Bundesrate zur Verfügung gestellt. Der Abordnung gehörte ferner als technischer Sachverständiger an, Herr Dr. Mutzner, Direktor des eidgenössischen Amtes für Wasserwirtschaft.

Es würde über den Rahmen dieses Berichtes hinausgehen, wenn wir versuchen wollten, ein Bild von der gesamten Tätigkeit unserer Delegierten innerhalb der Kommission seit ihrem ordentlichen Beitritte zu geben. Es kann sich hier vielmehr nur darum handeln, in grossen Zügen den Verlauf der auf den künftigen Ausbau des Rheins bezüglichen Verhandlungen der Kommission zu schildern. Einen ersten Abschluss fanden sie in der Resolution der Zentralkommission vom 16. Dezember 1921 (Beilage 7), und es mag daher nachfolgend zunächst auf die wichtigsten Punkte der Verhandlungen die dieser Resolution vorausgegangen sind, hingewiesen werden.

#### VIII.

Der Bundesrat hatte in seiner Note vom 18. November 1920 die Forderung aufgestellt, dass unabhängig von der allfälligen Erstellung einer zugleich Gewerbebezwecken dienenden künstlichen Wasserstrasse, die Regulierung des Rheins in Angriff zu nehmen sei. Er hatte das damit begründet, dass der allfällige Bau eines Seitenkanals lange Zeit in Anspruch nehmen würde, die Regulierung aber in verhältnismässig kurzer Zeit durchzuführen sei und dass sich daher deren Inangriffnahme zur Erzielung einer baldigen Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse auf der Strecke Basel-Strassburg rechtfertige (s. Beilage 10, Skizze I). Der Bundesrat hat denn auch nicht verfehlt, seine Organe mit der Ausarbeitung eines allgemeinen Regulierungsprojekts zu beauftragen, und die schweizerische Abordnung erwirkte, dass die Zentralkommission die zur Prüfung des französischen Seitenkanalprojekts eingesetzte technische Subkommission beauftragte, auch weitere Projekte, die ihr unterbreitet würden, zu prüfen, und der Zentralkommission über das Ergebnis ihrer Untersuchungen Bericht zu erstatten. Bereits in der Februar/Märztagung 1921, d. h. vor dem erstmaligen

Zusammentritt der technischen Subkommission, konnte der Zentralkommission das allgemeine Regulierungsprojekt vorgelegt werden (Projekt vom Dezember 1920). Darauf aufbauend bearbeitete sodann das Ingenieurbureau Bosshardt in Basel ein eingehenderes Projekt (Projekt vom September 1921). Die Unterkommission hatte sich mit diesem Vorgehen grundsätzlich einverstanden erklärt. Dieses Projekt konnte der Zentralkommission auf die Dezembersession 1921 unterbreitet werden. Die Aufnahmen auf fremdem Gebiet hatten dessen Fertigstellung erschwert.

In der Folge ist es dann bei dem Seitenkanalprojekte Frankreichs und dem Regulierungsprojekte der Schweiz geblieben. Deutschland hat sein besonderes Projekt, das sogenannte Kanalisierungsprojekt, nie amtlich eingereicht. Das französische Projekt mit der ins Einzelne gehenden Bearbeitung der ersten Stufe (Kembserwerk) ist im Januar 1921 vorgelegt worden und die Subkommission wie auch die Zentralkommission traten zunächst auf dessen Behandlung ein (s. Beilage 10, Skizze II). Da, wie noch auszuführen sein wird, als Vergleichsgrundlage für den Schiffbarkeitsgrad des Seitenkanals die regulierte Strecke Strassburg-Mannheim gewählt worden war, wurden immerhin von allem Anfang an, in den den Seitenkanal betreffenden Verhandlungen, vergleichsweise auch die Ergebnisse der bisherigen Regulierung des Rheins herangezogen.

Nicht uninteressant ist die Entstehungsgeschichte des französischen Seitenkanalprojekts. Bereits im Jahre 1909 hatte die Rhein-Zentralkommission, nach Prüfung eines ihr damals von Deutschland vorgelegten Plans eines Kraftwerkes bei Kembs, erklärt, dass diesem Wasserwerke vom Standpunkt der Schifffahrt und Flösserei aus, ein Bedenken nicht entgegenstehe, wenn gewisse von ihr aufgestellte Bedingungen erfüllt würden. In den Jahren 1911 und 1912 erfolgte die öffentliche Auflage des Projektes in Lörrach und in Colmar. Die Konzessionsverhandlungen wurden damals eingestellt mit der Begründung, dass Baden ein neues Projekt für die Ausbeutung der Wasserkräfte des Rheins bearbeite, ein Projekt, das dann im Jahre 1918 zu dem bereits erwähnten Notenwechsel zwischen dem Bundesrat und der badischen Regierung führte.

Frankreich hat im wesentlichen die im Jahre 1912 aufgegebenen Pläne wieder aufgenommen und sie zugleich erweitert. Sein Projekt vom Januar 1921 sieht wie der früher von der Zentralkommission genehmigte Entwurf ein Stauwehr bei Neudorf und ein erstes Kraftwerk bei Kembs, ungefähr 12 km unterhalb Basel, vor, setzt aber dann diese Ableitung des Rheins auf

elsässischem Gebiet fort bis hinunter nach Strassburg. Nach diesem Plan würde der Rhein somit in einer Ausdehnung von ungefähr 120 km seinem natürlichen Bett entzogen und in einen Seitenkanal geleitet, der auf dieser Strecke, bei einer für die Schifffahrt benutzbaren Breite von rund 105 m, 2,8 m Wassertiefe aufweist und acht Stufen, also wenigstens acht Schleusen umfasst.

Wie aus der Note Frankreichs vom 16. Januar 1921 (Beilage 6) ersichtlich ist, hatte sich Frankreich einverstanden erklärt, als Vergleichsgrundlage für die Beurteilung des Schiffbarkeitsgrades des Seitenkanals diejenigen Schifffahrtsverhältnisse anzunehmen, die vorhanden wären, wenn der Rhein auf der Strecke Strassburg-Basel reguliert worden wäre. Man einigte sich gegenseitig dahin, als Vergleichsgrundlage die regulierte Strecke Strassburg-Mannheim zu wählen. Dabei betonte allerdings die französische Delegation, dass ihres Erachtens auf der Strecke Strassburg-Basel vermittlest der Regulierung niemals die gleiche Schiffbarkeit zu erreichen wäre, wie auf der Strecke Strassburg-Mannheim. Sie legte Gewicht darauf, zu erklären, dass Frankreich nur deshalb dieser Vergleichsgrundlage zustimme, um die Verhandlungen zu beschleunigen und um darzutun, dass das französische Projekt den höchsten Anforderungen der Schifffahrt Rechnung zu tragen vermöge.

Die schweizerische Abordnung, immer bestrebt die in Art. 358 des Versailler Vertrages vorgesehene Verhandlungsgrundlage der Zentralkommission zu beachten, hat indessen gegen das der Zentralkommission zur Prüfung vorgelegte Projekt, als den ersten Teil des acht Stufen umfassenden Seitenkanals, ihre technischen und wirtschaftlichen Bedenken geltend gemacht. Wenn auch von der französischen Delegation ins Einzelne gehende Pläne zunächst nur für die erste Stufe des Kanals, d. h. das Kembser Werk, vorgelegt worden waren, so hatte damit Frankreich doch nicht auf die Fortsetzung verzichtet, und mochte auch die Ausführung weiterer Stufen in gewisser Ferne liegen, so musste ihre Möglichkeit bei der Beurteilung des Projektes doch ins Auge gefasst werden.

Beim Studium der Protokolle der Zentralkommission, wie der Subkommission, mag zunächst auffallen, dass die Kritik des französischen Projekts vornehmlich von der schweizerischen Abordnung ausging. Diese Tatsache ist indessen nicht verwunderlich, wenn man bedenkt, dass für die vom Meere abgeschnittene Schweiz eine leistungsfähige und unabhängige Wasserstrasse

Strassburg-Basel ungleich grössere Bedeutung hat, als für die übrigen Mitgliedstaaten der Zentralkommission. Die Herren Calonder und Gelpke, welche die Schweiz auch in der Subkommission vertraten, haben mit Hingebung stets die Anforderungen der Schifffahrt vertreten. Dank ihrer Anstrengungen hat das ursprünglich eingereichte französische Projekt eine weitgehende Umgestaltung erfahren, die dessen Nachteile, wie ausgeführt werden soll, wesentlich mildert.

Da Frankreich für die gesamten Kosten des Baues des Seitenkanals aufzukommen hat, wird die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit der Schifffahrt auf dem Kanal in hohem Masse von seiner technischen Ausgestaltung abhängen. Diese Ausgestaltung des Kanals ist aber auch politisch wichtig, denn je reibungsloser die Schifffahrt auf einem künstlichen internationalen Wasserwege sich vollzieht, destoweniger werden sich Anstände von politischer Bedeutung ergeben. Die Hauptaufgabe der schweizerischen Abordnung lag daher darin, auf die technischen Verbesserungen des vorliegenden Projektes zu dringen.

Im folgenden möge in gedrängter Form dargestellt werden, welche hauptsächlichlichen Bedenken technischer Natur die schweizerischen Vertreter im Laufe der zahlreichen Sitzungen der Kommission und Subkommission geltend gemacht haben und wie ihnen Rechnung getragen worden ist.

Nach Erachten unserer Sachverständigen war das französische Projekt zu sehr nach theoretischen und industriellen Erwägungen aufgebaut, und berücksichtigte zu wenig die Forderungen des internationalen Verkehrs, der praktischen Schifffahrt. So hatte das Projekt ursprünglich eine einzige Schleuse vorgesehen im Ausmasse von  $170 \times 25$  m. Nach der Ansicht der französischen Delegation hätte diese Schleuse durchaus genügt, um einen jährlichen Verkehr von zirka 7 Millionen Tonnen zu bewältigen. Diese Ansicht beruhte, wie unsere Sachverständigen überzeugend nachweisen konnten, auf der irrthümlichen Annahme, dass die Transporte auf dem Rhein sich regelmässig und ohne Unterbruch folgen, während in Wirklichkeit der Verkehr stossweise vor sich geht. Unsere Abordnung drang daher auf eine Verdoppelung der Schleusen, ja empfahl sogar den Bau von drei Schleusen, um für alle Fälle gewappnet zu sein. Die Delegation nahm sodann gegen die vorgesehenen Ausmasse der Schleuse Stellung. Sie wies darauf hin, dass auf der Strecke Strassburg-Mannheim Schleppekähne mit einer Tragfähigkeit bis

zu 2500 Tonnen verkehren und dass zudem die Schleppzüge sehr oft ausser dem Schlepper zwei bis drei, ja vier Schleppkähne zählen. Solche Schleppzüge könnten aber die vorgesehene Schleuse unmöglich auf einmal durchfahren. Sie müssten vielmehr zerlegt werden, und die nacheinander folgende Schleusung der einzelnen Kähne wäre mit grossem Zeitverluste und vermehrten Betriebskosten verbunden.

Die Kommission anerkannte die Berechtigung der schweizerischen Forderung auf Verdoppelung der Schleusen. Sie bestritt auch nicht die Tatsache, dass Schleppzüge in der erwähnten Zusammensetzung unterhalb Strassburg verkehren. Dagegen war sie der Ansicht, dass der Verkehr von Schleppzügen mit drei bis vier Kähnen immerhin auch unterhalb Strassburg die Ausnahme bilde, dass durchschnittlich nur zwei Kähne geschleppt werden, und dass zudem die Tragfähigkeit dieser Kähne sich zwischen 1200 und 1800 Tonnen bewege. Die Schleuse sei aber den durchschnittlichen Anforderungen, nicht den Ausnahmefällen anzupassen, und es dürfte daher genügen, wenn heute eine Schleuse einen Schlepper und zwei Kähne von 1800 Tonnen aufzunehmen vermöge, also den jetzigen durchschnittlichen Höchstanforderungen angepasst, die andere aber für die kleinern Transporte ausgebaut werde. Die französische Delegation erinnerte daran, dass die frühere Zentralkommission im Jahre 1909 einem Projekte die Genehmigung erteilt hatte, das nur eine Schleuse und diese mit dem Ausmass  $90 \times 25$  m vorgesehen hatte. Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt hätte sodann in einer Eingabe vom Jahre 1911 verlangt, dass diese Schleuse auf  $170 \times 25$  m erweitert werde, sobald der Umfang des Verkehrs nach Basel dies erfordere. Wenn Frankreich somit diese Masse in seinem Projekt von allem Anfang an vorsehe, so gehe es ja bereits über die Wünsche des Kantons Basel-Stadt vom Jahre 1911 hinaus. Die französische Delegation wollte es als ganz besonderes Entgegenkommen aufgefasst wissen, wenn sie in der Folge einem wesentlich weitergehenden Beschlusse der Zentralkommission zustimmte; dieser sieht in der Tat vor, dass die eine vorgesehene Schleuse von  $170 \times 25$  m auf  $185 \times 25$  m erweitert werden soll, womit eine gleichzeitige Durchschleusung eines Zuges bestehend aus einem Schlepper und zwei Schleppkähnen bis zu 1800 Tonnen ermöglicht wurde. Daneben soll eine zweite Schleuse von  $100 \times 25$  m für die einzelfahrenden Schiffe gebaut werden. Der Beschluss trägt ferner den allfälligen künftigen veränderten Verkehrsverhältnissen insoweit Rechnung, als Frankreich verpflichtet wird, die eine der beiden Schleusen auf 270 m Länge auszubauen, so

bald der Jahresverkehr auf dem Strom während 3 Jahren 2 Millionen Tonnen übersteigt und 25 % der Schiffszüge nicht auf einmal durchgeschleust, mit andern Worten für die Schleusung zerlegt werden müssten. Weitere Schleusen sollen endlich errichtet werden, unter bestimmten, aus der Resolution der Zentralkommission vom 16. Dezember 1921 ersichtlichen Bedingungen. Die Schleusen werden bei Tag und Nacht in Betrieb und die Bedienung soll unentgeltlich sein.

Die praktischen Anforderungen einer Grossschiffahrt schienen unserer Abordnung in weitem wesentlichen Punkten im vorgelegten Projekte zu wenig berücksichtigt worden zu sein. So musste sie darauf dringen, dass im Kanal ein Wendebecken errichtet werde. Der Hinweis der französischen Delegation, dass solche Wendebecken im freien Strom auch nicht vorhanden seien, war insoweit nicht zutreffend, als der freie Rhein keine künstlichen Hindernisse, wie sie im Kanal vorhanden sind, aufweist. Die Kommission unterstützte denn auch die Forderung der schweizerischen Sachverständigen. Sie anerkannte ausserdem, wiederum auf Begehren unserer Experten, die Notwendigkeit besonderer Vorhäfen oberhalb und unterhalb der Schleusen und der Schaffung genügenden Ankergrundes. Einem sehr ernsten Einwand unserer Abordnung, dass während der Erstellung des Stauwehrs im Rhein die durchgehende Schiffahrt im Flusse unmöglich gemacht würde, erklärte sich die französische Delegation bereit, in der Weise Rechnung zu tragen, dass mit dem Bau des Wehrs gewartet werden soll bis zur Fertigstellung des Kanals und seiner Schiffahrtseinrichtungen. Als bessere Lösung zur Vermeidung dieser Unterbrechung war von der schweizerischen Abordnung die Erstellung einer Schleuse im Stauwehr vorgeschlagen worden, und zwar ganz besonders auch mit dem Hinweis auf die Gefahr einer später eintretenden Unterbrechung der Schiffahrt im Kanal, verursacht durch Ausbesserungen im Kanal, und auf die Möglichkeit, in der wasserreichen Zeit, d. h. während zirka 105 Tagen im Jahre, den Rhein neben dem Kanal zu befahren. Die Kommission war indessen der Ansicht, dass eine Ausserbetriebsetzung des Kanals wegen Ausbesserungen kaum jemals eintreten werde und die Aufrechterhaltung der Schiffahrt auf dem Rhein, neben dem Kanal, die grossen Auslagen der Kosten einer Schleuse vorläufig nicht rechtfertige. Immerhin erklärte sich die französische Delegation einverstanden, beim Bau des Stauwehrs den Platz für eine allfällig später zu errichtende Schleuse vorzusehen.

Als in der Dezembertagung der Zentralkommission das Ergebnis der Prüfung des französischen Kanalprojekts durch die

technische Subkommission entgegengenommen wurde und die Kommission sich anschickte, nun selbst das Projekt zu überprüfen, wurde zunächst die Frage aufgeworfen, ob die im französischen Projekte vorgesehene Wassergeschwindigkeit von 1,20 m/Sek. überhaupt zulässig sei. Von verschiedenen Seiten, insbesondere von der deutschen, holländischen, italienischen und schweizerischen Delegation war schon in den Verhandlungen der Subkommission darauf hingewiesen worden, dass diese Wassergeschwindigkeit auf einer künstlichen Wasserstrasse eine wirkliche Gefahr für die Schifffahrt bedeute. Dieses Bedenken wurde nun neuerdings geltend gemacht. Auf Wunsch der französischen Delegation wurde indessen beschlossen, zunächst die Zulässigkeit einer solchen Wassergeschwindigkeit vorauszusetzen und auf deren Grundlage eine Untersuchung des Projektes vorzunehmen. Nach Durchberatung des Projektes und nach Festlegung der in der Resolution vom 16. Dezember bezeichneten Auflagen des französischen Projektes wurde die Prüfung der Frage der Wassergeschwindigkeit wiederum aufgenommen. Eine Möglichkeit, sie wesentlich zu reduzieren, schien der deutschen Delegation in der Ausdehnung des im französischen Projekte vorgesehenen Staues des Rheins über die Schweizergrenze zu liegen. Sofern damit eine Vergrößerung des benetzten Kanalquerschnittes verbunden wäre, würde nicht nur die Wassergeschwindigkeit im Kanale vermindert, sondern auch die Wirtschaftlichkeit des Kraftwerkes Kembs erhöht. Gleichzeitig würden die Schifffahrtsverhältnisse oberhalb Hünningen durch den Stau wesentlich verbessert. In Verhandlungen zwischen Frankreich und den beteiligten Uferstaaten, der Schweiz und Baden, sollte daher zunächst die Möglichkeit dieser Ausdehnung des Staues geprüft und die endgültige Stellungnahme der Kommission zum französischen Projekt bis zum nächsten Zusammentritt der Kommission im April 1922 ermöglicht werden. Der Vorschlag der deutschen Delegation fand die Zustimmung der Kommission und wurde, wie aus der Resolution der Kommission vom Dezember ersichtlich ist, zum Beschluss erhoben.

Wenn wir oben betonten, dass die technische Ausgestaltung des Kanals im weiten Masse auch die politischen Bedenken, die gegen ihn geltend zu machen seien, beeinflusse, so sollte damit natürlich nicht gesagt sein, dass eine technische Vervollkommnung des Kanals diese politischen Bedenken überhaupt zu beseitigen vermöchte. Sie haben ihren Grund vielmehr in der Tatsache der Ableitung des Rheins aus seinem natürlichen internationalisierten Bett in einen Kanal, der ausschliesslich auf

das Gebiet eines Uferstaates zu liegen kommt und von Beamten dieses Staates bedient werden wird. Es musste also ausser der technischen Vervollkommnung des Kanals die Sicherheit geschaffen werden, dass, wie der Rhein selber, so auch dessen Ersatz dem internationalen Regime unterstellt werde. Die schweizerische Abordnung glaubte zum Besten einer vollständig unabhängigen und reibungslosen Schifffahrt auf dem Kanal verlangen zu müssen, dass seine Verwaltung internationalisiert werde. Diese Forderung schien indessen einzelnen Delegationen, welche die Gefahr der Schaffung einer internationalen Bürokratie fürchteten, zu weit zu gehen. Die Ausdehnung der für den freien Rhein geltenden Ordnung auf den Kanal erachtete die Kommission als genügend. Wie von einer Seite besonders betont wurde, würde diese Ordnung ja auch die Ausarbeitung eines besonderen Schifffahrtsreglements für den Kanal zulassen, und dieser Frage wäre bei Anlass der Revision der Mannheimer Akte alle Aufmerksamkeit zu widmen. Als die natürliche Folge der Ausdehnung der rechtlichen Ordnung des freien Rheins auf den Kanal wird in der Dezemberresolution die Pflicht Frankreichs bezeichnet, die Schifffahrt des Kanals dauernd in gutem Zustande zu erhalten; die entsprechenden Vorschriften von Art. 358 des Versailler Vertrages sind nach wie vor rechtsgültig. Frankreich wird also namentlich auch für den Betrieb und Unterhalt des Kanals zu sorgen haben.

Bei diesem Anlass mag vielleicht noch erwähnt werden, dass unsere Abordnung es nicht unversucht gelassen hatte, Vorschläge zu machen, die dem von Frankreich geltendgemachten Wasserkraftbedürfnis Rechnung tragen sollten. Einmal hat sie angeregt, es möchte geprüft werden, ob nicht der Bau eines kleinen Ableitungskanals, der nur der Ausbeutung der Wasserkräfte dienen und nur soviel Wasser ableiten würde, als ohne Beeinträchtigung der Schifffahrt im Rhein zulässig wäre, den schweizerischen und französischen Wünschen gerecht werden könnte. Der erste schweizerische Delegierte hat sodann folgende Anregung gemacht, die ähnlich schon von der oben erwähnten schweizerischen Abordnung an die Friedenskonferenz, im Jahre 1919 der französischen Delegation unterbreitet worden war: die Schweiz würde ungefähr die gleiche Menge elektrischer Kraft, die das Kembser Werk zu erzeugen imstande wäre, liefern, und zwar zu günstigeren Bedingungen als sie das Kembser Werk bieten könnte. Frankreich würde andererseits vorläufig auf die Erstellung des Kembser Werkes verzichten. Alle Fragen betreffend Kraftausbeutung würden bis zum Endtermin des Lieferungsvertrages

verschoben, ohne irgendwelche Beeinträchtigung der sich aus Art. 358 des Versailler Vertrages ergebenden Rechte und Pflichten.

Die französische Delegation glaubte, auf keinen dieser Vorschläge eintreten zu können.

Bevor wir auf die Besprechung der Sachlage eintreten, wie sie sich aus der Dezember-Resolution der Zentralkommission ergibt, sei hier noch auf das Ergebnis der ersten Prüfung des schweizerischen Regulierungsprojektes vom September 1921 hingewiesen. Das Projekt wurde den Mitgliedern der Zentralkommission im Laufe des Monats November 1921 unterbreitet. Mit Rücksicht auf die knappe Zeit, die den Mitgliedern der technischen Unterkommission zum Studium des Projektes zur Verfügung gestanden hatte, glaubte sie ein endgültiges Urteil nicht abgeben zu können. Indessen ging aus der Beratung hervor, dass verschiedene Delegationen an der Ausführbarkeit und Wirtschaftlichkeit des Projektes Zweifel hegten. Verschiedene Fragen schienen ihnen durch das Projekt nicht gelöst zu sein und der Abklärung zu bedürfen. Es wurde daher eine spätere Prüfung des Projektes durch die Subkommission, vor Zusammentritt der Zentralkommission im April 1922, in Aussicht genommen und den Mitgliedern der Kommission, wie das seinerzeit auch beim Seitenkanalprojekt der Fall war, die Möglichkeit eingeräumt, der schweizerischen Abordnung Fragen betreffend das Regulierungsprojekt schriftlich zu unterbreiten.

Obschon sich die Subkommission auf einen Vergleich des Regulierungsprojektes mit dem Seitenkanalprojekte nicht einzulassen, sondern diese beiden Projekte gesondert dahin zu prüfen hatte, ob sie den Anforderungen der Schifffahrt entsprechen oder nicht, hatte die französische Delegation gleichwohl zu Anfang der Sitzung erklärt, dass ihres Erachtens die Regulierung des Rheins nur als Ergänzung des Seitenkanals, d. h. höchstens auf jenen Strecken ausgeführt werden dürfte, wo der Kanal nicht erstellt werde. Die schweizerische Abordnung wahrte ihren Standpunkt, wonach die Regulierung des Rheins auf der ganzen Strecke Strassburg-Basel auszuführen sei, selbst wenn der Seitenkanal gebaut würde. Sie wiederholte die von ihr schon früher geltend gemachten Gründe, d. h. die Notwendigkeit, die Schifffahrtsverhältnisse des Rheins zwischen Strassburg und Basel so rasch als möglich zu verbessern, sowie das Erfordernis, während allfälliger Betriebsunterbrechungen des Seitenkanals den natürlichen Fluss befahren zu können.

## IX.

Im März dieses Jahres sah sich bekanntlich der erste schweizerische Delegierte in der Zentralkommission, Herr alt Bundesrat Calonder, gezwungen, um seine Entlassung einzukommen. Schon im vergangenen Jahre hatte Herr Calonder mehrfach den Wunsch ausgesprochen, wegen Arbeitsüberhäufung von seiner Tätigkeit als erster Delegierter entlassen zu werden; nur der Gedanke, dem Lande in diesen schwierigen Verhandlungen nützlich sein zu können, hatte ihn bisher davon abgehalten, seinen Rücktritt aufrecht zu erhalten. Er hatte die Absicht, sein Mandat bis nach der Aprilsession der Zentralkommission beizubehalten. Leider war ihm das nicht möglich. Im November 1921 hatte Herr Calonder das Amt eines Vorsitzenden der deutsch-polnischen Konferenz zur Ordnung der infolge der Teilung Oberschlesiens entstandenen Fragen übernommen. Als er sich anfangs März davon überzeugen musste, dass dieses Amt ihn nicht nur während der Monate März und April, sondern auch noch längere Zeit nachher vollständig in Anspruch nehmen werde, sah sich Herr Calonder veranlasst, um Annahme seiner Demission zu ersuchen, da es ihm, wie er wiederholt erklärte, unmöglich war, gleichzeitig die deutsch-polnische Konferenz zu leiten und die Aufgabe eines ersten Delegierten in der Rheinkommission zu erfüllen. Er glaubte unter diesen Umständen umso mehr auf seinem Rücktritt bestehen zu sollen, als seines Erachtens die allgemeine Sachlage durch die langen Verhandlungen der wichtigen Dezember-Session in weitem Masse schon abgeklärt war und es sich in den spätern Verhandlungen hauptsächlich darum handelte, unter Berücksichtigung der verschiedenen in erschöpfender Weise herausgearbeiteten Gesichtspunkte endgültig Stellung zu nehmen. So sehr der Bundesrat bedauerte, künftig auf die hervorragende Mitarbeit des Herrn Calonder in der Rheinsache verzichten zu müssen, so konnte er sich doch diesen Erwägungen nicht verschliessen und bezeichnete als Nachfolger des Herrn Calonder, Herrn Dr. Herold, den neu ernannten Direktor der Eisenbahnabteilung des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements. Herr Dr. Herold hatte die Schweiz bereits in der Kommission des Völkerbundes für Verkehrsfragen vertreten.

Wie Ihnen bekannt ist, sah sich in der Folge auch Herr Nationalrat Gelpke veranlasst, seinen Rücktritt als erster Sachverständiger der schweizerischen Abordnung zu erklären. Alle unsere Versuche, die anerkannte Sachkenntnis des Herrn Gelpke der Delegation zu erhalten, waren erfolglos. Herr Dr. Bertschinger, Ingenieur in Zürich, ebenfalls ein Schiffahrtssachverständiger von

Ruf, erklärte sich bereit, Herrn Gelpke als erster Experte in der Delegation zu ersetzen.

## X.

Die Zentralkommission hatte am Schlusse ihrer Dezemberresolution als übereinstimmenden Willen festgestellt, es hätten sämtliche Delegationen alle Anstrengungen zu machen, damit die Zentralkommission in ihrer auf den 25. April vorgesehenen nächsten ausserordentlichen Zusammenkunft die Zustimmung zum französischen Projekte erteilen könne. Wenn auch damit die endgültige Stellungnahme der einzelnen Staaten zum französischen Projekte keineswegs vorweggenommen und namentlich die Schweiz vollkommen frei war, zuzustimmen oder nicht, so liess sich doch daraus und aus der ganzen bisherigen Beratung in der Zentralkommission entnehmen, dass die Mehrzahl der in der Zentralkommission vertretenen Delegationen geneigt war, anzuerkennen, dass das Seitenkanalprojekt, höchstens unter dem Vorbehalte der endgültigen Regelung der Frage der Wassergeschwindigkeit, den Bedingungen des Art. 358 entspreche. Die Schweiz hatte zwar noch Vorbehalte angebracht betreffend weitere Verbesserungen technischer Einzelheiten; doch standen die Aussichten auf ihre nochmalige Aufrollung und ihre Annahme nicht gut. Es war vielmehr damit zu rechnen, dass die Kommission in ihrer Apriltagung zum Kembser Projekt endgültig Stellung nehmen würde.

Für den Bundesrat handelte es sich jetzt darum, die Weisungen an seine Abordnung für die voraussichtlich abschliessende Tagung der Zentralkommission festzulegen. Die technischen Experten der französischen Delegation hatten im Januar d. J. mit dem Amt für Wasserwirtschaft in der Frage des Rückstaus des Rheins Fühlung genommen, doch kam man nicht zu nähern Verhandlungen oder gar bestimmten Vereinbarungen. Immerhin legte Frankreich ein Projekt vor (s. Beilage 10, Skizze III). Abgesehen jedoch von der Unmöglichkeit, in der bis zur Apriltagung verbleibenden kurzen Zeit in dieser Angelegenheit überhaupt einen Entscheid zu treffen, war in dem genannten Projekt eine Herabsetzung der Wassergeschwindigkeit im Kanal nicht vorgesehen. Der von der Zentralkommission verfolgte Hauptzweck dieses Rückstaus schien also damit gar nicht erreichbar zu werden und es bestand kein Anlass, die Variante erstlich in Erwägung zu ziehen. Was das vorderhand einzig in Betracht fallende ursprüngliche Kembserprojekt anbelangte, so musste zwar zugegeben werden, dass es durch die in der Dezemberresolution

festgelegten Auflagen ganz wesentlich zugunsten der Schifffahrt verbessert worden war. Immerhin schien den vom Bundesrat befragten Technikern noch immer das Regulierungsprojekte dem Kanalprojekte vorzuziehen zu sein.

In einer vom eidgenössischen Departement des Innern Mitte März einberufenen Konferenz schweizerischer Techniker waren allerdings auch gegen das schweizerische Regulierungsprojekt Bedenken grundsätzlicher Art geltend gemacht worden. Da die Meinungen der Anwesenden über Vor- und Nachteile des Projektes geteilt waren und andererseits in einer später einberufenen Konferenz zur Besprechung der Weisungen an die schweizerischen Delegierten die anwesenden Vertreter der Kantone Baselstadt und Baselland sich entschieden für das Regulierungsprojekt ansprachen, sah sich der Bundesrat veranlasst, seine Abordnung zu beauftragen, in der Zentralkommission weiterhin den Standpunkt zu vertreten, dass das französische Kanalprojekt, auch in seiner verbesserten Gestalt, den Bedingungen des Art. 358 nicht entspreche und dass ihm zum Besten der Schifffahrt das schweizerische Regulierungsprojekt vorzuziehen sei. Es sollte von der Abordnung insbesondere darauf hingewiesen werden, dass das von Frankreich neu ausgearbeitete, den Rückstau des Rheins berücksichtigende Projekt nach wie vor eine für die Schifffahrt unannehmbare Geschwindigkeit des Wassers im Kanal vorsehe und dass sich deshalb zum mindesten eine Verschiebung der endgültigen Stellungnahme der Kommission empfehle, bis man wisse, inwieweit diese Variante noch verbessert werden könne.

Vor Beginn der Verhandlungen der Zentralkommission trat am 20. April die technische Subkommission zur Prüfung des Regulierungsprojektes zusammen. Die von den einzelnen Delegationen zum Projekt eingereichten Fragen waren inzwischen von der schweizerischen Abordnung schriftlich beantwortet worden. Es folgte nunmehr eine mündliche Aussprache darüber innerhalb der Subkommission.

Trotz den sachkundigen Ausführungen der schweizerischen Experten war es auch jetzt nicht möglich, die Mehrzahl der in der Subkommission vertretenen Delegationen von der Ausführbarkeit und Wirtschaftlichkeit des Projektes zu überzeugen. Von Anfang an hatte im Gegenteil unsere Abordnung den Eindruck, die überwiegende Meinung der Kommission sei folgende: Das schweizerische Projekt sei ausschliesslich dahin zu prüfen, ob es die Ausführung des französischen Projektes hindere, oder aber ob es im Falle, dass die Schweiz die Kosten über-

nehmen wolle, in Ergänzung des französischen Projektes ausgeführt werden könne. In technischer Hinsicht wurde darauf hingewiesen, dass das Projekt den besondern Verhältnissen oberhalb Strassburg nicht genügend Rechnung trage. Die Stromverhältnisse oberhalb Strassburg seien wesentlich verschieden von denjenigen unterhalb Strassburg. Es dürfe nicht als erwiesen betrachtet werden, dass bei dem grossen Gefälle des Rheins auf dieser Strecke, das bei Basel beinahe doppelt so gross sei wie unterhalb Strassburg und im Maximum vierfach so gross wie unmittelbar oberhalb Mannheim, sowie bei dem noch mangelnden Gleichgewichtszustande des vor verhältnismässig kurzer Zeit erst eingeeengten Flussbettes auf dieser Strecke, die im schweizerischen Projekte allerdings bedeutend stärker vorgesehenen Bauten genügen würden, um das Ziel zu erreichen. In wirtschaftlicher Hinsicht sodann wäre es nicht zu verantworten, die reichen Wasserkräfte des Rheins auf dieser Strecke brach liegen zu lassen, abgesehen davon, dass für die Schifffahrt selber die Rechnung beim Kanal sich günstiger stelle, usw.

Aus all diesen Gründen — so sehr sich auch unsere Fachkundigen in sachlichen Ausführungen bemühten, sie zu widerlegen — kam die Subkommission zum Schlusse, es sei vorläufig davon abzusehen, zum schweizerischen Projekte grundsätzlich Stellung zu nehmen, dagegen der Zentralkommission zu beantragen, der Schweiz möge gestattet werden, eine Versuchsstrecke auszuführen.

Dieses Ergebnis der Verhandlungen der Subkommission, wenn es auch gegenüber der anfangs ganz ablehnenden Haltung einzelner Delegationen als Erfolg bezeichnet werden konnte, war doch, praktisch betrachtet, sehr dürftig. Die Subkommission enthielt sich, zum schweizerischen Projekt als solchem Stellung zu nehmen, in der Meinung, dass sie es nicht verantworten könnte, dessen Ausführung zu empfehlen. Die Regulierung auf einer Versuchsstrecke, zu der die Zentralkommission zunächst noch ihre Genehmigung zu erteilen hatte, wäre von der Schweiz auf eigene Kosten auszuführen gewesen.

Mit diesen Aussichten für das Schicksal unseres Regulierungsprojektes einerseits, anderseits in Erkenntnis des bestimmten Willens der Zentralkommission, in der Frage des Kembser Kanals zum Abschluss zu kommen, trat unsere Abordnung zu den Verhandlungen über das Seitenkanalprojekt an. Gemäss ihren Weisungen beantragte sie zunächst eine Verschiebung der endgültigen Stellungnahme der Zentralkommission zum französischen Kembser Projekt. In einer den Delegationen schriftlich überreichten Denk-

schrift wies sie darauf hin, dass die Frage des Rückstaus des Rheins, die von der Zentralkommission in ihrer letzten Sitzung der Prüfung der Uferstaaten anheimgestellt worden war, bis jetzt nicht habe geregelt werden können. Es seien von Frankreich wohl Verhandlungen in dieser Angelegenheit mit der Schweiz eingeleitet worden. Die Sache sei aber für die Schweiz von so grosser Tragweite, dass sie in der kurzen Zeit, die ihr zur Verfügung stand, unmöglich zu dem Problem habe Stellung nehmen können. Darum dränge sich die Verschiebung auf. Solle über das französische Kembser Projekt entschieden werden, so sei dessen Genehmigung zu verweigern, da es auch in seiner neuesten Fassung, in der der Rückstau des Rheins bis in die Stadt Basel hinein vorgesehen werde, so wenig wie das erste Projekt, im Sinne der Forderung der Zentralkommission die für die Schifffahrt erforderliche Herabsetzung der Wassergeschwindigkeit bringe.

Die Mehrzahl der Delegationen ging mit der schweizerischen Abordnung darin einig, dass die vorgeschlagene Wassergeschwindigkeit zu Bedenken Anlass gebe; dagegen war die Kommission der Ansicht, dass die Abklärung dieser Frage die Entscheidung über den Kembser Kanal selbst, die für diese Tagung vorbehalten worden war, nicht verzögern dürfe. Mit Ausnahme der schweizerischen Abordnung waren ferner sämtliche Delegationen der Auffassung, dass die einzige bei der Prüfung des französischen Projektes im Dezember noch offen gelassene Frage die Wassergeschwindigkeit betreffe, dass also zu weitern technischen Erörterungen im Sinne der frühern schweizerischen Vorbehalte kein Raum sei. Die im französischen Projekte vorgesehene Geschwindigkeit sei allerdings von der Zentralkommission im Dezember vorigen Jahres als zu hoch bezeichnet worden: indessen sei zu berücksichtigen, dass die übrigen Bedingungen, welche in der Dezember-Resolution festgelegt worden seien, diese hohe Wassergeschwindigkeit von 1,2 m/Sek. zur Voraussetzung haben. Eine an sich begrüssenswerte Herabsetzung der Wassergeschwindigkeit könne Frankreich nur zugemutet werden, wenn ihm anderseits eingeräumt werde, den Rückstau des Rheins über die Schweizergrenze auszudehnen. Für den Fall, dass die Schweiz nicht in der Lage sein sollte, diesen Rückstau zu bewilligen, so dürfte das Projekt auch mit den im Dezember vorgesehenen Bedingungen, als den Anforderungen des Art. 358 noch genügend bezeichnet werden, mit andern Worten, die Grösse der Wassergeschwindigkeit besitze für die Beurteilung des Ganzen nicht die ausschlaggebende Wichtigkeit, die ihr die schweizerische Abordnung beimesse.

Da eine Bewilligung zur Ausnützung der Wasserkräfte auf dem in der Schweiz gelegenen Teil des Rheins erst nach Durchführung des ordentlichen Konzessionsverfahrens vom Bundesrat erteilt werden kann, so war die schweizerische Abordnung nicht in der Lage, die Erteilung dieser Bewilligung zuzusichern. Ein Eingehen auf diesen Gedanken war aber abgesehen davon, dass es den Weisungen des Bundesrates widersprochen hätte, auch deshalb ausgeschlossen, weil damit einseitig zugunsten eines allerdings weiter verbesserten Kanalprojektes entschieden worden wäre, aber ohne jede Berücksichtigung des schweizerischen Regulierungsprojektes.

Die Sachlage änderte sich erst, als in offiziellen, von der deutschen Delegation veranlassten Besprechungen der französischen, deutschen und schweizerischen Delegation, die erstgenannte erklärte, ihren grundsätzlichen Widerstand gegen die Ausführung des schweizerischen Regulierungsprojektes Basel-Strassburg fallen zu lassen, vorausgesetzt, dass die schweizerische Abordnung bereit sei, dem französischen Projekte, von dem nur die erste Stufe, der Kembser Kanal, in Erörterung stand, zuzustimmen, und dass das schweizerische Regulierungsprojekt nicht die Ausführung des Seitenkanalprojektes hindere. Die französische Delegation erklärte sich ferner bereit, die Wassergeschwindigkeit im projektierten Kanal auf 70 cm/Sek. herabzusetzen, unter der Bedingung, dass die Schweiz innerhalb einer noch zu vereinbarenden Frist die Konzession zur Ausführung des Rückstaus des Rheins bis Birsfelden erteile.

Die schweizerische Abordnung war, auf Grund ihrer Instruktionen, ebenfalls nicht in der Lage, diesem Vorschlage näher zu treten; doch hatte sie ihn entgegenzunehmen. Da er in hohem Masse geeignet schien, nicht nur das Schicksal des Seitenkanalprojektes, sondern auch dasjenige des Regulierungsprojektes zu beeinflussen, glaubte sie, ihn dem Bundesrat zu einlässlicher Prüfung unterbreiten zu müssen.

In einer Sitzung vom 1. Mai 1922, zu der auch die Vertreter der Kantone Baselstadt und Baselland eingeladen worden waren, und in der der erste schweizerische Delegierte sowie der erste schweizerische Experte über den vorliegenden Vorschlag, der auch den übrigen Delegationen ohne weiteres genehm war, Bericht erstattete, nahm der Bundesrat zu der Vergleichsformel Stellung. Die übereinstimmende Ansicht der Anwesenden war folgende:

Da der Vergleichsvorschlag in den Grundzügen der in der Rhein-Zentralkommission bestehenden Meinung entspreche und

diese durch weiteren grundsätzlichen Widerstand der Schweiz unter keinen Umständen abzuändern sein würde, müsse der Vorschlag in ernstliche Erwägung gezogen werden. Der fortgesetzte Widerstand der schweizerischen Delegation würde die Zentralkommission nicht hindern, über das französische Projekt Beschluss zu fassen, wohl aber würde diese Haltung der Schweiz den guten Willen der dadurch Benachteiligten für die von der Schweiz befürwortete Regulierung sehr in Frage stellen. Nach dem Resultate der Verhandlungen der Subkommission sei nicht anzunehmen, dass das schweizerische Regulierungsprojekt ohne weiteres die grundsätzliche Zustimmung der Zentralkommission finden werde. Frankreich, als Uferstaat, würde die Ausführung niemals zugeben, solange die Schweiz seinem Kemsber Seitenkanalprojekt gegenüber sich ablehnend verhalte. Die Lage stelle sich deshalb so dar, dass mit dieser Ablehnung die Schweiz höchstens etwas zu verlieren, aber nichts zu gewinnen habe. Wenn der Vergleichsvorschlag somit grundsätzlich nicht von der Hand zu weisen sei, so bedürfe er immerhin einiger wesentlicher Verbesserungen. Zunächst sei in der bevorstehenden Schlussnahme der Zentralkommission ausdrücklich festzustellen, dass die Bewilligung des Rückstaus als schweizerischer Hoheitsakt gemäss dem in der schweizerischen Gesetzgebung festgelegten Verfahren zu erteilen sei. Sodann sei der Grundsatz der gemeinsamen Ausführung der Regulierung durch die drei Uferstaaten Deutschland, Frankreich und die Schweiz aufzustellen, verbunden mit dem möglichst genau umschriebenen Grundsatz einer gemeinsamen Tragung der Kosten. Endlich solle in der bevorstehenden Schlussnahme auch die bereits in der Dezemberresolution vorgesehene Vorschrift der Ausdehnung der Kontrolle der Zentralkommission auf den Seitenkanal wiederholt werden.

Die Verhandlungen in Strassburg wurden sofort nach der Rückkehr des schweizerischen Delegierten, sowie des französischen Delegierten, der inzwischen ebenfalls mit seiner Regierung Fühlung genommen hatte, wieder aufgenommen. Unsere Ergänzungsforderungen führten zu erneuten lebhaften Auseinandersetzungen in der Kommission. Die Forderung, die schweizerische Gesetzgebung für die Erteilung der Konzession betreffend den Rückstau des Rheins ohne weitere Zusicherungen vorzubehalten, schien der französischen Delegation deshalb unannehmbar zu sein, weil damit Frankreich vom guten Willen der Schweiz abhängen und keinerlei Gewähr haben würde, den Rückstau in absehbarer Zeit ausführen zu können. Die übrigen Delegationen schlossen sich diesen Bedenken Frankreichs an und bezeichneten es als billig, für die Er-

teilung der Konzession eine Frist zu bestimmen und zugleich vorzusehen, dass, falls die Bewilligung innert der Frist nicht erteilt werden könnte, Frankreich berechtigt sein solle, den Kembserkanal gemäss der Bestimmungen der Dezemberresolution, insbesondere mit einer Wassergeschwindigkeit von 1,2 m/Sek., auszuführen. Wie bereits erwähnt, betrachtete die Kommission diese Geschwindigkeit nicht als unvereinbar mit den Bestimmungen des Artikels 358 des Versailler Vertrages; eine in letzter Stunde auf Antrag der holländischen Delegation beschlossene weitere technische Verbesserung des ersten Kanalprojektes schwächte übrigens die Nachteile dieser Geschwindigkeit ab (Beilage 8).

Was sodann die Frage der Beitragsleistung Deutschlands und Frankreichs an die Kosten der Regulierung anbetrifft, so wurde die grundsätzliche Beitragspflicht dieser Uferstaaten nicht bestritten; dagegen sollte die Höhe und Art dieser Beitragsleistung späterer Vereinbarung vorbehalten werden.

In formeller Beziehung kam man überein, die Frage des Rückstaus sowie der Beitragsleistung der Uferstaaten in einer Vereinbarung der drei beteiligten Delegationen zu regeln, auf der sodann die Resolution der Gesamtkommission aufzubauen sei.

Da die deutsche Delegation nicht glaubte, irgendwelche Verpflichtungen in bezug auf die Beitragsleistung Deutschlands an die Kosten der Regulierung, ohne vorherige besondere Instruktionen eingehen zu können, wurden die Verhandlungen der Kommission noch einmal unterbrochen. Der erste schweizerische Delegierte musste über die neuerdings veränderte Situation dem Bundesrat ebenfalls Bericht erstatten und endgültige Weisungen einholen. In einer Sitzung des Bundesrates, zu der wiederum die Vertreter der Regierungen der Kantone Baselstadt und Baseland eingeladen worden waren, wurde beschlossen, unter Vorbehalt der Abänderung einzelner Punkte des Beschlussesentwurfes, namentlich der Frist für die Erteilung der Konzession, der Resolution endgültig zuzustimmen.

Auf Begehren der schweizerischen Abordnung wurde in der Folge die Frage der Konzessionsfrist von der Kommission derart geregelt, dass in der Vereinbarung unter den Delegationen eine Frist von 12 Monaten, berechnet von dem Tage der regelrechten Einreichung des Konzessionsbegehrens an, beibehalten wurde, in der Resolution aber die Frist auf 18 Monate festgesetzt wurde. Für den Fall also, dass die Konzession innerhalb eines Jahres aus irgend einem Grunde von der Schweiz

nicht erteilt werden könnte, wird der Schweiz eine weitere Frist von 6 Monaten zur Verfügung stehen, innerhalb welcher allfällige Schwierigkeiten beseitigt werden können. Ferner wurde im Gegensatz zu einer frühern, viel allgemeiner lautenden französischen Forderung, auf Antrag der Schweiz, genau umschrieben, in welchen, übrigens nicht wichtigen Punkten die Ermässigung der Wassergeschwindigkeit eine Milderung der für den Bau des Kanals aufgestellten schiffahrtstechnischen Bedingungen zulasse. Was die Kosten der Regulierung anbelangt, so verlangte leider der deutsche Delegierte bei seiner Rückkehr aus Berlin eine ausdrückliche Feststellung in Form eines Zusatzes zu der Vereinbarung unter den drei beteiligten Delegationen, dass Deutschland nicht als vertragsbrüchig bezeichnet werden könne, wenn es in der Folge seine zugesagte finanzielle Hilfe nur in Form eines Teils der Unterhaltskosten leisten sollte. Da die französische Delegation diesem auch von ihr wohl nicht erwarteten Vorbehalte beitrug, war die schweizerische Delegation genötigt, ihrerseits zu Protokoll bringen zu lassen, dass die Frage der Verteilung der Kosten für die Ausführung der Regulierung und für die Mehrkosten für deren Unterhalt keineswegs als entschieden zu betrachten sei; die Schweiz wahre sich also vollständige Freiheit der Beratung. Wenn auch diese Vorbehalte nicht heissen wollen, dass die Schweiz die Regulierung allein zu bezahlen haben wird, sondern anzunehmen ist, dass Deutschland wie Frankreich sich in Zukunft den sehr gewichtigen Gründen, die ihre Beteiligung an diesen Kosten verlangen, nicht verschliessen werden, so erschien doch dieser Teil des im übrigen während der Verhandlungen zu unsern Gunsten noch erheblich verbesserten Abkommens nicht befriedigend. Das ganze äusserst mühsam zustande gekommene Werk aber deshalb abzulehnen war doch nicht zu verantworten. Die Verteilung der Kosten für die Ausführung der Regulierung ist also späteren Verhandlungen vorbehalten.

Der Wortlaut von Vereinbarung und Resolution vom 10. Mai 1922 ist in Beilage 9 wiedergegeben.

## XI.

Die Resolution vom 10. Mai, die mit der Vereinbarung der Delegationen der drei an der Regulierung beteiligten Staaten ein untrennbares Ganzes bildet, hat den Charakter einer Verständigungslösung. Die Gründe, die den Bundesrat veranlassten, hiezu Hand zu bieten, brauchen wir nicht noch einmal im einzelnen zu erwähnen. Es ist bereits ausgeführt worden, dass der Bundesrat, indem er von dem im Friedensvertrag von Versailles erstmals

förmlich anerkannten Recht der Schweiz zur Mitarbeit in der Rheinzentralkommission Gebrauch gemacht hat, sich die Möglichkeit verschaffte, die Rechtsansprüche des Landes geltend zu machen. In Wahrung der Ausseninteressen der Schweiz hat der Bundesrat sodann seine Delegierten ermächtigt, einer Lösung zuzustimmen, von der er nach Anhörung der Sachverständigen überzeugt ist, dass sie erlaubt, die Interessen der Schifffahrt zu wahren.

Der Bundesrat hat damit der Resolution von Strassburg, für deren rechtliche Bedeutung die Vorschriften des durch den Versailler Vertrag abgeänderten Mannheimer Abkommens massgebend sind, seine Genehmigung erteilt. Die Resolution ist als endgültig aufzufassen. Die Frage, ob Art. 46 der Mannheimer Akte, der die Genehmigung der Beschlüsse der Zentralkommission durch die Regierungen vorsieht, auch für die Beschlüsse Geltung besitzt, welche die Zentralkommission in Ausführung der Bestimmungen von Art. 358 des Versailler Vertrages fasst, braucht in diesem Falle nicht besonders geprüft zu werden. Hätte der Bundesrat die endgültige Stellungnahme der Schweiz in der Angelegenheit vorbehalten wollen, so wäre ihm nichts anderes übrig geblieben, als dem Beschlusse der Kommission zunächst nicht beizutreten. Eine Verständigung zu der die Einstimmigkeit der anwesenden Delegationen notwendig war, wäre aber damit ausgeschlossen gewesen.

Es ist oben ebenfalls ausgeführt worden, aus welchen Gründen der Bundesrat sich seinerzeit veranlasst sah, von sich aus und ohne Begrüssung des Parlaments zu der durch den Versailler Vertrag in bezug auf den Rhein geschaffenen Lage Stellung zu nehmen. Die sich nach Friedensschluss rasch folgenden Ereignisse haben den Bundesrat gezwungen, von sich aus zu handeln. Es galt nicht sowohl neue Pflichten der Schweiz zu begründen, als vielmehr deren Rechte auf die Rheinschifffahrt zu wahren. Wohl stellt der Beschluss von Strassburg die Rheinschifffahrt auf eine neue Grundlage. Wir glauben aber zur Genüge dargetan zu haben, dass die Schweiz kein Mittel besass, um die durch den Versailler Vertrag geschaffene neue Einstellung des Rheinschiffahrtsrechtes zu verhindern. Die Sachlage, wie sie sich objektiv im Mai d. J. darstellte, gebot dem Bundesrat, die dem Seitenkanal gegenüber bisher beobachtete ablehnende Haltung aufzugeben und dem Kompromiss beizustimmen. Damit waren natürlich seine Bedenken grundsätzlicher Art gegen den Seitenkanal nicht beseitigt. Da aber für die bisher allein in Frage gekommene Kembser Stufe nach der heute möglichen Erkenntnis

die Bedingungen des Art. 358 des Versailler Vertrages bei ruhiger Beurteilung als in den meisten Punkten erfüllt gelten mussten, hätte der an und für sich mögliche Weiterzug der Frage an den internationalen Gerichtshof aller Wahrscheinlichkeit nach das in der Zentralkommission erreichte Ergebnis bestätigt. Dann hätte sich die Schweiz, statt des für die Schifffahrt immerhin besseren Rückstaues, das ursprüngliche Kembser Projekt mit der grösseren Wassergeschwindigkeit gefallen lassen müssen und für die Regulierung, deren Ausführung die Schweiz unter keinen Umständen von sich aus durchsetzen kann, sondern für die sie von der Mitwirkung der andern Uferstaaten abhängt, wären die Aussichten denkbar schlecht geworden. Wie dann aber die Bedingungen für die Rheinschifffahrt sich in wenigen Jahren gestaltet haben würden, kann man sich leicht vorstellen.

Es ist in der Presse verschiedentlich die Behauptung aufgestellt worden, die Strassburger Verständigung komme einer Vergewaltigung der Schweiz gleich. Wir teilen diese Ansicht nicht. Allerdings war es höchst bedauerlich, dass seinerzeit im Versailler Friedensvertrag von den alliierten Mächten Bestimmungen über die künftige Regelung der Rheinschifffahrt aufgestellt worden sind, ohne dass dabei die Schweiz und Holland, das an dieser Regelung ebenfalls hervorragend beteiligt ist, zu den Verhandlungen beigezogen worden wären. Das Vorgehen war ungewöhnlich und ist in der schweizerischen öffentlichen Meinung mit Recht allgemein verurteilt worden. In den anschließenden Verhandlungen in Strassburg ist dagegen die Schweiz, wie wir offen anerkennen dürfen, stets gehört und ihre Forderungen sind in weitem Masse gutgeheissen worden. Wir haben bereits betont, dass für heute nur die erste Stufe des Seitenkanals, die Kembser Stufe in Frage steht, ob und wann Frankreich die Pläne für weitere Kanalstufen vorlegen wird, ist noch ganz unbestimmt. Die Zentralkommission und in ihr die Schweiz wird gegebenenfalls bei ihrer Behandlung vor einer neuen Sachlage stehen; der Bundesrat wird nicht verfehlen, die Lage, die alsdann vorhanden sein wird, unbefangen und ohne sich durch die für die erste Stufe angenommene Lösung gebunden zu fühlen, zu prüfen. Für die Entscheidung werden neuerdings allein die Rücksichten auf das Wohl des Landes und die inzwischen gemachten Erfahrungen massgebend sein.

In Ausführung des Strassburger Beschlusses wird die Schweiz sowohl zur Frage der Bewilligung des Rückstaues des Rheins über die Schweizergrenze, wie auch zum Projekte der Regulierung

Stellung zu nehmen haben. Unseres Erachtens wird der Bundesrat für die allfällige Erteilung der Konzession zum Rückstau des Rheins zuständig sein. Für die Ausnützung der Wasserkräfte der Rhone an der schweizerisch-französischen Grenze bei Chancy-Pougny ist allerdings im Jahre 1913 zwischen Frankreich und der Schweiz ein besonderer Vertrag abgeschlossen worden. Am Schlusse der Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung vom 13. Dezember gl. J. wird aber ausgeführt: „Wir behalten uns vor, Sie bei späterer Gelegenheit um die Ermächtigung zu ersuchen, derartige Verträge, sofern sie nicht grundsätzliche Bedeutung haben, ohne besondere Genehmigung eingehen und abändern zu dürfen.“ In der Folge ist das Bundesgesetz über die Nutzbarmachung der Wasserkräfte vom 22. Dezember 1916 in Kraft getreten. Art. 7 dieses Gesetzes ermächtigt den Bundesrat allgemein, bei Gewässerstrecken, welche die Landesgrenze berühren, „nach Anhörung der beteiligten Kantone die Nutzungsrechte zu begründen oder die Nutzbarmachung der Wasserkräfte durch den Verfügungsberechtigten selbst zu bewilligen.“ Das Recht über Gewässerstrecken, welche die Landesgrenze berühren, zu verfügen, ist somit ausdrücklich dem Bundesrat vorbehalten worden. Dem Bundesrat liegt es ob, im Benehmen mit der Regierung des beteiligten Nachbarstaates zu entscheiden, in welcher Form die Bewilligung erteilt werden soll. Nach wie vor ist natürlich der Abschluss eines förmlichen Vertrages mit dem Nachbarstaat denkbar. Dieser Vertrag könnte aber auf Grund der erwähnten Gesetzesbestimmung vom Bundesrate endgültig abgeschlossen werden.

Dagegen wird es Sache Ihrer Behörde sein, zur Ausführung des Regulierungsprojektes Stellung zu nehmen, d. h. die hierzu erforderlichen Kredite zu bewilligen. Wie sich seinerzeit die Uferstaaten über die Regulierung der Rheinstraße Strassburg-Sondernheim in einem Verträge verständigten, so wird auch für die Ausführung der Regulierung des Rheins zwischen Strassburg und Basel der Abschluss eines Staatsvertrages zwischen der Schweiz, Deutschland und Frankreich anzustreben sein.

Die Bundesversammlung wird sich sodann mit der neuen Rheinschiffahrtsakte zu befassen haben. Die Zentralkommission ist bereits mit der Revision der Akte beschäftigt. Es ist indessen schwer vorauszusagen, wie lange Zeit diese Arbeiten in Anspruch nehmen werden. Bis zum Vorliegen des neuen Mannheimer Abkommens gilt die Akte von 1868 nach Massgabe der Bestimmungen des Versailler Vertrages weiter. Die Schweiz ist dieser bis heute, so wenig wie den Rheinbestimmungen des Versailler

Vertrages, ausdrücklich beigetreten. Der Bundesrat wird sich aber, wie in den bisherigen Verhandlungen in Strassburg und ohne damit dem Entscheide über die Frage des Beitritts zu dem neuen Abkommen vorzugreifen, weiterhin an dessen Bestimmungen, die für die Rheinschiffahrt von Basel bis ins offene Meer massgebend sind, halten. Der Bundesrat betrachtet sich als zuständig, bis zum Vorliegen der revidierten Rheinschiffahrtsakte diejenigen polizeilichen Vorschriften auf dem Verordnungswege zu regeln, die die bisherige Rheinschiffahrtsakte vorsieht.

## XII.

Der Bundesrat hat seine technischen Organe damit beauftragt, sowohl das in Aussicht stehende Gesuch Frankreichs zur Bewilligung des Staues des Rheins über die Schweizergrenze entgegenzunehmen und das nach schweizerischer Gesetzgebung vorgesehene Konzessionsverfahren beförderlichst einzuleiten, als auch zu untersuchen, welche Strecke des Rheins zum Besten der Schiffahrt zunächst für die Regulierung in Betracht fallen muss und welche Einzelpläne demgemäss zuerst auszuführen sind.

Der Bundesrat hat sodann beschlossen, zur Prüfung aller der mit dem Rhein in Zusammenhang stehenden wichtigen Fragen eine Kommission einzusetzen, die unter dem Vorsitz des Vorstehers des Politischen Departements, Vertreter des Politischen Departements, des Departements des Innern, des Justiz- und Polizeidepartements und der meistbeteiligten Kantone Basel-Stadt und Basel-Land umfassen wird und der ausserdem die schweizerischen Delegierten und der schweizerische erste Sachverständige in der Rheinzentralcommission sowie Herr Ständerat Wettstein, der Präsident des schweizerischen Wasserrwirtschaftsverbandes, und Herr Professor Burckhardt in Bern, angehören werden. Herr Nationalrat Gelpke hat es abgelehnt, der Kommission beizutreten.

Die Konzession für den Rückstau wird, wie erwähnt, innerhalb 12 bezw. 18 Monaten nach Einreichung des Gesuches und der entsprechenden Unterlagen zu erteilen sein, ansonst das Kembser-Werk gemäss den in der Dezember-Resolution der Zentralcommission genehmigten Bedingungen, d. h. mit einer Wassergeschwindigkeit im Kanal von  $1,2 \text{ m/Sek.}$ , statt  $0,7 \text{ m/Sek.}$  ausgeführt werden kann. Frankreich hat sich zum vorneherein verpflichtet, den Konzessionsbedingungen zuzustimmen, sofern dieselben „angemessen und billig“ sind, mit andern Worten, — da in der Resolution der Kommission das schweizerische Wasser-

rechtsgesetz als massgebend für das Konzessionsverfahren bezeichnet wird — sofern sie dem schweizerischen Wasserrechtsgesetz entsprechen.

Sobald die Einzelpläne des Regulierungsprojektes vorliegen, werden Verhandlungen mit den beteiligten Staaten Deutschland und Frankreich über deren Beteiligung an den Kosten der Regulierungsarbeiten aufzunehmen sein. Der Bundesrat wird der Bundesversammlung über das Ergebnis dieser Verhandlungen Bericht erstatten und ihr bestimmte Vorschläge über die Ausführung des Projektes unterbreiten.

---

Der Bundesrat beantragt Ihnen, sein bisheriges Vorgehen in der Rheinfrage durch Genehmigung dieses Berichtes gutzuheissen und benutzt diesen Anlass, um Sie seiner ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 11. August 1922.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

**Dr. Haab.**

Der Vizekanzler:

**Kaeslin.**

*Beilagen 1—10.*

---

### Schlussakte des Wiener Kongresses von 1815.

*Artikel CVIII.* Die Regierungen derjenigen Staaten, welche dasselbe schiffbare Gewässer trennt oder durchfließt, verpflichten sich, durch gemeinsame Vereinbarung alles zu regeln, was auf die Schifffahrt dieses Gewässers Bezug hat. Sie werden zu diesem Zwecke Vertreter ernennen, die sich 6 Monate nach Verlauf dieses Kongresses versammeln werden. Die in den folgenden Artikeln enthaltenen Regeln sollen die Grundlagen für ihre Arbeiten bilden.

*Artikel CIX.* Die Schifffahrt soll vollständig frei sein auf dem ganzen Laufe der im vorhergehenden Artikel umschriebenen Gewässer, von dem Punkte an, wo dieselben schiffbar werden, bis zu deren Mündung und kann mit Bezug auf den Handel niemandem untersagt werden (*sous le rapport du commerce*); dabei sind die Vorschriften über die Schifffahrtspolizei zu befolgen, die auf einheitliche und für alle verbindliche Weise geregelt werden und für den Handel aller Staaten so günstig als möglich sein sollen.

*Artikel CX.* Die Regelung über die Erhebung von Abgaben und die Schifffahrtspolizei soll soweit als möglich die gleiche sein für den ganzen Lauf des Gewässers und soll, besondere Umstände vorbehalten, auch auf die Nebenflüsse und Abzweigungen ausgedehnt werden, die in ihrem schiffbaren Laufe mehrere Staaten trennen oder durchfließen.

*Artikel CXI.* Die Schifffahrtsabgaben sollen einheitlich und unveränderlich festgesetzt werden und möglichst unabhängig von der verschiedenen Qualität der Waren, damit von einer genauen Untersuchung der Ladung in andern Fällen als bei Schmuggel und polizeilicher Übertretung Umgang genommen werden kann. Die Höhe dieser Abgaben, die in keinem Falle den gegenwärtigen Betrag übersteigen darf, soll nach den lokalen Verhältnissen bestimmt werden, die in dieser Beziehung kaum eine einheitliche Regelung gestatten. Bei der Aufstellung der Tarife wird man jedoch davon ausgehen, die Schifffahrt zu erleichtern und dadurch den Handel zu fördern; der auf dem Rhein festgelegte Octroi wird als ungefähre Regel dienen können. Ist der Tarif einmal festgesetzt, so kann er nicht mehr erhöht werden, ausser im allseitigen Einverständnis der Uferstaaten. Ebenso wenig kann die Schifffahrt mit irgendwelchen andern Lasten beschwert werden ausser denjenigen, die im Reglement enthalten sind.

*Artikel CXII.* Die Abgabenstellen, deren Zahl soviel als möglich vermindert werden soll, werden durch das Reglement bestimmt. Eine Änderung ist in der Folge nur durch gemeinsames Übereinkommen möglich, sofern nicht ein Uferstaat die Zahl derjenigen verringern will, die ihm ausschliesslich unterstellt sind.

*Artikel CXIII.* Jeder Uferstaat verpflichtet sich, auf seinem Gebiet die Leinpfade in Stand zu halten und die nötigen Arbeiten im Bette des Gewässers auszuführen, damit die Schifffahrt keinem Hindernis begegnet. Die künftige Ordnung wird bestimmen, wie diese Arbeiten auf die Uferstaaten verteilt werden sollen, wenn die beiden Ufer verschiedenen Staaten angehören.

*Artikel CXIV.* Man wird nirgends mehr Stapel-Umschlagsrechte begründen oder Landungszwang ausüben. Die bestehenden Rechte sollen nur beibehalten werden, sofern sie die Uferstaaten für die Schifffahrt und den Handel im allgemeinen für nötig erachten, ohne dabei Rücksicht zu nehmen auf das Interesse eines Ortes oder des Landes, wo sie gelten.

*Artikel CXV.* Das Zollwesen der Uferstaaten wird von den Schifffahrtsabgaben getrennt. Durch reglementarische Vorschriften soll verhindert werden, dass die Schifffahrt durch die Erhebung der Zölle erschwert wird; man wird jedoch durch eine scharfe Kontrolle längs des Ufers darüber wachen, dass die Anwohner keinen Schmuggel treiben mit Hülfe der Schiffsleute.

*Artikel CXVI.* Was in diesen vorhergehenden Artikeln angedeutet ist, soll durch gemeinsame Übereinkunft näher festgesetzt werden, wobei auch alles miteingeschlossen wird, was sich später als notwendig erweist. Ist diese Übereinkunft einmal zustande gekommen, so kann sie nur noch mit Zustimmung aller Uferstaaten abgeändert werden, welche für eine, den örtlichen Verhältnissen Rechnung tragende Ausführung besorgt sein werden.

*Artikel CXVII.* Die besondern Reglemente für die Schifffahrt auf dem Rhein, dem Neckar, dem Main, der Mosel, der Maas und der Schelde, wie sie diesen Akten im Anhang beigegeben sind, sollen die gleiche Rechtskraft haben, wie wenn sie im Text selbst aufgenommen worden wären.

---

## Bestimmungen über die Rheinschifffahrt im Friedensvertrage von Versailles vom 28. Juni 1919.

*Art. 354.* Vom Inkrafttreten des gegenwärtigen Vertrages an regelt sich die Rheinschifffahrt weiterhin nach dem Mannheimer Abkommen vom 17. Oktober 1868 einschliesslich dessen Schlussprotokoll mit folgenden Massgaben:

Bei etwaigen Widersprüchen zwischen einzelnen Vorschriften des genannten Abkommens und den Vorschriften des oben im Artikel 338 \*) erwähnten allgemeinen Übereinkommens, das auch auf den Rhein Anwendung findet, gehen die Vorschriften des allgemeinen Übereinkommens vor.

Längstens binnen sechs Monaten nach Inkrafttreten des gegenwärtigen Vertrages tritt die im Artikel 355 erwähnte Zentralkommission zum Zwecke des Entwurfs einer Neufassung des Mannheimer Abkommens zusammen. Dieser Entwurf wird nach Massgabe der Vorschriften des allgemeinen Übereinkommens aufgestellt, wenn dieses in dem genannten Zeitpunkt bereits abgeschlossen ist, und den in der Zentralkommission vertretenen Mächten vorgelegt.

Deutschland erklärt schon jetzt seine Zustimmung zu dem in der obigen Weise aufgestellten Entwurf.

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

---

\*) Art. 338. An Stelle der in den Artikeln 332 bis 337 festgesetzten Ordnung (Bestimmungen über Elbe, Oder, Memel und Donau) soll als Ersatz eine andere treten, die in einem von den alliierten und assoziierten Mächten entworfenen und vom Völkerbund genehmigten allgemeinen Übereinkommen über die schiffbaren Wasserstrassen, deren internationalen Charakter das Übereinkommen anerkennt, niedergelegt wird. Dieses Übereinkommen findet namentlich auf die Gesamtheit oder einen Teil der obenerwähnten Flussgebiete der Elbe (Labe), Oder (Odra), Memel (Russtrom, Njemen) und der Donau sowie auf die andern Teile der gedachten Flussgebiete Anwendung, die sich mit ihnen unter einen gemeinsamen allgemeinen Gesichtspunkt bringen lassen.

Deutschland verpflichtet sich, entsprechend den Vorschriften des Artikels 379, dem genannten allgemeinen Übereinkommen sowie allen Vorschlägen auf Abänderung der geltenden, gemäss dem nachfolgenden Artikel 343 festgesetzten internationalen Abmachungen und Bestimmungen beizutreten.

Die alliierten und assoziierten Mächte behalten sich das Recht vor, sich darüber mit den Niederlanden zu verständigen. Deutschland verpflichtet sich schon jetzt, seine Zustimmung zu jeder derartigen Vereinbarung zu geben, sobald es darum ersucht wird.

*Art. 355.* Die durch das Mannheimer Abkommen vorgesehene Zentralkommission besteht künftig aus 19 Mitgliedern, nämlich aus :

- 2 Vertretern der Niederlande,
- 2 Vertretern der Schweiz,
- 4 Vertretern der deutschen Rheinuferstaaten,
- 4 Vertretern Frankreichs, das ausserdem den Vorsitzenden der Kommission ernennt,
- 2 Vertretern Grossbritanniens,
- 2 Vertretern Italiens,
- 2 Vertretern Belgiens.

Die Zentralkommission nimmt ihren Sitz in Strassburg.

Jede Abordnung hat soviel Stimmen, als ihr Vertreter zustehen, gleichviel wieviel Mitglieder anwesend sind.

Können einige dieser Vertreter bei Inkrafttreten des gegenwärtigen Vertrages nicht ernannt werden, so sind die Entschliessungen dieser Kommission trotzdem gültig.

*Art. 356.* Die Schiffe aller Nationen und ihre Ladungen geniessen dieselben Rechte und Vorrechte wie die der Rheinschiffahrt dienenden Schiffe und ihre Ladungen.

Keine der in den Artikeln 15 bis 20 und 26 des vorerwähnten Mannheimer Abkommens, in Artikel 4 des Schlussprotokolls oder in den späteren Abkommen enthaltenen Bestimmungen steht der freien Schiffahrt von Schiffen und Besatzungen irgendwelcher Staatsangehörigkeit auf dem Rhein und auf den Wasserwegen, auf die sich die genannten Abkommen beziehen, entgegen, vorausgesetzt, dass die von der Zentralkommission erlassenen Vorschriften über den Lotsendienst und andere Polizeianordnungen beobachtet werden.

Die Vorschriften des Artikels 22 des Mannheimer Abkommens und des Artikels 5 des Schlussprotokolls finden lediglich auf die als Rheinschiffe eingetragenen Schiffe Anwendung. Die Zentralkommission bestimmt die Art und Weise, in der festgestellt wird, ob die andern Schiffe den allgemeinen für die Rheinschiffahrt gültigen Vorschriften entsprechen.

*Art. 357.* Längstens binnen drei Monaten nach erhaltener amtlicher Benachrichtigung tritt Deutschland an Frankreich einen

Teil der Schlepper und Schiffe, die nach Abzug der zur Wiederherstellung und Wiedergutmachung abgegebenen, in den deutschen Rheinhäfen eingetragen bleiben, sowie der Geschäftsanteile an den deutschen Rheinschiffahrtsgesellschaften ab.

Im Falle der Abtretung von Schiffen und Schleppern müssen diese, mit ihrem Zubehör und ihrer Ausrüstung versehen, in gutem Zustand und für den Handelsverkehr auf dem Rhein geeignet sein, sowie unter den letzten Neubauten ausgewählt werden.

Dieselben Regeln finden Anwendung, soweit Deutschland an Frankreich abtritt:

1. Einrichtungen, Anlageplätze, Kaiflächen, Docks, Lagerhäuser, Lade- und Löschvorrichtungen usw., welche deutsche Reichsangehörige oder deutsche Gesellschaften im Hafen von Rotterdam am 1. August 1914 besaßen;

2. Anteile oder Interessen, die Deutschland oder deutsche Reichsangehörige zu demselben Zeitpunkt an den genannten Einrichtungen hatten.

Umfang und Einzelheiten dieser Abtretung werden binnen eines Jahres nach Inkrafttreten des gegenwärtigen Vertrages unter Berücksichtigung der berechtigten Bedürfnisse der Beteiligten durch einen oder mehrere, von den Vereinigten Staaten von Amerika ernannten Schiedsrichter bestimmt.

Die im gegenwärtigen Artikel vorgesehenen Abtretungen geben Anspruch auf eine Entschädigung, deren durch den oder die Schiedsrichter in Bausch und Bogen festgesetzter Gesamtbetrag keinesfalls den Anschaffungswert des abgetretenen Materials und der abgetretenen Einrichtungen übersteigen darf und auf die von Deutschland geschuldeten Summen anzurechnen ist; Deutschland liegt die Entschädigung der Eigentümer ob.

*Art. 358.* Unbeschadet seiner Verpflichtung, den Bestimmungen des Mannheimer oder des an seine Stelle tretenden Abkommens sowie den Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages nachzukommen, hat Frankreich auf dem ganzen Laufe des Rheins zwischen den äussersten Punkten der französischen Grenzen:

- a) das Recht, zur Speisung der bereits gebauten oder noch zu bauenden Schiffahrts- und Bewässerungskanäle oder für jeden andern Zweck Wasser aus dem Rhein zu entnehmen und auf dem deutschen Ufer alle für die Ausübung dieses Rechts erforderlichen Arbeiten auszuführen,
- b) das ausschliessliche Recht auf die durch die Nutzbarmachung des Stromes erzeugte Kraft mit dem Vorbehalt, dass die Hälfte des Wertes der tatsächlich gewonnenen Kraft an

Deutschland vergütet werden muss. Diese Vergütung wird in Geld oder in Kraft geleistet; der unter Berücksichtigung der Kosten der für die Krafterzeugung notwendigen Arbeiten berechnete Betrag wird, falls darüber kein Einverständnis erzielt wird, durch Schiedsspruch bestimmt. Zu diesem Zweck ist Frankreich allein zur Ausführung aller Nutzbar-machungs-, Stau- und sonstigen Arbeiten, die es zur Kraft-erzeugung für erforderlich hält, in diesem Teile des Stromes berechtigt.

Das Recht, aus dem Rhein Wasser zu entnehmen, wird auch Belgien für die Speisung des unten vorgesehenen Rhein-Maas-schiffahrtsweges zuerkannt.

Die Ausübung der in den Paragraphen *a* und *b* dieses Artikels erwähnten Rechte darf weder im Rheinbett noch in den etwa an seine Stelle tretenden Ableitungen die Schiffbarkeit beeinträchtigen oder die für die Schifffahrt bestehenden Erleichterungen („*facilités de navigation*“) herabsetzen; auch darf sie keine Erhöhung der bis dahin nach Massgabe des geltenden Abkommens erhobenen Abgaben nach sich ziehen. Alle Bauentwürfe sind der Zentralkommission zu unterbreiten, damit sich diese vergewissere, dass diese Bedingungen erfüllt sind.

Zur Gewährleistung der gehörigen und getreulichen Durchführung der in den Paragraphen *a* und *b* enthaltenen Vorschriften übernimmt Deutschland folgende Verpflichtungen:

1. Es wird den Bau keines Seitenkanals und keiner Ableitung auf dem rechten Stromufer gegenüber der französischen Grenze unternehmen oder zulassen;

2. Es gesteht Frankreich das Anlage- und Wegerecht in allen rechtsrheinischen Geländestreifen zu, die für die Vorarbeiten, die Einrichtung und den Betrieb der Wehre, die Frankreich mit Zustimmung der Zentralkommission später sich zu bauen entschliesst, erforderlich sind. Gemäss dieser Zustimmung ist Frankreich zur Bestimmung und Abgrenzung der erforderlichen Geländeplätze befugt und darf die Gelände nach Ablauf von zwei Monaten nach einfacher Benachrichtigung in Besitz nehmen, mit der Massgabe, dass es an Deutschland Entschädigungen bezahlt, deren Gesamtbetrag durch die Zentralkommission festgesetzt wird. Deutschland liegt es ob, die Eigentümer der mit diesen Dienstbarkeiten belasteten oder durch die Arbeiten endgültig in Anspruch genommenen Grundstücke zu entschädigen.

Auf Antrag der Schweiz werden ihr, wenn die Zentralkommission ihre Genehmigung gibt, dieselben Rechte für den Teil

des Stromes eingeräumt, der ihre Grenze mit den andern Uferstaaten bildet.

3. Es übermittelt der französischen Regierung innerhalb des ersten Monats nach Inkrafttreten des gegenwärtigen Vertrags alle Pläne, Vorarbeiten, Konzessionsentwürfe und Lastenhefte, die den Ausbau des Rheins für irgendeinen Zweck betreffen und von der Regierung Elsass-Lothringens oder des Grossherzogtums Baden aufgestellt oder übernommen sind.

*Art. 359.* In den Abschnitten des Rheins, welche die Grenze zwischen Deutschland und Frankreich bilden, darf unbeschadet der vorhergehenden Bestimmungen in dem Strombett oder auf einem der beiden Ufer keine Arbeit ohne vorherige Zustimmung der Zentralkommission oder ihrer Abgeordneten ausgeführt werden.

*Art. 360.* Frankreich behält sich die Befugnis vor, in die Rechte und Pflichten einzutreten, die sich aus den Abmachungen zwischen der Regierung von Elsass-Lothringen und dem Grossherzogtum Baden bezüglich der am Rhein auszuführenden Arbeiten ergeben; es kann auch diese Abmachungen binnen fünf Jahren nach Inkrafttreten des gegenwärtigen Vertrages kündigen.

Desgleichen hat Frankreich die Befugnis, die Arbeiten ausführen zu lassen, die von der Zentralkommission für die Aufrechterhaltung oder Verbesserung der Schiffbarkeit des Rheins oberhalb Mannheim für notwendig erklärt werden.

*Art. 361.* Falls sich Belgien binnen 25 Jahren nach Inkrafttreten des gegenwärtigen Vertrags entschliesst, einen Grossschiffahrtsweg Rhein-Maas in der Höhe von Ruhrort zu bauen, ist Deutschland verpflichtet, den auf seinem Gebiete gelegenen Teil dieses Schiffahrtsweges nach den ihm von der belgischen Regierung mitgeteilten Plänen und nach Zustimmung der Zentralkommission zu bauen.

Die belgische Regierung hat in diesem Falle das Recht, alle erforderlichen Vorarbeiten auf dem Gebiete vorzunehmen.

Falls Deutschland die Arbeiten ganz oder teilweise nicht ausführt, ist die Zentralkommission befugt, sie an seiner Stelle ausführen zu lassen. Zu diesem Zweck kann sie zwei Monate nach einfacher Benachrichtigung, gegen die von ihr festzustellende und von Deutschland zu zahlende Entschädigung die erforderlichen Geländeplätze bestimmen und abgrenzen, sowie den Grund und Boden in Besitz nehmen.

Dieser Schiffahrtsweg tritt unter dieselbe Verwaltungsordnung wie der Rhein selbst. Die Umlegung der Anlagekosten auf die

von dem Schiffahrtsweg durchschnittenen Staaten einschliesslich der oben genannten Entschädigung erfolgt durch die Zentralkommission.

*Art. 362.* Deutschland verpflichtet sich schon jetzt, keinen Widerspruch gegen irgendwelche Vorschläge der Zentralkommission für Rheinschiffahrt zu erheben, die die Ausdehnung ihrer Zuständigkeit bezwecken:

1. auf die Mosel von der französisch-luxemburgischen Grenze ab bis zum Rhein, vorbehaltlich der Zustimmung Luxemburgs;
2. auf den Rhein oberhalb Basel bis zum Bodensee, vorbehaltlich der Zustimmung der Schweiz;
3. auf die Seitenkanäle und die Fahrrinnen, die etwa zur Verdoppelung oder Verbesserung der von Natur schiffbaren Abschnitte des Rheins oder der Mosel oder zur Verbindung zweier von Natur schiffbarer Abschnitte dieser Wasserläufe gebaut werden, ebenso auf alle andern Teile des rheinischen Flussgebiets, welche etwa unter das im Artikel 338 vorgesehene allgemeine Übereinkommen fallen.

## Note des Bundesrates an die Deutsche Regierung.

---

Die Kaiserlich Deutsche Regierung hat mit Note vom 11. Juli 1918 mitgeteilt, dass sie beabsichtige, im Einvernehmen mit den beteiligten deutschen Stellen einen Entwurf ausarbeiten zu lassen, der die Ausnutzung der Wasserkräfte sowohl wie die Schiffbarmachung des Rheins auf der ganzen Strecke von Strassburg-Kehl bis zum Bodensee vollständig und gleichmässig vorsehen soll.

Der Schweizerische Bundesrat verkennt die Vorteile nicht, die ein einheitliches Studium der Schiffbarmachung und Kraftgewinnung auf der ganzen Strecke Strassburg-Bodensee zu bieten vermag; er möchte aber, im Hinblick auf die verschiedenen rechtlichen Verhältnisse der beiden durch Basel markierten Stromabschnitte nicht unterlassen, auf das folgende hinzuweisen:

Auf der Strecke von Basel bis zum Untersee bildet der Rhein entweder die Landesgrenze zwischen der Schweiz und dem deutschen Reich oder er liegt ganz innerhalb des schweizerischen Gebietes. Da gemäss dem Schweizerisch-Badischen Vertrag vom 10. Mai 1879 Anlagen auf den gemeinsamen Stromstrecken auf Grund gegenseitiger Vereinbarungen ausgeführt werden sollen, würde es schweizerischerseits begrüsst, wenn in Anbetracht der Bedeutung und des Umfanges der in Aussicht genommenen Bauten zwischen den beteiligten Regierungen ein Gedankenaustausch erfolgen würde, ehe den von den deutschen Instanzen auszuarbeitenden Projekten eine als endgültig gedachte Gestalt gegeben wird.

Der Schweizerische Bundesrat möchte bei diesem Anlass daran erinnern, dass der auf einer Verständigung zwischen ihm und der Grossherzoglich Badischen Regierung beruhende Internationale Wettbewerb bestimmt ist, Lösungen für die gleichzeitige Schiffbarmachung und Kraftausnutzung der schweizerisch-deutschen Rheinstraße zu bringen. Mit Rücksicht auf den Kriegausbruch ist im gegenseitigen Einverständnis der Termin für den Abschluss der Konkurrenz hinausgeschoben worden. Seither ist der Schweizerische Bundesrat wiederholt, jedoch vergeblich, bei der Gross-

herzoglich Badischen Regierung vorstellig geworden, um den genannten Wettbewerb in absehbarer Zeit zum Abschluss zu bringen und die so sehr wünschbare Ausnützung der Rheinwasserkräfte zu fördern. Die Grossherzoglich Badische Regierung hat bis jetzt den Standpunkt vertreten, dass von der Erteilung endgültiger Konzessionen so lange Umgang zu nehmen sei, als die Gefällstufen nicht auf Grund der Ergebnisse des Wettbewerbes fixiert werden könnten. Wenn nun, wie aus der Note vom 11. Juli hervorgeht, die Kaiserlich Deutsche Regierung das Studium dieser Fragen in Verbindung mit den interessierten Bundesstaaten selbständig an Hand nimmt, so möchte der Schweizerische Bundesrat seinen Wunsch nach alsbaldigem Abschluss des Wettbewerbes erneut und bestimmt zum Ausdruck bringen.

Was sodann den Stromabschnitt Basel-Strassburg anbelangt, so legt der Schweizerische Bundesrat, ganz abgesehen von der allen Staaten zustehenden freien Rheinschiffahrt, besonderes Gewicht auf die Rechte, die der Schweiz in ihrer Eigenschaft als Rhein-Uferstaat zustehen. Dass die Schweiz ein solcher ist, ist nicht nur eine durch die Schiffahrtsentwicklung der jüngsten Zeit erwiesene, sondern auch eine durch die internationalen Verträge anerkannte Tatsache. Die Verträge von 1814 und 1815 haben hinsichtlich der mehrere Staaten verbindenden Flüsse Grundsätze ausgesprochen, die durch die ganze seitherige Ausgestaltung des internationalen Fluss-Schiffahrtsrechtes, insbesondere durch die Rheinschiffahrtsakte von 1868, ihre Bestätigung gefunden haben. Es kann ihr deshalb nicht gleichgültig sein, ob durch die Kanalisierung des von Natur schiffbaren Stromes wesentliche Änderungen in der bereits bestehenden, wirtschaftlich lebensfähigen und eine bedeutende Entwicklung versprechenden Schiffahrt eintreten sollen. Der Schweizerische Bundesrat vertritt den Standpunkt, dass von so weittragenden Eingriffen in die Schiffahrtsverhältnisse auf dem Rhein um so eher abgesehen werden soll, als die Leistungsfähigkeit jener Stromstrecke als Wasserstrasse durch das einfachere Mittel der Regulierung wesentlich gehoben und der Kraftbedarf durch den von der Schweiz stets gewünschten Ausbau der Gefällstufen zwischen Basel und Schaffhausen in bedeutendem Umfang befriedigt werden kann.

Das Politische Departement ergreift gern den Anlass, um der Kaiserlich Deutschen Gesandtschaft die Versicherung seiner ausgezeichneten Hochachtung zu erneuern.

Bern, den 9. Oktober 1918.

---

Schreiben des Präsidenten der Rheinzentalkommission  
vom 21. Juni 1920 an die Schweizerische Delegation.

---

Im Verlaufe der heute morgen zwischen Ihnen und den Delegierten der in der Rheinzentalkommission vertretenen Mächte eingeleiteten Besprechungen ist die Frage aufgeworfen worden, unter welchen Bedingungen Sie an den Beratungen der Kommission teilzunehmen gedenken.

Aus dem am 8. Juni vom schweizerischen Gesandten in Paris an den Präsidenten der Friedenskonferenz gerichteten Schreiben glaubten die Vertreter der alliierten Regierungen entnehmen zu können, dass Ihre Bezeichnung als Mitglied der Kommission keinerlei Vorbehalte in sich schliesse.

Die alliierten Delegierten schätzten sich glücklich, mit Ihnen in Verbindung zu treten, aber sie waren angesichts Ihrer Erklärungen einmütig der Ansicht, dass die Frage vor der heutigen Nachmittagsitzung restlos aufgeklärt werden müsse.

Zwei Möglichkeiten müssen ins Auge gefasst werden:

1. Sie können an der Sitzung als Mitglied teilnehmen. Das würde bedingen, dass Sie nicht nur alle den Rhein betreffenden Bestimmungen des Vertrages von Versailles vom 28. Juni 1919 anerkennen, des Vertrages, auf Grund dessen Sie vom Präsidenten der Friedenskonferenz gebeten worden sind, der Rheinzentalkommission beizutreten, sondern, dass Sie auch im voraus dem mit den Niederlanden in Ausführung von Artikel 354 des genannten Vertrages abzuschliessenden Übereinkommen beistimmen.

2. Sie können, wenn Sie es wünschen, den Verhandlungen der Kommission unter Vorbehalt aller Rechte beiwohnen. In diesem Falle würden Sie jedoch an den Beratungen nicht teilnehmen und weder Anträge stellen noch Erklärungen abgeben können. Solche Anträge und Erklärungen könnten in keinem Fall entgegengenommen werden.

Ich wäre Ihnen verbunden, wenn Sie mir, bis die Verhältnisse endgültig geregelt sind, was in den später stattfindenden Besprechungen sicher ermöglicht werden wird, bekanntgeben wollten, in welcher von diesen beiden Eigenschaften Sie an der Sitzung von heute Nachmittag teilzunehmen gedenken.

---

## Schreiben der Schweizerischen Delegation vom 21. Juni 1920 an den Präsidenten der Rheinzentalkommission.

---

Wir beehren uns, Ihnen den Empfang des Schreibens von heute morgen zu bestätigen, welches Sie im Nachgang zu der gemäss der Einladung des Präsidenten der Friedenskonferenz eingeleiteten Besprechung an uns gerichtet haben.

Da die an die Schweiz gerichtete Einladung die Notwendigkeit vorheriger Besprechungen über gewisse Fragen in sich schloss, schien es nicht erforderlich zu sein, dem Schreiben des Schweizerischen Gesandten in Paris vom 8. Juni irgendwelche Vorbehalte beizufügen.

Auf Grund der Instruktionen des Schweizerischen Bundesrates, ist es uns nicht möglich, heute in bejahendem Sinn auf den Vorschlag zu antworten, den Sie die Gefälligkeit hatten, uns unter Nummer 1 zu unterbreiten.

Dagegen glauben wir, dass es nützlich und im allgemeinen Interesse gelegen sein könnte, wenn wir den Beratungen der Kommission unter Vorbehalt sämtlicher Rechte beiwohnten.

Um jegliches Missverständnis zu vermeiden, wäre es uns angenehm, in das Protokoll der Sitzung folgende Erklärung aufgenommen zu wissen:

„Die Delegierten der Schweizerischen Eidgenossenschaft erklären, dass sie mit Vergnügen der an sie gerichteten Einladung Folge geleistet haben. Sie legen Wert darauf, ihren Wunsch mitzuarbeiten, durch ihre Gegenwart zu bezeugen und bitten, es möchte ihre Erklärung, wonach die Schweizerische Eidgenossenschaft sich sämtliche Rechte vorbehält, zu Protokoll genommen werden.“

Wir wären Ihnen dankbar, wenn Sie uns zu Beginn der Sitzung mitteilen wollten, ob Sie mit Vorstehendem einverstanden sind.

---

Note des Bundesrates vom 18. November 1920  
an die in der Rheinzentalkommission vertretenen Mächte.

Der Schweizerische Bundesrat hat mit grosser Befriedigung davon Kenntnis genommen, dass der Friedensvertrag von Versailles in seinem Artikel 355 der Schweiz eine Vertretung in der Rheinzentalkommission einräumt. Gemäss den Bestimmungen der Wiener Kongressakte von 1815 ist die Schweiz unzweifelhaft Rheinuferstaat. In dieser Eigenschaft hatte sie denn auch ihr Recht, in der Rheinzentalkommission vertreten zu sein, schon lange vor Zusammentritt der Friedenskonferenz geltend gemacht.

Die schweizerischen Delegierten in der Zentralkommission haben indessen im Verlauf einer offiziellen Besprechung, die im Monat Juni vor der ersten Zusammenkunft der Kommission in Strassburg stattfand, den Delegierten der alliierten Mächte mitgeteilt, dass sie gewisse Rechtsvorbehalte mit Bezug auf die neuen, die Rheinschifffahrt betreffenden Bestimmungen zu machen hätten. Die Delegierten der alliierten Mächte nahmen an, dass die Rheinkommission diese Vorbehalte nicht entgegennehmen könnte. Die schweizerischen Delegierten haben daher an der ersten Sitzung nur ad audiendum teilnehmen können. Es handelt sich jetzt darum, diese Rechtsvorbehalte zu erklären.

Die Schweiz ist der Ansicht, dass die Verträge von 1814/15 sowie deren Ergänzung, das Mannheimer Abkommen von 1868, die freie Schifffahrt im natürlichen Bett des Rheins, von Basel bis in das offene Meer, anerkannt haben. Der Rhein ist und bleibt der einzige, natürlich schiffbare Weg, der die Schweiz mit dem Meer verbindet. Die vollständig freie Schifffahrt auf diesem Flussweg hat daher für die Schweiz heute und in Zukunft die Bedeutung eines Lebensinteresses. Sie würde es nicht verstehen, wenn man im Zeitpunkte, wo der Völkerbundsvertrag und die Friedensverträge den Grundsatz des freien Transits und des freien Zugangs zum Meere verkünden, daran denken könnte, in Wirklichkeit die Anwendung dieser Grundsätze zu beschränken.

Es ist möglich, sich Formen der Nutzbarmachung des Flusswassers vorzustellen, die die Interessen der freien und entwicklungsfähigen Schifffahrt weder beeinträchtigen noch verunmöglichen. Die Frage aber, ob eine künstliche Wasserstrasse, die die freie Schifffahrt weder beeinträchtigen noch verunmöglichen würde, praktisch ausführbar wäre, muss vorderhand als ungelöst betrachtet werden. Die vom Schweizerischen Bundesrate bisher

befragten Fachmänner sind gegenwärtig der Ansicht, dass der Bau einer künstlichen Schiffahrtsstrasse der freien Schifffahrt nicht die Möglichkeit jener Entwicklung bieten würde, welche dieselbe im regulisierten Bett des Rheins nehmen könnte und ohne Zweifel auch nehmen würde.

Der Bundesrat vertritt die Auffassung, dass zur Beurteilung der Schiffbarkeit einer zu errichtenden künstlichen Wasserstrasse als Masstab derjenige Schiffbarkeitsgrad ins Auge gefasst werden muss, der vorhanden wäre, wenn man, entsprechend den Bestimmungen des Mannheimer Abkommens von 1868, die Regulierungsarbeiten am Strom auch auf der Strecke Basel-Strassburg vorgenommen hätte oder aber dieselben vornehmen würde. Auf alle Fälle darf darüber kein Zweifel bestehen, dass, falls eine künstliche Schiffahrtsstrasse ausgeführt werden sollte, die Schifffahrt, wie heute, so auch in Zukunft, frei bleiben müsste von jeder Erhebung von Gebühren für die Durchfahrt der Schiffe und gegebenenfalls für deren Schleusung. Der Bundesrat legt fernerhin Gewicht darauf, dass schon heute unzweideutig festgestellt werde, dass ein künstlicher Wasserweg, der an Stelle des Rheinbettes treten sollte, auf alle Fälle der Kontrolle der Zentralkommission zu unterstellen wäre. Der internationale Charakter des vertraglich geregelten freien Rheins müsste in der Tat dem ganzen Laufe des Stromes gewahrt bleiben.

Der Bundesrat wird gerne im Benehmen mit den Regierungen der andern beteiligten Staaten die Projekte prüfen, welche die französische Regierung auf Grund der Bestimmungen von Artikel 358 des Versailler Vertrages der Rheinzentalkommission unterbreiten sollte. Er geht von der Ansicht aus, dass die Zentralkommission die volle Freiheit besitze, diese Projekte zu prüfen und sich vor jeglichem Beginn der Ausführung derselben über deren Zulässigkeit auszusprechen.

Wie auch immer die Frage eines künstlichen Schiffahrtsweges in Zukunft gelöst werden mag, so hält die Schweiz darauf, zu erklären, dass sie auf die baldige Inangriffnahme der Regularisierung des Rheins zwischen Strassburg und Basel den grössten Wert legt. Zum Unterschied vom Bau eines künstlichen Wasserweges, dessen Ausführung eine grosse Zeitperiode beanspruchen würde und nur in aufeinanderfolgenden Abschnitten erfolgen könnte, würde dagegen die Regularisierung des Stromes nur eine verhältnismässig kurze Zeit und verhältnismässig bescheidene Ausgaben erfordern. Auf alle Fälle würde sie die Entwicklung der für ein Land ohne andere natürliche Zugänge zu dem allen Völkern und allen Staaten gemeinsamen Meer so unentbehrlichen Flussschifffahrt mächtig fördern.

---

Antwort der französischen Regierung auf die Note des Bundesrates vom 18. November 1913\*).

---

Mit Note Nr. 980 vom 18. November 1920 hat die schweizerische Gesandtschaft in Paris die Aufmerksamkeit des Ministeriums des Auswärtigen auf die Bedingungen hingelenkt, die jeder Schiffahrtsweg zwischen Basel und Strassburg aufweisen sollte, um den berechtigten Ansprüchen der Schweiz auf einen Zugang zum Meere zu genügen.

Die französische Regierung findet sich in voller Übereinstimmung mit der eidgenössischen Regierung in Hinsicht auf diese Bedingungen, die auf einem künstlichen Schiffahrtsweg ebenso wirksam erfüllt werden wie im Bett des ausgebauten Rheins; sie betrachtet übrigens die Erklärungen in der Note Nr. 980 als eine Annahme ohne Vorbehalt der den Rhein betreffenden Bestimmungen des Vertrages von Versailles, und sie begrüsst die künftige Mitarbeit der schweizerischen Delegierten in der Rheinzentral-kommission.

Um auf die bestimmten Fragen zu antworten, die in der Note vom 18. November gestellt werden, beehrt sich das Ministerium des Auswärtigen zu betonen:

1. dass als Massstab der Schiffbarkeit des Rheins derjenige Grad der Schiffbarkeit bezeichnet werden soll, der vorhanden wäre, wenn die Regulierungsarbeiten auf dem Rhein ausgeführt würden;

2. dass der künstliche Wasserweg, der an Stelle des Rheinbettes treten wird, so wie das für die andern Flusssysteme in Art. 331 des Vertrages von Versailles bestimmt wird, der gleichen rechtlichen Ordnung unterworfen werden soll wie der Rhein selbst. Demzufolge wird alles, was insbesondere die Freiheit der Schiffahrt betrifft, die Taxen und die Genehmigung von Entwürfen, gleich geregelt werden wie für den freien Rhein.

---

\*) Siehe Beilage 5.

**Resolution der Rheinzentalkommission vom 16. Dezember 1921.****I.**

Nach Kenntnisnahme von dem am 9. Juli 1921 erstatteten Bericht der Subkommission, die beauftragt war, das von Frankreich in Ausführung des Artikels 358 des Versailler Vertrages vorgelegte Rhein-Seitenkanalprojekt zu prüfen, stellt die Rheinzentalkommission fest, dass Frankreich bereit ist, die folgenden, nur die Strecke Hüningen-Kembs betreffenden Bedingungen anzuerkennen:

1. **Lichthöhe.** Sowohl im Kanal als auch in den schiffbaren Durchgangsstellen des Stauwehres im Rhein soll die Lichthöhe unter den Bauwerken mindestens sieben Meter betragen, wenn der Wasserspiegel beim gegenwärtigen Basler Pegel die Höhe von drei Metern (3 Metern) erreicht.

2. **Ankergrund.** Im projektierten Kanal sollen die Schiffe in wirksamer Weise Anker werfen können; es sind die zu diesem Zwecke notwendigen Vorkehrungen zu treffen. Namentlich dort, wo sich eine Betonierung der Kanalsohle als notwendig erweist, ist der Beton mit einer Sand- oder Kiesschicht zu bedecken, die genügt, um Anker zu fassen.

Sollte im Laufe des Betriebes die Dicke der von Frankreich vorgesehenen Sand- oder Kiesschicht von der Rheinzentalkommission als ungenügend bezeichnet werden, so verpflichtet sich Frankreich, diese Schicht in notwendiger Masse zu verstärken.

3. **Reihenfolge der Ausführung der Arbeiten.** Der mit Schleusen versehene Kanal soll von den Schleppzügen benützt werden können, bevor die Ausführung der Bauarbeiten am Stauwehr im Rhein die Schifffahrt zu hindern beginnt; diese Bauarbeiten sind so zu Ende zu führen, dass ihre Ausführung die Schifffahrt zu keiner Zeit hemmt.

4. **Anzahl und Masse der Schleusen.** Die nutzbare Länge der Schleuse des französischen Projekts wird auf 185 Meter (hundertfünfundachtzig Meter) erhöht. Diese Schleuse wird ergänzt durch eine zweite daneben liegende Schleuse mit derselben nutzbaren Breite von 25 Metern (fünfundzwanzig Metern) und einer nutzbaren Länge von mindestens 100 Metern (hundert Metern).

A. Eine dieser Schleusen muss auf eine nutzbare Länge von 270 Metern (zweihundertsiebzig Metern) ausgebaut werden, sobald während drei aufeinanderfolgenden Jahren, in deren Verlauf der gesamte Bergverkehr im Kanal durchschnittlich zwei Millionen Tonnen beförderter Waren im Jahr übersteigt, die Zahl der bergwärts durchzuschleusenden Schleppzüge, die nicht mit einer einzigen Schleusung befördert werden können, 25 % aller bergwärts durchgeschleusten Schleppzüge übersteigt.

B. Ausserdem muss die Verlängerung der einen oder der beiden vorhandenen Schleusen und, wenn dies nicht genügt, der Bau weiterer Schleusen durchgeführt werden, sobald auf Grund der im vorhergehenden Jahre festgestellten mittlern Schlusungsdauer der Schleusengruppe feststeht, dass die vorhandenen Schleusen zur Durchschleusung des höchsten täglichen Verkehrs innerhalb sechzehn Stunden nicht mehr ausreichen.

Zu diesem Zwecke wird festgelegt:

1. dass als mittlere Schlusungsdauer der Schleusengruppe der Mittelwert aus der gesamten Dauer aller bei normalem Betrieb ausgeführten Schlusungen gilt;
2. dass der höchste tägliche Verkehr bestimmt wird durch die mittlere Anzahl Schiffe, welche während derjenigen fünf-tägigen Periode durchzuschleusen waren, die den grössten Verkehr aufweist.

Im Hinblick auf die Anwendung der vorangehenden Bestimmungen wird festgestellt, dass die unter 2. angeführte Zahl der Schiffe das Ergebnis einer im Vergleich zu der Schiffsstatistik der letzten vier Jahre natürlichen und nicht künstlichen Zunahme des Verkehrs sein soll.

C. Endlich muss die Vertiefung der vorhandenen Schleusen durchgeführt werden, wenn infolge der Vertiefung des Rheinbettes diese Schleusen den Bedürfnissen der Schifffahrt nicht mehr genügen sollten.

5. Höhenkoten der Schleusen. Die Schleusenböden werden um einen Meter tiefer gelegt, d. h. auf die Maximalhöhe 223,67 (Normal Null), und die Tore am Schleusenoberhaupt müssen über den höchsten Wasserstand im Kanal hinaufreichen.

6. Zugänge zu den Schleusen. Ein Vorhafen, dessen Tiefe jederzeit mindestens 3 Meter (drei Meter) betragen soll, ist unmittelbar oberhalb der Schleusen zu errichten. Dieser Vorhafen soll, in 3 Metern (drei Metern) Tiefe unter dem Minimalwasserstand, eine Mindestlänge von 1000 Metern (eintausend

Metern), wovon wenigstens 500 Meter (fünfhundert Meter) in gerader Linie und 500 Meter (fünfhundert Meter) in einem Bogen von wenigstens 2000 Metern (zweitausend Metern) Halbmesser, sowie eine Breite von 75 Metern (fünfundsiebzig Metern) aufweisen.

In unmittelbarer Nähe der Schleusen soll der Vorhafen, in 3 Metern (drei Metern) Tiefe unterhalb des Minimalwasserstandes im Vorhafen, eine solche Mehrbreite aufweisen, dass, gemessen von der inneren Flucht der rheinwärts gelegenen Schleusenmauer aus, die Schleppzüge über eine Mindestbreite von 30 Metern (dreissig Metern) auf 185 Metern (hundertfünfundachtzig Metern) Länge verfügen.

Unterhalb der Schleusen soll ebenfalls ein Vorhafen von gleicher Minimalbreite errichtet werden; er soll eine Minimallänge von 500 Metern (fünfhundert Metern) aufweisen, wovon 250 Meter (zweihundertfünfzig Meter) in gerader Linie und 250 Meter (zweihundertfünfzig Meter) in einem Bogen von mindestens 2000 Metern (zweitausend Metern) Halbmesser.

Die Übergänge zwischen den Vorhäfen und den Schleusenhäuptern sollen genügend gestreckt sein, um den Schloppzügen eine mühelose Einfahrt in die Schleusen zu gestatten.

7. Schleusenfüllung. Die Wassergeschwindigkeit in dem oberhalb der Schleusen vorgesehenen Vorhafenbecken darf während der Schleusenfüllung zu keinem Zeitpunkt 20 Zentimeter in der Sekunde übersteigen.

8. Regelmässigkeit der Wasserführung. Die Regelmässigkeit der Wasserführung des Rheins darf durch die Bedienung des Stauwehrs und durch die Tätigkeit des Kraftwerkes und der Schleusen nicht beeinträchtigt werden.

9. Schleusendienst. Der Schleusendienst soll selbst an Sonn- und Feiertagen bei Tag und bei Nacht sichergestellt sein.

Das Manövrieren der Schiffe bei der Schleusenein- und -ausfahrt soll unentgeltlich erfolgen, ebenso die Beleuchtung des Kanals und der Schleusenzugänge.

10. Wendebecken. In den Oberwasserkanal sollen zwei Wendebecken eingeschaltet werden, von denen das eine so weit als möglich gegen die Mitte des Kanals, das andere unmittelbar oberhalb des Anfangs des Schleusenvorhafens angelegt werden soll.

Ein Rechteck von 400 Metern (vierhundert Metern) Länge und 200 Metern (zweihundert Metern) Breite soll für diese Becken im Kanal vorgesehen werden, wobei die oben genannten

Mindestabmessungen für eine Tiefe von drei Metern unter dem Minimalwasserstand verstanden sind.

11. Unterwasserkanal. Der kleinste Halbmesser der Fahrrinne im Unterwasserkanal soll 700 Meter (siebenhundert Meter) betragen.

Um die Zufahrt zum Unterwasserkanal vom Rheinbett aus zu sichern, müssen, ohne die Schifffahrt zu hemmen, Baggerungen vorgenommen werden.

12. Bestimmung über die Verwaltung. Frankreich ist willens, die Schifffahrt auf dem Kanal der gleichen internationalen Ordnung zu unterstellen, wie die Schifffahrt auf dem Rhein selbst und verzichtet insbesondere darauf, zu seinen Gunsten irgendwelche Abgaben oder andere Gebühren für die Benutzung des Schifffahrtsweges und der Schleusen zu erheben.

Infolgedessen hat Frankreich den neuen Wasserweg in gut schiffbarem Zustand zu erhalten.

Es ist hierbei verstanden, dass die vorliegende Bestimmung, sowie die gesamte Resolution die Rechte und Pflichten, die sich aus den Bestimmungen des Artikels 358 des Versailler Vertrages ergeben können, nicht präjudizieren.

## II.

Um die Wassergeschwindigkeit im Oberwasserkanal so viel als möglich zu vermindern — eine Frage, die die Kommission für den ganzen Kanal vorbehalten hat — und um zugleich die besten möglichen Bedingungen für die Entwicklung der Schifffahrt oberhalb Hünningen zu schaffen, soll Frankreich mit den beiden andern Uferstaaten über die Ausdehnung des Staus des Kembser Werkes über die Schweizergrenze hinaus in Unterhandlung treten.

## III.

Bei alledem ist wohlverstanden, dass alle Delegationen ihr Möglichstes tun werden, damit die Rhein-Zentralkommission in ihrer ausserordentlichen, am 25. April 1922 beginnenden Session, den französischen Projekten ihre Zustimmung erteilen kann.

---

Zusatzresolution der Rheinzentralkommission vom  
10. Mai 1922.

---

Strassburg, den 10. Mai 1922.

*Resolution.*

Wenn das Projekt der Ableitung des Rheins, wie es aus den Bestimmungen des § 1 der Resolution vom 16. Dezember 1921 hervorgeht, zur Ausführung kommen sollte, so muss der Oberwasserkanal auf der Höhe der Sohle des Vorhafens und bis auf mindestens 1200 Meter über das obere Ende des Vorhafens hinaus verbreitert werden (die Verbreiterung soll in 1000 Metern Entfernung vom obern Ende des Vorhafens mindestens 35 Meter betragen); das eingeschaltete Wendebecken soll alsdann wegfallen.

---

## Vereinbarung zwischen der deutschen, französischen und schweizerischen Delegation vom 10. Mai 1922.

### I.

Um am Ableitungsprojekt von Kembs, das von der französischen Regierung in Ausführung des Artikels 358 des Vertrages von Versailles vorgelegt worden ist, die von der Rheinzentralkommission empfohlenen Änderungen anzubringen, haben sich die unterzeichneten Vertreter der deutschen Staaten, Frankreichs und der Schweiz in der Zentralkommission über folgende Abmachungen geeinigt:

1. Der durch das Stauwehr von Kembs erzeugte Rückstau wird flussaufwärts bis zur Birs ausgedehnt.

2. Die Konzession für das dem Rückstau auf schweizerischem Gebiet entsprechende Gefälle und die Bewilligung für die zusätzliche Inanspruchnahme badischen Gebiets werden, innerhalb Jahresfrist nach Einreichung des Begehrens, in der Form und unter den Bedingungen, welche durch die Gesetzgebung der beiden beteiligten Länder festgelegt sind, dem durch die französische Regierung bezeichneten Bewerber erteilt. Dem Konzessionsbegehren müssen die gebräuchlichen Unterlagen beigegeben sein; der Konzessionsbewerber wird unverzüglich die dienlichen Angaben erhalten.

### II.

Ausserdem besteht betreffend die Regulierung des Rheins zwischen Basel und Strassburg unter den Unterzeichneten ebenfalls Übereinstimmung hinsichtlich der folgenden Abmachungen:

1. Die Regulierungsarbeiten werden in Angriff genommen nach Massgabe der Genehmigung der Ausführungsprojekte durch die Zentralkommission und nachdem die reglementarischen Vorschriften erfüllt worden sind.

2. Die drei Staaten werden sich untereinander verständigen über die Ausführungsbedingungen und die Regelung der durch diese Arbeiten bedingten Ausgaben, sowie auch über die Auswahl jener Stromabschnitte, deren Regulierung im Interesse der Schifffahrt am dringlichsten ist.

Ausgefertigt in drei Exemplaren in Strassburg, am 10. Mai 1922.

(sig.) *Seeliger.*

(sig.) *Dreyfus.*

(sig.) *Herold.*

„ *Peters.*

„ *Berninger.*

„ *J. Vallotton.*

„ *Koch.*

„ *Fuchs.*

---

**Protokoll**  
 der am 10. Mai 1922 abgehaltenen Zusammenkunft  
 der deutschen, französischen und schweizerischen Delegierten.

---

Im Augenblick der Unterzeichnung der vorstehenden Vereinbarung haben die deutsche, französische und schweizerische Delegation, um den Sinn dieser Vereinbarung genauer zu bestimmen, die folgenden Erklärungen abgegeben:

Ad I, 1. und 2.:

Die französische Delegation erklärt, diese Abmachungen seien dahin auszulegen, dass sie bereits jetzt die Annahme der Konzession von seiten Frankreichs in sich schliessen, wenn deren Bedingungen angemessen und billig sind.

Ad II, 2:

Die deutsche und französische Delegation erklären, dass Deutschland und Frankreich nicht eine Verletzung dieser Bestimmung zur Last gelegt werden kann, falls sie im Laufe der Unterhandlungen über die Regelung der Ausgaben dazu gelangen, keine andern Lasten als einen Anteil an den Kosten des Unterhalts auf sich zu nehmen.

Die schweizerische Delegation erklärt, dass diese Bestimmung dem Entscheid über die Verteilung der Kosten für die erste Erstellung oder derjenigen für den spätern Unterhalt der Regulierung nicht vorgreift; mit andern Worten: Die Schweiz behält sich ihre vollständige Freiheit der Erörterung dieser Frage vor.

Ausgefertigt in drei Exemplaren in Strassburg, am 10. Mai 1922.

(sig.) *Seeliger.*  
 „ *Peters.*  
 „ *Koch.*  
 „ *Fuchs.*

(sig.) *Dreyfus.*  
 „ *Berninger.*

(sig.) *Herold.*  
 „ *J. Vallotton.*

---

## Resolution der Rheinzentralkommission vom 10. Mai 1922.

Strassburg, den 10. Mai 1922.

Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt nimmt Akt von der beigefügten Vereinbarung („accord“), abgeschlossen unter dem heutigen Datum zwischen der deutschen, französischen und schweizerischen Delegation und nimmt folgende Resolution an:

### *Resolution.*

#### I.

Das französische Projekt des Kembser Kanals, so wie es ergänzt und abgeändert wurde durch die Resolution vom 16. Dezember 1921 (erste Beilage \*) und durch die Zusatzresolution vom heutigen Tage (siehe Beilage \*\*), erfüllt die in Artikel 358 des Versailler Vertrages angegebenen Bedingungen, wobei verstanden ist, dass durch Ausdehnung des Rückstaus bis zur Birs hinauf die Wassergeschwindigkeit im Oberwasserkanal von 1,20 m auf ungefähr 0,70 m in der Sekunde herabgesetzt wird.

Im Unterwasserkanal kann die Geschwindigkeit unterhalb des Schleusenvorhafens auf ungefähr 1 m in der Sekunde gehalten werden.

Im Hinblick auf die Verminderung der Geschwindigkeit und die Verkürzung des Kanals auf ungefähr 4 km wird das eingeschaltete Wendebecken weggelassen und die Längen der Schleusenvorhöfen werden festgesetzt auf 400 m für den schleusenabwärts liegenden Vorhafen und auf 750 m für den schleusenauftwärts liegenden Vorhafen mit Verbreiterung des Kanals bis auf 1000 m oberhalb des Kopfes des letztgenannten Vorhafens. Würde die grosse Schleuse verlängert, so wäre der untere Vorhafen im selben Mass zu verlängern.

Immerhin kann, wenn 18 Monate nach der Einreichung des Gesuches die Konzession für die Ausnützung des auf schweizerischem Gebiet liegenden Gefalles oder die Genehmigung für das badische Gebiet nicht erteilt worden wäre, das Projekt der Ableitung des Rheins so ausgeführt werden, wie es aus den Bestimmungen des § 1 der Resolution vom 16. Dezember 1921, ergänzt durch die heutige Zusatzresolution, hervorgeht.

\*) Siehe Beilage 7.

\*\*) Siehe Beilage 8.

Es ist vereinbart, dass die oben umschriebenen technischen Bedingungen in keinem Falle als verbindlicher Vorentscheid bei der Prüfung der Projekte für die andern Kanalstufen angerufen werden können.

Es wird schliesslich neuerdings festgestellt, dass die Zentralkommission die Kontrolle über die Schifffahrt auf der in Frage stehenden Ableitung des Rheins in jeder Hinsicht unter den gleichen Bedingungen wie auf dem Rhein ausüben wird.

## II.

Die Zentralkommission erklärt ihr Einverständnis („adhésion“) mit der Regulierung des Rheins zwischen Basel und Strassburg, wie sie von der Schweiz verlangt wird, deren Delegation der Kommission die Ausführungsprojekte vorlegen wird.

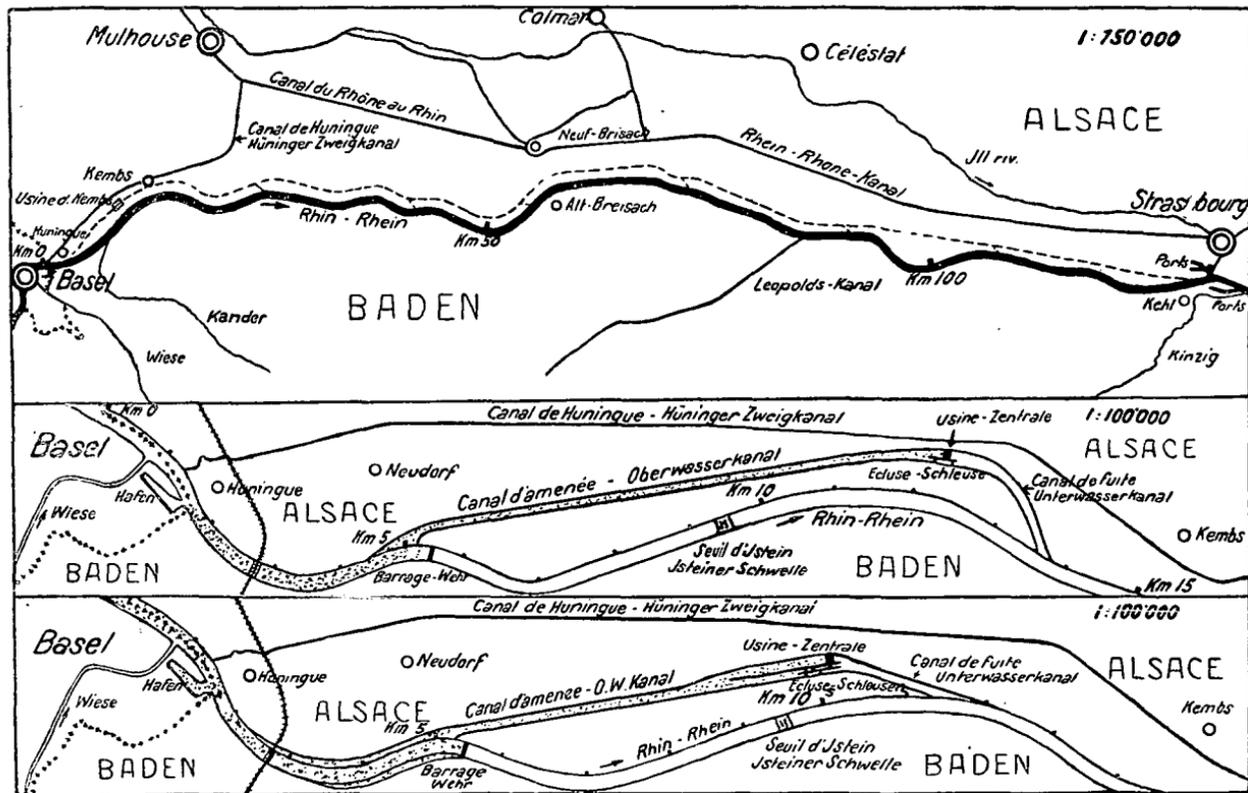
## III.

Die vorliegende Resolution ändert nichts an den Rechten und Pflichten der Staaten, sowie an den Befugnissen der Zentralkommission, die sich aus den geltenden Verträgen und namentlich aus dem Versailler Vertrag (Artikel 354 bis 362) und der Mannheimer Konvention ergeben.

I.

II.

III.



## **Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung über sein bisheriges Vorgehen in der Rheinfrage (Vom 11. August 1922.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1922
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	33
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	1619
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	16.08.1922
Date	
Data	
Seite	973-1038
Page	
Pagina	
Ref. No	10 028 427

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.