

Zur Kündigung der Schiffahrtsklauseln des Versailler Vertrags durch Deutschland

Autor(en): **Frey, Jean R.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Monatshefte : Zeitschrift für Politik, Wirtschaft, Kultur**

Band (Jahr): **16 (1936-1937)**

Heft 8

PDF erstellt am: **17.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-158201>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Zur Kündigung der Schifffahrtsklauseln des Versailler Vertrages durch Deutschland.

Von Jean K. Frey.

Die Kündigung.

Man war nicht wenig erstaunt, als am 14. November plötzlich bekannt wurde, daß die deutsche Regierung allen Staaten, die an den über deutsche Ströme und Wasserstraßen eingesetzten internationalen Kommissionen irgendwie beteiligt sind, die Mitteilung zugehen ließ, daß sie die im Versailler Vertrag enthaltenen Bestimmungen über die auf deutschem Gebiet befindlichen Wasserstraßen und die auf diesen Bestimmungen beruhenden internationalen Stromakte nicht mehr als für sich verbindlich anerkennen könne, und daß sie dementsprechend auch beschlossen habe, die für den Rhein im besondern am 4. Mai 1936 getroffene und unter dem Titel „Modus vivendi“ bekannt gewordene vorläufige Vereinbarung mit sofortiger Wirkung zu kündigen und außerdem von einer Unterzeichnung der im Entwurf vorliegenden Elbeakte abzusehen.

Diesen Schritt begründete die deutsche Regierung damit, daß in Versailles im Widerspruch mit dem Grundgedanken der fast hundert Jahre alten Freiheit der Schifffahrt auf allen Wasserstraßen und der Gleichberechtigung der verschiedenen Staaten zum Nachteil Deutschlands ein künstliches und den praktischen Bedürfnissen der Schifffahrt zuwiderlaufendes System geschaffen worden sei, das Deutschland eine dauernde internationale Überwachung seiner Wasserstraßen durch Übertragung der deutschen Hoheitsrechte auf mehr oder weniger internationale Kommissionen unter weitgehender Mitwirkung von Nichtuferstaaten aufzuzwingen suchte. In Bezug auf die einzelnen Wasserstraßen wird in der Begründung darauf hingewiesen, daß am Rhein der am 4. Mai abgeschlossene „Modus vivendi“ von den Niederlanden nicht genehmigt worden sei, daß die Revision der Donauakte trotz allen Entgegenkommens seitens Deutschlands keine Fortschritte gemacht habe, daß man Deutschland als Donau-Uferstaat trotz zehnjähriger Bemühungen den Wiedereintritt in die Donaumündungskommission ver-

1) J. B. C. von Traut: „Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt und ihre Rechtsprechung“. 1912.

weigert habe und daß in Bezug auf den Kaiser-Wilhelm-Kanal (Kieler-Kanal) die andern Mächte glauben an der Deutschland aufgezwungenen willkürlichen Beschränkung der deutschen Hoheitsrechte festhalten zu sollen. Es wird ferner darauf hingewiesen, daß in der Oder-Kommission auch heute noch ein im Jahre 1930 ohne die Mitwirkung Deutschlands ernannter französischer Generalsekretär funktioniere, trotzdem die Oder in ihrer ganzen Erstreckung auf deutschem Boden liege; einzig an der Elbe sei es gelungen, die neue Regelung von der Versailler Grundlage zu lösen.

Historische Entwicklung des Rheinstatuts.

Um diesen ganzen Sachverhalt zu verstehen und um die eventuellen Folgen der Kündigung der Schifffahrtsbestimmungen ermessen zu können, müssen wir etwas zurückgreifen und einen Blick über die Entwicklung der Dinge auf diesem Gebiet in den letzten Dezennien werfen. Da der Grundsatz von der Freiheit der Schifffahrt zum ersten Male in Bezug auf den Rhein in die Diskussion kam, sei dieser Strom vorläufig der Gegenstand, an dem die Ableitung des Gedankens vorgezeigt werden soll. In den ersten Jahrhunderten des Mittelalters stand die Oberaufsicht über den rheinischen Schifffahrtsverkehr und die Regelung der Schifffahrtsabgaben dem deutschen Könige zu, sie wurden aber bald den territorialen Gewalten überlassen und schon um die Mitte des 13. Jahrhunderts strebten die rheinischen Bündnisse eine Ordnung des Rheinverkehrs an, was umso notwendiger war, als jeder Herrscher und jedes Städtchen am Rhein den Strom als Finanzquelle betrachtete und ausbeutete. Im 16. Jahrhundert ging sodann die Aufsicht über den Rhein auf die vier rheinischen Kurfürsten über, die sich durch ein Übereinkommen von 1557 zu diesem Zwecke eine dauernde Organisation gaben mit jährlichen Zusammenkünften der kurfürstlichen Bevollmächtigten und diese Zusammenkünfte sind für das bis heute bestehende oberste Verwaltungsorgan der Rheinschifffahrt, die Zentralkommission, vorbildlich geworden¹⁾.

Als aber in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts Frankreich in den Besitz des Elsaß kam, machte es — sei es aus wirtschaftlichen oder politischen Motiven heraus, bleibe dahingestellt — den Grundsatz der vollen Freiheit der Rheinschifffahrt geltend, wobei es aber vorläufig beim Grundsatz blieb, denn die zahlreichen Rheinzölle bildeten auch fernerhin ein schweres Hemmnis für die Schifffahrt. Als dann aber am Anfang des 19. Jahrhunderts das alte Reich zusammenbrach und die Kurfürsten am Rhein verschwanden, kam zwischen Frankreich und dem deutschen Reich am 15. August 1804 der sog. „Öttrövertrag“ zu Stande, der als die erste Kodifikation internationalen Schifffahrtsrechtes gilt und die Grundlage bildete für die Grundsätze, die vom Wiener Kongreß bezüglich der internationalen Ströme 1815 aufgestellt worden sind. Auf dem Wiener Kongreß wurde beschlossen, eine besondere Kommission mit der Aufstellung eines Regulativs zu betrauen und es wurden hiefür Grundsätze für den Rhein, den Neckar,

den Main, die Mosel, die Maas und die Schelde aufgestellt. Schon 1816 wurde diese Kommission ernannt und trat in Mainz am 15. August zusammen, aber es gelang ihr nicht, das endgültige Reglement über die Abgaben und Verkehrsverhältnisse am Rhein, durch welches der Oktroivertrag hätte ersetzt werden wollen, oder auch nur die vom Wiener Kongreß in Aussicht genommene vorläufige Instruktion unter Dach zu bringen, denn die Kommission war eher eine Gesellschaft von Diplomaten als eine Aufsichtsbehörde, sodaß jahrelang überhaupt nichts rechtes zu Stande kam. Man beachte die Analogie der Vorgänge und Verhältnisse auf diesem Gebiet nach dem Wiener Kongreß und nach Versailles: hier wie dort soll ein Stromstatut revidiert werden, was jahrelang nicht möglich ist; hier wie dort werden Stromkommissionen ernannt, die politischen Einschlag haben und daher in ihren Beratungen nicht weiterkommen; hier wie dort dauert es 15—17 Jahre bis eine Wendung eintritt; hier wie dort kam es schließlich nach der erwähnten Frist zu einer kümmerlichen Lösung, die nicht allgemein befriedigen konnte, weil politische Rücksichten sich zu stark in den Vordergrund drängten. —

So hat es von 1816 bis 1831 gedauert, bis endlich ein definitives Reglement, die Rheinschiffahrtsakte, unter Dach gebracht werden konnte, aber es entsprach weder den Bestimmungen des Wiener Vertrages noch dem Geiste der so laut proklamierten Freiheit der Schiffahrt auf internationalen Strömen. Immerhin brachte die neue Rheinakte die Freiheit der Schiffahrt auf dem Rhein bis ins Meer „für alle Schiffer der Uferstaaten“ des Rheins und seiner Nebenflüsse, es hob die Stapel (Umschlagsrechte) in Köln und Mainz auf, ermöglichte die Errichtung von Freihäfen längs des Ufers und setzte eine Zentralkommission für die Rheinschiffahrt ein, die sich alljährlich 1—2 mal zu Mainz versammeln sollte, u. Diese Rheinakte aber befriedigte keineswegs und mußte fast alljährlich Abänderungen erleiden, sodaß man sich schließlich entschloß, sie einer gründlichen Revision zu unterwerfen, die dann im Jahre 1868 vorgenommen wurde. So entstand die „Revidierte Mannheimer Rheinschiffahrtsakte von 1868“, die als Regelung der Schiffahrtsverhältnisse auf einem internationalen Strom vorbildlich ist und sich außerordentlich gut bewährt hat. Die riesige Entwicklung der Schiffahrt auf dem Rhein bis zu einem Gesamtumschlag von 78 Mill. Tonnen ist einzig und allein dieser revidierten Rheinschiffahrtsakte zu verdanken. Entgegen der Rheinschiffahrtsakte von 1831 dekretiert sie die Freiheit der Schiffahrt nicht nur für die Schiffer der Uferstaaten des Rheins und seiner Nebenflüsse, sondern für die Fahrzeuge aller Nationen, sie brachte ferner die völlige Abgabefreiheit der Rheinschiffahrt und bestimmte, daß alle zur Rheinschiffahrt gehörenden Schiffe und alle vom Rheine herkommenden Holzflöße auf jedem ihnen beliebigen Weg durch niederländisches Gebiet in das offene Meer oder nach Belgien und umgekehrt fahren können. Die neue Rheinakte brachte Vorschriften über die Rheinschifferpatente, die Untersuchung der Schiffe vor ihrer ersten Fahrt, den Dienst der Lotsen und

Steuerleute und verpflichtete die Regierungen zur Herstellung der nötigen Einrichtungen für den Warenumschlag und die Lagerung und die Uferstaaten zur Instandhaltung des Fahrwassers. Sie setzte fest, daß periodische Strombefahrungen durch Wasserbauingenieure sämtlicher Uferstaaten zur Untersuchung der Beschaffenheit des Stromes und des Fahrwassers stattfinden haben und umriß den Wirkungskreis der Rheinzentralkommission, die jährlich zusammenzutreten hatte und ihren Vorsitzenden durch das Los bestimmte und die auch als Appellationsinstanz gegen Urteile der Rheinschiffahrtsgerichte zu entscheiden hatte. Ihre in Strom- und Schiffahrtsachen gefaßten Beschlüsse wurden nach absoluter Mehrheit der Stimmen gefaßt, erlangten aber für die Uferstaaten erst dann Verbindlichkeit, wenn die Regierungen derselben sie ratifiziert hatten.

Die Schweiz und die Rheinakte.

Die Schweiz ist nicht Mitunterzeichner der Mannheimer Rheinakte von 1868. Da sie auch nicht aufgefordert worden war, die Wiener Verträge mit zu unterzeichnen, lag keine Veranlassung vor, sie zur Mitunterzeichnung der auf den Wiener Verträgen beruhenden Rheinschiffahrtsakte einzuladen. Für sie waren aber die Bestimmungen dieser Staatsverträge bezüglich der Freiheit der Schiffahrt auf dem Rhein vom Meere bis Basel immer maßgebend und sie hat sich immer, wenn es nötig war, auf sie berufen und zwar mit Erfolg. Daß die Wiener Verträge, die nach allgemeiner damaliger Auffassung eine Neuregelung der Verhältnisse in Europa brachten, auch für die Schweiz verbindlich waren, trotzdem diese sie nicht mitunterzeichnet hat, ist von J. Balloton, der heute noch als einer der schweizerischen Delegierten in der Rheinzentralkommission amtiert, untersucht worden²⁾. Er kommt zu folgenden Schlußfolgerungen:

„Der Einwand, daß die Unterschrift der Schweiz am Fuße der Verträge von 1814—1815 fehle, ist von keinerlei juristischer Bedeutung. Der Beitritt der Schweiz zu den Bestimmungen der Verträge von 1814—1815 über die Freiheit der Schiffahrt auf internationalen Flüssen ergibt sich aus einer Serie von übereinstimmenden Handlungen. Vom Standpunkte des Völkerrechts sind diese Handlungen gleichbedeutend mit der Unterzeichnung der Hauptverträge. Der erste Vertrag von Paris vom 30. Mai 1814 ist durch die Großmächte nicht nur unter sich abgeschlossen worden, sondern auch für die Rechnung der kleineren Staaten. Dieser Vertrag enthielt sogar ausdrückliche Bestimmungen zu Gunsten der Schweiz; Schlüsse, die aus der Abwesenheit der schweizerischen Unterschrift gezogen werden, sind von keiner rechtlichen Bedeutung. Ebenso steht es mit der Schlußakte des Wiener Kongresses vom 9. Juni 1815. Die Bestimmungen und Verordnungen über die Schiffahrt auf internationalen Flüssen waren Gegenstand des Entscheides durch eine Kommission der Großmächte und obligatorisch für die Gesamtheit der christlichen Staaten Europas. Sie waren nicht nur Gegenstand von Verhandlungen der Signatarmächte unter sich und daher sind diese völkerrechtlichen Be-

²⁾ Dr. J. Balloton: „La Suisse et le droit de libre navigation sur les fleuves internationaux“. Lausanne, Librairie Payot & Cie. 1914.

stimmungen auf alle christlichen Staaten Europas anwendbar, auch auf diejenigen, die die Verträge nicht mitunterzeichnet haben oder im Jahre 1815 noch nicht bestanden."

Trotzdem sich also die Schweiz jederzeit bezüglich der Freiheit der Schiffahrt bis Basel auf diese völkerrechtlichen Bestimmungen berufen konnte, hat sie sich zweimal bemüht, in die Völkergemeinschaft der Uferstaaten aufgenommen zu werden, das eine Mal im Jahre 1904 mit einem Gesuch an die deutsche Regierung, das aber nicht beantwortet wurde, und das andere Mal mit einer an die Reichsregierung gerichteten Note im Oktober 1918, weil damals ein Rheinkraftwerk unterhalb Basel projektiert war, wobei die Schweiz auch mitangehört zu werden verlangte. Infolge der damaligen Kriegslage ist aber damals eine Beantwortung unterblieben.

Trotz dieser Stellungnahme Deutschlands und trotz der Erklärung des Staatssekretärs des Reichswirtschaftsamtes, Freiherrn von Stein, vom 8. Mai 1918, daß die Schweiz keinerlei Rechte aus der Rheinschiffahrtsakte ableiten könne, hat Deutschland stets den in der Rheinschiffahrtsakte niedergelegten Grundsatz von der Freiheit der Schiffahrt bis nach Basel hochgehalten und die Entwicklung der seit 1904 durch Ingenieur Rudolf Gelpke wieder aufgenommenen Großschiffahrt in keiner Weise gehindert, sodaß sie sich bis in das Kriegsjahr 1914 zu einem Jahresumschlag von rund 100,000 Tonnen ausdehnen konnte.

Der Versailler Vertrag, die Rheinakte und die Internationalisierung der deutschen Ströme.

So lagen die Dinge bei Kriegsende. Dann aber kamen die Friedensverhandlungen und der Versailler Vertrag, der auch für die Rheinschiffahrt und überhaupt für die Schiffahrt auf den deutschen Wasserstraßen eingreifende Änderungen brachte. In den Artikeln 321 bis 386 bringt der Versailler Vertrag eine Anzahl Vorschriften über Häfen, Wasserstraßen und Eisenbahnen, die den Zweck haben, zu verhindern, daß Deutschland den Wirtschaftskrieg mit Gegenmaßnahmen beantwortet und die ihm auf dem Gebiete des Verkehrs auf viele Jahre hinaus die Hände hätten binden sollen. Uns interessieren hier nur die von Deutschland am 14. November gekündeten Bestimmungen über Häfen und Wasserstraßen, d. h. die 50 Artikel 321 bis 364 und 380 bis 386, die von den Wasserstraßen handeln. Darnach werden für international erklärt: die Elbe von der Mündung der Moldau und die Moldau von Prag an, die Oder von der Mündung der Oppa ab, die Memel von Grodno ab und die Donau von Ulm ab, ferner „jeder schiffbare Teil dieser Flußgebiete, der mehr als einem Staat den natürlichen Zugang zum Meere vermittelt, sowie die Seitenkanäle und Fahrtrinnen, die zur Verdoppelung oder Verbesserung der von Natur aus schiffbaren Abschnitte des gleichen Wasserlaufes gebaut werden“. Wie die „Internationalisierung“ — im Grunde genommen handelt es sich nicht um die Internationalisierung der Flüsse, sondern nur der Schiffahrt auf ihnen, denn

die deutsche Gebietshoheit wird durch sie nicht berührt — gemeint ist, ergibt sich aus Art. 332, in dem es heißt:

„es werden auf diesen Wasserstraßen die Staatsangehörigen, das Gut und die Flagge aller Mächte auf dem Fuß vollkommener Gleichheit behandelt, und zwar so, daß kein Unterschied zum Nachteil der Staatsangehörigen, des Guts und der Flagge irgend einer dieser Mächte zwischen diesen und den Staatsangehörigen, dem Gut und der Flagge des Uferstaats selbst oder des meistbegünstigten Staates gemacht werden darf.“

Die Gleichberechtigung bezieht sich also nicht nur auf die Uferstaaten oder auf die Vertragsmächte, sondern auf alle Nationen. Um zu verhindern, daß deutsche Schiffer dem innerstaatlichen Uferverkehr eines andern Staates fühlbaren Wettbewerb bereiten kann, z. B. am elsässisch-französischen Rheinufer oder auf den böhmischen Strecken der Donau, wurde zugleich bestimmt, daß deutsche Schiffer regelmäßige Schiffsverbindungen für Reisende und Güter zwischen den Häfen einer andern Macht nur mit deren besonderen Ermächtigung unterhalten dürfen. So weit es den Rhein anbelangt, liegt u. E. in dieser Bestimmung eine Verletzung der Rheinschiffahrtsakte.

Für die Verwaltung der internationalisierten Ströme wurden internationale Ausschüsse geschaffen, in denen die deutsche Vertretung weit in der Minderheit ist. So besteht die Elbekommission aus vier Vertretern der deutschen Uferstaaten, zwei der Tschechoslowakei und je einem Vertreter Großbritanniens, Frankreichs, Italiens und Belgiens und der Oderausschuß aus drei Vertretern Preußens und je einem Vertreter Polens, der Tschechoslowakei, Großbritanniens, Frankreichs, Dänemarks und Schwedens. In der internationalen Donaukommission sitzen zwei Vertreter der deutschen Uferstaaten, je ein Vertreter der andern Uferstaaten und je ein Vertreter der in der Donaumündungskommission vertretenen Nichtuferstaaten. Diese letztere unter dem Titel „Europäische Donaukommission“ bekannte Kommission wurde durch den Pariser Vertrag vom 3. März 1856 eingesetzt und sie bestand bis 1919 aus je einem Vertreter des Deutschen Reiches, Österreich-Ungarns, Frankreichs, Großbritanniens, Rumäniens (seit 1878), Rußlands, Italiens und der Türkei. Laut dem Versailler Vertrag wird diese Kommission „vorläufig“ lediglich von den Vertretern Großbritanniens, Frankreichs, Italiens und Rumäniens gebildet. Deutschland hat sich seither mehrmals bemüht, in dieser Kommission, die ihre Befugnisse im Mündungsgebiet ausübt, wieder vertreten zu sein, aber vergeblich.

Die deutsche Friedensdelegation hat im Jahre 1919 wegen der geplanten Zusammensetzung der verschiedenen Stromkommissionen Einspruch erhoben und darauf von der Friedenskonferenz in Paris folgende Antwort erhalten ³⁾:

³⁾ Friedrich Wündisch: „Der Friedensvertrag vom 28. Juni 1919“. Verlagsbuchhandlung J. Bensheimer, Mannheim 1919.

„In Übereinstimmung mit allen Präzedenzfällen ist der einzige Zweck der Schiffahrtsregulierung auf diesen Flüssen der, eine vollständige Gleichheit zwischen den Angehörigen aller Nationen herzustellen und nicht einem einzelnen Uferstaat zu gestatten, seine geographische Lage und die Tatsache, daß ein großer internationaler Verkehrsweg durch sein Gebiet geht, als Mittel zu benutzen, um einen wirtschaftlichen und politischen Druck auf Staaten anzuwenden, die davon abhängig sind. Abgeordnete von Nichtuferstaaten sind in den Flußkommissionen ebenso gut vertreten, wie Vertreter der Uferstaaten, in erster Linie als Vertreter des allgemeinen Interesses des freien Verkehrs auf den Flüssen, die als Durchgangsrouten betrachtet werden, und zweitens, damit sie innerhalb der Flußkommissionen als ein Gegengewicht dagegen wirken, daß der stärkste Uferstaat etwa seinen überwiegenden Einfluß mißbräuchlich zum Schaden der andern geltend macht. Aus dem gleichen Grunde muß bei der Entscheidung über die Anzahl der Vertreter, die jedem Uferstaat zustehen, in erster Linie die Freiheit des Verkehrs maßgebend sein.“

Die Motive, die man hier anwendet, um den deutschen Einspruch zu widerlegen, hätten eigentlich andere Staaten, namentlich Frankreich, veranlassen sollen, in analoger Weise für die Internationalisierung der Schiffahrt auf ihren Strömen, soweit sie durch mindestens zwei Länder fließen und beide mit dem Meere verbinden, einzutreten, aber Frankreich hat bekanntlich den an der Transit- und Verkehrskonferenz in Barcelona 1921 ausgesprochenen Wunsch nach einer Internationalisierung der Rhone schroff abgelehnt und damit bekundet, daß es die Deutschland zugemutete Regelung in der Flußschiffahrt auf seinem Gebiet als nicht erwünscht betrachtet. Ebenso hat sich Italien gegen eine Internationalisierung des Po und des Tessin ausgesprochen. Beide Staaten sehen in einer solchen Internationalisierung einen Eingriff in ihre Hoheitsrechte und lassen sich dabei mehr von politischen Rücksichten leiten als von verkehrswirtschaftlichen, denn ohne Internationalisierung, wie sie für den Rhein seit etwa hundert Jahren besteht, wird weder auf der Rhone noch auf dem Po sich eine nennenswerte Schiffahrt entwickeln können.

Vom Rhein im besondern.

Und nun zum wichtigsten Strom, dem Rhein! Der Rhein wird im Verjailler Vertrag in einem besonderen Kapitel behandelt, da dieser Strom schon durch die bereits erwähnte Mannheimer Rheinschiffahrtsakte internationalisiert war. Der Friedensvertrag bestimmte, daß die Rheinschiffahrt sich auch fernerhin nach dem Mannheimer Abkommen zu regeln habe und daß längstens binnen sechs Monaten nach Inkrafttreten des Vertrages die Zentralkommission zusammzutreten habe, um eine Revision des Mannheimer Abkommens einzuleiten. Dieser Revision vorausseilend hat aber der Friedensvertrag einige tief einschneidende Änderungen gebracht: Erstens wurde der ständige Sitz der Rheinzentralkommission von Mannheim nach Straßburg verlegt und dieser eine erweiterte Zusammensetzung gegeben, sodaß sie nun aus vier Vertretern Frankreichs, vier Vertretern der deutschen Uferstaaten, drei Vertretern Hollands und je zwei Vertretern der Schweiz,

Großbritanniens, Italiens und Belgiens besteht. Außerdem wurde bestimmt, daß Frankreich fürderhin den Vorsitzenden der Kommission zu ernennen hat, sodaß also Frankreich fünf Vertreter abordnet. Holland waren vorerst auch nur zwei Delegierte zugebacht und ihm der dritte schließlich zugesagt, um seine Zustimmung zu der Abänderung der Rheinschiffahrtsakte zu erlangen. Eine Zustimmung der Schweiz war nicht nötig, da sie nicht Signatarstaat der Akte war.

Auch das Stimmenverhältnis wurde abgeändert: während vorher jeder Uferstaat eine Stimme hatte, wurden nun jeder Abordnung so viel Stimmen zugeteilt, als ihr Vertreter zustehen ohne Rücksicht darauf, ob alle Vertreter anwesend sind. Ferner hat der Friedensvertrag dem Deutschen Reiche noch folgende Servituten auferlegt: Frankreich hat 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 zur Ausübung dieses Rechtes erforderlichen Arbeiten auszuführen. Es hat ferner das ausschließliche Recht auf die durch den Ausbau des Stromes auf der deutsch-französischen Strecke erzeugten Kraft unter Vorbehalt, daß die Hälfte davon an Deutschland vergütet werden muß. Auch Belgien soll das Recht haben, für einen Rhein-Maas-Kanal Wasser dem Rhein zu entnehmen, während es Deutschland untersagt sein soll, gegenüber der französischen Grenze einen Seitenkanal oder sonst eine Ableitung zu erstellen. Auch schweizerische Belange werden durch die Rheinbestimmungen des Friedensvertrages berührt. Da heißt es, daß sich Deutschland verpflichte, gegen Vorschläge der Zentralkommission betreffend Ausdehnung ihrer Zuständigkeit auf den Rhein oberhalb Basel bis zum Bodensee „vorbehaltlich der Zustimmung der Schweiz“ keinen Widerspruch zu erheben und zweitens werden der Schweiz auf ihren Antrag und unter Genehmigung durch die Zentralkommission dieselben Rechte auf der Stromstrecke Basel-Konstanz eingeräumt, die Frankreich auf der französisch-deutschen Strecke zustehen. Von diesen beiden Rechten hat die Schweiz selbstverständlich nicht Gebrauch gemacht, denn für den Ausbau der Strecke oberhalb Basel besteht seit 1921 eine badisch-schweizerische Kommission, die in vorbildlicher Weise zum Segen der ganzen Landschaft arbeitet und den beiden Regierungen ihre Vorschläge unterbreitet. Gerade dieses gemeinsame Zusammenarbeiten auf der Strecke Basel-Bodensee ist der beste Beweis dafür, daß sich die Bewirtschaftung eines Stromes auch ohne überorganisierte Kommissionen durchführen läßt und daß niemand besser die Schiffahrt und die Kraftnutzung auf einem Stromteil regeln kann als eben die beteiligten Uferstaaten. Die Mitwirkung von Nichtuferstaaten, die eventuell sehr unzuverlässig und wetterwendisch sein kann, soll im Interesse der Sache selbst und der Benutzer des Stromes ausgeschlossen sein.

Daß die Zusammensetzung der Rheinzentralkommission in gar keinem Verhältnis steht zu der Uferlänge des einzelnen Staates am konventionellen Rhein Basel-Meer, ergibt sich daraus, daß Deutschland, wenn man beide

Ufer einbezieht, über eine Uferlänge von 1190 Km. verfügt und über vier Stimmen, Holland über 346 Km. und drei Stimmen, die Schweiz über 9 Km. und zwei Stimmen und Frankreich über nur 183 Km., aber über vier Stimmen und den Vorsitzenden.

Aber ganz abgesehen von dieser höchst ungerechten Verteilung der Stimmen enthält der Versailler Vertrag noch eine ganze Anzahl das Deutsche Reich demütigender Bestimmungen, die aber — zum Heile und Segen der Rheinschifffahrt — nicht alle in die Praxis umgesetzt werden konnten, weil im Laufe der Jahre die Rheinzentralkommission selbst deren Widersinnigkeit eingesehen hat. So wurde z. B. die Bestimmung, daß das Französische als einzige amtliche Sprache der Kommission betrachtet werden soll, ohne weiteres in den nachfolgenden Verhandlungen durchbrochen und im Laufe der Beratungen konnte jede andere Sprache mit französischer Übersetzung verwendet werden. Daß sich die Alliierten, vor allem Frankreich und auch Belgien, den Rheinangelegenheiten nur im Geiste eines tiefen Mißtrauens genähert hatten und daß sich namentlich in den ersten Jahren dieser Geist oft in höchst unangenehmer Weise bemerkbar machte, davon wissen die Delegierten und ihre Fachexperten ein Lied zu singen und wie der frühere holländische Delegierte Jonkheer van Ghsinga in seinem im laufenden Jahr erschienenen Buch über „Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt“⁴⁾ mitteilt, hätten die holländische und schweizerische Regierung keine Gelegenheit versäumt, um zwischen Deutschland und den Alliierten zu vermitteln, wobei sich sehr oft Großbritannien und Italien mit Erfolg auf die Seite der Vermittler gestellt hätten. Daß sich das Mißtrauen oft gegen alle wendete, die nicht für die französisch-belgische Auffassung eintraten, sondern sachlich und unpolitisch ihren Standpunkt vertraten, zeigte sich bei den oft sehr gereizten Verhandlungen über das französische Projekt eines „Grand Canal d'Alsace“ in den Jahren 1921/22. Die Schweiz hat damals dieses Projekt bekämpft und die Zeit hat ihr recht gegeben, denn die Unmöglichkeit der Erstellung der acht Kraftwerke zwischen Basel und Straßburg ist später durch das französische Parlament festgestellt worden, wohl verstanden nicht die technische Unmöglichkeit, sondern die wirtschaftliche. Wäre Frankreich damals mit einem Projekt aufgetreten, mit dem einzigen Kraftwerk Rembs, so wäre vielleicht der ganze Kampf seinerzeit unterblieben und manches böse Wort nicht gefallen.

Daß die Rheinartikel im Versailler Vertrag einen ausgesprochenen politischen Charakter tragen und daß das Mißtrauen von Anfang an das leitende Motiv war, das schildert der oben genannte holländische langjährige Delegierte Jonkheer van Ghsinga in seinem Buch über die Zentralkommission und man muß ihm gestehen, daß er sich redlich bemüht hat, die Geschichte der Kommission streng objektiv zu schildern. Das Buch ist zu-

⁴⁾ Jonkheer van Ghsinga: „Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt“. Verlagsgesellschaft A. W. Sijthoff, Leiden, 1936.

gleich die einzige authentische zugängliche Quelle, aus der man sich über die Tätigkeit dieser Kommission in den letzten 16 Jahren unterrichten kann.

„Der vollständige militärische Sieg der Alliierten,“ so schreibt Jonkheer van Gysinga, „ließ die ältesten Traditionen der nationalen französischen Politik wieder aufleben, wie Briand einmal gesagt hat. Der Wunsch, erneut zum Rheine vorzudringen, gewann im gleichen Augenblick wieder seine Kraft, als plötzlich nach Kriegsende jeder Widerstand vernichtet schien und in den Plänen der Ostexpansion nahm das Rheinstatut eine sehr klare Stelle ein. Schon am 2. Dezember 1918 präzisierte die Kommission für die auswärtigen Angelegenheiten der französischen Abgeordnetenkammer im Rahmen ihrer Ansichten über die ganze französische Grenze ihre Absichten bezüglich des Rheins wie folgt: ‚was den Rhein betrifft, so soll unverzüglich eine Politik der Internationalisierung des Stromes unter dem Vorsitz Frankreichs zwischen allen Uferstaaten eingeleitet werden.‘ Die Vormachtstellung Frankreichs ist in ihren Einzelheiten festgelegt in dem ersten französischen Entwurf über den Rhein, der am 10. März 1919 bei der Pariser Konferenz gebildeten Kommission für das Regime der Häfen, der Wasserstraßen und der Eisenbahnen unterbreitet wurde. Dieses Schriftstück stellt das Rheinprogramm des siegreichen Frankreichs dar.“

Der erste französische Abgeordnete in der Kommission der Friedenskonferenz, der Minister für öffentliche Arbeiten, Claveille, hat damals erklärt: „Es ist unerläßlich, daß die alliierten und assoziierten Mächte eine starke Mehrheit in der Rheinkommission haben; ich habe dies schon gesagt und halte es nachdrücklich aufrecht“ und in der gleichen Sitzung hat er, wie van Gysinga an Hand der Akten mitteilt, von der Kommission für die Rheinschiffahrt gesprochen, „in der wir die Mehrheit haben“. Erfährt man dazu noch, daß Frankreich in einem gewissen Augenblick so viel Vertreter in der Kommission für sich beanspruchte, wie die Schweiz, die deutschen Staaten und die Niederlande zusammen, wodurch die Zahl der französischen Vertreter von acht auf 22 gestiegen wäre, so kann man sich einen Begriff machen von dem Geist, der bei Behandlung dieser Rheinartikel im Friedensvertrag vorherrschte. In der ersten Sitzung der Rheinzentralkommission von 1921 wurde der Belgier Hostie zum Generalsekretär und der Franzose Charguéraud Hartmann zum stellvertretenden Generalsekretär ernannt und beide haben diese Posten heute noch inne, während die andern beteiligten Staaten nur die Hilfskräfte stellen.

Die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt in ihrer neuen Zusammensetzung zeigte von Anfang an die Neigung, ihren Tätigkeitsbereich beträchtlich auszudehnen und unabhängig von den Regierungen zu handeln, wie van Gysinga weiter ausführt. Man knüpfte Verbindungen an mit dem Völkerbund und dessen Organisationen, wie der Organisation der Arbeit oder der Verkehrswege und des Transits, mit andern Flußkommissionen, mit der internationalen Vereinigung für Schiffahrtkongresse, mit Ausstellungen, wie der internationalen Ausstellung für Binnenschiffahrt und

Wasserkraftnutzung in Basel 1926, mit der hohen Interalliierten Rheinlandkommission, mit dem „Verein zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen“ in Duisburg, mit der internationalen Handelskammer usw. Ein wachsendes Geltungsbedürfnis machte sich im Laufe der Jahre immer deutlicher bemerkbar, ein Hinausgreifen über die eigentlichen Aufgaben und eine Aufrundung der „Amtsjorgen“, die man in Kreisen der Rheinschiffahrt umso weniger verstehen konnte, als der Wirkungskreis der Kommission in nichts anderem bestand als in der gemeinsamen Beratung über die Angelegenheiten der Rheinschiffahrt.

All diese Dinge waren nicht geschaffen, sämtliche in der Zentralkommission vertretenen Regierungen zu befriedigen, und am allerwenigsten Deutschland als Hauptmacht am Rhein und es ist daher nur begreiflich, daß es diesen Zuständen möglichst bald ein Ende bereiten wollte und ebenso dem unwürdigen Zustande, daß zahlreiche Ausländer an der Schiffahrt seiner Ströme mitzureden haben und selbst an einem Strome, der in seiner ganzen Länge auf deutschem Boden fließt und daher gar nicht als internationaler Strom angesprochen werden kann, die Oeder.

Deutschland hat sich von Anfang an bemüht, diesem Zustande ein Ende zu bereiten und wieder freie Hand über seine Ströme zu erhalten; die erste Gelegenheit bot die im Friedensvertrag vorgesehene Revision der Rheinschiffahrtsakte, die laut Art. 354 längstens binnen sechs Monaten nach Inkrafttreten des Vertrages hätte an die Hand genommen werden sollen. Die Zentralkommission in Straßburg hat aber über zwölf Jahre an dieser Revision herumgebastelt, ohne etwas fertig zu bringen, was von allen Beteiligten hätte angenommen werden können, weil Belgien und Frankreich stets politische Momente in die Regelung hineintrugen, indem Frankreich immer darauf ausging, die Zuständigkeit der Rheinzentralcommission auf die holländischen Mündungsgewässer des Rheins auszudehnen, und Belgien an Holland Ansprüche stellte, die dieses Land, ohne seinem Seehafen Rotterdam zu schaden, einfach nicht billigen konnte. Es kam sogar so weit, daß Holland, als am 18. November 1932 die neue Akte im ersten Entwurf unterzeichnet werden sollte, seine weitere Mitarbeit versagte. Um aber doch endlich eine Änderung gewisser Artikel des Friedensvertrages herbeizuführen, hat sich am Anfang dieses Jahres die deutsche Regierung an Frankreich gewendet und die Einleitung direkter Verhandlungen zur Revision der Rheinakte verlangt. Aus diesen Verhandlungen ging der neue Entwurf hervor, der unter dem Titel „Modus vivendi“ ausgegeben wurde und von allen in der Zentralkommission vertretenen Staaten mit Ausnahme von Holland gutgeheißen wurde. Holland machte gewisse Vorbehalte wegen der Zollzuschläge. Diese revidierte Rheinakte wurde am 4. Mai 1936 abgeschlossen und sollte am 1. Januar 1937 in Kraft treten. Sie enthält eine Anzahl Artikel aus dem Revisionsentwurf von 1932 und bringt einige Erleichterungen und Zugeständnisse an Deutschland. So wird darin bestimmt, daß der Sitz der Zentralkommission nach Ablauf von zehn Jahren von

Sträßburg nach einer andern Stadt verlegt werden kann, und daß der Vorsitz nicht mehr ständig Frankreich zufallen solle, sondern abwechselnd auf je ein Jahr auch den andern beteiligten Staaten. Die andern Artikel beziehen sich auf die Regelung der Schifffahrt, die Instandstellung der Fahr- rinne, die Schifffahrtspolizei, die Gerichte, die Befugnisse und die Tätig- keit der Zentralkommission usw. Als eine Änderung von ganz besonderer Bedeutung muß erwähnt werden, daß die Zentralkommission nicht mehr als Berufungsinstanz gegen Urteile der Landesgerichte in Rheinschiffahrts- sachen auftreten kann, welche Neuerung namentlich von Deutschland verlangt worden war. Leider konnte bei dieser Revision eine andere Zusammen- setzung der Zentralkommission nicht erreicht werden, sodaß auch weiterhin das ungerechtfertigte Übergewicht der ehemaligen Ententestaaten und die Beteiligung von Nichtuferstaaten weiter gedauert hätte. Und was am Rhein nicht möglich war, das war es auch nicht an den andern deutschen Strömen, sodaß der Zustand ohne weiteres Bestand erhalten hätte, den die Mailänder „La Sera“ mit folgenden Worten bezeichnet hat:

„Im Gegensatz zu dem Grundsatz der Gleichheit wurde im Ver- sailler Vertrag auch auf diesem Gebiet zum Schaden von Deutschland ein künstliches und den praktischen Notwendigkeiten der Schifffahrt widerstrebendes System ausgeheckt, mit dem man eine dauernde inter- nationale Überwachung der deutschen Ströme beabsichtigte, indem man in mehr oder weniger großem Umfang den internationalen Kommissi- onen unter Teilnahme von Nichtuferstaaten Rechte überwies.“

Mit diesem Zustande wollte Deutschland endlich einmal Schluß machen und daher hat es am 14. November nicht nur die Wasserstraßenbestim- mungen im Versailler Vertrag, sondern auch den auf den Rhein bezüglichen „Modus vivendi“ gekündigt. Ob, wie man dem Pariser „Jour“ aus London berichtet, die ganze Angelegenheit in Wien mit Italien, Osterreich und Ungarn besprochen worden sei und daß diese Länder ihre Zustimmung zum Schritt der deutschen Regierung gegeben, ist für die Sache selbst ganz irre- levant, denn die französische und englische Presse lassen ja durchblicken, daß man mit einem solchen Schritt schon lange gerechnet habe.

Die tieferen Gründe der Kündigung.

Forscht man nach den tiefer liegenden Gründen der deutschen Maß- nahme, so muß man sich sagen, daß die erwähnten Verhältnisse nicht allein den Anstoß gaben, sondern daß noch weitere, nicht auf der Oberfläche liegende Motive dafür vorhanden waren. Man hat Deutschland daraus einen Vorwurf gemacht, daß es diesen Weg beschritt, statt auf dem normalen Wege der Verhandlungen vorzugehen, und hat auf das Beispiel der Türkei in der Dardanellenfrage hingewiesen und den Willen Deutschlands, auf der internationalen Plattform mitzuarbeiten, in Zweifel gezogen, aber das Reich hat verhandeln wollen, mußte aber dabei feststellen, daß es ganz un-

möglich war, zu einem Übereinkommen zu gelangen, das sechszehn Nationen befriedigen sollte. Die „Frankfurter Zeitung“ vom 16. November d. J. macht darauf aufmerksam, daß Frankreich ein wichtiges Detail stillschweigend übergehe, nämlich daß die Schifffahrt auf dem Rhein für Deutschland nur einen Teil eines Gesamtproblems bilde und daß auf anderen wichtigen Gebieten, wie in der Frage der Donaumündung, die deutschen Begehren nach Gleichbehandlung nicht die geringste Beachtung fanden. Frankreich habe bei dem durch die Friedensverträge eingeführten internationalen System in der Aufsicht über die deutschen Wasserstraßen auch dort eine dominierende Stellung eingenommen, wo es nicht wie auf dem Rhein unmittelbare Interessen zu vertreten hatte, und gerade bei Frankreich habe der deutsche Wunsch nach Wiederherstellung der nationalen Souveränität am allerwenigsten Verständnis gefunden. Die deutsche Regierung hat auch versucht, auf dem Verhandlungswege die Hoheit über die deutschen Flüsse gegen Zugeständnisse praktischer Natur zurückzugewinnen, wie ein Berliner Brief im „Bund“ mitteilt, und für solche Abmachungen hätte der für den Rhein abgeschlossene „Modus vivendi“ als Muster dienen können. Es gelang aber Deutschland nicht, ähnliche Lösungen hinsichtlich der andern Flüsse zu erzielen, außer für die Elbe, und auch nach dieser Richtung führten die deutschen Bemühungen nicht zu einem Erfolge. Man darf annehmen, daß für die Kündigung der Wasserstraßenartikel auch militärische Rücksichten mitgesprochen haben, denn, wie alle Staaten heutzutage, befindet sich auch das Deutsche Reich im Zustande der Aufrüstung und hiezu gehört bekanntlich auch die Sicherung der Flüsse und Grenzgebiete, die aber nicht möglich ist, wenn überall Kommissionen mitsprechen, in welchen die Ausländer die Mehrheit bilden. Es muß auch darauf hingewiesen werden, daß durch den Friedensvertrag französische Schifffahrtsfirmen das Recht erhalten haben, in deutschen Rheinhäfen, vornehmlich in Mannheim, Mainz und Köln, Ladepätze und Umschlagseinrichtungen zu errichten, während den deutschen Reedereien im Straßburger Hafen die Einrichtungen und der größte Teil des Schiffsraumes weggenommen und ihnen außerdem verboten wurde, in Straßburg neue Niederlassungen ins Leben zu rufen. Die „Deutsche Bergwerks-Zeitung“ trifft den Nagel auf den Kopf, indem sie darauf hinweist, daß die Befreiung der deutschen Ströme von fremden Fesseln an Bedeutung weit über die Verkehrswirtschaft hinausgeht, und daß die Verkehrsfunktionen nur eine von den vielen Aufgaben sind, die den großen Wasserläufen oder Wasserstraßen obliegen. „Die wichtigste Aufgabe eines jeden Wasserlaufes besteht darin, für sein Einzugsgebiet genügend Vorflut und damit für die Anlieger günstige Nutzungsmöglichkeiten des Wasserreiches unter weitgehender Schadenverhütung zu schaffen. Viel zu wenig bekannt ist es, daß die Versailler Zwangsbestimmungen sich keineswegs auf Verkehrsfragen beschränken, sondern ganz erheblich in die allgemeine Wasserwirtschaft übergriffen und das deutsche Landeskulturwerk hemmten. Bei der Bedeutung der Wasserwirtschaft und des Landeskultur-

werkes wird die Befreiung der Ströme von den Versailler Fesseln zu einem wichtigen Faktor auch für den Vierjahresplan.“ Man denke bei diesen Worten nur an die Bestimmungen für den badisch=französischen Rheinteil, wo Frankreich Schiffahrtskanäle (Grand Canal d'Alsace), Wasserableitungen usw. aus dem Rheine speisen durfte, wo es für jeden beliebigen Zweck dem Rhein Wasser entnehmen und sogar auf dem deutschen Ufer die zu diesem Zwecke notwendigen Arbeiten durchführen konnte, während Deutschland sich verpflichten mußte, auf seinem Ufer keinerlei derartige Ableitungen vornehmen zu lassen.

Es ergibt sich aus alledem, daß es nicht nur Einzelheiten sind, die Deutschland zu seinem Schritt bewogen haben, sondern allerhand Motive von vitalem Interesse, ganz abgesehen von dem engen ab schnürenden Geist des Versailler Vertrages mit seiner Wasserstraßenregelung, die juristisch als einseitiges Servitut zu Lasten des Reiches und moralisch als ebenso einseitige Diskriminierung der deutschen Verkehrshoheit gedacht und wirksam war, wie mit Recht die „Münchener Neuesten Nachrichten“ vom 16. November betonen.

Die Folgen der Kündigung für die Schweiz und andere Staaten.

Nun sind die Bestimmungen aber auf einen Schlag weggeblasen worden und überall fragt man sich, was nun werden soll. Die deutschen Delegierten haben von ihrer Regierung den Befehl erhalten, nicht mehr an den Sitzungen der Stromkommissionen teilzunehmen, und ohne die deutschen Vertreter kann man sich Aufsichtsbehörden über deutsche Ströme wohl nicht vorstellen. Die internationalen Stromkommissionen werden verschwinden und Deutschland wird für seine Wasserstraßen eigene Verordnungen erlassen und dafür sorgen, daß seine und nicht die internationalen Anordnungen befolgt werden. Allerdings hat die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt, die bei Kündigung der Schiffahrtsartikel gerade in Straßburg tagte, beschlossen, ihre Arbeiten fortzusetzen und auch nach dem Rückzug Deutschlands die Zentralkommission nach wie vor zu Recht weiter bestehen zu lassen, aber es wird dabei nicht viel herauskommen, denn ihre Beschlüsse erlangen erst Rechtskraft und Geltung, wenn sie durch die beteiligten Staaten ratifiziert sind. Trotzdem aber dürfte es kaum zu Schwierigkeiten kommen, denn die Note der Reichsregierung weist eine Zusammenarbeit der Rheinuferstaaten nicht ausdrücklich von der Hand, aber sie scheint diese Zusammenarbeit außerhalb der Rheinkommission im Auge zu haben. Beruhigend wirkt die deutsche Erklärung, daß die Schiffahrt auf den auf deutschem Gebiet befindlichen Wasserstraßen den Schiffen aller mit dem Deutschen Reich in Frieden lebenden Staaten offen stehe und daß kein Unterschied in der Behandlung deutscher und fremder Schiffe stattfinde, alles unter der Voraussetzung, daß von den andern beteiligten Staaten Gegenseitigkeit gewährt wird. Auch in Völkerbundskreisen ist man der Ansicht, daß der deutsche Schritt keine

großen wirtschaftlichen Folgen nach sich ziehen wird, da die rechtliche Gleichbehandlung bereits verwirklicht sei, indem sich die Politik der Regierungen nach dem Übereinkommen von Barcelona 1921 richte, das die völlige Freiheit des Transits und die absolute Gleichheit der Verkehrsbedingungen aufstelle. In Völkerbundskreisen ist man ferner der Ansicht, daß die deutsche Maßnahme die Beseitigung der internationalen Kommissionen zur Folge haben müsse und daß sie zugleich im Falle von Schwierigkeiten die Berufung an die im Versailler Vertrag vorgesehene Jurisdiktion des Völkerbundes ausschließe.

Die Schweiz hat keine Veranlassung, sich an einem Protest gegen die deutsche Maßnahme zu beteiligen: ihre rechtliche Stellung in der Rheinzentralkommission war immer ungeklärt, der Rheinschiffahrtsakte von 1868 ist sie nie beigetreten und dem Versailler Vertrag hat sich die Schweiz nicht unterstellt. Sie wird sich also mit dem Deutschen Reich ins Benehmen setzen und mit diesem Staate sowie mit Frankreich und den Niederlanden die Rheinschiffahrtsverhältnisse durch bilaterale Verträge ordnen, wenn nicht durch diese Uferstaaten eine neue Rheinkommission ohne Nichtuferstaaten bestellt und eine neue Rheinakte aufgestellt wird, die in ihren Hauptbestimmungen ungefähr der Mannheimer Akte gleichkommen dürfte. Auf jeden Fall hat das Reich durch seinen Geschäftsträger dem eidgenössischen politischen Departement bestimmte Zusicherungen der Reichsregierung gegeben, daß auch künftig der Schiffahrt auf dem Rhein deutscherseits keinerlei Hindernisse in den Weg gelegt werden und daß die bisherige Praxis zunächst unverändert weiter bestehen soll. Insbesondere habe die deutsche Wasserstraßenverwaltung Anweisung erhalten, die Schweiz auch in rechtlicher Hinsicht als Uferstaat zu behandeln. Das wäre also die offizielle Anerkennung der aus den Wiener Verträgen und der Mannheimer Akte der Schweiz zustehenden Rechte. — Deutschland hat aber auch selbst ein vitales Interesse an der Schiffahrt bis nach Basel, denn es plant die Schiffbarmachung der Hochrheinstrecke Basel-Bodensee und hat dieses Projekt unter seine im Vordergrund stehenden Projekte aufgenommen. Die Vorbedingung für die Verwirklichung der Schiffahrtsstraße nach dem Bodensee ist die Erstellung einer Fahrrinne auf der Strecke Straßburg/Rehl-Basel (Fstein) und diese Arbeiten sind seit fünf Jahren auf Grund des deutsch-schweizerischen Abkommens von 1929 im Gange und gehen ihrer Vollendung im ersten Ausbau entgegen. Es liegt also für die schweizerische Presse kein Grund vor, ihren Lesern vom deutschen Vorgehen Kenntnis zu geben unter Titeln wie „Wortbruch Deutschlands“, „Der deutsche Gewaltstreich“, „Nötigung unter Zwang“ oder wie die „National-Zeitung“ schreibt: „Der freie Zugang der Schweiz zum Meere bedroht“. Das ist nicht mehr sachliche Wirtschaftskritik, sondern geht schon ins Gebiet der politischen Hetzerei über, wohingegen der Ton, mit dem die französische Presse die Sache behandelt, in seiner Ruhe auffällt.

In Straßburger Schiffahrtskreisen scheint die nunmehrige Befreiung von den Bestimmungen über die Wasserstraße des Rheins eher einer gewissen Genugtuung gerufen zu haben als einer Aufregung, da nun den deutschen Reedereien und Umschlagsunternehmungen das Heimatrecht auf dem Straßburger Hafensreal nicht mehr verweigert werden kann, und man hofft, durch die Niederlassung der deutschen Konkurrenz dem Straßburger Hafen neuen Zuzug zu verschaffen. Aus dem 16jährigen Ausnahmeregime hat man dort wenig Vorteile ziehen können und bei der Aufteilung des von den deutschen Rheinschiffahrts-Gesellschaften abgelieferten Schiffsraumes waren die Straßburger fast vollständig übergegangen worden, während eine ganze Reihe neuer Schiffahrts- und Umschlagsgesellschaften fast ausschließlich unter altfranzösischer Beteiligung gegründet worden waren.

Etwas verwickelter ist die Sache an der Donau. Die Donaukommission stellt sich auf den Standpunkt, daß der deutsche Schritt die weitere Tätigkeit der Kommission nicht verhindern könne. Deutschland habe sich durch seinen Austritt eines ihm im Versailler Vertrag zuerkannten Rechtes freiwillig begeben und könne nur auf die Donauschiffahrt, soweit der Strom auf deutschem Boden fließe, Einfluß nehmen. Der „Temps“ macht darauf aufmerksam, daß Deutschland eine Revision der Donauakte verlangt habe, daß aber ein solcher Vorschlag von acht Staaten ausgehen müsse, während bisher nur Italien und Deutschland sie beantragt habe. Es handelt sich hier um die durch den Versailler Vertrag eingesetzte Donaukommission, deren Zuständigkeit nur bis in die Mündungsgebiete reicht, während für diese letztere eine auf Grund des Berliner Vertrages von 1878 eingesetzte „Europäische Donaukommission“ amte, aus welcher Deutschland durch den Friedensvertrag ausgemerzt worden ist. Deutschland bemüht sich schon lange darum, wieder in dieser Kommission mitzuwirken, aber das Begehren konnte nicht berücksichtigt werden, da das Reich nicht Mitglied des Völkerbundes sei. Mit der Donauakte ist man aber auch in andern Staaten nicht mehr einverstanden. So befürchtet z. B. Ungarn, daß ein neues Donau-Schiffahrtsstatut den ungarischen Handel zu sehr unter die Kontrolle der weiter unten liegenden Uferstaaten bringen werde, die bekanntlich in Budapest nicht als allzu gute Freunde betrachtet werden. In Jugoslawien und Rumänien hat man für die beiden Donaukommissionen nicht viel übrig, man möchte sie am liebsten beseitigen für die auf den beiden Ländern liegenden Strecken, wo man ganz wie in Deutschland die eigene Hoheit wieder erlangen möchte.

Am meisten Grund zu Bedenken haben die Tschechoslowakei und Belgien. Jenes Land hat im Versailler Vertrag wesentliche Verkehrserleichterungen auf der Elbe zugesprochen erhalten und Freizonen in den Häfen Hamburg und Stettin auf 99 Jahre und wird nun, wenn es ungestört von diesen Vorteilen Gebrauch machen will, dem Reich ähnliche wirtschaftliche Vergünstigungen in der Tschechoslowakei einräumen müssen. Deutschland hat jedoch erklärt, daß es den Betrieb der Freizonen in den beiden Seehäfen

nicht beeinträchtigen werde. In Belgien ist man etwas nervös geworden, weil man nicht weiß, ob die Rheinschiffahrtsakte noch in Kraft ist oder was an ihre Stelle tritt, und weil man glaubte, über die Rheinzentralkommission zu einer von Holland zu erstellenden Wasserstraße Antwerpen=Moerdijk zur bessern Verbindung mit dem Rhein zu kommen. Grund zur Beruhigung aber liegt in der seither eingetretenen bessern Stimmung gegenüber Holland, das zur Speisung des neuen Julianakanals Wasser aus der belgischen Maas benötigt und sich daher zu einem Entgegenkommen bereit erklärt.

Noch ein Wort zum Kieler Kanal oder, wie er auch heißt Nord-Ostsee-Kanal und früher Kaiser-Wilhelm-Kanal, an dem ebenfalls der Friedensvertrag den deutschen Hoheitsrechten willkürliche Beschränkungen auferlegt hat. Deutschland mußte in Friedenszeiten jedem Schiff, Kriegsschiff oder Handelsschiff, den Durchpaß gewähren und zwar auf dem Fuße völliger Gleichberechtigung mit den deutschen Schiffen. Nun hat aber dieser Kanal, der die Baltik mit der Nordsee über ausschließlich deutsches Gebiet verbindet, hohen strategischen Charakter und, wenn Deutschland auch hier seine Hoheitsrechte wieder geltend machen will, so muß man, um es zu verstehen, an seine gegenwärtige Lage im europäischen Konzert denken oder nur an seine Einstellung zur Sowjetunion, und wird dann begreifen, warum es das Recht verlangt, nach seinem Willen den Durchlaß zu gestatten. In Genf ist man allerdings bestrebt, diese Angelegenheit vor den Völkerbundsrat zu bringen, um sie zur Behandlung der Transitkommission oder dem Haager Gerichtshof zu überantworten. Ob aber das Reich als Nichtmitgliedstaat damit einverstanden sein wird, ist sehr fraglich.

Mit der Kündigung von Teil XII des Versailler Vertrages, soweit er Häfen und Wasserstraßen anbelangt, ist wiederum ein Teil dieses Vertrages, der mehr Unheil angerichtet als Segen gebracht hat, aufgelöst und man wird auf seinen Trümmern sicherlich etwas aufzurichten verstehen, was ebenso dauerhaft sein wird als die Rheinschiffahrtsakte von Mannheim vom Jahre 1868 und ebenso vernünftig und tauglich als diese.