Zeitschrift: Schweizerische Wasserwirtschaft : Zeitschrift für Wasserrecht, Wasserbautechnik, Wasserkraftnutzung, Schiffahrt

Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband

Band: 17 (1925)

Heft: 3

Artikel: Freiheit der Verkehrswege und des Durchgangsverkehrs

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-920384

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

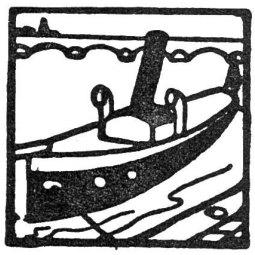
Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 11.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

SCHWEIZERISCHE WASSERWIRTSCHAFT



Offizielles Organ des Schweizerischen Wasserwirtschaftsverbandes, sowie der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt .·.·.·. Allgemeines Publikationsmittel des Nordostschweizerischen Verbandes für die Schiffahrt Rhein-Bodensee

ZEITSCHRIFT FÜR WASSERRECHT, WASSERBAUTECHNIK WASSERKRAFTNUTZUNG, SCHIFFAHRT

Gegründet von Dr. O. WETTSTEIN unter Mitwirkung von a. Prof. HILGARD in ZÜRICH und Ingenieur R. GELPKE in BASEL

Verantwortlich für die Redaktion: Ing. A. HÄRRY, Sekretär des Schweizerischen Wasserwirtschaftsverbandes, in ZÜRICH 1
Telephon Selnau 3111 .·.·.·. Telegramm-Adresse: Wasserverband Zürich.

Alleinige Inseraten-Annahme durch:
SCHWEIZER-ANNONCEN A. G. - ZÜRICH
Bahnhofstrasse 100 — Telephon: Selnau 5506
und übrige Filialen.
Insertionspreis: Annoncen 40 Cts., Reklamen Fr. 1.—
Vorzugsseiten nach Spezialtarif

Administration und Druck in Zürich 1, Peterstrasse 10
Telephon: Selnau 224
Erscheint monatlich
Abonnementspreis Fr. 18.— jährlich und Fr. 9.— halbjährlich
für das Ausland Fr. 3.— Portozuschlag
Einzelne Nummern von der Administration zu beziehen Fr. 1.50 plus Porto.

No. 3 **ZÜRICH, 25. März 1925** **XVII. Jahrgang**

Inhaltsverzeichnis:

Freiheit der Verkehrswege und des Durchgangsverkehrs — Die Hochspannungs-Exportleitung der Nordostschweizerischen Kraftwerke durch Basel-Land — Oberhasli-Kraftwerke — Die Wasserstandsverhältnisse im Winter 1924/25 — Der Ausbau des Rheins von Strassburg bis Basel — Presse und Elektrizitätswerke — Ausfuhr elektrischer Energie — Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband — Linth-Limmat-Verband — Wasserkraftausnutzung — Schiffahrt und Kanalbauten — Verschiedene Mitteilungen — Geschäftliche Miteilungen — Wasserwirtschaftliche Literatur — Kohlen- und Oelpreise.

Freiheit der Verkehrswege und des Durchgangsverkehrs.

Beschlüsse der vom Völkerbund im März 1921 nach Barcelona einberufenen allgemeinen Konferenz.

Der Bundesrat richtete unter dem Datum vom 13. November 1923 an die eidgenössischen Räte eine Botschaft über diese Angelegenheit. In der Sommersession 1924 nahmen die beiden Räte zustimmend davon Kenntnis. Wir entnehmen dem amtlichen Aktenstück namentlich diejenigen Teile, die für unsere Wasserwirtschaftspolitik von Interesse sind. Die Botschaft befaßt sich zunächst mit der Vorgeschichte der Konferenz. Die Pariser Friedenskonferenz hatte eine besondere Kommission mit der Prüfung der Hafen-, Schiffahrts- und Eisenbahnfragen betraut. Der Bundesrat entsandte daher im März und Mai 1919 Sonderabordnungen nach Paris, um den dort versammelten Mächten seine Wünsche auseinanderzusetzen.*)

Auf die Anregung Frankreichs wurde dann im August 1919 eine internationale Studienkommission einberufen mit der Aufgabe, die dem Völkerbund gemäß Art. 23 e des Paktes und einer Anzahl analoger Bestimmungen der Friedensverträge zustehenden Pflichten durch vorbereitende Studien zu erleichtern.

In mehrmonatigen Verhandlungen Ende 1919 und Anfangs 1920 in Paris sind von der Kommission verschiedene Vertragsentwürfe ausgearbeitet worden.

Die Konferenz von Barcelona.

Am 10. März 1921 wurde auf Einladung des Völkerbundsrates die erste allgemeine Konferenz für die Freiheit der Verkehrswege und des Durchgangsverkehrs in Barcelona eröffnet. Das Präsidium der Konferenz war vom Völkerbundsrate dem früheren französischen Minister des Auswärtigen, Herrn Hanotaux, übertragen worden. Vertreter der Schweiz waren:

Minister Carlin, schweizerischer Gesandter im Haag, als Delegierter;

Dr. James Vallotton, in Lausanne, als Subdelegierter und Experte;

Adolf Wirz, Chef der Abteilung für Gütertarifwesen der schweizerischen Bundesbahnen in Bern, als Experte.

Als Sekretär war der Delegation beigegeben: Dr. Hohl, vom Eidg. Politischen Departement.

Die von der „internationalen Studienkommission" vorbereitete Tagesordnung sah die Prüfung der verschiedenen, von ihr ausgearbeiteten Entwürfe in nachstehender Reihenfolge vor:

*) Vergl. Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung über sein bisheriges Vorgehen in der Rheinfrage vom 11. August 1922, B. B. II. S. 973 ff. 1922.

1. Organisationsreglement der allgemeinen Konferenz und des ständigen Komitees für die Verkehrswege und den Durchgangsverkehr;
2. Entwurf des Uebereinkommens über die Freiheit des Durchgangsverkehrs;
3. Entwürfe der Uebereinkommen betreffend die internationale Rechtsordnung der schiffbaren Wasserwege und des Flaggenrechtes der Staaten ohne Meeresküste;
4. Entwurf des Uebereinkommens betreffend die internationale Rechtsordnung der Eisenbahnen;
5. Resolution betreffend die internationale Rechtsordnung der Häfen.

Diese Tagesordnung wurde von der Konferenz genehmigt.

Eine sehr wichtige Frage, vor die sich die Konferenz gestellt sah, war die, welche Form sie ihren Beschlüssen geben sollte. Die Entwürfe, die ihr von der „internationalen Studienkommission" vorgelegt worden sind, waren, mit Ausnahme der Resolution über die internationale Rechtsordnung der Häfen, in die Form von Uebereinkommen gekleidet. Es wird weiter unten ausgeführt werden, daß die Konferenz die Vorlage der Eisenbahnkonvention in unverbindliche „Empfehlungen" umwandelte. Die Flaggenrechtskonvention wurde von der Konferenz in Form einer Erklärung genehmigt.

Die Uebereinkommen unterliegen der Ratifikation durch die Völkerbundstaaten. Sie treten in Kraft, sobald deren Ratifikation von fünf Staaten dem Generalsekretariat des Völkerbundes notifiziert worden ist. Die Flaggenrechtserklärung dagegen bedarf der Ratifikation nicht. Sie hat für diejenigen Staaten, die sie unterzeichnet haben, verbindlichen Charakter, unabhängig davon, ob sie von weitern Staaten ratifiziert worden ist oder nicht. Den einzelnen „Empfehlungen" kann jede Regierung die ihr gutscheinende Folge geben. In endgültiger Weise hat die allgemeine Konferenz ferner das Organisationsreglement sowie auch ihr internes Reglement aufgestellt. Auf das erstere werden wir zurückkommen.

Eine Vereinfachung der Beratung der Vorlagen über die Freiheit des Durchgangsverkehrs und die Rechtsordnung der Wasserstraßen wurde dadurch erreicht, daß zum vornherein die formalen Bestimmungen, die bei beiden Vorlagen ungefähr dieselben sind, von den eigentlich technischen Bestimmungen getrennt wurden. Aus Gründen, die mit dem englischen Staatsrecht zusammenhängen, wurde die Trennung der formalen und technischen Bestimmungen auch in der Bezeichnung durchgeführt. „Uebereinkommen" im engern Sinne sind nur die formalen Bestimmungen. Für die technischen Bestimmungen wurde der Ausdruck „Statut" gewählt. (Die englische Bezeichnung „statute" hat die rechtliche Bedeutung von „Gesetz".)

Die Frist zur Unterzeichnung der Uebereinkünfte und der „Erklärung" durch die Völkerbundsmitglieder ist am 1. Dezember 1922 abgelaufen. Der Bundesrat hat sämtliche Akte der Konferenz, mit Ausnahme des Uebereinkommens betreffend die Wasserstraßen und das zugehörige Protokoll, am 30. November vorigen Jahres in Genf unterzeichnet. Der Beitritt zu den Uebereinkommen und der „Erklärung" steht den Mitgliedern des Völkerbundes wie auch denjenigen Staaten, denen der Völkerbundsrat von den Vorlagen Kenntnis gegeben hat, weiterhin offen.

Die Kündigung der Uebereinkünfte kann fünf Jahre nach deren Inkrafttreten für den betreffenden Staat erfolgen. Sie hat keinerlei Wirkung auf die Beziehungen unter den nicht kündigenden Staaten. Der kündigende Staat wird ein Jahr nach erfolgter Kündigung von den Rechten und Pflichten der Uebereinkunft befreit. Ein Rücktritt von der Flaggenrechtserklärung ist dagegen deshalb ausgeschlossen, weil der „Erklärung" die Bedeutung der formellen Anerkennung eines bereits bestehenden, allgemeinen völkerrechtlichen Grundsatzes dauernden Charakters zukommt.

Beschlüsse der Konferenz.

1. Uebereinkommen und Statut über die Freiheit des Durchgangsverkehrs.

2. Uebereinkommen und Statut über die Rechtsordnung der schiffbaren Wasserwege von internationaler Bedeutung.

Der Bundesrat hat bisher davon abgesehen, diese Vorlage zu unterzeichnen. Neben Vorschriften, die unzweifelhaft eine Verbesserung des bisherigen Rechtszustandes bedeuten, enthält das Statut Bestimmungen, die dem Bundesrat, insbesondere im Hinblick auf die künftigen Verhandlungen zur Revision der Rheinschiffahrtsakte, nicht unbedenklich erscheinen. Da jedoch gegenwärtig in der Rhein-Zentralkommission auf Anregung der fachmännischen Kommission des Völkerbundes für Verkehrswege und den Durchgangsverkehr Beratungen darüber stattfinden, in welcher Weise den Mitgliedstaaten der Zentralkommission (außer der Schweiz haben auch die Niederlande und Frankreich bisher das Uebereinkommen nicht ratifiziert) der Beitritt zu dem Uebereinkommen ermöglicht werden könnte, glaubt der Bundesrat heute davon absehen zu sollen, der Bundesversammlung zu der Vorlage Antrag zu stellen. Der Beitritt zum Schiffahrts-Uebereinkommen und Statut sowie zu dem Zusatzprotokoll, bleibt den Völkerbundsmitgliedern jederzeit offen, und der Bundesrat wird die Entwicklung der mit der Vorlage verbundenen Fragen aufmerksam verfolgen.

3. Die Erklärung über die Anerkennung des Flaggenrechtes der Staaten ohne Meeresküste.

Die Frage der rechtlichen Regelung des Gebrauches der schweizerischen Flagge auf dem Meere hat schon wiederholt die Bundesbehörden beschäftigt. Umfragen bei unsern Gesandtschaften und Konsulaten in der zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts ergaben ein doppeltes Resultat: Einerseits zeigte es sich, daß verschiedene Auslandschweizer sich lebhaft für die Beteiligung an der Reederei und damit für das Recht, die schweizerische Flagge zu führen, interessierten; anderseits lauteten die Vernehmlassungen der ausländischen Regierungen der Einführung der schweizerischen Flagge nicht durchwegs günstig. Die Frage, ob ein Staat ohne eigene Häfen Schiffahrt treiben könne, wurde teilweise zurückhaltend beantwortet. Der Umstand, daß zu den völkerrechtlichen Schwierigkeiten auch rechtliche Schwierigkeiten interner Natur kamen, ließ eine rasche Lösung des Problems nicht zu.

Schon vor Ausbruch des Weltkrieges waren es indessen der Aufschwung der Rheinschiffahrt und die damit eng verbundenen Interessen der schweizerischen Schiffahrtstreibenden, die den Bundesrat veranlaßten, der Frage des Flaggenrechtes erneute Aufmerksamkeit zu schenken. Die rechtlichen Schwierigkeiten interner Natur wurden dadurch behoben, daß durch Bundesbeschluß vom 27. Juni 1919 die Gesetzgebung für die Schiffahrt als Bundessache erklärt wurde. In der eingangs erwähnten Note über die Freiheit der internationalen Durchfuhr im allgemeinen hat sodann der Bundesrat im Jahre 1919 den in Paris versammelten Mächten den Wunsch geäußert, es möchte das Recht der Flaggenführung international geregelt werden.

Während in der Folge im Friedensvertrage von St. Germain, Artikel 225, das Recht der Flaggenführung vorerst nur den vom Meere abgeschnittenen Signatärstaaten garantiert wurde, sah die von Frankreich einberufene „internationale Studienkommission" vor, dieses Recht, als allen Völkerbundsmitgliedern zustehend, in Form einer allgemeinen Konvention zur Anerkennung zu bringen. Die Flagge der Schiffe von Binnenstaaten sollte anerkannt werden, sofern diese Schiffe in ein Register eines Ortes dieser Staaten, der als Registerhafen zu bezeichnen ist, eingetragen werden. Der von der gleichen Kommission ausgearbeitete Entwurf der Schiffahrtskonvention enthielt außerdem eine besondere Klausel betreffend Anerkennung der Flagge von Nicht-Meeruferstaaten für die Schiffahrt auf internationalen Flüssen.

In sehr erfreulicher Weise trat die Konferenz in Barcelona auf die Vorschläge der „Studienkommission" ein und beauftragte ein Mitglied der schweizerischen Delegation, Herrn Vallotton, mit der Berichterstattung über die Vorlage. In einer Erklärung, die bis zum 1. Dezember 1922 von 31 Staaten unterzeichnet worden ist, wurde das Recht der Binnenstaaten zur Flaggenführung unter den erwähnten Vorbehalten statuiert.

Die besondere Klausel in der Schiffahrtskonvention, die von der Konferenz zunächst beibehalten worden war, um das Recht der Binnenstaaten zur Flaggenführung auf Flüssen von internationaler Bedeutung zu sichern für den Fall, daß eine Vereinbarung allgemeinen Inhalts nicht zustande kommen sollte, fiel mit der Annahme der „Erklärung" hinweg.

Der Bundesrat hat die „Erklärung" unterzeichnet; selbstverständlich wird damit die Frage, ob die Schweiz tatsächlich von dem ihr auf Grund der „Erklärung" zustehenden Rechte Gebrauch machen wolle oder nicht, keineswegs präjudiziert.

4. Empfehlungen bezüglich der Häfen unter internationaler Rechtsordnung.

Die von der „Studienkommission" der Konferenz vorgelegte Resolution über die einer internationalen Ordnung unterstellten Häfen ist in Barcelona ebenfalls in die Form von „Empfehlungen" gekleidet worden. Der Grund der Umwandlung war der, daß nach der überwiegenden Meinung der Konferenz das Problem der „internationalen" Häfen noch zu wenig abgeklärt sei, als daß darüber in einer bindenden Resolution Bestimmungen aufgestellt werden könnten.

Die „Empfehlungen", wie sie heute vorliegen und vom Bundesrat unterzeichnet worden sind, verdienen auch in der Schweiz Beachtung. Unsere aufstrebende Schiffahrtsindustrie hat unseres Erachtens alles Interesse daran, daß die in der Vorlage enthaltenen Empfehlungen, die eine Art „Normalstatut" für künftige, der internationalen Ordnung unterstellte Häfen darstellen, zur Durchführung gelangen.

Der Grundsatz der Gleichbehandlung der Schiffe aller Staaten in diesen Häfen steht an der Spitze der Empfehlungen. Taxen sollen, ähnlich wie dies in der Schiffahrtskonvention vorgesehen ist, nur zur Deckung der durch den Unterhalt, die Verbesserung und die Verwaltung des Hafens bedingten Kosten erhoben werden. Der Staat, in dem sich der Hafen befindet, soll ferner Maßnahmen treffen zur Beseitigung von Hindernissen und Gefahren des Verkehrs im Hafen. Er soll keine Arbeiten unternehmen, die der Benützung des Hafens oder seiner Zugänge schaden könnten.

Besondere Bestimmungen enthält die „Empfehlung" sodann für die Freizonen. Streitigkeiten, die sich aus der Anwendung oder Auslegung der Vorlage ergeben, werden der Rechtssprechung des Ständigen Internationalen Gerichtshofes unterstellt.

5. Das Organisationsreglement für die allgem. Konferenzen und die beratende, fachmännische Kommission für die Verkehrswege und den Durchgangsverkehr.

In den vorstehenden Abschnitten sind in großen Zügen diejenigen Beschlüsse der Konferenz dargelegt worden, die den Völkerbundsstaaten zur Genehmigung unterbreitet worden sind. Der Transit im allgemeinen, die Flüsse von internationaler Bedeutung usw. werden, wie ausgeführt, einer bestimmten internationalen Regelung unterworfen. Ein Moment ist aber in der bisherigen Betrachtung nicht berührt worden: Wer überwacht die Durchführung dieser Beschlüsse? Wer sorgt für deren Anpassung an zukünftige, veränderte Verhältnisse?

In Anbetracht der vielgestaltigen Aufgaben, die dem Völkerbundsrate auf dem Gebiete des Verkehrsrechtes zustehen, sah sich dieser veranlaßt, in seiner Resolution vom 13. Februar 1920 die damals bestehende „internationale Studienkommission" mit der Ausarbeitung von Vorschlägen zur Eingliederung einer ständigen Organisation für Verkehrsfragen in die Organisation des Völkerbundes zu betrauen. Die im Friedensvertrage von Versailles geordnete „Arbeitsorganisation" lag damals bereits vor. Diese hat, soweit die Verhältnisse es zuließen, der „Studienkommission" als Vorbild gedient. Während indessen die „Arbeitsorganisation" auf Grund der Friedensverträge nur sehr lose mit dem Völkerbunde verbunden ist, mußte in dem zu schaffenden Organisationsreglemente für Verkehrsfragen enge Fühlungnahme der technischen Organe mit dem Völkerbundsrate vorgesehen werden.

In seiner Resolution vom 19. Mai nahm der Völkerbundsrat von dem ihm von der „Studienkommission" eingereichten Entwurfe eines Organisationsreglementes in zustimmendem Sinne Kenntnis, und die erste Völkerbundsversammlung im Dezember 1920 schloß sich dieser Resolution an mit einigen Abänderungen, von denen die wichtigsten gegen den Charakter eines ständigen Institutes der vorgesehenen beratenden Kommission zielten und die Bezeichnung der Kommission als „Commission consultative et technique des communications et du transit" zur Folge hatte. Im Gegensatze zu den materiell rechtlichen Vorlagen, die nach dem Wortlaute der Resolution der Genehmigung der einzelnen Staaten zu unterbreiten sind, war für die endgültige Annahme des Organisationsreglementes gemäß dem Wortlaute dieser Resolution die Zweidrittelmehrheit der in Barcelona anwesenden Vertreter der Völkerbundsmitglieder erforderlich.

Im folgenden sei kurz auf die beiden Organe hingewiesen, die das in Barcelona genehmigte Reglement vorsieht.

a) Die allgemeine Konferenz.

Die allgemeine Konferenz ist das im Reglement bezeichnete Organ des Völkerbundes, wie es in Barcelona erstmals in Funktion trat.

Es ist ausgeführt worden, in welcher Richtung sich die Arbeit dieser Konferenz bewegte. Damit ist auch schon die Aufgabe dieses Organes gekennzeichnet. Die allgemeinen Konferenzen sollen, in Ausführung von Artikel 23 e des Völkerbundspaktes wie auch der entsprechenden Bestimmungen der Friedensverträge, auf dem Gebiete der internationalen Verkehrswege und des Durchgangsverkehrs allgemeine Bestimmungen aufstellen, die in Form von Uebereinkommen, Empfehlungen oder Erklärungen den einzelnen Regierungen oder aber in Form von Resolutionen der Genehmigung der Völkerbundsversammlung zu unterbreiten sind. Die Konferenz soll im Gegensatz zur Völkerbundsversammlung rein technischen Charakter haben. Jedes Völkerbundsmitglied hat das Recht auf einen Vertreter, der sich von technischen Experten begleiten lassen kann.

Die Traktandenliste der Konferenz wird vorbereitet durch die unten erwähnte beratende technische Kommission des Völkerbundes und den Regierungen in angemessener Frist vor Zusammentritt der Konferenz unterbreitet. Die Konferenz soll aber — so wurde in Barcelona beschlossen — das Recht haben, in dringenden Fällen mit Zweidrittelmehrheitsbeschluß die vom Völkerbundsrat aufgestellte Traktandenliste zu ergänzen.

Die 1921 stattgefundene zweite Völkerbundsversammlung hat einen ihr von der Konferenz in Barcelona unterbreiteten Wunsch, wonach die Konferenz auch auf das Begehren der Hälfte der Völkerbundsstaaten zusammenzutreten hat, gutgeheissen. Zudem läßt das Reglement auch die Möglichkeit der Abhaltung von Konferenzen offen, zu denen nur die an einer Frage besonders interessierten Völkerbundsmitglieder einberufen werden. Die andern Mitglieder werden vom Generalsekretariate vom Zusammentritt dieser Teilkonferenz benachrichtigt und müssen auf ihr Begehren zur Konferenz ebenfalls zugelassen werden.

Das Reglement sieht die Teilnahme von Nicht-Völkerbundsmitgliedern vor, sei es als vollberechtigte Mitglieder der Konferenz und der beratenden technischen Kommission, sei es für die Beratung von bestimmten, diese Staaten interessierenden Fragen. Wir haben bereits auf die Teilnahme der baltischen Staaten, sowie Deutschlands und Ungarns an den Verhandlungen in Barcelona hingewiesen.

Die Konferenzen finden ordentlicherweise am Sitze des Völkerbundes statt.

b) Die beratende, fachmännische Kommission.

Während an den allgemeinen Konferenzen alle Völkerbundsmitglieder vertreten sind, soll die Mitgliederzahl der Kommission einen Drittel sämtlicher Völkerbundsstaaten nicht übersteigen. Sie setzt sich zusammen aus je einem Vertreter der im Rate ständig vertretenen Mächte und aus Vertretern solcher Staaten, die von der allgemeinen Konferenz bezeichnet werden.

Während die Mitglieder der allgemeinen Konferenzen mit Instruktionen ihrer Regierungen ausgerüstet sind, soll der Charakter der beratenden Kommission ein unabhängiger sein. Sie hat in erster Linie die Gesamtinteressen des Völkerbundes zu wahren; ihre Mitglieder unterstehen direkt dem Völkerbundsrat.

Eine der nächstliegenden Aufgaben der Kommission wird sein, die praktische Durchführung der Beschlüsse von Barcelona zu verfolgen und dem Rate Vorschläge für deren Ergänzung oder Abänderung zu unterbreiten. Es wird sich bald zeigen, inwiefern diese Beschlüsse den Bedürfnissen des internationalen Verkehrs und der Durchfuhr zu genügen vermögen.

Die so geschaffene technische Instanz des Völkerbundes stellt ihre Dienste auch den Völkerbundsmitgliedern im Falle von Streitigkeiten über Verkehrsfragen zur Verfügung. Um sich gegebenenfalls ein objektives Bild über den Tatbestand einer Streitfrage zu machen, wird die Kommission sich zunächst durch eine von Fall zu Fall bestellte Untersuchungskommission Bericht erstatten lassen. Die Mitglieder dieser Untersuchungskommission werden von der beratenden, technischen Kommission vorzüglich aus einer Liste von Experten entnommen werden, die zusammengesetzt ist aus den Namen von je drei Persönlichkeiten, die als Fachmänner in Verkehrsfragen dem Generalsekretariate von den einzelnen Völkerbundsmitgliedern bezeichnet worden sind. Auf Grund des Berichtes dieser Untersuchungskommission wird sodann die beratende Kommission zur Streitfrage Stellung nehmen und ihren Beschluß den Parteien in Form eines „Bescheides" zur Kenntnis bringen.

Bei der Zusammensetzung der „beratenden, fachmännischen Kommission" werden neben den ständig im Rate vertretenen Mächten in erster Linie diejenigen Staaten berücksichtigt, die in Verkehrsfragen ein gewichtiges Wort mitzureden berechtigt scheinen. Soweit als möglich sollen bei der Wahl ferner die technischen Interessen der Staaten in Betracht gezogen werden, sowie auch eine angemessene geographische Vertretung. Die Amtsperiode der Vertreter der nicht ständig im Rate vertretenen Staaten beträgt zwei Jahre. Die Hälfte der Vertreter dieser Staaten kann sodann für eine zweite Wahlperiode bestätigt werden. Um allen Interessengruppen die Möglichkeit zu geben, abwechselnd in der Kommission vertreten zu sein, ist die Höchstdauer der Vertretung der nicht ständig im Rate vertretenen Staaten auf vier Jahre beschränkt worden.

Aus der erstmals an der Konferenz in Barcelona erfolgten Wahl ist bekanntlich auch die Schweiz als Mitglied der Kommission hervorgegangen. Der Bundesrat hat in der Folge Herrn Dr. Herold als seinen Vertreter bezeichnet. Inzwischen ist allerdings die Amtsdauer abgelaufen, so daß zurzeit die Schweiz in der Kommission nicht mehr vertreten ist.

6. Das Schlußprotokoll.

Das Schlußprotokoll enthält eine Zusammenfassung sämtlicher Beschlüsse der Konferenz von Barcelona und ist von allen an der Konferenz vertretenen Staaten unterzeichnet worden.

Eine Anzahl von Wünschen zuhanden der Völkerbundsversammlung und von Erklärungen, die im Zusammenhange mit den einzelnen besprochenen Vorlagen von der Konferenz gutgeheißen worden sind, die aber im Rahmen der einzelnen Uebereinkünfte und Empfehlungen keine Aufnahme finden konnten, werden in diesem Schlußprotokoll aufgezeichnet. Der Bundesrat wird zu diesen bei Gelegenheit Stellung nehmen.

IV. Die von der Schweiz zu treffenden Maßnahmen.

Der Ratifikation der einzelnen Staaten unterliegen nur das Uebereinkommen und Statut über die Freiheit des Durchgangsverkehrs und das Uebereinkommen und Statut über die Rechtsordnung der schiffbaren Wasserwege von internationaler Bedeutung samt Zusatzprotokoll; für die Flaggenrechtserklärung genügt, wie ausgeführt wurde, deren Unterzeichnung. Die übrigen Vorlagen sind den einzelnen Regierungen in Form von Empfehlungen unterbreitet worden. Wir haben darauf hingewiesen, daß die Grundsätze der Empfehlungen betreffend die internationale Rechtsordnung der Eisenbahnen bei uns bereits Anwendung finden und daß der Bundesrat prüfen wird, welche Folge den Empfehlungen bezüglich der Häfen unter internationaler Rechtsordnung zu geben ist.

Das Uebereinkommen über die Rechtsordnung der schiffbaren Wasserwege und dessen Zusatzprotokoll hat der Bundesrat, wie erwähnt, bisher nicht unterzeichnet, wohl aber das Uebereinkommen über die Freiheit des Durchgangsverkehrs, sowie auch die Erklärung betreffend das Flaggenrecht. Der Bundesrat empfahl den Räten, durch Annahme des nachstehenden Beschlussesentwurfes dem letztgenannten Uebereinkommen die Geneh-

migung zu erteilen und von der Unterzeichnung der „Erklärung“ Kenntnis zu nehmen.

I. Das am 30. November 1921 vom Bundesrat unterzeichnete Uebereinkommen und Statut über die Freiheit des Durchgangsverkehrs wird genehmigt.

II. Von der unterm gleichen Datum vom Bundesrat unterzeichneten Erklärung über die Anerkennung des Flaggenrechtes der Staaten ohne Meeresküste wird Kenntnis genommen.

III. Der Bundesrat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.

Die Bundesversammlung hat diese Anträge im Verlauf des Jahres 1924 genehmigt.

Schluss folgt.

Die Hochspannungs-Exportleitung der Nordostschweizerischen Kraftwerke durch Basel-Land.

In der letzten Nummer unserer Zeitschrift orientierten wir unsere Leser über das Tatsächliche des Konfliktes zwischen dem Kanton Baselland und den Nordostschweizerischen Kraftwerken wegen der Erstellung einer Hochspannungsexportleitung. Im folgenden möchten wir die Einwände, die gegen die Erstellung dieser Leitung geltend gemacht worden sind, kurz wiedergeben, wobei wir uns zur Hauptsache an die Ausführungen in der Presse des Kantons Baselland halten.

In bezug auf die Rechtslage bestehen Meinungsdifferenzen in der Auslegung der verfassungsrechtlichen und gesetzlichen Bestimmungen, die dem Art. 43 ff des Bundesgesetzes betreffend die elektrischen Stark- und Schwachstromanlagen vom Jahre 1902 zugrunde liegen. Nach Art. 23 der Bundesverfassung darf das Recht der Expropriation nur erteilt werden, wenn ihr Bestehen im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines großen Teiles derselben liegt. Der Kanton Baselland vertritt den Standpunkt, daß dieser Exportleitung das öffentliche Interesse mangle und demgemäß das Expropriationsrecht nicht zu erteilen sei.

Es wird geltend gemacht, daß eine Verständigung zwischen den Energieexporteuren nötig wäre für den gemeinsamen Export über eine einheitliche oder bestehende Linie. Es werde hier auf dem Rücken des Kantons Baselland eine Prestigefrage zwischen den Kantonen Bern (B. K. W.) und Zürich (N. O. K.) ausgefochten. Es handle sich für beide Unternehmen um die Ausfuhr von Energie aus dem Wäggitalwerk, die am besten im Lande selbst hätte verwendet werden sollen. Die Einnahmen der N. O. K. betragen durchschnittlich 4 Rp. pro kWh für Hochspannungsstrom, während sie von der Ausfuhr nach Frankreich ca. 1,6 Rp. pro kWh ab Werk erhalten. Die durch den Kanton Baselland zu exportierende Kraft läßt sich innert wenigen Jahren vollständig im Inland verwenden.

Aus Kreisen der Landwirtschaft wird geschrieben: „Eine private Gesellschaft, außerkantonal, maßt sich an, ihre überschüssige Energie durch unser Land ins Elsaß zu exportieren. Statt durch den Abbau der Strompreise im Inland den Energieverbrauch zu fördern, soll überall hin exportiert werden. Wir Bauern müssen unsern Strom teuer bezahlen und sollen daneben den Kraftwerken behilflich sein, ihre überschüssige Energie zu Spottpreisen ins Ausland zu liefern. Jedenfalls müssen gerechte Entschädigungen bezahlt werden. Wir Bauern sollen zugunsten der Herren Großindustriellen unsere Felder, Höfe, Obstbäume, Wälder verschandeln lassen, 50 Jahre lang sollen wir die Ungeheuer von Gittermasten in unsern Aeckern haben, unsere Obstspezialitäten sollen wir dem Feuer preisgeben, damit ein paar große Herren noch mehr Dividenden und Tantiemen einsacken können. Das Projekt ist keine Notwendigkeit, es entspringt offenbar der Profitwut.“

Auch der Heimatschutz hat gegen die Leitung Stellung genommen. Sie wird als eine Verschandelung der Gegend bezeichnet. Auf eine Breite von 30 m sollen alle Bäume gefällt werden. Mehrfach durchzieht die Leitung Waldbestände, was große und unschöne Schneisen bedingt.

Nationalrat Ast sprach sich im Basellandschaftlichen Großen Rat am 3. November 1924 dahin aus, daß der unverständliche Wirrwarr in der Elektrizitätspolitik und die künstliche Verteuerung der elektrischen Energie im Inlande eine Folge der sog. Abgrenzungsverträge sei, die den Inlandkonsum unter die Werke aufteilen und so eine gesunde Konkurrenz verhindern. Neue Ausfuhrgesuche sollen nicht mehr bewilligt werden, bis die Energie zum billigern Preise abgegeben wird. Der Stromverbrauch läßt sich im Inland steigern durch Abgabe von Koch- und Heizstrom.

In der gleichen Sitzung stellte ein Redner fest, daß die Heimindustrie der Seidenbandweberei an dieser Sache stark interessiert sei. Die ausgeführte Kraft diene dazu, im Elsaß Seidenbandwebstühle zu treiben und Licht zu spenden. Durch die Kraftausfuhr wird die Errichtung von Konkurrenzfabriken im Ausland gefördert, die mit der billigeren Kraft auch billiger produzieren können und die Arbeitslosigkeit in der Posamenterei verstärken.

Wie sich aus diesen Aeußerungen ergibt, richtet sich der Widerstand gegen die Exportleitung durch Baselland zunächst gegen die Ausfuhr elektrischer Energie an sich und gegen die Inkonvenienzen, die mit jeder Starkstromleitung verbunden sind.