

Bundesblatt

102. Jahrgang

Bern, den 22. Juni 1950

Band II

*Erscheint wöchentlich. Preis 28 Franken im Jahr, 15 Franken im Halbjahr zuzüglich
Nachnahme- und Postbestellungsgebühr*

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

5876

Bericht

des

Bundesrates an die Bundesversammlung über die heutige Lage der Rheinregulierung zwischen Basel (Istein) und Strassburg

(Vom 16. Juni 1950)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Mit Bundesbeschluss vom 20. Dezember 1929 ist der zwischen der Schweiz und Deutschland abgeschlossene Staatsvertrag vom 28. März 1929 über die Regulierung des Rheins zwischen Strassburg/Kehl und Istein genehmigt worden. Damit wurden auch die gemäss dem Staatsvertrag schweizerischerseits zur Durchführung des Regulierungswerkes notwendigen finanziellen Mittel bereitgestellt und der Bundesrat ermächtigt, die Verhandlungen mit Frankreich über dessen Beteiligung am Regulierungswerk ohne Einholung der Genehmigung der Bundesversammlung endgültig abzuschliessen. Der Bundesrat genehmigte demzufolge am 26. März 1930 das sogenannte Genfer Protokoll vom 18. Dezember 1929, in welchem die Art und Weise der technischen und behördlichen Zusammenarbeit Deutschlands, Frankreichs und der Schweiz geregelt worden ist.

Wir beehren uns, Ihnen im folgenden Bericht zu erstatten über die seitherige Entwicklung und heutige Lage der Rheinregulierung, insbesondere auch über die beiliegende Vereinbarung vom 19. Dezember 1947, die mit Frankreich für sich und auf Rechnung der französischen Besetzungszone in Deutschland abgeschlossen wurde, um nach dem Krieg die sehr dringlich gewordene Weiterführung der Rheinregulierungsarbeiten zu ermöglichen. Durch diese Vereinbarung sind die durch die Schweiz und Deutschland im Staatsvertrag vom 28. März 1929 übernommenen finanziellen Verpflichtungen erweitert worden, um die Mehrkosten der Rheinregulierung zu decken, die zur Hauptsache auf vermehrten Unterhalt als Folge des Unterbruchs der Arbeiten durch den Krieg, auf die Behebung von Kriegsschäden und auf die allgemein



Teuerung zurückzuführen sind. Durch die deutsche Währungsreform im Jahre 1948 sowie die Abwertung der D-M und des französischen Frankens im Herbst 1949 erlitten die in der Vereinbarung vom 19. Dezember 1947, Beilage II, enthaltenen Kostenbeträge stärkere Änderungen. Bei allen im vorliegenden Bericht enthaltenen Kostenangaben sind diese Änderungen berücksichtigt worden.

I. Projekt und Ziel der Rheinregulierung

In den Jahren 1817 bis 1876 wurde der Rhein zwischen Basel und der preussisch-hessischen Grenze korrigiert. Das Flussbett, das sich nach der Korrektion gebildet hat, konnte die Bedürfnisse der Schifffahrt noch nicht befriedigen. Es war deshalb nötig, im weitem eine Niederwasser-Regulierung des Rheins durchzuführen.

Nachdem bereits in den Jahren 1907–1914 die Strecke von Strassburg abwärts bis Sondernheim reguliert worden war, blieb noch die Strecke zwischen Strassburg und Basel zu regulieren. Es waren vor allem die Schweiz und Deutschland, die sich für die Regulierung dieser Strecke einsetzten, während sich Frankreich in erster Linie nur an der Erstellung eines Kraftwerkskanals, der auch der Schifffahrt zu dienen hat, parallel zum Rhein zwischen Basel und Strassburg interessiert zeigte. Das Recht zum Bau dieses Seitenkanals (Grand Canal d'Alsace) hat sich Frankreich im Artikel 358 des Friedensvertrages von Versailles vorbehalten lassen. Über die Verhandlungen betreffend den Ausbau des Rheins zwischen Strassburg und Basel, die in der Rheinzentralkommission stattgefunden haben und die zu einem Kompromiss führten, hat sich der Bundesrat in seinem Bericht vom 11. August 1922 «über sein bisheriges Vorgehen in der Rheinfrage» und in seiner Botschaft vom 6. August 1929 betreffend die Regulierung des Rheins zwischen Basel und Strassburg — in letzterer auch über die Verhandlungen zwischen der Schweiz, Deutschland und Frankreich sowie zwischen dem Bund und verschiedenen Kantonen über die Rheinregulierung, ferner über das Regulierungsprojekt — eingehend geäußert. Gemäss dem erwähnten Kompromiss stellte die Rheinzentralkommission einerseits fest, dass das Projekt für den Seitenkanal die im Artikel 358 des Versailler Vertrages aufgestellten Bedingungen erfülle, und legte in ihren Resolutionen die Vorbehalte und Bedingungen nieder, welche Frankreich bei der Ausführung des Kanals einzuhalten hat; andererseits genehmigte sie, unabhängig vom Projekt für den Seitenkanal, am 29. April 1925 das von der Schweiz vorgelegte Rheinregulierungsprojekt.

Wegen des unmittelbar bevorstehenden Baues des Kraftwerks Kembs, der obersten Stufe des Seitenkanals, wurde auf eine Regulierung des Rheins parallel zu dieser Stufe zwischen Basel und Istein verzichtet und die Regulierung auf die Strecke zwischen Istein und Strassburg beschränkt. Im Regulierungsprojekt ist vorgesehen, durch den Einbau von Buhnen, Leitwerken und Grundschwelen im Rhein eine ununterbrochene Schifffahrtsrinne zu schaffen, welche bei einer

Abflussmenge von 540 m³/Sek. in Basel (Regulierungswassermenge) eine Tiefe von 2 m und 75 m nutzbare Breite hat. Vor der Regulierung war die Schifffahrt auf dem Rhein in wasserärmeren Jahren nur während kurzer Zeit möglich, während nach Fertigstellung der Regulierung die erwähnte Wassertiefe von 2 m während durchschnittlich rund 320 Tagen pro Jahr vorhanden sein soll. Da die Schifffahrt auch noch bei kleinern Wassertiefen aufrechterhalten wird, hat die Rheinregulierung eine ganz grosse und entscheidende Verlängerung der Schifffahrtsdauer zur Folge.

Wie aus der erwähnten Botschaft vom 6. August 1929 hervorgeht, ist das Rheinregulierungswerk seitens der Schweiz als Zwischenmassnahme bis zur Fertigstellung des französischen Seitenkanals gedacht gewesen.

II. Entwicklung und heutiger Stand der Rheinregulierungsarbeiten

1. Entwicklung des Schifffahrtsverkehrs

Die im Jahre 1930 begonnenen Regulierungsarbeiten konnten bis einige Monate vor Kriegsausbruch programmgemäss durchgeführt werden. Rasch stellten sich sehr erfreuliche Resultate ein. Bereits im Jahre 1935 hatte die Fahrwasserrinne auf der ganzen Strecke weitgehend die gewünschte Lage eingenommen. Der Gütertransport auf dem Rhein nach Basel ist dementsprechend, wie aus nachfolgender Tabelle hervorgeht, rasch angewachsen, viel rascher, als

Jahr	Güterverkehr auf dem Rhein allein (ohne Rhone-Rhein-Kanal)		
	Bergverkehr	Talverkehr	Total
	Tonnen	Tonnen	Tonnen
1925	54 395	24 721	79 116
1927	436 281	76 945	513 226
1929	601	7 188	7 789
1931	285 006	58 706	343 712
1933	264 021	38 198	302 219
1935	746 162	65 371	811 533
1937	1 731 156	212 669	1 943 825
1939	1 414 613	146 435	1 561 048
1940	0	0	0
1941	355 572	17 055	372 627
1942	535 152	105 725	640 877
1943	415 292	72 266	487 558
1944	409 350	95 106	504 456
1945	108	0	108
1946	467 798	32 974	500 772
1947	1 080 440	87 596	1 168 036
1948	1 792 784	159 179	1 951 963
1949	1 514 863	116 895	1 631 758

man im Jahre 1929 anzunehmen wagte. Ohne die Rheinregulierung wäre die sprunghafte Entwicklung des Rheinverkehrs nach der Schweiz in den letzten Jahren vor dem zweiten Weltkrieg nicht denkbar gewesen. Vom Herbst 1939 bis zum Frühling 1941 und vom Herbst 1944 bis zum Frühling 1946 war der Verkehr nach Basel infolge des Krieges unterbrochen. Trotzdem hat die Rheinschifffahrt auch während des Krieges unter schwierigen Verhältnissen der schweizerischen Wirtschaft sehr wertvolle Dienste geleistet; in der Hauptsache wurde mit der Rheinschifffahrt die Kohlenversorgung der Schweiz sichergestellt.

2. Folgen des zweiten Weltkrieges

Anfangs September 1939 wurden die Bauarbeiten vorerst gänzlich eingestellt, und während der Kriegsjahre konnten sie nur in unbedeutendem Umfange aufrechterhalten werden. Infolgedessen hat sich die Fertigstellung der Regulierungsarbeiten stark verzögert. Ferner erlitten die noch nicht fertiggestellten Bauwerke wegen mangelnden Unterhalts und die Bauhöfe, die Bauinstallationen, die Schiffe, Bagger sowie die Baustoffvorräte durch direkte Kriegseinwirkungen grosse Schäden.

Bereits im Jahre 1940, beim Übergang der Deutschen über den Rhein, entstanden der Regulierung erhebliche Kriegsschäden, die von der Bauleitung auf rund 1,4 Millionen Reichsmark geschätzt wurden; das Deutsche Reich hatte sich vor seinem Zusammenbruch bereit erklärt, diese Kriegsschäden selbst zu tragen, und eine erste Entschädigungssumme war bereits für die Rheinregulierung reserviert worden. Die Schäden, welche in den Jahren 1944 und 1945 entstanden, sind beträchtlich höher als jene des Jahres 1940. Eine genaue, zahlenmässige Erfassung stösst auf erhebliche Schwierigkeiten; denn die ordentlichen Arbeiten und die Arbeiten zur Behebung der Kriegsschäden spielen derart ineinander hinein, dass sie sich vielfach nicht ohne Willkür trennen lassen. Die Höhe der Kriegsschäden, inklusive die Beträge für die Hebung der der Regulierung dienenden Schiffe, welche im Rhein selbst versenkt lagen, sowie der mutmasslichen Kosten für die Behebung der direkten und indirekten Kriegsschäden an den Bauwerken kann auf Grund der heute zur Verfügung stehenden Unterlagen nur ganz roh auf ca. 5½ Millionen Schweizerfranken geschätzt werden.

Trotz den Schäden an den Bauwerken und dem mangelnden Unterhalt hat sich das Fahrwasser während der Kriegsjahre verhältnismässig gut erhalten, an vielen Stellen verbessert. Es darf dies als ein Beweis für die Zweckmässigkeit und Güte der Regulierungsarbeiten angesehen werden. Dann hatten aber verschiedene Stellen begonnen, sich infolge der Schäden an den Regulierungsbauwerken und infolge des Umstandes, dass letztere noch nicht fertiggestellt waren, rasch derart zu verschlechtern, dass die Schifffahrt ernstlich behindert wurde. Es traten sowohl Verschlechterungen in der Wassertiefe als auch in der Fahrwasserbreite auf, und an den schlechten Stellen konnte bereits eine

Häufung der Schiffsunfälle festgestellt werden. Da die Wassertiefe — bei der Regulierungswassermenge von $540 \text{ m}^3/\text{Sek.}$ in Basel — an einzelnen Stellen nur noch ca. 1,4 m und weniger — anstatt wie im Projekt vorgesehen 2,0 m — betrug, konnten die Schiffe während einer längern Zeit des Jahres viel weniger stark beladen werden, als dies bei gutem Fahrwasser möglich gewesen wäre. Die Transportkapazität der nach Basel fahrenden Rheinschiffe erlitt dadurch eine für die schweizerische Volkswirtschaft sehr empfindliche Einbusse. Es mussten deshalb energische und rasche Schritte unternommen werden, um den weitem Zerfall der Bauwerke aufhalten, deren Schäden beheben und die Regulierungsarbeiten weiterführen zu können, ansonst für die Schifffahrt nach der Schweiz ganz unhaltbare Zustände eingetreten wären.

3. Arbeiten seit der Kapitulation Deutschlands

In der ersten Zeit nach der Kapitulation Deutschlands war nur die Durchführung ganz unbedeutender Bauarbeiten möglich; denn es fehlten infolge der Kriegsschäden die erforderlichen Schiffe, Bagger, Baugeräte, Bauinstallationen und Baustoffe.

Durch direkte schweizerische Mitwirkung konnte dann der grössere Teil des schwimmenden Materials gehoben und, wie auch die Geräte und Installationen, wieder repariert werden. Die Reparatur der Schiffe und Bagger erfolgte zur Hauptsache in Frankreich und in der Schweiz; für die Wiederherstellung der Bauhöfe, Installationen und Geräte wurde aus der Schweiz das fehlende Material geliefert. Es liess sich nicht umgehen, dass diese Reparaturen und Lieferungen vorläufig direkt von der Schweiz zu bezahlen waren, da einerseits eine Vereinbarung über die Finanzierung der Arbeiten nach dem Kriege noch fehlte, anderseits aber unverzüglich gehandelt werden musste.

Im weitem war es ebenfalls dringend notwendig, sich durch umfassende hydrographische und topographische Aufnahmen ein genaues Bild des Zustandes des Flussbettes und der Bauwerke zu verschaffen. Da die badische Bauleitung nicht über genügend Personal und Messgeräte verfügte, mussten diese Erhebungen in der Hauptsache durch die Schweiz ausgeführt werden. Auf Grund dieser Aufnahmen war es nun der badischen Bauleitung möglich, die an den Leitwerken und Bühnen erforderlichen Arbeiten zu projektieren, während das Eidgenössische Amt für Wasserwirtschaft die ingenieurwissenschaftliche Vorbereitung der Arbeiten der Sohlensicherung (vgl. folgenden Abschnitt 4) und die Projektierung derselben für eine erste Strecke übernehmen musste.

Parallel zu diesen Vorbereitungsarbeiten wurde die Aufstellung eines Programms und eines Kostenvoranschlages für die zu unternehmenden Regulierungsarbeiten gefördert und wurden mit Frankreich Verhandlungen, auf die wir noch zurückkommen werden, über die damals besonders schwierigen Fragen der Weiterführung und Finanzierung der Regulierung geführt. Diese Verhandlungen führten dann zum Abschluss der erwähnten Vereinbarung vom 19. De-

zember 1947. Besonders wichtig war es, dass durch die Vereinbarung den Regulierungsarbeiten in der französischen Besetzungszone eine Priorität ersten Ranges zuerkannt wurde; denn nur Arbeiten, die eine solche Priorität genossen, hatten Aussicht, wirklich innerhalb nützlicher Frist durchgeführt werden zu können.

Nach Abschluss der Vereinbarung vom 19. Dezember 1947 und dem besonders grossen Impuls, der von der deutschen Währungsreform im Juni 1948 ausging, konnten die Arbeiten programmässig gefördert werden.

Der entsprechende Erfolg ist nicht ausgeblieben. Aus den Ergebnissen der wöchentlichen Talweg-Peilungen kann man bereits eine Zunahme der Fahrwassertiefe zwischen Strassburg/Kehl und Istein feststellen. Während der Durchschnitt der geringsten Fahrwassertiefen zwischen Strassburg/Kehl und Istein, bezogen auf die Regulierungswassermenge von $540 \text{ m}^3/\text{Sek.}$ in Basel, im letzten Quartal 1946 nur 1,40 m betragen hatte, ist er im gleichen Quartal 1949 bereits auf 1,82 m angestiegen.

4. Charakter und Umfang der gegenwärtig in Durchführung begriffenen Regulierungsarbeiten

Durch die gegenwärtig gemäss dem am 19. Dezember 1947 vereinbarten Programm in Durchführung begriffenen Arbeiten soll das Ziel der Rheinregulierung gemäss dem durch die Rheinzentralkommission genehmigten und dem Staatsvertrag vom 28. März 1929 zugrunde liegenden Projekt verwirklicht werden. Es ist jedoch keine vollständige Sohlensicherung vorgesehen, sondern lediglich die Sohlensicherung einer ersten Strecke unterhalb der Schleusen Kembs als Versuchsstrecke und zwecks Sicherstellung der Einfahrt in die Schleusen vereinbart worden. Alle vereinbarten Arbeiten sollen bis am 30. September 1952 fertiggestellt werden, und es besteht sehr gute Aussicht, dass dies möglich sein wird.

Die Arbeiten umfassen also, abgesehen von den lokalen, anfangs Juni 1950 zu Ende gehenden Sohlensicherungsarbeiten bei Kembs, vor allem die Fertigstellung der Bühnen und Leitwerke.

Die Grundschwellen, die im ursprünglichen Projekt für die Sohlensicherung vorgesehen waren, dürfen nicht ausgeführt werden, da es sich gezeigt hat, dass sie für die Schifffahrt unannehmbare Nachteile mit sich brächten. Infolgedessen wurde vom Amt für Wasserwirtschaft und der Versuchsanstalt für Wasserbau an der ETH eine Methode für die Sicherung der Sohle mittels einer lückenlosen Abdeckung derselben mit einem Steingemisch entwickelt, die die Schifffahrt nicht behindert.

Nach dem am 19. Dezember 1947 vereinbarten Programm wären nach Fertigstellung der Strecke bei Kembs die Sohlensicherungsarbeiten weiter flussabwärts zu führen. Im Schlussprotokoll zur Vereinbarung vom 19. Dezember 1947 wird jedoch unter «ad Artikel 14» bestimmt, dass weitere Sohlen-

sicherungsarbeiten erst durchgeführt werden können, wenn auf der Versuchsstrecke befriedigende Ergebnisse erhalten werden. Dies festzustellen wird kaum vor dem Abschluss der übrigen Arbeiten gemäss der Vereinbarung vom 19. Dezember 1947 möglich sein, mit welchem auch, wie wir noch erwähnen werden, die vertraglichen Verpflichtungen der Schweiz betreffend die Rheinregulierung (abgesehen vom Unterhalt) ihr Ende finden.

III. Die Vereinbarung vom 19. Dezember 1947 und ihre finanzielle Auswirkung

1. Charakter der Vereinbarung

Als nach der Kapitulation Deutschlands die seinerzeit von der Schweiz, Deutschland und Frankreich bestellte Baukommission für die Rheinregulierung wieder zusammentrat, konnte keine deutsche Delegation an den Sitzungen teilnehmen. Der Finanzausschuss, in welchem nur Deutschland und die Schweiz vertreten waren, konnte mangels einer deutschen Vertretung überhaupt nicht zusammentreten; es war lediglich möglich, am 22. März 1946 mit französischen Vertretern eine Besprechung über finanzielle Fragen abzuhalten, an welcher auch deutsche Experten teilnahmen. An dieser Besprechung wurde in Aussicht genommen, dass Frankreich und die Schweiz die Bedingungen für die Weiterführung der Arbeiten der Rheinregulierung und deren Finanzierung während der gegenwärtigen Übergangsperiode in einem offiziellen Protokoll festlegen sollen. Auch die französische Delegation in der Baukommission wies auf die Notwendigkeit einer solchen Regelung zur Sicherstellung des notwendigen Fortschritts der Regulierungsarbeiten hin, als die schweizerische Delegation um Einreihung der Rheinregulierung unter die «travaux prioritaires» ersuchte und zwecks rascher Förderung der Arbeiten den Einsatz von schweizerischen und französischen Bauunternehmern vorschlug.

Schweizerischerseits wurde daher die Frage eines derartigen Protokolls vorbereitet, was verschiedene zeitraubende Untersuchungen erforderte. In einer Note wurde dem französischen Aussenministerium am 29. April 1947 mitgeteilt, dass das Eidgenössische Amt für Wasserwirtschaft ermächtigt sei, mit den zuständigen französischen Behörden zu verhandeln und ein Protokoll als «modus vivendi» über die Weiterführung und Finanzierung der Regulierungsarbeiten zu unterzeichnen. Letzteres wurde als eine mehr technische Angelegenheit betrachtet und infolgedessen wurde die Form eines «modus vivendi» vorgeschlagen. Es war aber in der Folge nicht möglich, die Verhandlungen, welche nicht vor dem 24. September aufgenommen und erst am 19. Dezember 1947 abgeschlossen werden konnten, in der vorgesehenen Weise durchführen zu lassen. Insbesondere wurde französischerseits verlangt, dass das Ergebnis der Verhandlungen nicht nur in einem einfachen Protokoll als Abmachung zwischen den zuständigen Ämtern, sondern als Vereinbarung zwischen der schweizerischen und französischen Regierung festgehalten werden solle. Dieses Verlangen konnte nicht wohl abgelehnt werden. Dementsprechend wurde dann auch die schweizerische Delegation zusammengesetzt, welche unter der Führung

von Herrn Dr. R. Hohl, damals erster schweizerischer Delegierter in der Rhein-zentralkommission, stand. Auf diese Weise ist die Vereinbarung vom 19. Dezember 1947, die in ihrem Artikel 16 ausdrücklich als «vorübergehender Natur» erklärt wird, zwischen der Schweiz und Frankreich — von letzterem auch auf Rechnung der französischen Besetzungszone in Deutschland — abgeschlossen worden. Sie ist am 1. Januar 1948 in Kraft getreten.

2. Inhalt der Vereinbarung

Es werden im folgenden nur die wesentlichsten, hier interessierenden Punkte der Vereinbarung besonders erwähnt:

a. Die französische Besetzungszone wird nach Massgabe dieser Vereinbarung und während ihrer Dauer die Verbindlichkeiten betreffend die Rheinregulierung erfüllen, die Deutschland gegenüber der Schweiz im Vertrag vom 28. März 1929 und im Genfer Protokoll vom 18. Dezember 1929 übernommen hat.

b. In einem Programm sind die Arbeiten, die Ausführungsfristen, worauf wir schon im Abschnitt II, 4, hingewiesen haben, sowie die Kosten festgelegt worden. Die Kosten der Arbeiten, die Gegenstand der Vereinbarung sind, werden zwischen der Schweiz und der französischen Besetzungszone im Verhältnis von 60% : 40% verteilt, also nach dem gleichen Schlüssel, der im Staatsvertrag vom 28. März 1929 für die Teilung der Kosten zwischen der Schweiz und dem Deutschen Reich festgelegt worden war.

c. Wesentlich an der Vereinbarung ist auch, dass die Schweiz ihre Beiträge jährlich zum Teil in Form von grossen Vorschüssen zu leisten hat.

d. Es war nicht möglich, der Vereinbarung eine rückwirkende Kraft zu verleihen in Bezug auf die Arbeiten und Lieferungen, welche durch die Schweiz aus eigener Initiative vor Inkrafttreten der Vereinbarung veranlasst worden sind. Für die dadurch entstandenen Kosten kam die Schweiz vorläufig allein auf. Umgekehrt übernahm Baden vorläufig ganz die Kosten der Arbeiten, die es vor Inkrafttreten der Vereinbarung und seit dem Zeitpunkt (31. März 1944) durchgeführt hat, in welchem die letzte Abrechnung mit Deutschland gemäss der frühern Ordnung stattfand. Die in dieser Zeitspanne entstandenen schweizerischen Aufwendungen sind grösser als die badischen; ferner bestand zugunsten der Schweiz auf 31. März 1944 bereits ein Saldo von 183 578 Reichsmark (Fr. 317 581), der in die Abrechnungen gemäss der Vereinbarung vom 19. Dezember 1947 nicht einbezogen werden konnte. In Artikel 12, Absatz 1, der Vereinbarung hat sich die Schweiz jedoch vorbehalten, den zu ihren Gunsten bestehenden Saldo aus Aufwendungen für die Rheinregulierung aus der Zeit vor dem Inkrafttreten der Vereinbarung vom 19. Dezember 1947 in einem spätern Zeitpunkt geltend zu machen.

Ferner war es auch nicht möglich, für die in der Schweiz durchgeführte Vorbereitung und Projektierung der Sohlensicherungsarbeiten eine Teilung der Kosten nach dem Schlüssel 60% : 40% zu erreichen, da u. a. geltend gemacht wurde, diese Projektierung sei im ursprünglichen Voranschlag für die Rhein-

regulierung nicht enthalten gewesen. 40% der dafür gemachten Aufwendung sollen aber später ebenfalls von Deutschland zurückverlangt werden.

Es darf hier noch festgehalten werden, dass die Schweiz gut beraten war, sofort nach Abschluss des Krieges initiativ vorzugehen. Ohne alle die Arbeiten und Lieferungen, die die Schweiz vor Abschluss der Vereinbarung vom 19. Dezember 1947 veranlasst hat, hätte man die entscheidenden Vorteile, die die deutsche Währungsreform brachte, mangels genügender Vorbereitung noch lange nicht ausnützen können.

e. Gemäss Artikel 9, Absätze 2 und 3, der Vereinbarung sind die der Wiedergutmachung der Kriegsschäden entsprechenden Kosten in der Buchhaltung der Rheinregulierung so gut wie möglich auszuschneiden und die der Schweiz allenfalls zustehenden Rechte, sich für diese Schäden von Deutschland entschädigen zu lassen, vorbehalten worden.

f. In Artikel 18 wird bestimmt, dass die französischen Behörden die deutsche Vertretung im Schosse des Finanzausschusses und der Baukommission regeln werden. Dies ist in der Weise erfolgt, dass Vertreter der französischen Besatzungsbehörden an Stelle der Deutschen getreten sind und letztere lediglich als Experten an den Sitzungen teilnehmen.

g. In Artikel 9 des Genfer Protokolls vom 18. Dezember 1929 wurde den Uferstaaten Frankreich und Deutschland zugesagt, dass sie die Regulierungsbauwerke erst nach einer Frist von 3 Jahren zu übernehmen haben, insofern die Bauwerke während dieser Frist genügend Widerstandsfähigkeit gezeigt haben. In der Vereinbarung vom 19. Dezember 1947 musste die Schweiz in Artikel 15 gegenüber Frankreich das Zugeständnis machen, dass diese Bewährungsfrist auf 6 Jahre verlängert wird. Dieser Artikel 15 ist in der Vereinbarung nicht als vorübergehender Natur bezeichnet worden. Französischerseits wurde diese Änderung damit begründet, dass die ursprünglich vorgesehene Sohlensicherung mittels Grundswellen nicht durchgeführt werden könne und an Stelle der Grundswellen eine neue, noch zu wenig bekannte Verbauungsmethode zu treten hätte. Nach der Mannheimer Rheinschiffahrts-Akte liegt die Instandhaltung des Fahrwassers den Uferstaaten ob; in den Verhandlungen, die zum Genfer Protokoll führten, wurde jedoch einer Bewährungsfrist zugestimmt, indem man das Argument der französischen Delegation gelten liess, dass während der Bewährungsfrist nicht zum voraus übersehbare Vollendungsarbeiten auftreten könnten, gegenüber welchen der eigentliche Unterhalt zurücktrete, so dass die entstehenden Ausgaben wohl noch zu Lasten der Bauarbeiten zu buchen seien.

3. Finanzielle Auswirkungen der Vereinbarung

a. Im Staatsvertrag vom 28. März 1929 wird in Artikel 1, Absätze 2, 3 und 4, bestimmt:

«Von den Baukosten, die auf 50 Millionen Reichsmark veranschlagt sind, übernehmen die Schweiz 60% und Deutschland 40%.

In dem gleichen Verhältnis werden etwaige Mehrkosten bis zur Höhe von 10% aufgebracht.

Sollte nach Erschöpfung dieser Mittel das Ziel der Regulierung wider Erwarten nicht erreicht sein, so werden sich die Vertragsstaaten rechtzeitig über das weitere Vorgehen verständigen.»

Die Bundesversammlung hat den Staatsvertrag genehmigt, ohne zu bestimmen, wie gross der Bruttoaufwand des Bundes für die Rheinregulierung insgesamt in Schweizerfranken sein darf. In seiner Botschaft vom 6. August 1929 hatte der Bundesrat allerdings die Aufwendungen der Schweiz für die Rheinregulierung zu rund 40 Millionen Franken berechnet. Diese Rechnung basierte auf dem damals geltenden Umrechnungskurs zwischen Franken und Reichsmark. Sie stimmt heute nicht mehr, da seither der Wechselkurs geändert hat. Gemäss Staatsvertrag werden die Baukosten in Reichsmark berechnet, und der aufzuwendende Frankenbetrag ist die automatische Folge des jeweils geltenden Wechselkurses. Indessen ist kein derartiger Frankenbetrag in budgetrechtlicher Beziehung verbindlich; denn es handelt sich nur um eine Schätzung in einer Botschaft und nicht um eine Bewilligung der Höhe nach bestimmter Mittel durch die Bundesversammlung. Solange also die Ausgaben Deutschlands und der Schweiz zusammen einen Betrag entsprechend den 55 Millionen Reichsmark (50 Millionen + 10%) nicht überschreiten, sind in Ausführung des Staatsvertrages die jährlich erforderlichen Beiträge wie bisher in die Voranschläge des Bundes einzustellen.

Dabei besteht die Komplikation, dass bei der deutschen Währungsreform die RM-Währung durch die DM-Währung ersetzt wurde und dass jetzt für eine Übergangszeit von unbestimmter Dauer die Vereinbarung vom 19. Dezember 1947 gilt.

b. Da durch die deutsche Währungsreform kaufkraftmässig die DM der RM gleichgesetzt wurde, lässt es sich verantworten, wenn die Ausgaben Deutschlands und der Schweiz, die seit Durchführung der Währungsreform entstanden sind und weiter entstehen werden, in DM berechnet und zahlenmässig zu den früheren Ausgaben in RM hinzugefügt werden, um einen Vergleich mit dem gemäss Staatsvertrag vorgesehenen Maximalbetrag von 55 Millionen RM ziehen zu können.

c. Schlägt man die durch die Vereinbarung vom 19. Dezember 1947 entstehenden Kosten zu den schon vorher gemachten Ausgaben, so ergibt sich eine Kostensumme, welche über der staatsvertraglichen Grenze von 55 Millionen RM liegt. Diese Grenze wird voraussichtlich zu Beginn des Kalenderjahres 1951 und wahrscheinlich noch unter der Herrschaft der Vereinbarung vom 19. Dezember 1947 überschritten werden, da bis zu jenem Zeitpunkt noch keine neue Verständigung mit Deutschland gemäss Artikel 1, Absatz 4, des Staatsvertrages vom 28. März 1929 möglich sein wird. Die Schweiz wird also gemäss und im Rahmen der Vereinbarung vom 19. Dezember 1947, deren rasche Inkraftsetzung, wie erwähnt, unbedingt erforderlich war und in welche, der

Natur der Arbeiten entsprechend, nur ein abgerundetes Bauprogramm aufgenommen werden konnte, bis auf weiteres 60% der Kosten übernehmen müssen, ohne dass sich daran etwas ändert, wenn die Gesamtausgaben für die Rheinregulierung 55 Millionen RM bzw. DM erreicht haben. Demzufolge werden die benötigten Beiträge der Schweiz weiterhin in die Voranschläge des Bundes einzustellen sein.

d. Nach Berechnungen des Amtes für Wasserwirtschaft, welche bei der heutigen noch nicht ganz stabilen Lage der deutschen Preise und Löhne und den etwas unsichern internationalen Währungsverhältnissen natürlich eine entsprechende Unsicherheit aufweisen, ergibt sich, dass die in Mark ausgedrückten Gesamtaufwendungen seit Beginn des Regulierungswerkes bis am 30. September 1952, zuzüglich die Unterhaltskosten während der Bewährungsfrist der Bauwerke, betragen dürften:

für Deutschland und die Schweiz zusammen:

rund 71 Millionen Mark,

für die Schweiz allein:

rund 54 Millionen Franken.

In diesen 54 Millionen Franken sind auch die Aufwendungen für die schweizerische Vertretung in der Baukommission und im Finanzausschuss enthalten, da diese Aufwendungen gemäss dem Genfer Protokoll von den Staaten selbst zu übernehmen sind und nicht Bestandteil der staatsvertraglich zu teilenden Kostensumme bilden. Die genannten schweizerischen Aufwendungen werden noch eine Verkleinerung erfahren durch den Ausgleich des Saldos, der zugunsten der Schweiz besteht für Aufwendungen in der Zeit von der letzten Abrechnung mit Deutschland gemäss der frühern Ordnung bis zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Vereinbarung vom 19. Dezember 1947, ferner für jene Projektierungskosten, die die Schweiz gegenwärtig allein zu tragen hat, und für die Behebung der Kriegsschäden (vgl. III, 2, d und e).

Zur weitem Orientierung fügen wir noch bei, dass die Aufwendungen der Schweiz allein bis am Ende des Baujahres 1949/50, also am 31. März 1950, rund 40 Millionen Schweizerfranken betragen haben.

e. Hinsichtlich der Beteiligung des Kantons Basel-Stadt an den Kosten der Rheinregulierung wurde in Artikel 3 des Bundesbeschlusses vom 20. Dezember 1929 festgelegt, dass dieser Kanton seinen Kostenbeitrag von 20% des schweizerischen Anteils jeweilen in dem den Aufwendungen folgenden Jahr an den Bund zu entrichten habe. Ein solcher Anteil von 20% an den Kosten, welche die Eidgenossenschaft gemäss dem Staatsvertrag vom 28. März 1929 zu tragen hat, ist vom Grossen Rat des Kantons Basel-Stadt am 19. September 1929 beschlossen worden. Die Eidgenossenschaft erwartet, dass der Kanton Basel-Stadt von den Mehrkosten der Arbeiten für die Rheinregulierung, die auf Grund der bestehenden Verträge durchzuführen sind, einschliesslich die

Kosten für die Unterhaltsarbeiten während der Bewährungsfrist der Bauwerke, ebenfalls 20% des schweizerischen Anteils übernehmen wird. Die diesbezüglichen Verhandlungen mit dem Kanton sind aufgenommen worden.

IV. Schlusswort

Die eingangs erwähnte Resolution der Rheinzentralkommission vom 29. April 1925, mit welcher das von der Schweiz vorgelegte Regulierungsprojekt genehmigt wurde, enthält keine Verpflichtung des einen oder andern Staates, das genehmigte Projekt auszuführen. Mit dem Staatsvertrag vom 28. März 1929 ist dann die Schweiz gegenüber Deutschland die Verpflichtung eingegangen, das Regulierungswerk gemäss dem von der Rheinzentralkommission genehmigten Projekt gemeinschaftlich mit dem Vertragspartner durchzuführen.

Die von den beiden Staaten zu tragenden Baukosten entsprechen denjenigen, die auf Grund des genehmigten Projektes berechnet wurden. Es wird lediglich eine Marge von 10% für Mehrkosten vorgesehen, die von den vertragschliessenden Staaten endgültig zugesichert wird. Zu Leistungen, die über 50 Millionen RM, zuzüglich 10% Mehrkosten, hinausgehen würden, haben sich die Parteien nicht verpflichtet, sondern darüber ein Verständigungsverfahren vorbehalten. Hierüber ist (vgl. III, 3, c) in der vorübergehenden Vereinbarung vom 19. Dezember 1947 eine erste Regelung erfolgt. Die Vereinbarung vom 19. Dezember 1947 hat jedoch dabei keine Erweiterung der im Vertrag vom 28. März 1929 vorgesehenen Arbeiten mit sich gebracht. In Bezug auf die in der Vereinbarung schweizerischerseits gemachten Vorbehalte hinsichtlich des Ausgleichs des zugunsten der Schweiz bestehenden Saldos (vgl. III, 2, d und c) wird später noch mit Deutschland eine definitive Regelung zu treffen sein.

Der Einbau einer lückenlosen Abdeckung der Rheinsole mit grobem Steinmaterial, die an Stelle der im ursprünglichen Projekt vorgesehenen Grundschwelen auf Grund neuer, seit Abschluss des Vertrages vom 28. März 1929 gewonnener technischer Erkenntnisse in Frage käme und ein Mehrfaches der Grundschwelen kosten würde, bildet nicht mehr Gegenstand der bestehenden Verpflichtungen der Schweiz; es handelt sich um ein neues, in Bezug auf den Gegenstand der gegenwärtigen Verträge verschiedenes Werk. Zur Verwirklichung dieses neuen Werkes müsste ein neuer Vertrag abgeschlossen werden.

Seit Abschluss des Vertrages vom 28. März 1929 sind auch von Frankreich weitere Arbeiten am Grand Canal d'Alsace (Seitenkanal), insbesondere die Stufe Ottmarsheim, in Angriff genommen worden. Die Fertigstellung der Regulierungsarbeiten auf den Rheinstrecken, parallel zu welchen der Seitenkanal in Ausführung begriffen ist, wäre für die Erreichung des von der Schweiz angestrebten Ziels des Regulierungswerkes zwecklos; denn mit der Inbetriebnahme der jeweiligen untersten Kanalstufe können die oberhalb, parallel zum Kanal liegenden Rheinstrecken von der normalen Schifffahrt nach Basel nicht

mehr benützt werden. Deutschland und die Schweiz, welche allein legitimiert sind, festzustellen, wann das Regulierungswerk auf einer bestimmten Rhein-strecke als fertiggestellt zu betrachten ist, können übereinkommen, die Regu-lierungsarbeiten auf diesen Strecken nur noch soweit durchzuführen, als dies nötig ist, um bis zur Vollendung der daneben liegenden Kanalstufen mindestens gleich gute Schiffahrtsverhältnisse aufrechtzuerhalten wie auf den untern Strecken der Rheinregulierung. Praktisch wird sich ein solches Vorgehen wohl nur noch auf die Strecken parallel zur Stufe Ottmarsheim auswirken, für welche in der Baukommission bereits ein entsprechender Beschluss gefasst worden ist. In den vorgenannten Kosten sind die durch diesen Beschluss in Bezug auf die Vereinbarung vom 19. Dezember 1947 orzielten Ersparnisse bereits berück-sichtigt.

Das Werk der Rheinregulierung findet also vertraglich seinen Abschluss mit der Beendigung der im Vertrag vom 19. Dezember 1947 fest-gelegten Arbeiten, die auf den Rheinstrecken parallel zu den in Ausführung begriffenen Seitenkanalstrecken nur noch nach Bedarf fertigzustellen sind, und dem anschliessenden, während der Bewährungsfrist der Bauwerke zu über-nehmenden Unterhalt. Weitergehende rechtliche Verpflichtungen der Schweiz bestehen nicht. Die Schweiz könnte allenfalls — unter Betonung, dass ihr dazu keine Rechtspflicht obliegt — die Hand zu weitem Arbeiten bieten, wenn diese für sie von entsprechendem wirtschaftlichem Interesse und Wert wären. Sollte aus irgendeinem noch unbekanntem Grunde eine solche Mitwirkung als gegeben erscheinen, so wäre dafür der Abschluss eines neuen Staatsvertrags erforder-lich, worüber wir der Bundesversammlung vorher Bericht erstatten würden.

Bis zum Abschluss des Regulierungswerkes dürften der dem Staatsvertrag vom 28. März 1929 zugrunde liegende Maximalbetrag von 55 Millionen Mark um etwa rund 16 Millionen Mark und der entsprechende maximale Anteil der Schweiz von 44 Millionen Franken um weniger als etwa 10 Millionen Schweizer-franken überschritten werden. Die zur Deckung des schweizerischen Anteils an den Mehrkosten erforderlichen jährlichen Beträge werden in die Voran-schläge der Eidgenossenschaft einzustellen sein.

Die Mehrkosten sind, wie eingangs schon erwähnt, zur Hauptsache auf den vermehrten Unterhalt als Folge des Unterbruchs der Arbeiten durch den Krieg, auf die Behebung von Kriegsschäden und auf die allgemeine Teuerung zurückzuführen.

Den Anteil dieser einzelnen Faktoren einigermassen zuverlässig ausein-anderzuhalten, ist kaum möglich. Bei der Betrachtung dieser unter den vor-liegenden Umständen relativ klein erscheinenden Kostenüberschreitung von weniger als 25% für ein Werk, das im Jahre 1930 begonnen worden ist, darf aber nicht vergessen werden, dass die ursprünglich vorgesehenen Grund-schwellen nicht zur Ausführung gelangten, sonst wäre die Überschreitung be-trächtlich grösser; wegen dieser Überschreitung wären sie aber auch aus dem Rahmen der vertraglichen Verpflichtungen der Schweiz gefallen.

Wenn man aber bedenkt, welche segensreichen Auswirkungen die ausgeführten Rheinregulierungsarbeiten bisher für die Schweiz und für Basel als Hafenplatz gehabt haben und weiterhin haben werden — die direkten und indirekten Frachtersparnisse für die schweizerische Volkswirtschaft übertreffen die Summe, mit welcher man beim Abschluss des Vertrages vom 28. März 1929 rechnete, um einen ganz bedeutend höhern Prozentsatz als die heute erforderlichen Kosten die ursprünglich berechneten Kosten der Rheinregulierung übersteigen; ferner haben die schweizerische Beteiligung an der Rheinschiffahrt selbst sowie die Basler Häfen einen ungeahnten Aufschwung genommen —, so erscheint der aufzuwendende Beitrag der Schweiz als ein sehr gut angelegtes Kapital, dessen volkswirtschaftliche Rendite feststeht.

Der Bundesrat beantragt Ihnen, von vorliegendem Bericht in zustimmendem Sinne Kenntnis zu nehmen.

Genehmigen Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, die Versicherung unserer ausgezeichneten Hochachtung.

Bern, den 16. Juni 1950.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Max Petitpierre

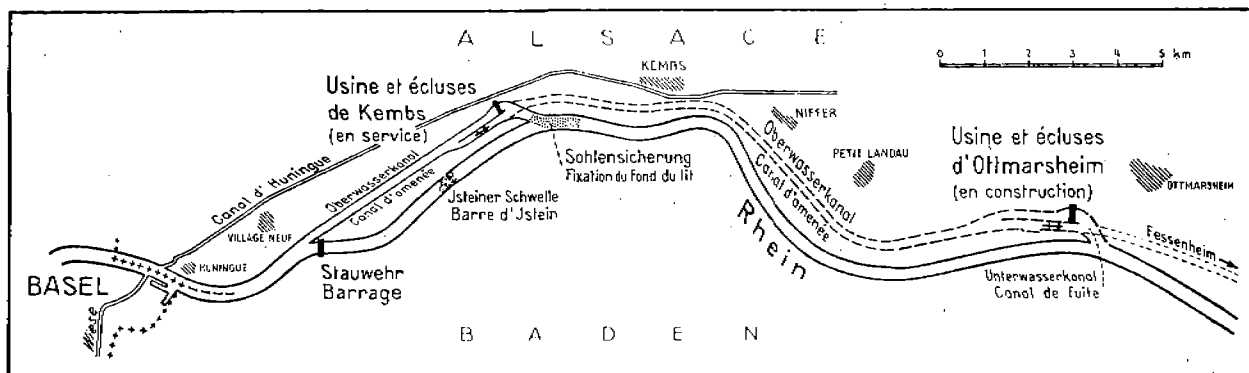
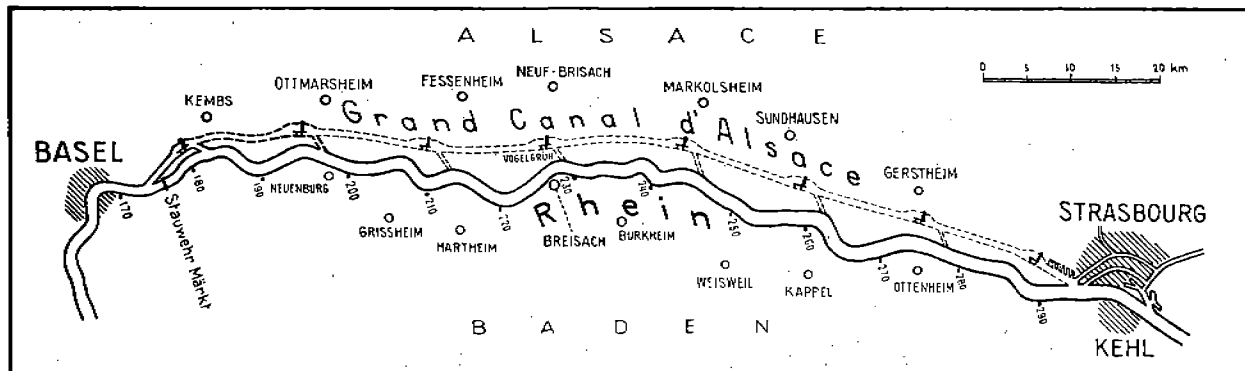
Der Bundeskanzler:

Leimgruber

9144

Beilage:

französisch-schweizerische Vereinbarung vom 19. Dezember 1947
betreffend die Ausführung der Rheinregulierungsarbeiten
zwischen Strassburg/Kehl und Istein.



Vereinbarung
betreffend
die Ausführung der Rheinregulierungsarbeiten
zwischen Strassburg/Kehl und Istein

Die unterzeichneten, in gehöriger Form bevollmächtigten Vertreter der schweizerischen und französischen Regierungen, letztere sowohl im Namen Frankreichs als auch auf Rechnung der französischen Besetzungszone in Deutschland handelnd, d. h.

für die Schweiz:

Herr Hohl
» Schaller
» Mutzner
» Payot
» Zschokke
» Oesterhaus
» Marti
» Haas
» Zurbrügg

für Frankreich:

Herr de Panafieu
» Peltier
» Graff
» Auboyneau
» Bonét-Maury

haben folgende Bestimmungen vereinbart:

Artikel 1

1. - Die Schweiz und die französische Besetzungszone werden ohne Unterbrechung, mit dem technischen und behördlichen Beistand Frankreichs und während der Dauer der vorliegenden Vereinbarung, alle Arbeiten der Regulierung des Rheins zwischen Strassburg/Kehl und Istein so weiterführen, dass das Bauprogramm und dessen Ausführungsfristen, wie sie im Anhang in den Tafeln I und II vorgesehen sind, eingehalten werden.

2. - Die in Artikel 13 erwähnte Baukommission kann an diesem Programm und an den Fristen jene Änderungen vornehmen, die ihr nützlich erscheinen.

Artikel 2

1. - Die französische Besetzungszone wird nach Massgabe dieser Vereinbarung und während ihrer Dauer die Verbindlichkeiten betreffend die Rhein-

regulierung erfüllen, die Deutschland gegenüber der Schweiz im Vertrag vom 28. März 1929 in Bern und im Protokoll vom 18. Dezember 1929 in Genf übernommen hat.

2. – Die französische Besetzungszone übernimmt indessen nicht die von der deutschen Regierung durch den Artikel 5 des Vertrages vom 28. März 1929 auf eigene Kosten übernommene Verpflichtung, alle schädlichen Folgen, die für den bereits regulierten Teil der Wasserstrasse unterhalb Strassburg durch die Ausführung der Regulierungsarbeiten oberhalb Strassburg entstehen könnten, zu beheben. Die Rechte und Pflichten der verschiedenen Staaten bleiben in dieser Hinsicht dieselben wie sie durch die Resolution der Rheinzentralkommission vom 29. April 1925 und durch die zwei obgenannten Vereinbarungen festgelegt werden; die vorliegende Vereinbarung ändert daran nichts.

Artikel 3

1. – Die Ausführung der in den Tafeln im Anhang vorgesehenen Arbeiten wird durch das Badische Wasserstrassenamt in Freiburg i. Br., «Service des travaux» genannt, fortgesetzt, und zwar anstelle der in Artikel 5 des Protokolls von Genf vom 18. Dezember 1929 als «Bauleitung» bezeichneten Badischen Wasser- und Strassenbaudirektion in Karlsruhe. Der «Service des travaux» erfüllt alle Verpflichtungen, die bisher der Bauleitung überbunden waren.

2. – Man ist indessen darüber einig, dass die Baukommission, wenn es zur fristgemässen Durchführung des Bauprogramms nötig ist, dem «Service des travaux» die erforderlichen Abhilfemassnahmen vorschreiben wird. Sie kann ihn insbesondere ermächtigen, sich die Mitwirkung von deutschen oder ausländischen Unternehmungen, Privatbureaux oder Versuchsanstalten zu sichern.

3. – Der Finanzausschuss wird in Anspruch genommen werden, wenn solche Massnahmen nennenswerte Änderungen des Finanzprogramms und der Verteilung der Ausgaben bewirken.

Artikel 4

1. – Um die Anwendung des ersten Artikels des Genfer Protokolls zu erleichtern, durch welchen sich Frankreich verpflichtete, dem Regulierungsunternehmen seinen technischen und behördlichen Beistand zu leihen, wird der «Service des travaux» in Strassburg über ein Bureau verfügen, das die aus Frankreich kommenden Leistungen sicherzustellen hat.

2. – Das Eidgenössische Amt für Wasserwirtschaft in Bern wird, zur Sicherstellung der aus der Schweiz kommenden Leistungen, seine Dienste zur Verfügung stellen.

Artikel 5

1. – Alle Rheinregulierungsarbeiten, die in den Tafeln des Anhangs vorgesehen sind, werden in der französischen Besetzungszone eine Priorität ersten Ranges geniessen.

2. – Die früher gewährten Erleichterungen und Vorteile für die Lieferungen, welche für das Unternehmen der Rheinregulierung bestimmt sind, werden aufrecht erhalten.

Artikel 6

Die Kosten der Arbeiten, die Gegenstand dieser Vereinbarung sind, werden zwischen der Schweiz und der französischen Besetzungszone im Verhältnis von sechzig zu vierzig Prozent verteilt.

Artikel 7

Für die im vorbergehenden Artikel vorgesehene Verteilung der Ausgaben zwischen der Schweiz und der französischen Besetzungszone gilt der Schweizerfranken als Rechnungswährung. Um diese Verteilung durchzuführen, werden

1. die bis zum 31. März 1949 in Reichsmark gemachten Ausgaben zum Kurs von 1,73 Schweizerfranken für eine Reichsmark umgerechnet.

Dieser Kurs wird durch stillschweigende Erneuerung auch für die Ausgaben in Reichsmark des folgenden Geschäftsjahres angewendet, wobei die Schweiz und die französische Besetzungszone die Möglichkeit haben, einen Monat vor Ablauf eines jeden Geschäftsjahres die Revision des Wechselkurses für das nächste Geschäftsjahr zu verlangen.

Diese Revision kann im übrigen jederzeit während eines Geschäftsjahres verlangt werden, im Falle:

- einer allgemeinen Währungsreform, die die französische Besetzungszone berührt,
- wichtiger Änderungen des Protokolls betreffend den Austausch von Waren und Dienstleistungen sowie den Zahlungsverkehr zwischen der Schweiz und der deutschen Grenzzone vom 22. November 1945 und 7. Juni 1946,
- wichtiger Änderungen der wirtschaftlichen Grundlagen der Ausführungen der Regulierungsarbeiten, insbesondere durch eine tiefgreifende Änderung der Arbeitslohnverhältnisse.

Im Falle der Festsetzung eines allgemeinen Wechselkurses für die Beziehungen zwischen der Schweiz und der Besetzungszone wird dieser Kurs automatisch künftig den bis dahin in Kraft stehenden Kurs ersetzen.

2. Die ausserhalb der Schweiz und Deutschland gemachten Ausgaben werden zu jenem Kurse verrechnet, der zwischen der Schweiz und dem in Betracht kommenden Staate zur Zeit der Begleichung dieser Ausgaben in Kraft steht.

Artikel 8

Wenn die Summe der durch die Schweiz ausgeführten Zahlungen während eines Geschäftsjahres den der Schweiz zufallenden Anteil von 60 % übersteigt,

wird dieser Ausgabenüberschuss in die Rechnung des folgenden Geschäftsjahres zu ihren Gunsten übertragen.

Artikel 9

1. — Der «Service des travaux» besorgt das Rechnungswesen für die Gesamtheit der in der Tafel des Anhangs vorgesehenen Arbeiten und stellt die Abrechnung auf.

2. — Der «Service des travaux» wird dafür sorgen, dass die der Wiedergutmachung der Kriegsschäden entsprechenden Kosten später so gut wie möglich ausgeschrieben werden können.

3. — Die der Schweiz oder dem «Service des travaux» allenfalls zustehenden Rechte, sich für diese Schäden von Deutschland entschädigen zu lassen, werden durch die vorliegende Vereinbarung nicht berührt.

Artikel 10

1. — Um die Wiederaufnahme und hernach die Finanzierung der Regulierungsarbeiten zu erleichtern, wird die Schweiz dem «Service des travaux» in dem der Ratifizierung dieser Vereinbarung folgenden Monat einen Vorschuss von 3,3 Millionen Schweizerfranken für das erste Geschäftsjahr gewähren. Dieser Vorschuss wird bis zum 30. September 1948 auf 4 Millionen Schweizerfranken erhöht.

2. — Für jedes folgende Geschäftsjahr wird die Schweiz einen Vorschuss gewähren, der 60 % der Ausgaben entspricht, die im Ausgabenprogramm der Regulierung vorgesehen sind, so wie dieses sich aus der eventuellen Anwendung der Vorschriften der vorstehenden Artikel 1, 2. Absatz, und des Artikels 3, 3. Absatz, ergibt und zwar nach Abzug des Betrages jener Ausgaben, die direkt durch die Schweiz geregelt werden.

3. — Wenn der «Service des travaux» im Laufe eines Geschäftsjahres findet, dass die vorgeschossene Summe nach Berücksichtigung der direkten Ausgaben der Schweiz weniger beträgt als der schweizerische Kostenanteil von 60 %, dann wird der Vorschuss bis zum mutmasslichen Betrag von 60 % ergänzt.

4. — Die genaue Abrechnung wird am Ende jedes Geschäftsjahres auf den 31. März und im Hinblick auf die im Artikel 6 vorgesehene Kostenverteilung aufgestellt.

Artikel 11

Die im Artikel 10 vorgesehenen Vorschüsse in Schweizerfranken und die zusätzlichen Zahlungen, die sich eventuell aus der Anwendung des Artikels 6 ergeben können, werden auf ein Spezialkonto einbezahlt, das keine Zinsen trägt und bei der Schweizerischen Nationalbank in Zürich auf den Namen des «Office des Changes de la Zone française» eröffnet wird. Das genannte «Office» kann über die auf seinem Konto stehenden Beträge verfügen nach Massgabe

der bestehenden oder künftigen Vereinbarungen über den Austausch von Waren und Dienstleistungen sowie über den Zahlungsverkehr zwischen der Schweiz und der deutschen Grenzzone (zurzeit das Protokoll vom 22. November 1945 und 7. Juni 1946).

Artikel 12

1. – Die Schweiz behält sich vor, den zu ihren Gunsten bestehenden Saldo der Abrechnungen der Regulierung aus der Zeit vor dem Inkrafttreten dieser Vereinbarung in einem spätern Zeitpunkt geltend zu machen.

2. – Falls während der Dauer dieser Vereinbarung der «Service des travaux» schwimmendes Material (einschliesslich Zugehör) verkaufen sollte, das vor dem Inkrafttreten unter Bedingungen erworben oder wiederhergestellt wurde, die das Verhältnis von 60 % zu Lasten der Schweiz und 40 % zu Lasten Deutschlands nicht berücksichtigten, so wird die entsprechende Einnahme verteilt gemäss den tatsächlichen Leistungen der Schweiz oder Deutschlands für den Kauf oder für die Wiederherstellung.

3. – Solche Verkäufe sind der vorgängigen Zustimmung der Baukommission und des Finanzausschusses unterworfen.

Artikel 13

Die französischen Behörden werden die deutsche Vertretung im Schosse des Finanzausschusses und der Baukommission regeln, welche ihre einschlägigen Reglemente den Bestimmungen der vorliegenden Vereinbarung anpassen werden.

Artikel 14

Die Schweiz und Frankreich sind darüber einig, von der Rheinzentral-kommission zu verlangen, unter Abänderung ihrer Resolution Nr. 20 vom 29. April 1925 folgende Bestimmungen betreffend die Rheinregulierung oberhalb Strassburg/Kehl anzunehmen:

Die für die Sicherung der Flußsohle vorgesehenen Grundschwellen können durch eine Verkleidung aus grobem Material ersetzt werden.

Artikel 15

Um den in Artikel 14 vorgesehenen Abänderungen, die das Rheinregulierungsprojekt erfährt, Rechnung zu tragen, wird die in der Ziffer 2 des Artikels 9 des Protokolls vom 18. Dezember 1929 vorgesehene Frist von drei auf sechs Jahre verlängert.

Artikel 16

Die vorliegende Vereinbarung, die in bezug auf ihre Artikel 1–13 vorübergehender Natur ist, wird mit dem 1. Januar 1948 in Kraft treten.

Zu Urkund dessen haben die Bevollmächtigten der beiden Parteien diese Vereinbarung in doppelter Ausfertigung unterschrieben.

So geschehen zu Bern, den 19. Dezember 1947.

Hohl

Schaller

Payot

Zschokke

Oesterhaus

Marti

Haas

Zurbrügg

de Panafieu

Peltier

Graff

Auboyneau

Bonét-Maury

Schlussprotokoll

ad Artikel 4

Es besteht Einverständnis darüber, dass der «Service français de la Navigation» für die Erlangung und die Regelung der aus Frankreich stammenden Leistungen dem Bureau des «Service des travaux» in Strassburg seinen technischen und behördlichen Beistand leisten wird.

ad Artikel 5

Es besteht Einverständnis darüber, dass die für die Arbeiten der Regulierung des Rheins zugewiesenen Arbeiter und das Material nicht für andere Aufgaben weggenommen werden. Ausnahmsweise können das Material für andere Zwecke und die Arbeiter für Unterhaltsarbeiten am Fluss verwendet werden, soweit die Regulierungsarbeiten dadurch nicht verlangsamt werden.

ad Artikel 8

Die Möglichkeit einer eventuellen Verrechnung von französischen Guthaben, aus Regulierungsarbeiten oder -lieferungen, mit schweizerischen Guthaben in Frankreich bleibt einer darüber zwischen Frankreich, der Schweiz und der Zone zu treffenden Abmachung vorbehalten.

ad Artikel 14

Die Schweiz und Frankreich sind darüber einig, von der Rheinzentral-kommission ohne Verzug die erforderliche Zustimmung zu verlangen für die in Artikel 14 in Aussicht genommene Ersetzung der im ursprünglichen Plan vorgesehenen Grundswellen durch eine Sohlensicherung aus grobem Material; diese Ersetzung soll aber nur durchgeführt werden, wenn die an einem Modell und sodann an einer Versuchsstrecke durchzuführenden Versuche durch die Baukommission als befriedigend angesehen werden.

So geschehen zu Bern, den 19. Dezember 1947.

R. Hohl

F. de Panafieu

Rheinregulierung

Beilage II

Schätzung des Ausgabenbetrages für die Arbeiten vom 1. Januar 1948 an bis zum 30. September 1952 und ihre Verteilung, einschliesslich der Ausgaben ab 1. Januar 1948 für die Hebung und Wiederinstandstellung des schwimmenden Materials, soweit sie am 1. Januar 1948 noch nicht bezahlt sind

Geschäftsjahr	Ausgaben				Schweiz Anteil sFr. 60 % von D.	Zahlungen der Schweiz an die Zone *)
	in RM.	in fFr.	in sFr.	Total in sFr.		
	A	B	C	D	E	E-C
1948—1949	4 125 000	57 600 000	1 710 000	10 920 000	6 552 000	4 842 000
1949—1950	4 000 000	15 000 000	300 000	7 760 000	4 656 000	4 356 000
1950—1951	4 000 000	12 000 000	300 000	7 650 000	4 590 000	4 290 000
1951—1952	4 000 000	8 000 000	300 000	7 510 000	4 506 000	4 206 000
1952	2 000 000	2 000 000	100 000	3 630 000	2 178 000	2 078 000
Total	18 125 000	94 600 000	2 710 000	37 470 000	22 482 000	19 772 000

Das erste Geschäftsjahr geht vom 1. Januar 1948—31. März 1949.

Die folgenden Geschäftsjahre gehen vom 1. April—31. März.

Das letzte Geschäftsjahr geht vom 1. April 1952—30. September 1952.

Es wurde angenommen 100 fFr. = 3.60 sFr.

1 RM. = 1.73 sFr.

*) In der Annahme, dass die Schweiz gewisse Zahlungen in französischen Franken nicht direkt vornehme.

(gez.) F. de Panafieu (gez.) R. Hohl