

# Denkschrift

über die Eisenbahn des Kreises Monschau.

# Inhaltsangabe.

## Vorbemerkung.

- I. Die maßgebenden Bestimmungen für die Festsetzung der deutsch-belgischen Grenze.
  - II. Die Bahnlinie Raeren-Kalterherberg.
  - III. Das Zustandekommen des Kommissionsbeschlusses vom 27. März 1920.
  - IV. Rechtliche Beurteilung des Kommissionsbeschlusses.
  - V. Die Wirtschaftslage und die Verkehrswege.
  - VI. Die Berichte des englischen und des italienischen Kommissars.
  - VII. Die Stellungnahme der Bevölkerung.
-

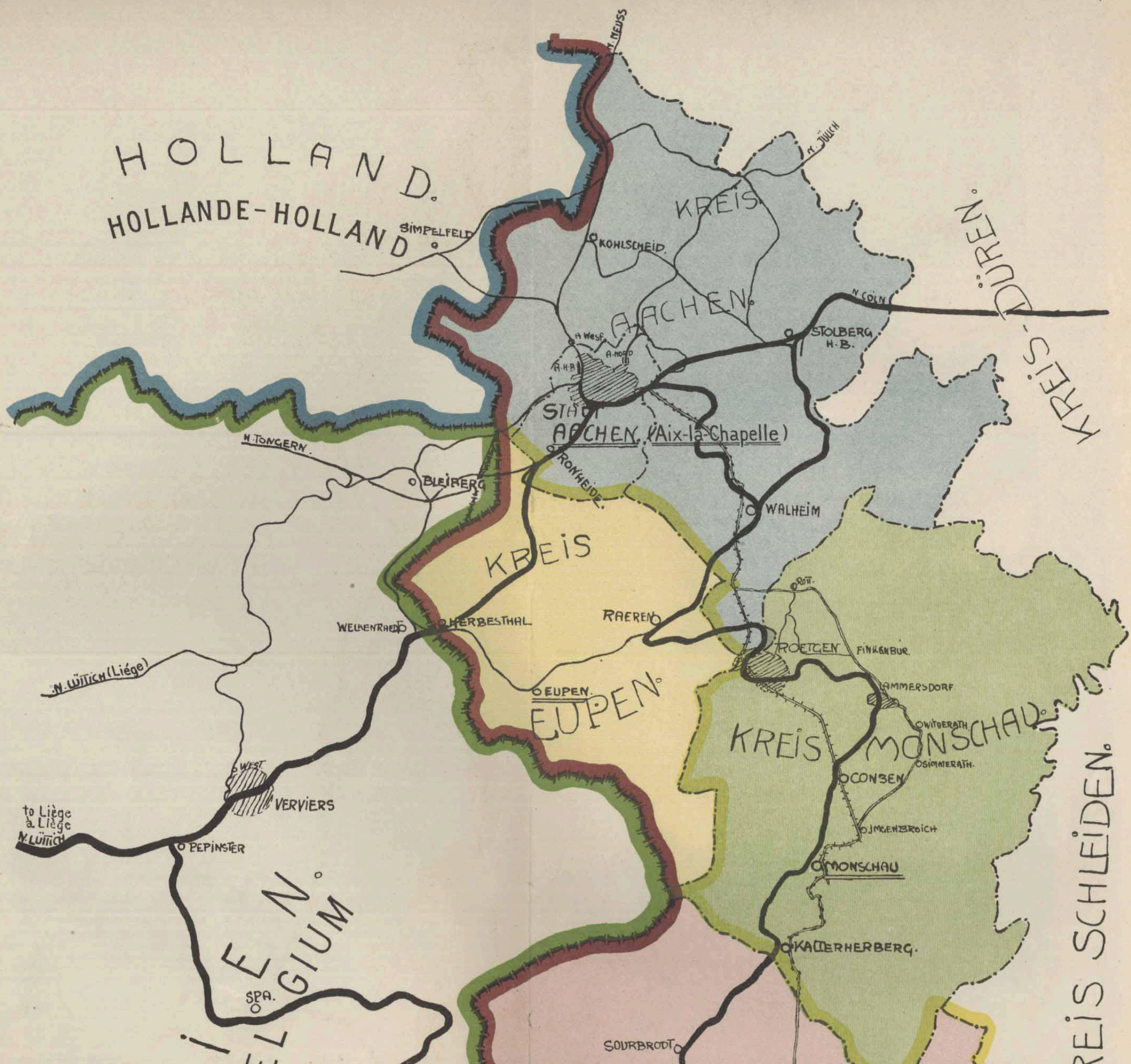
## Vorbemerkung.

Die Kommission zur Festsetzung der deutsch-belgischen Grenze hat am 27. März 1920 in Lüttich den Beschluß gefaßt, daß es angebracht sei, Belgien die Eisenbahnlinie Raeren-Kalterherberg unter gewissen Bedingungen, die von der Kommission genehmigt werden müßten, zuzusprechen. Das deutsche Mitglied der Kommission hat es abgelehnt, sich an dieser Beschlußfassung zu beteiligen.

Der Beschluß der Kommission muß als ungültig betrachtet werden, weil die Kommission damit ihre Befugnisse überschritten hat. Er verletzt mehrere Bestimmungen des Friedensvertrags und der Instruktion des Obersten Rates für die Grenzfestsetzungskommissionen; er beruht auf einer unrichtigen und einseitigen Einschätzung der in Frage kommenden Interessen und steht im Widerspruch mit den Wünschen der Bevölkerung.

---





HOLLAND.  
HOLLANDE-HOLLAND

KREIS

AACHEN.

STADT  
AACHEN. (Aix-la-Chapelle)

KREIS-DÜREN.

KREIS

EUPEN.

KREIS MONSCHAU.

KREIS SCHLEIDEN.

to Liège  
à Liège  
N. Lüttich

BELGIUM.  
SPA.

SOURBRODT

SIMPELFELD

KOHLSCHEID.

STOLBERG  
H.B.

M. TONGERN.

BLEIBERG

RONHEIDE.

WALHEIM

WELKENRAD

HERBESTHAL

RAAREN

ROETGEN

FINKENBUR.

HAMMERSDORF.

OWITGERATH.

OSIMMERATH.

CONZEN

JMKENBRICH

MONSCHAU

KATTERHERBERG.

WEST

VERVIERS

PEPINSTER

SOURBRODT





G I E N  
BELGIQUE - BELGIUM

KREIS SCHLEIDEN

KREIS MALMEDJ

KREIS-PRÜM

LUXEMBURG  
LUXEMBOURG

N. Lütlich

PEPINSTER

SPA.

MONSCHAU

KALLERHERBERG.

SOURBRODT

MEIS

MALMEDJ

WEÛWERTS

BÜGENBACH

WEISMES

OSTAVELOT

TROIS-PONTS

MONTENAUD

N. JUNKERATH

OBORN

POTEAUX

VIELSALM

ST. VITH.

STEINEBRUK

LOMMERSWEILE

N. GEROLSTEIN

HEMMERES

GOUVJ

TENGELER

N. UBRMONT

ULFLINGEN  
(TROIS-VIERGES)

PRÜM

# I. Die maßgebenden Bestimmungen für die Festsetzung der deutsch-belgischen Grenze.

## I.

Der Friedensvertrag bestimmt:

Art. 27: »Die Grenzen Deutschlands werden folgendermaßen festgelegt:

### 1. Gegen Belgien:

Von dem Treffpunkt der belgischen, niederländischen und deutschen Grenze nach Süden: Die Nordostgrenze des ehemaligen Gebietes von Neutral-Moresnet, dann die Ostgrenze des Kreises Eupen, dann die Grenze zwischen Belgien und dem Kreise Monschau, dann die Nordost- und Ostgrenze des Kreises Malmédy bis zu ihrem Treffpunkt mit der von Luxemburg. . . . .«

Art. 29: »Die oben beschriebenen Grenzen sind in Rot auf einer Karte im Maßstabe 1 : 1 000 000 eingezeichnet, die dem gegenwärtigen Vertrag als Anlage beigelegt ist. Im Falle von Abweichungen zwischen dem Wortlaut des Vertrages und dieser Karte ist der Wortlaut des Vertrages maßgebend.«

Art. 34. »Deutschland verzichtet zugunsten Belgiens auf alle Rechte und Ansprüche auf das gesamte Gebiet der Kreise Eupen und Malmédy. Während sechs Monate nach Inkrafttreten des gegenwärtigen Vertrages werden von der belgischen Behörde in Eupen und Malmédy Listen ausgelegt; die Einwohner dieser Gebiete sind berechtigt, darin schriftlich den Wunsch auszudrücken, daß diese Gebiete ganz oder teilweise unter deutscher Souveränität verbleiben. . . . .«

Art. 35: »Eine Kommission von sieben Mitgliedern, von denen fünf von den Alliierten und Assoziierten Hauptmächten, eines von Deutschland und eines von Belgien ernannt werden, tritt zwei Wochen nach Inkrafttreten des gegenwärtigen Vertrages zusammen, um an Ort und Stelle unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Verhältnisse und der Verkehrswege die neue Grenzlinie zwischen Belgien und Deutschland festzulegen. Diese Kommission entscheidet mit Stimmenmehrheit. Ihre Entscheidungen sind für die Beteiligten bindend.«

Art. 372: Durchquert infolge der Festsetzung neuer Grenzen eine Eisenbahnverbindung zwischen zwei Teilen desselben Landes ein anderes Land oder verläuft eine Zweiglinie aus einem Land in ein anderes, so werden vorbehaltlich der Sonderbestimmungen des gegenwärtigen Vertrages die Betriebsverhältnisse in einem Abkommen zwischen den beteiligten Eisenbahnverwaltungen geregelt. . . . .«

## 2.

Der Oberste Rat hat am 15. Oktober 1919 eine Instruktion für die Grenzkommission genehmigt. Diese Instruktion stellt zwar, da sie von der deutschen Regierung nicht anerkannt worden ist, keine Ergänzung des Friedensvertrages dar, sie enthält aber



die Vorschriften, die nach dem Willen des Obersten Rates für die nichtdeutschen Mitglieder der Grenzkommission maßgebend sein sollen, und sie kennzeichnet in authentischer Form die Auffassung der Alliierten und Assoziierten Mächte über die Befugnisse der Grenzkommissionen.

Die Instruktion bestimmt unter I. Allgemeines:

»Die Grenzkommissionen haben die Aufgabe, im Gelände festzulegen a) zunächst die in Friedensverträgen beschriebenen Grenzen, b) später die Grenzen, die nach Vornahme der verschiedenen Volksabstimmungen festzusetzen sind. Die Kommissionen sind nicht allein befugt, die als eine im Gelände noch zu bestimmende Linie bezeichneten Teilstücke zu bestimmen, sondern auch, wenn einer der beteiligten Staaten es verlangt und die Kommission es als zweckmäßig anerkennt, die als Verwaltungsgrenzen bezeichneten Teilstrecken nachzuprüfen. Ausgenommen sind die im August 1914 vorhanden gewesenen internationalen Grenzen, wo die Aufgabe der Kommissionen auf die Besichtigung der Grenzpfähle und der Grenzsteine beschränkt bleibt. Die Kommissionen werden bemüht sein, in diesen beiden Fällen den in den Verträgen enthaltenen Festsetzungen so genau wie möglich zu folgen und soweit als möglich den Verwaltungsgrenzen und den örtlichen Wirtschaftsinteressen Rechnung zu tragen.«

In einem Nachtrag zu der Instruktion wird diese Bestimmung folgendermaßen ergänzt: »Die Abänderung einer Grenzlinie darf nicht zum Zweck haben, die Zugehörigkeit von Gemeinden zum einen oder anderen Staat, wie sie sich aus dem Friedensvertrag ergibt, zu ändern. Die Befugnis der Kommission zur Abänderung soll beschränkt sein auf Detailbestimmungen mit dem alleinigen Ziel, die wirtschaftlichen und verkehrstechnischen Beziehungen zu erleichtern und möglicherweise die Führung der Grenzlinie einfacher und praktischer zu gestalten.«

In einem neuen Nachtrag vom 1. Mai wird bestimmt:

»Die Grenzkommissionen dürfen von der Zuteilung einer Gemeinde an den einen oder den anderen der beteiligten Staaten grundsätzlich nicht abweichen, sobald diese in den Verträgen ausgesprochen ist. Sie dürfen es ausnahmsweise tun, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind: 1. Übereinstimmung der beteiligten Mächte, 2. einstimmiger Beschluß der Kommission, 3. Gründe rein wirtschaftlicher Art mit Ausschluß aller völkischen, sprachlichen oder religiösen Gründe. Vor Erlang der Rechtskraft muß jede Änderung dieser Art vom Botschafterrat gebilligt sein.«

## II. Die Bahnlinie Raeren-Kalterherberg.

Wie aus der anliegenden, im Maßstabe 1 : 250 000 gehaltenen Karte\*) ersichtlich, ist die Bahnlinie Raeren-Kalterherberg das im Kreise Monschau belegene Stück der von der großen Bahnstrecke Köln-Aachen-Lüttich-Paris bei Stolberg und bei Aachen nach Süden abzweigenden Linie Stolberg (Aachen)-St. Vith-Üflingen (= Trois Vierges)-Luxemburg. Diese Bahnlinie berührt mit einem 8km langen Bogen (Raerener Bogen) zwischen Walheim und Rötgen den Kreis Cupen, durchschneidet sodann auf 28 km Länge den Kreis Monschau mit den Stationen Rötgen, Lammersdorf, Conzen, Monschau und Kalterherberg, um bei dieser letzten Station in den Kreis Malmedy einzutreten,

\*) Siehe Anlage am Anfang.



den sie in seiner ganzen Länge von Norden nach Süden durchquert. Bei Lengeler tritt die Bahn auf luxemburgischen Boden.

Die Bahnlinie Stolberg (Aachen)–St. Vith–Ulflingen ist in erster Linie eine dem internationalen Güterverkehr dienende Bahn; auf ihr werden Steins und Kohle aus Deutschland nach Luxemburg und Lothringen und Erze in umgekehrter Richtung befördert. Die Bahn ist ferner die Hauptverbindungsline der Kreise Malmedy, Monschau und Eupen mit Aachen, das die wirtschaftliche Zentrale für diese drei Kreise bildet. Für den Kreis Eupen ist sie nicht ganz so wichtig wie für die Kreise Malmedy und Monschau, weil Eupen auch durch ein gutes elektrisches Bahnnetz mit Aachen verbunden ist. Hingegen ist die Bahn nur von ganz untergeordneter Bedeutung für den Verkehr der drei Kreise untereinander, insbesondere zwischen den Kreisen Eupen und Malmedy. Ein nennenswerter Verkehr dieser Art hat niemals bestanden und wird nie bestehen, wobei zu bemerken ist, daß die Städte Eupen und Malmedy nur durch Nebenanschlüsse mit der Bahn verbunden sind.

### III. Das Zustandekommen des Kommissionsbeschlusses vom 27. März 1920.

Die in Art. 35 des Friedensvertrages vorgesehene Grenzkommision hat ihre erste Vollsitzung am 23. Januar 1920 in Paris abgehalten. Da die Vereinigten Staaten von Amerika keinen Vertreter entsandt hatten und ein Vertreter des amerikanischen Mitgliedes nicht bestellt worden war, bestand die Kommission statt aus sieben Mitgliedern, wie Art. 35 es vorschreibt, nur aus sechs, und zwar waren entsandt worden:

1. von Deutschland: Landrat Heimann,
2. » Belgien: Sous-Directeur im Kolonialministerium Maury,
3. » England: Oberstleutnant Whitlock,
4. » Frankreich: Oberstleutnant Tilho,
5. » Italien: Oberstleutnant Pellissone,
6. » Japan: Kommandant Oufami.

Zum Vorsitzenden war bereits vorher, ohne Beteiligung des deutschen Mitgliedes, der Vertreter Frankreichs, Oberstleutnant Tilho, gewählt worden.

Auf Vorschlag des Vorsitzenden fand zunächst eine Vorbesprechung zwischen dem deutschen und dem belgischen Vertreter statt. Hierbei erhob der belgische Vertreter im Auftrage seiner Regierung die Forderung, daß Belgien die Bahnlinie Raeren–Kalterherberg zugesprochen werde. Der deutsche Vertreter widersprach dieser Forderung mit dem Hinweis darauf, daß sie im Friedensvertrag in keiner Weise begründet sei, und stellte bei der nächsten Kommissionsitzung den Antrag, daß die Kommission zunächst zu der Rechtsfrage Stellung nehmen möge, ob und inwieweit sie sich für zuständig halte, von der in den Art. 27 und 29 beschriebenen Grenze abzuweichen. Demgemäß wurde beschlossen, daß der deutsche und der belgische Vertreter ihren Rechtsstandpunkt in dieser Frage in kurzen Notizen darlegen sollten. Diese Notizen wurden in der nächsten Sitzung vorgelegt; sie sind unter Nr. 1 und 2 des beigelegten Anlagenheftes wiedergegeben (belgische Note vom 29., deutsche vom 30. Januar 1920).

Der belgische Vertreter hatte in seiner Note die reine Rechtsfrage verlassen, war bereits zur sachlichen Begründung seiner Forderung übergegangen und hatte sich erboten, für den Fall der Zuteilung der Bahn an Belgien Deutschland Kompensa-

tionen zu gewähren, die die Grenzkommission festsetzen sollte. Mit Rücksicht darauf erhielt der deutsche Vertreter Gelegenheit, sich in einer besonderen Zusatznote vom 31. Januar zu der Frage der Kompensationen zu äußern (vgl. Nr. 3 des Anlagenheftes); er führte darin aus, daß Kompensationen bei der Grenzfestsetzung nach dem Friedensvertrag unzulässig seien, ein Standpunkt, den übrigens auch die Grenzkommission für das Saargebiet in einer ihrer ersten Sitzungen eingenommen hat. Zu dieser grundsätzlichen Frage hat die Kommission erst am 27. März Stellung genommen.

Obwohl der Vorsitzende dem deutschen Vertreter zugesichert hatte, daß vor der Entscheidung über die Rechtsfrage noch eine Aussprache in einer Vollsitzung stattfinden werde, legte er in der Sitzung vom 2. Februar, ohne daß eine solche Aussprache stattgefunden hatte, einen Beschluß der Vertreter der nichtbeteiligten Mächte vom 31. Januar vor, der als Grundlage für das Verhalten der Kommission gegenüber Anträgen auf Grenzveränderungen dienen sollte. Er lautet:

»Die vier Kommissare der nichtbeteiligten Mächte haben einstimmig folgendes beschlossen:

Die Kommission hat das Recht, nach Prüfung an Ort und Stelle aus eigener Machtvollkommenheit zu entscheiden, welche Grenzveränderungsvorschläge, die von den Kommissaren der beteiligten Mächte gemacht werden, für zulässig im Sinne des Art. 35 erklärt werden können.

Für den Fall, daß Grenzveränderungen von geringem Umfang für erforderlich erachtet werden, kann die Kommission sie aussprechen, ohne sich damit zu beschäftigen, gleichwertige Kompensationen ausfindig zu machen.

Für den Fall, daß Veränderungen von großem Umfang sich als erforderlich erweisen sollten, kann die Kommission sie aussprechen, wird aber dann Sorge dafür tragen, daß zwischen den Objekten, deren Austausch hier nach den beteiligten Mächten auferlegt werden wird, eine angemessene Kompensation stattfindet.« (Vgl. Anlagenheft Nr. 4.)

Sowohl gegen das Verfahren des Vorsitzenden, entgegen seiner Zusage, ohne Aussprache überraschend mit einem endgültigen Beschluß von grundlegender Bedeutung hervorzutreten, wie gegen den Inhalt dieses Beschlusses, der nach deutscher Ansicht die Zuständigkeit der Kommission weit über den Willen des Friedensvertrages hinaus erweiterte, legte der deutsche Vertreter sofort nachdrücklich Verwahrung ein und bezeichnete es auch als mit Art. 35 des Friedensvertrages unvereinbar, daß der bestandene Beschluß lediglich von den vier nichtbeteiligten Kommissaren und nicht in einer Vollsitzung gefaßt worden sei. Er betonte nochmals, daß der Beschluß in zwei grundsätzlichen Punkten nach deutscher Ansicht unhaltbar sei; einmal insofern er größere Grenzveränderungen für zulässig erkläre, und ferner insofern er Kompensationen in Aussicht nehme.

Auf diesen Einspruch erwiderte der Vorsitzende: »Der deutsche und der belgische Kommissar haben ihre Ansicht über den Art. 35 dargelegt. Nach einer sorgfältigen Prüfung dieser Ausführungen haben die Vertreter der nichtbeteiligten Mächte das soeben verlesene Protokoll aufgesetzt. Die Kommission hat eine Frage entschieden. Das Protokoll hat als Grundlage für die folgenden Arbeiten zu gelten: Der Friedensvertrag hat den Kommissaren die Auslegung seiner Bestimmungen und die Anwendung seiner Richtlinien und Vorschriften im Geiste des Vertrages überlassen. Die Kommission zählt unter ihren Mitgliedern Vertreter aller großen Mächte, und ihre Aufgabe ist nicht so beschränkt, wie der deutsche Kommissar anzunehmen scheint.«

Auf die letztere Bemerkung entgegnete der deutsche Kommissar, er müsse bestreiten, daß man aus der Zusammensetzung der Kommission schließen könne, daß sie das Recht habe, sich Kompetenzen zuzuschreiben, die über die ihr durch den Friedensvertrag übertragene Kompetenz hinausgingen.

In der folgenden Sitzung vom 3. Februar 1920 stellte der deutsche Kommissar nochmals ausdrücklich folgende Frage: »Ist in dem letzten Absatz des Protokolls über die Sitzung vom 31. Januar, an der nur die vier Kommissare der nichtbeteiligten Mächte teilgenommen haben, grundsätzlich und endgültig beschlossen worden, daß die Kommission auf Grund von Art. 35 das Recht habe, erhebliche Veränderungen der Grenze vorzunehmen und in diesem Fall Kompensationen festzustellen?« Diese Frage wurde von den vier Vertretern der nichtbeteiligten Mächte einstimmig bejaht.

Der deutsche Vertreter hat daraufhin beim nächsten Zusammentritt der Kommission, der 14 Tage später in Lüttich stattfand, seinen Einspruch gegen die Auslegung des Art. 35 durch die Kommission erneut wiederholt und eingehend begründet (deutsche Note vom 16. Februar, Anlagenheft Nr. 5, nebst dem sich daran anschließenden Notenwechsel vom 20. Februar, Anlagenheft Nr. 6 und 7). In diesem Einspruch hat er beantragt, den Beschluß der Kommission einer erneuten Prüfung zu unterziehen und gegebenenfalls das Gutachten eines Rechtsgelehrten über die strittige Rechtsfrage — Grenzveränderungen von großem Umfang und Kompensationen — einzuholen. Auf diese Anträge ist zunächst weder der Vorsitzende noch die Kommission eingegangen.

Aus den vorstehenden Ausführungen ist folgendes festzustellen:

1. Ein für die gesamte weitere Arbeit der Kommission grundlegender Beschluß ist in einer Sitzung gefaßt worden, an der nur die Vertreter der nichtbeteiligten Mächte teilgenommen haben. Es liegt auf der Hand, daß dies unzulässig ist. Zudem war am 30. Januar verabredet worden, daß zunächst eine Aussprache über die Denkschriften des deutschen und des belgischen Kommissars stattfinden solle.

2. Der Beschluß führt keinerlei Gründe an. Eine Begründung ist auch später nicht gegeben worden. In der Sitzung vom 2. Februar hat der Vorsitzende lediglich erklärt, daß der Beschluß nach sorgfältiger Prüfung der deutschen und der belgischen Denkschrift gefaßt worden sei. Es widerspricht den einfachsten Verhandlungsgrundsätzen, daß in einer umstrittenen Frage Beschlüsse von grundsätzlicher Bedeutung ohne eingehende Stellungnahme zu allen dafür und dagegen vorgebrachten Punkten gefaßt werden.

3. Einen wesentlichen Inhalt des Beschlusses vom 31. Januar bildet die Zulässigkeit von Kompensationen. Gerade in diesem Punkte lag aber ein Einspruch des deutschen Vertreters vor. Dieser Einspruch ist nicht berücksichtigt worden. Die gesamte fernere Tätigkeit der Kommission bis zum 27. März hat sich also nach einem Beschluß vollzogen, dessen Grundlage angefochten war, ohne daß über den vorgebrachten Einspruch zuvor entschieden worden wäre.

Schon diese Feststellungen lassen erkennen, daß das Verfahren der Kommission von Anfang an nicht den Grundsätzen ordnungsmäßiger Verhandlung entsprach.



Unter Aufrechterhaltung und wiederholter Betonung seines Einspruchs gegen den von den übrigen Kommissionsmitgliedern eingenommenen Standpunkt hat sich der deutsche Kommissar in eine sachliche Erörterung der Bahnfrage eingelassen in dem festen Bewußtsein, daß gerade die sachlichen Gründe bei objektiver Beurteilung eine Entscheidung zuungunsten Deutschlands unmöglich machen würden.

Nachdem eine eingehende Besprechung der Frage an der Hand von Kartenmaterial stattgefunden hatte, wurde auf Vorschlag des deutschen Kommissars eine Bereifung der für die Verbindung der Kreise Eupen und Malmedy sowie der Kreise Monschau und Aachen in Betracht kommenden Strecken (der belgischen Linien Pepinster-Stavelot-Malmedy und Raeren-Eupen-Herbesthal sowie der deutschen Linien Kalterherberg-Rötgen-Raeren-Aachen und Stolberg-Walheim) vorgenommen. Diese Bereifung sollte zeigen, daß die auf belgischem Gebiet bestehende Bahnverbindung zwischen Eupen und Malmedy mindestens ebensogut sei wie die durch deutsches Gebiet führende. Außerdem wollte der deutsche Vertreter der Kommission durch diese Reise Gelegenheit geben, die Vertreter der Bevölkerung des Kreises Monschau und der Berufsstände (Handel, Industrie, Landwirtschaft, Arbeiter, Beamte) anzuhören und ihre Wünsche bezüglich der Bahnlinie entgegenzunehmen.

Welches Ergebnis die Bereifung hatte, ist nicht zutage getreten; das darüber angenommene Protokoll gibt keinen Aufschluß hierüber. Zu einer Anhörung der Bevölkerung oder der Berufsstände ist es nicht gekommen, obwohl der Vorsitzende sich auf Anfrage des deutschen Kommissars dazu bereit erklärt hatte. Auf dem Bahnhof Monschau waren zwar die Vertreter der Bevölkerung und der Berufsstände vollzählig erschienen und hatten den dringenden Wunsch, in der für sie lebenswichtigen Bahnfrage gehört zu werden, doch lehnte der Vorsitzende eine Anhörung ab, beschränkte sich vielmehr darauf, einen Protest der Stadt und des Kreises Monschau entgegenzunehmen und die Bürgermeister von Rötgen und Kalterherberg im Eisenbahnwagen zu empfangen.

Im weiteren Verlauf der Verhandlungen wurde die Vernehmung von Sachverständigen über die von dem deutschen und dem belgischen Kommissar vorgebrachten sachlichen Behauptungen beschlossen.

Auch die Sachverständigenverhandlungen führten zu keinem Ergebnis. Die von dem Vorsitzenden angestrebte Einigung zwischen dem deutschen und dem belgischen Vertreter, die offenbar derart erfolgen sollte, daß Deutschland gegen Konzessionen und Kompensationen von belgischer Seite auf die Bahn verzichtete, ist nicht zustande gekommen.

Die von deutscher und belgischer Seite überreichten Sachverständigennoten sind beigelegt (Anlagenheft Nr. 8 bis 13). Aus diesen Noten ist zu ersehen, daß die belgischen Begründungen der Forderung auf die Bahnlinie Raeren-Kalterherberg von dem deutschen Sachverständigen in jedem Punkte widerlegt worden sind.

Mit besonderem Nachdruck muß darauf hingewiesen werden, daß die deutsche Eisenbahnverwaltung sich im Laufe der Verhandlungen bereit erklärt hat, den gesamten Verkehr zwischen den Kreisen Eupen und Malmedy auf der Bahnlinie des Kreises Monschau von Kalterherberg bis Raeren ohne Aufenthalt und ohne jede Zollkontrolle mit belgischen Zügen und mit belgischem Zugpersonal zu gestatten. Da Belgien die Bahnlinie des Kreises Monschau im wesentlichen deswegen forderte, weil sie es für den Verkehr zwischen Eupen und Malmedy für erforderlich hielt, wären mit diesem, vom Geiste weitestgehenden Entgegenkommens getragenen Angebot die Wünsche der belgischen Regierung so weit erfüllt worden, als es vom Standpunkte ihrer eigenen Begründung

überhaupt erforderlich gewesen wäre, und zugleich wäre damit eine Einigungsmöglichkeit geschaffen worden. Aber die Kommission hat diese einfachste und nächstliegende Lösung nicht einmal in Erwägung gezogen.

Nachdem am 23. Februar der englische und der italienische Kommissar beauftragt worden waren, sich mit der Bahnfrage zu beschäftigen und der Kommission darüber Bericht zu erstatten, und nachdem die letzte deutsche Sachverständigennote überreicht worden war, wurde eine Sitzung auf den 27. März anberaumt.

Diese Sitzung, vor der eine Sonderbesprechung der Kommissare der nichtbeteiligten Mächte stattgefunden hatte, leitete der Vorsitzende mit dem Bemerkten ein, daß er zunächst auf den Einspruch des deutschen Kommissars gegen den grundsätzlichen Beschluß der Kommissare der nichtbeteiligten Mächte vom 31. Januar, betreffend die Kompensationsfrage, zurückkommen müsse. Er habe sich nach nochmaliger Prüfung des Friedensvertrages davon überzeugt, daß der Vertrag tatsächlich an keiner Stelle die Möglichkeit von Kompensationen vorsehe. Der Standpunkt des deutschen Kommissars sei der richtige. Er schlage daher vor, in den früheren Protokollen die Stellen, die die Beschlüsse der Kommission bezüglich der Kompensationen enthielten, für ungültig zu erklären; dies seien die Protokolle über den Beschluß der Kommissare der nichtbeteiligten Mächte vom 31. Januar und das Protokoll vom 3. Februar, an welchem Tage die Kommission auf nachdrückliche Anfrage des deutschen Vertreters feierlich erklärt hatte, daß sie sich für zuständig halte, auch große Grenzveränderungen vorzunehmen und in diesem Fall Kompensationen festzusetzen.

Der Vorschlag des Vorsitzenden wurde einstimmig angenommen.

Bergegenwärtigt man sich, daß die Vertreter der alliierten Mächte früher einstimmig den entgegengesetzten Standpunkt eingenommen hatten, daß sie diesen Standpunkt gegen alle Einwendungen des deutschen Vertreters aufrechterhalten und ausdrücklich erklärt hatten, daß ihre Stellungnahme das Ergebnis sorgfältiger Prüfung sei, so wird man nicht umhin können, diesen einstimmigen Widerruf eines früheren einstimmigen Beschlusses befremdlich zu finden. Noch erstaunlicher erscheint dieser Widerruf, wenn man berücksichtigt, daß der widerrufenen Beschluß die Grundlage des gesamten bisherigen Verfahrens gebildet hatte.

Im Anschluß an diesen Beschluß erklärte der Vorsitzende, daß in Zukunft Entscheidungen nur noch in Vollsitzungen unter Mitwirkung aller Kommissare getroffen werden sollten; auch in dieser Frage sei der Standpunkt des deutschen Kommissars der richtige.

Der Vorsitzende gab sodann einen Überblick über das Ergebnis der bisherigen Verhandlungen. Er stellte fest, daß weder der deutsche und der belgische Kommissar noch die beiderseitigen Sachverständigen sich hätten einigen können, und daß die Vertreter der nichtbeteiligten Mächte den Eindruck und die Überzeugung gewonnen hätten, daß sie ihrerseits eine Entscheidung treffen müßten. Zu dieser Feststellung bemerkte der deutsche Kommissar ausdrücklich, daß die deutsche Delegation positive Vorschläge gemacht habe, die geeignet seien, alle Wünsche der belgischen Delegation, insbesondere für den Verkehr der Kreise Eupen und Malmedy untereinander, zu befriedigen, diese Vorschläge seien aber nicht gehört worden.

Ohne hierauf einzugehen, richtete der Vorsitzende an die Kommission die Frage, ob die in Art. 27 und 29 des Friedensvertrages beschriebene Grenzlinie eingehalten werden könne, ohne daß in bezug auf die Eisenbahn von Alfingen (Trois-Vierges) nach Aachen Veränderungen der Grenzlinie vorgenommen würden. Der deutsche Vertreter

bejahte diese Frage, indem er darauf hinwies, daß Deutschland sich bereit erklärt habe, statt des auf Eupener Gebiet gelegenen Bogens bei Raeren einen neuen, gleich langen Bogen auf deutschem Gebiet zu bauen. Alle anderen Kommissare dagegen verneinten die gestellte Frage.

Hierauf erstatteten der englische und der italienische Kommissar ihre Berichte. Beide kamen zu dem Ergebnis, daß es sich mehr empfehlen würde, aus Gründen einer unmittelbaren Verbindung der Kreise Eupen und Malmédy miteinander den »Bogen von Monschau« an Belgien abzutreten, als unter Berücksichtigung der Wirtschafts- und Verkehrsinteressen des Kreises Monschau den Raereener Bogen an Deutschland zurückzugeben.

Auf Grund dieser Berichte stellte der Vorsitzende die Frage, ob der Raereener Bogen unter gewissen Bedingungen an Deutschland zurückgegeben werden solle. Der deutsche Kommissar bejahte diese Frage, alle übrigen Kommissare verneinten sie.

Als hierauf der Vorsitzende zu der Abstimmung über die Frage übergehen wollte, ob der »Bogen Kalterherberg-Raeren« — der bisher immer nur als »Bahnlinie Kalterherberg-Raeren« bezeichnet worden war — Belgien zugesprochen werden sollte, widersprach der deutsche Kommissar dieser Abstimmung, indem er sich auf seinen unentwegt vertretenen Standpunkt berief, wonach die Kommission für eine Grenzänderung von einem derartigen Umfang nicht zuständig sei. Mit allen Stimmen gegen die des deutschen Kommissars beschloß aber die Kommission, sofort zur Abstimmung zu schreiten.

Bei der darauf folgenden Abstimmung hat der deutsche Kommissar, seiner grundsätzlichen Stellungnahme entsprechend, die Beteiligung abgelehnt. Die anderen Kommissare bejahten die Frage, ob es sich empfehle, den Bogen Kalterherberg-Raeren unter gewissen Bedingungen Belgien zuzusprechen.

Als hierauf der Vorsitzende bemerkte, daß in dem gefaßten Beschluß von Bedingungen die Rede sei, die im Interesse des Kreises Monschau getroffen und von der Kommission gebilligt werden müßten, und vorschlug, daß der deutsche und der belgische Kommissar sich über diese Bedingungen einigen sollten, lehnte der deutsche Kommissar Verhandlungen über diese Frage ab mit der Begründung, daß er zunächst mit seiner Regierung zwecks Empfangnahme von Verhaltensmaßregeln in Verbindung treten müsse. Er wiederholte nochmals ausdrücklich seinen Protest gegen den Beschluß der Kommission, der dem Friedensvertrag widerspreche. Die Kommission nahm Kenntnis von diesem Protest mit dem Bemerkten, daß dadurch die getroffene Entscheidung in keiner Weise berührt werden könne.

Nach einigen Erörterungen über das weitere Verfahren vertagte sich sodann die Kommission bis zum 19. April.

Das Protokoll der Sitzung vom 27. März ist beigelegt (Anlagenheft Nr. 14).

#### IV. Rechtliche Beurteilung des Kommissionsbeschlusses.

##### 1.

Die Abtretung der Kreise Eupen und Malmédy an Belgien steht nicht auf einer Stufe mit den anderen Gebietsabtretungen, die Deutschland durch den Friedensvertrag auferlegt worden sind, vielmehr sollen die Bewohner dieser beiden Kreise darüber befragt werden, ob sie unter deutscher Souveränität verbleiben wollen, und nach dieser Volksbefragung soll der Völkerbund über das endgültige Schicksal der Gebiete entscheiden. Die Frage, ob die Gebiete endgültig belgisch bleiben oder nicht, ist also noch nicht entschieden.



Bei dieser Lage hätte die Grenzkommission zunächst die Entscheidung des Völkerbundes abwarten und sich vorläufig darauf beschränken müssen, die Grenzen des der Volksbefragung unterworfenen Gebietes festzustellen, denn welchen Zweck hat es, Landesgrenzen festzusetzen, solange die Voraussetzungen für eine solche Grenzfestsetzung noch nicht gegeben sind? Schon der Antrag Belgiens, ihm die Bahulinie Naeren-Kalterherberg zuzuweisen, entspricht nicht dem Geiste des Friedensvertrages. Mit diesem Antrag hat Belgien ebenso wie bei anderen Gelegenheiten, z. B. durch die bald nach Inkrafttreten des Friedensvertrages vorgenommene Währungsänderung, für die keinerlei wirtschaftliche Notwendigkeiten vorlagen, bewiesen, daß es den Erwerb der beiden Kreise schon jetzt als endgültig betrachtet. Wenn Belgien sich gleichwohl für berechtigt hielt, schon jetzt mit seinem Antrag hervorzutreten, so durfte von der Grenzkommission erwartet werden, daß sie dem besonderen Charakter der Bestimmungen des Friedensvertrages über Eupen und Malmedy Rechnung trug und die Entscheidung über den belgischen Antrag bis zu dem in Art. 34 des Vertrages vorgesehenen Spruch des Völkerbundes aussetzte.

## 2.

Die Kommission erblickt die Rechtfertigung ihres Beschlusses in Art. 35 des Friedensvertrages. Eine Begründung ihrer Ansicht hat sie aber unterlassen, obwohl es bei der Tatsache, daß der Beschluß eine weitgehende Abänderung der in Art. 27 des Vertrages vorgeschriebenen Grenzlinie bedeutete, dringend erforderlich gewesen wäre, die rechtlichen Voraussetzungen des Verfahrens und die Schranken der Befugnisse der Kommission besonders eingehend zu prüfen. Die Kommission hat die rechtlichen Ausführungen des belgischen und die Gegenausführungen des deutschen Kommissars zur Kenntnis genommen und sich dann auf den Standpunkt gestellt, daß sie größere und kleinere Grenzveränderungen beschließen könne, aber sie hat nie zu erkennen gegeben, aus welchen Erwägungen heraus sie sich derartige Befugnisse zuschreiben zu können glaubte.

Die dem Verfahren zugrunde liegende Rechtsfrage ist nicht einmal in einer Vollsitzung erörtert worden. Am 2. Februar 1920 wurde der deutsche Kommissar mit einem fertigen, außerhalb der Kommissionsitzungen gefaßten Beschluß vom 31. Januar, der nicht mit Gründen versehen war, überrascht und mußte sich mit der Versicherung begnügen, daß dieser Beschluß auf einer sorgfältigen Prüfung der von dem deutschen und dem belgischen Kommissar gemachten Ausführungen beruhe. Angesichts der Versicherung, daß eine sorgfältige Prüfung stattgefunden habe, muß es auch in höchstem Maße befremden, daß gerade die wichtigsten Teile dieses Beschlusses am 27. März einstimmig für ungültig erklärt wurden.

## 3.

Der belgische Kommissar hatte ursprünglich Kompensationen für die Bahnlinie Naeren-Kalterherberg angeboten. Auch die Kommission hat sich anfänglich auf den Standpunkt gestellt, daß sie größere Grenzveränderungen nur unter gleichzeitiger Festsetzung von Kompensationen aussprechen dürfe. Später hat sie dann zwar Kompensationen für unzulässig erklärt, ist aber damit nicht etwa auf sicheren Rechtsboden zurückgekehrt, sondern hat dadurch, daß sie sich nunmehr sogar mit ihrer eigenen Rechtsauffassung in Widerspruch setzte, die Rechtslage nur noch mehr verwirrt. Wenn die Kommission die Bedingung strich, an die sie bisher größere Grenzveränderungen geknüpft hatte, so hätte sie folgerichtig solche Änderungen überhaupt für unzulässig erklären, mindestens aber die rechtliche Zulässigkeit solcher Änderungen erneut prüfen

müssen. Sie hat aber weder das eine, noch das andere getan, sondern ist sogleich zu der konkreten Frage der Bahnlinie Kalterherberg-Maeren übergegangen. Die Abstimmung über diese Frage hat sonach stattgefunden ohne die unerläßliche Klärung der rechtlichen Zulässigkeit einer solchen Entscheidung.

## 4.

Durch den Art. 35 des Friedensvertrages wird der Beschluß der Kommission tatsächlich nicht gerechtfertigt.

Der belgische Kommissar hat darauf hingewiesen, daß eine gleichartige Bestimmung sich an keiner anderen Stelle des Friedensvertrages findet. Dies trifft in der Tat zu. Von deutscher Seite ist auch niemals bestritten worden, daß die deutsch-belgische Grenzkommission auf Grund von Art. 35 gewisse Änderungen der in Art. 27 und 29 beschriebenen Grenze vornehmen kann. Die Frage aber, welches das zulässige Maß dieser Änderungen ist, wird besonders sorgfältiger Prüfung bedürfen. Hierbei spielt der Art. 35 zwar eine wichtige Rolle, völlige Gewißheit aber ergibt sich erst, wenn man auch alle übrigen für die Grenzfestsetzung in Betracht kommenden Bestimmungen des Friedensvertrages mitberücksichtigt.

a) Art. 35 spricht von der »neuen Grenzlinie« zwischen Deutschland und Belgien. Welches diese Linie ist, sagt dieser Artikel nicht, er verweist also auf den Art. 27, in dem die neue Grenze genau beschrieben ist. Grundlage und Ausgangspunkt für die Grenzfestsetzung ist daher nicht Art. 35, sondern Art. 27, was auch daraus hervorgeht, daß nur Art. 27, nicht aber Art. 35 in dem Abschnitt steht, der die Überschrift »Deutschlands Grenzen« trägt.

b) Aus Art. 29 des Vertrages ergibt sich, daß nur zwei Richtlinien für die Grenzfestsetzung bestehen: der Wortlaut des Vertragstextes und die beigegebene Karte. Eine dritte Richtlinie kennt der Vertrag nicht. Sowohl nach dem Wortlaut des Textes wie nach der Karte ist aber klar, daß die streitige Bahnlinie Deutschland verbleiben soll.

c) Die Art. 32, 33 und 34 sprechen Belgien das Gebiet von Moresnet und der Kreise Eupen und Malmédy zu. Von dem Kreise Monschau ist nirgends die Rede. Zu der in Art. 34 vorgesehenen Volksbefragung ist auch nur die Bevölkerung von Eupen und Malmédy zugelassen, nicht auch die Bevölkerung anderer Kreise.

Es ist bekannt, daß Belgien bei den Verhandlungen über den Friedensvertrag ursprünglich auch Ansprüche auf den Kreis Monschau erhoben hat, doch ist ihm dieser Kreis schließlich nicht zugesprochen worden. Gerade daraus ergibt sich, daß Belgien nicht das Recht hat, zu versuchen, nachträglich im Wege der Grenzfestsetzung einen erheblichen Teil dieses Kreises mit seiner einzigen Bahnlinie für sich zu gewinnen.

d) Art. 35 schreibt vor, daß die Kommission die neue Grenzlinie an Ort und Stelle unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Lage und der Verkehrswege festsetzen soll.

Die Hauptfrage, zu der diese Bestimmung Anlaß gibt, ist die, auf welche Gebiete bei der Berücksichtigung der wirtschaftlichen Lage und der Verkehrswege Bedacht zu nehmen ist. Man wird davon auszugehen haben, daß jede Grenzfestsetzung nur den Sinn und den Zweck haben kann, Nachteile und Härten auszugleichen, die sich bei strenger Einhaltung der vertragsmäßig vorgesehenen Grenzlinien für die Bevölkerung diesseits und jenseits der neuen Grenze ergeben würden. Dieser Grundsatz wird durch den Wort-

laut des Art. 35 bestätigt, der besagt, daß die Kommission die neue Grenzlinie »an Ort und Stelle unter Berücksichtigung der Wirtschaftslage und der Verkehrswege« festsetzen soll. Mit diesen Worten gibt Art. 35 deutlich zu erkennen, daß nur solche Grenzänderungen in Frage kommen, die vom Standpunkte der wirtschaftlichen und Verkehrsinteressen der beteiligten örtlichen Bevölkerung wünschenswert erscheinen. Diese Auffassung wird durch die vom Obersten Rat genehmigte Instruktion für die Grenzkommissionen in vollem Umfange bestätigt.

Die Kommission hätte zunächst die im Vertrag vorgesehene Grenze prüfen müssen und erst dann zu der Frage übergehen dürfen, welche Abänderungen sich im Interesse der wirtschaftlichen Lage und der Verkehrswege vielleicht empfehlen könnten. Sie hätte namentlich auch die Grenzgemeinden auffordern müssen, ihre Wünsche hinsichtlich der Grenzführung zu äußern, wie dies seitens sämtlicher anderer Grenzkommissionen stets geschehen ist. Statt dessen ist sie ohne weiteres auf den belgischen Antrag eingegangen und in die Prüfung der Frage der Bahnlinie Raeren-Kalterherberg eingetreten. Bei der Lösung dieser Frage hat sie sich nicht von den Interessen der Grenzgemeinden, ja nicht einmal von den wirtschaftlichen und Verkehrsinteressen des von der genannten Bahnlinie berührten Gebiets leiten lassen, denn diese Interessen hätten das Verbleiben der Bahnlinie bei Deutschland gebieterisch gefordert, sondern sie hat die Verkehrsinteressen gerade anderer Gebiete, und zwar nicht etwa von Grenzgebieten, sondern großer Verwaltungsbezirke, nämlich der ganzen Kreise Eupen und Malmedy, ja sogar Belgiens, zum Ausgangs- und Zielpunkt ihrer Lösung genommen.

Zu alledem kommt noch hinzu, daß sie in der Einschätzung der ihrer Lösung zugrunde gelegten Verkehrsinteressen, wie im einzelnen im Abschnitt V darzulegen sein wird, vorbeigegriffen hat.

Es liegt auf der Hand, daß ein solches Verfahren mit einer Grenzfestsetzung nichts mehr zu tun hat. Es bedeutet eine Gebietsabrundung vom Standpunkte verkehrstechnischer Interessen, wozu eine Grenzkommission unter keinen Umständen als befugt erachtet werden kann.

e) Zu demselben Ergebnis gelangt man, wenn man den Umfang des Gebiets betrachtet, das die Kommission mit der Bahnlinie Belgien zusprechen will. Die Kommission will bei der insgesamt etwa 150 km langen neuen deutsch-belgischen Grenze auf einer zusammenhängenden Linie von 30 km, also auf einem vollen Fünftel, bis zu 9 km Tiefe von der in Art. 27 vorgesehenen Grenze abweichen. Das von der Grenzlinie gemäß Art. 27 einerseits und von der Bahnlinie andererseits umschlossene Gebiet hat einen Flächeninhalt von 7 500 ha und kommt damit zwei Dritteln des Kreises Eupen gleich. Setzt man den Umfang dieses Gebiets in Verhältnis zu dem gesamten Gebietszuwachs, den Belgien durch den Vertrag erhält, so springt auch bei dieser Erwägung in die Augen, daß das Verfahren der Kommission keine Grenzfestsetzung, sondern eine Gebietsabtretung bedeutet.

f) Eine weitere Bestätigung ergibt sich, wenn man sich fragt, worin nach dem Vertrag die Tätigkeit der Kommission bestehen soll. Art. 35 weist ihr lediglich die Aufgabe zu, an Ort und Stelle Grenzen festzusetzen. Die Kommission hat aber eine neue Grenze gesucht. Statt von der in Art. 27 beschriebenen Grenzlinie auszugehen und diese Linie festzusetzen, hat sie eine neue Linie, die Bahnlinie, ausgewählt, an der nunmehr das Festsetzen der Grenze wiederum erst beginnen müßte. Ein solches Verfahren ist kein Festsetzen einer bereits genau vorgeschriebenen Grenze, sondern ein Verlegen der Grenze an einen anderen als den vertraglich vorgesehenen Ort.



Der ausdrücklichen Beschränkung der Kommission auf das Festsetzen der Grenze widerspricht es auch, daß sie Bedingungen bestimmen will, unter denen die Bahnlinie Belgien zugesprochen werden soll. Sie will den Bewohnern des Kreises Monschau Erleichterungen hinsichtlich des Zollverkehrs und der Benützung der Eisenbahn sichern und zu diesem Zweck Belgien gewisse Verpflichtungen auferlegen. Es ist ohne weiteres klar, daß infolge der Festsetzung neuer Grenzen, die durch den Friedensvertrag erfolgt ist, es wünschenswert erscheint, der Grenzbevölkerung Erleichterungen für den Grenzverkehr zu gewähren. Die deutsche Regierung ist dazu gern bereit, zumal da die Bevölkerung diesseits und jenseits der neuen deutsch-belgischen Grenze rein deutsch ist. Der Erlass von Bestimmungen über den Grenzverkehr ist indes Sache unmittelbarer Vereinbarung zwischen den beteiligten Regierungen. Aus keiner Stelle des Friedensvertrages hingegen läßt sich auch nur andeutungsweise schließen, daß die Grenzkommissionen befugt sein sollen, Regelungen über den Zoll- und Eisenbahnverkehr zu treffen. Das Festsetzen der Grenzlinie derart, daß der Bevölkerung möglichst wenig Nachteile daraus entstehen, ist etwas ganz anderes als die Festsetzung von Bedingungen für einen der beteiligten Staaten.

Gerade in diesem Beschluß liegt aber auch das Eingeständnis, daß die Übertragung der Bahnlinie an Belgien unzulässig ist. Die Kommission erkennt an, daß diese Übertragung schwere wirtschaftliche Nachteile für den Kreis Monschau mit sich bringt, und sie sucht nach einem Mittel, um diese Nachteile zu mildern und die wirtschaftliche Lage zu berücksichtigen, wie Art. 35 ihr vorschreibt. Wenn sie dies aber nicht auf anderem Wege tun kann, als indem sie ihre Zuständigkeit überschreitet, so gibt sie damit selbst zu, daß sie sich mit ihrem ganzen Verfahren auf den falschen Weg gegeben hat.

g) Nach einer Mitteilung des belgischen Kommissars soll die belgische Regierung die Aufnahme der Worte »unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Lage und der Verkehrswege« gerade zu dem Zweck betrieben haben, um in den Besitz der Bahnlinie Maeren-Kalterherberg zu gelangen. Es kann dahingestellt bleiben, ob dies zutrifft, jedenfalls hätte die belgische Regierung, sofern sie die Absicht gehabt hätte, die Grenze bis zu der Bahnlinie vorzuschieben, bei ihren Verbündeten beantragt, diese Linie als Grenze zu bezeichnen; es erscheint schwer verständlich, daß die belgische Regierung der Festsetzung der in Art. 27 bezeichneten Grenzlinie zugestimmt, zugleich aber eine andere Grenzlinie im Auge gehabt haben sollte. Selbst wenn aber tatsächlich eine derartige Absicht vorgelegen hätte, ist sie im Vertrage nicht zum Ausdruck gekommen. Der Vertrag beschreibt vielmehr klar und deutlich die neue deutsch-belgische Grenze und schreibt der Kommission vor, diese Grenzlinie und keine andere an Ort und Stelle festzusetzen und dabei die wirtschaftliche Lage und die Verkehrsinteressen der örtlichen Bevölkerung zu berücksichtigen.

h) Aus Art. 35 ergibt sich, daß die wirtschaftlichen Interessen und die Verkehrswege gleichermaßen berücksichtigt werden müssen. Die Kommission hat aber, wie aus den Ausführungen in Abschnitt V ersichtlich ist, fast ausschließlich die Verkehrswege berücksichtigt und die wirtschaftliche Lage, aus der sich zwingende Gründe für das Verbleiben der Bahnlinie bei Deutschland ergeben, nicht genügend in Betracht gezogen.

Art. 35 kann ferner nicht anders gedeutet werden als dahin, daß er sowohl im deutschen wie im belgischen Interesse erlassen ist. Tatsächlich aber hat die Kommission, wie ebenfalls die Ausführungen in Abschnitt V dartun werden, mit ihrer Entscheidung lebenswichtige Interessen großer deutscher Gebiete außer acht gelassen und sich lediglich

von weit weniger wichtigen belgischen Interessen leiten lassen. Dies geht schon daraus hervor, daß sie es auf der einen Seite abgelehnt hat, Deutschland die 8 km lange Bahnlinie des sogenannten Raerener Bogens, ein Gebiet von 455 ha mit 26 deutschen Einwohnern und einer einzigen Station, zuzusprechen mit der Begründung, man dürfe Belgien nicht territoriale Vorteile entziehen, die ihm der Friedensvertrag gewährt habe, daß sie aber auf der anderen Seite keine Bedenken trägt, Deutschland ein 17 mal größeres Gebiet mit etwa 2 000 rein deutschen Bewohnern und eine 28 km lange Bahnlinie mit fünf Stationen wegzunehmen, obwohl dies Gebiet nach dem Friedensvertrag deutsch bleiben soll. Mit demselben Recht, mit dem Belgien verlangt, daß der ihm durch den Friedensvertrag gewährte Gebietszuwachs nicht vermindert wird, kann Deutschland beanspruchen, daß der territoriale Besitzstand, den ihm der Vertrag gelassen hat, unangetastet bleibt, und daß keine Versuche gemacht werden, Belgien auf dem Umwege über das Grenzfestsetzungsverfahren einen Gebietszuwachs zu verschaffen, von dem in dem Vertrage nichts gesagt ist.

## 5.

Bei der Beschreibung der deutsch-belgischen Grenze in Art. 27 ist ausdrücklich die Grenze zwischen Belgien und dem Kreise Monschau erwähnt. Dieses etwa 300 m lange Grenzstück ist ein Teil der alten deutsch-belgischen Grenze. Nach dem Beschluß der Kommission würde auch dieses Stück wegfallen. Die Instruktion des Obersten Rates schreibt aber ausdrücklich vor, daß bei allen internationalen Grenzen die Grenzkommissionen sich auf die Besichtigung der alten Grenzzeichen zu beschränken haben. Über diese klare Vorschrift glaubt die Kommission sich hinwegsetzen zu können.

Der belgische Kommissar hat ausgeführt, daß die Kommission diese Vorschrift der Instruktion nicht zu berücksichtigen brauche, weil damit dem Art. 35 vorgegriffen würde. Er unterläßt es aber, für diese Behauptung Beweise beizubringen. Tatsächlich liegt, wie die vorstehenden Ausführungen beweisen, kein Grund zu der Annahme vor, daß ein Widerspruch zwischen der Instruktion und Art. 35 besteht; hingegen ist unbestreitbar, daß eine Preisgabe des erwähnten Grenzstückes mit Art. 27 in Widerspruch stehen würde.

## 6.

In seiner Note vom 29. Januar 1920 (Anlagenheft Nr. 1) hat der belgische Kommissar ausgeführt, daß es schon nach gesundem Verstand unmöglich sei, Grenzen von Verwaltungsbezirken ohne Berichtigungen zu Landesgrenzen zu machen. Das Zutreffen dieses Grundsatzes vorausgesetzt, ergibt sich daraus nicht mehr, als daß die Grenzen von Verwaltungsbezirken daraufhin geprüft werden müssen, ob sie sich zu Landesgrenzen eignen. Nun sind aber die in Art. 27 aufgeführten Verwaltungsgrenzen im Gelände deutlich erkennbar und könnten sehr gut auch Landesgrenzen bilden. Insbesondere ist gerade die Ostgrenze des Kreises Eupen — also das wichtigste Stück der Strecke, auf dem die Kommission von dem in Art. 27 vorgeschriebenen Grenzverlauf abweichen will — in vorbildlicher Weise zur Landesgrenze geeignet, denn sie wird gebildet von Rötgen ab in südlicher Richtung zunächst durch den Weserbach, sodann durch den sogenannten Eupener Graben, einen alten Grenzgraben; soweit dieser Graben durch Waldungen verläuft, sind breite Richtungen in den Forst geschlagen, die Grenzsteine stehen in der Mitte der Grabensohle. Die Vorbedingungen für die Grenzfestsetzung sind also die denkbar günstigsten. Die Kommission hat es aber, wie erwähnt, nicht einmal für nötig gehalten, diese in Art. 27 beschriebene Grenzlinie zu besichtigen.

## 7.

Die Zulassung so weitgehender Anträge wie des belgischen Anspruchs auf die Bahnlinie Raeren—Kalterherberg nötigt zu Folgerungen, die unmöglich im Sinne des Friedensvertrages liegen können.

Mit Gründen, die aus der Berücksichtigung der wirtschaftlichen Lage und der Verkehrswege hergeleitet werden, könnte jeder auch noch so weitgehende Antrag gerechtfertigt werden. Nach dem Standpunkte der Kommission müßte es zulässig sein, die gesamte in Art. 27 beschriebene deutsch-belgische Grenze zu beseitigen. Welchen Zweck hätte es aber, in einem Artikel des Friedensvertrages den Verlauf der Grenze genau zu beschreiben und in einem anderen die Möglichkeit vorzusehen, eine andere Grenze zu ziehen?

## 8.

Im Laufe der Verhandlungen ist häufig von dem Geiste des Friedensvertrages die Rede gewesen. Es ist dem deutschen Kommissar wiederholt entgegengehalten worden, daß es dem Geiste des Vertrages, nämlich des Art. 35, entspreche, Belgien die streitige Bahnlinie zuzuteilen.

Über die Auslegung des Art. 35 war die Kommission zu verschiedenen Zeiten verschiedener Meinung, denn sonst hätte sie nicht anfänglich Kompensationen einstimmig für zulässig, später aber einstimmig für unzulässig erklären können.

Wenn es der Geist des Art. 35 sein sollte, daß Belgien die Bahnlinie erhält, so stünde dieser Geist mit dem Geist der Art. 27, 29, 32, 33 und 34 in Widerspruch, denn nach all diesen Bestimmungen soll der gesamte Kreis Monschau deutsch bleiben.

Wenn der Geist des Vertrages der wäre, wie ihn die Kommission versteht, so müßte auch gefragt werden, warum der Vertrag nicht die Bahnlinie als Grenze bezeichnet hat, was doch ohne weiteres möglich gewesen wäre.

Der Geist des Vertrages, wie ihn die Kommission erkennen zu können glaubt, ist jedenfalls nirgends zum Ausdruck gekommen. Mit allem Nachdruck muß der Auffassung der Kommission gegenüber darauf hingewiesen werden, daß aus einer anderen Bestimmung deutlich zu erkennen ist, welches der wahre Geist des Vertrages ist. Es ist dies der Art. 34, in dem der Grundsatz des Selbstbestimmungsrechtes niedergelegt ist, ein Grundsatz, dem auch die Alliierten und Assoziierten Mächte volle Anerkennung gezollt haben, indem sie sowohl in ihrer Note vom 16. Juni 1919 wie in der beigefügten Denkschrift feierlich erklärt haben, daß keine Gebietsübertragung an Belgien stattfinden solle, die nicht mit den Wünschen der Bevölkerung in Einklang stehe. Wenn der Vertrag für die Bevölkerung der Kreise Eupen und Malmedy eine Volksbefragung vorsieht, so widerspricht es seinem Geiste, daß Teile des Kreises Monschau ohne Befragung der Bewohner, ja sogar gegen ihren einmütig und mit größter Entschiedenheit zum Ausdruck gebrachten Willen, Belgien zugesprochen werden.

Im Hinblick auf Art. 34 und angesichts des Widerspruchs der Bevölkerung gegen die Abtretung der Bahnlinie kann mit Gewißheit festgestellt werden, daß die Auffassung der Kommission von dem Geiste des Vertrages nicht zutreffend ist.

## 9.

Wenn nach Vorstehendem noch ein Zweifel über den Geist des Vertrages bestehen könnte, so müßte er durch Art. 372 beseitigt werden. Dieser Artikel behandelt den Fall, daß infolge der Festsetzung der Grenzen eine Eisenbahnverbindung zwischen zwei Teilen desselben Landes ein anderes Land durchquert, und er sieht für diesen Fall die



Regelung der Betriebsverhältnisse durch ein Abkommen zwischen den beteiligten Eisenbahnverwaltungen vor. Diese Regelung ist die nächstliegende, einfachste und zweckmäßigste Lösung der behandelten Frage, und gerade aus der Tatsache, daß der Vertrag diese Bestimmung enthält, ergibt sich, daß jede andere Lösung, insbesondere die der Gebietsabtretung, nach dem Geiste des Vertrages unzulässig ist. Durch die Abtretung einer Bahnstrecke, an der zwei Staaten interessiert sind, würden ja auch die auf dem Spiele stehenden Wirtschafts- und Verkehrsinteressen keineswegs berücksichtigt werden, was für die eine Macht ein Vorteil wäre, wäre für die andere ein Nachteil.

Die Kommission hätte hiernach allen Anlaß gehabt, auf den bereits erwähnten, von dem größten Entgegenkommen zeugenden Vorschlag der Deutschen Eisenbahnverwaltung einzugehen. Daß sie es nicht getan hat, ist ein weiterer Beweis dafür, daß sie von dem Wesen ihrer Tätigkeit eine falsche Vorstellung hatte.

Mit alledem dürfte hinreichend bewiesen sein, daß die Kommission mit ihrem Beschluß vom 27. März 1920 ihre Zuständigkeit überschritten hat, daß dieser Beschluß daher als ungültig betrachtet werden muß, und daß der deutsche Kommissar völlig im Recht war, als er der Zulassung des Beschlusses widersprach und schließlich an der Beschlußfassung nicht teilnahm.

## V. Die Wirtschaftslage und die Verkehrswege.

### 1. Die Verkehrslage im allgemeinen.

Über die Bahnlinie Stolberg (Aachen)—Monschau—St. Vith—Ulflingen ist bereits unter II das Wichtigste gesagt.

Etwa parallel zu dieser Bahn verläuft auf belgischem Gebiet die Linie Herbesthal—Pepinster—Stavelot—Trois-Ponts—Vielsalm—Gouvy—Ulflingen. Auch diese Linie dient vorwiegend dem internationalen Güterverkehr zwischen den deutschen Koks- und Kohlengebieten einerseits und Luxemburg und Lothringen anderseits.

Die beiden großen Linien sind auf ihrer ganzen Länge fünfmal untereinander verbunden. Zwei Verbindungen gehen durch den Kreis Eupen, drei durch den Kreis Malmedy. Durch den Kreis Eupen führen die Linien 1. Aachen—Herbesthal, 2. Raeren—Eupen—Herbesthal, durch den Kreis Malmedy die Linien 1. Weismes—Malmedy—Stavelot, 2. Born—Poteaux—Vielsalm und 3. St. Vith—Gouvy. Außerdem ist der Nordteil des Kreises Malmedy durch die Linie Weismes—Weywertz—Losheim, der Südteil durch die Strecke St. Vith—Lengeler erschlossen.

In diesen Bahnlinien besitzen die Kreise Eupen und Malmedy für die Verbindung sowohl untereinander wie mit Belgien ein so reiches Verkehrsnetz, wie wohl kaum ein anderes Gebiet von so geringer Ausdehnung.

Betrachtet man demgegenüber die Bahnverbindungen, die die beiden anderen, von der Grenzfestsetzung betroffenen Kreise Aachen und Monschau besitzen, so zeigt sich, daß diese Kreise einzig und allein durch die Eisenbahn von Kalterherberg über Monschau nach Aachen (Stolberg) untereinander verbunden sind, und daß diese Linie zugleich die einzige Bahnverbindung des Kreises Monschau mit der deutschen Heimat ist.

Schon hieraus geht hervor, daß die Bahnlinie Raeren—Kalterherberg für Deutschland viel größere Bedeutung hat als für Belgien.

## 2. Die Begründung der belgischen Forderung auf die Bahnlinie Raeren—Kalterherberg.

a.

Ausgangspunkt für die Begründung der belgischen Forderung ist die Behauptung, daß auf einer Bahnlinie, die auf einer 36 km langen Strecke — der Strecke Walheim bis Kalterherberg — dreimal von der in Art. 27 des Friedensvertrags vorgesehenen Grenzlinie geschnitten werde, ein ordnungsmäßiger Betrieb nicht aufrechterhalten werden könne.

Es ist richtig, daß die Bahn dreimal die Grenze schneidet. Aber es ist zu beachten, daß ein Schnittpunkt — der Punkt, an dem die Bahn deutsches Gebiet verläßt — unter allen Umständen bestehen bleiben müßte, daß jedoch die beiden anderen Schnittpunkte nach dem deutschen Vorschlag, von Walheim bis Roetgen eine Verbindungsbahn auf deutschem Boden zu bauen, wegfallen würden.

Aus der Tatsache der dreimaligen Grenzüberschreitung kann ferner nicht gefolgert werden, daß der Betrieb der Bahn wesentlich beeinträchtigt werden würde, und noch weniger, daß deswegen die Linie Raeren—Kalterherberg mit dem davon umschlossenen Gebiet an Belgien abgetreten werden mußte. Wenn der Betrieb auf Schwierigkeiten stößt, so ist die natürlichste und einfachste Lösung die, daß zwischen den beteiligten Eisenbahnverwaltungen ein Betriebsabkommen geschlossen wird, wie es in Art. 372 des Vertrags vorgesehen ist und wie es deutscherseits vorgeschlagen wurde. Auf diesem Wege könnten alle Schwierigkeiten behoben werden, und zwar um so leichter, als das im Kreise Eupen belegene Stück der Bahn nur 8 km lang ist und nur eine einzige Station hat. Während also durch ein Betriebsabkommen eine allen Interessen Rechnung tragende Regelung erzielt werden könnte, hat eine Abtretung der Bahnlinie Raeren—Kalterherberg notwendigerweise schwere wirtschaftliche Schädigungen für die Kreise Monschau und Aachen zur Folge. Da nach Art. 35 des Vertrags der Wirtschaftslage gleiche Beachtung zu schenken ist wie den Verkehrswegen, kann nur durch ein Betriebsabkommen, nicht aber durch eine Abtretung eine im Sinne des Vertrags liegende Lösung erzielt werden.

Selbst wenn man aber eine Abtretung für erforderlich und zulässig halten sollte, wäre es empfehlenswerter, Deutschland den kleinen Bogen bei Raeren zurückzugeben, als Belgien die fast viermal längere Linie, Bahnlinie Raeren—Kalterherberg, die ein 17mal größeres Gebiet umschließt, zuzusprechen.

b.

Belgien beansprucht die Linie Raeren—Kalterherberg hauptsächlich deswegen, weil sie die wichtigste und beste Verbindung zwischen den Kreisen Eupen und Malmedy darstelle und für die wirtschaftliche Entwicklung der beiden Kreise unerläßlich sei.

Dieser Behauptung muß mit Entschiedenheit widersprochen werden.

Der Verkehr der Kreise Eupen, Malmedy und Monschau sowohl untereinander wie nach Deutschland und nach Belgien zeigt, wie aus der beigefügten bildlichen Darstellung\*) ersichtlich, für das letzte normale Jahr 1913 folgendes Bild:

\*) Siehe Anlage am Schluß.

Im Jahre 1913 wurden befördert:

Von	Nach				
	Eupen t	Malmedy t	Monschau t	Nachen u. übrigem Deutschland t	Belgien t
Eupen .....	—	10 950	36	24 139	?
Malmedy .....	1 095	—	8 395	126 655	1 460
Monschau .....	2 190	?	—	52 925	110
Nachen u. übrigem Deutschland	75 838	192 720	60 355	—	—
Belgien .....	3 650	5 475	730	—	—

Für den Gesamtverkehr der drei Kreise ergibt sich hiernach folgendes Bild:

Kreise	Gesamt- verkehr t	Daran sind beteiligt				
		Eupen mit t	Malmedy mit t	Monschau mit t	Nachen bzw. Deutschland mit t	Belgien mit t
Eupen .....	117 898	—	12 045 = 10,2 v. S.	2 226 = 1,9 v. S.	99 977 = 84,8 v. S.	3 650 = 3,1 v. S.
Malmedy .....	346 950	12 045 = 3,5 v. S.	—	8 395 = 2,5 v. S.	319 375 = 92 v. S.	6 935 = 2 v. S.
Monschau .....	124 741	2 226 = 1,7 v. S.	8 395 = 6,8 v. S.	—	113 270 = 90,8 v. S.	840 = 0,7 v. S.

Aus diesen Zahlen ergibt sich, daß der Verkehr der Kreise Eupen und Malmedy untereinander auffallend gering ist. Er hat im Jahre 1913 nur rund 12 000 t betragen, d. h. täglich etwa 40 t oder 4 Waggon. Es unterliegt nicht dem geringsten Zweifel, daß, selbst wenn die Monschauer Bahn für Belgien vollkommen ausscheiden würde, dieser Verkehr auf dem übrigen zur Verfügung stehenden Bahnnetz (vgl. V, 1) mühelos bewältigt werden könnte. Der Weg über Kalterherberg—Raeren ist lediglich für einen Teil der beiden Kreise — nicht etwa für das ganze Gebiet — der kürzere; dies ist aber kein Grund, um Belgien diesen Weg zuzusprechen.

Schon durch diese Feststellungen erscheint die Haltlosigkeit der Begründung der belgischen Forderung erwiesen.

Wenn Belgien im Interesse der Kreise Eupen und Malmedy solchen Wert auf die Verbindung durch den Kreis Monschau legt, so hätte es doch sehr nahe gelegen, die Bevölkerung der beiden Kreise selbst zu befragen, wie sie über diesen Punkt denkt. Die bestehenden Organisationen des Handels, der Industrie und der Landwirtschaft hätten gebeten werden müssen, sich gutachtlich darüber zu äußern, ob sie die Monschauer Bahn als eine Lebensnotwendigkeit ansehen. Eine solche Befragung hat aber nicht stattgefunden, und von irgendwelcher Unterstützung der belgischen Forderung durch die Bevölkerung von Eupen und Malmedy ist nichts bekannt geworden.

Die angegebenen Zahlen haben sich seit Inkrafttreten des Friedensvertrags bereits erheblich verschoben und werden sich, falls die Kreise Eupen und Malmedy endgültig bel-



gisch werden sollten, noch weiter verschoben. Denn abgesehen davon, daß die gesamten Lebensmitteltransporte, die bisher von Deutschland nach Eupen und Malmedy geleitet wurden, bereits weggefallen sind (Belgien hat eine Versorgung der beiden Kreise mit deutschen Lebensmitteln abgelehnt), und abgesehen von dem Fortfall sämtlicher Transporte, für die Deutschland Ausfuhrverbote erlassen hat, liegt es in der Natur der Dinge, daß die engeren wirtschaftlichen Beziehungen der Kreise zu Aachen und dem übrigen Deutschland infolge des Dazwischentretens der internationalen und der Zollgrenze allmählich nachlassen und sich mehr und mehr nach Belgien richten werden. Für diese leicht vorauszu sehende Entwicklung kommt aber die Bahnstrecke Raeren—Kalterherberg überhaupt nicht in Betracht; der Verkehr nach Belgien würde sich dieser Linie so gut wie gar nicht bedienen, auch könnte ein starker Verkehr auf dieser Linie nicht bewältigt werden, weil die den Anschluß nach Belgien vermittelnde Linie Raeren—Eupen—Herbesthal ein- gleisig ist und zudem starkes Gefälle hat.

Hingegen werden die wirtschaftlichen Beziehungen der Kreise Eupen und Malmedy untereinander auch unter belgischer Oberhoheit keine wesentliche Änderung erfahren. Die Kreise sind, was die Landwirtschaft betrifft, Konkurrenten und müssen beide ihr Absatzgebiet außerhalb ihrer Grenzen suchen. Die Industrien sind grundverschieden, haben niemals Beziehungen zueinander gehabt und werden niemals solche Beziehungen anknüpfen können, da sie ausgesprochene Exportindustrien sind, in Eupen Tuch- und Textilindustrie, in Malmedy Leder- und Papierindustrie, die bisher fast ausschließlich nach Aachen exportiert haben. Auch der allgemeine Charakter der Kreise wird sich schwerlich ändern; sie waren bei Deutschland Grenzkreise und werden es auch bei Belgien sein und bleiben. Die Befürchtung, daß die Kreise in ihrer wirtschaftlichen Entwicklung gehemmt sein würden, wenn ihnen nicht die Verbindung durch den Kreis Monschau gesichert würde, entbehrt hiernach jeder Begründung. Selbst wenn aber der gegenseitige Verkehr der Kreise stark zunehmen sollte, wenn er statt 4 Wagen täglich 8, 10, ja selbst 20 und mehr Wagen betragen sollte, würde ein solcher Verkehr auf den belgischen Linien ohne Schwierigkeiten aufrechterhalten werden können.

Hierzu kommt noch, daß Deutschland gar nicht daran denkt, die Strecke Raeren—Kalterherberg für den Verkehr der Kreise Eupen und Malmedy untereinander zu sperren. Die Deutsche Eisenbahnverwaltung hat sich im Gegenteil bereit erklärt, den gesamten Verkehr zwischen den beiden Kreisen auf dieser Linie ohne Aufenthalt und ohne jede Zollkontrolle mit belgischen Zügen und mit belgischem Zugpersonal zu gestatten. Mit diesem entgegenkommenden Angebot sind auch die letzten Bedenken, die Belgien erheben könnte, beseitigt. Die Zollformalitäten, die der belgische Kommissar befürchtet, sind hierdurch auf ein Mindestmaß zurückgeführt. Sie bestehen lediglich darin, daß Belgien die Wagen vor dem Abgang auf seinen Bahnhöfen durch Plombieren unter Zollverschluß legt und Deutschland beim Ein- und Ausgang der Wagen auf seinem Gebiet nachprüft, ob die Zollverschlüsse unverfehrt sind. Schwierigkeiten oder Verzögerungen könnten bei diesem Verfahren nicht entstehen, und zwar auch dann nicht, wenn der Verkehr im Laufe der Zeit stärker werden sollte, denn Belgien hätte es immer in der Hand, diesen Verkehr mit eigenen Zügen zu bedienen, die ohne Aufenthalt das deutsche Gebiet durchfahren könnten.

Mit diesen Ausführungen dürfte zweifellos erwiesen sein, daß der Ortsverkehr zwischen den Kreisen Eupen und Malmedy in keiner Weise geeignet ist, den belgischen Anspruch auf die Linie Raeren—Kalterherberg zu begründen.

## c.

Belgien begründet ferner seinen Anspruch mit den Verkehrsinteressen des Kreises Malmédy. Der Verkehr dieses Kreises in der Richtung nach Aachen müsse gegenwärtig zweimal Belgien und einmal Deutschland durchschneiden. Dieser Zustand bringe erhebliche Verzögerungen durch den Grenzdienst und die Zollkontrolle mit sich. Die wirtschaftliche Entwicklung des Kreises würde dadurch gehemmt werden. Wenn aber die Bahnlinie Raeren—Kalterherberg Belgien zugesprochen würde, würden diese Beschränkungen vollständig wegfallen.

Es ist nicht richtig, daß die Zuteilung der Monschauer Bahn an Belgien diesen Erfolg haben würde, denn einer Zollbehandlung würde der Verkehr unter allen Umständen unterworfen bleiben, da, wenn der Kreis Malmédy belgisch werden sollte, an irgendeiner Stelle die Bahn von der neuen Grenze geschnitten werden muß. Wenn übrigens Belgien von der doppelten Zollbehandlung so große Schwierigkeiten befürchtet, so könnte es schon jetzt Abhilfe schaffen, indem es den Verkehr über Stavelot—Pepinster—Herbesthal leitet, wobei nur eine einmalige Zollbehandlung nötig werden würde.

Vor allem aber kann eine doppelte Zollbehandlung bei Beibehalten der in Art. 27 des Friedensvertrages vorgeschriebenen Grenzlinie nicht in Frage kommen, da Deutschland in diesem Fall, wie schon erwähnt, eine Verbindungsbahn zwischen Walheim und Rötgen auf deutschem Gebiet bauen würde; dasselbe würde eintreten, wenn die Grenzkommission Deutschland den kleinen Bogen bei Raeren zusprechen würde. Selbst wenn aber die doppelte Zollbehandlung bestehen bleiben würde, wäre die Behinderung des Verkehrs außerordentlich geringfügig, denn die Wagen könnten unter Zollverschluß den Raerener Bogen glatt durchlaufen, so daß eine Verzögerung nicht eintreten würde.

Hierzu kommt noch, daß, wie schon erwähnt, der Verkehr des Kreises Malmédy nach Deutschland notwendigerweise stark abnehmen und sich nach Belgien wenden müßte, wenn der Kreis belgisch bleiben sollte. Es ist hierbei zu beachten, daß Ein- und Ausfuhrverbote sowohl von Deutschland wie von Belgien der Verkehrsentwicklung hemmend gegenüberstehen.

Auch diese Begründung des belgischen Anspruchs hält also einer Prüfung in keiner Weise stand.

## d.

Belgien beruft sich weiter auf Gründe des Durchgangsverkehrs. Belgien müsse außer der Strecke Herbesthal—Pepinster—Stavelot—Gouvy—Ulflingen, die es bereits besitze, noch eine zweite Verbindung zwischen Herbesthal und dem Industriegebiet von Luxemburg und Lothringen haben; dies sei die Strecke Herbesthal—Eupen—Raeren—Kalterherberg—St. Vith—Ulflingen.

Nach deutscher Ansicht können derartige Gesichtspunkte des internationalen Durchgangsverkehrs im Grenzfestsetzungsverfahren nicht anerkannt werden, da bei der Grenzfestsetzung nach Art. 35 des Vertrages lediglich örtliche Wirtschafts- und Verkehrsinteressen zu berücksichtigen sind.

Hiervon abgesehen, ist zunächst zu bemerken, daß die belgische Darstellung irreführend ist. Eine einheitliche Strecke Herbesthal—Eupen—Raeren—Kalterherberg—St. Vith—Ulflingen besteht überhaupt nicht. Ausgangspunkt der zweigleisigen Bahn, von der die Linie Raeren—Kalterherberg ein Stück bildet, ist nicht Herbesthal, sondern Stolberg bzw. Aachen. Die Verbindung, die diese Bahn von Raeren über Eupen mit Herbesthal besitzt, ist eine eingleisige, reine Nebenbahn, auf der aus technischen Gründen ein stärkerer Güterverkehr nach beiden Richtungen hin unmöglich ist. Diese Bahn ist

nur zu dem Zwecke gebaut worden, den Kreis Eupen an die zweigleisige Bahn Menschau-Nachen anzuschließen; für den internationalen Güterverkehr kommt sie dagegen nicht in Betracht. Im übrigen ist der Verkehr auf der belgischen Linie Herbesthal-Perinnes-Stavelot-Gouvy-Ulflingen nicht so stark, daß er einer Entlastung durch eine zweite Strecke bedürfte.

Der belgische Kommissar hat erklärt, daß die Strecke Raeren-Kalterherberg für Deutschland nur lokales Interesse habe. Das Gegenteil trifft zu. Durch den Erwerb des Raerener Bogens oder durch den Bau einer Bahn von Walheim nach Rötgen wird die Bahn für Deutschland auch unter dem Gesichtspunkte des internationalen Verkehrs von großer Bedeutung sein. Gerade mit Rücksicht auf den Transitverkehr glaubt Deutschland ein besseres Recht auf die Bahn zu haben als Belgien, denn es handelt sich um einen Verkehr zwischen Deutschland einerseits und Luxemburg und Lothringen andererseits, also um einen Verkehr, von dem weder die Ausgangspunkte noch die Endpunkte in Belgien liegen. Wenn der belgische Kommissar darauf hingewiesen hat, daß Belgien von der Linie Stolberg-Ulflingen durch den Friedensvertrag ein beträchtliches Stück erhalten habe, so ist daraus nach deutscher Ansicht zu folgern, daß Deutschland wenigstens das Stück behalten muß, das ihm der Vertrag gelassen hat, nicht aber, wie der belgische Kommissar es tut, daß der belgische Erwerb noch um 28 km vergrößert werden müsse. Überhaupt ist es unverständlich, daß Deutschland seine einzige Bahn verlieren soll, damit Belgien eine zweite erhält.

Auch in diesem Punkte ist also die belgische Beweisführung nicht stichhaltig.

Im Verlauf der Verhandlungen hat Belgien seinen Anspruch noch dadurch zu stützen versucht, daß es ihn in Zusammenhang brachte mit der Frage der Verkehrsleitung und dem Grundsatz der kürzesten Entfernung. Daß aber in Wirklichkeit ein Grundsatz, wonach der internationale Verkehr nur auf dem kürzesten Wege zu leiten ist, nicht besteht, und daß er, selbst wenn er bestünde, den belgischen Anspruch nicht rechtfertigen würde, ist in den Ausführungen der deutschen Sachverständigen zweifelsfrei dargetan (vgl. Anlagenheft Nr. 8 bis 11).

e.

Belgien hat schließlich auch einen Grund für seinen Anspruch auf das von der Linie Raeren-Kalterherberg umschlossene Gebiet vorgebracht. Es hat auf die von dem Kreise Eupen geplante Errichtung von Stauwerken an der Weser (Wesdre) und am Gekbach hingewiesen und behauptet, daß Eupen über das gesamte Becken der Weser verfügen müsse, das zum Teil innerhalb des Bogens der Monschauer Bahn liege.

Demgegenüber ist zu bemerken, daß es sich hier um Gesichtspunkte handelt, die in der Zukunft liegen. Wenn solche Gesichtspunkte bei der Grenzfestsetzung überhaupt Berücksichtigung finden dürften, könnten sie, zum mindesten im vorliegenden Fall, nicht ausschlaggebend sein, denn in dem Bahnbogen liegt auch das Hauptniederschlagsgebiet des schon längst bestehenden Wasserwerkes des Landkreises Aachen; das Gebiet hat also vom Standpunkte der Wasserversorgung schon jetzt eine größere Bedeutung für Deutschland, als es vielleicht in Zukunft für Belgien gewinnen kann.

Aus alledem geht hervor, daß Belgien nicht einen einzigen beweiskräftigen Grund für seine Forderung hat geltend machen können.



### 3. Die wirtschaftlichen Nachteile für Deutschland im Falle des Verlustes der Bahnlinie Raeren-Kalterherberg.

Den geringen Vorteilen, die Belgien durch den Erwerb der streitigen Bahnlinie haben könnte, stehen schwere Nachteile gegenüber, die ihr Verlust für Deutschland mit sich bringen würde.

#### a.

Am schwersten betroffen würde der Kreis Monschau. Die Bahn ist die einzige Bahn, die dieser Kreis besitzt. Die Anlegung einer neuen Eisenbahn im Osten der jetzigen ist schon wegen der Geländeverhältnisse unmöglich, und die nächste Bahnlinie, die über Düren führt, ist so weit entfernt, daß sie für den Kreis Monschau nicht in Betracht kommt.

Auf dieser einzigen Bahn beziehen die 20 000 Bewohner des Kreises ihren gesamten Lebensbedarf; sie ist der Lebensnerv für die Industrie des Kreises (besonders Holz- und Textilindustrie) und seine Landwirtschaft.

Wie bei Eupen und Malmedy waren die wirtschaftlichen Beziehungen von Monschau bisher fast ganz nach Aachen gerichtet. Aachen ist für den Kreis die wirtschaftliche Zentrale und außerdem der Sitz der Verwaltung, der Gerichte, der höheren Schulen und der Handels- und Industrieorganisationen. Umgekehrt beziehen Kreis und Stadt Aachen aus dem Kreise Monschau und seinem Hinterland landwirtschaftliche Produkte sowie alle dort fertigestellten Industrieerzeugnisse.

Der Verkehr des Kreises Monschau mit Aachen und dem übrigen Deutschland betrug im Jahre 1913 113 270 t, war also zehnmal so groß wie der Verkehr der Kreise Eupen und Malmedy untereinander. Während nun der Verkehr dieser beiden Kreise mit Aachen notwendigerweise abnehmen muß, wenn sie belgisch bleiben sollten, wird der Verkehr des Kreises Monschau mit Aachen nicht nur seine bisherige Höhe behalten, sondern sogar zunehmen, denn der Kreis wird dann als Versorgungsgebiet für Aachen noch größere Bedeutung gewinnen, als er schon hatte.

Es liegt auf der Hand, daß man dem Kreise Monschau mit seiner Bahn das wirtschaftliche Rückgrat nehmen würde. Handel, Industrie und Landwirtschaft des Kreises müssen verkümmern, wenn der Kreis die Verbindung mit seiner wirtschaftlichen und kulturellen Zentrale Aachen nur über das Ausland aufrechterhalten kann. Auch der Verkehr zwischen den einzelnen Ortschaften des Kreises selbst würde dadurch schwer beeinträchtigt. Belgien mag noch so große Erleichterungen und Vergünstigungen in Aussicht stellen, sobald die Bahn in fremden Händen ist, regelt fremder Wille Betrieb und Verkehr, und die Bevölkerung des Kreises kann nicht mehr auf dieselbe Berücksichtigung ihrer Wünsche und Bedürfnisse rechnen wie bisher.

Hierzu kommt noch, daß die von Belgien geforderte Bahnlinie die Hauptchauffee des Kreises Monschau nach Aachen von Conzen bis Rötgen und noch ein zweites Mal westlich und nördlich von Rötgen abschneidet. Diese Chauffee ist die einzige für den Fernverkehr ausgebaute Straße. Da sie, wie ein Blick auf die beigegefügte Karte beweist, nur für den Kreis Monschau, nicht aber für die Kreise Eupen und Malmedy von Bedeutung ist, würde Belgien an ihrer Instandhaltung kein Interesse haben. Als Ersatz stehen dem Kreise Monschau nur Umgehungsstraßen zur Verfügung, die erheblich länger und bei weitem nicht so gut ausgebaut sind wie die Chauffee.

#### b.

Schwere wirtschaftliche Gefahren erwachsen durch den Verlust der Monschauer Bahn auch der Stadt Aachen.

Der Stadt Aachen sind im Norden und Osten stark bevölkerte, industriereiche Gegenden vorgelagert, die für ihre Versorgung mit Lebensmitteln nicht in Frage kommen. Nach dem Westen zu ist sie durch die nahe Grenze von landwirtschaftlichen Produktionsgebieten abgeschlossen. Es verbleibt ihr also nur der Süden. In der Tat ist Aachen von jeher mit Lebensmitteln, insbesondere mit frischer Milch und Butter, fast ausschließlich aus den Kreisen Eupen, Malmedy, Monschau und Schleiden versorgt worden. Die wichtigsten Kreise, Eupen und Malmedy, sind der Stadt aber schon jetzt infolge der belgischen Ausfuhrverbote auf landwirtschaftliche Produkte verschlossen. Unter den Folgen dieser Trennung von den Nachbarkreisen leiden vor allem die Kinder, die Mütter und die Kranken der Stadt.

Bei dieser Sachlage muß Aachen versuchen, seinen Bedarf ausschließlich aus den Kreisen Monschau und Schleiden zu decken. Alle Bemühungen in dieser Richtung müssen aber erfolglos bleiben, wenn die einzige Bahnverbindung Aachens mit diesen Kreisen belgisch wird.

Diese Bahnlinie ist gleichzeitig die einzige Verbindung der Industriestadt Aachen mit dem südlich von ihr gelegenen, wirtschaftlich für Aachen so außerordentlich wichtigen Eifelgebiet.

Die Eifel ist außerdem die einzige nahe gelegene Gegend, in der die Bevölkerung von Aachen an Sonn- und Feiertagen Erholung suchen kann. Während an diesen Tagen bisher Tausende sich in die Eifel begaben, würde dies in Zukunft unterbleiben müssen, da das mehrfache Überschreiten einer politischen und einer Zollgrenze infolge der wiederholten Paßkontrolle, der Zollbehandlung und der Überwachung der Ein- und Ausfuhr derartige Verzögerungen und Unbequemlichkeiten nach sich ziehen würde, daß die Möglichkeit von Reisen in den deutschen Teil der Eifel tatsächlich nicht mehr bestehen würde.

e.

Der Verlust des von dem Monschauer Bahnbogen umschlossenen Gebiets bedeutet weiter eine schwere Schädigung der Wasserversorgung deutscher Gebiete.

Nur 300 bis 700 m östlich der Bahnlinie liegen bei Rötgen die Hauptbauwerke des Wasserwerkes des Landkreises Aachen, insbesondere die Talsperrenanlagen im Dreilägerbachtal. Fällt auch nur eine dieser Anlagen auf belgischem Boden und wird damit der Kontrolle der deutschen Beamten entzogen, so ist ein einwandfreier Betrieb des Gesamtwerkes nicht mehr gewährleistet. Wenn die Talsperrenanlage, die über 4 Millionen Kubikmeter Wasser faßt, der deutschen Beaufsichtigung entzogen werden sollte, würde das untere Bichttal mit verschiedenen Dörfern und mit den Städten Stolberg und Eschweiler dauernd in Gefahr sein, denn bei dem großen Inhalt der Sperre und bei einem Hochwasserzufluß von 15 cbm in der Sekunde würde schon eine Unachtsamkeit in der Bedienung genügen, um das Bichttal unter Wasser zu setzen.

Aber auch wenn die Anlagen auf deutschem Gebiet verbleiben sollten, ist das Wasserwerk schwer geschädigt. Mehr als die Hälfte seines Niederschlagsgebietes liegt westlich von der Monschauer Bahn, würde also belgisch werden. Damit würde dem Werke, das über 300 000 Menschen mit Trinkwasser und die Industrie und den Bergbau des Aachener Bezirks mit Betriebswasser versorgt, jede Erweiterungsmöglichkeit genommen, und vor allem wäre die hygienische Kontrolle des Einzugsgebietes durch deutsche Organe, ohne die eine Garantie für die Seuchenfreiheit des Versorgungsgebietes nicht übernommen werden kann, nicht mehr möglich. Eine ständige sorgfältige Kontrolle des Niederschlagsgebietes ist namentlich deshalb erforderlich, weil es sich um Oberflächen-

wasser handelt, das dauernd der Gefahr unterliegt, durch Zuflüsse in gesundheitschädlicher Weise beeinflusst zu werden.

Die schon erwähnte Abschneidung der Hauptchauffee würde vermutlich den Ausbau der Umgehungsstraßen zu Chauffeen nötig machen. Diese Straßen wurden, soweit sie durch das Niederschlagsgebiet führen, bisher nur als Holzabfuhrwege benutzt. Wenn sie nun für den allgemeinen Verkehr ausgebaut werden müßten, würde eine weitere Gefahr für das Sperrenwasser entstehen, weil die Straßen unmittelbar am Steilufer des Beckens entlang führen.

d.

Die Abtretung der Monschauer Bahnlinie schädigt endlich den Bezirk von Stolberg, Düren und Jülich. Abgesehen davon, daß das Verkehrsgebiet dieser Bahnlinie eine der Hauptgebiete für die Versorgung der bedeutenden Industrie des Stolberger Bezirks mit ländlichen Industriearbeitern darstellt, sind die Ernährungsverhältnisse eines wichtigen Teiles dieses Bezirks von der geregelten Zufuhr landwirtschaftlicher Erzeugnisse aus dem Kreise Monschau abhängig. Von den Industriezweigen des Bezirks wird besonders die Sägewerksindustrie, die ihrerseits wiederum das Baugewerbe, den Bergbau, die Waggonfabriken sowie die Versandmöglichkeiten der ganzen übrigen Industrie stark beeinflusst, durch die beabsichtigte Abtretung der Bahnlinie schwer betroffen. Ohne eine geregelte und von ausländischen Verkehrsinteressen unabhängige Holzzufuhr aus den walddreichen Gegenden des Kreises Monschau ist der ungestörte Fortgang der Sägewerksindustrie und der von ihr abhängigen Industriezweige in Frage gestellt.

e.

Belgien glaubt, diese zahlreichen und schweren wirtschaftlichen Nachteile dadurch ausgleichen zu können, daß es gewisse Verkehrs- und Zollerleichterungen gewährt. Es ist aber leicht zu erkennen, daß selbst das größte Entgegenkommen hinsichtlich Verkehr und Zollbehandlung niemals diese Wirkung haben könnte. Schon das Mindestmaß der Zollkontrolle, auf das weder Deutschland noch Belgien mit Rücksicht auf ihre Gesamtwirtschaft verzichten könnten, würde so große Erschwerungen mit sich bringen, daß die im vorstehenden geschilderten Nachteile tatsächlich eintreten müßten.

Es genügt, hier auf einige Beispiele hinzuweisen. Reisende von Lammersdorf nach Monschau, die jetzt unbehindert die Eisenbahn benutzen können, müßten sich in Zukunft zweimal einer deutschen und zweimal einer belgischen Zollrevision unterziehen. Deutscherseits müßten auf allen Zugangsstraßen zu den Bahnhöfen Landzollämter errichtet werden, was besonders in Ortschaften, wo die Wohnhäuser nur einige Meter vom Bahnhof entfernt liegen, große Schwierigkeiten bereiten würde. Eine wirksame Zoll- und Paßkontrolle wäre kaum durchführbar, dem Schmuggel Tür und Tor geöffnet, denn das enge Zusammenwohnen der zu verschiedenen Ländern gehörenden Einwohner würde den unerlaubten Grenzverkehr geradezu herausfordern. Jede Sendung zwischen Aachen und Monschau oder Lammersdorf und Monschau, also selbst zwischen ganz nahe belegenen Orten, bedürfte eines deutschen Zollverschlusses, eines belgischen Zollverschlusses, einer deutschen Ausfuhrgenehmigung und einer belgischen Einfuhr- oder Durchfuhrgenehmigung. Die deutsche Zollkontrolle könnte nicht einmal auf den Bahnhöfen selbst vorgenommen werden, da Belgien bereits erklärt hat, daß es dies nicht zulassen würde. Für das Heranbringen und das Abholen von Gütern müßten sich also die Bewohner des Kreises Monschau jedesmal einer Zoll- und Paßkontrolle unterwerfen, da sie sich ins Ausland begeben müßten.



Belgien befürchtet für den Verkehr zwischen den Kreisen Eupen und Malmédy Zollschwierigkeiten, will aber diese Schwierigkeiten nicht gelten lassen, wo es sich um den Kreis Monschau handelt. Dabei kommt für Eupen und Malmédy nur ein ganz schwacher Wechselverkehr in Frage, während es sich für den Kreis Monschau hingegen um den gesamten Verkehr der Bewohner mit der Kreishauptstadt und mit der Wirtschaftszentrale Aachen handelt. Für den Verkehr zwischen Eupen und Malmédy können Zollbelästigungen kaum eintreten, weil die Güter auf belgischen Zügen durchgeführt werden können und nur auf belgischen Stationen behandelt zu werden brauchen, der Verkehr des Kreises Monschau hingegen soll einer viermaligen Kontrolle unterworfen werden. Eupen und Malmédy können sich anderer Eisenbahnlinien bedienen, der Kreis Monschau hingegen verfügt nur über eine einzige.

Schon diese Bemerkungen, die in der deutschen Note vom 20. März 1920 (Anlagenheft Nr. 13) näher ausgeführt sind, dürften genügen, um zu beweisen, daß die Abtretung der Bahnlinie Raeren-Kalterherberg den Verkehr des Kreises Monschau geradezu erdroffeln würde.

## VI. Die Berichte des englischen und des italienischen Kommissars.

Der Wortlaut dieser Berichte ist in dem Anlagenheft unter Nr. 15 und 16 wiedergegeben.

### 1. Der Bericht des englischen Kommissars.

Das Gutachten des englischen Kommissars geht von der Annahme aus, daß eine Grenzänderung erforderlich sei, weil die Bahnlinie dreimal von der Grenze geschnitten werde. Diese grundlegende Annahme ist, wie unter V, 2a nachgewiesen ist, unzutreffend.

Der englische Kommissar ist der Ansicht, daß sich nur zwei Lösungsmöglichkeiten bieten: entweder den kleinen Raerener Bogen Deutschland zurückzugeben oder den großen Bogen von Monschau Belgien zuzusprechen. Die einfachste, zudem allein dem Friedensvertrag entsprechende Lösung, nämlich den Abschluß eines Betriebsabkommens, zieht also auch der englische Kommissar überhaupt nicht in Erwägung.

Die Überlassung des Raerener Bogens an Deutschland verwirft der englische Kommissar mit der Begründung, daß damit zwar den Bedürfnissen von Rötgen, Monschau und Kalterherberg gedient wäre, daß dies aber mehr ein internationales Zugeständnis sein würde, denn die Bahnlinie verbinde gegenwärtig nicht zwei deutsche Provinzen, wie es der Fall sei bei den belgischen Provinzen Eupen und Malmédy, sondern stelle einen Teil einer internationalen Linie von Luxemburg nach Aachen dar. — Diese Ausführungen sind schwer verständlich. Abgesehen davon, daß deutscherseits in bündigster Form der Nachweis erbracht ist, daß die streitige Bahnlinie nicht nur für die Bedürfnisse von Rötgen, Monschau und Kalterherberg, sondern für den gesamten Kreis Monschau und sogar noch für Teile des Kreises Schleiden eine Lebensnotwendigkeit ist, weil diese Gebiete keine andere Bahn besitzen, ist von deutscher Seite niemals die internationale Bedeutung der Bahnlinie in den Vordergrund gerückt, sondern stets betont worden, daß diese Linie für Deutschland aus rein lokalen Gründen, nämlich zur Verbindung des Kreises Monschau mit dem Kreise Aachen und dem übrigen deutschen Vaterlande unerlässlich ist. Lediglich der belgische Kommissar hat die Bahnlinie aus internationalen Gründen gefordert und diese Gründe erst herangezogen, nachdem das deutsche Beweismaterial ergeben hatte, daß die von Belgien vorgebrachten lokalen Gründe nicht ausreichten, um den Anspruch auf die Bahn zu rechtfertigen. Ein bemerkenswertes Fehlgreifen liegt bei den Ausführungen des englischen Kommissars auch

darin, daß er erklärt, die Bahnlinie verbinde nicht, wie das für die belgischen Provinzen Eupen und Malmedy der Fall sei, zwei deutsche Provinzen. Es genügt ein Blick auf die Karte, um zu zeigen, daß die Linie Raeren—Kalterherberg genau so gut eine Verbindung zwischen den deutschen Kreisen (nicht Provinzen) Monschau und Aachen wie zwischen den Kreisen Eupen und Malmedy darstellt. Der Unterschied liegt nur darin, daß die deutschen Kreise, wie erwähnt, nur diese eine Verbindung haben, während Eupen und Malmedy außerdem noch eine zweite, nur 3 km längere Verbindung über Stavelot—Herbesthal besitzen.

Der englische Kommissar hält es für ratsam, die Strecke Kalterherberg—Raeren Belgien zu überlassen, weil dadurch die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen den Kreisen Eupen und Malmedy gefördert werden würden, weil außerdem der Bewohnerschaft des Südteiles des Kreises Malmedy damit die Möglichkeit gegeben würde, auf einem direkten, ganz auf belgischem Gebiet gelegenen Wege nach Raeren und dem Kreise Eupen zu gelangen. Selbst wenn man es für zulässig hält, die künftige Entwicklung zu berücksichtigen, so kann die Ansicht, daß die wirtschaftlichen Beziehungen der Kreise Eupen und Malmedy sich ausdehnen werden, aus den bereits unter V, 2b dargelegten Gründen nicht ohne weiteres geteilt werden. Die Zahl der Reisenden aus dem Südteil von Malmedy nach dem Kreise Eupen ist tatsächlich so gering, daß die Rücksichtnahme auf sie gegenüber den Lebensinteressen des Kreises Monschau nicht ausschlaggebend sein kann. Im übrigen steht diesen Reisenden eine fast ebenso kurze andere Verbindung zur Verfügung; außerdem ist Deutschland bereit, ihnen die Durchfahrt durch den Kreis Monschau ohne Aufenthalt und ohne jede Behinderung zu gestatten.

Wenn der englische Kommissar ferner sagt, daß die Zuteilung der Bahn an Belgien diesem Staate zwei Linien von Süden nach Raeren und damit gute wirtschaftliche Entwicklungsmöglichkeiten geben würde, so ist demgegenüber darauf hinzuweisen, daß nach Artikel 35 des Vertrages die Interessen beider Parteien gleichermaßen zu berücksichtigen sind. Tatsächlich wird, wie durch die Darlegungen in Abschnitt V hinreichend bewiesen sein dürfte, mit der Zuteilung der Bahn an Belgien das Wirtschaftsleben großer deutscher Gebiete außerordentlich schwer betroffen, während die Belassung der Bahn bei Deutschland nur unerhebliche und zudem leicht zu beseitigende wirtschaftliche Nachteile für Belgien zur Folge haben würde.

Der englische Kommissar erklärt ferner, die deutsche Behauptung, wonach mit der Bahnlinie auch die Hauptchauffee, die Lammersdorf und die südlich davon belegenen Ortschaften mit Aachen verbindet, verlorengehe und keine andere Verkehrsmöglichkeit bestehen würde, sei nicht unbedingt zutreffend, denn es stünden noch andere gute Straßen zur Verfügung; zwar sei die Oberfläche stellenweise schlecht, aber durch Ausbesserung würde dieser Mangel beseitigt werden können. Diese Darstellung beruht auf irrigen Annahmen. Die durch die Bahn abgeschnittene Chauffee führt, wie die beigegefügte Karte zeigt, von Rötgen über Conzen nach Monschau und berührt Lammersdorf überhaupt nicht. Die von dem englischen Kommissar erwähnte Straße bei Lammersdorf stellt lediglich ein Stück der als Ersatz für die Hauptchauffee in Frage kommenden Umgehungsstraßen dar. Diese Umgehungsstraßen, die zusammengenommen erheblich länger sind als die Hauptchauffee und lediglich Ortsverbindungswege bilden, sind von dem englischen und dem italienischen Kommissar in Begleitung des deutschen Kommissars im Automobil abgefahren worden. Eine genaue Prüfung der ausschlaggebenden Frage, ob diese Wege ihrer Bauart nach als ausreichender Ersatz für die Hauptchauffee angesehen werden können und für lebhaften Lastverkehr geeignet sind, hat nicht stattgefunden.

Wäre sie erfolgt, so hätte sich ergeben, daß diese Straßen erstens keine direkten Verbindungswege bilden, zweitens zum Teil so schmal sind, daß zwei Fuhrwerke einander nicht ausweichen können (Fahrbahn 3,50 m breit), drittens zum Teil nur eine Schotterlage von höchstens 10 cm Stärke ohne jede untere Packlage haben, so daß schwer beladene Wagen und Lastautomobile diese Straßen nicht benutzen können, viertens so starke Krümmungen, Steigungen und Gefälle aufweisen, daß ein starker Lastenverkehr auf ihnen unmöglich ist.

Der englische Kommissar erwähnt sodann noch, daß die Deutschen geneigt seien, die Anwendung von Sonderwagen und Lokomotiven zum Transport der belgischen Güter zu gestatten, und knüpft daran die Bemerkung, daß Belgien, wenn ihm die Bahn zugesprochen würde, dieselben Zugeständnisse machen könnte. Abgesehen davon, daß Belgien ein derartiges Angebot tatsächlich bisher nicht gemacht hat, bleibt folgendes Bedenken bestehen: Wenn die Bahn deutsch bleibt, handelt es sich für Belgien um eine Durchfahrt durch deutsches Gebiet. Würde aber die Bahn belgisch werden, so käme nur ein deutscher Bahnverkehr in Frage, der auf belgischem Gebiet (in Kalterherberg) beginnen und fünf belgische Stationen (Monschau, Ronzen, Lammerzsdorf, Rötgen und Raeren) durchlaufen müßte, ehe er bei Walheim auf deutsches Gebiet gelangen würde.

Zusammenfassend spricht sich der englische Kommissar dahin aus, daß die lokalen wirtschaftlichen Verhältnisse die Überlassung der Bahnlinie an Belgien rechtfertigen unter der Bedingung, daß Belgien alle möglichen Erleichterungen für die Benützung der Bahn gewährt und der Wasserversorgung des Wasserbeckens bei Rötgen kein Hindernis entgegensetzt. Die vorstehenden Ausführungen dürften indes beweisen, daß die Begründung, die der englische Kommissar seiner Ansicht gibt, einer genauen Prüfung nicht standhält. Es muß hinzugefügt werden, daß der englische Kommissar sich nicht dazu äußert, wie er sich die Abstimmung in dem westlich der Bahnlinie liegenden Gebiet denkt. Nach dem Friedensvertrag soll Belgien nur solches Gebiet erhalten, in dem eine Volksbefragung stattgefunden hat. Es widerspricht dem Geiste des Vertrages, Belgien Gebiet zuzusprechen, dessen Bewohner über ihre Wünsche überhaupt nicht gehört werden.

## 2. Der Bericht des italienischen Kommissars.

Auch der italienische Kommissar hält nur zwei Lösungen für möglich: entweder den Raerener Bogen Deutschland oder den Monschauer Bogen Belgien zuzusprechen. Die dritte, natürlichste Lösung — nämlich Beibehaltung der in Artikel 27 vorgeschriebenen Grenze, Bau einer neuen Verbindung zwischen Walheim und Rötgen auf deutschem Boden und Regelung des Betriebs durch ein Abkommen — zieht auch er nicht in Erwägung.

Den Hauptgrund, aus dem die in Artikel 27 vorgesehene Grenze nicht eingehalten werden kann, erblickt der italienische Kommissar darin, daß der Personen- und Güterverkehr auf der Strecke Raeren—Kalterherberg dreimal Zollschwierigkeiten beim Überschreiten der Grenze ausgesetzt sei. Das deutsche Anerbieten, den Verkehr der Kreise Eupen und Malmedy untereinander ohne jeden Aufenthalt und ohne jedes Zollhindernis mit belgischen Zügen und belgischem Personal zuzulassen, bleibt hierbei auch von ihm unberücksichtigt.

Die Zuteilung des Raerener Bogens an Deutschland hält der italienische Kommissar für unzulässig, weil dadurch die Gebiets Erweiterungen, die Belgien durch den Vertrag erhalten habe, verringert werden würden, was dem Geiste des Vertrages widerspreche.



Diese Bemerkung steht nicht im Einklang mit dem Standpunkte der Kommission, die sich auf Grund von Artikel 35 für berechtigt hält, große Grenzveränderungen vorzunehmen; sie ist auch insofern nicht verständlich, als der italienische Kommissar keine Bedenken trägt, ein 17mal größeres Gebiet als den Raerener Bogen, das nach dem Vertrag deutsch bleiben soll, Belgien zuzuteilen.

Der italienische Kommissar erblickt in der durch den Kreis Monschau führenden Bahn den normalen Verbindungsweg zwischen den Kreisen Eupen und Malmedy. Dieser Gesichtspunkt kann aber nicht entscheidend sein, denn nachgewiesenermaßen war der Verkehr zwischen den beiden Kreisen stets nur gering. Außerdem ist festgestellt, daß der Verkehr sich nur zwischen den Städten Eupen und Malmedy abgespielt hat, nicht aber zwischen den Kreisen als solchen. Die Städte Eupen und Malmedy haben in der wiederholt erwähnten Linie Eupen—Herbesthal—Pepinster—Stavelot—Malmedy eine ebenso gute, nur 3 km längere Bahnverbindung, die, falls die Kreise Eupen und Malmedy endgültig belgisch werden sollten, als die normale Verbindung zwischen ihnen angesehen werden muß. Uebrigens beabsichtigt Deutschland keineswegs, den Kreisen Eupen und Malmedy die Benutzung der Linie Kalterherberg—Raeren zu verwehren, sondern will ihnen im Gegenteil besondere Vergünstigungen einräumen.

Die Ansicht des italienischen Kommissars, daß es dem Geiste des Versailler Vertrags nicht entspreche, Belgien einen so bedeutsamen direkten Verbindungsweg wie die genannte Bahn zu versagen, beruht hiernach auf einer nicht stichhaltigen Einschätzung der gegebenen wirtschaftlichen und Verkehrsverhältnisse. Es kommt hinzu, daß die streitige Bahnlinie tatsächlich keine direkte Verbindung zwischen Eupen und Malmedy darstellt; sie ist eine direkte Verbindung von Kalterherberg nach Aachen bzw. Stolberg; der Verkehr nach Eupen wird durch Umsteigen in Raeren in die eingleisige Nebenbahn Raeren—Kalterherberg bewerkstelligt.

Nach Ansicht des italienischen Kommissars ist es Pflicht der Kommission, sich zu vergewissern, daß Belgien genügende Garantien gibt, damit der Verkehr zwischen dem Kreise Monschau und Deutschland und umgekehrt nicht gehindert wird. Abgesehen davon, daß eine Grenzkommission für eine derartige Aufgabe sicherlich nicht zuständig ist, muß bemerkt werden, daß durch Abmachungen über Verkehrs- und Zollerleichterungen im vorliegenden Fall der erstrebte Erfolg nicht erreicht werden könnte. Weder Deutschland, noch Belgien, noch die Kommission würden Vorschläge machen können, die tatsächlich einen unbehinderten Verkehr gewährleisten. Es ist ausgeschlossen, eine 28 km lange Bahnstrecke mit fünf Stationen, die die Grenze bildet, durch die Bewohner des Nachbarlandes benutzen zu lassen, ohne daß Zoll- und sonstige Revisionen vorgenommen werden. Ein wirklich freier Verkehr würde zu ständigen Schwierigkeiten Anlaß geben, Zollumgehungen hervorrufen und für beide Staaten eine schwache Stelle, wenn nicht gar eine Lücke in dem Zollgürtel bedeuten. Schon die Handhabung der unerläßlichen Zoll-, Ausfuhr- und Paßbestimmungen würde aber den Verkehr des Kreises Monschau, wie im einzelnen bereits in Abschnitt V unter 3e dargetan ist, ins innerste Mark treffen.

Der italienische Kommissar erwähnt sodann noch die große Chaussee Monschau—Rötgen—Aachen. Auch er ist der Ansicht, daß die vorhandenen Umgehungsstraßen, wenn sie ausgebessert würden, einen ausreichenden Ersatz bilden könnten. In den Bemerkungen zu dem Bericht des englischen Kommissars ist ausgeführt, daß diese Annahme nicht zutrifft.

Schließlich erwähnt der italienische Kommissar das Aachener Wasserwerk. Er hält es für erforderlich, daß Belgien Garantien zur Aufrechterhaltung der vorhandenen Einrichtungen gibt. Es muß jedoch als fraglich bezeichnet werden, ob es möglich sein

wird, praktisch durchführbare Garantien dieser Art, insbesondere hinsichtlich der hygienischen Kontrolle des Niederschlagsgebietes, festzusetzen.

Hiernach können auch in dem Bericht des italienischen Kommissars beweiskräftige Gründe für die Abtretung der Bahnlinie an Belgien nicht gefunden werden.

## VII. Die Stellungnahme der Bevölkerung.

Bereits in Abschnitt III ist erwähnt, daß die Bevölkerung, die an der Bahnlinie interessiert ist, sich einmütig und mit größter Entschiedenheit gegen die Abtretung der Bahn ausgesprochen hat. Die gesamte Bevölkerung des Kreises Monschau, die Vertretungen der Berufsstände, die Arbeiter- und Eisenbahnerorganisationen, die Stadtverwaltung Aachen sowie die dortigen Handels- und Industrieverbände und eine große Anzahl anderer Organisationen haben zahlreiche Entschliefungen in diesem Sinne gefaßt. Der deutsche Kommissar hat diese Entschliefungen der Kommission unterbreitet. Diese hat aber dem Willen der Bevölkerung bisher keinerlei Beachtung geschenkt.

Nachdem der Beschluß der Kommission bekanntgeworden war, erhob sich ein Sturm der Entrüstung in allen beteiligten Kreisen. Die Bevölkerung faßte diesen Beschluß als offenbaren Rechtsbruch auf und wollte nicht glauben, daß die Kommission eine Entscheidung getroffen habe, die so völlig ihren Interessen und Wünschen zuwiderliefe. Der Kreis und die Stadt Monschau, die Stadt und der Landkreis Aachen, die Ortsgruppen der politischen Parteien, die Handelskammern von Aachen, Stolberg, Eschweiler, Düren und Jülich, die Eisenbahnerorganisationen großer Bezirke und viele andere Organisationen haben eine Fülle von Eingaben an die deutsche Regierung gerichtet, um eine Änderung des Kommissionsbeschlusses herbeizuführen, und eine ganze Reihe von Abordnungen ist bei der deutschen Regierung vorstellig geworden, um Schutz und Hilfe gegen das ihnen angetane Unrecht zu erbitten.

In einigen dieser Hilferufe findet die Not der Bevölkerung überaus beredten Ausdruck. Als Beispiel hierfür seien nur einige Stellen aus einem Gesuch wiedergegeben, das eine Abordnung aus dem Kreise Monschau überreicht hat: »Die Bahnlinie Raeren-Kalterherberg ist für unseren Kreis und darüber hinaus die Schlagader des Verkehrs. Wird diese unterbunden, dann erstickt der Verkehr und damit die Möglichkeit des Güterausstausches zwischen Stadt und Land. Hunderte von Bahnangestellten und -arbeitern werden mit ihren Familien brot- und heimatlos. Nächst uns wird am stärksten Aachen bedroht, denn wir sind sein Versorgungsgebiet. Den dringlichsten, lautesten Notschrei erheben wir aus dem betroffenen Winkel der Westmark: Übergebt uns nicht dem wirtschaftlichen Tode, dem wir schon durch die Abtretung unserer einzigen Bahnlinie verfallen sind! Wir bitten die Reichsregierung, sich unserer Not anzunehmen, und alles, was das Deutsche Reich an Kraft und Einfluß noch besitzt, vor der Welt geltend zu machen im Sinne des durchbrochenen Friedensvertrages, im Sinne des Völkerprinzips und des Selbstbestimmungsrechtes der Völker.«

Die Erregung nahm einen derartigen Umfang an, daß im Kreise Monschau Mitte April zum Zeichen des Protestes ein mehrtägiger Generalstreik aller Bevölkerungsschichten ausbrach. Die Bewegung fand lebhaften Widerhall in der gesamten Rheinprovinz und griff auch auf die Kreise Eupen und Malmédy über. Nirgends sind Stimmen der Bevölkerung laut geworden, welche die Forderung Belgiens auf die Monschauer Bahn unterstützten hätten.

## Anlagenheft.

- Nr. 1. Note des belgischen Kommissars vom 29. Januar 1920.
  - „ 2. Note des deutschen Kommissars vom 30. Januar 1920.
  - „ 3. Note des deutschen Kommissars vom 31. Januar 1920.
  - „ 4. Protokoll der Sitzung vom 31. Januar 1920.
  - „ 5. Note des deutschen Kommissars vom 16. Februar 1920.
  - „ 6. Note des belgischen Kommissars vom 20. Februar 1920.
  - „ 7. Note des deutschen Kommissars vom 20. Februar 1920.
  - „ 8. Erste belgische Sachverständigennote vom 9. März 1920.
  - „ 9. Erste deutsche Sachverständigennote vom 14. März 1920.
  - „ 10. Zweite belgische Sachverständigennote vom 17. März 1920.
  - „ 11. Zweite deutsche Sachverständigennote vom 20. März 1920.
  - „ 12. Belgische Zollnote vom 17. März 1920.
  - „ 13. Deutsche Zollnote vom 20. März 1920.
  - „ 14. Protokoll der Sitzung vom 27. März 1920.
  - „ 15. Bericht des englischen Kommissars.
  - „ 16. Bericht des italienischen Kommissars.
-



## Ü b e r s e t z u n g.

Der belgische Kommissar.

Paris, den 29. Januar 1920.

**Note****über den Antrag auf Berichtigung der neuen deutsch-belgischen Grenze.****I.**

1. Artikel 35 des Vertrages von Versailles umgrenzt die Aufgabe der Kommission für die Festsetzung der deutsch-belgischen Grenze folgendermaßen:

»An Ort und Stelle unter Berücksichtigung der Wirtschaftslage und der Verkehrswege die neue Grenzlinie zwischen Belgien und Deutschland festzusetzen.« Dieser Text ist vollkommen klar und sieht Änderungen der in Artikel 27 beschriebenen Grenze vor; er bestimmt sogar die besonderen Umstände, unter denen diese Änderungen stattzufinden haben.

2. Wenn keine Änderung vorgesehen worden wäre, wäre der 2. Teil des Satzes »unter Berücksichtigung usw.« nicht aufgenommen worden.

3. Der zweite Absatz von Artikel 35 bestätigt lediglich die soeben ausgedrückte Meinung, denn er sieht vor, in welcher Form die Meinungsverschiedenheiten zu behandeln sind, und verpflichtet die vertragschließenden Teile, die getroffene Entscheidung anzunehmen.

4. Schon der gesunde Verstand weist darauf hin, daß man eine einfache Verwaltungsgrenze nicht zu einer Grenze zwischen zwei Staaten umwandeln kann, ohne die Möglichkeit von Änderungen vorzusehen.

5. Aus Vorstehendem schließen wir, daß jeder auf die Bestimmungen des Artikels 35 gestützte Berichtigungsantrag zulässig ist und von der Kommission behandelt werden muß.

**II.**

1. Der Umfang der Berichtigung ist durch die Bestimmungen des Artikels 35 selbst festgelegt. Dieser Artikel sagt: »Der an Ort und Stelle von der Kommission festgesetzte Verlauf der Grenze wird der Wirtschaftslage und den Verkehrswegen Rechnung tragen.«

2. Es genügt, einen Blick auf den Vertrag zu werfen, um zu erkennen, daß in ähnlichen Fällen wie in dem vorliegenden der Artikel über die Befugnisse der Grenzkommission die besonderen Umstände klarlegt, die die Tätigkeit der Kommissionen umgrenzen. So sagt Artikel 48, der sich auf die Begrenzungen des Saargebiets bezieht, sehr deutlich, daß Änderungen beschränkt sein sollen bei dem Verlauf der Grenze, der nicht mit den Verwaltungsgrenzen zusammenfällt, und daß die Kommission dem angegebenen Grenzverlauf nach Möglichkeit folgen soll unter Berücksichtigung der örtlichen Wirtschaftsinteressen und der bestehenden Verwaltungsgrenzen.

3. Der Artikel 101, der sich auf die Begrenzung von Danzig bezieht, bestimmt ebenfalls, daß der Grenzverlauf sich nach den Gemeindegrenzen zu richten hat.

4. Kann man dem Text von Artikel 27 einen einschränkenden Sinn zuerkennen? Offenbar nicht, denn man würde damit vollständig die Bestimmungen des Artikels 35 über vorgesehene Berichtigungen außer Kraft setzen.

5. Muß man den Schluß ziehen, daß unter allen Umständen eine gemeinsame Grenze zwischen dem Kreise Monschau und der alten belgischen Grenze bestehen bleiben soll?

6. Dies würde offenbar ein Borgreifen bedeuten hinsichtlich der Stellen, an denen, und hinsichtlich der Art und Weise, in der die Berichtigungen stattzufinden haben; auch würde man damit für dieses Stück (400 bis 500 m) von den Vorschriften des Artikels 35 über die Wirtschaftsinteressen und die Verkehrswege Abstand nehmen. Auf Grund von Berichtigungen, die die Kommission gemäß Artikel 35 für erforderlich hält, kann dieses Grenzstück auf Null herabgesetzt werden und verschwinden.

7. Andererseits sagt Artikel 37, daß Deutschland zugunsten Belgiens auf alle Rechte und Ansprüche auf das gesamte Gebiet der Kreise Eupen und Malmedy verzichtet.

8. Wenn man sich auf diesen Wortlaut als auf eine Einschränkung berufen wollte, müßte man offenbar jede auf die Sonderbestimmungen des Artikels 35 gestützte Berichtigung für unmöglich ansehen.

9. Jeder der beteiligten Staaten muß die Rechte, die ihm zuerkannt sind, derart ausüben können, daß es möglich ist, durch die Kommission an Ort und Stelle eine vernünftige und für beide Teile günstige internationale Grenze festzusetzen.

10. Auf den Text des Paragraphen 1 der Instruktionen für die Grenzkommisionen kann man sich nicht berufen. Er kann keinesfalls die Bestimmungen des Artikels 35 einschränken und auf den Fall, der uns beschäftigt, nicht anwendbar sein, was sich daraus ergibt, daß er die Verkehrswege überhaupt nicht erwähnt.

11. Aus Vorstehendem glaube ich folgendes schließen zu können: »Berichtigungen der im Artikel 27 beschriebenen deutsch-belgischen Grenze sind in Artikel 35 vorgesehen.«

Der Umfang dieser Berichtigungen ist bestimmt durch die anormalen Verhältnisse, die die in Artikel 27 beschriebene Grenze für die Verkehrswege schafft, sowie durch die Wirtschaftslage.

### III.

1. Ein einfacher Blick auf die Karte genügt, um zu erkennen, daß, wenn man die in Artikel 27 beschriebene Grenze beibehält, die Eisenbahnen von Ulflingen (Trois-Bierges) nach Aachen nicht mehr betriebsfähig sind, denn sie schneiden fünfmal die Grenze.

2. Belgien verlangt, daß eine auf die Bestimmungen des Artikels 35 gestützte Berichtigung ihm die Gesamtheit dieser Bahnlinien zuerkennt. Um dies Ziel zu erreichen, ist Belgien bereit, Deutschland die Kompensationen zu gewähren, die die Kommission als gleichwertig denjenigen halten sollte, die Belgien zugestanden werden.

3. Um der Wirtschaftslage der Bevölkerung des Kreises von Monschau, die die strittige Bahnlinie benutzt, nicht zu schaden, ist Belgien bereit, ihr die weitestgehenden Zollerleichterungen zu gewähren, so daß weder ihre wirtschaftlichen noch ihre verwaltungstechnischen Beziehungen zu Aachen gestört werden. Belgien gewährt ihnen auch den Vorteil, die Tarife der belgischen Eisenbahnen benutzen zu können, die günstiger sind als die der deutschen Eisenbahnen.

4. Belgien stützt seinen Antrag darauf, daß die fragliche Eisenbahnlinie für die Belgien durch den Vertrag von Versailles zuerkannten Gebiete von großer Bedeutung ist, da sie eine unmittelbare und kurze Verbindung zwischen Eupen und Malmedy durch

die vorhandenen Anschlüsse von Naeren—Eupen und Weismes—Malmedy ermöglicht, sowie darauf, daß diese Eisenbahnlinie für Belgien eine zweite Transitbahnlinie bedeutet neben der großen Linie Gouvvy—Herbesthal und mit Rücksicht hierauf die größte Bedeutung besitzt im Hinblick auf die durch den Krieg geschaffene neue Wirtschaftslage.

5. Für Deutschland kann dieser Streckenabschnitt, der auf eine internationale Grenze stößt, lediglich lokales Interesse bieten.

6. Diese Lösung scheint der belgischen Regierung als die gerechteste und angenehmste und hält sich durchaus im Rahmen der ganz besonderen Bestimmungen des Artikels 35.

Der belgische Kommissar.

gez. M a u r y.



Deutsche Delegation  
der Deutsch-Belgischen  
Grenzfestsetzungskommission.

Nr. 11.

Paris, den 30. Januar 1920.

In Ausführung des Beschlusses der Kommission vom 27. Januar 1920 legt die Deutsche Delegation ihren Rechtsstandpunkt hinsichtlich der Auslegung der auf die deutsch-belgische Grenze bezüglichen Bestimmungen des Friedensvertrages sowie die daraus sich ergebenden Befugnisse der Grenzkommission wie folgt nieder:

1. Die Deutsche Delegation steht auf dem Standpunkt, daß die deutsch-belgische Grenzkommission auf Grund des Artikels 35 des Friedensvertrages das Recht hat, gewisse Veränderungen der Grenzlinie vorzunehmen, die im Artikel 27 und 29 als Grenze Deutschlands gegen Belgien beschrieben ist.
2. Diese Befugnis der Grenzkommission ist durch Artikel 35 in Verbindung mit Artikel 27 und 29 dahin eingeschränkt, daß die in diesen Artikeln beschriebenen Grenzen nur insoweit verändert werden können, als eine Veränderung bei der Grenzfestsetzung an Ort und Stelle aus wirtschaftlichen oder Verkehrsgründen notwendig erscheint. Unter Festsetzung der Grenze an Ort und Stelle unter Berücksichtigung der »wirtschaftlichen Lage und Verkehrswege« ist nach dem Wortlaut und dem Sinne des Artikels 35 zu verstehen, daß nur solche wirtschaftlichen Interessen und Verkehrswege berücksichtigt werden dürfen, welche die durch die neue Grenzlinienziehung betroffene bzw. in Mitleidenschaft gezogene und an der neuen Grenze belegene Orts- oder Kreisbevölkerung berührt. Größere Gebietsveränderungen, durch welche die in Artikel 27 und 29 festgelegten Grenzen wesentlich verschoben oder beseitigt werden oder ganze Dörfer oder größere, menschliche Niederlassungen einem der beteiligten Staaten zugeteilt werden, können durch die Grenzkommission nicht vorgenommen werden.
3. Gründe: Daß die Grenzkommission berechtigt ist, die in Artikel 27 und 29 bezeichnete Grenzlinie bei deren Festlegung an Ort und Stelle in gewissem Maße zu verändern, ergibt sich aus Artikel 35. Diese Befugnis ist jedoch beschränkt, einmal durch Artikel 35 selbst, indem nur die wirtschaftliche Lage und die Verkehrswege als Grund für eine Veränderung in Betracht kommen sollen, sodann durch die Artikel 27 und 29, in denen die neue Grenzlinie, die für die Zukunft Deutschland und Belgien voneinander trennen soll, genau beschrieben ist.

Artikel 27 enthält verschiedene Grenzarten. Eine alte Grenze — zwischen Belgien und dem Kreise Monschau, die bereits im August 1914 bestanden hat — und zwei neue Grenzen, die östlichen Verwaltungsgrenzen der Kreise Eupen und Malmedy. Diese Grenzen bilden die Grundlage und den Ausgangspunkt für die Tätigkeit der Kommission. Das ergibt sich sowohl aus der Stellung der Artikel 27 und 29 und des

Artikels 35 im Vertrage — 27 und 29 im Teil II »Deutschlands Grenzen«, 35 im Teil III »Politische Bestimmungen über Belgien«, die im einzelnen die Pflichten Deutschlands in bezug auf das nach Teil II fortfallende Gebiet angeben — als auch aus der Fassung des Artikels 35, der durch die Worte »neue Grenzlinie« auf Artikel 27 und 29 Bezug nimmt. Aus dieser Fassung ergibt sich zugleich, daß es sich bei der Grenzfestsetzung nur um die genau bestimmte Grenzlinie handeln kann.

Diese Auslegung der Deutschen Delegation findet eine authentische Stütze in der vom Obersten Rat am 15. Oktober 1919 genehmigten Instruktion (I. Généralités), in der die Aufgaben und Befugnisse der Kommission klar umschrieben sind. Die Instruktion unterscheidet zwischen alten, im August 1914 vorhanden gewesenen internationalen Grenzen, bei denen die Aufgabe der Kommission sich auf die Besichtigung der Grenzpfähle und der Grenzsteine beschränkt, vgl. auch IV, B Abs. 8 der Instruktion, und zwischen Verwaltungsgrenzen, die, wenn sie im Vertrage als solche bezeichnet worden sind, auf Antrag eines beteiligten Staates und sofern es von der Kommission als notwendig erachtet wird, auf ihre Richtigkeit nachgeprüft werden müssen. Zu den ersteren gehört die alte internationale Grenze zwischen Belgien und dem Kreise Monschau (vgl. Artikel 27); diese muß also bei der Grenzfestsetzung bestehen bleiben; da außerdem noch — ebenfalls nach Titel I der Instruktion — die »in den Friedensverträgen beschriebenen Grenzen« festzusetzen sind (vgl. auch IV, A Abs. 1 der Instruktion) und die Kommission bemüht sein soll, den in den Verträgen enthaltenen Festsetzungen aufs genaueste zu folgen, sowie den Verwaltungsgrenzen und den örtlichen wirtschaftlichen Interessen Rechnung tragen soll, so ist mit denkbarer größter Klarheit im Vertrag und in der Instruktion zum Ausdruck gebracht, daß größere Verschiebungen der Grenze, insbesondere eine solche, wodurch eine alte, internationale Grenze ganz verschwinden könnte, deren Aufrechterhaltung im Artikel 27 ausdrücklich festgesetzt ist, nach dem Wortlaut und dem Geiste des Vertrages nicht möglich sind.

Für die Frage, inwieweit Veränderungen der in Artikel 27 und 29 vorgeschriebenen Grenzlinie vorgenommen werden dürfen, gibt zunächst Artikel 35 selbst sowohl der Fassung nach als auch dem Sinne nach einen Anhaltspunkt. Die Bestimmung, daß die Grenzfestsetzung an Ort und Stelle unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Lage und der Verkehrswege stattfinden soll, kann nach deutscher Auffassung gar nicht anders gedeutet werden als dahin, daß nur örtlich begrenzte wirtschaftliche oder Verkehrsinteressen zu berücksichtigen sind. Auch dieser Auffassung pflichtet die Instruktion an mehreren Stellen bei (vgl. I Abs. 3 »örtliche wirtschaftliche Interessen« und IV, A Abs. 4).

Die Bestimmung des § 35 kann aber auch dem Geiste nach nur den Sinn und den Zweck haben, Härten und Nachteile auszugleichen, die sich infolge der Trennung der Kreise Eupen und Malmedy vom Deutschen Reiche bei etwaiger strikter Innehaltung der im Vertrage vorgezeichneten Verwaltungsgrenzen für die Bevölkerung diesseits und jenseits der neuen Grenze ergeben könnten, nicht aber den Sinn und den Zweck, auf dem Umwege über diese Bestimmung einem der beteiligten Staaten über die Vorschriften des Vertrages hinaus noch einen größeren Gebietszuwachs zu verschaffen, bei dem eventuell ganze Dörfer oder Niederlassungen mit übergehen müßten. Eine derartige Auslegung kann schon deswegen nicht zutreffend sein, weil der Vertrag für diesen Fall eine Regelung der Volksabstimmung für diejenigen Teilstücke hätte vorsehen müssen, die in diesem Falle durch die Grenzfestsetzung der einen oder anderen Partei zugesprochen worden wäre.

Wenn die belgische Regierung, wie ihr Vertreter behauptet hat, die strittige Bestimmung des Artikels 35 in den Vertrag hineingebracht hat mit der Absicht, auf Grund dieser Bestimmung im Grenzregelungsverfahren die durch den Kreis Monschau und den Landkreis Aachen führende Bahnstrecke zu erlangen, so hat sie diese Absicht nicht erreicht. Für die Deutsche Delegation ist es unverständlich, warum die belgische Regierung seinerzeit nicht statt der in Artikel 27 und 29 für Belgien und Deutschland genau beschriebenen Grenzlinie einfach die heute von Belgien geforderte Bahnlinie, die doch eine klare Grenzbezeichnung dargestellt hätte, in den Vertrag hineingebracht hat. Die Deutsche Delegation glaubt annehmen zu müssen, daß die über die Grenzen der Kreise Eupen und Malmedy hinausgehenden Wünsche der belgischen Regierung von der Friedenskonferenz abgelehnt und aus diesem Grunde die scharfe Grenzbeschreibung der Grenzen zwischen Deutschland und Belgien vorgenommen worden ist.

An

die Deutsch-Belgische Grenzfestsetzungskommission.



Deutsche Delegation  
der Deutsch-Belgischen  
Grenzkommission.

Paris, den 31. Januar 1920.

### Kompensationsfrage.

Weder im Vertrage noch in der Instruktion findet sich eine Bestimmung oder eine Andeutung dafür, daß die Kommission bei Berücksichtigung der wirtschaftlichen Interessen und der Verkehrswege die Verpflichtung oder das Recht hat, einen Ausgleich, sei es in Land und Leuten, sei es in wirtschaftlichen oder sonstigen Vorteilen, für den einen oder für den anderen der beteiligten Staaten vorzunehmen, wenn etwa bei der Grenzfestsetzung einem der beiden ein Grenzstück zugeteilt oder genommen wird. Die deutsche Regierung steht daher auf dem Standpunkt, daß eine Kompensation in dieser Form nach dem Vertrage unzulässig ist.

Dagegen glaubt sie, daß es dem Vertrag nicht widerspricht, wenn die Kommission, nachdem sich die beteiligten Staaten über etwaige über die Kompetenz der Grenzkommission hinausgehenden gegenseitigen Grenzwünsche geeinigt haben, diese Wünsche bei der Festsetzung der Grenze berücksichtigt.

**Protokoll**  
**über die Sitzung vom 31. Januar 1920.**

Die Kommission hat folgendes festgestellt:

- a) Die Darlegungen des belgischen und des deutschen Kommissars stimmen vollkommen darin überein, daß die Kommission befugt ist, gewisse Änderungen an der Grenzlinie zwischen Deutschland und Belgien vorzunehmen, wie sie in den Artikeln 27, 29 und 35 des Vertrages von Versailles festgesetzt ist.
- b) Hingegen stimmen diese Darlegungen nicht überein hinsichtlich des Umfanges der Änderungen, zu deren Vornahme die Kommission befugt ist.

Mit Rücksicht hierauf haben die Kommissare der vier nichtbeteiligten Mächte es für erforderlich gehalten, ohne Hinzuziehung des belgischen und des deutschen Kommissars zusammenzutreten und sich schlüssig zu werden über die Auslegung, die der Bestimmung des Artikels 35 des Vertrages von Versailles zu geben ist, wonach die neue Grenzlinie zwischen Belgien und Deutschland festzusetzen ist unter Berücksichtigung der Wirtschaftslage und der Verkehrswege.

Die vier Kommissare der nichtbeteiligten Mächte haben einstimmig folgendes beschlossen:

Die Kommission hat das Recht, nach Prüfung an Ort und Stelle aus eigener Machtvollkommenheit zu entscheiden, welche Grenzänderungsvorschläge, die von den Kommissaren der beteiligten Mächte gemacht werden, für zulässig im Sinne des Artikels 35 erklärt werden können.

Für den Fall, daß Grenzveränderungen von geringem Umfange für erforderlich erachtet werden, kann die Kommission sie aussprechen, ohne sich damit zu beschäftigen, gleichwertige Kompensationen ausfindig zu machen.

Für den Fall, daß Änderungen von großem Umfang sich als erforderlich erweisen sollten, kann die Kommission sie aussprechen, wird aber dann Sorge dafür tragen, daß zwischen den Objekten, deren Austausch hiernach den beteiligten Mächten auferlegt wird, eine angemessene Kompensation stattfindet.

A b s c h r i f t.

Deutsche Delegation  
der Deutsch-Belgischen  
Grenzfestsetzungskommission.  
Nr. 36.

Lüttich, den 16. Februar 1920.

Im Anschluß an meine Ausführungen in der letzten Sitzung vom 3. Februar in Paris erlaube ich mir, folgende Ausführungen zu machen:

Die Vertreter der vier nichtbeteiligten Mächte haben in ihrer Sonder Sitzung vom 31. Januar d. J. folgenden Beschluß gefaßt:

»Die Kommission hat das Recht, nach Prüfung an Ort und Stelle aus eigener Machtvollkommenheit zu entscheiden, welche Grenzänderungsvorschläge, die von den Kommissaren der beteiligten Mächte gemacht werden, für zulässig im Sinne des Artikels 35 erklärt werden können.

Für den Fall, daß Grenzveränderungen von geringem Umfang für erforderlich erachtet werden, kann die Kommission sie aussprechen, ohne sich damit zu beschäftigen, gleichwertige Kompensationen ausfindig zu machen.

Für den Fall, daß Veränderungen von großem Umfang sich als erforderlich erweisen sollten, kann die Kommission sie aussprechen, wird aber dann Sorge dafür tragen, daß zwischen den Objekten, deren Austausch hier nach den beteiligten Mächten auferlegt werden wird, eine angemessene Kompensation stattfindet.«

Gegen diesen Beschluß erhebt die Deutsche Delegation aus formellen und materiellen Gründen Einspruch.

1. Der Beschluß ist, ohne daß, wie es in der Sitzung vom 30. Januar verabredet worden war, vorher noch eine Aussprache über die beiden Denkschriften der beteiligten Mächte stattgefunden hat, und ohne daß dem deutschen Vertreter, wie es ausdrücklich in der Sitzung vom 30. Januar zugesichert worden war, Gelegenheit gegeben worden ist, zu der Frage der Kompensation noch Stellung zu nehmen, zustande gekommen.

2. Der letzte Absatz des Beschlusses der Kommission gibt die Möglichkeit, auch große Veränderungen der im Artikel 27 des Friedensvertrages vorgeschriebenen Grenze vorzunehmen und dafür gleichwertige Kompensationen festzusetzen. Nach deutscher Auffassung widerspricht diese Auslegung des Artikels 35 dem Wortlaut und dem Geiste des Vertrages. Die deutsche Regierung steht auf dem Standpunkt, daß die Kommission nach Artikel 35 weder die Befugnis hat, große Veränderungen an der vorgeschriebenen Grenzlinie vorzunehmen, noch das Recht hat, Kompensationen dafür festzusetzen gegen den Willen einer der beteiligten Mächte.

a) Der Rechtsstandpunkt, warum die deutsche Regierung große Veränderungen der Grenzlinie durch die Grenzfestsetzungskommission für ausgeschlossen hält, ist in der Denkschrift vom 30. Januar d. J., Nr. 11, und in dem anliegenden Gutachten niedergelegt.

b) Das Recht, Kompensationen für Veränderungen der Grenze festzusetzen, findet weder im Vertrage noch in der vom Obersten Rat genehmigten Instruktion irgend-



eine Erwähnung oder Stütze. Aus Artikel 34, der bestimmt, daß Deutschland zugunsten Belgiens auf alle Rechte und Ansprüche auf das gesamte Gebiet der Kreise Malmédy und Eupen verzichten muß, geht mit Deutlichkeit hervor, daß der Friedensvertrag an Kompensationen nicht gedacht hat und sie daher unzulässig sind. Desgleichen geht daraus hervor, daß Deutschland nur die Kreise Eupen und Malmédy abzutreten hat, und daß die Kommission daher nicht das Recht haben kann, noch einen wesentlichen Teil eines anderen deutschen Kreises Belgien zuzuteilen oder einen solchen Teil gegen Teile der Kreise Eupen und Malmédy umzutauschen.

Der oben zitierte Beschluß verstößt nach Ansicht der deutschen Regierung gegen den Friedensvertrag und gegen die vom Obersten Rat erlassene Instruktion.

Die Deutsche Delegation bittet daher, den genannten Beschluß einer erneuten Prüfung zu unterziehen und ihn aufzuheben, soweit er die Möglichkeit großer Veränderungen der vorgeschriebenen Grenzlinie und die Möglichkeit von Kompensationen hierfür feststellt.

Sollte die Kommission auch nach erneuter Prüfung nicht zu einer Änderung ihres Standpunktes kommen, so wird beantragt, das Gutachten eines Rechtsgelehrten darüber einzuholen, ob der angefochtene Beschluß dem Wortlaut und dem Sinne der Friedensvertragsbestimmung entspricht.

(gez.) H e i m a n n.

An

die deutsch-belgische Grenzfestsetzungskommission.

A b s c h r i f t.

### Gutachten.

**Warum ist die Forderung Belgiens auf die Bahnstrecke Raeren-Kalterherberg (Bahnlinie Aachen-Monschau-St. Vith) rechtlich unzulässig und sachlich unbegründet?**

#### A. Rechtliche Gründe.

1. Artikel 27 und 28 setzen die neue Grenzlinie zwischen Belgien und Deutschland wie folgt fest: Ostgrenze des Kreises Eupen, dann die Grenze zwischen Belgien und dem Kreise Monschau (alte internationale Grenze), dann die Nordost- und Ostgrenze des Kreises Malmédy.

Artikel 35 setzt eine Grenzkommission ein und umschreibt deren Rechte und Pflichten:

»Festsetzung der neuen Grenzlinie an Ort und Stelle unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Lage und der Verkehrswege.«

Es ist klar, daß die Grenzkommission nicht beliebig eine ganz andere Grenzlinie festsetzen kann, als im Artikel 27 von der Friedenskonferenz vorgesehen ist, ebensowenig kann sie außer den Kreisen Eupen und Malmédy noch einen größeren Teil eines anderen Kreises von Deutschland abtrennen oder etwa einen größeren Teil des Kreises Malmédy oder des Kreises Eupen gegen einen größeren Teil des Kreises Monschau vertauschen. Sie hat vielmehr lediglich den Zweck, die im Artikel 27 vorgeschriebene Grenze durch Grenzzeichen im Gelände äußerlich festzulegen und darf hierbei, falls

lokale wirtschaftliche Verhältnisse oder Verkehrsbedürfnisse kleine örtliche Veränderungen der Grenze notwendig machen, solche Veränderungen vornehmen. Das ist der Geist und der Wortlaut der Vertragsbestimmungen.

2. Dieser Sinn und Wortlaut der Artikel 27 und 35 wird bestätigt durch die Instruktion für die Grenzkommissionen, die von dem Sekretariat der Friedenskonferenz entworfen und vom Obersten Rat am 15. Oktober 1919 genehmigt worden ist; sie spricht deutlich aus, daß bei der Grenzfestsetzung nur örtliche wirtschaftliche Interessen zu berücksichtigen sind. (I. Généralités). Die Instruktion sagt ferner, daß die Tätigkeit der Grenzkommission bei alten internationalen Grenzen darauf beschränkt sei, die alten Grenzzeichen nachzuprüfen. Nach dieser Bestimmung darf die Grenzkommission also an der alten internationalen Grenze zwischen Belgien und dem Kreise Monschau keine Veränderungen vornehmen.

### B. Sachliche Gründe.

1. Für die örtliche wirtschaftliche Lage kommen nur die an der neuen Grenzlinie gelegenen Kreise in Frage. Die Kreise Malmedy und Eupen hatten bisher niemals untereinander wirtschaftliche oder persönliche Beziehungen. Ihre ganzen Beziehungen richteten sich ebenso wie die des Kreises Monschau nach Aachen. Da Malmedy und Eupen an Belgien gefallen sind, werden sie für die Zukunft ihre Beziehungen zu Aachen lösen und sich nach Belgien hin orientieren müssen. Beide Kreise sind mit Belgien, wie ein Blick auf die Karte zeigt, sehr gut mit Bahnen verbunden, desgleichen haben sie unter sich von Malmedy über Stavelot—Pepinster nach Eupen eine dem Bedürfnis absolut genügende Bahnverbindung. Die durch den Kreis Monschau führende Bahn ist somit aus lokalen wirtschaftlichen und Verkehrsgründen in keiner Weise für Belgien notwendig.

Ganz anders ist die Lage des Kreises Monschau bezüglich der Bahnfrage. Die Bahn von Kalterherberg nach Aachen ist die einzige Bahn des ganzen Kreises Monschau; sie ist der Lebensnerv nicht nur der 20 000 Einwohner dieses Kreises, die auf dieser Bahnstrecke ihre gesamten Lebensbedürfnisse beziehen, sondern auch der Lebensnerv der Textil-, Holz- und sonstigen Industrie sowie der Landwirtschaft des Kreises Monschau. Stadt und Kreis Monschau sind absolut abhängig von der Zentrale Aachen, wo der Sitz der Verwaltung, der Gerichte, des Handels, der Industrie, des Verkehrs usw. sich befindet. Würde man diese Bahn dem Kreise wegnehmen, so wäre seine Existenz damit vernichtet, zumal da mit der Wegnahme der Bahn auch die einzige große Landstraße nach Aachen wegfallen würde, die zum großen Teil in dem durch die Bahn abgeschnittenen Teile des Kreises Monschau liegt. Auf Versprechungen in bezug auf Zoll- und Verkehrserleichterungen und sonstige Vergünstigungen, die seitens Belgiens gemacht werden, kann sich der Kreis Monschau und die deutsche Regierung nicht einlassen. Sobald die Bahn in fremden Händen ist, regelt der fremde Wille Betrieb und Verkehr auf der Strecke, und die Wünsche und Bedürfnisse der der Bahn beraubten Bevölkerung des Kreises Monschau werden zurückgestellt.

2. Belgien begründet seine Forderung auf die Bahn damit, daß es eine zweite Verbindung zwischen Herbesthal und dem Industriegebiet Luxemburg—Lothringen haben müsse. Die erste Bahn, die es bereits in Besitz habe, sei die Strecke Herbesthal—Pepinster—Stavelot—Gowvy usw., die zweite Verbindung solle die Strecke Herbesthal—Eupen—Raeren—Kalterherberg—St. Vith—Ulflingen (Luxemburg)—Gowvy werden. Abgesehen davon, daß die Berücksichtigung eines solchen groß-

wirtschaftlichen Gesichtspunktes bei der im Art. 35 vorgeschriebenen Grenzfestsetzung rechtlich nicht zulässig ist, ist der Verkehr auf der erstgenannten belgischen Strecke nicht derart groß, daß er einer Entlastung durch eine zweite Strecke bedarf. Sodann ist die Strecke Herbesthal—Eupen—Raeren eine eingleisige reine Nebenbahn, auf der ein größerer Güterverkehr nach zwei Richtungen hin vollkommen ausgeschlossen ist. Diese Bahn ist nur zu dem Zwecke gebaut worden, um den Kreis Eupen an die zweigleisige Bahn Monschau—Aachen anzuschließen. Warum Belgien außerdem zwei Linien zur Verbindung mit Luxemburg—Lothringen haben soll und Deutschland, um das zu erreichen, seine einzige Verbindung mit diesem Gebiet dafür hergeben soll, ist nicht einzusehen. Deutschland hat vom großwirtschaftlichen Gesichtspunkte aus ein viel größeres Anrecht und Interesse auf die Bahnstrecke. Diese Strecke stellt, wie gesagt, die einzige Verbindung zwischen dem Aachen-Stolberger Industrie- und Kohlenbezirk mit den Luxemburger und Lothringer Industrie- und Eisenbezirken dar, Beziehungen, die zwischen diesen großen Wirtschaftsgebieten seit alters her bestanden haben. Belgien gehört weder das Aachener und Stolberger Industriegebiet, noch Lothringen und Luxemburg.

Zu bemerken ist auch noch, daß die deutschen Kohlenlieferungen an Frankreich schon jetzt in dem neuen belgischen Grenzgebiet bei Aachen durch die Bevorzugung belgischer Transporte und Verstopfungen der von Belgien in Verwaltung genommenen Grenzbahnhöfe derart ins Stocken geraten sind, daß die deutschen Lieferfristen veräußt werden. Wenn durch die Weggabe der Strecke Aachen—Kalterherberg an Belgien der deutsche Einfluß auf die Eifelbahn nach Luxemburg und Lothringen verlorengeht, wird Deutschland noch weniger in der Lage sein, die Kohlenlieferungen an Frankreich in Fluß zu halten.

Wenn die belgische Regierung den derzeitigen durch die neue Grenzlinie geschaffenen Zustand, daß die Bahn durch die Grenze mehrfach geschnitten wird, für unhaltbar erklärt, so schließt sich die deutsche Regierung diesem Urteil an, soweit die Unterbrechung der Bahnlinie Kalterherberg—Aachen durch den Raerener Bogen, der auf Eupener Gebiet liegt, in Frage kommt. Die deutsche Regierung hat den Wunsch, daß dieser Bogen Deutschland zurückgegeben werde, was um so leichter sein wird, als der Grund und Boden des Raerener Bogens weder nennenswerte Niederlassungen noch besondere Werte in sich schließt. Sollte die Grenzkommission sich nicht für kompetent halten, diesen Bahnbogen im Grenzfestsetzungsverfahren Deutschland zurückzugeben, so wird Deutschland den Bau einer neuen Verbindung zwischen den deutschbleibenden Bahnhöfen Rötgen und Walheim ins Auge fassen müssen.

Wie aus den vorstehenden Ausführungen zu ersehen ist, ist die belgische Forderung auf die Bahn von Raeren nach Kalterherberg weder rechtlich noch sachlich irgendwie begründet. Alle rechtlichen und tatsächlichen Gründe, die man nur erdenken kann, sprechen absolut für das Verbleiben der Bahnstrecke Aachen bis Kalterherberg in deutschem Besitz.

## Übersetzung.

Deutsch-Belgische  
Grenzkommision.  
Der belgische Kommissar.

Den 20. Februar 1920.

Auf die Note des Herrn deutschen Kommissars vom 16. d. M. lege ich Wert, folgende Erwiderung zu geben:

Der § A der Note nimmt die Frage der Veränderungen an der neuen deutsch-belgischen Grenze vom juristischen Standpunkte wieder auf. Diese Frage ist durch die Kommissare der nichtbeteiligten Mächte entschieden worden.

Der § B behandelt den Streitfall in konkreter Weise, und man kann hierauf folgendes erwidern:

1. Es ist klar, daß neue Beziehungen zwischen Belgien und den Kreisen Eupen und Malmédy entstehen werden, aber es ist ganz ebenso klar, daß die alten wirtschaftlichen Beziehungen dieser Gegenden zu dem Nordbassin zum großen Teile weiter bestehen bleiben werden.

Ich bin der Ansicht, daß der Wendung »es müssen in Zukunft alle Beziehungen zu Aachen aufhören« keine zwingende Bedeutung beizulegen ist, da sie deutscherseits Absichten voraussetzen ließe, die nach Wiederaufnahme normaler Beziehungen unzulässig wären.

Wie die deutsche Note sagt, haben die Städte Eupen und Malmédy Verbindung durch das belgische Gebiet, und zwar durch die Linie Raeren—Herbesthal zwischen Eupen und Herbesthal, die Linie Lüttich—Köln zwischen Herbesthal und Pepinster, die Linie Pepinster—Troispoints zwischen Pepinster und Stavelot und durch die Linie Troispoints—Weismes zwischen Stavelot und Malmédy.

Wenn auch, in Kilometern gerechnet, die Entfernungen für die beiden Hauptorte ungefähr gleich sind, so ist doch zu bemerken, daß beide völlig an der Außenseite und unmittelbar nahe an der alten belgischen Grenze liegen.

Andererseits stellt die deutsche Note als Tatsache hin, daß die Übergabe der Linie St. Vith—Raeren an Belgien den Kreis Monschau dieser wichtigen Verbindung berauben und die Industrie dieser Gegend auf ein Nichts zurückführen würde. Nichts ist unzutreffender, nichts widerspricht mehr den Tatsachen; die einfache richtige Überlegung sagt, daß eine solche Handlungsweise für die belgische Verwaltung die törichtste Politik wäre; sie würde ihr einen Teil der Kundschaft (des Verkehrs) der Linie entziehen. Das belgische Interesse ist der sicherste Bürge für die Interessen der Bevölkerung von Monschau, aber um jedes Mißtrauen oder jede Befürchtung zu beruhigen, um die Schwierigkeiten zu beseitigen, die der deutsche Kommissar voraussehen scheint, erkläre ich von neuem, daß die belgische Regierung bereit ist, durch eine Übereinkunft alle von den Interessenten verlangten Bürgschaften zu geben und ihnen die weitestgehenden Zoll-erleichterungen für den Durchgangsverkehr von und nach Aachen zugestehen. Dieses Abkommen könnte die Verkehrsfragen mitregeln. Gleiche Bemerkungen können bezüglich der Hauptchauffee von Monschau nach Aachen gemacht werden, außer der es übrigens



noch eine zweite Straße gibt, die auf den Karten als Hahnerstraße bezeichnet ist und von Lammersdorf nach Korneliennünster führt.

2. Der genaue Sinn dieser Bemerkung ist mir nicht klar. Es handelt sich hier um eine Frage der Verkehrswege; der Artikel 35 ist also anwendbar.

3. Es ist richtig, daß die Strecke Raeren—Herbesthal eingleisig ist und sehr starke Steigungen und schwierige Betriebsverhältnisse aufweist, aber es ist zu bemerken, daß diese Strecke nur einen sehr geringen Teil der Gesamtstrecke darstellt, so daß die Frage des Verkehrs sich mit der größten Leichtigkeit lösen lassen würde, beispielsweise durch Verwendung eines besonderen technischen Beamten. Andererseits ist das Gefälle nicht stärker als bei mehreren großen belgischen Linien, z. B. bei der Lugemburger und der Lüttich—Brüsseler.

4. Auf die in diesem Paragraphen gemachten Einwendungen kann ich nur wiederholen, was meine Note vom 29. Januar d. J. in gedrängten Worten ausgesprochen hat.

Vom deutschen Standpunkte betrachtet, ist die Linie Kalterherberg—Raeren ein Streckenteil, der an eine internationale Grenze anstößt und nur lokales Interesse hat, nämlich das der Verbindung zwischen Monschau und Aachen.

Für Belgien ist sie der Abschnitt eines großen internationalen Durchgangsverkehrsweges, woran es selbst den größten Teil besitzt. Seine Enden befinden sich in zwei Richtungen, die beide nicht Belgien gehören; das ist, denke ich, der allgemeine Fall bei Durchgangsverkehrswegen und ich sehe nichts darin, was unverständlich wäre. Im Gegensatz zu den Angaben der deutschen Note ist der Verkehr dort sehr bedeutend. Dieser Verkehr ergibt sich unmittelbar aus der durch den Friedensvertrag von Versailles geschaffenen neuen wirtschaftlichen Lage. Genauere Angaben und Zahlen hierüber können durch die belgische Verwaltung geliefert werden.

Ich lege Wert darauf zu erklären, daß vor der Vorlage des uns beschäftigenden Antrages bei der Kommission die belgische Regierung alle Lösungen untersucht hat, die die hier behandelte Grenzberichtigung hätten vermeiden lassen können; sie handelt unter dem Zwange absoluter Notwendigkeit und erbieht sich im weitesten Geiste der Veröhnlichkeit zu schweren Opfern.

Es muß schließlich noch außerdem gesagt werden, daß der Bezirk Eupen, um sich wirtschaftlich in normaler Weise weiterentwickeln zu können, an der Vesdie und am Gebbach Wassersperren (Wehren) errichten muß, für welche die Pläne bereits von der deutschen Verwaltung aufgestellt worden sind. Es ist nun hierfür unumgänglich notwendig, daß er (der Eupener Bezirk) über das ganze Becken der Vesdie verfügt. Nun dieses Becken umfaßt den größten Teil des Bogens der Eisenbahn zwischen Monschau und Rötgen. Es handelt sich da um eine Lebensfrage für Eupen, welche gleichzeitig mit der Eisenbahnfrage gelöst sein würde; sie unterstützt also noch diese letztere. Aus allem Vorstehenden ergibt sich, daß Einigungsmittel vorhanden sind, da ein gemeinsames Interesse besteht. Es würde hierfür genügen, wenn der deutsche Kommissar seine die Dinge allzu einfach nehmende Auffassung aufgibt, die ihn eine internationale Grenze für eine spanische Wand halten läßt.

Deutscher Kommissar  
der Deutsch-Belgischen  
Grenzkommision.

Nr. 46.

Ü t t i c h , den 20. Februar 1920.

Auf die Note des Herrn belgischen Vertreters bitte ich folgendes antworten zu dürfen:

Z u Z i f f e r 1. Für die neuen Beziehungen des Kreises Eupen und Malmedy stehen dem Kreise Eupen zwei Bahnen, dem Kreise Malmedy drei Bahnen zur Verfügung. Der Kreis Monschau hat nur eine Bahn, die streitige Bahn, die innerhalb des deutschen Gebietes liegt. Wenn die Kreise Malmedy und Eupen ihre Beziehungen zum Nordbassin bei Aachen aufrechterhalten wollen, stellt die deutsche Regierung diesen Kreisen ihre Bahn um so lieber zur Verfügung, als der Kreis Malmedy zu  $\frac{1}{5}$ , der Kreis Eupen ganz von deutscher Bevölkerung bewohnt ist. Die deutsche Regierung ist weit davon entfernt, diese Kreise vom Nordbassin abzubinden, sie wird die Bevölkerung der Kreise und ihre Güter mit Freuden auf der deutschen Bahn befördern, sie glaubt aber, daß diese Kreise von Belgien in Zukunft gezwungen werden, sich nach Belgien zu orientieren. Tatsächlich sind schon heute beide Kreise bis zu einem gewissen Grade durch belgische Maßnahmen von Deutschland abgesperrt.

Was die Versprechungen des belgischen Vertreters bezüglich Erleichterungen in Verkehr, Zoll usw. betrifft, so betont die Deutsche Delegation aufs neue, daß sie auf derartige Versprechungen nicht eingehen kann.

Die gesamte Bevölkerung des Kreises Monschau, die Stadtverwaltung von Aachen und die Handelskammer von Aachen haben, sei es durch Resolutionen, sei es durch Volksversammlungen einmütig ihren Wunsch dahin kundgetan, daß die fragliche Bahn von Aachen nach Kalterherberg in deutschem Besitz und in deutscher Verwaltung bleiben soll, wie es im Friedensvertrag steht. Die Bevölkerung des Kreises Monschau hat nach dem Friedensvertrage ein gleiches Recht wie Belgien darauf, daß ihre wirtschaftliche Lage berücksichtigt wird, und daß ein Verkehrsweg, der für sie von vitaler Wichtigkeit ist, ihr nicht fortgenommen wird, um dem belgischen Staate zugeteilt zu werden, der diese Bahn, wie ein Blick auf die Karte ohne jedes Zahlenmaterial zeigt, nicht nötig hat. Das Verlangen Belgiens nach der Eisenbahn ist gänzlich ungerechtfertigt.

Die zweite Straße (Hahnerstraße), auf welche der belgische Vertreter als Ersatz für die nach Wegnahme der Bahn abgeschnittene Chaussee nach Aachen verweist, ist ein ausgebauter Weg, keine Chaussee. Sie hält weder große Lasten aus, noch ist sie wegen der Steigungen zum Lastentransport zu benutzen.

Z u Z i f f e r 2. Der Sinn der Ausführungen in Ziffer 2 der deutschen Note vom 16. Februar ist der, daß nach Artikel 35 nur örtliche wirtschaftliche Interessen berücksichtigt werden dürfen, also nur solche, welche die Kreise betreffen, die an der neuen Grenze liegen. Es können keine wirtschaftlichen Gesichtspunkte als Beweis aufgeführt werden, die von weither herangezogen werden, wie Belgien das im vor-

liegenden Falle tut, indem es die Verbindung von weit auseinanderliegenden Industriegebieten in seiner Hand haben will, die ihm nicht einmal gehören.

(Die Unklarheit ist einem Übersetzungsfehler zuzuschreiben.)

Zu Ziffer 4. Vom deutschen Standpunkte aus ist die Strecke Raeren-Kalterherberg kein Streckenteil. Deutschland wünscht den Raerener Bogen für sich zu bekommen, mit dessen Zuteilung eine durchgehende Strecke von Aachen nach Kalterherberg erzielt wird. Daß diese Strecke in Kalterherberg »gegen eine internationale Grenze« stößt, kann doch nicht dagegen geltend gemacht werden, daß die Bahn bei Deutschland verbleibt. Im belgischen Gebiet von Malmedy stößt diese Linie nochmals gegen eine internationale Grenze, die luxemburgische. Daß die Linie Aachen-Kalterherberg nur lokales Interesse hat, ist nach deutscher Ansicht für das Grenzfestsetzungsverfahren ausschlaggebend. Sie hat aber, wie in der Note vom 16. Februar schon ausgeführt ist, auch für Deutschland mit viel mehr Berechtigung als für Belgien ein großes internationales Interesse. Auf der Strecke Aachen-Kalterherberg werden nicht nur die Industrietransporte des Aachener Beckens, sondern auch große Mengen Kohle aus den niederrheinischen und sogar aus dem Ruhrgebiet gefahren. Alle diese Gebiete gehören zu Deutschland, keines gehört Belgien. Luxemburg und Lothringen gehören weder zu Belgien noch zu Deutschland.

Infolgedessen kann die Deutsche Delegation es nicht verstehen, daß die belgische Regierung ihre Forderung für begründet hält. Nach dem Wortlaut des Vertrages und der gesamten wirtschaftlichen Lage gehört die Bahn zu Deutschland. Kein einziger Grund spricht nach deutscher Ansicht zugunsten der belgischen Forderung. Die deutsche Regierung wird, gleich wie die belgische sich erbietet, im weitesten Geiste der Veröhnlichkeit die Bahn sowohl der Bevölkerung der Nachbarkreise zur Verfügung stellen, wenn diese sie nötig hat, als auch für den Güterverkehr freigeben. Die deutsche Regierung wird, wenn Belgien Anspruch auf die Linie Raeren-Kalterherberg erhebt, einen viel berechtigteren Anspruch auf die Linie Kalterherberg-Beywey-Vosheim erheben, welche Aachen mit Trier verbindet; sie hat diesen Anspruch bisher nicht erhoben, weil sie nicht wußte, daß die Kommission sich für eine derartige Grenzberichtigung berechtigt hielt.

Was die Anlage eines zukünftigen Stauwerkes bei Eupen betrifft, so gehört diese Angelegenheit nicht in das Grenzfestsetzungsverfahren. Auch dürfen nach deutscher Ansicht wirtschaftliche Gesichtspunkte, die in der Zukunft liegen, nicht berücksichtigt werden. Die Grenze muß festgesetzt werden unter Berücksichtigung der gegenwärtigen wirtschaftlichen Lage.

In dem Bahnbogen von Monschau liegt übrigens das Wassersammelgebiet der Wasserleitung des Landkreises Aachen. Auch dieser Gesichtspunkt ist ausschlaggebend für das Verbleiben der Bahn bei Deutschland.

## Ü b e r s e t z u n g.

Deutsch-Belgische  
Grenzkommission.

Der belgische Kommissar.

Lüttich, den 9. März 1920.

## Note.

## I. Mit welchem Recht verlangt Belgien die Monschauer Bahnlinie?

1. Aus dem Recht, das der Art. 35 des Friedensvertrages für die alliierten Staaten geschaffen hat, Grenzberichtigungen zu verlangen unter besonderer Berücksichtigung der Verkehrswege.

2. Aus dem Recht, das Belgien dadurch besitzt, daß es nach dem Grundsatz der kürzesten Entfernung den Teil des Durchgangsverkehrs verlangen kann, der ihm zukommt.

## II. Warum verlangt Belgien die Monschauer Linie?

## 1. Aus Gründen des lokalen Verkehrs.

Die Kreise Eupen und Malmédy bilden nur ein Verwaltungsgebiet. In ihren größten Teilen haben sie keinen anderen normalen Verbindungsweg als den Streckenteil von Monschau. Welches auch immer die Verkehrs erleichterungen sein mögen, welche die Deutschen versprechen könnten, es bleibt doch zum mindesten immer der Umstand bestehen, daß der Verkehr sowohl der Reisenden wie der Güter zwischen diesen Kreisen Zollkontrollmaßnahmen unterworfen wird mit den sich daraus ergebenden nachteiligen Verzögerungen. Dasselbe wird der Fall sein für den Verkehr zwischen dem Norden des Kreises Malmédy und Belgien über Eupen-Herbesthal, d. h. auf dem normalen Wege. Es betragen die Entfernungen in Kilometern:

## 1. Sourbrodt-Maeren:

- |                              |        |
|------------------------------|--------|
| a) über Lammersdorf .....    | 41 km, |
| b) » Malmédy-Pepinster ..... | 99 »   |

## 2. Sourbrodt-Verriers (West):

- |                                 |        |
|---------------------------------|--------|
| a) über Lammersdorf-Eupen ..... | 69 km, |
| b) » Malmédy-Pepinster .....    | 72 »   |

## 2. Aus Gründen des Verkehrs zwischen dem Kreise Malmédy einerseits und Aachen andererseits.

Es ist nicht angängig, den gegenwärtigen Verkehr in Betracht zu ziehen, der stark erschüttert ist durch den Krieg und durch die Übergangsverhältnisse, die durch den Friedensvertrag geschaffen sind, sowie schließlich durch die Zerschneidung der Eisenbahnlinie, die die ordnungsmäßige Abwicklung des Verkehrs vollkommen über den Haufen wirft.

Nach der deutschen Statistik betrug der Verkehr zwischen den Kreisen Malmédy einerseits und Aachen andererseits im Jahre 1913 318 000 t. Er wurde ausnahmslos nach dem innerdeutschen Gütertarif abgewickelt. Gegenwärtig muß er zweimal Belgien und einmal Deutschland durchschneiden. Abgesehen von den höhere:



Tariffähigen, die die Transportkosten erhöhen, bringt der oben geschilderte Zustand erhebliche Verzögerungen durch den Grenzdienst und die Zollkontrolle mit sich. Diese Beschränkungen in der wirtschaftlichen Entwicklung des Kreises Malmédy würden vollständig fortfallen durch die Zuteilung des Streckenstückes von Monschau an Belgien.

### 3. Aus Gründen des Durchgangsverkehrs.

a) Das Streckenstück von Monschau gehört zu einem der Transportwege für die Rohprodukte, die zwischen dem Großherzogtum Luxemburg, Elsaß-Lothringen und den Departements der Meurthe und Mosel einerseits und dem Nordwesten Deutschlands andererseits ausgetauscht würden. Im Jahre 1913 betrug dieser Austausch 15 133 411 t, wie sich aus der anliegenden Tabelle a ergibt. Bis zum Jahre 1914 wurde dieser beträchtliche Handel ausschließlich über die deutsche Linie St. Vith-Karthaus und Koblenz geleitet, obwohl die belgische Linie Herbesthal-Pepinster-Gouvy die kürzeste Entfernung darstellt (vgl. Tabelle B) für einen Teil des Verkehrs, der sich auf 7 566 700 t belief.

Die belgische Linie Gouvy-Pepinster-Herbesthal ist ungenügend wegen ihres wechselvollen Profils, das zahlreiche Steigungen von 25 m enthält, um denjenigen Teil des Verkehrs zu bewältigen, der ihm rechtmäßig zukommt. Der belgische Staat muß also über eine zweite Linie verfügen. Der Friedensvertrag hat sie ihm mit dem größten Teil zuerkannt, nämlich mit 69 km von 97 km; durch ihr günstiges Profil ist sie für einen starken Verkehr geeignet.

Die 7 566 700 t, welche auf die Route Herbesthal-Pepinster-Gouvy (95 km) kommen, bilden für den belgischen Staat nach den gegenwärtigen Gebührensätzen eine jährliche Einnahme von 66 586 960 Fr., auf welche er nicht verzichten kann.

Dieser Verkehr beginnt auf belgischem Gebiet bei Lengelen-Grenze, um auf belgischem Gebiet bei Raeren zu endigen, und ist nur durch den Streckenteil von Monschau unterbrochen, d. h. auf 28 km bei einer Gesamtlänge von 97 km. Wenn dieses Bahnstück dem belgischen Staate nicht zugeteilt würde, könnte ihm die kürzeste Entfernung in dem Augenblick verlorengehen, wo die Deutschen ihren Plan ausführen, eine Verbindung Walheim-Rötgen herzustellen, die die Entfernungen erheblich zu ihren Gunsten verkürzen würde.

b) Beweise für Belgiens Forderungsrecht auf einen Teil der Gütertransporte zwischen dem Großherzogtum Luxemburg, Elsaß-Lothringen und dem Departement der Meurthe und Mosel einerseits sowie dem Nordwest andererseits.

Um seine Berechtigung auf einen Teil der Gütertransporte nachzuweisen, beruft sich Belgien

1. auf den Art. 365 des Friedensvertrages, welcher den alliierten Staaten das Recht gibt, Aufstellung von direkten Tarifen und die Beförderung der Transporte auf dem Wege, den sie wählen, zu verlangen;

2. auf das Abkommen von Versailles vom 28. August 1919, das den Grundsatz der kürzesten Entfernung feierlich festgelegt und seine praktische Anweisung bereits gefunden hat für die Kohlentransporte aus dem Ruhrgebiet, die Deutschland an Frankreich liefern muß;

3. auf die Entscheidung der belgisch-deutschen Konferenz, die am 18. Februar 1920 in Aachen stattgefunden hat und die als festen Grundsatz für den Durchgangsverkehr den Grundsatz des kürzesten Weges aufgestellt hat.

Brüssel, den 14. März 1920.

**I. Antwort auf die erste belgische Note vom 9. März 1920.****I. Belgien fordert die Linie Monschau zu Unrecht.**

§ u 1. Artikel 35 des Friedensvertrages gibt nicht einseitig den alliierten Mächten das Recht, Grenzverbesserungen zu verlangen, sondern die Grenzregulierungskommission hat unter Berücksichtigung der Verkehrswege, das heißt unter Abwägung der für beide Parteien sich ergebenden Vor- und Nachteile, die Grenze festzusetzen. Der Forderung Belgiens nach der Linie Monschau kann deutscherseits das Verlangen nach dem kleinen Bahnzipfel bei Raeren gegenübergestellt werden. Ein Blick auf die Karte zeigt (s. Anl. 1), daß der nördliche Teil der Linie Stolberg-Ufflingen mit Ausnahme dieses kleinen, 8 km langen Zipfels bei Raeren ausschließlich durch deutsches Gebiet geht, woraus folgt, daß der Teil Stolberg-Kalterherberg gerechterweise bei Deutschland zu belassen ist. In keinem Falle darf die Berücksichtigung der Verkehrswege bei der Grenzregulierung dazu führen, daß ein Teil des Belgiens ausdrücklich nicht zugesprochenen deutschen Kreises Monschau von dem Heimatlande losgerissen und außerdem der übrige Teil des Kreises gezwungen wird, bei der Benutzung der Bahn im Verkehr mit dem Heimatlande erst ins Ausland gehen zu müssen.

§ u 2. Ein Grundsatz der kürzesten Entfernung hat weder früher bestanden, noch ist ein solcher jetzt geschaffen. Maßgebend allein ist das für alle Vertragsstaaten geltende und durch Artikel 366 des Friedensvertrages ausdrücklich für bindend erklärte internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 (Berner Übereinkommen), welches in seinem Artikel 6 den Grundsatz aufstellt, daß der für den Frachtzahler günstigste Weg gewählt wird. Dieses ist im allgemeinen der billigste Weg, der durchaus nicht immer der kürzeste zu sein braucht.

**II. Die Gründe für das Verlangen Belgiens nach der Linie Monschau sind hinfällig.****§ u 1. Gründe des Ortsverkehrs.**

Der Verkehr zwischen den Kreisen Eupen und Malmédy ist von jeher äußerst schwach gewesen. Er betrug nur rund 12 000 t jährlich oder 40 t = 4 Wagen täglich. Für den Verkehr dieser Kreise untereinander stehen außer der Linie über Kalterherberg-Lammersdorf-Rötgen für den Kreis Malmédy die 3 Wege über St. Vith-Gouvy, Born-Altjalm und Malmédy-Stavelot, und für den Kreis Eupen die beiden Wege Hergenrath-Herbesthal und Raeren-Herbesthal (via Pepinster) auf belgischem Gebiet zur Verfügung, welche diesen Verkehr spielend bewältigen können (s. Anl. 1). Wenn auch gegenüber diesen Wegen der Weg über Kalterherberg-Lammersdorf-Rötgen, je nachdem, welche Orte miteinander verglichen werden, etwas kürzer sein kann, so ist dies absolut kein Grund, diesen letzteren Weg Belgien zuzusprechen.

Sunächst hat jeder Versender nach dem internationalen Aberein kommen das Recht, den kürzeren Weg im Frachtbrief vorzuschreiben, ohne Rücksicht darauf, welchem Lande der Weg gehört. Weiterhin ist zur Erleichterung der Benutzung des Weges über Kälterherberg—Lammersdorf—Rötgen ohnehin mit Belgien vereinbart, daß die innerbelgischen Tarife auch für den Durchlauf auf deutscher Strecke Anwendung finden, so daß der Frachtzahler keine Nachteile hat. Auch ist Sorge getragen, daß keine Behinderung bei Überschreitung der Zellgrenze besteht. Die deutsche Verwaltung hat sich fernerhin bereit erklärt zuzulassen, daß Belgien die Verkehrsbedürfnisse der beiden Kreise Eupen und Malmedy unter sich über die Strecke Rötgen—Lammersdorf—Kälterherberg mit eigenen Zügen befriedigen kann, wenn ein Bedürfnis dazu vorliegen sollte. Mit diesem weitgehenden Zugeständnis werden nunmehr die letzten Bedenken, die Belgien noch haben könnte, aus dem Wege geräumt.

Wie stellen sich demgegenüber die Verhältnisse des Kreises Monschau, falls die Bahnlinie Kälterherberg—Rötgen Belgien zuerkannt werden sollte?

Der Kreis verliert seine einzigste Bahnlinie und kann infolgedessen seine wirtschaftlichen Beziehungen zum Mutterlande, die vor dem Kriege äußerst rege und zehnmal so stark waren, wie die zwischen den beiden Kreisen Eupen und Malmedy unter sich (s. Anl. 2), nur noch durch das Ausland aufrechterhalten. Dadurch ist aber seine wirtschaftliche Existenz auf das äußerste bedroht, wenn nicht sogar dem Untergang gewidmet. Die Erschwernisse in verkehrs- und zolltechnischer Hinsicht, die Belgien für den ganz geringen Verkehr zwischen den beiden Kreisen Eupen und Malmedy befürchtet und zur Begründung seines Antrages anführt, treten in einem weitaus größeren Maße für den Verkehr des Kreises Monschau mit dem Mutterlande auf. Dabei ist Belgien auch nicht annähernd in der Lage, den Verkehr in der Weise zu erleichtern, wie dies deutscherseits durch den gemachten Vorschlag geschieht. Eben sowenig ist die Forderung Belgiens berechtigt, soweit sie mit den Verkehrsbeziehungen zwischen dem nördlichen Teil des Kreises Malmedy und Belgien zu begründen versucht wird. Es ist nicht angängig, diese Verkehrswege in bezug auf Berviers—West miteinander in Vergleich zu bringen. Ein an der Strecke Lüttich—Herbesthal noch weiter östlich gelegener Punkt als Berviers—West, beispielsweise Herbesthal selbst, würde ein für die belgische Verwaltung noch günstigeres Bild ergeben. Der Verkehr kann nur auf Eisenbahnknotenpunkte bezogen werden, wo der Verkehr aneinanderstößt beziehungsweise sich trennt. Betrachtet man den nördlichsten, also den ungünstigsten Punkt des Kreises Malmedy, nämlich Sourbrodt, und setzt ihn beispielsweise in Vergleich mit dem Eisenbahnknotenpunkt Lüttich, so zeigt sich, daß der Weg über die belgischen Strecken der kürzere und der Weg über Kälterherberg—Rötgen—Raeren der längere Weg ist, das heißt aber, daß der ganze Kreis Malmedy seine kürzeste Verbindung mit Belgien über belgische und nicht über deutsche Strecken hat (s. Anl. 3). Viel augenfälliger tritt dies noch in die Erscheinung, wenn man den Verkehr der Kreisstadt Malmedy selbst, wo der ganz überwiegende Verkehr aufkommt, mit dem Eisenbahnknotenpunkt Lüttich in Verbindung bringt. Die Wege über die belgischen Strecken sind ganz bedeutend kürzer als der Weg über die deutsche Bahn Kälterherberg—Rötgen (s. Anl. 4).

3 u 2. Für die Beurteilung des Verkehrs zwischen dem Kreise Malmedy einerseits und Aachen andererseits können die Verhältnisse vor dem Kriege nicht herangezogen werden. Infolge der Änderung der politischen Verhältnisse wird sich der Kreis Malmedy wirtschaftlich nach Belgien orientieren, der Verkehr also nicht mehr im früheren Umfange nach dem Aachener Gebiet hinneigen, weil dieses demnächst für Malmedy Ausland sein wird. Die Anlage 2 zeigt deutlich, welche Verkehrsbeziehungen vor dem Kriege zwischen

den einzelnen Kreisen unter sich mit dem Heimatlande und Belgien bestanden haben. Während sie mit dem Heimatlande äußerst stark genannt werden müssen, fällt auf, daß sie mit Belgien verschwindend gering waren. Die Ursache dazu liegt darin, daß Belgien Ausland war, welches von den Kreisen durch eine politische und eine Zollgrenze getrennt war. Wirtschaftliche Beziehungen größeren Stils konnten sich daher nicht anbahnen. Das Umgekehrte muß heute, wo die Kreise Eupen und Malmedy belgisch geworden sind, eintreten, nämlich starke Verkehrsbeziehungen zu Belgien, geringere oder gar keine zum alten Mutterland. Dies wird heute um so mehr der Fall sein, als strenge Ein- und Ausfuhrverbote die Verkehrsentwicklung hemmend beeinflussen. Für die neuen Verkehrsbeziehungen mit Belgien sind aber die belgischen Wege, 3 im Kreise Malmedy und 2 im Kreise Eupen, die kürzeren. Im übrigen kann Belgien den Verkehr des Kreises Malmedy über seine 3 Wege, nämlich über St. Vith-Gouvy, Born-Altjalm und Malmedy-Stavelot (via Pepinster) zur Bedienung des Verkehrs nach Aachen heranziehen, wobei nur eine einmalige Überschreitung der Grenze erforderlich ist. Die Hindernisse, die Belgien bei Benutzung des Weges über Kalterherberg-Rötgen dadurch beseitigen will, daß der Streckenteil Kalterherberg-Rötgen Belgien zugeteilt wird, können im übrigen ebenso dadurch beseitigt werden, daß die kleine, in den Kreis Eupen hineinreichende Bahnstrecke bei Raeren Deutschland verbleibt.

### Zu 3. Gründe des Durchgangsverkehrs.

a) Der Anspruch auf Zuteilung der Monshauer Strecke wird damit begründet, daß Belgien nach dem Grundsatz der kürzesten Entfernung von dem gesamten Verkehr zwischen Luxemburg, Elsaß-Lothringen und dem Departement Meurthe-et-Moselle einerseits und dem Nordwesten Deutschlands andererseits die Hälfte mit rund 7 566 700 t für die Linie Herbesthal-Pepinster-Gouvy beanspruchen könne und, weil diese Linie einen solchen Verkehr nicht bewältigen könne, eine zweite Linie, nämlich die über Stolberg-Üflingen zur Verfügung haben müsse. Es muß auf das entschiedenste bestritten werden, daß die Verkehrsleitung als solche irgendeinen ursächlichen Zusammenhang mit dem belgischen Anspruch auf die Strecke Rötgen-Kalterherberg hat. Der Verkehr, den die Strecke in Zukunft zu bewältigen haben wird, kann und wird glatt befriedigt werden, auch dann, wenn die Strecke Rötgen-Kalterherberg bei Deutschland verbleibt. Die Erschwernisse, welche der jetzige Zustand infolge der mehrfachen Zollbehandlung hervorruft, treffen nicht den weitaus größten Teil des Verkehrs dieser Strecke, nämlich den gesamten Schwerverkehr, da dieser zollfrei ist. Von den 4,7 Millionen Tonnen, die vor dem Kriege über die Strecke Stolberg-Üflingen in beiden Richtungen gefahren wurden, waren allein 4,1 Millionen Tonnen Schwer- und damit zollfreier Verkehr. Es wird daher im ungünstigsten Falle, wenn der neue durch den Friedensvertrag geschaffene Zustand bestehen bleiben sollte, nur ein geringer Teil des Verkehrs auf der Hohen-Wenn-Bahn erschwert, die Leistungsfähigkeit der Strecke selbst wird dadurch aber nicht herabgesetzt. Als Beweis diene auch die Tatsache, daß der Verkehr auf der Strecke Stolberg-hzw. Aachen-Üflingen seit dem 12. Januar d. J. bis auf die ungenügende Abnahme durch Belgien deutscherseits glatt bewältigt wurde.

Die deutsche Verwaltung ist gleichwohl bereit, auf die in der belgischen Note erwähnte Frage der Verkehrsleitung einzugehen, obwohl diese, wie bereits vorher erwähnt, in keinem ursächlichen Zusammenhang mit dem belgischen Anspruch auf die Strecke von Rötgen bis Kalterherberg steht, um jeden Grund, den die belgische Verwaltung zur Begründung ihrer Ansprüche anführen zu müssen glaubt, zu widerlegen. Sie wird in ihren Ausführungen unter 3b den Beweis dafür erbringen, daß Belgien



kein Recht hat, einen Verkehr von 7 566 700 t für die Strecke Pepinster—Gouvy—Ulflingen zu fordern. Sie möchte aber, bevor sie diese Beweisführung antritt, zunächst noch hervorheben, daß, selbst wenn Belgien ein solches Recht haben würde, damit noch keineswegs ein Anspruch auf eine zweite, nur seiner Verwaltung unterstehende Linie gerechtfertigt wäre.

Wenn im internationalen Verkehr eine Linie den Verkehr, der ihr nach irgendwelchen Grundsätzen oder Vereinbarungen zufallen könnte, nicht bewältigen kann, so tritt der nächstweitere leistungsfähige Weg an seine Stelle, gleichgültig, ob dieser Weg der selben Bahn oder ganz oder teilweise einer anderen angehört. Wäre die Forderung Belgiens richtig, dann müßte es nicht nur die Teilstrecke Raeren (Grenze)—Lengeler (Grenze) für sich in Anspruch nehmen, sondern mindestens die ganze Linie Stolberg—Ulflingen, denn die in Frage kommende Durchgangslinie beginnt in Stolberg und nicht in Raeren. Die belgische Darstellung, wonach der Durchgangsverkehr auf belgischem Gebiet in Lengeler (Grenze) beginnt, um auf belgischem Gebiet in Raeren zu endigen, und wonach er nur durch die 28 km lange Strecke Rötgen—Kalterherberg unterbrochen sei, kann eine Irreführung herbeiführen. Es kann nach den wiederholten Besprechungen in dieser Angelegenheit, den örtlichen Bereisungen und dem der belgischen Verwaltung zur Verfügung stehenden Material keinem Zweifel unterliegen, daß der belgischen Verwaltung bekannt ist, daß die Hohe-Venn-Bahn eine durchgehende, 118 bzw. 120 km lange Strecke von Stolberg bzw. Aachen bis Ulflingen ist, von der Belgien die Teilstrecken Lengeler (Grenze)—Kalterherberg (Grenze) und den Raerener Gipfel mit einer Gesamtlänge von 67 km und Deutschland die Teilstrecken Rötgen—Kalterherberg und Stolberg—Raeren (Grenze) mit einer Gesamtlänge von 44 km besitzt. Dabei kann Belgien zur Begründung seines Anspruchs nicht einmal vorbringen, daß es sich bei dem über die Hohe-Venn-Bahn zu leitenden Verkehr um einen innerbelgischen Verkehr handelt. Sein Anspruch ist im vorliegenden Falle um so unbegründeter, als es sich um einen Verkehr zwischen Deutschland einerseits und Luxemburg und Frankreich andererseits handelt, bei dem Belgien nur mit einer kleinen Durchgangslinie beteiligt ist.

Der weitere Einwand, daß Belgien durch den Bau einer neuen Linie zwischen Rötgen und Walheim die kürzeste Entfernung verlorengehen könnte, ist hinfällig, da Deutschland eine Verkürzung seiner Linie nicht beabsichtigt. Der Grund für die Forderung Belgiens liegt offenbar nur darin, daß es seine Durchgangsstrecke verlängern will, um so seinen Anteil aus den Einnahmen des Durchgangsverkehrs zu vergrößern. Tatsächlich ist Belgien auch bisher bei den Verhandlungen davon ausgegangen, daß für die Strecke Stolberg—Kalterherberg, abzüglich der 8 km für den Durchlauf durch den Kreis Eupen, durchgehend die deutsche Fracht berechnet wird.

b) Beweise für seinen Anspruch auf einen Teil des Verkehrs zwischen Luxemburg, Elsaß-Lothringen und dem Departement Meurthe-et-Moselle einerseits und dem Nordwesten Deutschlands andererseits kann Belgien nicht erbringen.

1. Die Bezugnahme auf Artikel 365 des Friedensvertrages ist völlig unerfindlich. Dieser Artikel spricht davon, daß Güter im Verkehr zwischen Deutschland und den Gebieten der alliierten Mächte auf den deutschen Eisenbahnlinien die günstigste Behandlung erfahren wie Güter gleicher Art, die auf irgendeiner deutschen Strecke befördert werden, und gibt den alliierten Mächten das Recht, die Schaffung internationaler Tarife zu verlangen, erwähnt aber nirgends ein Recht der alliierten Mächte, »die Leitung der Transporte auf dem Wege zu fordern, welchen sie wählen«. Wie Belgien aus diesem Artikel das Recht herleiten will, einen bestimmten Verkehr für seine Linien in Anspruch zu nehmen, ist unerklärlich.

2. Das Abkommen von Versailles vom 28./29. August 1919, auf das sich Belgien weiterhin bezieht, war, wie aus Überschrift und Inhalt des Protokolls hervorgeht, eine Vereinbarung betreffs des Wagenübergangs zwischen Deutschland einerseits und Frankreich und Belgien andererseits, und im Rahmen dieses Wagenmietabkommens wurde nicht unbedingt bindend, sondern nur im allgemeinen vorgesehen, daß die Wagen auf dem kürzesten Wege verschoben werden sollen, jedoch wurde von den deutschen Delegierten ausdrücklich die endgültige Stellungnahme zu dem Grundsatz des kürzesten Weges hinsichtlich der Tarifffrage vorbehalten und die Maßnahme nur als einstweilige bezeichnet, um die von den alliierten Mächten gewünschten Kohlentransporte möglichst bald in Gang zu bringen. Eine einseitige Festlegung auf Anwendung des kürzesten Weges konnte und durfte gar nicht stattfinden, da diese den für alle Vertragsstaaten bindenden Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens vom 18. Oktober 1890 (Berner Übereinkommen) widersprochen hätte. Tatsächlich ist dann auch diese Tarifffrage erst später erörtert worden, und zwar in der Konferenz vom 3./4. März 1920 in Basel über die Einrichtung des direkten Verkehrs zwischen Deutschland einerseits und Belgien, Frankreich, Luxemburg und Elsaß-Lothringen andererseits (vgl. Ausführungen unter Nr. 3).

3. Ebenso verfehlt ist die Berufung auf die deutsch-belgische Besprechung in Aachen vom 18. Februar 1920, da die daselbst verabredete einstweilige Leitungsregelung nur den Wechselverkehr zwischen Belgien und dem besetzten Rheingebiet zum Gegenstand hatte, nicht aber, um was es sich hier handelt, den Verkehr zwischen zwei Ländern, an dem Belgien nur im Durchgang beteiligt ist. Im übrigen ist in dieser Besprechung keineswegs der Grundsatz der kürzesten Entfernung als allein maßgebend für die Verkehrsleitung bezeichnet, im Gegenteil ist unter Ausschaltung des kürzesten Weges die Leitung mit den Kreisen Eupen und Malmedy so vereinbart worden, daß nur eine einmalige Überschreitung der Landesgrenze erforderlich wird, und zwar gerade in Rücksicht auf die Bestimmung des Internationalen Übereinkommens, weil dieser Weg immer der für den Absender zweckmäßigste Weg ist.

Maßgebend für den Verkehr zwischen Luxemburg und Elsaß-Lothringen einerseits und Deutschland andererseits sind die in der erwähnten Baseler Konferenz vom 3./4. März 1920 getroffenen Vereinbarungen, wonach sich die Leitung gemäß dem Internationalen Übereinkommen regelt, also in erster Linie von etwaigen Frachtbriefvorschriften des Versenders abhängig ist. Fehlt eine solche, so ist gemäß Art. 6 des Internationalen Übereinkommens der zweckmäßigste Weg zu wählen, als welcher vorzugsweise der billigste oder schnellste anzusehen ist. Erst wenn feststeht, daß kein anderer Weg billiger oder, wenn es sich um verderbliche Güter handelt, schneller zum Ziele führt, soll der kürzeste Weg eingehalten werden. Da die belgischen Gütertarife zur Zeit bedeutend höhere Frachten als die deutschen ausweisen, so steht außer Zweifel, daß für den hier in Frage kommenden Durchgangsverkehr aus dem Ruhrbezirk die Frachten sich über Karthaus billiger stellen als über die Hohe-Benn-Bahn, und letztere nur in der Hauptsache für den Verkehr aus dem Aachener Bezirk leitungsberechtigt ist. Würde von der Hohen-Benn-Bahn noch die 28 km lange Strecke Rötgen-Kalterherberg von Deutschland an Belgien übergehen, so hätte das eine weitere Verteuerung ihrer Frachten und somit eine weitere Verminderung ihrer Tarifkraft zur Folge, was zugleich ihre Verkehrsberichtigung noch mehr zurücksetzen würde.

Im übrigen hat die belgische Staatsbahn von jeher den im vorliegenden Falle aufgegebenen Grundsatz verfochten, daß vorzugsweise der billigste und nicht der kürzeste Weg beförderungsberechtigt ist, so beispielsweise in der Konferenz in Brüssel am

21. September 1906 wegen Leitung des Kohlenverkehrs von der Ruhr und dem Aachener Gebiet nach Frankreich.

Jetzt, wo wegen der billigen deutschen Frachten die langen deutschen Wege leitungsbererechtigt sind, will die belgische Bahn nicht den Grundsatz der billigsten Fracht, sondern den der kürzesten Gesamtentfernung als maßgebend betrachtet wissen und verstoßt mit dieser Forderung gegen das Internationale Übereinkommen, da der Frachtzahler Interesse an der billigen Fracht hat, dieser billigste Weg also im allgemeinen der für den Versender günstigste ist. Würde gemäß dem Verlangen Belgiens stets auf dem kürzesten aber teureren Wege geleitet, so wären Beschwerden und Frachtreklamationen der Frachtzahler unvermeidlich.

Ist nach alledem die Forderung, stets den kürzesten Weg für die Verkehrsleitung anzuwenden, ungerechtfertigt, so entfällt damit die ganze Beweisführung Belgiens hinsichtlich des Anspruchs auf Zuteilung eines bestimmten Verkehrs für ihre Bahn Herbsthal-Pepinster-Gouvy. Belgien verlangt von dem Gesamtaufkommen im Auslandsverkehr zwischen Luxemburg, Elsaß-Lothringen und dem Departement Meurthe-et-Moselle einerseits und dem Nordwesten Deutschlands andererseits mit 15 133 411 t die Hälfte mit 7 566 700 t für seine Linie Herbsthal-Pepinster-Gouvy. Ist schon im Frieden bei weitem nicht die Hälfte dieses Verkehrs über diese Linie gefahren, so kann von einer Leitungsbererechtigung eines solchen Verkehrs auf dieser Linie jetzt, wo die langen deutschen Wege billiger, also leitungsbererechtigt sind, noch viel weniger die Rede sein. Der Anspruch Belgiens ist daher nicht nur nach den tatsächlichen Verhältnissen unbegründet, sondern entbehrt auch, wie oben dargelegt, seiner inneren Berechtigung, denn mit welchem Rechte verlangt Belgien, daß die Ersatzlinie für die angeblich überlastete Strecke Pepinster-Gouvy unbedingt auch ihm wieder gehören muß, wo es sich um einen Verkehr handelt, an dem Belgien direkt gar nicht beteiligt ist. Wie schwach muß es mit dem Anspruch Belgiens bestellt sein, wenn so leicht widerlegbare Gründe vorgebracht werden und wenn Belgien immer zu neuen Begründungen greifen muß, wenn es sieht, daß seine bisher vorgebrachten Gründe widerlegt worden. Nachdem Belgien nachgewiesen war, daß sein Anspruch auf Zuteilung der Strecke Rötgen-Kalterherberg unberechtigt sei, weil die ursprünglich behaupteten Verkehrsbeziehungen aus Belgien nach Luxemburg durch deutsches Gebiet nie bestanden haben und es eine durchgehende Strecke Herbsthal-Cupen-Naeren-Ußlingen-Luxemburg nie gegeben hat und nicht gibt, bringt Belgien die neue Begründung mit dem Durchgangsverkehr vor, die ebenso unhaltbar ist. Demgegenüber leuchten die gegen den Anspruch Belgiens bestehenden Gründe, insbesondere der Umstand, daß ein Belgien nach dem Friedensvertrage nicht zustehendes Gebiet des Kreises Monschau gefordert wird, und daß dieser letztere Kreis vollständig seiner einzigen Eisenbahnverbindung beraubt und vom Mutterlande getrennt wird, derartig klar in die Augen, daß es wohl keiner weiteren Ausführungen bedarf, auf welcher Seite das Recht steht.





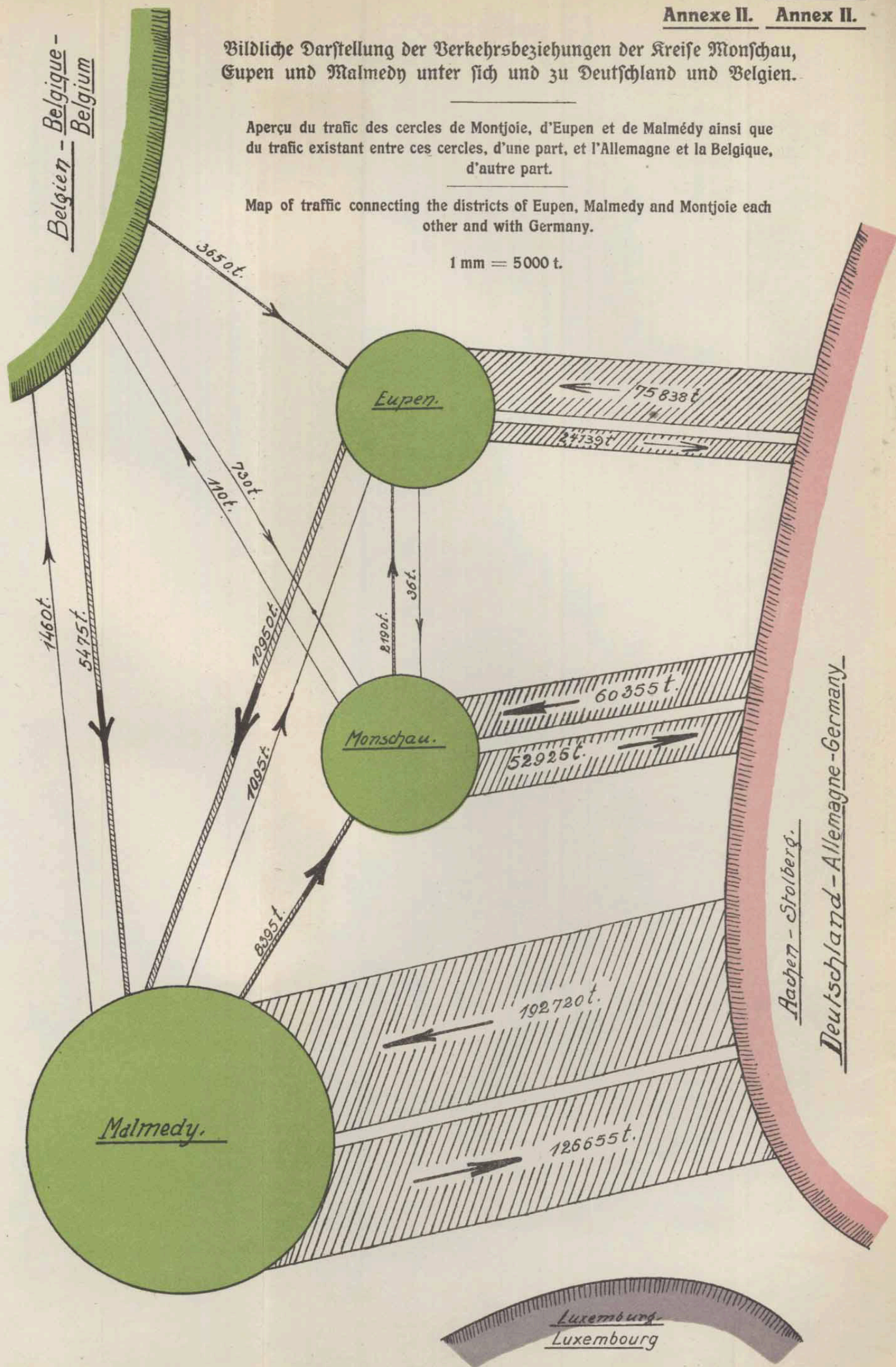


Bildliche Darstellung der Verkehrsbeziehungen der Kreise Monschau, Eupen und Malmédy unter sich und zu Deutschland und Belgien.

Aperçu du trafic des cercles de Montjoie, d'Eupen et de Malmédy ainsi que du trafic existant entre ces cercles, d'une part, et l'Allemagne et la Belgique, d'autre part.

Map of traffic connecting the districts of Eupen, Malmédy and Montjoie each other and with Germany.

1 mm = 5000 t.

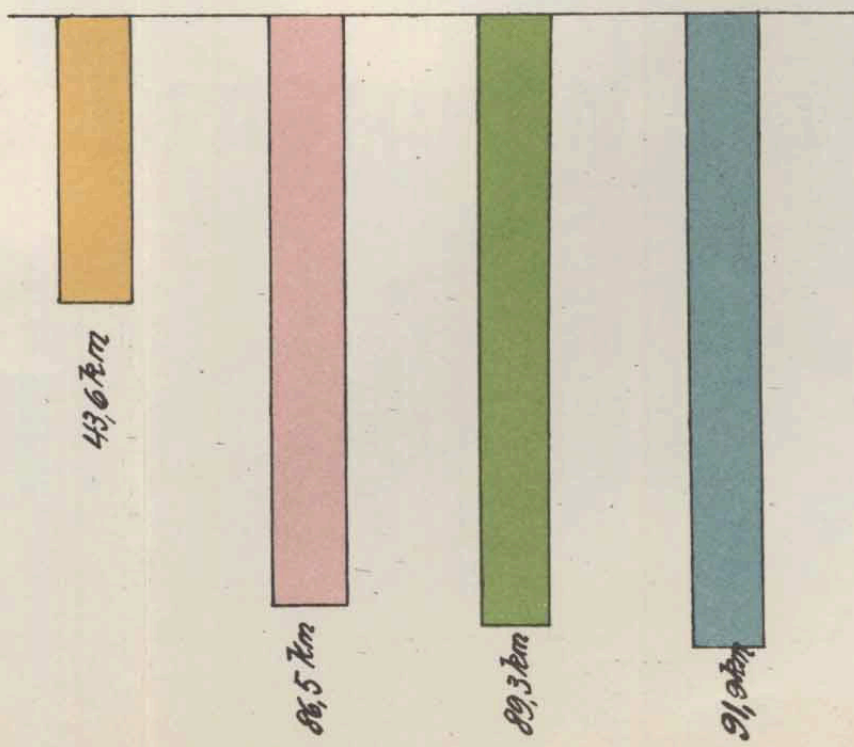
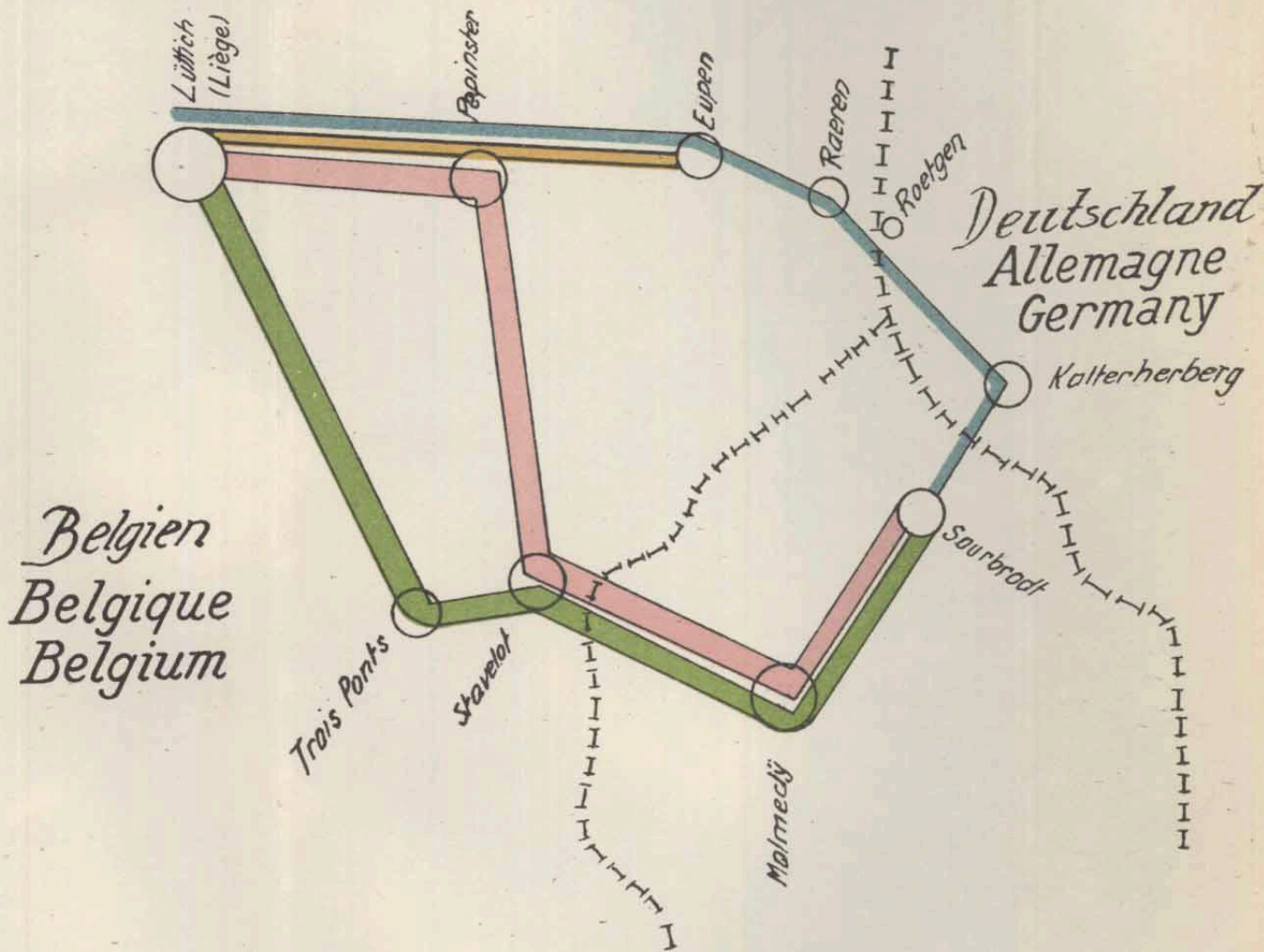




Beweis, daß der Kreis Malmédy die kürzeste Verbindung mit Belgien auf nur belgischen Bahnen hat. Ausgangspunkt: Der nördlichste Punkt Sourbrodt.

C'est le réseau ferroviaire belge qui assure les communications les plus courtes entre le cercle de Malmédy et la Belgique. Point de départ: Sourbrodt, station située le plus au Nord.

Proof, that the shortest connection between the district of Malmédy is by Belgian railways. Starting point: Sourbrodt, being the station farthest north.

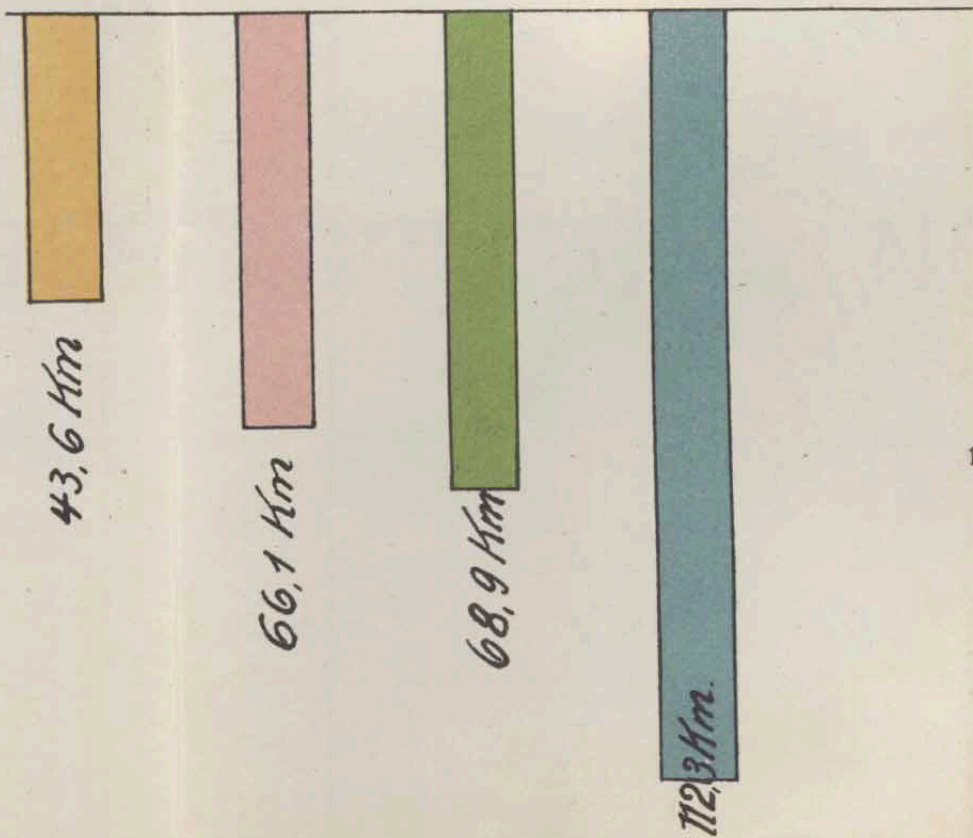
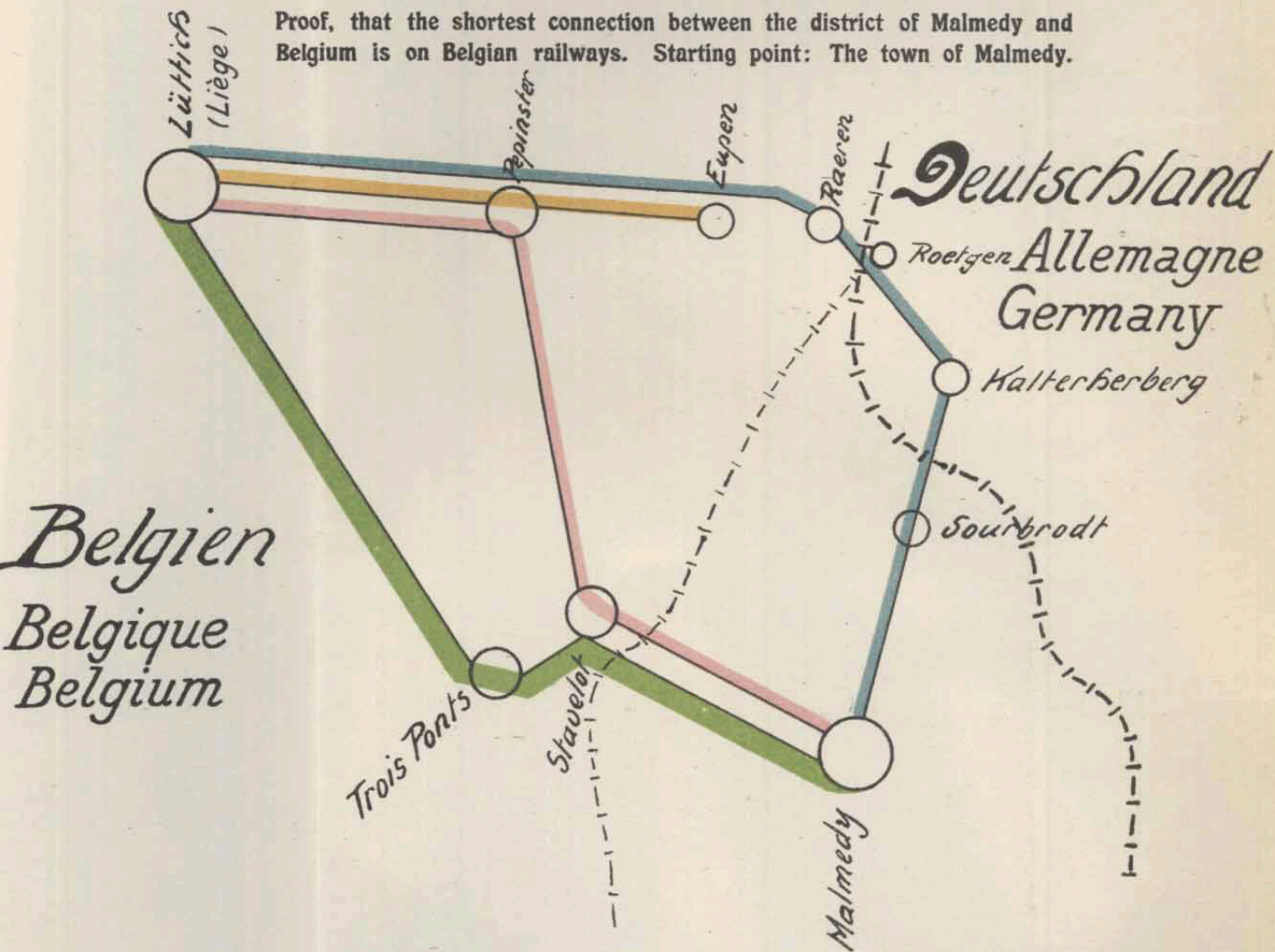


1 cm = 10 km.

Beweis, daß der Kreis Malmédy die kürzeste Verbindung mit Belgien auf nur belgischen Bahnen hat. Ausgangspunkt: Die Kreisstadt Malmédy.

C'est le réseau ferroviaire belge qui assure les communications les plus courtes entre le cercle de Malmédy et la Belgique. Point de départ: La ville de Malmédy.

Proof, that the shortest connection between the district of Malmédy and Belgium is on Belgian railways. Starting point: The town of Malmédy.



1 cm = 10 km.

## Übersetzung.

## Zweite belgische Note vom 17. März 1920.

## Deutscher Wortlaut.

Artikel 1 Seite 1: Der Artikel 35 gibt nicht den Alliierten allein das Recht, Grenzverbesserungen zu verlangen.

Artikel 2 Seite 1: Ein Grundsatz der kürzesten Entfernung hat früher nicht bestanden und besteht auch gegenwärtig nicht. Es gibt nur einen Grundsatz, das ist das Berner Übereinkommen. Siehe auch Artikel 3 Seite 5, Artikel 2 Seite 9.

## Antwort der belgischen Delegation.

Diese Frage gehört nicht zur Zuständigkeit der technischen Kommission, sondern zu der militärischen Delegation.

Wie dem auch sei, es scheint, daß die Grenzberichtigungen nicht das Ergebnis haben können, die Interessen der Seite zu verletzen, die das Waffenglück gehabt hat.

Um zu bestreiten, daß der Grundsatz der kürzesten Entfernung früher bestanden habe, macht die deutsche Delegation ein Protokoll von 1906 geltend. Wir könnten unsererseits mehrere Protokolle, die das Gegenteil beweisen, geltend machen, so das Protokoll von Würzburg 1899 und von Köln 1900, die alle beide den Grundsatz der kürzesten Entfernung bestätigen.

Wenn übrigens nicht unsere Archive während der Besetzung verschwunden wären, so könnten wir sehr viele andere Dokumente gleicher Art vorlegen.

Aber inzwischen hat der Krieg alle früheren Übereinkommen umgestoßen. Seit dem Waffenstillstand stellen mehrere Urkunden fest, daß der Grundsatz der kürzesten Entfernung die Grundlage für Übereinkommen geworden ist, die bezüglich des internationalen Verkehrs getroffen sind. Und zwar:

1. Das Protokoll der Sitzung von Versailles vom 28./29. August 1919 besagt hinsichtlich des Wagenverkehrs:

6. Im allgemeinen sollen die zwischen Deutschland, Frankreich und Belgien übergehenden Transporte über denjenigen deutschen Grenzpunkt



vorgeschoben werden, der auf dem kürzesten Wege zwischen der Ursprungs- und endgültigen Bestimmungsstation liegt.

2. Auf der Konferenz in Aachen vom 18. Februar 1920 ist für den belgisch-rheinischen Verkehr der Grundsatz der kürzesten Entfernung bereits bei Beginn der Verhandlungen und ohne Erörterung ausdrücklich anerkannt worden, vorbehaltlich der durch Betriebsrücksichten gerechtfertigten und auf Grund gemeinsamen Übereinkommens zugestandenen Abweichungen.

3. Auf der Konferenz zu Basel am 3./4. März 1920 ist für den französisch-deutschen, belgisch-deutschen und luxemburgisch-deutschen Verkehr der Grundsatz der kürzesten Entfernung in folgenden, dem Protokoll entnommenen Worten anerkannt: »In Erwartung der Erstellung direkter Tarife wird jede der beteiligten Verwaltungen ihren Abfertigungen dahin Anweisung erteilen, daß mangels einer Wegevorschrift des Absenders im Frachtbriefe die Sendungen über den an der Hand des den Abfertigungen zur Verfügung stehenden Materials festzustellenden kürzesten fahrbaren Weg geleitet werden, sofern nicht etwa dieser Weg augenscheinlich nicht der zweckmäßigste ist.

Die deutschen Verwaltungen behalten sich vor, über die Ermittlung des zweckmäßigsten Weges an ihre Abfertigungen Anweisungen zu erlassen.«

4. Schließlich gibt Artikel 365 des Friedensvertrages den alliierten Mächten das Recht, die Aufstellung internationaler Tarife auf günstigster Grundlage zu verlangen, was für diese Staaten das Recht voraussetzt, die Verkehrswege, welche einen integrierenden Bestandteil des Tarifs bilden, festzusetzen.

Was das internationale Übereinkommen von Bern betrifft, so schreibt Artikel 6 Ziffer 1 dem Versender vor, im Frachtbrief den Transportweg anzugeben. Beim Fehlen dieser Angabe wählt die Eisenbahn

den Weg, der ihr der vorteilhafteste erscheint, ohne hierfür irgendeine Verantwortlichkeit zu übernehmen.

Diese Vorschrift findet aber sofort ihre Berichtigung in einer Zusatzbedingung, die in allen internationalen Tarifen aufgenommen ist, und die den Vorteil des direkten Tarifs nicht gewährt, sobald der Absender im Frachtbrief einen anderen Weg vorschreibt als denjenigen, der im Tarif erscheint.

Nun, die direkten Tarife geben immer (abgesehen von Ausnahmefällen bei Rechenfehlern) die günstigsten Frachtsätze an; der Versender ist daher in seinem eigenen Interesse gehalten, die Verkehrsleitungsvorschriften der Eisenbahnverwaltung zu beachten.

Der kürzeste Weg ist immer der billigste, und er bleibt es auch dann, wenn ausnahmsweise eine billigere Fracht sich auf einem anderen Wege ergeben würde, weil dann in diesem Falle diese billigere Fracht auf den Leitungsweg übertragen wird.

Nach der deutschen Statistik beträgt dieser Verkehr jährlich rund 12 000 t. Es ist klar, daß das keine Grenze sein muß und daß dieser Verkehr sich entwickeln kann.

Nun, man würde seine Entwicklung schädigen, wenn man die Zollgrenzen von Kalterherberg und Raeren aufrechterhalten würde, Zollgrenzen, von denen die Deutschen selbst alle Unzuträglichkeiten herleiten, wenn sie den Verkehr von Mönschau behandeln.

Die Deutschen versprechen alle im Betriebe möglichen Erleichterungen für den Fall, daß die Linie Mönschau ihnen belassen würde. Selbst wenn man annimmt, daß diese Verpflichtungen eingehalten werden können, so würden sie keinesfalls die Zollbehandlung selbst vermeiden.

Nach der deutschen Statistik beträgt der Verkehr zwischen Malmedy und Aachen jährlich 318 000 t. Die deutsche Note macht geltend, daß, da Malmedy belgisch

2. Seite 1: Verkehr der Kreise Eupen und Malmedy untereinander.

3. Seite 4: Der Verkehr zwischen Malmedy und Aachen ist nicht mehr in Betracht zu ziehen, da Malmedy belgisch geworden ist.

geworden sei, dieser Verkehr sich nach Belgien orientieren würde, ohne Zweifel, um hieraus zu folgern, daß dieser Verkehr der Bahnlinie von Monschau nicht bedarf.

Politik und Gefühl sind ohne Einfluß auf den Handel, der dahin geht, wo sein Interesse ihn ruft, wie übrigens der starke Verkehr beweist, der sich vor dem Kriege zwischen Verdiers und Aachen abwickelte.

Der Verkehr zwischen Monschau und Aachen beträgt nur 120 000 t, d. i. ungefähr ein Drittel des Verkehrs zwischen Malmedy und Deutschland. Dieser Verkehr besteht hauptsächlich aus Molkerei- und Marktprodukten, die, da sie keiner Zollgebühr unterworfen sind, an den Grenzen nur ein Minimum von Formalitäten durchzumachen haben.

Dieser Verkehr würde nicht nur nicht geschädigt, wenn die Bahnlinie Monschau zugesprochen würde, sondern würde dadurch einen sehr wesentlichen Vorteil haben, wie aus einem Vergleich der belgischen und deutschen Tarife hervorgeht.

Das gleiche würde der Fall sein bei dem Personenverkehr, der nicht nur sehr fühlbare Preisermäßigungen bei dem belgischen System finden, sondern auch in den Genuß unseres Abonnementsystems kommen würde, das viel vorteilhafter und ausgebauter als das deutsche System ist.

Die belgische Note macht geltend, das Recht Belgiens, einen Teil des Schwerverkehrs an Rohmaterialien (15 700 000 t) zu fordern, der sich zwischen dem Departement Meurthe-et-Moselle, Elsaß-Lothringen und dem Großherzogtum Luxemburg einerseits und dem Nordwesten Deutschlands andererseits abwickelt.

Dieser Teil beträgt 7 850 000 t.

Vor dem Kriege hat Deutschland diesen ganzen Verkehr nur über seine Strecken geleitet, trotzdem sie hinsichtlich der Entfernungen gegenüber der belgischen Linie Pepinster—Gouvy ungünstiger waren.

Es beförderte nach den Angaben der deutschen Note 4 100 000 t über St. Witz,

## Verkehr zwischen Monschau und Aachen.

## Durchgangsverkehr: Artikel 3 Seite 5.

den Rest über die Rheinlinie und Kart-  
haus.

Es regelte diese Verkehrsleitung, wie  
es für seinen Dienst am zweckmäßigsten  
war.

Da der Friedensvertrag Belgien den  
größten Teil der Linie auf belgischem Ge-  
biet zuspricht (69 km von 97), glaubt  
Belgien sich berechtigt, im Hinblick auf  
Artikel 35 den Streckenteil von Monschau  
(28 km) zu fordern, der sich zwischen seine  
Streckenteile von Raeren und von Kalter-  
herberg nach Vengeler einschleibt. Die  
deutsche Note fragt, warum Belgien nicht  
die Verlängerung der Strecke bis Stolberg  
fordert. Die deutsche Folgerung, daß  
Belgien, um sich selbst gegenüber logisch  
zu handeln, die Linie von Stolberg bis  
Ulflingen verlangen mußte, ist kindisch.

Belgien kann offenbar nur die Ein-  
gangs- und Ausgangspunkte auf seinem  
Gebiete berücksichtigen, und es kann selbst-  
verständlich weder auf die deutschen  
Strecken noch auf die im Großherzogtum  
Luxemburg übergreifen.

Die deutsche Note setzt grundsätzlich  
den günstigsten Weg dem kürzesten gegen-  
über, wobei sie unter Geltendmachung des  
niedrigen Standes der Mark den deutschen  
Strecken stets den Vorzug der billigeren  
Fracht zuspricht.

Die belgischen Frachtsätze waren 1914  
nicht nur günstiger als die deutschen, son-  
dern sie waren billiger als alle in Europa.

Seit dem Waffenstillstand hat die Er-  
höhung der belgischen Sätze 100 v. H. be-  
tragen, während die Erhöhung der deut-  
schen Frachtsätze 491 v. H. betragen hat.

Es wird demnach nur eines Steigens  
der Mark auf 40 Ct. bedürfen, um den  
durch die Deutschen ausgerechneten Vorteil  
auszugleichen.

Diese vertreten den Standpunkt, daß  
es sehr vieler Jahre bedürfen würde, um  
diesen Kursstand zu erreichen.

Wir sind der Ansicht, daß dem keines-  
wegs so ist. Wir glauben, daß die deutsche

Seite 10: Der günstigste  
Weg.



Arbeit den jetzigen Wert der Mark in kurzer Zeit ändern wird. Im übrigen bezwecken die gegenwärtigen Verhandlungen, eine Regelung für die Dauer zu schaffen und sich nicht mit der augenblicklichen Lage zu befassen, wie sie sich aus den jetzigen Ereignissen darstellt.

Zum Schlusse formuliert die deutsche Note wenig höfliche Erwähnungen, auf welche wir uns verpflichtet halten, nicht zu antworten.

## Antwort auf die zweite belgische Note.

Wortlaut der belgischen Note.

## Zu Artikel 33 des Friedensvertrages.

Diese Frage gehört nicht zur Zuständigkeit der technischen Kommission, sondern zu der der militärischen Delegation. Wie dem auch sei, es scheint, daß die Grenzberichtigungen nicht das Ergebnis haben können, die Interessen der Seite zu verletzen, die das Waffenglück gehabt hat.

Wortlaut der deutschen Antwort.

Die jetzt dargelegte Ansicht, daß diese Frage nicht zur Zuständigkeit der technischen Kommission gehöre, ist auffallend angesichts der Tatsache, daß Belgien es gewesen ist, das sich zuerst auf diesen Artikel berufen hat und in seiner ersten technischen Note vom 9. März 1920 diesem Artikel eine besondere Auslegung gegeben hat, indem es hieraus ein einseitiges, den alliierten Mächten zustehendes Recht hergeleitet hat. Belgien beansprucht für sich das Recht, den Artikel 35 des Friedensvertrages zu begutachten, bestreitet uns aber das Recht, darauf zu antworten. Dies ist um so auffallender, als Belgien selbst in der gegenwärtigen Note sich wiederum (unter Abschnitt Durchgangsverkehr) auf den Artikel 35 beruft und ihm wiederum dieselbe Auslegung zuteil werden läßt.

Auch die Berufung auf das Recht des Siegers erscheint in dieser Beleuchtung völlig verfehlt. Die hier etwa vorzunehmenden Grenzregulierungen können zum Vorteil oder Nachteil jeder der Beteiligten ausfallen. Sie haben lediglich den Zweck, schwere Schäden wirtschaftlicher Art, die der Friedensvertrag nicht beabsichtigt, zu vermeiden. Es handelt sich also um eine Entscheidung der Zweckmäßigkeit. Ein Recht des Siegers gibt es bei diesen Erwägungen nicht.

Die Ansprüche, die Belgien als Frucht des Krieges erheben zu müssen glaubt, sind ihm durch Zuteilung der Kreise Eupen und Malmedy verwirklicht worden. Jetzt soll gesagt werden, daß diese Abtretung

Im allgemeinen sollen die zwischen Deutschland, Frankreich und Belgien übergehenden Transporte über denjenigen deutschen Grenzpunkt vorgeschoben werden, der auf dem kürzesten Wege zwischen der Ursprungs- und der endgültigen Bestimmungsstation liegt.

Die deutschen Delegierten behalten sich hinsichtlich der Frage der Tarifbildung über den kürzesten Weg ihre Zustimmung vor. Vorläufig aber können die Transporte über den kürzeren Weg geleitet und tarifiert werden.

ohne gewaltsamen Eingriff in wirtschaftliche Verhältnisse verwirklicht wird. Da Deutschland an sich der Leidende Teil ist, wird man den Absichten des Friedensvertrages keinen Zwang antun, wenn man den Standpunkt vertritt, daß die Grenzregulierung mit möglichster Schonung gerade der deutschen Verhältnisse erfolgen soll.

### Grundsatz der kürzesten Entfernung.

Um zu bestreiten, daß der Grundsatz der kürzesten Entfernung früher bestanden habe, macht die deutsche Delegation ein Protokoll von 1906 geltend; wir könnten unsererseits mehrere Protokolle, die das Gegenteil beweisen, geltend machen, so das Protokoll von Würzburg 1899 und von Köln 1900, die alle beide den Grundsatz der kürzesten Entfernung bestätigen.

Wenn übrigens unsere Archive nicht während der Besetzung verschwunden wären, so könnten wir noch sehr viele andere Dokumente gleicher Art vorlegen.

Belgien stellt in seiner Antwort unsere Darstellung hinsichtlich des Grundsatzes der kürzesten Entfernung so dar, als ob wir einige Protokolle aus den früheren Zeiten als vorwiegend maßgebend für diese Frage angeführt hätten. Wir haben deutlich zum Ausdruck gebracht, daß die Grundlage für diese Beurteilung nur das internationale Übereinkommen vom 14. Oktober 1890 ist, und haben lediglich im Anschluß daran erwähnt, daß Belgien selbst in dieser Frage einen wechselnden Standpunkt eingenommen hat und zu diesem Beweise auf ein Protokoll, Brüssel, von 1906 hingewiesen. Wenn Belgien demgegenüber auf anders lautende Protokolle hinweist, so bestätigt das nur unsere Ansicht, daß Belgien selbst den jetzt als allein maßgebenden Grundsatz der kürzesten Entfernung in der Praxis bisher nie als allein maßgebend angesehen hat, sondern je nach der Lage des Falles die einzelnen für die Leitungsregelung in Frage kommenden Gesichtspunkte in den Vordergrund gestellt hat. Wir wiederholen noch einmal die gegenteiligen Ansichten. Belgien behauptet jetzt, allein maßgebend sei der Grundsatz der kürzesten Entfernung, während wir behaupten, daß nach dem internationalen Übereinkommen mangels der Leitungsvorschrift im Frachtbriefe seitens des Versenders der für den Versender günstigste Weg zu wählen ist, und daß zur Beurteilung dieses günstigsten Weges die Gesichtspunkte der billigsten Fracht, der schnellsten Beförderung und der kürzesten Entfernung in Betracht zu ziehen sind.



Aber inzwischen hat der Krieg alle früheren Übereinkommen umgestoßen. Seit dem Waffenstillstand stellen mehrere Urkunden fest, daß der Grundsatz der kürzesten Entfernung die Grundlage für Übereinkommen geworden ist, die bezüglich des internationalen Verkehrs getroffen worden sind, und zwar:

1. Das Protokoll der Sitzung von Versailles am 28./29. August 1919 besagt hinsichtlich des Wagenverkehrs:

6. Im allgemeinen sollen die zwischen Deutschland, Frankreich und Belgien übergehenden Transporte über denjenigen deutschen Grenzpunkt vorgeschoben werden, der auf dem kürzesten Wege zwischen der Ursprungs- und der endgültigen Bestimmungsstation liegt.

2. Auf der Besprechung in Aachen am 18. Februar 1920 ist für den belgisch-rheinischen Verkehr der Grundsatz der kürzesten Entfernung bereits bei Beginn der Verhandlungen und ohne Erörterung ausdrücklich anerkannt worden, vorbehaltlich der durch Betriebsrückichten gerechtfertigten und auf Grund gemeinsamen Übereinkommens zugestandenen Abweichungen.

3. Auf der Konferenz zu Basel vom 5. und 6. März 1920 ist für den französisch-deutschen, belgisch-deutschen und luxemburgisch-deutschen Verkehr der Grundsatz der kürzesten Entfernung in folgenden, dem Protokoll entnommenen Worten anerkannt: »In Erwartung der Erstellung direkter Tarife wird jede der beteiligten Verwaltungen ihren Abfertigungen dahin Anweisung erteilen, daß mangels einer Wegevorschrift des Absenders im Frachtbriefe die Sendungen über den an der Hand des den Abfertigungen zur Verfügung stehenden Materials festzustellenden kürzesten fahrbaren Weg geleitet

Diese Grundsätze kamen vor dem Kriege zur Anwendung und gelten auch jetzt. Deshalb ist die von Belgien getroffene Bezugnahme auf neuerdings nach dem Kriege getroffene Vereinbarungen an sich belanglos.

1. Die Erwiderung auf unsere Ausführungen hinsichtlich des Abkommens zu Versailles vom 28./29. August 1919 enthält auffallenderweise nicht den ganzen in Frage kommenden Teil des Protokolls und läßt insbesondere den ausdrücklich schriftlich festgelegten Vorbehalt der deutschen Delegierten hinsichtlich des Einverständnisses zu der Tarifffrage mit Rücksicht auf den kürzesten Weg fort. Wir geben daher nebenstehend den genauen Wortlaut dieses Teiles des Protokolls wieder, der deutlich die in unserer früheren Note dargelegte Ansicht bestätigt.

2. In der Konferenz in Aachen vom 19. Februar 1920 ist der Grundsatz der kürzesten Entfernung nicht erörtert worden. Es wurden hier nur die Grundsätze festgelegt, wie im Verkehr mit den Kreisen Eupen und Malmedy die Transporte geleitet werden sollen, um die mehr als einmalige Überschreitung der Zollgrenze zu vermeiden.

3. Wie Belgien aus dem Wortlaut der Niederschrift über die Konferenz zu Basel vom 3./4. März 1920 herauslesen will, daß der Grundsatz der kürzesten Entfernung als allein maßgebend anerkannt ist, ist uns nicht ersichtlich. Das Protokoll sagt, daß nach einer Wegevorschrift des Versenders im Frachtbriefe die Sendungen über den kürzesten fahrbaren Weg geleitet werden sollen, sofern nicht etwa dieser Weg augenscheinlich nicht der zweckmäßigste Weg ist. Aus dieser Fassung geht deutlich hervor, daß vor Festsetzung des anzuwendenden Weges zu prüfen ist, welches der für den Absender zweckmäßigste

werden, sofern nicht etwa dieser Weg augenscheinlich nicht der zweckmäßigste ist. Die deutschen Verwaltungen behalten sich vor, über die Ermittlung des zweckmäßigsten Weges an ihre Abfertigungen Anweisungen zu erlassen.«

4. Schließlich gibt Artikel 365 des Friedensvertrages den alliierten Mächten das Recht, die Aufstellung internationaler Tarife auf günstigster Grundlage zu verlangen, was für diese Staaten das Recht voraussetzt, die Verkehrswege, welche einen integrierenden Bestandteil des Tarifs darstellen, festzusetzen.

Was das internationale Übereinkommen von Bern anbetrifft, so schreibt Artikel 6 Buchstabe L dem Versender vor, im Frachtbrief den Leitungsweg anzugeben. Beim Fehlen dieser Angabe wählt die Eisenbahn den Weg, der ihr der vorteilhafteste erscheint, ohne dafür irgendeine Verantwortlichkeit zu übernehmen.

Diese Vorschrift findet aber sofort ihre Berichtigung in einer Zusatzbedingung, die in allen internationalen Tarifen aufgenommen ist und die den Vorteil des direkten Tarifs nicht gewährt, sobald der Absender im Frachtbrief einen anderen

Weg ist. Diese Prüfung muß im Sinne des internationalen Übereinkommens nach den oben dargelegten Gesichtspunkten, billigste Fracht, schnellste Beförderung und kürzester Weg, vorgenommen werden. Daraus folgt, daß nach der Fassung des Protokolls über die Konferenz zu Basel der kürzeste Weg nur dann anzuwenden ist, wenn die beiden anderen Prüfungen, billigste Fracht und schnellste Beförderung, kein anderes Resultat ergeben. Um dieses noch besonders zum Ausdruck zu bringen, ist in dem zweiten Absatz seitens der deutschen Verwaltungen der Vorbehalt gemacht, über Ermittlung des zweckmäßigsten Weges ihren Abfertigungen Anweisungen zu erteilen.

4. Die Ausführungen der belgischen Note zu dem Artikel 365 des Friedensvertrages sind uns nicht verständlich. Der Wortlaut des Artikels 365, der nebensächlich wiedergegeben ist, spricht nur von einem Recht, die Erstellung der direkten Tarife zu verlangen und davon, daß bei Erstellung dieser Tarife die Grundsätze des Absatzes 1 angewendet werden, nämlich, daß die Transporte der alliierten Mächte die günstigste Behandlung erfahren wie Transporte gleicher Art in Deutschland, enthält aber nirgends das von Belgien behauptete Recht, »die Leitung der Transporte auf den Weg zu fordern, welchen sie wählen«.

In den folgenden Ausführungen der belgischen Note, die den Artikel 6 des internationalen Übereinkommens behandeln, zeigen sich offensichtliche Widersprüche und Unrichtigkeiten, was um so auffallender ist, als es sich hier um den für die ganze Frage grundlegenden Paragraphen des allgemein gültigen Berner, d. i. des internationalen, Übereinkommens handelt. Der nebensächliche Artikel 16 des internationalen Übereinkommens schreibt nicht dem Versender bindend vor, im Frachtbriefe den Transportweg anzugeben, sondern stellt es ihm frei, ob er es tun

## Bestimmungen über internationale Beförderung.

## Artikel 365.

Die aus den Gebieten der alliierten und assoziierten Mächte kommenden und für Deutschland bestimmten Güter sowie die durch Deutschland von oder nach den Gebieten der alliierten und assoziierten Mächte durchgeführten Güter genießen von Rechts wegen auf den deutschen Eisenbahnen bezüglich der Gebühren (unter Berücksichtigung aller Vergütungen und Rückvergütungen), bezüglich der Verkehrserleichterungen und in jeder anderen Hinsicht die günstigste Behandlung, die für Güter gleicher Art gilt, welche auf irgendeiner deutschen Strecke im Binnenverkehr oder zum Zweck der Aus-, Ein- oder Durchfuhr unter ähnlichen Bedingungen, insbesondere bezüglich der Länge der durchlaufenden Strecken, befördert werden. Das gleiche gilt auf Verlangen einer oder mehrerer alliierter oder assoziierter Mächte für alle von ihnen namentlich bezeichneten Güter, die aus Deutschland kommen und für ihre Gebiete bestimmt sind.

Auf ein an Deutschland gerichtetes Verlangen einer alliierten oder assoziierten Macht müssen internationale, nach den Sätzen der vorigen Absätze aufgestellte Tarife mit Durchgangsfrachtbriefen geschaffen werden.

## Artikel 6.

## Inhalt und Form des Frachtbriefes.

1. Jede internationale Sendung (Artikel 1) muß von einem Frachtbrief begleitet sein, welcher folgende Angaben enthält:

a) .....

e) Die Angabe des einzuhaltenden Transportweges unter Bezeichnung der Stationen, wo die Zollabfertigung sowie eine etwa nötige polizeiliche Prüfung stattfinden soll.

In Ermangelung dieser Angabe hat die Eisenbahn denjenigen Weg zu wählen, welcher für den Absender am zweckmäßigsten scheint. Für die Folgen dieser Wahl haftet die Eisenbahn nur, wenn ihr hierbei ein grobes Verschulden zur Last fällt.

Wenn der Absender den Transportweg angegeben hat, ist die Eisenbahn nur unter den nachstehenden Bedingungen berechtigt, für die Beförderung der Sendung einen anderen Weg zu benutzen:

1. daß die zoll- und steueramtliche Abfertigung sowie eine etwa nötige polizeiliche Prüfung immer in den vom Absender bezeichneten Stationen stattfindet;
2. daß keine höhere Fracht gefordert wird als diejenige, welche hätte bezahlt werden müssen, wenn die Eisenbahn den im Frachtbrief bezeichneten Weg benutzt hätte;
3. daß die Lieferfrist der Ware nicht länger ist, als sie gewesen wäre, wenn die Sendung auf dem im Frachtbriefe bezeichneten Weg befördert worden wäre.

Hat die Versandstation einen anderen Transportweg gewählt, so hat sie davon dem Absender Nachricht zu geben.

Weg vorschreibt als denjenigen, der im Tarif erscheint.

Nun, die direkten Tarife geben immer (abgesehen bei Rechenfehlern) die günstigsten Frachtfäße an; der Versender ist daher in seinem eigenen Interesse gehalten, die Verkehrsleitungsvorschriften der Eisenbahnverwaltung zu beachten. Der kürzeste Weg ist immer der billigste, und er bleibt es selbst dann, wenn ausnahmsweise eine billigere Fracht sich auf einem Wege ergeben würde, weil dann in diesem Falle diese billigere Fracht auf den Leitungsweg übertragen wird.

will oder nicht. Die Wahl des Leitungsweges beim Fehlen einer Absendervorschrift im Frachtbriefe darf die Eisenbahn ferner nicht ohne jegliche Verantwortung vornehmen, vielmehr bestimmt das internationale Übereinkommen ausdrücklich, daß sie für die Wahl dieses Weges dem Absender gegenüber haftet, wenn ihr ein großes Verschulden zur Last fällt. Die vielfach auch im Verkehr mit Belgien aus der Bestimmung dieses Artikels entstandenen Beschwerden und Frachtreklamationen sind ein Beweis dafür, daß die Eisenbahnverwaltung nicht frei in der Beurteilung der Zweckmäßigkeit des Weges ist. Hierfür spricht nicht nur der Umstand, daß wir solchen Frachtreklamationen vielfach haben stattgeben müssen, sondern auch die Tatsache, daß selbst Gerichtsurteile die Eisenbahn zur Schadloshaltung des Frachtzahlers verurteilt haben, wenn die Eisenbahn nicht die erforderliche Sorgfalt bei der Beurteilung des zweckmäßigsten Weges beobachtet hatte.

Die weiteren Ausführungen der belgischen Note, daß die direkten Tarife immer den günstigsten Weg vorsehen, sprechen zu unseren Gunsten.

Nur zwei Beispiele: Der deutsch-französische Tarif (über Elsaß-Lothringen) sieht in seinem Teil IIA vom 1. Oktober 1913 unter Abschnitt I Absatz 2 ausdrücklich folgende Bestimmung vor:

»Dem Versender steht es frei, im Frachtbriefe einen der Grenzpunkte . . . . . vorzuschreiben, über den die Fracht berechnet und das Gut befördert werden soll. Fehlt eine solche Vorschrift, so hat die Versandstation die billigste Gesamtfracht zu ermitteln und anzuwenden. Die Sendungen sind über den Grenzpunkt zu leiten, über den die Fracht gebildet ist.« Die gleiche Bestimmung besteht in dem Verkehr mit der französischen Nordbahn über Belgien.

Am auffallendsten ist der Widerspruch in den Schlußbemerkungen zu die-



fer Frage. Die belgische Note sagt, daß der kürzeste Weg immer der billigste ist, und im gleichen Atemzuge widerspricht sie dem und sagt: Wenn der kürzeste Weg ausnahmsweise nicht der billigste ist, wird er künstlich zum billigsten gemacht, indem die billigere Fracht des längeren Weges auf den kürzeren übertragen wird. Im Endergebnis gibt die belgische Note dadurch zu, daß der Gesichtspunkt der billigsten Fracht schließlich der ausschlaggebende ist.

### Ortsverkehr zwischen den Kreisen Eupen und Malmedy.

Nach der deutschen Statistik beträgt dieser Verkehr nur 12 000 t jährlich. Es ist klar, daß das keine Grenze sein muß, und daß dieser Verkehr sich entwickeln kann.

Nun, man würde seiner Entwicklung schaden, wenn man die Zollgrenze von Kalterherberg und Raeren aufrechterhalten würde. Zollgrenzen, von denen die Deutschen selbst alle Anzutraglichkeiten herleiten, wenn sie den Verkehr von Monschau behandeln.

Die Deutschen versprechen alle im Betriebe möglichen Erleichterungen für den Fall, daß die Linie Monschau ihnen belassen würde. Selbst unter der Annahme, daß diese Verpflichtungen eingehalten werden können, so würden sie keinesfalls die Zollbehandlung selbst vermeiden.

Belgien führt bei der Behandlung des Ortsverkehrs zwischen den beiden Kreisen Eupen und Malmedy in seiner zweiten Note nur noch die Zollschwierigkeiten, welche diesem Verkehr infolge der doppelten Zollbehandlung beim Überschreiten der Grenze bei Kalterherberg und Rötgen erwachsen würden, zur Begründung seines Anspruchs auf die Linie Kalterherberg-Rötgen an. Es glaubt, daß diese Schwierigkeiten notwendigerweise eine Hemmung in der Entwicklung dieser beiden Kreise zur Folge haben müßten.

Demgegenüber ist zu betonen:

1. Eine zwingende Notwendigkeit, den Verkehr über die deutsche Strecke Kalterherberg-Rötgen zu leiten und ihn damit einer Zollbehandlung zu unterwerfen, besteht nicht. Belgien hat im eigenen Lande ausreichende Bahnen (s. Anlage), auf denen es diesen geringen Verkehr mit durchschnittlich 4 Wagen täglich spielend und ohne ihn erst durchs Ausland fahren zu müssen, bewältigen kann. Es hat es daher selbst in der Hand, von diesem Verkehr jeden schädlichen Einfluß fernzuhalten, durch den dieser gegebenenfalls hemmend beeinflusst werden könnte.

2. Deutschland hat für den Fall, daß Belgien geltend machen zu müssen glaubt, der Ortsverkehr zwischen den beiden Kreisen Eupen und Malmedy würde durch die

Leitung über die etwas längeren belgischen Strecken geschädigt, seine Bahnlinie von Rötgen bis Kalterherberg für die Bedienung dieses Verkehrs zur Verfügung gestellt und sich bereit erklärt, das Verkehren von Zügen der belgischen Staatsbahnverwaltung mit belgischen Lokomotiven und Personal zuzulassen. Mit diesem weitgehenden Vorschlag hat Deutschland Belgien das größtmögliche Entgegenkommen gezeigt und gleichzeitig alle Schwierigkeiten, die Belgien für den Ortsverkehr befürchten könnte, aus dem Wege geräumt. Die Zollformalitäten sind im vorliegenden Falle äußerst gering. Sie bestehen darin, daß Belgien die Wagen vor dem Abgang auf seinen Bahnhöfen durch Plombieren unter Zollverschluß legt und Deutschland beim Ein- und Ausgang der Wagen in bzw. aus seinem Gebiet lediglich nachprüft, ob die belgischen Zollverschlüsse unverletzt sind. Irgendwelche Schwierigkeiten oder Verzögerungen können und werden dadurch nicht entstehen. Dies würde auch dann nicht der Fall sein, wenn der Verkehr im Laufe der Zeit stärker werden sollte, da es Belgien jeder Zeit in die Hand gegeben ist, diesen mit eigenen Zügen und Personal zu bedienen, die ohne irgendwelche Aufenthalte durch das deutsche Gebiet durchfahren können.

Mit diesen Ausführungen dürfte der Beweis erbracht sein, daß der Ortsverkehr zwischen den beiden Kreisen Eupen und Malmedy nicht geeignet ist, den belgischen Anspruch auf die Linie Rötgen-Kalterherberg zu begründen.

### **Verkehr zwischen dem Kreise Malmedy und Deutschland.**

Nach der deutschen Statistik beträgt der Verkehr zwischen Malmedy und Aachen jährlich 318 000 t; die deutsche Note macht geltend, daß, da Malmedy belgisch geworden ist, dieser Verkehr sich nach Belgien orientieren würde, zweifellos um hieraus zu folgern, daß dieser

Noch weniger als in dem Ortsverkehr der beiden Kreise Eupen und Malmedy untereinander findet Belgien eine Stütze in dem Verkehr des Kreises Malmedy mit Deutschland.

Die belgischen Sachverständigen sehen auch in diesem Falle (siehe ihre erste Note)

Verkehr der Bahnlinie von Monschau nicht bedarf. Politik und Gefühl sind ohne Einfluß auf den Handel, der dahin geht, wo sein Interesse ihn ruft, wie übrigens der starke Verkehr beweist, der sich vor dem Kriege zwischen Berviers und Aachen abwickelte.

die einzigsten Schwierigkeiten nur in der doppelten Zollbehandlung, welcher dieser Verkehr unterworfen sein würde, wenn der jetzige durch den Friedensvertrag geschaffene Zustand bestehen bleiben sollte.

Abgesehen davon, daß die Zollformalitäten auch hierbei ein Mindestmaß sein würden und die Wagen unter Zollverschluß den Raerener Bogen glatt durchlaufen könnten, wodurch eine Verzögerung nicht eintreten würde, enthält die belgische Note insofern einen grundlegenden Irrtum, als eine doppelte Zollbehandlung für diesen Verkehr überhaupt nicht in Betracht kommt, denn Deutschland beabsichtigt, eine neue Verbindungsstrecke von Walheim nach Rötgen auf deutschem Gebiet zu bauen, falls die Grenzkommission ihm den kleinen Zipfel bei Raeren mit Rücksicht auf die Schwierigkeiten, die dem Kreise Monschau erwachsen, nicht zusprechen sollte (siehe Anlage).

Zudem hat Belgien es auch jetzt schon in der Hand, diesen Verkehr nur einer einmaligen Zollbehandlung zu unterwerfen, wenn es ihn über belgische Linien, und zwar über Stavelot—Pepinster nach Herbesthal anbringt. Eine einmalige Zollbehandlung ist in keinem Falle zu vermeiden, da der Kreis Malmedy durch den Friedensvertrag gegenüber seinem früheren Mutterlande Zollausland geworden ist. Die deutschen Sachverständigen halten im übrigen ihren Standpunkt, daß der Verkehr des Kreises Malmedy zu Deutschland mit Rücksicht auf das Vorhandensein einer Zollgrenze abnehmen wird und sich dieser Kreis nach Belgien wird orientieren müssen, voll aufrecht. Sie sind jedoch der Ansicht, daß sich eine weitere Erörterung dieser Frage erübrigt, da der Verkehr des Kreises Malmedy mit Aachen in jedem Falle und in jeder Stärke nur einer einmaligen Zollbehandlung unterworfen ist. Auch mit dem Verkehr zwischen den Kreisen Malmedy und Aachen kann Belgien seine Ansprüche auf die Linie Kalkerherberg—Rötgen nicht begründen.

### Durchgangsverkehr.

Die belgische Note macht das Recht Belgiens geltend, einen Teil des Schwerverkehrs an Rohmaterialien (15 700 000 t) zu fordern, der sich zwischen dem Departement Meurthe und Mosel, Elsaß-Lothringen und dem Großherzogtum Luxemburg einerseits und dem Nordwesten Deutschlands andererseits abwickelt. Dieser Teil beträgt 7 350 000 t. Vor dem Kriege hat Deutschland diesen Verkehr nur über seine Strecken geleitet, trotzdem sie hinsichtlich der Entfernungen gegenüber der belgischen Linie Pepinster-Gouvy ungünstiger waren. Es beförderte nach den Angaben der deutschen Note 4 100 000 t über St. Vith und den Rest über die Rheinlinie und Karthaus. Es regelte diese Verkehrsleitung, wie es für seinen Dienst am zweckmäßigsten war.

Es bleibt der belgischen Verwaltung nur noch die Begründung ihres Anspruches auf den Durchgangsverkehr. Die belgischen Sachverständigen haben bei der Behandlung dieses Punktes die Frage der Verkehrsleitung in die Debatte gezogen und sowohl schriftlich als auch mündlich in den Verhandlungen eingehende Ausführungen damit verknüpft, trotzdem die deutschen Sachverständigen, von dem ersten Augenblick an, wo diese Frage belgischerseits angeschnitten wurde, erklärten, daß zwischen der Verkehrsleitung und dem belgischen Anspruch auf die Strecke Kalterherberg-Rötgen kein ursächlicher Zusammenhang bestehe. Diesen Standpunkt, den die deutsche Verwaltung auch bereits in ihrer ersten Note klar und bestimmt zum Ausdruck brachte, hält sie auch jetzt noch auf das entschiedenste aufrecht. Sie ist bereit, den Beweis für die Richtigkeit ihrer Behauptung zu erbringen. Es sei daher für die weitere Behandlung der Frage des Durchgangsverkehrs die Annahme gemacht, daß die belgische Ansicht über die Verkehrsleitung nur auf dem kürzesten Wege die richtige sei. Es würde dann von dem ehemaligen deutsch-luxemburgischen-elsaß-lothringischen Verkehr, der früher mit rund 15 000 000 t über deutsche Strecken gefahren wurde, ein Verkehr von 7 500 000 t der belgischen Strecke Welkenraedt-Pepinster-Gouvy zufallen. Da diese Strecke einen solchen Verkehr wegen ihrer ungünstigen Neigungsverhältnisse nicht bewältigen kann, fordert Belgien weiter, daß zur Befriedigung des Restes die Hohe-Venn-Bahn herangezogen werde. Deutschland erklärt sich auch damit, um seine Beweisführung fortsetzen zu können, einverstanden, so daß hierdurch der belgischen Forderung sowohl hinsichtlich des Prinzips des kürzesten Weges als auch hinsichtlich der Heranziehung eines zweiten



Weges für seine nicht genügend leistungsfähige Linie vollkommen entsprechen wäre.

Es erhebt sich nun die Frage, inwieweit ist durch diesen Verkehr der belgische Anspruch auf die Linie Rötgen—Kalterherberg begründet?

Die Antwort muß lauten, in keiner Weise; denn er würde es nur dann sein, wenn es nicht oder nur teilweise möglich wäre, den Verkehr auf der Hohen-Benn-Bahn zu bewältigen, ohne daß Belgien die Strecke von Rötgen bis Kalterherberg in seinem Besitz hätte. Dies ist aber keineswegs der Fall; denn der von Belgien geforderte Verkehr, der ein durchaus zollfreier Verkehr ist (Erze in der einen und Kohle und Koks in der anderen Richtung), kann auf der Hohen-Benn-Bahn in jedem Falle und ohne jede Benachteiligung geleistet werden, ganz gleich, ob:

1. der durch den Friedensvertrag geschaffene Zustand bestehen bleibt,
2. der Raerener Bogen Deutschland durch die Grenzkommission wieder zugesprochen wird, oder
3. Deutschland eine Ersatzbahn auf deutschem Gebiet baut.

Wäre dem nicht so, so würden die belgischen Sachverständigen diesen für sie zweifellos äußerst wichtigen Gesichtspunkt zur Sprache gebracht haben. Sie konnten es aber nicht, da bereits heute der Beweis für die Richtigkeit der deutschen Behauptung, daß der Verkehr in jedem Falle und ohne Beeinträchtigung bewältigt werden kann, erbracht ist. Es wird nämlich ein größerer Teil des deutsch-luxemburgisch-elsaß-lothringischen Verkehrs schon seit dem Inkrafttreten des Friedensvertrags über die Hohe-Benn-Bahn gefahren und glatt bewältigt. Die beiderseitigen Verwaltungen haben sich bezüglich des Raerener Bogens dahin geeinigt, daß die Züge mit deutschen Lokomotiven und Personal durch diesen Bogen bis Kalterherberg gefahren werden. Die belgischen Sachverständigen

Da der Friedensvertrag Belgien den größten Teil der Linie auf belgischem Gebiet zuspricht (69 von 97 km) glaubt Belgien sich berechtigt, im Hinblick auf Artikel 35 den Streckenteil von Monschau (28 km) zu fordern, der sich zwischen seinen Streckenteilen von Raeren und von Kalterherberg nach Vengeler einschiebt.

Die deutsche Note fragt, warum Belgien nicht die Verlängerung der Strecke bis Stolberg folgert. Die deutsche Forderung, daß Belgien, um sich selbst gegenüber logisch zu handeln, die Linien von Stolberg bis Ufelingen verlangen müßte, ist kindisch.

Belgien kann offenbar nur die Eingangs- und Ausgangspunkte auf seinem Gebiete berücksichtigen, und es kann selbstverständlich weder auf den deutschen Streckenteil noch auf den im Großherzogtum Luxemburg übergreifen.

Die deutsche Note stellt grundsätzlich den günstigen Weg dem kürzesten gegenüber, wobei sie unter Geltendmachung des niedrigen Standes der Mark den deutschen Strecken stets den Vorzug der billigeren Fracht zuspricht. Die belgischen Frachtsätze waren im Jahre 1914 nicht nur günstiger wie die deutschen, sondern sie waren billiger wie alle in Europa. Seit dem Waffenstillstand hat die Erhöhung der belgischen Sätze 100 v. H. betragen, während die Erhöhung der deutschen Frachtsätze 491 v. H. betragen hat. Es wird demnach nur eines Steigens der Mark auf 40 Centimes bedürfen, um den durch die Deutschen ausgerechneten Vorteil auszugleichen. Diese vertreten den Standpunkt, daß es sehr vieler Jahre bedürfen würde, um diesen Kursstand zu erreichen. Wir sind der Ansicht, daß dem keineswegs so ist. Wir glauben, daß die deutsche Arbeit den jetzigen Wert der Mark in nicht langer Zeit ändern wird.

sind daher auch nicht in der Lage, irgendeinen ursächlichen Grund für die Begründung ihres Anspruches anzugeben. Das einzigste, was sie vorzubringen vermögen, ist, daß der Friedensvertrag Belgien den größeren Teil der Hohen-Venn-Bahn zugesprochen hat, woraus sie das Recht herleiten zu können glauben, die Monschauer Bahnlinie zu fordern. Ein solches Recht muß auf das entschiedenste bestritten und zurückgewiesen werden, da es jeder sachlichen Grundlage entbehrt. Seine Anerkennung würde jeder weiteren beliebigen Forderung Belgiens den weitesten Raum lassen.

Auch bei dieser Gelegenheit wählen die belgischen Sachverständigen wiederum eine Darstellung der Hohen-Venn-Bahn, die geeignet ist, eine falsche Vorstellung zu erwecken. Es muß daher nochmals an dieser Stelle darauf hingewiesen werden, daß die Hohen-Venn-Bahn eine durchgehende Linie von Stolberg bzw. Aachen nach Ufelingen und weiter nach Luxemburg mit einer Gesamtlänge von 118 bzw. 120 km ist, die weder ihren Anfang noch ihr Ende auf belgischem Gebiet hat. Sie ist mit dem Stück von Vengeler (Grenze) bis Kalterherberg auf eine Länge von 59 km Belgien zugesprochen, während der übrige Teil von Stolberg bzw. Aachen bis Kalterherberg mit einer Länge von 52 km rein deutsch ist, bis auf den nur 8 km langen Zipfel, der bei Raeren auf belgisches Grenzgebiet überspringt.

Mit den vorstehenden Ausführungen dürfte klar bewiesen sein, daß Belgien auch auf Grund des durchgehenden Verkehrs seine Ansprüche auf die Monschauer Bahn nicht rechtfertigen kann. Damit tritt aber auch klar zutage, daß die ganzen Ausführungen der belgischen Sachverständigen über das Prinzip der Verkehrsleitung auf dem kürzesten oder günstigsten Wege in gar keinem ursächlichen Zusammenhang mit der belgischen Forderung auf die Monschauer Bahn stehen, also gar nicht in den Kreis der Erörterungen hinein gehören, da selbst

Im übrigen bezwecken die jetzigen Verhandlungen, eine Regelung für die Dauer zu schaffen, und sich nicht mit der augenblicklichen Lage zu befassen, wie sie sich aus den jetzigen Ereignissen darstellt.

unter der Annahme der Richtigkeit dieses Prinzips und der sich daraus für Belgien ergebenden Verkehrsbeziehungen keine Gesichtspunkte vorgebracht werden können, die die belgischen Ansprüche rechtfertigen.

Es ergibt sich somit zusammenfassend, daß keiner der belgischerseits zur Rechtfertigung des Anspruchs auf die Monschauer Bahnlinie vorgebrachten Gründe, d. h. weder der Ortsverkehr zwischen den beiden Kreisen Eupen und Malmedy, noch der Verkehr des Kreises Malmedy mit Aachen, noch der Durchgangsverkehr einer sachlichen Prüfung standhalten kann. Der belgische Anspruch hängt somit vollkommen in der Luft und kann nicht aufrecht erhalten werden.

#### **Verkehr des Kreises Monschau mit Aachen.**

Der Verkehr zwischen Monschau und Aachen beträgt nur 120 000 t, das ist ungefähr ein Drittel des Verkehrs zwischen Malmedy und Deutschland. Dieser Verkehr besteht hauptsächlich aus Molkerei- und Marktprodukten, die, da sie keinen Zollgebühren unterworfen sind, an den Grenzen nur ein Minimum von Formalitäten durchzumachen haben. Dieser Verkehr würde nicht nur nicht geschädigt, wenn die Bahnlinie Monschau Belgien zugesprochen würde, sondern er würde dadurch einen sehr großen Vorteil haben, wie aus einem Vergleich der deutschen und belgischen Tarife hervorgeht.

Das gleiche würde der Fall sein bei dem Personenverkehr, der nicht nur sehr fühlbare Preisermäßigungen finden, sondern auch in den Genuß unseres Abonnementsystems kommen würde, das viel vorteilhafter und ausgebauter als das deutsche System ist.

Wie stellen sich demgegenüber die deutscherseits vorgebrachten schweren Schäden, die dem Kreise Monschau erwachsen müssen, falls die Bahnlinie Belgien zugesprochen werden sollte?

Sie müssen und werden in vollem Umfange aufrechterhalten, da sie jeder sachlichen Prüfung standhalten können.

Der Kreis Monschau verliert, falls die Bahnlinie Belgien zugesprochen werden sollte, seine einzigste Bahnlinie, und er kann infolgedessen mit dem Mutterlande auf dem Bahnwege nur noch durch das Ausland verkehren. Das bedingt aber für den gesamten Verkehr des Kreises Monschau mit seinem Mutterlande, und zwar sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr, daß er eine doppelte Zollgrenze überschreiten muß, wobei er eingehenden Zollformalitäten unterworfen ist. Zu diesen tritt eine scharfe Überwachung des gesamten Ein- und Ausgangs infolge der vielen Ein- und Ausfuhrverbote hinzu, die fast jedes Land mit Rücksicht auf die durch den Krieg geschaffene wirtschaftliche Lage auszusprechen genötigt war. Es steht außer Zweifel, daß

durch diese Maßnahmen der gesamte Verkehr auf das äußerste gehemmt und in seiner Entwicklung zurückgeworfen wird, so daß das Wirtschaftsleben des Kreises Monschau auf die Dauer zum Erliegen kommen muß. Die belgischen Sachverständigen können sich dieser Tatsache nicht verschließen, da sie selbst den schädlichen und hemmenden Einfluß einer doppelten Zollgrenze, dem nach ihrer Ansicht der Ortsverkehr zwischen den Kreisen Eupen und Malmédy im Falle der Beibehaltung des durch den Friedensvertrag geschaffenen Zustandes unterworfen sein würde, als alleinige Begründung ihrer Ansprüche anführen. In ihrer Antwortnote haben sie es sich daher auch versagen müssen, die sich aus der Zollbehandlung und der Überwachung der Ein- und Ausfuhr ergebenden Schwierigkeiten zu bestreiten, obgleich diese deutscherseits besonders hervorgehoben und als eine Gefährdung der wirtschaftlichen Existenz des Kreises Monschau bezeichnet wurden. Sie haben vielmehr geglaubt, dadurch über die Schwierigkeiten, die durch die Zollbehandlung entstehen, hinwegkommen zu können, daß sie den Verkehr des Kreises Monschau mit Aachen als einen zollfreien Verkehr bezeichneten. Dies ist aber nach den inzwischen angestellten Ermittlungen keineswegs der Fall. Es handelt sich vielmehr bei diesem Verkehr zum weitaus größten Teile um zollpflichtige Güter, wie beispielsweise Wolle, Chemikalien, Maschinenteile, Eisenwaren, Metallwaren, Porzellan, Zucker, auf die die Vorschriften für den Zollverkehr die schärfste Anwendung finden. Für den übrigen Teil des Verkehrs, soweit er zollfrei ist, bestehen fast restlos Aus- und Einfuhrverbote, so daß auch dieser Verkehr hemmenden und seine Entwicklung störenden Überwachungsmaßnahmen unterworfen sein würde.

Die belgischerseits angeführten Vorteile in tarifarischer Hinsicht und für den



Personenverkehr infolge eines günstigeren Abonnementsystems, die sich für den Kreis Monschau nach belgischer Auffassung ergeben würden, falls die Bahnlinie Belgien zugesprochen würde, treffen zur Zeit und für die nächste Zukunft nicht zu; ob sie je eintreten werden, hängt von der wirtschaftlichen Entwicklung beider Länder ab. Aber selbst für den Fall, daß sie sich jemals bieten sollten, so stehen sie in keinem Verhältnis zu den schweren Schäden, die dem Kreise Monschau erwachsen, wenn er nur noch durch das Ausland mit dem Mutterlande verkehren kann.

Zusammenfassend kann nur der eine Schluß gezogen werden, daß der Kreis Monschau die schwersten, seine wirtschaftliche Existenz vernichtenden Schäden zu erwarten hat, falls ihm die Bahnlinie genommen wird, wohingegen Belgien dadurch, daß die Bahnlinie bei Deutschland verbleibt, auch nicht der geringste Nachteil erwächst, durch den die Verkehrsbeziehungen zwischen den beiden Kreisen Eupen und Malmédy unter sich, mit Belgien und auch mit Deutschland geschädigt werden könnten.

Es fragt sich für die Grenzkommission, welches von den beiden Übeln, über das sie zu entscheiden hat, das größere ist, die Zuteilung der 28 km langen Strecke Kalterherberg—Rötgen mit fünf Stationen und dem ganzen Gebiet westlich der Bahn (7 367 ha), mit zirka 2 000 deutschen Einwohnern, großen Waldbeständen, der Hauptchauffee von Monschau nach Aachen sowie dem Hauptsammelbecken für die Trinkwasserversorgung des Landkreises Aachen, das westlich der Bahn liegt, an Belgien, oder des 8 km langen Bahnstückes bei Raeren ohne Station (die Station Raeren benötigt Deutschland nicht) mit dem östlich dieses Bogens gelegenen Gebiets (445 ha) 26 Einwohnern deutscher Nationalität, ohne wertvolle Waldbestände und sonstige wirt-

schaftlichen Werte an Deutschland. Wenn dem Kreise Monschau seine einzige Bahnverbindung mit dem Mutterlande weggenommen wird, erleidet weder Eupen noch Malmedy Schaden.

Zum Schluß formulierte die deutsche Note wenig höfliche Erwägungen, auf welche wir uns verpflichtet halten, nicht zu antworten.

Wenn die belgische Note auf den Schluß unserer früheren Note auf angeblich wenig höfliche Erwägungen hinweist, auf die sie nicht glaubt eingehen zu sollen, so haben wir vergeblich versucht, herauszufinden, mit welchen Darlegungen wir gegen die von uns stets beobachteten Formen der Höflichkeit verstoßen haben sollen. Wir kämpfen für unser Recht und müssen hierbei diejenigen Momente anführen, die sachlich unsere Forderungen unterstützen. Dazu gehört auch der Hinweis auf einen Wechsel in der Beweisführung des Gegners, der durch Abgehen von seinen ursprünglichen, seinen Anspruch stützenden Darlegungen zweifellos eine Schwäche erkennen läßt. Das gebührend ins Licht zu setzen, ist unser gutes Recht. Wir möchten aber die Gegenfrage stellen, ob die Kommission es als Beweis einer höflichen Beweisführung ansehen will, wenn die belgische Note eine Fassung der deutschen Note als »kindisch« bezeichnet.

Die deutsche Regierung und das deutsche Volk hat in den Parlamenten, in der Presse, durch Volksversammlungen und durch zahlreiche Proteste bereits zu erkennen gegeben, daß sie die Forderung Belgiens auf die Bahnlinie von Monschau für ein unerhörtes Unrecht halten und daß sie dieses Unrecht mit allen erlaubten Mitteln auf das entschiedenste bekämpfen werden. Nachdem der Friedensvertrag genau festgelegt hat, was das deutsche Reich an Land und Leuten abzutreten hat, und nachdem der Friede wieder hergestellt ist, verlangt das deutsche Volk seine Ruhe, um sich wieder aufzurichten und die harten Bedingungen des Friedens, soweit es in seiner Macht liegt, zu erfüllen. Es erhebt mit aller Entschiedenheit Einspruch dagegen, daß seine Ruhe, nachdem der

Frieden in Kraft getreten ist, auß̄ neue dadurch gestört wird, daß ein Nachbarstaat, dessen Gebietsansprüche im Vertrage auf das genaueste beschrieben sind, den Versuch macht, bei der Grenzfestsetzung noch weiteres Gebiet zu erlangen, das ihm nicht zusteht.

### Belgische Zollnote vom 17. März 1920.

Die deutsche Delegation macht geltend, daß die etwaige Abtretung des Streckenteils der Bahnlinie Rötgen—Kalterherberg auf Grund der Zollformalitäten Schwierigkeiten ergeben werden, die sich in den folgenden drei Punkten zusammenfassen lassen:

1. Beträchtliche Verzögerungen im Zuglauf infolge der Zollverpflichtungen, die auf den fünf Bahnhöfen des betreffenden Streckenteils zu erfüllen sind.
2. Unzuträglichkeiten für die deutsche Verwaltung infolge der Notwendigkeit, Zollämter an den genannten Bahnhöfen einzurichten.
3. Schwierigkeiten, denen die Industriellen und Kaufleute des Kreises Monschau bei der Versendung und bei Empfang ihrer Waren ausgesetzt wären.

Die belgische Delegation hält den vorstehenden Bemerkungen folgende Einwände entgegen:

1. Die Abtretung würde anstatt eine Verzögerung im Zuglauf, im Gegenteil eine Beschleunigung der Sendungen zur Folge haben, wenn man berücksichtigt, daß die Zollkontrollen, die gegenwärtig durch den deutschen wie belgischen Zolldienst auf den Zollämtern Sourbrodt, Kalterherberg, Rötgen, Raeren (Eingang), Raeren (Ausgang) und Walheim stattfinden, sich nur noch auf die Zollkontrolle in Raeren und Walheim beschränken würden.

Auf den fünf Stationen der Bahnlinie des Kreises Monschau würden die Züge keinerlei Verzögerungen erleiden, da sie auf belgischem Gebiet fahren würden und weil die Waren, die etwa für den Durchgangsverkehr auf diesen Stationen zu verzollen wären, vorher hier herangebracht werden können, so daß die Zollformalitäten vor der Ankunft der Züge erledigt sein könnten, wie es übrigens auch bei der Eisenbahn hinsichtlich des eingeschriebenen Gepäcks geschieht.

2. Es kann sich nicht um die Einrichtung deutscher Zollbureaus auf den bestehenden Bahnhöfen handeln, diese Bureaus müßten auf deutschem Gebiet auf den Zugangsstraßen eingerichtet werden, aber es muß bemerkt werden, daß im vorliegenden Falle eine einfache Verlegung der an der jetzigen Zollgrenze gelegenen Zollämter die Frage erledigen würde; es würde ohne Zweifel genügen, die Einrichtungen der neuen Lage anzupassen.
3. Es sei gestattet zu versichern, daß im Falle der Abtretung der Bahnlinie an Belgien die Industriellen und Kaufleute dabei ebenfalls ihren Vorteil finden würden. Sie würden die Erleichterung haben, an Ort und Stelle



mit den Zollbehörden verhandeln zu können, ohne es nötig zu haben, sich dazu einer Vermittlung bedienen oder Reisen ausführen zu müssen.

Es würde ein Irrtum sein zu glauben, daß die Lage der Bahn auf belgischem Gebiet die Geschäftsbeziehungen zwischen Monschau und Aachen behindern würde. Ein gleicher Zustand besteht auf verschiedenen Punkten der belgischen Grenze, z. B. Moresnet für den Verkehr nach Holland und in Grand-Rang für den Verkehr mit der französischen Gemeinde Marpent, niemals haben sich daraus Unzuträglichkeiten ergeben, die Anlaß zu Reklamationen oder Beschwerden geboten hätten.

**Deutsche Antwort auf Belgische Zollnote vom 17. März 1920.**

17. März 1920.

**Belgische Zollnote.**

Die deutsche Delegation macht geltend, daß die etwaige Abtretung des Streckenteils Rötgen-Kalterherberg wegen der Zollförmlichkeiten Schwierigkeiten hervorrufen würde, die sich in den folgenden drei Punkten zusammenfassen lassen:

1. Beträchtliche Verzögerungen im Zuglauf infolge der Zollverpflichtungen, die auf den fünf Bahnhöfen des betreffenden Streckenteils zu erfüllen sind;
2. Unzuträglichkeiten für die deutsche Verwaltung infolge der Notwendigkeit, Zollämter auf den genannten Bahnhöfen einzurichten;
3. Schwierigkeiten, denen die Industriellen und Kaufleute des Kreises Monschau bei der Versendung und dem Empfang ihrer Waren ausgesetzt wären.

Die belgische Delegation hält dem vorstehenden Bemerkten folgende Einwendungen entgegen:

1. Die Abtretung würde anstatt einer Verzögerung im Zuglauf im Gegenteil eine Beschleunigung der Sendungen zur Folge haben, wenn man berücksichtigt, daß die Zollkontrollen, die gegenwärtig durch den deutschen wie belgischen Zolldienst auf den Zollämtern in Sourbrodt, Kalterherberg, Rötgen, Raeren (Eingang), Raeren (Ausgang) und Walheim stattfinden, sich nur noch auf die Zollkontrollen in

20. März 1920.

**Deutsche Antwort auf die belgische Zollnote vom 17. März 1920.**

Die belgische Note ist eine Antwort auf die deutscherseits in der Sachverständigenkommission am 16. März mündlich vorgebrachten Gründe, die aus zolltechnischen Gesichtspunkten gegen Abtretung der Bahnlinie Rötgen-Kalterherberg an Belgien sprechen. Sie faßt diese Gründe in drei Punkte zusammen, ohne auf die Hauptsache, nämlich die Schädigung und Verkehrserschwerung, die für die beteiligte Bevölkerung entstehen, näher einzugehen. Trotzdem sollen die Gründe auch deutscherseits an Hand der drei Punkte dargelegt werden.

1. Bei Abtretung der Bahnlinie an Belgien müßten auf den fünf Bahnhöfen des Kreises Monschau sämtliche Reisende zum Betreten und Verlassen des Bahnhofes jedesmal je eine belgische und deutsche Zollkontrolle ihrer Person wie auch des Gepäcks über sich ergehen lassen. So müßten beispielsweise auch Reisende von Lammersdorf nach Monschau, die jetzt unbehindert die Eisenbahn benutzen können, nicht weniger als viermal sich einer Zollrevision unterziehen, was allein wegen der zahlreichen sowohl auf deutscher wie auf belgischer Seite bestehenden Aus- und Einfuhrverbote, insbesondere der eine genaue körperliche Untersuchung bedingenden deutschen Vorschriften zur Verhinderung der Verschleppung deutschen Geldes

Kaeren und Walheim beschränken würden.

Auf den fünf Stationen der Bahnlinie des Kreises Monschau würden die Züge keinerlei Verzögerung erleiden, da sie auf belgischem Gebiet fahren würden und weil die Waren, die etwa für den Durchgangsverkehr auf diesen Stationen zu verzollen wären, vorher hier herangebracht werden können, so daß die Zollförmlichkeiten vor der Ankunft der Züge erledigt sein könnten, wie es übrigens auch bei der Bahn hinsichtlich des aufgelieferten Gepäcks geschieht.

ins Ausland eine erhebliche Belästigung mit sich bringen würde. Auf die Erschwernisse, die dadurch für den Verkehr der Bewohner mit der Kreisstadt zum Besuche von Arzt, Schule, Gericht und sonstigen Behörden entstehen, sei hier nur kurz hingewiesen. Daß durch diese mehrfachen Zollprüfungen, zu denen noch die Passrevision hinzukommt, Verzögerungen in der Abfertigung der Reisenden und des Gepäcks entstehen, bedarf wohl keiner Begründung, und daß diese wiederum nachteilig auf den Zugverkehr einwirken und zu Verzögerungen Anlaß geben können, besonders bei größerem Andrang wie an Markttagen, beweist die Praxis. Der theoretischen Zugbeschleunigung, wie sie die belgische Note annimmt, stehen daher Bedenken der Praxis entgegen. Schon allein der Umstand, daß die Zugaufenthalte in Walheim und Kaeren erheblich vergrößert werden müßten, da an diesen Bahnhöfen alle Reisenden untersucht werden müßten, während gegenwärtig die durch den Gipfel bei Kaeren durchfahrenden Reisenden in abgeschlossenen Zugabteilen unkontrolliert durchfahren, zeigt, daß in der Praxis keine Verbesserungen entstehen können, denn Verkehrser schwerungen können nie Verbesserungen mit sich bringen. Die einzig wirksame Erleichterung und Beseitigung aller Hindernisse würde die Belassung des kleinen Bahnzipsfels von Kaeren bei Deutschland bringen bzw., wenn dieses nicht zugestanden werden sollte, der deutscherseits in Aussicht genommene Bau einer Verbindungsbahn von Walheim nach Rötgen auf deutschem Gebiet.

2. Es kann sich nicht um die Einrichtung deutscher Zollbureaus auf den bestehenden Bahnhöfen handeln. Diese Bureaus müßten auf deutschem Gebiet an den Zugangstraßen eingerich-

2. Die Ansicht der belgischen Note, daß durch eine einfache Verlegung der an der jetzigen Zollgrenze gelegenen Zollämter die Zollprüfung auf deutscher Seite vorgenommen werden könnte,

tet werden. Aber es muß hervorgehoben werden, daß im vorliegenden Falle eine einfache Verlegung der an der jetzigen Zollgrenze gelegenen Zollämter diese Frage erledigen würde. Es würde ohne Zweifel genügen, die Einrichtungen der neuen Lage anzupassen.

trifft nicht zu. Belgischerseits brauchte allerdings nur auf den Bahnhöfen des Kreises Monschau je ein Bahnzollamt errichtet zu werden, dagegen müßten deutscherseits für die einzelnen Bahnhöfe sämtliche Zufuhrstraßen mit Landzollämtern besetzt werden, so daß bei denjenigen Bahnhöfen, die dicht an den Ortschaften liegen, so beispielsweise bei Lammersdorf und Conzen, mehrere Landzollämter errichtet werden müßten. Dort, wo der Bahnhof mitten im Orte liegt, beispielsweise in Rötgen, würde die Durchführung der Zollgrenze und die Errichtung der notwendigen Landzollämter auf unüberwindliche Schwierigkeiten stoßen. Da die Wohnhäuser dort wenige Meter vom Bahnhofgebäude entfernt liegen, müßte um das Bahngelände ein hoher Zaun gezogen werden und, um nicht einzelne Wege völlig zu sperren, müßten die innerhalb der Ortschaft zum Bahnhof führenden Straßen mit Zollämtern besetzt werden. Die Ortschaft würde durch die Bahn in einen belgischen und einen deutschen Teil getrennt werden. Jeder dieser Teile müßte besondere Zugänge zum Bahnhof haben. Die Verbindungswege zwischen den beiden Teilen müßten ebenfalls mit Zollämtern besetzt werden. Kurz, es müßten mitten im Orte mehrere Zollämter eingerichtet werden, was schon wegen der Raumfrage große Schwierigkeiten mit sich bringen würde, da alle diese Zollämter wegen des lebhaften Verkehrs große Einrichtungen und Gebäude (wie Diensträume, Abfertigungshallen, Untersuchungsräume, Lagerräume u. dgl.) erfordern würden. Trotz aller Vorsichtsmaßnahmen wäre ferner eine wirksame Zoll- und Paßkontrolle undurchführbar, und dem Schmuggel wäre Tor und Thür geöffnet, denn es ist klar, daß das dichte Zusammenwohnen der zu verschiedenen Ländern



gehörigen Einwohner den unerlaubten Verkehr auf verbotenen Wegen geradezu herausfordert. Die Orte würden zu den schlimmsten Schmuggelorten werden, Haß und Zwietracht, Bestechung und Denunziantentum würde in den jetzt friedlichen Ortschaften herrschen. Die Undurchführbarkeit, die Zollgrenze mitten durch einen Ort zu ziehen, würde unzweifelhaft belgischerseits das Verlangen auslösen, derartige Orte ganz in das belgische Gebiet einzubeziehen, was die weitere Abtretung auch östlich der Bahnlinie gelegenen deutschen Gebietes nach sich ziehen würde. Die in der Sachverständigenkommission belgischerseits abgegebene Erklärung, daß nur die Bahnlinie und kein östlich davon gelegenes Gebiet verlangt werde, würde daher bei der späteren genauen Festlegung der neuen Grenze voraussichtlich eine Korrektur erfahren.

3. Es sei gestattet zu versichern, daß im Falle der Abtretung der Bahnlinie an Belgien die Industriellen und Kaufleute des Kreises Monschau dabei ebenfalls ihren Vorteil finden würden. Sie würden die Erleichterung haben, an Ort und Stelle mit den Zollbehörden verhandeln zu können, ohne sich dazu einer Vermittlung bedienen oder Reisen ausführen zu müssen.

Es würde ein Irrtum sein zu glauben, daß die Lage der Bahn auf belgischem Gebiet den Verkehr zwischen Monschau und Aachen belästigen würde. Ein gleicher Zustand besteht an verschiedenen Punkten der belgischen Grenze, z. B. in Moresnet für den Verkehr nach Holland und in Grand-Rang für den Verkehr mit dem französischen Gouvernement Marpent. Niemals haben sich daraus Unzuträglichkeiten ergeben, die Anlaß zu Reklamationen oder Beschwerden geboten hätten.

3. Es fällt schwer, dem unter Punkt 3 entwickelten Gedankengange der belgischen Note zu folgen. Nach den dortigen Ausführungen soll durch die Lage der Bahn auf belgischem Gebiet der Verkehr zwischen dem Kreise Monschau und Aachen nicht nur nicht belästigt werden, sondern die Industriellen und Kaufleute des Kreises Monschau sollen sogar noch dadurch Vorteile haben, daß sie infolge des direkten Verkehrs mit den Zollbehörden Erleichterungen hätten. Zunächst handelt es sich nicht nur um den Verkehr zwischen dem Kreise Monschau und Aachen, sondern auch um die Beziehungen der fünf Bahnhöfe des Kreises Monschau untereinander. Angesichts der Tatsache, daß die Bewohner des Kreises sowohl im Verkehr untereinander wie mit dem anderen Mutterlande zwecks Benutzung der Bahn jedesmal das Ausland betreten und verlassen müssen und dabei, ebenso wie die Güter, jedesmal zwei belgische und

deutsche Zollkontrollen durchzumachen haben, während sie bisher völlig unbehindert die Bahn benutzen konnten, kann wohl nicht ernstlich bestritten werden, daß die Zugehörigkeit der Bahn zu Belgien wesentliche Erschwerungen mit sich bringt. Die Erleichterungen ferner, die nach belgischer Ansicht die Bewohner des Kreises Monschau durch die Möglichkeit des unmittelbaren Verkehrs mit den Zollbehörden haben sollen, erscheinen demgegenüber in diesem Zusammenhange eigenartig. Wenn die Bahn deutsch bleibt, sind die Bewohner des Kreises sowohl im Verkehr untereinander wie in ihren Beziehungen zu Aachen ohne jede Zollbelastung, brauchen also auch keine Erleichterung im Verkehr mit den Zollbehörden. Die Ansicht der belgischen Note würde dasselbe sein, als wenn man einen gesunden Menschen, der bisher keines Arztes bedurfte, künstlich krank macht und ihm dann sagt, wie gut es für ihn sei, daß er den Arzt jederzeit bei sich habe.

Sind demnach die Ausführungen der belgischen Note hinfällig, so sind andererseits die Verkehrserschwerungen und Schädigungen für den Kreis Monschau geradezu vernichtend. Für den Personenverkehr ist unter 1. dargelegt, daß sowohl die Zollrevisionen wie auch die Paßkontrollen die Beziehungen der Bewohner des Kreises untereinander und mit Aachen unterbinden. Für jede Benutzung der Bahn müßten die Kreisbewohner sich, abgesehen von den Zollbelastungen, einen belgischen Paß besorgen.

Noch größer sind die Schwierigkeiten für den Güter- und Postpaketverkehr.

Jede Sendung zwischen Aachen und Monschau oder Cammersdorf und Monschau bedürfte

1. eines deutschen Zollverschlusses,
2. eines belgischen Zollverschlusses,
3. einer deutschen Ausfuhrgenehmigung,
4. einer belgischen Einfuhr- oder Durchfuhrgenehmigung.

Zu 1. Der deutsche Zollverschluß ist notwendig, damit auf dem Empfangsort festgestellt werden kann, ob die Sendung so, wie sie in Deutschland aufgeliiefert war, auch wieder in Deutschland angekommen ist.

Zu 2. Der belgische Zollverschluß ist notwendig, damit beim Verlassen des belgischen Gebietes auch der belgische Zollbeamte prüfen kann, ob nicht unterwegs etwas von dem Gut in Belgien verblieben und damit belgischer Zoll hinterzogen ist.

Zu 3. Die deutsche Ausfuhrgenehmigung ist erforderlich, weil wegen der Möglichkeit, durch nachträgliche Verfügung die Sendung in Belgien anzuhalten, das Gut ins Ausland gebracht werden kann.

Zu 4. Die belgische Einfuhr- oder Durchfuhrgenehmigung ist erforderlich, weil durch Anhalten der Sendung in Belgien eine einfuhrverbotene Sendung nach Belgien eingeschmuggelt werden könnte.

Die Ware müßte bei jeder Grenzüberschreitung je vom belgischen und deutschen Zoll behandelt und auf Zollunverleßtheit sowie Ein- und Durchfuhrerlaubniß hin geprüft werden. Der Versender müßte jedes Stück unter Zollverschluß legen lassen, was mit Kosten verbunden ist, und außerdem bei dem deutschen Ausfuhrkommissar wie bei der belgischen Einfuhrzentrale die erforderlichen Genehmigungen einholen, was ebenfalls Kosten, Mühe und Zeit erfordert. Und dieses alles, obwohl es sich um einen Verkehr handelt, der an sich keiner Zollbehandlung unterworfen sein dürfte, da es Sendungen von Deutschland nach Deutschland sind.

Besonders erschwert wird die Zollkontrolle noch dadurch, daß auf den fünf Stationen des Kreises Monschau die

deutsche Zollkontrolle nicht auf dem Bahnhofe selbst, sondern auf dem außerhalb des Bahnhofes gelegenen deutschen Gebiet vorgenommen werden muß, da Belgien jede deutsche Zollbehandlung auf diesen Bahnhöfen verbietet (vgl. die belgische Note unter Nr. 2). Da auf dem Wege zwischen Bahnhof und der deutschen Zollstelle noch Veränderungen oder Vertauschungen mit der Ware vorgenommen werden können, muß das Gut von der und bis zu der deutschen Zollstelle vollständig unter deutschem Zollverschlusse stehen, das bedeutet, daß auch die Güter, die üblicherweise lose in Eisenbahnwagen verladen werden, wie Kartoffeln, Düngemittel, Kohlen usw., hier unter Verpackung (Säcke, Kisten) verladen werden und diese Verpackungen einzeln unter Zollverschluß gelegt werden müssen, denn andernfalls ist nicht die Gewähr gegeben, daß dieselbe Ware wieder nach Deutschland kommt. Beispielsweise könnte ein Wagen hochwertiger Aachener Kohlen auf dem belgischen Bahnhof Monschau entladen und dafür eine gleiche Menge minderwertiger belgischer Kohlen über die deutsche Zollstelle in Monschau ausgeführt werden.

Zu diesen Erschwernissen kommt noch hinzu, daß die Bewohner des Kreises Monschau jedesmal zum Anbringen und Abholen der Eisenbahngüter sich selbst einer Zoll- und Paßkontrolle unterwerfen müßten, da sie ja ins Ausland gehen müssen, daß sie mit belgischen Beamten verkehren, also französisch sprechen müssen, daß sie mit belgischem Gelde zahlen, also stets sich ausländisches Geld besorgen müssen.

Ähnlich wie beim Eisenbahngüterverkehr würde auch der Postpaketverkehr erschwert werden. Auch hier müßten für jeden der fünf Bahnhöfe des Kreises Monschau besondere zollamtlich verschlossene Sammelbehälter seitens der deutschen Postbehörde gebildet werden.

Wie kann bei dieser Sachlage bestritten werden, daß bei Abtretung der Bahnlinie



an Belgien der Verkehr für den Kreis Monschau erschwert wird! Er wird nicht nur erschwert, er wird sogar unterbunden! Der Kreis Monschau wird seiner einzigen Bahnlinie beraubt und völlig vom Mutterlande getrennt.

Daselbe, was Belgien als Erschwer-  
nis für den Verkehr zwischen den Kreisen Eupen und Malmedy angeführt hat, will es hier nicht gelten lassen, wo es sich um den Kreis Monschau handelt. Nein, nicht daselbe, sondern viel mehr!

Bei den Kreisen Eupen und Malmedy handelt es sich um einen schwachen Wechselverkehr, hier bei dem Kreise Monschau um den Verkehr der Bewohner mit ihrer Kreishauptstadt und die lebhaften Beziehungen mit dem Industriebezirk bei Aachen.

Für den Verkehr der Kreise Eupen und Malmedy sind auch bei Benutzung der Bahn über Monschau Erleichterungen vorgesehen, indem die belgischen Tarife durchgerechnet werden und deutscherseits Belgien das Fahren mit eigenen Zügen in Aussicht gestellt ist. — Für den Kreis Monschau nichts dergleichen!

Für die Kreise Eupen und Malmedy entstehen auf dem Wege über Monschau kaum Zollbelästigungen, da die Güter in belgischen Zügen durchgeführt werden können und nur auf belgischen Bahnhöfen behandelt werden. — Der Verkehr des Kreises Monschau wird durch die Zollschwierigkeiten so gut wie erdröselt.

Die Kreise Eupen und Malmedy sind für ihren Wechselverkehr auf den Weg über Monschau nicht angewiesen, da sie noch drei andere rein belgische Wege zur Verfügung haben. — Der Kreis Monschau wird seiner einzigen Bahnlinie beraubt.

Wenn die Bahnlinie an Belgien abgetreten wird, dann tritt der Fall ein, daß ein Verkehrsweg, der seinerzeit geschaffen ist, um ein Gebiet zu erschließen, für dieses Gebiet unbrauchbar gemacht wird. Die Bahn ist im Jahre 1885 zunächst nur bis

Monschau gebaut, gerade um diesen Kreis aus seiner vom Verkehr abgeschlossenen Lage zu befreien, und erst in späteren Jahren ist die Bahn nach Süden verlängert worden. Jetzt soll der Kreis Monschau wieder völlig vom Verkehr abgeschlossen werden.

Die Grenze soll nach Artikel 35 des Friedensvertrages unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Lage und der Verkehrswege festgelegt werden. — Der Kreis Monschau sieht im Hinblick auf diese Bestimmung mit Zuversicht der Entscheidung entgegen.

**Nr. 14.**

Übersetzung.

**Protokoll**

**der Sitzung der Deutsch=Belgischen Grenzkommission  
vom 27. März 1920 in Lüttich.**

Gegenwärtig sind alle Kommissare. Den Vorsitz führt der französische Oberstleutnant **L i l h o**.

Die Sitzung beginnt mit der Vorlesung des Protokolls der Sitzung vom Mittwoch, dem 17. März 1920. Das Protokoll wird genehmigt.

Der Vorsitzende ergreift hierauf das Wort. Er verliest die folgenden beiden Absätze der Sitzung vom 31. Januar 1920, an der nur die Kommissare der nicht unmittelbar beteiligten Mächte teilgenommen haben:

»Für den Fall, daß Grenzveränderungen von geringem Umfang für erforderlich erachtet werden, kann die Kommission sie aussprechen, ohne sich damit zu beschäftigen, gleichwertige Kompensationen ausfindig zu machen.

Für den Fall, daß Änderungen von großem Umfang sich als erforderlich erweisen sollten, kann die Kommission sie aussprechen, wird aber dann Sorge dafür tragen, daß zwischen den Objekten, deren Austausch hiernach den beteiligten Mächten auferlegt werden wird, eine angemessene Kompensation stattfinden wird.«

Der Vorsitzende schlägt vor, diese beiden Absätze auf Grund der Erwägung, daß im Friedensvertrag von Kompensationen nicht die Rede ist, und unter Berücksichtigung der diesbezüglichen Note des deutschen Vertreters vom 31. Januar 1920 für ungültig zu erklären.

Der Vorschlag wird einstimmig angenommen.

Der Vorsitzende fügt hinzu, daß in Zukunft jeder Beschluß in einer Vollsitzung gefaßt werden soll.

Zufolge der soeben getroffenen Entscheidung beschließt die Kommission einstimmig, auch die Absätze 2, 3 und 4 des Protokolls der Sitzung vom 3. Februar 1920 für ungültig zu erklären.

Der Vorsitzende gibt sodann in einigen Worten einen Überblick über die Arbeiten der Kommission. Die verschiedenen Zusammenkünfte in Paris haben kein entscheidendes Ergebnis herbeigeführt. Die Zusammenkünfte sind in Lüttich fortgesetzt worden. Eine Einigung zwischen dem deutschen und dem belgischen Kommissar ist nicht zustande gekommen, es hat sogar an den Voraussetzungen der Einigung gefehlt. Die Kommission hat Sachverständige befragt. Diese haben dauernd auf ihrem Standpunkt verharret. Der englische und der italienische Kommissar sind nach sehr gründlicher Prüfung der Ansicht, daß es bezüglich der außerordentlich wichtigen Frage der Eisenbahn Raeren-Kalterherberg an dem Boden für eine Verständigung zwischen dem deutschen und dem belgischen Standpunkt fehlt. Die Kommissare der nicht unmittel-

bar beteiligten Mächte haben den Eindruck und die Überzeugung, daß sie eine Entscheidung treffen müssen.

Der deutsche Kommissar bemerkt, daß er in seinen verschiedenen Notenvorschläge gemacht habe, die geeignet seien, alle von der belgischen Delegation bezüglich der Linie Kalkerherberg—Maeren geäußerten Wünsche zu befriedigen.

Der Vorsitzende macht eine Bemerkung zu der letzten Note der deutschen Sachverständigen. Er verliest zwei Stellen aus dieser Note, die auf Seite 2, beginnend mit den Worten »Da Deutschland an sich der leidende Teil ist . . . .«, und die zweite in derselben Note. Als französischer Kommissar protestiert er gegen die erste Stelle. Den Leiden, von denen die Sachverständigen in der deutschen Note sprechen, stellt er die Leiden gegenüber, die die verbündeten Länder haben erdulden müssen. Als Vorsitzender der Kommission könne er in keiner Weise den beinahe drohenden Ton in dem letzten Teil der Note dulden. Derartige Worte und Sätze sollten niemals ausgesprochen werden und sollten noch weniger in Berichten von Sachverständigen über eine Eisenbahnfrage vorkommen.

Der deutsche Kommissar erwidert, daß die deutsche Note, gegen deren Stellen der französische Kommissar Protest erhebt, eine von den Sachverständigen verfaßte Note ist. Die Stelle auf Seite 2 ist ohne sein Zutun hineingekommen. Sie ist dadurch hervorgerufen worden, daß die belgische von dem Waffenglück spricht. Nach deutscher Auffassung hat der Friedensvertrag zwischen den Alliierten und dem besiegten Deutschland lediglich ein Rechtsverhältnis geschaffen, es kann deshalb auch nur eine rechtliche Auslegung in Frage kommen. Was die Stelle am Schluß der Note betrifft, so richtet sie sich nicht an die Kommission, sondern ist hervorgerufen durch den Anspruch der belgischen Regierung und der belgischen Eisenbahnverwaltung, die bestrebt sind, Belgien Vorteile zu verschaffen, die dem Geiste des Friedensvertrages widersprechen. Diese Ansicht ist sowohl im deutschen Parlament wie in der deutschen Presse wie auch in zahlreichen Versammlungen im Rheinland und im ganzen Deutschland zum Ausdruck gekommen.

Der Vorsitzende erklärt, daß der Zwischenfall erledigt ist, und setzt seine zusammenfassende Darstellung fort.

Er schlägt der Kommission vor, über folgende Frage 1 abzustimmen: 1. Kann der Zustand der Grenze, wie sie in den Artikeln 27 und 29 des Vertrages von Versailles geschrieben ist, ohne Änderungen aufrechterhalten bleiben, soweit die Frage der Eisenbahn von Trois-Berges nach Aachen in Frage kommt?

Die Kommission beschließt einstimmig, sofort zur Abstimmung zu schreiten.

Der deutsche Kommissar antwortet: Ja.

Der belgische Kommissar antwortet: Nein.

Der englische Kommissar antwortet: Nein.

Der italienische Kommissar antwortet: Nein.

Der japanische Kommissar antwortet: Nein.

Der französische Kommissar antwortet: Nein.

Die Kommission hat sonach mit fünf Stimmen gegen eine entschieden, daß die Antwort auf die gestellte Frage lautet: Nein.

Der Vorsitzende erteilt hierauf das Wort dem englischen und italienischen Kommissar, Berichterstattern über die Frage der Eisenbahn.



Der englische Kommissar übergibt seinen Bericht. Dieser wird verlesen und von dem deutschen Dolmetscher übersetzt.

Der italienische Kommissar übergibt seinen Bericht. Dieser wird verlesen und von dem deutschen Dolmetscher übersetzt.

Nach der Verlesung schlägt der Vorsitzende der Kommission vor, zufolge dieser beiden Berichte über die folgende Frage 2 abzustimmen: 2. Erscheint es angezeigt, den Eisenbahnbogen bei Raeren unter gewissen, von der Kommission zu genehmigenden Bedingungen Deutschland zu überlassen?

Die Kommission beschließt einstimmig, sofort zur Abstimmung zu schreiten.

Der deutsche Kommissar antwortet: Ja.

Der belgische Kommissar antwortet: Nein.

Der englische Kommissar antwortet: Nein.

Der italienische Kommissar antwortet: Nein.

Der japanische Kommissar antwortet: Nein.

Der französische Kommissar antwortet: Nein.

Die gestellte Frage 2 ist also mit einer Mehrheit von fünf Stimmen gegen eine von der Kommission mit Nein beantwortet.

Der Vorsitzende schlägt sodann vor, über folgende Frage abzustimmen: 3. Erscheint es angezeigt, den Eisenbahnbogen Kalterherberg—Raeren unter gewissen, von der Kommission zu genehmigenden Bedingungen Belgien zuzusprechen?

Der deutsche Kommissar widerspricht der Abstimmung über die gestellte Frage. Er beruft sich auf den von ihm ständig vertretenen Standpunkt: Die Kommission ist nicht zuständig, um Grenzänderungen von großem Umfang auszusprechen, insbesondere hinsichtlich der in Frage stehenden Eisenbahnlinien.

Mit einer Mehrheit von fünf Stimmen gegen eine (die des deutschen Kommissars) beschließt die Kommission sofort zur Abstimmung zu schreiten.

Die Antwort des deutschen Kommissars auf die Frage 3 lautet: Ich nehme an der Abstimmung nicht teil, weil ich der Ansicht bin, daß die Kommission nicht zuständig ist.

Die Antwort des belgischen Kommissars auf die Frage 3 lautet: Ja.

Die Antwort des englischen Kommissars auf die Frage 3 lautet: Ja.

Die Antwort des italienischen Kommissars auf die Frage 3 lautet: Ja.

Die Antwort des japanischen Kommissars auf die Frage 3 lautet: Ja.

Die Antwort des französischen Kommissars auf die Frage 3 lautet: Ja.

Die Kommission entscheidet also mit einer Mehrheit von fünf Stimmen gegen eine Stimmenthaltung, daß die Antwort auf die gestellte Frage lautet: Ja.

Der Vorsitzende bemerkt hierauf, daß in der soeben entschiedenen Frage 3 von Bedingungen die Rede ist, die von der Kommission genehmigt werden müssen. Er ist der Ansicht, daß es, um diese Bedingungen festzustellen, zweckmäßig wäre, wenn der deutsche und der belgische Kommissar zu einer Einigung gelangen würden.

Der deutsche Kommissar erklärt, er könne sich mit dem belgischen Kommissar nicht eher ins Benehmen setzen, als bis er seine Regierung gefragt habe, weil er Instruktionen für sein Verhalten haben müsse. Er protestiert gegen die von der Kommission getroffene

Entscheidung, weil diese seiner Ansicht nach dem Vertrag von Versailles widerspricht. Die Kommission nimmt Kenntniss von seinem Protest, ohne daß hierdurch der soeben bekanntgegebene Entschluß irgendwie beeinträchtigt werden könne.

Der deutsche Kommissar bittet um Aufklärung über das Zentralorgan für die Grenzkommissionen. Der Vorsitzende erwidert, er könne keine Aufklärungen geben, er habe bis zum heutigen Tage niemals in Beziehung mit dem Zentralorgan gestanden.

Von den Berichten des englischen und des italienischen Kommissars sollen Abschriften dem vorstehenden Protokoll beigelegt und den verschiedenen Kommissaren in der nächsten Sitzung übergeben werden, die auf Montag, den 29. März, 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Uhr, im Regierungsgebäude in Lüttich festgesetzt wird.

### Bericht des englischen Kommissars.

1. Man muß zugeben, daß die gegenwärtige Lage der Eisenbahn, welche die Provinzen Eupen und Malmedy verbindet, derartig ist, daß daraus für die Zukunft viele Belästigungen und Unannehmlichkeiten entstehen werden, falls keine Veränderungen vorgenommen werden, wegen des Streckenteils, welcher dreimal die deutsch-belgische Grenze durchschneidet.

2. Zwei Lösungen ergeben sich von selbst, nämlich:

- a) den Raerener Bogen Deutschland zuzusprechen, daß in diesem Falle die Eisenbahn von Aachen bis zum Schnittpunkte der belgischen Grenze bei Kalterherberg besitzen würde;
- b) den Streckenteil, welcher die Provinzen Eupen und Malmedy verbindet, Belgien zuzusprechen, welches in diesem Falle die ganze Eisenbahn zwischen Lengeler und Raeren besitzen würde.

Es ist klar, daß jede Lösung dieser Frage entsprechend den Paragraphen a oder b die Interessen der einen oder anderen Partei bis zu einem gewissen Grade verletzen wird.

3. Betrachtet man den Inhalt des letzten Teiles des ersten Absatzes des Artikels 35 des Friedensvertrages, so wirft sich sofort die Frage auf, in welchem Maße kommt die genannte Eisenbahn für die wirtschaftliche Lage und die Verkehrsmöglichkeiten der belgischen und deutschen Regierung in Betracht.

4. Da die Kreise Eupen und Malmedy Belgien zugeteilt worden sind, ist es vom belgischen Gesichtspunkte aus absolut gerechtfertigt, anzunehmen, daß man in Zukunft wirtschaftliche Beziehungen zwischen diesen Kreisen herstellen wird, und man kann nicht ableugnen, daß die Überlassung der Eisenbahn, welche gegenwärtig auf deutschem Gebiet zwischen Raeren und dem Kreise Malmedy fährt, einen bedeutenden Einfluß auf die Entwicklung dieser Beziehungen haben wird. Wenn die Eisenbahn so Belgien übertragen worden ist, wird es überdies den Bewohnern des Kreises Malmedy, welche sich in der Nachbarschaft der von Ulflingen nach Aachen gehenden Bahn befinden, ermöglicht, im allgemeinen auf einem direkten Wege, welcher ganz auf belgischem Gebiete liegt, nach Raeren und dem Kreise Eupen zu kommen.

Die Überlassung dieses Streckenteils der Eisenbahn an Belgien würde ihm zwei von Süden nach Raeren gehende Eisenbahnen geben, was ihm gute wirtschaftliche Entwicklungsmöglichkeiten verschaffen würde.

5. Vom deutschen Gesichtspunkte aus würde die Überlassung des Raerener Bogens ihm die Eisenbahn geben bis Kalterherberg im Süden; obgleich diese Lösung die Bedürfnisse von Rötgen, Montschau und Kalterherberg sicherstellt, so wäre dies mehr ein internationales wie ein nationales Zugeständnis; denn die Linie verbindet gegenwärtig nicht

zwei deutsche Provinzen, wie es der Fall bei den beiden belgischen Provinzen Eupen und Malmedy ist, sondern stellt einen Teil einer internationalen Linie von Luxemburg nach Aachen dar.

6. Die Deutschen behaupten, daß mit Abtretung der Bahnlinie an Belgien die Hauptchauffee, welche Lammersdorf und die weiter südlich gelegenen Ortschaften mit Aachen verbindet, für sie verloren sein würde und sie keine andere Verbindungsmöglichkeit hätten.

Das ist nicht absolut richtig, denn es führt eine gute Straße nordwestlich von Lammersdorf bis in die Gegend von Finkenbur und von hier bis Rott und bis zur Hauptstraße nach Aachen, gleichzeitig mit der Straße nach Rötgen führt bei Finkenbur eine Straße gerade nach Westen, welche unter sehr guten Gefälleverhältnissen gebaut ist; die Oberfläche ist stellenweise schlecht, aber nach Instandsetzung würde diese Straße so gut sein wie irgendeine Straße in der Umgebung.

7. Die Deutschen sind geneigt, die Anwendung von Sonderwagen und Lokomotiven zum Transport der belgischen Güter zu gestatten, und es ist gerechtfertigt, zu behaupten, daß, wenn die Maßnahme möglich ist, die Belgier dieselben Zugeständnisse machen könnten, im Falle ihnen die Linie Kalterherberg—Raeren zugesprochen würde.

8. Nach eingehender Prüfung aller Dokumente, Zahlen usw., welche den Kommissären durch die Eisenbahn- und Zollfachverständigen überreicht sind, bin ich der Ansicht, daß die lokalen wirtschaftlichen Verhältnisse die Überlassung der Eisenbahn von Raeren nach Kalterherberg rechtfertigen. Deshalb empfehle ich die Annahme dieser Lösung, welche den Bestimmungen des Artikels 35 des Friedensvertrages von Versailles entspricht (unter dem Vorbehalt, daß die belgische Regierung den Städten Rötgen, Monschau und Kalterherberg alle möglichen Erleichterungen gibt zum Transport ihrer Güter usw. auf der Bahn und gleichzeitig garantiert, daß es der Wasserversorgung des Wasserbeckens bei Rötgen, welches von den Höhen gespeist wird, die zum Teil in belgischen Besitz übergehen werden, kein Hindernis entgegensetzt).



### Bericht des italienischen Vertreters.

Der Artikel 35 des Versailler Vertrages schreibt vor, daß die Grenzkommission die neue Grenzlinie zwischen Belgien und Deutschland, beschrieben im Artikel 27 des Friedensvertrages, unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Lage und der Verkehrswege festzulegen hat.

Der belgische Vertreter hat die Aufmerksamkeit der Kommission auf die Eisenbahn Ulflingen—(Trois-Vierges)—Aachen, welche auf einer Strecke von ungefähr 80 km fünfmal die deutsch-belgische Grenze durchschneidet, gelenkt.

Nach Prüfung der von den belgischen und deutschen Vertretern dargelegten Begründungen und derjenigen der belgischen und deutschen technischen Sachverständigen, welche von der Kommission berufen wurden, um eine Verständigung der beteiligten Parteien herbeizuführen, ist der italienische Vertreter der Ansicht, daß es nicht möglich ist, die fragliche Eisenbahn in der Lage zu belassen, in welche die strikte Anwendung des Artikels 27 des Versailler Vertrages sie versetzen würde. Mit Rücksicht darauf stellt er folgende Erwägungen an:

1. Der Bogen, den die Bahn bei Hemmeres auf deutschem Gebiet macht, ist von geringer Ausdehnung und kann ohne Bedenken Belgien zugeteilt werden.

2. Hinsichtlich des Verkehrs, sowohl international wie lokal, ist es unannehmbar, daß Personen- oder Güterzüge auf einer Strecke von ungefähr 36 km (von Kalterherberg bis Raeren) dreimal aufgehalten werden, um den Zollformalitäten zu genügen.

Da die Eisenbahn einen Bogen auf deutschem Gebiet zwischen Kalterherberg und Rötgen und einen Bogen auf belgischem Gebiet bei Raeren macht, gibt es, um diese Unannehmlichkeiten zu vermeiden, nur zwei Lösungen:

- den Raerener Bogen Deutschland zuzuteilen oder
- den Streckenteil Kalterherberg—Rötgen Belgien zuzuteilen.

Aber die erste Lösung muß zurückgewiesen werden und der Streckenteil Kalterherberg—Rötgen vielmehr Belgien zugesprochen werden.

a) Die Eisenbahn, welche den deutschen Bogen durchfährt, war normalerweise der Verbindungsweg zwischen den deutschen Kreisen Malmedy und Eupen.

Ein derartiger Verbindungsweg muß auch weiter unter den beiden Kreisen bestehen bleiben, selbst nach ihrer Zuteilung an Belgien, denn es entspricht sicher nicht dem Geiste des Versailler Vertrages, Belgien als einen Teil der Entschädigung diese zwei Kreise zu geben und ihnen zu gleicher Zeit einen direkten und so bedeutenden Verbindungsweg wie die genannte Bahn wegzunehmen; der Geist des Friedensvertrages geht aus dem Artikel 35 hervor.

b) Der Vertrag von Versailles hat Belgien eine Gebietserweiterung zugesprochen, die Kommission kann sich dem Geiste des Vertrages nicht widersetzen, indem sie die Ge-

bietsvorteile Belgiens durch Überlassung des Raerener Bogens an Deutschland verringert.

3. Da die Eisenbahn zwischen Kalterherberg und Rötgen den Kreis Monschau mit Aachen verbindet, hat die Kommission die Pflicht, auch diesen Kreis zu berücksichtigen, insofern seine Verbindungswege und seine wirtschaftlichen Interessen betroffen werden (Artikel 35). Weil es nun unmöglich ist, diesen Streckenteil Deutschland zu belassen, so ist der italienische Vertreter der Ansicht, daß sich die Kommission versichern muß, daß Belgien genügende Garantien gibt, damit der Verkehr zwischen dem Kreise Monschau und Deutschland und umgekehrt nicht gehindert wird durch die Tatsache, daß die Bahn Belgien zugesprochen wird.

4. Indem der Streckenteil Kalterherberg—Raeren Belgien zugesprochen wird, durchschneidet man die große Chaussee Monschau—Rötgen—Aachen, aber diese Chaussee ist verdoppelt durch eine andere: Monschau—Simmerath—Lammersdorf—Kott, welche nur einer Verbesserung bedarf, um einen stärkeren Verkehr auszuhalten. Diese Straße verlängert um einige Kilometer den Weg von Monschau nach Aachen, aber der belgische Staat muß alle Erleichterungen geben, damit die direkte Straße Monschau—Rötgen—Aachen auch weiter dem Verkehr zwischen Monschau und Aachen dienen kann.

Die Verbindungen zwischen Lammersdorf und Rötgen können außer der normalen Straße südlich der Eisenbahn noch sichergestellt werden durch die Straße von Kott und selbst durch den Querweg entlang dem Wasserwerk von Rötgen, wenn dieser durch eine Steingrundlage verbessert wird.

5. Das Aachener Wasserwerk ist zum Teil durch die Wasserläufe eines Abschnittes des an Belgien abzutretenden Bogens gespeist. Der italienische Vertreter ist der Ansicht, daß die Kommission sich auch hier versichern muß, daß der belgische Staat alle Garantien gibt zur Aufrechterhaltung der zu diesem Zwecke von den deutschen Behörden gegenwärtig getroffenen Einrichtungen, damit die Wasserversorgung des Aachener Beckens auch fernerhin gesichert ist wie vorher.

Der Oberstleutnant.  
gez. Pellissone.



Bildliche Darstellung der Verkehrsbeziehungen der Kreise Monschau, Eupen und Malmédy unter sich und zu Deutschland und Belgien.

Aperçu du trafic des cercles de Montjoie, d'Eupen et de Malmédy ainsi que du trafic existant entre ces cercles, d'une part, et l'Allemagne et la Belgique, d'autre part.

Map of traffic connecting the districts of Eupen, Malmédy and Montjoie each other and with Germany.

1 mm = 5000 t.

