

E VED, A + W, 1909–1955/5/1

*Der Vorsteher des Handels-, Industrie- und Landwirtschaftsdepartementes,
A. Deucher, an den Vorsteher des Departementes des Innern des
Kantons Basel-Stadt, E. Wullschleger*

Kopie

S

Bern, 29. September 1904

Wir beehren uns, Ihnen ergebenst mitzuteilen, dass anlässlich der zurzeit in Luzern stattfindenden Handelsvertragsunterhandlungen mit Deutschland vom Chef der deutschen Delegation vorläufige Erklärungen betreffend den Hünigerkanal und die Rheinschiffahrt abgegeben worden sind, welche Sie in beiliegender Notiz¹ wiedergegeben finden. Sie werden denselben entnehmen, dass sich die Reichsbehörde mit Bezug auf die gewünschte Aufnahme der Schweiz in die Rheinschiffahrtsakte als unkompetent erklärt, und dass sie ein Entgegenkommen hinsichtlich der Verbindung mit dem Hünigerkanal von Bedingungen abhängig macht, welche mit einer Ablehnung auch dieses Begehrens ziemlich gleichbedeutend sind.

Wir beabsichtigen nun zunächst, unsere Gesandtschaft in Berlin zu ersuchen,

1. *Annex.*



das Auswärtige Amt auch zu einer *schriftlichen* Antwort zu veranlassen und demselben die Gründe mitzuteilen, aus welchen wir uns mit der in Luzern erhaltenen Auskunft nicht als befriedigt erklären können.

Haben Sie die Güte, uns auf Anfang nächster Woche Ihre Ansicht hierüber, sowie über das weitere Vorgehen mitzuteilen, und genehmigen Sie, Herr Regierungsrat, den Ausdruck unserer vorzüglichen Hochachtung.

ANNEX

Aufzeichnung zu den vom Chef der deutschen Handelsvertragsdelegation gemachten mündlichen Erklärungen

Kopie

Luzern, 20. September 1904

NOTIZ

Vom Chef der deutschen Handelsvertragsdelegation, Hrn. Direktor v. Koerner, sind anlässlich der Unterhandlungen in Luzern mit Bezug auf die von der Schweiz formulierten Wünsche betreffend den Hüningerkanal und die Rheinschiffahrt mündlich folgende Erklärungen abgegeben worden:

1. Hüningerkanal

Der Anschluss der Schweiz an den Hüningerkanal stosse fast in allen beteiligten Kreisen auf Widerstand. Eine günstige Haltung nehme nur die elsässisch-lothringische Landesverwaltung ein. Die oberrheinischen Hafenstädte und die Eisenbahnverwaltungen befürchten eine erhebliche Schädigung ihrer Interessen. Die k. Regierung sei indessen im Prinzipie gleichwohl bereit, der Schweiz entgegenzukommen. Daran müsse jedoch die Bedingung geknüpft werden, dass die zu erstellende Verbindungsbahn zwischen St. Johann und Hünigen von der Reichseisenbahnverwaltung administriert und dass der letzteren eine Einwirkung bei der Aufstellung des Kanaltarifs gestattet werde, z. B. in der Form, dass ihr der letztere zur Genehmigung unterbreitet würde.

Alles nähere wäre den späteren Beratungen einer Kommission von Fachmännern beider Staaten vorzubehalten. Über die prinzipielle Verständigung könnte einstweilen ein Protokoll aufgesetzt und gleichzeitig mit dem neuen Handelsvertrag unterzeichnet werden.

2. Rheinschiffahrt

Man stelle sich auf den Standpunkt, dass vor allem die Schiffbarkeit des Rheins bis Basel erwiesen sein müsste, bevor von einem Beitritt der Schweiz zur Rheinschiffahrtsakte die Rede sein könnte. Einstweilen sei man durch den Verlauf der diesjährigen Probefahrten eher zu Zweifeln berechtigt. Abgesehen hievon, wäre der Schweiz mit der Berufung auf die genannte Akte noch nicht gedient, da die letztere in neuerer Zeit durch die internationale Schiffahrtskommission eine so einschränkende Auslegung erfahren habe, dass die deutschen Uferstaaten nicht ohne weiteres zur Mitwirkung an den nötigen technischen und administrativen Vorkehrungen für die Einrichtung einer Schiffahrt bis Basel herangezogen werden könnten. Die Anknüpfung besonderer Unterhandlungen mit diesen Staaten wäre nicht zu umgehen, auch schon deswegen, weil überhaupt nicht das Deutsche Reich, sondern nur diejenigen Einzelstaaten, welche die Akte vereinbart haben, beteiligt seien. Selbst mit Bezug auf Elsass-Lothringen könne nicht wohl von einer Zugehörigkeit des Reiches zur Gemeinschaft der Rheinuferstaaten gesprochen werden; es komme dabei nur die Person des Kaisers, als obersten Landesherrn, in Betracht. Gegen die Aufnahme der Schweiz in die Rheinschiffahrtsakte bestünden allerdings auch von einem ganz allgemeinen Gesichtspunkt aus Bedenken, weil die Schweiz und Holland zusammen ein Übergewicht bei der Entscheidung gemeinsamer Schiffahrtsangelegenheiten erhalten könnten.

Diese Eröffnungen sind unter dem Vorbehalte, das Auswärtige Amt in Berlin noch um eine schriftliche Beantwortung der ihm von Hrn. Minister Roth seinerzeit im Auftrage des Bundesrates

3. OKTOBER 1904

93

notifizierten Begehren zu ersuchen, vorläufig mit folgenden Bemerkungen entgegengenommen worden:

1. Was den *Hünigerkanal* betrifft, so seien die Eröffnungen als gleichbedeutend mit einer Ablehnung des Projektes zu betrachten, sofern an der Bedingung einer massgebenden Mitwirkung der Reichseisenbahnverwaltung bei der Aufstellung des Kanaltarifs festgehalten würde. Das Interesse dieser Verwaltung liege darin, zu verhindern, dass die Kanaltaxen so niedrig gehalten werden, wie es sein müsste, um eine Konkurrenz des Kanals mit den Bahnen zu ermöglichen.

2. Hinsichtlich der *Rheinschiffahrt* halte man hierseits dafür, dass die Aufnahme der Schweiz in die Akte, in welcher die Mitwirkung der Uferstaaten an den technischen und administrativen Vorkehrungen für die Einrichtung einer regelmässigen Schiffahrt ausdrücklich vorgesehen ist, diesen Vorkehrungen naturgemäss vorangehen müsse. Die Schiffbarkeit des Rheins bis Basel sei durch den bei der letzten Versuchsfahrt vorgekommenen Unfall, der sich auch auf Stromstrecken ereignen könnte, die dem Schiffsverkehr schon lange dienen, keineswegs in Frage gestellt, sondern durch den übrigen Verlauf der Versuchsfahrten nach dem Urteil Sachverständiger erwiesen worden. Dabei sei in Berücksichtigung zu ziehen, dass diesen Fahrten keine Verbesserungen des Strombettes oder sonstige Hülfarbeiten vorangegangen waren. Es dürfe auch daran erinnert werden, dass schon in der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts eine regelmässige Dampfschiffahrt zwischen Basel und Strassburg betrieben worden sei.