

Basel, den 3. Oktober 1904.



Handel  
5. Okt. 04.

Gehr

Das Departement des Innern  
des Kantons Basel-Stadt

an das Eidg. Handelsdepartement.

BERN.

Hochgeachteter Herr Bundesrat,

Sie haben die Güte, uns mit Zuschrift vom 29. September abhin von den vorläufigen Erklärungen, die anlässlich der zurzeit in Luzern stattfindenden Handelsvertragsunterhandlungen mit Deutschland in Sachen des Hünigerkanals und der Rheinschiffahrt von der deutschen Delegation abgegeben worden sind, Kenntnis zu geben. Gleichzeitig wünschen Sie unsere Ansichten über diese Erklärungen und über das weitere Vorgehen kennen zu lernen.

Wir sprechen für Ihre gefälligen Mitteilungen den verbindlichsten Dank aus und beehren uns, in Nachstehendem unsere Ansichten darzulegen.

Dabei erlauben wir uns vorzuschicken, dass es uns wegen Abwesenheit des Unterzeichneten in Amtsgeschäften am 30. September und 1. Oktober nicht möglich gewesen ist, Ihre Mitteilungen dem Regierungsrate in seiner letzten Sitzung vom 1. Oktober vorzulegen. Sie wollen daher das weiter unten Gesagte lediglich als die Auffassung unseres Departements betrachten. Immerhin glauben wir annehmen zu dürfen, dass sich die Auffassung des Regierungsrates im wesentlichen mit der unsrigen deckt.

Selbstverständlich werden wir nicht verfehlen, den Regierungsrat in seiner nächsten Sitzung vom 5. Oktober vom gegenwärtigen Stande der

Copie für Lucerne

5. X. 04

Erk. 10/10/04.



Angelegenheit zu unterrichten und, falls diese Behörde in irgend einem Punkt eine Ergänzung unserer Darlegung für notwendig erachten sollte, Sie davon sofort in Kenntnis zu setzen.

Zur Sache selbst übergehend, glauben wir Ihre Absicht, das deutsche Auswärtige Amt zu einer schriftlichen und motivierten Erklärung zu veranlassen, als eine der gegenwärtigen Situation durchaus angemessene bezeichnen sollen, und wir werden Ihnen natürlich sehr zu Dank verpflichtet sein, wenn Sie die Freundlichkeit haben werden, uns diese Erklärung seinerzeit zur Kenntnis zu bringen.

In der Tat erachten wir mit Ihnen die von der deutschen Delegation vorläufig mündlich abgegebene Erklärung als eine sehr wenig befriedigende.

Was den Hüningerkanal betrifft, so kann in dieser Erklärung ein ernsthaftes Entgegenkommen von Seite Deutschlands nicht erblickt werden. Ueber die eine Bedingung, wonach die zwischen dem Hafen in Grosshüningen und dem Güterbahnhof St. Johann zu erstellende Geleiseverbindung, statt von den schweiz. Bundesbahnen, von den deutschen Reichseisenbahnen in Betrieb zu nehmen wäre, liesse sich schliesslich diskutieren, immerhin nur in der Voraussetzung, dass dabei die Interessen der Schweiz und Basels in jeder Hinsicht ausdrücklich gewahrt blieben. Dagegen ist jede massgebende Mitwirkung der deutschen Bahnen bei der Aufstellung des Kanaltarifs absolut unannehmbar. Denn sie wäre gleichbedeutend mit der Konkurrenzunfähigkeit der Kanalschifffahrt. Dabei stimmen wir mit Ihnen vollständig überein.

Immerhin müssten wir es tief bedauern, wenn wegen der vorläufigen Stellungnahme Deutschlands die Unterhandlungen jetzt schon als gescheitert würden betrachtet werden. Denn die Ausgestaltung des Hüningerkanals ist im Hinblick auf den Anschluss der Schweiz an das französisch-belgische Kanalnetz - ein Motiv, das allerdings gegenüber Deutschland nicht ins Feld geführt werden kann - von volkswirtschaftlich so hervorragender Bedeutung, dass unseres Erachtens nichts sollte unversucht gelassen werden, um mit dem Deutschen Reich zu einer Einigung zu gelangen. Wir möchten Sie daher dringend bitten, die Unterhandlungen im angegebenen Sinne weiterzuführen

zu wollen.

Was die Rheinschiffahrt anbelangt, so gehen wir mit den Bemerkungen, mit denen die Erklärungen der deutschen Delegation von Ihnen vorläufig entgegengenommen worden ist, im allgemeinen einig. Immerhin, scheint es uns, könnte im äussersten Notfall die Erledigung der Frage einer förmlichen Aufnahme der Schweiz in die revidierte Rheinschiffahrtsakte von 1868, einstweilen vertagt werden, sofern es ohne dies gelänge, eine befriedigende Einigung mit dem Deutschen Reiche zu erzielen. Wir gehen dabei von zwei Gesichtspunkten aus.

Erstens leitet sich das grundsätzliche und ursprüngliche Recht der Schweiz zur ungehemmten Benützung des Rheins für die Schiffahrt, und zwar auf seiner ganzen schiffbaren Strecke bis zur Mündung, nicht von der Rheinschiffahrtsakte, sondern von der Wiener Kongressakte von 1815 her. Ein Umstand, auf den wir schon früher mit Nachdruck hinzuweisen uns erlaubt haben und der auch im Gutachten des Herrn Professors Reichel, Abteilungschef im eidg. Justiz- und Polizeidepartement, ausdrücklich hervorgehoben ist. Gerade im Hinblick auf die zu Tage tretende Tendenz, die Rheinschiffahrtsakte in einschränkendem Sinne auszulegen, erscheint uns die Berufung auf die in der Wiener Kongressakte niedergelegten völkerrechtlichen Grundsätze, die auch gegenüber der Schweiz jede Einschränkung der Rheinschiffahrt verbieten, gegenüber Deutschland doppelt geboten.

Zweitens haben die stattgefundenen Probefahrten nicht allein bewiesen, dass die Schiffahrt innerhalb gewisser Schranken bis Basel jetzt schon, ohne Verbesserungen des Strombettes und sonstige Massnahmen, wodurch sich die Bedingungen für die Schiffahrt noch bedeutend vorteilhafter gestalten liessen, technisch sehr wohl möglich ist, sondern dass der Schiffahrt bis Basel tatsächlich auch keine andern unüberwindlichen Schwierigkeiten, bis jetzt wenigstens, im Wege stehen. Die gleiche deutsche Firma, die bisher die Probefahrten durchgeführt, hat sich denn auch im Princip bereit erklärt, nächstes Jahr eine mehr oder weniger regelmässige Schiffahrt bis Basel einzurichten, und der hierseitige Regierungsrat ist grundsätzlich geneigt, hiefür einen passenden Landungsplatz zur Verfügung

zu stellen. Beiläufig bemerkt, hat diese Firma der Ueberzeugung  
 Ausdruck gegeben, dass die Fahrt nach Basel, namentlich bei Er-  
 bauung eines geeigneten, den besondern Verhältnissen des Oberrheins  
 Rechnung tragenden Bootes, gerade so lange aufrecht erhalten werden  
 kann wie diejenige nach Strassburg, und dass sich die Schifffahrt  
 ab Rotterdam und Antwerpen nach Basel ebenso rasch abwickeln liesse  
 wie die kombinierte Fahrt von jenen Plätzen zu Wasser bis Mann-  
 heim oder Strassburg und von da mittelst der Bahn nach Basel.  
 Wahrscheinlich ist es eben diese Möglichkeit, welche die deutschen  
 Bahnverwaltungen zu Gegnern der Schifffahrt nach Basel gemacht hat.

Es erscheint jedoch als eine starke Kurzsichtigkeit der  
 deutschen Reichsregierung, wenn sie den vom Augenblicksinteresse  
 diktierten Standpunkt der Bahnverwaltungen zu den ihrigen erhebt  
 und dadurch grössere, weiter reichende Interessen preisgibt. Einer-  
 seits liegt es nämlich zweifellos im zukünftigen Interesse einer  
 gesunden Weiterentwicklung der Bahnen selbst, wenn Ihnen eine aus-  
 gedehnte Schifffahrt eine Reihe weniger rentabler Massentransporte ab-  
 zunehmen vermag. Andererseits sollte Deutschland das hervorragende  
 Interesse nicht aus den Augen verlieren, das es oder doch seine  
 zunächst beteiligten Einzelstaaten an einer späteren Weiterführung  
 der Rheinschifffahrt zum Bodensee haben muss. Die Erreichung dieses  
 Zieles setzt aber notwendig die einstweilige Durchführung der  
 Schifffahrt bis Basel voraus.

Wir wären Ihnen sehr dankbar, wenn Sie im Sinne unserer  
 Darlegung Ihre Bemühungen für das Zustandekommen einer befriedi-  
 genden Vereinbarung mit dem Deutschen Reiche mit Bezug auf die  
 beiden Projekte fortsetzen und, wenn irgend tunlich, den Abschluss  
 eines neuen Handelsvertrages hinausschieben wollten, bis eine  
 solche Vereinbarung erzielt sein wird.

Genehmigen Sie, Herr Bundesrat, die Versicherung unserer  
 ausgezeichneten Hochachtung.

Departement des Innern.

Der Vorsteher:

*H. Müller-Lexer*