

Protokoll über die vertrauliche Besprechung vom 13. Mai 1914 in Bern¹

RHEINSCHIFFFAHRT

Herr Calonder weist auf die Notwendigkeit hin, die zahlreichen Fragen der Rheinschiffahrt zu Händen des Bundesrates möglichst abzuklären, bevor ein offizieller Schritt zur Einleitung von internationalen Verhandlungen erfolgt. Wir können uns um so mehr die nötige Zeit dazu lassen, als die andern beteiligten Staaten wissen, dass wir grundsätzlich bereit sind, im Verein mit ihnen die Rheinschiffahrt zu fördern und als von Deutschland die Taktik verfolgt wird, uns zu der Initiative zu veranlassen.

Auf den Vorschlag von Herrn Calonder wird der heutigen Besprechung folgende *Tagesordnung* zu Grunde gelegt:

- I. Schiffahrt Strassburg–Basel;
- II. Gründung einer schweizerischen Rheinschiffahrtsgesellschaft in Basel;
- III. Hafenanlagen in Basel;
- IV. Schiffahrt Basel–Bodensee;
- V. Bodenseeregulierung;
- VI. Hüninger-Kanal;
- VII. Weiteres Vorgehen in der Angelegenheit.

Die einzelnen Punkte sollen der Reihe nach behandelt und der Besprechung vorgängig jeweils durch Herrn von Morlot ein kurzer schriftlicher Bericht vorgelesen werden.

I

Bericht des Departementes des Innern: Gegenwärtiger Stand der Schiffahrt Strassburg–Basel. Im Jahre 1913 wurden 96000 Tonnen transportiert, wovon 67 % Bergfahrt und 33 % Talfahrt. Bis jetzt, Anfangs Mai 1914, sind ca. 23000 Tonnen transportiert worden, das Verhältnis von Bergfahrt und Talfahrt ist annähernd das gleiche geblieben, bis jetzt eher günstiger. In diesem Jahr ist zum ersten Mal Getreide für das eidg. Kriegskommissariat transportiert und in Basel ausgeladen worden (Versuch).

Ansicht des eidg. Departements des Innern: Die Schiffahrt bis Basel muss kräftig unterstützt werden, denn es ist für die weitere Entwicklung der Rheinschiffahrt äusserst wichtig, dass der Frachtverkehr auf dem Rhein bis Basel stets zunehme. Es bestehen nun noch verschiedene Hindernisse zwischen Strassburg und Basel, die behoben werden sollten. Das nächste Hindernis ist die Hüninger

1. Es sind anwesend die Herren: Bundespräsident Hoffmann; Bundesrat Calonder; Bundesrat Forrer; Dinkelmann, Präsident der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen; Dr. Haab, Generaldirektor der schweizerischen Bundesbahnen; Dr. Bourcart, Sekretär des Politischen Departements; Pestalozzi, Direktor der administrativen Abteilung des Eisenbahndepartements; Oberbauinspektor von Morlot; Dr. Collet, Direktor der schweizerischen Landeshydrographie und Dr. Mutzner, juristischer Adjunkt dieser Abteilung.

Den Vorsitz führt Herr Bundesrat Calonder.

Schiffsbrücke; hier sollten die Eisbrecher entfernt und eine elektrische Einrichtung zum Öffnen und Schliessen der Brücke erstellt werden. Das gleiche sollte auch an den 6 weitem Schiffsbrücken geschehen, allerwenigstens sollten die Eisbrecher entfernt werden. – Im weitem sind dann noch Kiesbänke im Rheinbett vorhanden; dort sollten mit vorsichtigen Baggerungen wenigstens die gefährlichsten Stellen verbessert werden. Es wurde den Vertretern des Grossherzogtums Baden wiederholt nahe gelegt, die besprochenen, dringend notwendigen Verbesserungen ohne weitem Verzug auszuführen. – Dann wären die beiden Kehler Brücken zu heben, so dass sie z. B. 6 Meter über dem höchsten schiffbaren Wasserstand zu stehen kämen. Die Hebung dieser zwei Brücken wäre allerdings mit sehr grossen Kosten verbunden. – Was die Hüniger Schiffbrücke anbelangt, so ist von der badischen Regierung der Nachkredit hierfür verlangt worden.

Herr *Calonder* fügt bei: Die Rheinschiffahrt hat sich von sehr bescheidenen Anfängen zum jetzigen beträchtlichen Umfang entwickelt. Sie wird seit 1911 nicht mehr subventioniert und wird auch weiter bestehen ohne Subventionierung. Der Sprechende hat sich die Überzeugung gebildet, dass die Schiffahrt lebensfähig ist. Damit sie sich aber möglichst entwickeln kann, ist es notwendig, dass in erster Linie die von Herrn von Morlot erwähnten vorsorglichen Massnahmen zur Verbesserung der Schiffsrinne von Basel bis Strassburg vorgenommen werden. Die Erhöhung der beiden Kehler Brücken ist am wenigsten dringlich, weil die neuern Schiffe so konstruiert wurden, dass sie durchkommen.

Was sodann das weitere Vorgehen anbelangt, so muss die Frage geprüft werden, ob die Strecke Basel–Strassburg kanalisiert werden soll, oder aber ob man sich mit einer blossen Regulierung begnügen will. Die von Baden bisher befürwortete Kanalisierung durch den Einbau grosser Kraftwerke ist wegen der enormen Kosten (etwa 250 Millionen Franken) und wegen Mangels eines genügenden Absatzes für die von diesen Kraftwerken zu erzeugende Kraft zur Zeit undurchführbar. Später wird dann die Kanalisierung sowieso stufenweise durchgeführt werden, aber das kann 20–30 Jahre oder noch länger gehen. Unterdessen empfiehlt sich eine Regulierung des Rheins, die nach den Berechnungen von Geheimrat Dr. Sympher mit etwa 25 Millionen Franken durchgeführt werden könnte. Es tritt nun die Frage an uns heran, ob grundsätzlich eine finanzielle Beteiligung der Schweiz an einer solchen Regulierung zugestanden werden soll. Der Sprechende ist persönlich der Ansicht, dass es unnütz sein wird, eine Regulierung zu verlangen, ohne daran in irgend einer Form einen Beitrag zu leisten. Dagegen kann man sich fragen, ob wir nicht aus Gründen der nationalen Empfindlichkeit lieber an die Strecke Strassburg–Basel nichts leisten und uns dafür bei der Regulierung der Strecke Basel–Konstanz um so stärker belasten lassen.

Herr *Dinkelmann* weist auf die neuesten Verhandlungen in der zweiten badischen Kammer hin, aus denen hervorgehe, dass Baden nicht die Regulierung des Rheins von Basel bis Strassburg, sondern die Kanalisierung durch den Einbau grosser Wasserwerke wolle, und dass die Badenser auch darüber im Klaren sein wollen, ob die aufzubringenden Opfer im richtigen Verhältnis stehen zu den zu erwartenden Vorteilen. Ferner hat der zuständige badische Minister in

der Kammer erklärt, dass Baden an die Verbesserung der Schifffahrt auf dem Oberrhein keinen Pfennig aufwende, wenn die Schiffbarmachung nicht bis in den Bodensee durchgeführt werde; auch müsse die Schweiz sich an den Kosten erheblich beteiligen und zwar nicht nur für die Strecke Basel–Konstanz, sondern auch für die Strecke von Strassburg bis Basel. Sodann sei eine vorhergehende Verständigung mit Holland über die Schifffahrtsabgaben notwendig.

Herr von *Morlot* bemerkt, dass die deutsche Idee der Kanalisierung von Herrn Kupferschmid ausgehe. Die Schweizer haben an den stattgefundenen Konferenzen immer dahin zu wirken versucht, dass die Zahl der badischerseits vorgesehenen Kraftwerke vermindert wird. Der Sprechende ist der Überzeugung, dass man sich auf eine vorläufige Regulierung einigen kann und dass dann später successive die Kanalisierung platzgreifen wird. Nach der Durchführung der Kanalisierung können die Tarife für die Bergfahrt herabgesetzt werden, weil alsdann weniger Kraftaufwand erforderlich ist. Dagegen ist für die Talfahrt die bloße Regulierung günstiger.

Herr *Pestalozzi* teilt mit, dass Herr Sympher sich mündlich dahin geäußert habe, dass man nur so viel Kraftwerke erstellen sollte, als Absatz für die zu erzeugende Kraft vorhanden ist.

II

Bericht des Departementes des Innern: Zwischen dem Verein für Schifffahrt auf dem Oberrhein, der schweizerischen Kreditanstalt in Zürich, dem schweizerischen Bankverein in Basel und der Firma Fendel in Mannheim sind Unterhandlungen im Gange zur Bildung einer Schweizer Aktiengesellschaft in Basel behufs kräftiger Förderung der Schifffahrt auf dem Rhein bis über Basel hinaus. – Die Gesellschaft würde ein Aktienkapital von 2 Millionen Franken aufnehmen, wovon die Schweiz 1,2 Millionen und Fendel 800 tausend Fr. zukommen würden. Das Charakteristikum dieser Schweizerischen Rheinschifffahrtsgesellschaft wäre ihre Interessengemeinschaft mit der Firma Fendel in Mannheim. – Die schweizerische Gesellschaft würde sich verpflichten, im Rahmen ihrer Gründungsmittel Fahrzeuge anzuschaffen, welche besonders für den Verkehr auf der Rheinstrecke Strassburg–Basel geeignet sind. – Der Gesamtbetrieb der beiden Gesellschaften Fendel und Basel würde nach einheitlichen Grundsätzen geleitet. Die Fahrzeuge der beiden Gesellschaften fahren in gemeinsamem Dienst. Die Fahrzeuge Basels sollen dabei tunlichst auf der Strecke Strassburg–Basel beschäftigt werden. – Das für die Gesellschaft erforderliche Kapital soll durch Inhaberaktien beschafft werden.

Ansicht des eidg. Departements des Innern: Der Bund sollte die Gründung der Gesellschaft finanziell unterstützen durch Aktienzeichnung, indem es im wirtschaftlichen Interesse der Schweiz liegt, dass die Schweiz eigene Fahrzeuge (Remorqueur und Kähne) besitzt.

Herr *Calonder* fügt bei, dass die finanzielle Beteiligung des Bundes nur erfolgen sollte, wenn die Mehrzahl der Aktien den schweizerischen Interessenten dauernd gesichert ist. Die Interessengemeinschaft mit Fendel hat natürlich ihre Vor- und Nachteile. Der Sprechende bedauert es, dass Inhaberaktien vorgesehen sind und dass der Firma Fendel nun nach dem neuesten Plan 900 tausend Fran-

ken zugewiesen werden sollen. Fendel könnte so leicht die Mehrheit der Aktien in seinen Besitz bekommen und die kleine schweizerische Gesellschaft als eine Art Anhängsel seines Geschäftes, bzw. des deutschen Konzerns betrachten.

Herr von *Morlot* teilt mit, dass die zu gründende Aktiengesellschaft sich vorerst vollständig unabhängig stellen wollte. Sie musste aber einsehen, dass sie dann nicht lebensfähig wäre. Sie hätte überall am Rhein Agenturen einrichten müssen und wäre dabei auf eine ruinöse Konkurrenz gestossen. Andererseits wäre es unwirtschaftlich, nur auf der Strecke Strassburg–Basel zu fahren.

Herr *Dinkelmann* teilt mit, dass Herr Menzinger, Direktor der Firma Fendel, ihn auf Veranlassung des Herrn Gelpke am 2. Juli 1913 besucht und die Beteiligung der SBB an der zu gründenden Aktiengesellschaft angeregt habe. Die Generaldirektion der SBB sei dann aber auf Grund der von Fendel verlangten Unterlagen zur Überzeugung gelangt, dass Fendel der Sache für die Zukunft nicht mehr sicher sei und deshalb eine besondere Gesellschaft ins Leben rufen wolle. Die Generaldirektion habe dann die Anfrage im Einverständnis mit Herrn Bundesrat Forrer dahin beantwortet, dass sie zu dem Begehren nicht Stellung nehmen könne, so lange die Basler Hafenanfrage nicht abgeklärt sei. Eventuell hält es der Sprechende für zweckmässig, dass sich der Bund und nicht die Bundesbahnen an der zu gründenden Gesellschaft beteiligen.

Herr *Hoffmann* weist darauf hin, dass die Konkurrenzierung der Firma Fendel offenbar ein ganz aussichtsloses Unterfangen gewesen wäre, das mit dem Ruin der neuen Gesellschaft hätte endigen müssen. Man stelle sich nur einmal vor, welche Organisation es braucht von Basel bis zum Meer. Dagegen ist ein Kartell mit Fendel durchaus praktisch. Freilich muss dann dafür gesorgt werden, dass die schweizerischen Interessenten stets die Mehrheit der Aktien in ihrem Besitz haben. Unter dieser Voraussetzung und wenn Bankinstitute wie die schweizerische Kreditanstalt und der schweizerische Bankverein sich an die Spitze der Unternehmung stellen, könnte sich die SBB an dem Unternehmen beteiligen.

Herr *Haab* betont, dass wenn die SBB sich beteiligen sollen, sie auch im Verwaltungsrat der Gesellschaft vertreten sein müssen. Überhaupt müssten sie sich einen gewissen Einfluss an der Verwaltung sichern. Auch sollte vorher die Basler Bahnanfrage besser abgeklärt werden.

Herr *Forrer* äussert sich ebenfalls dahin, dass vorher die Basler Bahnanfrage abgeklärt werden sollte.

Herr *Calonder*: Es liegt im Interesse einer guten Wirtschaftspolitik, dass die Bundesbahnen ein Wort mitzusprechen haben bei einer Unternehmung, die vielleicht eine grosse Entwicklung vor sich hat. Im übrigen ist der Sprechende damit einverstanden, dass alle Fragen geprüft werden, bevor der Bund oder die Bundesbahnen sich an der Gesellschaft beteiligen.

III

Bericht des Departementes des Innern: Bis jetzt sind 3 Vorprojekte zu Hafenanlagen aufgestellt worden: a) Hafenanlage bei Kleinhüningen; b) Hafenanlage bei Birsfelden; c) Hafenanlage bei Friedlingen (Baden).

ad a: In wenigen Jahren werden die Ausladevorrichtungen auf dem linken Rheinufer bei der Gasanstalt in Basel voraussichtlich für den Verkehr nicht mehr

genügen und es müssen weitere Ausladevorrichtungen geschaffen werden; ausserdem ist das Stationieren der Schiffe (manchmal bis drei neben einander) im freien Rhein geradezu gefährlich, sodass die Erstellung eines Schutzhafens durchaus nötig ist. Die nächste Stelle ist diejenige unterhalb der Wiesemündung oder oberhalb der Hüniger Schiffsbrücke, sodass es möglich ist, bei eintretendem Hochwasser die Schiffe noch rechtzeitig in diesen Hafen zu bringen. Die Nachteile sind aber folgende: Die bedeutenden Kosten (ca. 7 Millionen Franken). Der geringe Raum, welcher nicht gestattet, Lagerräume in genügender Anzahl und Grösse zu erstellen; auch kann der Industrie nicht genügend Platz gegeben werden. – Hingegen lässt sich eine Verbindung mit dem neuen badischen Bahnhof und mit den bestehenden Industriegeleisen in Kleinbasel erstellen. – Vor der Ausführung muss natürlich eine Verständigung mit Baden erfolgen, sei es für den Betrieb (wenn ein Gemeinschaftshafen angestrebt wird), sei es für den Anschluss an den badischen Bahnhof und die Verteilung der Güter. – In Frage käme auch die Übernahme des Betriebes des Hafens und der linksseitigen Ausladevorrichtung durch die SBB.

Ansicht des eidg. Departements des Innern: Der Bund sollte die Erstellung des Hafens, die durch Basel zu geschehen hätte, subventionieren. – Die SBB sollten sich finanziell auch mitbeteiligen. – Die Erstellung dieses Hafens, welcher als Schutzhafen der linksseitigen Ein- und Ausladevorrichtungen dringlich ist, muss nur als Zwischenstadium betrachtet werden bis Birsfelden, eventuell Friedlingen erstellt wird.

ad b: Hafen bei Birsfelden: Derselbe wäre von den SBB im Anschluss an den neuen Bahnhof in Muttenz zu erstellen. Derselbe hat den für Handel und Industrie notwendigen Raum und leichte Verbindung mit der Eisenbahn.

ad c: Die vorher geschilderten Verhältnisse werden es wahrscheinlich mit sich bringen, dass Baden später einen Hafen bei Friedlingen baut mit direktem Anschluss an den auf badischem Gebiet befindlichen Teil des Basler Bahnhofes, nämlich bei Leopoldshöhe-Haltingen, es sei denn, dass es sich mit dem Hafen bei Kleinhüningen und mit dem Verkehr ins Wiesental begnügt.

Herr *Calonder* fügt ergänzend bei, dass eine Verlängerung der jetzigen Ladequais nicht gut möglich ist. Dazu kommt die Erwägung, dass die jetzige Anlage nicht verkehrssicher ist. Wenn zwei oder drei Transportschiffe neben einander im offenen Rhein sich befinden und es tritt plötzlich Hochwasser ein, so besteht die Gefahr, dass die Schiffe von der starken Strömung gegen die Schiffsbrücke von Hüningen geworfen werden. Diese Hafenfrage ist vorläufig der schwierigste Punkt in der ganzen Angelegenheit der Rheinschiffahrt. Die Badenser verhalten sich gegenüber dem projektierten Schutzhafen von Kleinhüningen eher ablehnend. Tatsächlich würde aber dieser Hafen auch dem badischen Wiesental, einem der industriereichsten Gebiete des Grossherzogtums Baden, zu gute kommen. Die Frage ist nur die, ob Baden sich vielleicht mit dem Gedanken trägt, unterhalb – bei Friedlingen – auf seinem Gebiet einen eigenen hafen zu bauen. – Wenn die Schiffahrt sich weiter entwickelt, so muss nachher bei Birsfelden ein weiterer Hafen gebaut werden. Wird der Hafen von Kleinhüningen gebaut, so muss die Verkehrsteilung zwischen den SBB und den badischen Bahnen geordnet werden.

Herr *Haab* führt aus, dass die Bundesbahnen den Hafen lieber etwas weiter im Lande gesehen hätten. Speziell ein Hafen in Birsfelden hätte in eine organische Verbindung gebracht werden können mit der geplanten grossen Güterbahnhofanlage auf dem Muttenger Feld. Sodann ist in Birsfelden ein sehr ausgedehntes ebenes und unbebautes Gebiet für die Ansiedelung von Industrie vorhanden. Auch das Wasserniveau wäre sehr günstig, insbesondere wenn noch das von Baselland geplante neue Wasserwerk erstellt wird. Die SBB haben im Hinblick auf alle diese günstigen Umstände durch freihändige Vereinbarung bereits viel Boden in Birsfelden erworben. Allerdings wird es schwer sein, mit den Schiffen bis Birsfelden zu kommen, solange die Brückenverhältnisse in der Stadt Basel nicht daraufhin eingerichtet sind. – Der von den Baslern gewünschte Hafen in Kleinhüningen wird eine Appendixanlage zu dem grossen und mustergültigen badischen Bahnhof werden. Die SBB werden diesem Hafen zwar keine direkte Opposition machen, weil sie einsehen, dass die Förderung der Schifffahrt die Hauptsache ist. Allein ein gewisses Gefühl der Unsicherheit können wir doch nicht unterdrücken; durch die Macht der Verhältnisse werden wir hier den Badensern gegenüber im Nachteil sein. Letztere haben dann die Transporte auf ihren Geleisen und sie haben auch bereits zu verstehen gegeben, dass sie nicht damit einverstanden wären, dass die SBB die Verwaltung des Bahnhofes übernehmen, dass sie vielmehr eine gemeinsame Verwaltung verlangen. Der Hafen von Kleinhüningen wird auch viel zu teuer im Verhältnis zu dem dort zur Verfügung stehenden Raum. Die SBB werden sich an den Kosten dieses Hafens nicht erheblich beteiligen können.

Herr von *Morlot* glaubt, dass die Schiffe unter den Basler Brücken schon durchkommen. Es handelt sich um eine einzige Brücke, die hoch genug angelegt ist, deren Durchgangsöffnung aber nur 27 m breit ist. Es wäre aber möglich, hier genügende Vorrichtungen zu treffen. Die Erhöhung der Brücke der SBB ist bereits vorgesehen.

Herr *Forrer* betont, dass der Hafen von Birsfelden nicht gebaut werden kann, so lange man nicht weiss, in welchem Mass sich die Schifffahrt weiter entwickelt. Etwas muss aber heute schon geschehen. Und da fragt es sich nur, ob wir den projektierten Schutzhafen in Kleinhüningen allein bauen oder ob wir mit den Badensern zusammen einen Hafen bauen wollen. Der Sprechende ist der Ansicht, dass wir uns vornehmen sollten, etwas eigenes zu bauen, um nicht zu sehr in die Abhängigkeit vom badischen Bahnhof zu geraten. Sollte sich dann in der Folge der Verkehr nach dem Innern der Schweiz bedeutend steigern, so soll für diesen Verkehr ein Hafen in Birsfelden erstellt werden, während der Hafen in Kleinhüningen für Basel definitiv bleibt. – Die Erstellung des Hafens in Kleinhüningen ist in erster Linie Sache der Basler und nicht der Bundesbahnen. Letztere haben daran ein sehr sekundäres Interesse.

Herr *Hoffmann* hat aus den bisherigen Ausführungen den Eindruck gewonnen, dass man die Hafenanlage in Kleinhüningen nur als ein Provisorium betrachtet und später nach Birsfelden zu gehen trachtet. Er wirft daher die Frage auf, ob man nicht in Birsfelden nur klein anfangen und die spätere Vergrösserung nach Massgabe der Entwicklung des Verkehrs im Auge behalten könnte.

Herr *Calonder* anerkennt die Berechtigung dieses Einwandes, bemerkt aber,

dass beim Hafen von Kleinhüningen lokale Interessen von Basel die Hauptrolle spielen. Die Basler wollen Industrie nach Kleinhüningen heranziehen und wehren sich deshalb dagegen, dass dieser Hafen ausgeschaltet wird. Dieser lokale Gesichtspunkt ist zu begreifen, wird aber bei der Finanzierung zu berücksichtigen sein. – Endlich betont der Sprechende, dass bei den Verhandlungen mit Baden die Schweiz sich das Recht wahren muss, später jederzeit den Hafen von Birsfelden zu bauen. Sollte man deutscherseits darauf nicht eingehen wollen, so müssten wir unsere Hand von diesem Basler Hafen zurückziehen.

IV

Berichts des Departementes des Innern: Gegenwärtig geht die Grossschiffahrt nur bis Rheinfelden, wo aber nur eine Landungsstätte für Personen eingerichtet worden ist. Die Schleuse von Augst-Wyhlen funktioniert sehr gut. Unterhalb dem Unterwasserkanal des Wehres muss stets gebaggert werden, um die Kiesanhäufungen zu entfernen. – Der zur Beschaffung der Projekte für die Schiffbarmachung des Rheins Basel–Bodensee ausgeschriebene internationale Wettbewerb hat, so viel man es beurteilen kann, in Fachkreisen grosses Interesse erregt; es sind bis jetzt ca. 20 Sammlungen von Unterlagen an Bewerber ausgeteilt worden. Der Eingang der Projekte ist für den Dezember 1914 zu erwarten, das Urteil des Preisgerichts im Laufe des Jahres 1915. – Das Gutachten von Herrn Geheimrat Sympher über die Wirtschaftlichkeit der Grossschiffahrt auf dem Rhein Strassburg–Bodensee ist beendet worden. So viel man davon gehört hat, lautet es günstig, denn die badischen Handelskammern haben beschlossen, auf die Ausführung des Projektes für die Schiffbarmachung des Rheines Strassburg–Bodensee zu dringen und die beiden Kammern der badischen Landstände haben sich auch zugunsten des Projektes ausgesprochen.

Ansicht des eidg. Departements des Innern: Die Bestrebungen zugunsten der Rheinschiffahrt Strassburg–Basel und Basel–Bodensee sind nach wie vor kräftig zu unterstützen, ausgehend von der grundsätzlichen Anschauung, dass eine solche jederzeit offene, freie, leistungsfähige Zufahrt zum Meer unserm Staate sehr grosse Vorteile bieten würde. Welche finanziellen Opfer die Schweiz sich dabei auferlegen darf, kann erst nach Eingang der beiden Gutachten, sowohl des Berichtes des Preisgerichtes, als des Gutachtens des Herrn Geheimrat Sympher und nach Vornahme weiterer Untersuchungen festgestellt werden. – Trotzdem können die internationalen Unterhandlungen nunmehr in die Wege geleitet werden, unter Vermeidung des Eindruckes, als ob die Schweiz a tout prix die Rheinschiffahrt haben wolle. Bei diesen vorläufigen Unterhandlungen muss neuerdings versucht werden, von Baden zu erlangen, dass es auf der Strecke Strassburg–Basel die Schiffsbrücken mit elektrischem Betrieb versehe, die Eisbrecher entferne und die Fahrrinne durch Baggerungen verbessere.

Herr *Pestalozzi* macht Mitteilungen aus dem Entwurf des Gutachtens des Herrn Geheimrat Sympher. Er findet, die Annahme, es würden im Jahre 1926 5 Millionen Tonnen von Strassburg nach Basel verschifft werden, sei etwas hoch gegriffen. Umgekehrt scheinen ihm die von Hrn. Sympher vorausgesetzten Frachtsätze für die Strecke Basel–Konstanz zu niedrig. Wenn Schiffahrtsabgaben eingeführt würden, so könnten die beteiligten Staaten nach der Ansicht des

Herrn Sympher etwa 30 % à fond perdu leisten, während die übrigen Kosten durch die Schiffsabgaben amortisiert werden könnten.

Herr *Forrer* weist darauf hin, dass die Bundesbahnen an der Schifffahrt bis Basel ein grosses Interesse haben, dass aber umgekehrt die Schifffahrt von Basel bis Konstanz die Interessen der Bundesbahnen beeinträchtigt. Die Schweiz hat kein Interesse daran, die Einnahmen der Bundesbahnen durch die Schaffung eines Konkurrenzweges zu vermindern. Weiter ist einzuwenden, dass von Basel aufwärts auf schweizerischer Seite gegenwärtig so gut wie keine Industrie besteht und in absehbarer Zeit auch keine entstehen wird. Dagegen fällt in Betracht, dass wir für die Schifffahrt bis Basel der Mitwirkung anderer Staaten bedürfen und wenn es, um diese Mitwirkung zu erlangen, nicht anders geht, so müssen wir halt auch die Schifffahrt bis in den Bodensee mit in den Kauf nehmen. Aber wir wollen damit nicht pressieren. Später können dann Zeiten kommen, wo der Rhein von Basel bis Konstanz auch im Interesse der Schweiz schiffbar gemacht werden muss (Ostalpenbahn).

Herr *Dinkelmann* teilt mit, dass die SBB den Ausfall an Fracht, der ihnen aus der Schiffbarmachung des Rheins von Basel bis Konstanz erwachsen würde, möglichst genau berechnet und dem Eisenbahndepartement zur Kenntnis gebracht haben.

V

Bericht des Departementes des Innern: Bodensee-Regulierung. In den Verhandlungen der sämtlichen Bodenseeuferstaaten, sowie Elsass-Lothringens, Hessens und Preussens hat sich die allseitige Geneigtheit gezeigt, die Angelegenheit an die Hand zu nehmen. Die Bodenseeuferstaaten sind im allgemeinen für die Regulierung; einzelne Bedenken sind noch laut geworden seitens Badens betreffend die Nachteile für die Streurieder. Von Elsass-Lothringen, Hessen und Preussen sind Befürchtungen ausgesprochen worden, dass in den Monaten Ende August und Anfangs September weniger Wasser den Rhein heruntergelange als vor der Regulierung, sodass bei Eintritt des niedrigsten Wasserstandes des Mains, des Nekars und der Mosel die Schifffahrt leiden würde. Es wurden dann drei Sonderausschüsse gewählt, welche das weitere Vorgehen besorgen sollen und definitive Anträge an das Plenum zu bringen hätten. Die zwei ersten Sonderausschüsse sollten in Bälde ihre Anträge ans Plenum bringen können, der dritte hat noch nicht getagt.

Herr *Calonder* bemerkt, dass ein Zusammenhang mit der Schifffahrt in so fern bestehe, als infolge der Regulierung die Wasserverhältnisse für die Schifffahrt bedeutend günstiger würden. Es wäre möglich, die Dauer der Schifffahrt von Basel abwärts um 2 Monate zu verlängern. Ferner würden die Wasserwerke über etwa 10 % mehr Wasserkraft verfügen können.

VI

Bericht des Dep. des Innern: Der Statthalter von Elsass-Lothringen hat in letzter Zeit an die Regierung von Baselstadt die Anfrage gerichtet, ob sie die unterbrochenen Unterhandlungen betreffend die Weiterführung und Erweiterung des Hüniger Kanales bis zum Rhein, sowie den Eisenbahnanschluss an den

Bahnhof St. Johann wieder aufnehmen wolle. Die Regierung hat sich dann um Instruktion an den Bundesrat gewandt. – Im Jahre 1908 hat der Bundesrat eine Note an das Auswärtige Amt in Berlin gerichtet, in welcher er den schweizerischen Standpunkt in der Angelegenheit auseinandersetzt und um Ansetzung einer Konferenz einkommt. Herr Gesandter von Claparède hat dann aber die Weisung erhalten, nicht zu rechargieren, weil unterdessen die Frage der Schifffahrt auf dem freien Rhein in erste Linie gelangte und vom Bundesrate teils in offiziellen, teil in vertraulichen Vorberatungen weiter verfolgt wurde.

Die Ansicht des eidg. Departements des Innern geht dahin, dass der Elsass-Lothringischen Regierung die Bereitwilligkeit ausgesprochen werden sollte, den Eisenbahnanschluss an den St. Johann-Bahnhof schweizerischerseits bis zur Landesgrenze zu erstellen, aber darüber hinaus keine finanziellen Beiträge an die Verbesserung des Hüniger-Kanals zugesichert werden sollten, indem man bei den vertraulichen Besprechungen mit Baden sich dahin ausgesprochen hat, man werde sich in der Angelegenheit der Verbesserung des Hüniger Kanals neutral verhalten. Der Anschluss an den Bahnhof St. Johann ist um so mehr zu gestatten, als Elsass-Lothringen sich, immer auf seinem Gebiete bleibend, einen Anschluss an den Bahnhof Hünigen und damit auch indirekt an den Bahnhof St. Johann doch verschaffen kann.

Herr *Calonder* weist darauf hin, dass der Hüniger Kanal, wie er heute besteht, keine grosse Rolle spielt. Er trägt nur Schiffe von 180 Tonnen und zwar handelt es sich um Transporte aus dem Rhein-Rhone-Kanal und aus dem Rhein-Marne-Kanal (namentlich Saar-Kohlen). Offenbar rechnen die Elsässer aber mit dem Ausbau des Kanals (für Schiffe von 300 Tonnen) und auch auf Verkehr aus dem Rheingebiet. Sie wollen offenbar die Rheinschifffahrt an sich ziehen und den Umschlag in Strassburg bewerkstelligen. Es ist auch möglich, dass sie darnach trachten, später die Hafenanlage bei Basel ebenfalls zu benutzen. Es ist deshalb notwendig, dass die Verhandlungen auch bezüglich des Hüniger Kanals jetzt schon durch den Bundesrat geführt werden.

Herr *Haab* stellt fest, dass die Generaldirektion der SBB mit der Auffassung des Departements des Innern in allen Punkten übereinstimmt. Ferner teilt er mit, dass die Kanalfrachten (inklusive Umschlag) etwas billiger sind als die Frachten auf dem Rhein.

Herr von *Morlot* bemerkt, dass nach preussischer Auffassung die Konkurrenz des Hüniger Kanals nach der Rheinregulierung nicht mehr zu fürchten ist.

Herr *Hoffmann* betont, dass die Verhältnisse i. J. 1896 vollständig andere waren und dass die damals in Aussicht genommene Subvention die damaligen Verhältnisse zur Voraussetzung hatte. Es wäre also ein grosser Irrtum, wenn die Basler meinen sollten, der Bund sei auch heute bereit, diese Subvention zu leisten. Abgesehen von der Umwälzung der tatsächlichen Verhältnisse fällt heute auch unsere Stellung gegenüber Baden gegen die Subventionierung des Hüniger Kanals in Gewicht.

VII

Bericht des Departementes des Innern: Weiteres Vorgehen in der Angelegenheit: Nach der gegenwärtigen Aussprache würde das eidg. Departement des

Innern einen Bericht an den schweiz. Bundesrat richten, um ihm Kenntnis von dem Stand der ganzen Angelegenheit zu geben und bestimmte Anträge stellen. Das Politische Departement und das Eisenbahndepartement würden um einen Mitbericht ersucht, worauf nach Beschluss des Bundesrates weiter zu verfahren wäre.

Herr *Hoffmann* teilt mit, dass ihm der niederländische Gesandte vor einiger Zeit eine Note vorgelesen habe, welche die deutsche Regierung an die holländische Regierung gerichtet hatte. Diese Note zerfällt in zwei Teile. Im ersten Teil wird auf die Vorzüge hingewiesen, die die Verbesserung der Rheinrinne in Verbindung mit der Schiffbarmachung des Mains und des Nekars mit sich bringe. Im zweiten Teil wird den Holländern nahe gelegt, sich an dieser Verbesserung zu beteiligen. Trotzdem das Wort «Schiffahrtsabgabe» nicht gebraucht wird, ist klar, dass damit darauf angespielt wird. Der niederländische Gesandte erklärte, seine Regierung sei für die Schiffahrtsabgaben nicht zu haben. – Es ist für uns interessant, dass die Initiative in diesem Falle vom deutschen Reich ausging. Der Sprechende glaubt, dass wir nun auch warten sollten, bis man uns angeht. Jedenfalls aber dürfen wir unsererseits die Initiative zu Staatsvertragsunterhandlungen nicht ergreifen, so lange wir nicht ein vollständig klares Bild und ein vollständiges und abgeschlossenes Programm vor uns haben. Der Bundesrat darf dem Drängen von Dr. Hautle und andern nicht nachgeben, so lange die Vorarbeiten nicht abgeschlossen sind. Er sollte vielmehr versuchen, diese Leute zu beruhigen.

Herr *Forrer* kann sich dieser Ansicht nicht anschliessen. Es sind zur Zeit eine ganze Anzahl von Expertisen und Erhebungen im Gange. Der Bund selbst hat für solche Untersuchungen bereits 217 tausend Franken ausgegeben, abgesehen von den direkten Beiträgen an die Schifffahrt. Die andern Staaten wissen so gut wie wir, dass wir ein sehr grosses Interesse an der Schifffahrt von Basel abwärts haben. Es ist auch an der Zeit, dass die Bundesbehörden die Angelegenheit den Herren Hautle und Gelpke aus den Händen nehmen und sie selbst führen, da letztere im Begriffe stehen, mit ihren zu optimistischen Auffassungen eine falsche Volksmeinung zu bilden. – Der Sprechende befürwortet, wie folgt vorzugehen: Der Bundesrat soll jetzt erklären, die Förderung der Rheinschifffahrt liege im öffentlichen Interesse der Eidgenossenschaft. Mit dieser öffentlichen Erklärung sollten auch die Verhandlungen mit den beteiligten Staaten aufgenommen werden (wobei die Leitung der Angelegenheit beim Departement des Innern zu konzentrieren wäre). Das dabei aufzustellende Programm ist nicht schwierig. Unsere Interessen richten sich in erster Linie auf die Schiffbarmachung bis Basel mit möglichst wenig Kosten. Wir sehen voraus, dass wir – um die Schifffahrt bis Basel zu erreichen – auch bei der Schiffbarmachung des Rheins bis in den Bodensee mitmachen müssen. Wir können uns damit grundsätzlich einverstanden erklären, wobei wir jedoch betonen würden, dass das nicht pressiere. Über unsere Beteiligung an den Kosten der Schiffbarmachung des Rheins von Basel bis in den Bodensee braucht noch kein Beschluss gefasst zu werden. – Der Sprechende betont sodann nachdrücklich, dass die Aufnahme der Schweiz in den Rheinschifffahrtsverband angestrebt werden müsse. Sollte Deutschland unserer Aufnahme nur unter der Bedingung zustimmen, dass wir

für die Schifffahrtsabgaben stimmen, so sollte auch das in den Kauf genommen werden. Dagegen ist es nicht ratsam, die Verhandlungen über die Rheinschifffahrt mit den Handelsvertragsverhandlungen zu verbinden. – Endlich empfiehlt Herr Forrer das Studium des Reichsgesetzes betreffend den Ausbau der deutschen Wasserstrassen und die Erhebung von Schifffahrtsabgaben vom 24. Dezember 1911, sowie des Kommentars von Peters zu diesem Gesetz.

Herr *Calonder* betont, dass auch nach seiner Auffassung die Aufnahme der Schweiz in den Rheinschifffahrtsverband ein selbstverständliches Postulat sei. Aber auch diese Frage wird im Zusammenhang mit der ganzen Schifffahrtsangelegenheit geordnet werden müssen. Wir haben es mit einer schwierigen, weit-schichtigen internationalen Angelegenheit zu tun, die dann schliesslich in einem Guss geordnet werden muss. Deutschland wird sich kaum darauf einlassen, irgend eine Frage vorweg zu unsern Gunsten zu lösen.

Herr von *Morlot* teilt mit, dass sich der preussische Unterstaatssekretär von Coels ihm gegenüber einmal des Bestimmtesten dahin geäussert habe: «Wir nehmen Sie nie in die Rheinakte auf». Dagegen sei Deutschland nach der Äusserung dieses Beamten bereit, mit der Schweiz einen Staatsvertrag betreffend die Schifffahrt abzuschliessen.

Herr *Hoffmann* betont, dass auch er nichts dagegen einzuwenden hätte, vorerst die Schifffahrt von Basel abwärts zum Gegenstand diplomatischer Verhandlungen zu machen, sofern eine solche Trennung der Angelegenheit möglich wäre. Es ist das aber nicht möglich. Also müssen wir die Frage als ein Ganzes behandeln. Und bevor wir uns zur Schiffbarmachung des Rheins von Basel bis Konstanz verpflichten, müssen wir wissen, wie viel wir daran aufwenden können. Es handelt sich hier um ein wirtschaftliches Programm, dessen Ausführung unsererseits davon abhängig ist, ob die Vorteile in einem richtigen Verhältnis stehen zu den Lasten. Wir können uns nicht in diplomatische Verhandlungen einlassen, bevor diese Frage – die zur Zeit den Gegenstand von Untersuchungen bildet – abgeklärt ist. Mit anderen Worten: Da die ganze Schifffahrtsfrage ein Block ist, können wir die Verhandlungen nicht eröffnen, so lange wir uns nicht über die ganze Frage ein klares Bild gemacht haben.

Herr *Pestalozzi* teilt mit, dass er das ihm übertragene Gutachten bis in einigen Monaten erstatten könne. Was speziell die Schifffahrtsabgaben anbelangt, so wäre es für uns am günstigsten, wenn die Schweiz der allgemeinen Kasse (die das ganze Rheingebiet umfasst) beitreten könnte.

Zum Schluss drückt Herr *Calonder* nochmals den Wunsch aus, es möchten alle Departemente und auch die Bundesbahnen alles tun, um die Einheitlichkeit der Vorbereitung zu wahren und es möchte die heutige Besprechung allseits als streng vertraulich betrachtet werden.