

Hüninger-Kanal.

2889.

Mit Schreiben vom 29. April 1914 teilt der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt dem Bundesrate mit, dass die elsass-lothringische Regierung durch ein Schreiben des kaiserlichen Statthalters vom 18. April 1914 an sie gelangt sei mit dem Wunsche, die Verhandlungen betreffend den Hüninger-Kanal wieder aufzunehmen, da die Bedenken, die den Plänen bisher entgegengestanden hätten, inzwischen im wesentlichen beseitigt worden seien. Elsass-Lothringen nehme in Aussicht, die Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse des Hüningerkanales, die Anlage eines Hafens bei Hüningen und dessen Anschluss an den Güterbahnhof St. Johann bei Basel.

Die Regierung erinnert daran, dass in den Jahren 1895 und 1896 mit Ermächtigung des Bundesrates Verhandlungen zwischen ihr und den Beauftragten der elsässischen Regierung stattgefunden haben, die in einem Protokoll vom 18. Februar 1896 ihren vorläufigen Abschluss fanden. Man hatte sich darnach über die Weiterführung des Kanals auf Schweizergebiet und über die Verbesserung der Wasserführung und der Schifffahrt im bestehenden Teile des Kanals, sowie darüber verständigt



wie die Anlagekosten dieser Unternehmungen und die Kosten des Betriebes gedeckt werden sollten. Durch Bundesbeschluss vom 11. Juni 1896 war dem Kanton Basel-Stadt an die Kosten der Weiterführung des Hünningerkanals bei Basel eine Subvention von einer Million Franken zugesichert worden.

Die damals gehegten Pläne seien aber nicht zur Verwirklichung gelangt; sie scheiterten an dem Widerstande der deutschen Reichsregierung. Ein Versuch, die Sache anlässlich der Handelsvertragsverhandlungen wieder in Fluss zu bringen, sei ebenfalls gescheitert.

Die Regierung von Basel-Stadt bemerkt im weitern, sie habe die Frage der Kanalschiffahrt über den Verhandlungen der Rheinschiffahrtsangelegenheiten nicht aus den Augen verloren und habe sich immer auf den Standpunkt gestellt, dass beide Schiffahrtswege für sie von Interesse seien. Mehrmals habe sie es auch hervorgehoben, dass sie die Rheinschiffahrt nicht in einen Gegensatz zur Kanalschiffahrt gebracht wissen möchte. Dieser Auffassung entspreche es nun, dass sie sich mit aller Entschiedenheit zu Gunsten des Eintretens auf die von Elsass-Lothringen angeregten Verhandlungen aussprechen möchte. Es ist hierin in keinem Punkte ein Preisgeben ihrer Rheinschiffahrtsbestrebungen zu erblicken, sondern deren Ergänzung.

Nach den Vorschriften der Bundesverfassung stehe ihr der direkte Verkehr mit einer auswärtigen Regierung nicht zu und sie lege daher das Schreiben des kaiserlichen Statthalters in Abschrift bei. Das geschehe aber nicht nur aus diesem formalen Grunde, sondern sie würde es für angemessen erachten, wenn sich die Bundesbehörde selbst an den Verhandlungen beteiligen wollte, allerdings unter Beziehung von Vertretern ihres Kantons. Ob auch die Bundesbahnen schon jetzt beizuziehen wären, überlasse sie zunächst dem Entscheide des Bundesrates. Sie würde es freilich angesichts der früheren ^{gänge} ~~Vorträge~~ wohl begreifen, wenn sich die Bundes^{behörden} ~~bahnen~~ in der Sache etwas zurückhaltend zeigen möchten, da die frühere Haltung Deutschlands wenig entgegenkommend gewesen war und es vielleicht aus solchen Erwägungen heraus verständlich sei, dass Elsass-Lothringen zunächst wieder direkt an sie herangetreten ist, statt sich durch Vermittlung der Reichsregierung an den Bundesrat zu wenden. Dem liesse sich vielleicht dadurch Rechnung tragen, dass sie der Bundesrat mit der Einleitung der angeregten Verhand-

15. Juni 1914.

lungen beauftragen würde; er hätte es dann in der Hand, gestützt auf ihre Berichte jederzeit, wenn es ihm wünschbar erschiene, einzugreifen.

Angesichts der Wichtigkeit der Angelegenheit legt das Departement des Innern deren Sachverhalt in Nachfolgendem fest:

Im Juli 1895 brachte der Bundesrat dem Regierungsrate des Kantons Basel-Stadt eine Note der k. deutschen Gesandtschaft zur Kenntnis, in welcher um Vernehmlassung über das Projekt eines Wehrbaues im Rhein unterhalb Basel ersucht wurde. In derselben wurde bemerkt, dass sich das Bedürfnis fühlbar mache, die Speisungsverhältnisse des Rhein-Rhone-Kanals und die Schifffahrtsverhältnisse des Hüningerkanals zu verbessern. Zugleich solle auch darauf Bedacht genommen werden, dass mittelst der hiezu erforderlichen Einrichtungen auch Wasserentnahme zu landwirtschaftlichen Zwecken bewirkt werden könne. Mit Rücksicht auf die Senkung der Rheinsohle auf der Strecke bei und unterhalb Basel, erscheine es als zweckmässig, die gewünschten Verbesserungen nicht etwa zu erzielen durch eine Tieferlegung der Kanalsohle, sondern durch Aufhebung der Senkung im Rheine, beziehungsweise durch Anlegung eines Wehrbaues. Der Genannte wünschte zu erfahren, welche Stellung die schweizerischen Behörden dem Plane eines solchen Wehrbaues gegenüber einnehmen würden, mit Rücksicht auf die dabei vorgesehene Stauung des Stromwasserstandes.

In ihrer Vernehmlassung vom 27. November 1895 teilte die Regierung von Basel-Stadt dem Bundesrate mit, dass die deutscherseits beabsichtigten Anlagen im Rhein, ob nun dieselben im Bau eines Wehres oder aber in der Hebung und Sicherung der Flussole über das jetzige Niveau bestehen, einen Stau des Wasserspiegels bewirken werden, der für beträchtliche Teile ihres Gebietes unmittelbar schädlich sein werde. Die Regierung von Basel erklärte sich jedoch bereit, über die Ausführung aller von den deutschen Behörden vorzulegenden Projekte, welche das zur Speisung des Hüninger Schifffahrtskanals erforderliche Wasserquantum aus dem Rheine bei Basel, sei es durch Verlängerung des Kanals bis auf Baslergebiet, sei es durch andere Mittel, beschaffen wollen, in Unterhandlung zu treten. Die in solcher Weise erhobene Einsprache gegen das Projekt eines Stauwehres im Rheine hatte zur Folge, dass dieses Projekt von da an nicht mehr zur Sprache gebracht wurde und an dessen Stelle

das Projekt der Weiterführung des Kanals bis Basel trat; eine Tieferlegung der Sohle des bestehenden Hüningerkanals in seinem untersten Teile bis zum Rhein nebst Umänderung der untersten Schleuse wurde sofort ausgeführt, wodurch vorläufig eine bessere Wasserzufuhr aus dem Rhein geschaffen worden ist. Nachdem die elsässischen technischen Behörden für die Weiterführung des Kanals bis Basel ein vorläufiges Projekt aufgestellt hatten, konnte man das Interesse schon jetzt beurteilen, welches Basel und mit ihm die Schweiz an dieser Angelegenheit habe. Es wurde daher von der Regierung von Basel am 14. Dezember 1895 eine Kommission zur Behandlung der Angelegenheit gewählt und dem Bundesrate ein Bericht hierüber erstattet mit dem Ersuchen, sein Einverständnis geben zu wollen, dass die baslerischen Behörden mit denjenigen von Elsass-Lothringen direkte Verhandlungen pflegen dürfen.

Mit Schreiben vom 28. Dezember 1895 erklärte der Bundesrat das gewünschte Einverständnis.

Am 18. Februar 1896 wurde dann zwischen den Vertretern der Regierung von Basel-Stadt und der Regierung von Elsass-Lothringen ein vorläufiger Vertrag unterzeichnet, welcher den betreffenden Regierungen, dem schweizerischen Bundesrate und dem Deutschen Reiche zur Genehmigung vorgelegt werden sollte. Auf Ansuchen der Regierung von Basel-Stadt wurde hierauf den eidgen. Räten unterm 4. Mai 1896 ein Subventionsgesuch für die Weiterführung des Hüningerkanals bis Basel unterbreitet und von denselben durch Beschluss vom 10. Juni 1896 ein Bundesbeitrag von Fr. 1,000,000.- bewilligt. Als aber die Verhandlungen mit dem Deutschen Reiche begonnen wurden, erhoben sich bald bedeutende Schwierigkeiten gegen die Ausführung des Projektes, so dass sich diese Verhandlungen sehr in die Länge zogen. Im Jahre 1900 teilte die Regierung von Basel-Stadt dem Bundesrate mit, dass wegen der ungeheuren Steigerung der Landpreise von der Erstellung einer Hafenanlage im St. Johann-Quartier definitiv abgesehen werden müsse, und dass sie ein neues Projekt über die Erstellung einer solchen Anlage auf elsässischem Gebiet, am linken Ufer des bestehenden Kanals habe aufstellen lassen. Die schweizerische Gesandtschaft in Berlin wurde angewiesen, die Reichsregierung hierüber in Kenntnis zu setzen und sie um ihre Ansichtsäußerung zu ersuchen.

15. Juni 1914.

Im Jahre 1904 wurden die von der Schweiz formulierten Forderungen hinsichtlich des Anschlusses des Hüningerkanales an einen Hafen in Gross-Hünigen und Anschluss an die schweizerischen Bundesbahnen und der Ausdehnung der Stromschiffahrt auf dem Rhein von Strassburg bis Basel durch die schweizerische Gesandtschaft in Berlin an das k. deutsche Auswärtige Amt geleitet; sie sind in den Handelsvertragsunterhandlungen zur Sprache gekommen.

Zur weitem Behandlung dieser Angelegenheit wurde dem Auswärtigen Amte die Veranstaltung einer Konferenz vorgeschlagen.

Am 6. Juni 1907 wurde vom deutschen Auswärtigen Amte in Berlin der schweizerischen Gesandtschaft eine Verbalnote übergeben, in welcher die dortigen Bedingungen betreffend Erweiterung und Ausbau des Hüningerkanals und des Anschlusses der Schweiz an denselben angegeben waren. Durch Beschluss vom 11. Februar 1908 wurde der schweizerische Gesandte in Berlin angewiesen, diese Note nach angegebenem Wortlaute zu beantworten, was am 21. Februar 1908 gemäss Mitteilung desselben geschah.

In dieser Note war angegeben, dass der Hafen nur noch in Gross-Hünigen erstellt werden könne, dass aber, was den Bahnanschluss anbetreffe, die Schweiz dringend wünsche, dass ein solcher nur an einer Station des schweizerischen Eisenbahnnetzes stattfinde, also in Basel-St. Johann, wobei jedoch der Betrieb dieser Verbindungsbahn der Reichs-Eisenbahn-Verwaltung überlassen werden könne, desgleichen die Tariffestsetzungen, immerhin unter dem Vorbehalte, dass die schweizerischen Bundesbahnen bei deren Feststellung mitangehört werden.

Was dann die Kanaltarife anbelange, so könne deren Festsetzung erst nach erfolgter Vereinbarung über die auszuführenden Arbeiten und deren Kostenverteilung stattfinden. Bezüglich der Verteilung der Kosten wurde auf das ganz bedeutende Interesse hingewiesen, welches der deutsche Verkehr an den geplanten Erweiterungsanlagen des Hüningerkanals habe.

Ueber die Verkehrsbegünstigungen, welche ^{man} eventuell seitens der Schweiz dem Umschlagsverkehr im Hafen von Gross-Hünigen oder einem solchen auf Baslergebiet gewähren könne, wurden nähere Besprechungen vorbehalten, die Schweiz könne sich nicht im Voraus binden.

Was die Frage der Mehrkosten für Zollaufsicht und Zollabfertigung

Sitzung vom

anbelange, so könne sie in ähnlicher Weise gelöst werden, wie dies bei den internationalen Eisenbahnstationen der Fall gewesen sei, jeder Staat würde seine eigenen Einrichtungen treffen und bezahlen. Endlich wurde noch die Hoffnung ausgesprochen, dass eine Verhandlung beidseitiger Delegierter anberaumt werden möchte.

Seither ist in dieser Angelegenheit nichts mehr geschehen, die Schifffahrt auf dem freien Rhein gewann immer mehr an Bedeutung und derselben wurde alle Aufmerksamkeit geschenkt; die Unterhandlungen den Hünigerkanal betreffend sind formell nicht abgebrochen worden.

Was das damals vorgesehene Projekt anbelangt, so nahm man als günstige Stelle für eine Hafenanlage das Terrain beidseits der Hünigerstrasse, soweit dasselbe auf Gebiet des Kantons Basel-Stadt liegt, in Aussicht. Hier waren gute Zufahrtsstrassen vorhanden, der Platz gestattete auch eine allmälige grosse Ausdehnung der Anlage zu beiden Seiten der Hünigerstrasse und eine bequeme Verbindung mit dem damals erst projektierten Güterbahnhof von St. Johann.

Es waren zwei Hafenbassins angenommen von je 500 m Länge und 25 m Breite, so dass in der Längsrichtung bequem 10 Schiffe und in der Querrichtung bequem 4 Schiffe nebeneinander Platz haben konnten. Zwischen und neben den Bassins waren Lagerplätze von je 50 m Breite vorgesehen, stadtseits sollte eine 20 m breite Strasse dem Hafenbassin entlang führen. Die Bassins waren mit Mauern eingefasst angenommen, über welchen die Geleise für die fahrbaren Krahn liegen sollten.

(2) Die Verbindung mit dem ausgetieften Hünigerkanal wäre mittelst eines Binnenkanals erfolgt, welcher ungefähr parallel mit der Hünigerstrasse und bei der ersten Krümmung in den Hünigerkanal in diesen eingemündet hätte. Der Niveauunterschied zwischen dem Wasserspiegel im Hafen und dem niedrigsten Wasserspiegel im Hünigerkanale hätte 14.44 m betragen; derselbe wäre mittelst 3 Schleusen überwunden worden, welche eine Höhe von 4.72 m und je 5 m erhalten hätten. Die Schleusen wären 43 m lang und 5.30 m breit gewesen, die erste unterste wäre unmittelbar hinter dem Hünigerkanal ausgeführt worden, die beiden andern dicht hintereinander bei einer Terrainstufe von ca. 700 m oberhalb dem Hünigerkanal.

Der Binnenkanal war mit einer Sohlenbreite von 10 m projektiert

15. Juni 1914.

und hätte das Kreuzen beladener Schiffe gestattet, die Böschungen waren ein und ein halbmalig. Für die Dichtung des Kanals wurde eine 15 cm starke Betonschicht in Aussicht genommen, welche eine Schutzdecke von 40 cm. Kies erhalten hätte. Der Kanal wäre durchgehend in den Einschnitt zu stehen gekommen, welcher eine Höhe von zwischen 3 m und 11 m erhalten hätte, die Wassertiefe war zu 2.20 m angenommen worden. An 3 Stellen sollte der Kanal überbrückt werden, nämlich bei der Hüningerbrücke, der Hafenstrasse in Hünningen und für einen Feldweg.

Die Wasserzuführung zu diesem Binnenkanal und der Hafenanlage hätte mittelst eines Pumpwerkes geschehen müssen, welches das Wasser aus dem Rhein bezogen hätte.

Die Kosten des Projektes waren folgende:

Binnenkanal	Fr.	1.460,000.-
Hafenanlage	"	1.985,000.-
Wasserspeisung	"	280,000.-
		<hr/>
Total	Fr.	3.725,000.-.

Der Unterhalt und Betrieb des Kanals und des Hafens waren zu Fr. 48,000.- veranschlagt worden. Durch diesen Binnenkanal wäre Basel in Verbindung gesetzt worden mit folgenden Kanälen:

Vom Norden her mit dem Canal Campine, welcher von Antwerpen über Maastricht und Lüttich nach Namur führt, die holländischen Wasserstrassen kreuzt und den Zweigkanal von Charleroi, dem Hauptkohlenbecken Belgiens, aufnimmt und dem Canal de l'Est zuführt.

Von Westen her mit dem Marnekanal, welcher von Paris über Châlons nach Toul führt und sich dort mit dem Canal de l'Est vereinigt, um über Nancy, Goudrexange, Zabern, Strassburg zu erreichen. Bei Goudrexange mündet dann noch der vom Kohlenbecken von Saarbrücken herkommende Kanal ein.

Von Strassburg führt der Rhein-Rhonekanal über Mühlhausen nach Hünningen, bei der Napoleonsinsel den von Lyon vom Süden heraufgezogenen Rhein-Rhone-Kanal aufnehmend.

Man kann daher sagen, dass durch die Erstellung dieses Zweigkanales vom Hüningerkanal her der Transport von Kohle, Petroleum, Getreide, Eisen, Baumaterialien und chemischen Produkten für die Düngerefabrikation sich wohlfeiler gestaltet hätte.

Endlich ist noch zu erwähnen, dass man damals hoffte, auch von der Ruhrgegend Kohlen billiger beziehen zu können, diese wären bei Strassburg vom Rhein auf den Kanal umgeladen worden.

Auf Grund dieser Ausführungen wird beschlossen, an die Regierung des Kantons Basel-Stadt ein Schreiben nach folgendem Entwurfe zu richten:

"An den Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt.

"Am 29. April 1914 haben Sie uns mitgeteilt, dass die Regierung von Elsass-Lothringen mit Schreiben des kaiserlichen Statthalters vom 18. April 1914 mit dem Wunsche an Sie gelangt sei, die Verhandlungen betr. den Hünigerkanal wieder aufzunehmen, da die Bedenken, die den Plänen bisher entgegengestanden hätten, inzwischen im wesentlichen beseitigt worden seien. Elsass-Lothringen nehme in Aussicht die Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse des Hünigerkanales, die Anlage eines Hafens bei Hünigen und dessen Anschluss an den Güterbahnhof St. Johann bei Basel.

Sie haben hiezu bemerkt, dass Sie die Frage der Kanalschifffahrt über der Behandlung der Rheinschifffahrtsangelegenheiten nicht aus den Augen verloren, sondern dass Sie sich immer auf den Standpunkt gestellt hätten, dass beide Schifffahrtswege für Sie von Interesse seien. Mehrmals hätten Sie auch hervorgehoben, dass Sie die Rheinschifffahrt nicht in einen Gegensatz zur Kanalschifffahrt gebracht wissen möchten. Dieser Auffassung entspreche es nun, wenn Sie sich mit aller Entschiedenheit zu gunsten des Eintretens auf die von Elsass-Lothringen angeregten Verhandlungen aussprechen möchten. Es sei hierin in keinem Punkte ein Preisgeben Ihrer Rheinschifffahrtsbestrebungen zu erblicken, sondern deren Ergänzung.

Nach den Vorschriften der Bundesverfassung stehe Ihnen der direkte Verkehr mit einer auswärtigen Regierung nicht zu, und Sie legen uns daher das Schreiben des kaiserlichen Statthalters in Abschrift vor. Das geschehe aber nicht nur aus diesem formalen Grunde, sondern Sie würden es für angemessen erachten, wenn sich die Bundesbehörde selbst an den Verhandlungen beteiligen wollte, allerdings unter Beiziehung von Vertretern Ihres Kantons. Ob auch die Bundesbahnen schon jetzt beizuziehen wären, wollten Sie zunächst unserem Entscheide überlassen.

1 5 . J u n i 1 9 1 4 .

Wir beehren uns, unsere Stellungnahme wie folgt zu umschreiben:

Wir sind gerne bereit, in internationale Verhandlungen betreffend die vorwürfige Angelegenheit zu treten. Mit Rücksicht auf den Zusammenhang dieser Angelegenheit mit der Frage betreffend die Rheinschiffahrt wünschen wir aber, die Verhandlungen selbst an die Hand zu nehmen und namens des Bundes zu führen. Sie wollen daher die früheren Verhandlungen zwischen dem Kanton Baselstadt und Elsass-Lothringen als dahingefallen betrachten.

Wir ersuchen Sie, in diesem Sinne an den kaiserlichen Statthalter von Elsass-Lothringen zu antworten, und gewärtigen von deutscher Seite die geeigneten Mitteilungen zur Eröffnung der Unterhandlungen.

Ihrem Wunsche, dass auch eine Vertretung Ihrer Regierung bei den internationalen Verhandlungen beigezogen werde, werden wir gerne in geeigneter Form Rechnung tragen. Wir sind auch der Ansicht, dass eine interne Konferenz vor der ersten internationalen Verhandlung stattfinden soll, an der u. A. Vertreter Ihrer Regierung und der S. B. B. teilzunehmen hätten.

Gerne benutzen wir auch diesen Anlass, Sie, getreue, liebe Eidgenossen, samt uns in Gottes Machtschutz zu empfehlen."

An Baselstadt.

Protokollauszug ans Departement des Innern (Oberbauinspektorat) mit Beilagen, an das Eisenbahndepartement, an das Politische Departement und an die Generaldirektion der S.B.B. zur Kenntnis.
