

*Antrag des Vorstehers des Departementes des Innern, F. L. Calonder,
an den Bundesrat*

Kopie
Rheinschiffahrt

Bern, 3. Juli 1914

[...]¹

Schlussfolgerungen

1. Die freie Rheinschiffahrt bis ins Meer, die auch die Gleichbehandlung mit Bezug auf alle Schiffahrtseinrichtungen in sich schliesst, ist für die Schweiz nicht nur volkswirtschaftlich von grosser Bedeutung, sondern sie bringt der Schweiz auch eine nicht zu unterschätzende Stärkung in politischer Beziehung (grössere Unabhängigkeit vom Ausland bei der Verproviantierungsfrage in Friedens- und Kriegszeiten). Die Schweiz muss darnach trachten, dass ihr dieses Recht, das ihr nach der herrschenden Auffassung schon nach allgemeinen völkerrechtlichen Grundsätzen zusteht, auch staatsvertraglich für alle Zeiten eingeräumt und genauer umschrieben wird. Es ist das eine *conditio qua non* für die Beteiligung der Schweiz an den Kosten der Verbesserung der Rheinschiffahrt.

1. *Ausführlicher Bericht über den Stand der Rheinschiffahrtsangelegenheit.*

2. Die Frage der Schifffahrtsabgaben muss noch weiter geprüft werden. So lange diese Frage für die Schweiz nicht abgeklärt ist, muss ihre Stellung zu den Schifffahrtsabgaben bei den einzuleitenden staatsvertraglichen Unterhandlungen ausdrücklich vorbehalten werden.

3. Die Interessen der Schweiz verlangen es, dass sie sich an den technischen Vorarbeiten für die Verbesserung der Fahrinne von Strassburg nach Basel beteiligt, wobei jedoch die Verteilung der aus diesen Vorarbeiten entstehenden Kosten kein Präjudiz bilden soll für die spätere Beteiligung bei der Ausführung des Werkes. In welchem Masse die Schweiz an die Kosten der Ausführung beitragen kann, muss erst noch ermittelt werden.

4. Was das weitere Vorgehen anbelangt, so scheint es am zweckmässigsten, dass neben der Fortsetzung der Studien über diese Angelegenheit auch eine vertrauliche und unverbindliche Aussprache zwischen den beteiligten Staaten stattfinde.

5. Es wäre ferner zweckmässig, wenn der Bundesrat aus seiner Mitte einen Ausschuss bestellen würde, bestehend aus den Vorstehern des Politischen Departements, des Departements des Innern und des Post- und Eisenbahndepartements. Die Leitung der Angelegenheit wäre dem Vorsteher des Departements des Innern zuzuweisen. Dieser Ausschuss würde dann, bevor offizielle Verhandlungen mit den beteiligten Staaten eingeleitet werden, dem Bundesrat Bericht erstatten und Anträge stellen, wie in der Sache weiter vorzugehen sei. Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen stellen wir den *Antrag*:

der Bundesrat wolle beschliessen:

1. Von dem Bericht des Departements des Innern wird in zustimmendem Sinne Kenntnis genommen.

2. Es wird in Aussicht genommen, dass die Schweiz sich an den technischen Studien für die Verbesserung der Fahrinne von Strassburg nach Basel beteiligen und für diese Studien einen Kostenbeitrag von einem Drittel der für die Schifffahrt aufgewendeten Kosten, d. h. ungefähr Fr. 20,000.– zusichern werde. Das Departement des Innern wird – unter Vorbehalt einer späteren Schlussnahme des Bundesrates – ermächtigt, im Einverständnis mit dem Politischen Departement darüber vorläufig vertrauliche Unterhandlungen zu pflegen.

3. Es wird ein Ausschuss bestellt, bestehend aus den Vorstehern des Politischen Departements, des Departements des Innern und des Post- und Eisenbahndepartements.

4. Der Vorsteher des Departements des Innern wird ermächtigt, im Einverständnis mit dem Politischen Departement und so oft dieses es für zweckmässig hält, unter seiner Leitung mit den beteiligten Regierungen in vertraulicher und unverbindlicher Weise Fühlung zu nehmen.

5. Vor dem Beginn der offiziellen diplomatischen Verhandlungen ist dem Bundesrat ein weiterer Bericht zu unterbreiten².

2. Am 23. Juli 1914 lud das Departement des Innern das Eisenbahndepartement und das Politische Departement zu einer Besprechung dieses Antrags ein. Der Ausbruch des 1. Weltkriegs verhinderte schliesslich eine internationale Regelung dieser Angelegenheit. Das Departement des Innern zog den Antrag offenbar zurück.