Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Zusicherung eines Bundesbeitrages an den Kanton Basel-Stadt für die Weiterführung des Hüningerkanales bis Basel.

(Vom 4. Mai 1896.)

Tit.

Mit Schreiben vom 24. Dezember 1895 hatte die Regierung des Kantons Basel-Stadt dem schweizerischen Bundesrat vorläufige Mitteilungen über das Projekt einer Weiterführung des Hüningerkanales bis Basel gemacht und damals erwähnt, daß dieses Projekt durch Beamte ihres Baudepartements und solche der elsässischen Regierung in vertraulicher und vorbereitender Weise behandelt worden sei, sowie daß die elsässische Behörde sich geneigt erklärt habe, ihren vorgesetzten Instanzen das Projekt vorzulegen und zu empfehlen, sofern seitens Basel ein Beitrag an die Kosten des Werkes zugesagt werde. Die Regierung wies ferner darauf hin, daß die Weiterleitung des Schifffahrtskanales bis Basel, unter gleichzeitiger Anlegung eines Hafens auf ihrem Gebiete, für die Handelsinteressen Basels und eines großen Teiles der Schweiz von außerordentlicher Bedeutung sein könne, so daß sich ein näheres Eintreten auf die Sache durchaus empfehle. Sie sprach daher die Meinung aus, daß der Bundesrat sich damit einverstanden erklären könne, wenn sie die vorläufigen Verhandlungen mit den elsässischen Behörden führe, unter dem Vorbehalte, später wiederum Bericht über die Angelegenheit zu erstatten, sobald dieselbe so weit gefördert sein werde, daß der Weg offizieller Verhandlungen zwischen den beidseitigen Landesbehörden beschritten werden könne.

Unterm 28. Dezember 1895 haben wir der Regierung von Basel-Stadt mitgeteilt, daß wir uns damit einverstanden erklären, seiner Zeit aber diesbezügliche weitere Mitteilungen gewärtigen.

Mit Schreiben vom 18. März 1896 hat nun die Regierung den in Aussicht gestellten weitern Bericht eingesandt, welchem über den weitern Fortgang der Angelegenheit folgendes zu entnehmen ist:

Zur detaillierten Vorberatung der Sache wurde schon am 14. Dezember 1895 eine Specialkommission von 9 Mitgliedern bestellt mit dem Auftrage, einerseits die technische Seite der Frage zu prüfen und über die Weiterleitung des Kanals, sowie die Hafenanlage auf Kantonsgebiet Studien und Berechnungen aufzustellen und eventuell Projekte vorzulegen; im fernern sollte sich die Kommission darüber beraten, ob die Verbesserung des Hüninger Schifffahrtskanales und dessen Weiterführung bis Basel für die Handelsinteressen der Stadt von Bedeutung seien und in welchem Maße und für welche Artikel dieses Verkehrsmittel für den Platz, eventuell auch für die übrige Schweiz mit Vorteil in Anspruch genommen werden könnte.

Die Kommission teilte sich zur Erfüllung dieser Aufgaben in eine technische und eine kommerzielle Subkommission, welche, zum Teil unter Beiziehung weiterer Sachverständiger, die vorliegende Frage in allen Einzelheiten bearbeiteten. Anfangs Februar waren diese Arbeiten in der Hauptsache und vorläufig abgeschlossen, so daß weiter geschritten werden konnte.

Die Regierung bemerkt noch, daß der in ihrem ersten Schreiben erwähnte Termin von Ende Januar seitens der elsässischen Behörde auf ihren Wunsch bis Ende Februar erstreckt wurde. Infolge des Ergebnisses der Arbeiten der Kommissionen sei sie nun in der Lage gewesen, nunmehr ihrerseits einen Beschluß zu fassen und die Verhandlungen mit den elsässischen Behörden aufzunehmen.

Aus dem vorgelegten Material, dessen Richtigkeit und Zuverlässigkeit in Frage zu stellen durchaus kein Anlaß vorliege, welches sich vielmehr als das Resultat sehr eingehender, gewissenhafter und sachverständiger Prüfung darstelle, habe sich nun allerdings ergeben, daß die Ausführung des Projektes einen großen Vorteil für Basel und auch für die Schweiz bedeuten würde, und daß durchaus danach getrachtet werden sollte, diese Ausführung zu sichern. Anderseits habe sich auch in technischer Hinsicht gezeigt, daß die Sache sehr wohl, wenn auch allerdings unter Aufwendung erheblicher Kosten, durchführbar wäre.

Die Regierung habe sich daher im allgemeinen und grundsätzlich mit der Vorlage einverstanden erklärt, unter Bezeichnung

des für die Ausführung als am besten geeignet in Betracht kommenden Bauprojektes, und daher eine Delegation zur Führung der Verhandlungen mit den elsässischen Behörden bestellt.

Diese Delegation bestand aus den Herren:

Regierungsrat H. Reese, Vorsteher des Baudepartements,
Regierungsrat R. Philippi, Vorsteher des Departements des Innern, und
R. Stünzi-Sprüngli, Präsident der kommerziellen Subkommission.

Als technischer Berater war der Kommission Herr Kantonsingenieur Bringolf beigegeben.

Die Verhandlungen fanden am 17. und 18. Februar in Straßburg statt, wobei als Vertreter der Regierung von Elsaß-Lothringen anwesend waren die Herren

Ministerialrat Wasserbaudirektor Willgerodt,
Ministerialrat Kœtmann und
Regierungsrat Traut.

Die Verhandlungen führten zu einer vorläufigen Vereinbarung, deren Text, nebst einem erläuternden Bericht der bei der Konferenz beteiligten Delegierten, von der Regierung von Basel-Stadt zur Kenntnis gebracht wird, mit dem Bemerken, sie habe dieser Vereinbarung ihre grundsätzliche Genehmigung erteilt, immerhin unter dem Vorbehalte, daß in dieselbe noch ein Zusatz zu Artikel 10 aufgenommen werden solle, welcher den Kanton Basel-Stadt gegen ausnahmsweise Behandlung betreffend Unterhalt und Verwaltung des Kanals sicherstelle und ihm hierin die Gleichbehandlung mit den übrigen Kanalstaaten garantiere.

Indem die Regierung dem Bundesrate die ganze Angelegenheit in solcher Weise unterbreitete, ersuchte sie ihn, dieselbe in Anbetracht der Wichtigkeit der Sache mit Dringlichkeit behandeln zu wollen.

Wir haben nun dem Wunsche der Regierung von Basel-Stadt gemäß den hohen eidgenössischen Räten schon in der außerordentlichen Märzsession Kenntnis von dieser Frage gegeben, und es haben dieselben hiervon Veranlassung genommen, ihre Kommissionen sofort zu bestellen.

Zu der Beschreibung des gewählten Projektes übergehend, ist an Hand des Berichtes der technischen Subkommission folgendes hierüber mitzuteilen:

Infolge der seit Ausführung der Rheinkorrektion zwischen Elsaß und Baden eingetretenen Vertiefung der Rheinsohle konnte die Wasserspeisung des Rhein-Rhonekanals durch den Hüningerkanal bei Niederwasser nicht mehr in ausreichendem Maße vor sich

gehen und die Schiffahrt in letzterem wurde wegen Wassermangel immer schwieriger. Die Regierung von Elsaß-Lothringen hatte daher verschiedene Projekte studieren lassen, welche alle die Verbesserung der Wasserzuleitung in den Hüningerkanal zum Zwecke der Speisung der Schiffahrtskanäle jenseits Mülhausen, der Berieselung der Hardt und der Aufrechterhaltung der Schiffahrt im Auge hatten. Von diesen Projekten kamen bei der Beurteilung der Frage mit Rücksicht auf die technischen Verhältnisse hauptsächlich zwei in Betracht, das erste, welches eine Austiefung des alten Kanals um cirka 2,5 m. und eine gleichzeitige Verbreiterung desselben vorsah. und das zweite, welches in der Verlängerung des Kanales längs des linken Rheinufers bis in die Gegend der Schlachtanstalt bestand. Ein drittes Projekt, das die Verbesserung der Wasserzuführung mittelst eines Stauwehres im Rhein unterhalb dem jetzigen Kanaleinlaufe bezweckte, wurde wegen der von seiten Basels gegen die Stauung des Rheinwasserspiegels erhobenen Einwendungen nicht weiter verfolgt.

Es ist nun hauptsächlich das Projekt der Verlängerung des Kanals rheinaufwärts, welches die Veranlassung bot, die Möglichkeit eines direkten Anschlusses Basels an die Wasserstraßen Frankreichs, Elsaß-Lothringens, Belgiens, Hollands und Deutschlands zu untersuchen. Nach diesem Projekte sollte nämlich der Hüningerkanal der linken Rheinuferböschung entlang mit 20 m. Sohlenbreite und 0,08 ‰ Gefäll bis zur Metzgergasse verlängert und hier das Wasser des Rheines gefaßt werden. Der Abschluß des Kanales gegen den Rhein war mittelst eines Dammes bewerkstelligt, dessen Kronenhöhe dem Pegelstand 1,80 m. entsprach. Der Kanal sollte dem Rhein im Minimum 14 m^3 Wasser entnehmen und zu schon obengenannten Zwecken in den alten Hüningerkanal führen.

Es war auf diese Weise Gelegenheit geboten, mit den Schiffen auf dem Kanal bis Basel zu gelangen, wo längs des Rheinufers eine Ausladestelle hätte errichtet werden müssen. Allerdings müßte dann auch der Kanaldamm erhöht werden, und zwar mindestens bis zum Pegelstand von 3 m., weil sonst die Schiffahrt einen großen Teil des Jahres durch die gewöhnlichen Mittel- und Hochwasser des Rheines unterbrochen worden wäre. Im Hinblick auf letztere Gefahr, hauptsächlich aber wegen des mangelhaften Platzes und der ungünstigen Uferverhältnisse sah man schließlich von einer Hafenanlage längs des Rheinufers ganz ab und verlegte dieselbe ins Innere des Landes.

Als günstige Stelle für eine Hafenanlage wurde nun das Terrain beidseits der Hüningerstraße, soweit dasselbe auf Gebiet des Kantons Basel-Stadt liegt, in Aussicht genommen. Passendes unbebautes und näher an der Stadt gelegenes Terrain ist nicht vorhanden; der

erwähnte Platz besitzt zudem sehr gute Zufahrtsstraßen; er gestattet eine allmählich sich vollziehende große Ausdehnung der Anlage zu beiden Seiten der Hüningerstraße und läßt sich mit dem projektierten Güterbahnhof zu St. Johann auf bequeme Weise in Verbindung setzen.

Es sind nun 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. Zwischen und neben den Bassins sind Lagerplätze von je 50 m. Breite vorgesehen, stadtseits führt eine 20 m. breite Straße dem Hafenbassin entlang. Die Bassins sind mit Mauern eingefaßt, über welchen die Geleise für die fahrbaren Kräne liegen.

Der Hafenplatz ist vorläufig auf der Höhe der Elsässerstraße, d. h. Kote 13,60, der Wasserspiegel der Hafenbassins auf Kote 10,85 also 2 m. 75 tiefer angenommen worden. Die Verbindung mit dem ausgetieften Hüningerkanale erfolgt mittelst eines Binnenkanales, welcher ungefähr parallel der Hüningerstraße und in einigem Abstand von derselben angelegt wird und bei der ersten Krümmung des Hüningerkanales in diesen einmündet. Der Niveauunterschied zwischen dem Wasserspiegel im Hafen (10,85) und dem niedrigsten Wasserspiegel im Hüningerkanal (— 3,59) beträgt 14 m. 44; derselbe wird mittelst 3 Schleusen überwunden, welche eine Höhe von 4 m. 72 bis 5 m. erhalten. Die Schleusen sind 43 m. lang und 5 m. 30 breit, die erste, unterste, befindet sich unmittelbar hinter dem Hüningerkanal; die beiden übrigen liegen dicht hintereinander bei einer Terrainstufe cirka 700 m. oberhalb dem Hüningerkanal.

Der Binnenkanal erhält eine Sohlenbreite von 10 m., welches Maß ein Kreuzen beladener Schiffe gestattet, die Böschungen sind einundeinhalbmalig. Die Dichtung geschieht mittelst einer 15 cm. dicken Betonschicht, über welche als Schutzdecke eine 40 cm. dicke Schicht Kies ausgebreitet wird. Der Kanal kommt durchgehend in den Einschnitt zu liegen, der eine geringste Tiefe von 3 m. und eine größte von 11 m. hat; die Wassertiefe ist zu 2,20 m. im Minimum angenommen. An drei Stellen wird der Kanal überbrückt zum Zwecke der Überführung der Hüningerstraße, der Hafenstraße in Hüningen und eines Feldweges.

Die Hafenbassins und die zwischen diesen und den Schleusen gelegenen Partien des Binnenkanales samt den Schleusen müssen auf künstliche Weise mit Wasser gespiesen werden, d. h. es muß das zur Schleusung der Schiffe erforderliche Wasserquantum und das durch Verdunstung, sowie Undichtigkeit der Sohle, Wandungen und Schleusenthore verloren gehende Wasser vom Rhein mittelst Pumpen in den Kanal und in die Bassins gehoben werden, da ein

natürlicher Wasserlauf zu diesem Zwecke nicht zur Verfügung steht. Der Pumpenbetrieb soll mittelst Dampfmaschinen erfolgen, es ist jedoch nicht ausgeschlossen, daß auch elektrische Kraft verwendet werden kann, in welchem Falle aber eine Dampfmaschine immerhin als Reserve notwendig sein wird.

Das Quantum des zu hebenden Wassers läßt sich nur annähernd bestimmen, es hängt ab von der Größe des Schiffsverkehrs (der Zahl der täglich zu schleusenden Schiffe) und der Dichtigkeit der Kanal- und Bassinwandungen, sowie der Kanalsohle. Es ist daher angezeigt, bei der ersten Anlage in Bezug auf sorgfältige Ausführung der Arbeiten nichts zu versäumen, da die daherigen Mehrkosten reichlich durch Ersparnisse am Betrieb aufgewogen werden.

Betreffs der Zahl der täglich verkehrenden Schiffe wurde von der Voraussetzung ausgegangen, daß jährlich 200,000 Tonnen zu Berg befördert werden; bei 240 Betriebstagen entspricht dies per Tag einem Verkehr von 830 Tonnen oder 4 Schiffen per Tag à 207 Tonnen. Ebensoviele Schiffe fahren zu Thal.

Die zur Schleusung eines Schiffes erforderliche Wassermenge ergiebt sich aus den Dimensionen der Schleuse, wobei bei mehreren Schleusen jeweilen nur eine in Rechnung zu bringen ist, da in den andern nur eine Deplacierung des Wassers stattfindet. Für Verdunstung sind erfahrungsgemäß 6 mm. per Tag und für Versickerung bei Betondichtung 500 m^3 per Tag und per Kilometer in Rechnung zu bringen; durch die Schleusenthore gehen cirka 60 Liter per Sekunde verloren.

Es ergiebt sich hieraus als Quantum des zu beschaffenden Speisewassers 17280 m^3. Die Hebung dieses Wasserquantums erfordert bei einer Hubhöhe von 14 m. eine Kraft von 75 HP. Hieraus berechnen sich alsdann die Maschinenanlage und die Betriebskosten. Es wird vorausgesetzt, daß die Wasserförderung Tag und Nacht stattfinde, was das sekundlich zu hebende Wasserquantum bedeutend reduziert; wird kein Wasser konsumiert, so sammelt sich der Überschuß im Hafenbassin an und dient als Reserve während des Tages.

An Stelle der viel Wasser konsumierenden drei Schleusen könnte man auch ein Hebewerk anwenden, wie dies z. B. im französischen Nordkanal bei Les Fontanelles und in La Louvière in Belgien geschehen ist. Diese Hebewerke erfordern zwar zum Betrieb wenig Wasser, sind aber in der Anlage und im Unterhalt sehr teuer. Das Hebewerk von Les Fontanelles kostete Fr. 1,870,000, Dimensionen 40 m. lang, 5,60 m. breit, 2 m. tief und 13 m.

Gefäll; dasjenige von La Louvière kostete Fr. 1,500,000 bei 43 m. Länge, 5,8 m. Breite, 2,10 m. Tiefe und 15,4 m. Gefäll.

Die Schleusen sind nun nicht nur wesentlich billiger, sondern sie sind auch viel einfacher zu handhaben und funktionieren sicherer, daher hier von der Anwendung von Hebewerken Umgang genommen worden ist.

Die Kosten des Projektes sind nun folgende:

Binnenkanal	Fr.	1,460,000
Hafenanlage	„	1,985,000
Wasserspeisung	„	280,000
Total	Fr.	3,725,000

In Bezug auf die Betriebskosten ist folgendes zu bemerken:

Das für die Speisung des Kanales und Hafens zu beschaffende Wasserquantum beträgt gemäß früheren Angaben rund 0,200 m^3 pro Sekunde, welche Wassermenge auf die Höhe von 14 m. gehoben werden muß. Nun kostet nach den Angaben der Direktion des Gas- und Wasserwerkes der Stadt Basel die Hebung von 1 m^3 Wasser pro Sekunde auf 16 m. Höhe $^2/_3$ Centime; es kostet somit die Hebung von 0,200 m^3 pro Sekunde = 17280 m^3 pro Tag auf 14 m. Höhe $17{,}280 \times {}^2/_3 \times \frac{14}{16} =$ Fr. 100.

Somit kostet die Wasserhebung per Jahr, d. h. an 240 Schifffahrtstagen (unter Annahme von durchschnittlich $^2/_3$ des Maximalwasserbedarfs)			Fr. 16,000
a. der Unterhalt des Kanals und Hafens:			
3 ‰ der Bausumme	Fr.	9,000	
Kräne 5 %	„	2,500	
Ausladeplätze, Geleise etc. . . .	„	3,000	
Hochbauten 1 %	„	1,700	
			„ 16,200
Hierzu kömmt noch:			
b. Personal-Löhnung:			
Ein Hafenmeister	Fr.	4,000	
2 Schreiber	„	4,000	
2 Schleusenmeister	„	3,000	
			„ 11,000
Zuschlag für Unvorhergesehenes			„ 4,800
		Total	Fr. 48,000

Da der Verkehr sich erst allmählich entwickeln wird, so ist es nicht notwendig, die Hafenanlage von Anfang in ihrem ganzen Umfange herzustellen, dies kann successive geschehen, so daß man als erste Auslage die Summe von Fr. 3,000,000 annehmen kann und die reduzierten Betriebskosten zu Fr. 38,000.

Die Verhandlungen fanden, wie schon erwähnt, am 17. und 18. Februar 1896 in Straßburg statt und führten zu einer vorläufigen Vereinbarung, deren Hauptpunkte folgende sind:

Die elsaß-lothringische Regierung erklärt sich bereit, die Schiffahrtsverhältnisse im Hüninger-Kanal durch Vertiefung der Kanalsohle und die Anlage von drei Ausweichstellen zwischen Rhein und Schleuse Nr. 3 zu verbessern.

Diese Arbeiten sind auf Mark 600,000 devisiert, welche Summe mit alljährlich 4 % zu verzinsen ist (3 % Zinsen und 1 % Amortisation), wofür Schiffahrtsabgaben bezogen werden bis zur vollständigen Tilgung dieses Betrages. Diese Kanalabgaben sind anfänglich auf 0,24 Mark für die Tonne festgesetzt, dieselben können jedoch nach erfolgter Tilgung des Anlagekapitals, und sobald der Verkehr 125,000 Tonnen übersteigt, bei weiterem Anwachsen von 25,000 Tonnen entsprechend ermäßigt werden, jedoch nicht unter 0,10 M. per Tonne.

Die Regierung von Baselstadt verpflichtet sich, diese Tilgung zu sichern, insofern als sie jährlich den Ausfall der Kanalabgabe obiger Verzinsung von Mark 24,000 gegenüber deckt.

Die elsaß-lothringische Regierung gestattet die Weiterführung des Hüninger-Kanales bis nach Basel nebst Betrieb desselben (Plangenehmigung wird vorbehalten); die sämtlichen Kosten fallen jedoch allein dem Kanton Baselstadt zur Last.

Die elsaß-lothringische Regierung kann jederzeit auf ihrem Gebiet auf ihre Kosten am Basler-Kanal Hafenanlagen errichten, welche durch diesen Kanal mit dem Hüninger-Kanal verbunden werden. Durch Herstellung des Anschlusses der Hafenanlagen an den Kanal darf der Verkehr auf demselben nicht gestört werden. Der Anschluß muß deshalb während einer Kanalsperre erfolgen.

Die im Einverständnis mit der Regierung des Kantons Basel-Stadt festzustellende Abgabe, welche durch Elsaß-Lothringen von den betreffenden Gütern zu erheben ist, wird an die Regierung von Basel abgeliefert. Diese Abgabe soll unter keinen Umständen größer sein, als die geringste Abgabe, welche gleichzeitig von Basel-Stadt von den nach ihrem Gebiete gehenden oder von dort kommenden Gütern erhoben wird. Wenn der Verkehr im Baselerhafen 200,000 Tonnen übersteigt, so hat der Kanton Basel-Stadt an die

elsaß-lothringische Regierung einen alsdann näher zu vereinbarenden Unterhaltungskostenbeitrag (an das ganze Landeskanalnetz) zu bezahlen, welcher nicht unter 12 Pfennig pro Tonne betragen soll.

Sobald eine Erweiterung oder Verbesserung des Hüningerkanals wünschenswert erscheint, (welche jedoch vor Ablauf von 10 Jahren vom Kanton Basel-Stadt nicht verlangt werden darf), so soll die dafür verwendete Summe von Elsaß-Lothringen aufgebracht werden; indessen ist der gleiche Modus der Geldbeschaffung und Amortisation maßgebend wie bei der gegenwärtigen Vertiefung des Hüningerkanales.

In betreff der Unterhaltung und Verwaltung des elsaß-lothringischen Kanalnetzes wird der Regierung von Basel-Stadt keinerlei Einmischung eingeräumt. Die Regierung von Elsaß-Lothringen übernimmt keine andere Verpflichtung, als die betreffenden Arbeiten der Verbesserung des Hüningerkanales auf Grund der der Vereinbarung angeschlossenen Entwürfe in regelrechter Weise auszuführen und den Hüningerkanal in gleich sorgfältiger Weise zu unterhalten, wie die übrigen elsaß-lothringischen Kanäle.

Außerdem wird die Regierung von Elsaß-Lothringen die Wünsche derjenigen von Basel thunlichst berücksichtigen und diese von wichtigen, den Verkehr auf den Kanälen betreffenden Maßnahmen rechtzeitig verständigen.

Die Regierung von Basel-Stadt bemerkt hierzu, daß hier noch ein Zusatz aufgenommen werden sollte, welcher den Kanton gegen ausnahmsweise Behandlung in Bezug auf Unterhaltung und Verwaltung des Kanales sicherstellt und ihm hierbei die Gleichbehandlung mit den übrigen Kanalstaaten garantiert.

Für alle übrigen Punkte verweisen wir auf die Beilage IV zum Schreiben der Regierung von Basel-Stadt vom 18. März 1896 (bei den Akten).

In betreff der Bedeutung, welche diese Kanalanlage nicht nur für Basel, sondern für einen großen Teil der Schweiz hat, wollen wir die Begründung, wie solche in obgenanntem Schreiben angegeben ist, wörtlich folgen lassen:

„Wie Sie aus dem Vorstehenden und den Beilagen entnehmen, wird die Verbesserung des Hüningerkanales mit dessen Weiterführung bis Basel nicht nur von einer Anzahl Sachverständiger, sondern auch von allen beteiligten Kreisen als ein Werk betrachtet, das sowohl für Basel als auch für den größten Teil der Schweiz als von außerordentlicher Wichtigkeit angesehen werden muß. Angesichts der großen Anstrengungen, welche in allen Ländern für die Erschließung von Wasserstraßen gemacht werden, und mit Rücksicht

auf die Erfahrungen, welche ergeben, daß der Transport auf dem Wasserwege ein wesentlich billigerer ist als per Eisenbahn, darf wohl mit Sicherheit angenommen werden, daß der Verkehr auf dem Hüningerkanal nach seiner Weiterführung bis Basel und nach erfolgter Erstellung moderner und zweckmäßiger Hafenanlagen ein so erheblicher sein wird, daß daraus für die Gesamtbevölkerung ein wesentlicher Vorteil resultiert. Wir dürfen uns daher wohl der angenehmen Hoffnung hingeben, daß Ihre hohe Behörde unsere Anschauungen teilen werde, und daß sie es als gerechtfertigt finde, wenn wir den Wunsch aussprechen, es möge Ihrer hohen Behörde belieben, der Bundesversammlung zu beantragen, daß dem Kanton Basel-Stadt als Subvention an die vorläufig auf $3^1/_2$ Millionen Franken berechnete Bausumme und die vorauszusehende jährliche Betriebsausgabe von Fr. 38,000 Fr. 1,000,000 gewährt werden. Wie Sie aus den aufgestellten Berechnungen entnehmen wollen, ist an eine Verzinsung des ganzen Baukapitals, sowie an eine Deckung der Betriebsausgaben und der Beiträge an die Vertiefung des Hüningerkanales für so lange nicht zu denken, als der Verkehr nicht bis auf etwa 200,000 Tonnen per Jahr ansteigt. Tritt dies aber ein, so müssen einerseits die in der Vereinbarung mit der Elsässerregierung vorgesehenen Beiträge an die Unterhaltungskosten des elsaß-lothringischen Kanalnetzes geleistet, andererseits neue Bauten zur Vergrößerung der Hafenanlagen ausgeführt werden. Zudem soll ja die ganze Kanalanlage in erster Linie der Bevölkerung Basels und der Schweiz zu gute kommen, auf eine Rendite also erst in zweiter Linie gesehen werden.

Eine Unterstützung seitens der Schweiz ist daher schon aus finanziellen Gründen durchaus notwendig, wenn Basel nicht allzusehr zu gunsten des ganzen Landes belastet werden soll.

Indem wir nun noch anführen, daß wir, sobald es uns möglich ist, Ihnen einen ergänzenden Bericht über die kommerzielle Bedeutung des Kanales für die Schweiz nachsenden werden, und daß wir gedenken, die Kanalangelegenheit in der nächsten Sitzung auch unserm Großen Rate vorzulegen, bitten wir Sie nochmals um geneigte Berücksichtigung unserer Wünsche."

Dieser ergänzende Bericht ist uns nun noch nicht zugekommen, hingegen läßt sich dem Berichte der kommerziellen Kommission entnehmen, daß die Fracht für Steinkohlen nach Aarau, Bern, Lausanne, Luzern, Genf und Zürich nach erstellter direkter Verbindung mit den Hauptbezugsgebieten, nämlich der Saargegend, wesentlich herabgesetzt werden kann, daß aber auch die Ruhrkohlen und die belgischen Kohlen nachher wohlfeiler nach der Schweiz transportiert werden dürften.

Zum Beweis hiervon wird angegeben, daß Mülhausen bei einem Jahresbedarfe an Kohlen von cirka 130,000 Tonnen volle 100,000 Tonnen durch den Rhein-Rhone-Kanal beziehe, während Basel bei einem Totalkonsum von cirka 118,000 nur cirka 15,000 Tonnen vom Hüninger-Kanal her erhalte wegen dem dermaligen schlechten Zustande der Kanalstrecke Mülhausen-Hüningen.

Der Transport von Petroleum dürfte ebenfalls zu großem Teile auf dem neuen Kanale stattfinden und billiger werden, ebenso derjenige von Baumaterialien, Getreide, Eisen und chemischen Produkten für Düngerfabrikation.

Für den Export würde der Kanal bei Holz, Asphalt, Baumaterialien, hauptsächlich Granit, von Bedeutung werden. Wir lassen hier noch einige Distanzen folgen, welche der beigelegten Karte zu entnehmen sind und das Gesagte noch ergänzen sollen.

Rotterdam-Basel:

Auf dem Rhein	834 km.
Über den Canal de l'Est	958 „

Hierbei ist zu bemerken, daß bei Annahme des Rheines als Wasserstraße ein Umladen in Mannheim oder Straßburg kaum zu vermeiden ist.

Antwerpen-Basel:

Über den Canal de l'Est	875 km.
Über Dortrecht auf dem Rhein . .	940 „

Speciell für den Kohlentransport sind folgende Entfernungen maßgebend:

Charleroi-Basel	704 km.
Saarbrücken Basel	301 „
Ruhrort-Basel	619 „

Es ist aber auch noch eine direkte Verbindung von Basel mit den Kanälen im Centrum und Süden von Frankreich möglich, und zwar über Toul, Bar-le-Duc, Châlons mit Paris und über Besançon mit Lyon und dem mittelländischen Meere.

Endlich kommt die Verbesserung der Schiffahrt auf dem Hüninger-Kanal auch der Flößerei zu gute. Wenn dieselbe auch infolge des Zollkrieges mit Frankreich fast gänzlich daniederlag, so ist es nun doch seit der Verbesserung der Handelsverhältnisse möglich, daß sich wieder etwelcher Verkehr einstellt, den zu schützen im Interesse des Staates liegt.

Nach sorgfältiger Prüfung der Verhältnisse ist nun der Bunderat zur Überzeugung gekommen, daß die von der Regierung von Basel-

Stadt ausgesprochene Ansicht, daß die Verlängerung des Hüninger-Kanals bis Basel nicht nur für diese Stadt, sondern auch für einen bedeutenden Teil der Schweiz von wesentlicher Wichtigkeit ist und daher gemäß Art. 23 der Bundesverfassung vom Bunde zu unterstützen ist.

In dem Augenblicke, wo die meisten der uns umgebenden Staaten die größten Anstrengungen machen, ihr Kanalnetz zu ergänzen und leistungsfähiger zu machen, tritt an die Schweiz die Möglichkeit heran, mit dem Meer und mit bedeutenden Hafenplätzen in ununterbrochene Verbindung zu treten. Dieser Augenblick ist zu benützen, er dürfte so leicht nicht wiederkehren, und dann würde man es schwer bereuen, wenn man ihn versäumt hätte.

Was den Subventionsbetrag selbst anbetrifft, so finden wir, daß dem Gesuch der Regierung von Basel-Stadt um Bewilligung einer Million Franken ensprochen werden könne. Es entspricht dies ungefähr einem Drittel der aufzuwendenden Kosten und erscheint durch die Verhältnisse gerechtfertigt.

Diese Summe wäre in 10 Jahresraten von Fr. 100,000, beginnend mit dem Jahre 1897, auszurichten.

Bezüglich des weitern Vorgehens in dieser Angelegenheit bemerkt die Regierung von Basel-Stadt in ihrem Schreiben vom 18. März 1896, daß sie nun annehme, daß, wenn die Bundesversammlung die von ihr begehrte Subvention von 1,000,000 Franken bewilligt habe, seitens des Bundesrates mit der elsaß-lothringischen Regierung, beziehungsweise mit dem Deutschen Reich auf Grund der vorläufigen Vereinbarung zwischen den beiderseitigen Delegierten ein Vertrag abgeschlossen werde, wobei sie voraussetzen dürfe, daß den Behörden Basels Gelegenheit gegeben werde, an den betreffenden Verhandlungen teilzunehmen und sich auszusprechen.

Dieses Vorgehen entspricht ganz den Ansichten unseres politischen Departements, welches in seinem Berichte vom 24. April dieselben wie folgt formulierte:

1. Die zwischen den Vertretern des Kantons Basel-Stadt und von Elsaß-Lothringen zu stande gekommenen Vereinbarungen haben den Charakter bloß vorläufiger Abmachungen und vom völkerrechtlichen Standpunkte aus keine verbindliche Kraft zwischen der Schweiz und Deutschland.

2. Das weitere Vorgehen kann nur darin bestehen, daß nach Bewilligung des Bundesbeitrages seitens der Bundesversammlung der Bundesrat der deutschen Reichsregierung das Ergebnis der bisherigen Verhandlungen unterbreitet und die Ernennung von Delegierten zum Abschluß eines Vertrages anregt.

Der Bundesrat schließt sich dieser Ansicht vollkommen an, nicht zweifelnd, daß auch die hohen eidgenössischen Räte sich mit diesem Vorgehen einverstanden erklären und ihm die Ermächtigung zu definitivem Abschluß eines solchen Vertrages auf Grundlage der bisherigen Abmachungen erteilen werden.

Somit erlauben wir uns, den hohen eidgenössischen Räten den hier nachfolgenden Beschlussesentwurf zu unterbreiten und zur Genehmigung zu empfehlen.

Genehmigen Sie, Tit., die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 4. Mai 1896.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,
Der Bundespräsident:
A. Lachenal.
In Stellvertretung des eidg. Kanzlers:
Wagnière.

(Entwurf.)

Bundesbeschluß

betreffend

Bewilligung einer Subvention an den Kanton Basel-Stadt für die Weiterführung des Hüningerkanales bis Basel.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht eines Schreibens der Regierung des Kantons Basel-Stadt vom 18. März 1896 und einer Botschaft des Bundesrates vom 4. Mai 1896;

auf Grund des Art. 23 der Bundesverfassung,

beschließt:

Art. 1. Der Bundesrat wird ermächtigt, mit dem deutschen Reich auf Grundlage der zwischen der Regierung von Basel-Stadt und derjenigen von Elsaß-Lothringen zu stande gekommenen Vereinbarungen bezüglich der Weiterführung des Hüningerkanales bis Basel einen Staatsvertrag abzuschließen.

Art. 2. Dem Kanton Basel-Stadt wird an die Kosten der Weiterführung des Hüningerkanales bis Basel eine Subvention von einer Million Franken zugesichert.

Art. 3. Die Ausbezahlung der Subvention für die Erstellung des Kanals erfolgt in Jahresraten von Fr. 100,000, beginnend mit dem Jahre 1897.

Art. 4. Das Ausführungsprojekt und der definitive Kostenvoranschlag bedürfen der Genehmigung des Bundesrates.

Art. 5. Der Bundesrat läßt die planmäßige Bauausführung und die Richtigkeit der Arbeits- und Kostenausweise kontrollieren. Die Kantonsregierung wird zu obigem Zwecke den Beauftragten des Bundesrates die nötige Auskunft und Hülfeleistung zukommen lassen.

Art. 6. Die Zusicherung des Bundesbeitrages tritt erst in Kraft, nachdem von seiten des Kantons Basel-Stadt die Ausführung des Unternehmens gesichert sein wird.

Für die Vorlegung der bezüglichen Ausweise wird der Regierung eine Frist von einem Jahr, vom erfolgten Vertragsabschluß an gerechnet, gesetzt.

Art. 7. Der Unterhalt des Kanals ist vom Kanton Basel-Stadt zu besorgen und vom Bundesrate zu überwachen.

Art. 8. Dieser Beschluß tritt, als nicht allgemein verbindlicher Natur, sofort in Kraft.

Art. 9. Der Bundesrat ist mit der Vollziehung desselben beauftragt.

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften
Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées
Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung, betreffend Zusicherung eines Bundesbeitrages an den Kanton Basel-Stadt für die Weiterführung des Hüningerkanales bis Basel. (Vom 4. Mai 1896.)

In Dans In	Bundesblatt Feuille fédérale Foglio federale
Jahr Année Anno	1896
Band Volume Volume	3
Heft Cahier Numero	19
Geschäftsnummer Numéro d'affaire Numero dell'oggetto	---
Datum Date Data	06.05.1896
Seite Page Pagina	12-26
Ref. No	10 017 426

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.
Le document a été digitalisé par les. Archives Fédérales Suisses.
Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.