

Schweizerisches Bundesblatt

mit schweizerischer Gesetzsammlung.

69. Jahrgang.

Bern, den 24. Oktober 1917.

Band IV.

Erscheint wöchentlich. Preis 12 Franken im Jahr, 6 Franken im Halbjahr, zuzüglich „Nachnahme- und Postbestellungsgebühr“.

Einrückungsgebühr: 15 Rappen die Zeile oder deren Raum. — Anzeigen franko an die Buchdruckerei Stämpfli & Cie. in Bern.

797

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Bewilligung eines Bundesbeitrages an den Kanton Basel-Stadt für die Erstellung einer Hafenanlage auf dem rechten Rheinufer in Basel bei Kleinhüningen.

(Vom 16. Oktober 1917.)

I.

Unterm 7. April 1917 hat die Regierung des Kantons Basel-Stadt an das schweizerische Departement des Innern zuhänden des schweizerischen Bundesrates und der hohen schweizerischen Bundesversammlung folgendes Schreiben gerichtet:

„Im Interesse einer wirksamen Förderung der für unser gesamtes Land hochwichtigen Bestrebungen zugunsten der Rheinschifffahrt haben wir uns, wie Ihnen bekannt, schon seit geraumer Zeit mit dem Projekt der Erstellung einer Hafenanlage auf dem rechten Rheinufer in Basel bei Kleinhüningen befasst.

Das Projekt ist nun, soweit es sich um den ersten Ausbau handelt (Schutz- und Wendebassin mit Verladequai), ausgearbeitet und was seinen weitern Ausbau anbelangt, so weit studiert, dass es in seiner Gesamtheit beurteilt werden kann.

Wir sind im Begriffe, über die ganze Angelegenheit unserem Grossen Rate einen eingehenden Bericht vorzulegen und ihm für den ersten Ausbau die Erteilung eines Kredites von Fr. 3,500,000 für Bau und Landerwerbungskosten zu beantragen.

Unter Bezugnahme auf die zwischen Ihnen und unserem Finanz- und Baudepartement in dieser Sache gepflogenen Unterhandlungen erlauben wir uns, hiermit an Sie zuhanden des hohen schweizerischen Bundesrates und der hohen schweizerischen Bundesversammlung das ergebene Gesuch zu stellen, es möchte dem Kanton Basel-Stadt in grundsätzlich gleicher Weise, wie es durch die Bundesbeschlüsse vom 21. Juni 1907 und 15. April 1910 zugunsten der linksufrigen Schifffahrtseinrichtungen in Basel geschehen ist, in Ansehung der grossen gesamtschweizerischen Bedeutung des von uns projektierten öffentlichen Werkes auf Grund von Art. 23 der Bundesverfassung an die auf Fr. 3,500,000 veranschlagten Kosten für den ersten Ausbau des Kleinhüninger Hafens ein Bundesbeitrag in der Höhe von 50% der erwähnten Voranschlagssumme gewährt werden.“

Die Regierung des Kantons Basel-Stadt fügt bei, dass ausser den eingesandten Plänen noch folgende Aktenstücke als integrierender Bestandteil ihrer Eingabe zu betrachten seien: der Bericht des Regierungsrates an den Grossen Rat vom 31. März 1917, das Gutachten des Herrn Ingenieur Gelpke über die fahrtechnische und allgemein wirtschaftliche Begründung einer Hafenanlage in Basel-Kleinhüningen, sowie der technische Bericht des Herrn Ingenieur O. Bosshardt über den Ausbau des Kleinhüninger Hafens.

II.

In dem oben erwähnten Gutachten führt Herr Ingenieur Gelpke zur Begründung einer Hafenanlage in Basel-Kleinhüningen in der Hauptsache folgendes aus:

1. Im ganzen Stromgebiet des Rheins wird überall da, wo ein grosses Wirtschaftsgebiet durch den Strom zentral aufgeschnitten wird, die Errichtung von Doppelhafenanlagen mit besondern Becken auf beiden Uferseiten angestrebt. Es gibt nun aber im Rheingebiet wohl keine zweite wirtschaftliche Siedelung von einer derart ausgesprochenen, den Strom beidufig gleichmässig beherrschenden Lage wie Basel. Linksrheinisch überwiegt die kommerzielle Tätigkeit, während in Klein-Basel die industriellen Unternehmungen vorherrschend sind. Für eine namhafte wasserindustrielle Siedelung kann, insofern es sich um Gelände mit Wasserfront handelt, in der Hauptsache nur das rechte Stromufer in Betracht fallen.

Die wirtschaftsgeographische Lage der Stadt Basel ist für die Anlage von Hafenanlagen sehr günstig. Das lokale Hafeneinflussgebiet umfasst eine Bevölkerung von zirka 200,000 Seelen. Hierzu kommt das durch den gebrochenen Schiff-Bahnverkehr erschlossene Hafenhinterland, das linksrheinisch ausser dem gesamten schwei-

zerischen Marktgebiet mit den angrenzenden Teilen Österreichs und Italiens auch noch die südlichen Teile des Sundgaues und die französischen Industriebezirke bei Belfort umfasst, während es rechtsrheinisch bedeutende Gebietsteile Süddeutschlands einschliesst.

2. Die örtliche Wahl des Hafenbeckens im städtischen Rheingebiet wird namentlich durch zwei Umstände wesentlich erschwert: durch die starke Überbauung der beiden Stromufer und durch die infolge der niedern und engen Brückendurchfahrten beschränkte Verkehrsfähigkeit des städtischen Stromgebiets. Die vier festen städtischen Strombrücken verwehren den die oberrheinischen Schlepplzüge führenden Seitenraddampfern den Durchlass. Die Umschlags-einrichtungen sind daher auf dasjenige städtische Stromgebiet beschränkt, das sich unterhalb der Johanniter Brücke linksrheinisch bis zur elsässischen und rechtsrheinisch bis zur badischen Landesgrenze ausdehnt. Zur Befriedigung der ersten Schifffahrtsbedürfnisse wurden daher zunächst von der elsässisch-schweizerischen Landesgrenze an stromaufwärts etwa 600 m Uferfront für stromoffene Umschlagszwecke derart ausgestattet, dass ein Jahresverkehr von 100,000 bis 130,000 Tonnen bewältigt werden kann. An dieser stromoffenen Quaianlage sind im Jahre 1913 96,653 Tonnen und im Jahre 1914 bis zu der anfangs August erfolgten Verkehrseinstellung 90,019 Tonnen Schiffsgüter umgeladen worden. Mit dem Anwachsen des Verkehrs machte sich jedoch der Mangel an ausnutzbarer Geländetiefe in Verbindung mit der 12 m über den Wasserspiegel hinausragenden Böschungskante der Hafenplanie immer fühlbarer. Die Anlage eignet sich verhältnismässig gut für den direkten Umschlag auf die Bahnwagen, sowie für das Lagergeschäft in eigentlichen Kaufmannsgütern und Getreide, jedoch viel weniger zur Lagerung von Massengütern.

3. Dem dringenden Bedürfnis nach grösserm Bewegungsspielraum im Massengüterumschlag kann nur entsprochen werden durch die Erstellung eines Hafenbeckens in der nordwärts der Wiese gelegenen Niederung von Basel-Kleinhüningen. Das betreffende Grundstück ist begrenzt: im Süden durch die Wiese, im Westen durch den Rhein, im Norden durch die schweizerisch-badische Landesgrenze und im Osten durch den Stadtteil Kleinhüningen und den badischen Rangierbahnhof. Damit werden auch die dringend nötigen hochwasserfreien Schiffs- und Liegeplätze und betriebssichere Wendräume gewonnen. Mit der Erstellung dieser Anlage gelangt die Stadt Basel — da die linksufrigen Anlagen als wertvolles Umschlagsinstrument auch weiterhin beibehalten werden sollen — schon in den ersten Jahren der Schifffahrtskonsolidierung in den Besitz zweifruiger Umschlagsanlagen.

4. Neben dem Hafenprojekt in Kleinhüningen besteht auch noch

das Birsfelder Hafenprojekt. Vom allgemein-wirtschaftlichen und schweizerischen Verkehrsstandpunkte aus betrachtet vereinigt das sogenannte Sternfeld oberhalb der Birmündung bei Birsfelden, am linken Rheinufer gelegen, alle Vorzüge einer günstig gelegenen Hafenstelle. Auf dem Areal, welches 60—70 Hektaren umfasst, besteht hinreichend Bewegungsspielraum für ausgedehnte kommerzielle und industrielle Siedelungen. Dagegen ist die Bauaufgabe für den Birsfelder Hafen nicht einfach zu lösen. Um den Wasserspiegel des Hafens auf der Höhe des ungestauten Rheinspiegels zu halten, hätte man mit Eintiefschnitten bis zu 15 m zu rechnen. Zur teilweisen Ausschaltung dieser kostspieligen Erdarbeiten müsste das Becken höher gelegt und durch eine Schiffschleuse vom Rhein getrennt werden, wobei auf zwei Arten vorgegangen werden könnte: entweder der Rhein wird gestaut und auf die Niveauhöhe des Beckens gebracht oder das Bassin erhält eine unabhängige Wasserzuleitung von der Birs her. Im erstern Falle wäre die Erstellung der Hafenanlage an den gleichzeitigen Bau einer grossen Niederdruckanlage von zirka 20,000 PS gebunden. Eine weitere Voraussetzung für die Inbetriebsetzung einer Grosshafenanlage bei Birsfelden ist sodann der Ausbau der projektierten Bundesbahn-Rangieranlage auf dem Muttenzer Feld. Schon aus diesen Andeutungen ergibt sich, dass das Birsfelder Hafenprojekt unter den derzeitigen Verhältnissen noch keineswegs als baureif betrachtet werden kann.

Sollte der Birsfelder Hafen später zur Ausführung kommen, so ist die Hafenanlage in Kleinhüningen als Vorhafen zum Birsfelder Hafen eine Notwendigkeit. Die beiden Stromstrecken Strassburg-Basel und Basel-Bodensee weichen nämlich in betriebstechnischer Hinsicht völlig voneinander ab. Während die Strecke Basel-Bodensee zur Kraftausbeute geeignet ist und sich daher sukzessive in einen kanalisierten Gewässerlauf umwandelt, wird die Strecke Strassburg-Basel den Charakter einer freien, aber regulierten, durch keinerlei künstliche Bauten behinderten Wasserstrasse beibehalten. Die verschieden geartete stromtechnische Natur der beiden Etappen bedingt auch voneinander abweichende Traktionsformen. Während unterhalb Basel die grossen Räderboote verkehren, sind dieselben oberhalb, auf dem kanalisierten Strom, völlig ausgeschaltet, da die auf 12 m Nutzwerte normierten Schiffschleusen nur bestimmten Schleppboottypen hinreichenden Bewegungsspielraum gewähren. Der städtische Wasserstromabschnitt, der infolge seiner niedrigen und engen Brückendurchfahrten den grossen Raddampfern ebenfalls den Weg verlegt, während er von den auf dem kanalisierten Rhein verkehrenden Schraubendampfern befahren werden kann, ist in fahrtechnischer

Hinsicht als eine Etappe des kanalisierten Rheins zu betrachten. Der Wechsel im Traktionsdienst muss also in einem Übergangshafen unterhalb der Basler Brücken stattfinden: in dem projektierten Kleinhüninger Schutz-, Wende- und Handelsbecken. Erst durch die Inbetriebnahme dieses Hafenbeckens werden sämtliche Fahrtmanipulationen, die mit dem Wechsel im Traktionsdienst im Zusammenhang stehen (Zergliederung und Neuformierung von Schlepptzügen), mit der erforderlichen Betriebssicherheit vorgenommen werden können.

III.

In dem oben erwähnten technischen Bericht verbreitet sich Herr Ingenieur O. Bosshardt zunächst über den jetzt vorzunehmenden ersten Ausbau des Kleinhüninger Hafens, für den heute die Bundessubvention nachgesucht wird, und geht dann auf die Möglichkeit des spätern Ausbaues des Hafens über, wobei in der Hauptsache folgendes ausgeführt wird:

A. Der erste Ausbau (Schutz- und Wendebassin mit Verladequai).

1. Verfügbares Areal und Bodenbeschaffenheit. Für ein erstes Hafenbecken bei Kleinhüningen steht das 780 m lange und 250 m breite Uferareal zwischen der Wiesemündung und der Landesgrenze einerseits und dem Rhein und dem Dorfe Kleinhüningen andererseits zur Verfügung. Es liegt im Mittel $4\frac{1}{2}$ m über dem Mittelwasserspiegel des Rheines und besteht aus Kiesboden, der, wie aus den ausgeführten 11 Sonderbohrungen hervorgeht, in rund 4 m Tiefe unter dem Mittelwasserspiegel auf einer festen tertiären Lettschicht („Blauer Letten“) aufliegt. Terrainhöhe und Bodenbeschaffenheit sind somit für die Anlage eines Bassins günstig.

Das Gelände ist zum grössten Teil bereits im Besitze der öffentlichen Verwaltung und wird heute landwirtschaftlich ausgenutzt.

2. Das Hafenbecken setzt sich aus zwei Teilen zusammen, dem Wenderaum und dem Parallelbecken. Die totale nutzbare Länge des ganzen Hafenbassins beträgt im ersten Ausbau bei Mittelwasser 620 m, die nutzbare Breite am oberen Ende des Parallelbeckens 55 m, am untern Ende 85 m. Der Wenderaum umschliesst bei Mittelwasser einen Kreis mit 150—160 m nutzbarem Durchmesser. Beim voll ausgebauten Parallelbecken steigen die Breitenmasse auf 65 und 95 m.

In normalen Zeiten dient der Wenderaum zur Ausführung der erforderlichen Schiffsmanöver und das Parallelbecken dem Güterumschlag und bei Hochwasser beide zusammen als Sicherheitshafen.

Im Parallelbecken des ersten Ausbaues können mindestens 14 1000-t-Kähne, im Wenderaum mindestens 7 1000-t-Kähne festgelegt werden, ohne dass der Umschlagsbetrieb beeinträchtigt oder die ein- und ausfahrenden Schleppzüge gehindert werden. Bei Hochwasser lassen sich im ganzen Hafen über 60 1000-t-Kähne unterbringen. Die Wasserspiegellhöhen entsprechen der gegenwärtigen Höhenlage des Rheinspiegels bei der projektierten Hafeneinfahrt. Die Bassinsohle ist vorläufig mit Rücksicht auf eine eventuelle spätere Aufstauung des Rheinspiegels 2,16 m unter dem Mittelwasserspiegel vorgesehen, also ungefähr in der Höhe der Rheinsohle vor dem Ladeplatz St. Johann, die 2 m unter Mittelwasser liegt, was sich bis jetzt als hinreichend erwiesen hat.

Mit Ausnahme der Ladefront sind alle Ufer des Hafenbeckens gebösch. Über Hochwasserhöhe haben alle Böschungen eine 2,5 m breite Berme, unterhalb derselben sind die Böschungen $2\frac{1}{2}$ malig, oberhalb $1\frac{1}{2}$ malig. Die ins Wasser eintauchenden Böschungen bleiben unabgedeckt, bei etwas stark sandhaltigem Boden müssen sie mit gröberem Aushubmaterial oder Kieselwacken etc. gesichert werden.

Die Erstellung des Schutz- und Wendebassins samt Einfahrt erfordert einen Aushub von 490,000 m³ Kiesmaterial und Humus. Hiervon sind zur Auffüllung der hochwasserfreien Lagerplätze beidseitig des Parallelbeckens 275,000 m³ notwendig. Der Rest dient zur Auffüllung des Industriegeländes oberhalb der Wiese und zur Herstellung von Beton. Ein allfälliger Überschuss kann deponiert werden.

Da die Sohle der Wiese erheblich höher liegt als die normalen Wasserspiegel im Hafenbassin, so kann von der Wiese her leicht ein verschliessbarer Spülkanal angelegt werden, vermittlems welchem sich das Wasser des Hafenbassins nach Bedarf erneuern lässt. Übrigens wird auch das in das Bassin einfließende Grundwasser zur Auffrischung des Wasserinhaltes beitragen.

3. Von besonderer Wichtigkeit ist eine richtige Disposition der Hafeneinfahrt. Sie soll so angeordnet sein, dass bei allen für die Schifffahrt in Betracht fallenden Wasserständen die Ein- und Ausfahrt ganzer Schleppzüge in normaler, aufgeschlossener Komposition bequem und sicher erfolgen kann. Da die Wassergeschwindigkeit im ungestauten Rhein bei Basel erheblich ist, so musste die Einfahrt möglichst spitzwinklig zur Flussaxe angelegt werden. Gleichzeitig durfte aber die Breite derselben nicht zu gross gewählt werden, um lästige Wasserströmungen und Versandungen zu vermeiden. Die nutzbare Breite der Einfahrt

beträgt bei Mittelwasser, senkrecht zur Einfahrtsrichtung gemessen, 45 m oder 4—5 Schiffsbreiten. Durch die Erweiterung des unteren Teils des Parallelbeckens ist ferner eine ausreichende Auslaufstrecke für die einfahrenden Schleppkähne geschaffen worden. Die Böschungen der Hafeneinfahrt sind $1\frac{1}{2}$ malig und mit Beton abgedeckt. Der Fuss derselben wird durch einen Steinwurf und in den exponierten Partien überdies durch eingerammte Eisenbahnschienen gesichert. Auf Hochwasserhöhe sind die Böschungen durch eine geplästerte Berme unterbrochen.

Die Hafeneinfahrt liegt vollständig unterhalb der veränderlichen, bei der Wiesemündung beginnenden Kiesbank an einer Stelle, wo nach allen bisherigen Beobachtungen das rechte Flussufer wieder stabilen Charakter angenommen hat. Abnormale Verkiesungen der Hafeneinfahrt und erhebliche Kosten zur Offenhaltung derselben sind deshalb kaum zu befürchten.

4. An der östlichen Längsseite des Hafenbeckens ist ein vorläufig 440 m langer, sukzessive mit allen Hilfsmitteln eines modernen Hafenbetriebes auszustattender Verladequai vorgesehen. Die mit den Fundamenten bis zu 12 m hohe Quaimauer besteht aus Beton (Sparkonstruktion), die Sichtflächen aus Vorsatzmörtel. Die Mauerkrone ist durch eine Deckplatte aus Granit geschützt, neben derselben verläuft der Kanal für die Stromzuleitung zu den Quaikranen. Die Quaikante liegt über Hochwasser und verläuft horizontal um die spätere Erstellung von Speichern zu erleichtern.

Treppen und Leitern, Anbindevorrichtungen für die Kähne und Streichhölzer sind in üblicher Weise in der Quaimauer angeordnet. Die Foundation der Mauer verursacht bei der günstigen Bodenbeschaffenheit keine besonderen Schwierigkeiten.

Das Hafenbecken ist in der Situation so gelegt, dass zwischen der projektierten neuen Bonergasse und der Vorderflucht der Quaimauer ein Geländestreifen von 70 m Breite verbleibt. Diese Breite reicht aus zur Unterbringung von 3 Lade- und Verkehrsgeleisen, 23 m breiten Lagerschuppen oder Speichern mit breiten Laderampen, einer 9 m breiten Hafenstrasse sowie 3 Aufstell- und 1 Durchlaufgeleise.

Als Quaikrane kommen am zweckmässigsten Halbportalkrane zur Verwendung. Die wasserseitige Stütze derselben läuft auf der Quaimauer, während sich der Kran auf der Landseite auf ein eisernes Gerüst stützt, an das später die Lagerschuppen bequem angebaut werden können.

Für den allerersten Anfang sind laut Kostenvoranschlag an Umschlagseinrichtungen vorgesehen:

3650 m Geleise mit den zugehörigen Weichen (wovon 1500 m Geleise oberhalb der Wiese), zwei Wagonwagen und zwei Drehkrane samt Kranbahn, ferner die notwendigen Chausseearbeiten. Im weitem müssen vor der Auffüllung des Hafensareals die Hauptstränge der Kanalisation und der Wasserversorgung eingelegt werden.

5. Das erste Hafenbecken in Kleinhüningen soll an den schweizerischen Teil des badischen Verschubbahnhofes angeschlossen werden, der durch die Verbindungsbahn und die Verbindungsbahnbrücke mit der S. B. B. verbunden ist. Die für den Anschluss des Hafengeleises erforderlichen Weichen etc. sind bereits bei der Erstellung des badischen Bahnhofes vorgesehen worden. Das im ganzen zirka 1200 m lange Anschlussgeleise ist nach Kreuzung der Hiltalingerstrasse provisorisch unmittelbar längs der Landesgrenze verlegt und mit einer Rampe mit 20 ‰ Steigung auf das Planum des Verschubbahnhofes hochgeführt. Der Minimalradius beträgt 180 m.

Die reichlich bemessenen Aufstell- und Rangiergeleise auf dem Hafensareal unter- und oberhalb der Wiesemündung gestatten die Zusammenstellung ganzer Güterzüge, die unverändert durch den badischen Bahnhof hindurch nach dem Güterbahnhof „Wolf“ der S. B. B. bzw. später nach dem neuen Güterbahnhof auf dem Mutterzer Feld geführt werden können.

6. Kosten des ersten Ausbaues (Schutz- und Wendebassin mit Verladequai):

	Fr
I. Landerwerb	1,220,000. —
II. Baukosten:	Fr.
A. Erdarbeiten	756,650. —
B. Böschungsschutz bei der Hafeneinfahrt	31,000. —
C. Quaimauer	582,700. —
D. Geleiseanlagen im Hafensareal	227,000. —
E. Eisenbahnbrücke über die Wiese	70,000. —
F. Krananlagen	213,700. —
G. Strassenanlagen, Kanalisation, Wasserversorgung, kleinere Hochbauten, Einfriedigungen etc.	86,000. —
Übertrag	1,967,050. —
	1,220,000. —

	Fr.	Fr.
Übertrag	1,967,050. —	1,220,000. —
H. Anschlussgeleise an den Badischen Bahnhof . . .	70,000. —	
J. Projektierungskosten und übrige Vorarbeiten . . .	38,202. 65	
K. Unvorhergesehenes, ein- schliesslich Bauleitung zirka 10 % der reinen Baukosten	204,747. 35	
	<hr/>	2,280,000. —
Gesamtkosten		<hr/> 3,500,000. — <hr/>

7. Als Bauzeit würden unter gewöhnlichen Verhältnissen $1\frac{3}{4}$ Jahre genügt haben, bei dem Mangel an Arbeitskräften ist aber eine wesentliche Verlängerung der Bauzeit in Aussicht zu nehmen.

8. Die Möglichkeit des spätern Ausbaues des Kleinhüninger Hafens. Nach dem ersten Ausbau des Kleinhüninger Hafens kann dort ein Warenumschat von zirka 200,000 Tonnen bewältigt werden. Bei der zu erwartenden Entwicklung der Schifffahrt dürfte diese Anlage aber bald nicht mehr ausreichen und es wäre alsdann ein weiterer Ausbau des Hafens in Aussicht zu nehmen, wozu sich das in Frage kommende Gelände sehr gut eignet. Dieser Ausbau hätte in zwei weitem Etappen zu erfolgen. Zunächst käme der Ausbau eines Industriebafens, wozu sich das Gelände längs der schweizerisch-badischen Landesgrenze sehr gut eignet. Und schliesslich, als letzte Etappe, ist der Stau des Rheines in Verbindung mit einem Kraftwerk geplant. Nach dem vollständigen Ausbau des Hafens könnte ein Jahresumschlag von einer Million Tonnen bewältigt werden. Die Kosten des „Vollausbaues“ werden auf Fr. 11,600,000 veranschlagt.

IV.

Es empfiehlt sich, an dieser Stelle kurz auf die Entwicklung der Schifffahrt zwischen Strassburg und Basel in den letzten Jahren hinzuweisen.

Nachdem die Bestrebungen, den Hünigerkanal bis Basel weiterzuführen und in der Nähe der Gasfabrik einen Hafen auf schweizerischem Gebiete zu erstellen, gescheitert und die vom Bunde beschlossene Subvention von 1 Million Franken hinfällig geworden war, wandte die Regierung von Basel-Stadt ihr Interesse der Grossschifffahrt auf dem offenen Rhein zu.

Seit einer Reihe von Jahren wurden auf dem Rhein regelmässige Versuchsfahrten ausgeführt. Die Regierung des Kantons Basel-Stadt hat zu diesem Zwecke im Jahre 1906 mit der Firma Knipscher in Ruhrort und später mit der Firma Fendel in Mannheim einen Vertrag abgeschlossen, wonach sich diese Firmen verpflichteten, gegen Bezahlung einer Subvention regelmässige Fahrten auszuführen. Die Subventionen haben seit 1911 aufgehört. Seit her wurden die Fahrten ohne Subvention bis zum Ausbruch des Krieges mit wachsendem Erfolg fortgesetzt.

Die Rheinschiffahrt von Strassburg nach Basel hat sich in verhältnismässig kurzer Zeit zu einem beträchtlichen Umfang entwickelt. Im Jahre 1913 war der Gesamtverkehr 96,653 t, wovon 62,376 t Bergfahrt und 34,277 t Talfahrt. Die Talgüter betragen 35 % des Gesamtverkehrs. Die Güter der Zufuhr waren hauptsächlich: Kohlen rund 33,197 t, Phosphat 7099 t, Roheisen 5776 t, Holz 3130 t, Blei 2346 t, Stückgüter 2020 t. Die Güter der Abfuhr waren hauptsächlich: kondensierte Milch 8896 t, Zement 7605 t, Karbid 4141 t, Piritasche 3589 t, Ferrosilizium 3358 t, Aluminium 2768 t, Asphalt 2238 t, Stückgüter 765 t etc.

Am 1. August 1914, beim Ausbruch des Krieges, wurde die Rheinschiffahrt unterbrochen. Bis zu diesem Tage sind 90,019 t transportiert worden, wovon 61,527 t Bergfahrt (darunter auch Getreide) und 28,492 t Talfahrt. Wäre die Schiffahrt damals nicht unterbrochen worden, so hätte der Verkehr in jenem Jahre wahrscheinlich 120,000 t erreicht.

Wenn man diese Ziffern mit denjenigen der gesamten Ein- und Ausfuhr über Basel vergleicht, so mögen sie noch klein erscheinen: im Jahre 1913 betrug die Gütermenge, die über Basel ein- und ausgeführt wurde (einschliesslich der Dienstkohle der S. B. B.) 4,5 Millionen Tonnen, wovon 2,1 Millionen Tonnen Kohlen, Koks und Briketts, 410,000 t Getreide und Mühlenfabrikate, 150,000 t Eisen und 219,000 t andere Massengüter. Bedenkt man aber, dass der natürliche Schiffahrtsweg Strassburg-Basel noch in keiner Weise verbessert worden ist, dass vielmehr die Schiffahrt noch durch eine Reihe künstlicher Hindernisse erschwert wird, dass in Basel nur die notwendigsten Schiffahrtseinrichtungen bestehen und dass die Schiffahrt gegenwärtig infolge mangelnder, den besondern Schiffahrtsverhältnissen angepassten, Niederwasser-schleppdampfer nur während beschränkter Zeit, nämlich während zirka 200 Tagen im Jahre betrieben werden kann, so muss man zugeben, dass der Schiffahrtsverkehr schon eine ansehnliche Entwicklung genommen hat, die in Zukunft noch einer grossen Steigerung fähig ist.

Die Rheinschiffahrt hat sich als wirtschaftlich durchaus lebensfähig erwiesen. Im Jahre 1913 beliefen sich die durch den Rheinschiffahrtsverkehr nach Basel erzielten Frachtersparnisse bei einem Totalverkehr von 96,653 t auf Fr. 268,854. Pro Gütertonne wurden an Transportkosten erspart: beim Bergverkehr Fr. 1.82 und beim Talverkehr Fr. 4.53. Die im Durchschnitt pro Tonnenkilometer auf der Strecke Strassburg-Basel erzielten Ersparnisse betragen für das genannte Schiffahrtsjahr 2,3 Cts. Die Ergebnisse in Hinsicht auf die Transportkostensparnisse sind somit als überaus günstige zu bezeichnen.

V.

Der Bund hat schon bisher gegenüber den Schiffahrtsbestrebungen eine wohlwollende Haltung eingenommen. Bereits im Jahre 1896 hat die Bundesversammlung an die Weiterführung des Hünninger Kanals bis nach Basel eine Subvention von einer Million Franken beschlossen. Dieser Beschluss fiel nachträglich wieder dahin, weil das Projekt nicht ausgeführt werden konnte. Seither hat die Bundesversammlung die linksufrigen Ausladevorrichtungen am Rhein unter zwei Malen subventioniert, das erste Mal im Jahre 1907 mit Fr. 248,200 und das zweite Mal im Jahre 1910 mit Fr. 444,435. Wir erinnern ferner daran, dass der Bund mehrfach die von Behörden und privaten Vereinigungen vorgenommenen Untersuchungen unterstützte und auch an die Schiffahrtsschleusen der Kraftwerke am Rhein namhafte Beiträge leistete; für den erstgenannten Zweck hat er bis jetzt rund Fr. 65,000, für den zweiten rund Fr. 100,000 ausgegeben. Die Bundesbehörden haben also schon durch ihre bisherige Haltung bekundet, dass die Förderung der Schiffahrtsbestrebungen im Interesse der gesamten Schweiz liegt.

Mit dem Kleinhünninger Hafen soll nun ein weiterer bedeutender Schritt in der Entwicklung der Schiffahrt getan werden. Die Erstellung dieses Hafens ist zu einer gebieterischen Notwendigkeit geworden, soll nicht die natürliche Zunahme des Schiffahrtsverkehrs auf dem Rhein wegen Mangels genügender Umschlagsvorrichtungen gehemmt werden. Auch hat insbesondere das Hochwasser des Jahres 1910 gezeigt, dass es sehr gefährlich ist, Schiffe im offenen Strom zu belassen, wo sie dem Anprall schwimmender Gegenstände und dem Abtreiben durch die starke Strömung ausgesetzt sind, welchem Übelstande schon durch den ersten Ausbau des Kleinhünninger Hafens (Erstellung eines Wend- und Schutzhafens mit Verladequai) abgeholfen wird.

Es erscheint uns als gegeben, dass der Bund heute, wo das Interesse der Schweiz an der Entwicklung der internationalen Flussschifffahrt besonders klar hervortritt, die Schifffahrtsbestrebungen in der bisherigen Weise weiter unterstützen muss. Die Bundesversammlung hat in den Jahren 1907 und 1910 für die Erstellung und Erweiterung einer Landungsstelle auf dem linksseitigen Rheinufer in Anerkennung des gesamtschweizerischen Interesses an dieser Anlage eine Subvention von 50 % bewilligt. Es erscheint uns gerechtfertigt, dass dem heutigen Gesuche des Kantons Basel-Stadt, es möge auch für den Kleinhüninger Hafen, der die natürliche Ergänzung der bisherigen Anlagen bildet und für die Sicherheit der Schifffahrt eine nicht weiter hinauszuschiebende Notwendigkeit ist, der gleiche Prozentsatz bewilligt werden, entsprochen wird.

VI.

1. Das Hafenprojekt selbst gibt uns zu keinen besonderen Bemerkungen Anlass. Dasselbe entspricht vollständig den gegenwärtigen Anforderungen der Grossschifffahrt. Die heute projektierte Anlage ist auch in dem bereits weiter oben angedeuteten Sinne (Errichtung eines Industriefhafens, Stau des Rheins in Verbindung mit einem Kraftwerk) entwicklungsfähig. Nach dem Ausbau der letzten Etappe könnten auch die durch den Hüninger Kanal verkehrenden Schiffe über den gestauten Rhein in den Kleinhüninger Hafen gelangen; letzterer könnte also auch als Güterumschlagsplatz für auf dem Hüninger Kanal verkehrende Schiffe dienen. Es mag noch erwähnt werden, dass durch die Subventionierung des ersten Ausbaues natürlich kein Präjudiz hinsichtlich der spätern Etappen geschaffen werden soll. Insbesondere soll betont werden, dass auch die Frage offen bleiben muss, ob es später vom Standpunkt der gesamtschweizerischen Interessen aus vorzuziehen ist, den Kleinhüninger Hafen weiter auszubauen oder bei Birsfelden — in Verbindung mit dem geplanten grossen Rangierbahnhof der S. B. B. bei Muttenz — eine neue grosse Hafenanlage zu errichten. Dass auch für den Fall, dass die letztere Lösung vorgezogen würde, der gegenwärtige erste Ausbau des Kleinhüninger Beckens als Vorhafen zum Birsfelder Hafen notwendig ist, ist bereits weiter oben betont worden.

2. Die Frage der Verbindung des Kleinhüninger Hafens mit dem Eisenbahnnetz der S. B. B. kann heute noch nicht als vollständig abgeklärt gelten. Es wird zurzeit noch die Frage geprüft, ob neben der Geleiseverbindung mit dem badischen Verschub- und Güterbahnhof auch eine direkte Verbindung mit

dem St. Johannsbahnhof der S. B. B. hergestellt werden soll mittels einer Schienenverbindung über eine von Basel längst projektierte neue Rheinbrücke, die Dreirosenbrücke. Die Regierung des Kantons Baselstadt hat die Erklärung abgegeben, dass sie — unter Vorbehalt der Genehmigung des Grossen Rates — nötigenfalls mit der Herstellung der erwähnten direkten Schienenverbindung mit dem Bahnhof St. Johann einverstanden sei. Die Brückenerstellungskosten — worunter die Kosten der dem Eisenbahnverkehr und der dem Fahr- und Fussgängerverkehr dienenden Anlagen zu verstehen sind — würden je zu einem Drittel vom Bund, von den schweizerischen Bundesbahnen und vom Kanton Basel-Stadt getragen. Die Baukosten der Schienenverbindung nach Basel-St. Johann (exklusive Brücke) hätten die Bundesbahnen zu übernehmen.

3. Es wird in Aussicht genommen, dass die Güterabfertigung und der Betrieb des Rheinhafens, sowie der Betrieb des Verbindungsgeleises unter noch zu vereinbarenden Bedingungen durch die schweizerischen Bundesbahnen besorgt werden. Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt hat sich auch damit grundsätzlich einverstanden erklärt, natürlich unter Vorbehalt der Genehmigung des Grossen Rates, soweit diese Behörde zuständig ist.

4. Für die Ausführung der projektierten Arbeiten ist eine Bauzeit von drei bis fünf Jahren in Aussicht zu nehmen; da die Subvention mit 50 % der Voranschlagssumme Fr. 1,750,000 beträgt, so dürfte ein Jahresmaximum von Fr. 350,000 als angemessen bezeichnet werden.

In Anbetracht der gegenwärtigen politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse erachten wir es als wünschbar, dass der Bundesrat den Zeitpunkt bestimme, in dem mit den Bauten begonnen werden darf.

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen erlauben wir uns, Ihnen den folgenden Beschlussentwurf zu unterbreiten und zur Annahme zu empfehlen.

Genehmigen Sie die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 16. Oktober 1917.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,
Der Bundespräsident:
Schulthess.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:
Schatzmann.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Zusicherung eines Bundesbeitrages an den Kanton Basel-Stadt für die Erstellung einer Hafenanlage auf dem rechten Rheinufer in Basel bei Kleinhüningen.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrates vom 16. Oktober 1917; auf Grund von Art. 23 der Bundesverfassung,

beschliesst:

Art. 1. Dem Kanton Basel-Stadt wird an die Erstellung einer Hafenanlage auf dem rechten Rheinufer in Basel bei Kleinhüningen ein Bundesbeitrag bewilligt.

Dieser Beitrag wird festgesetzt zu 50 % der wirklichen Kosten bis zum Maximum von Fr. 1,750,000, als 50 % der Voranschlagssumme von Fr. 3,500,000.

Art. 2. An die Bewilligung dieser Subvention werden folgende Bedingungen geknüpft:

a. Die Güterabfertigung und der Betrieb des Rheinhafens, sowie der Betrieb des Verbindungseleises sollen unter noch zu vereinbarenden Bestimmungen durch die schweizerischen Bundesbahnen besorgt werden.

b. Der Kanton Basel-Stadt verpflichtet sich, auf Verlangen des Bundesrates in dem vom Bundesrat zu bestimmenden Zeitpunkt den Bau der Dreirosenbrücke zu beginnen und derart zu fördern, dass der Bahnbetrieb über dieselbe baldmöglichst eröffnet werden kann. Die Brückenerstellungskosten — worunter die Kosten der dem Eisenbahnverkehr und der dem Fahr- und Fussgängerverkehr dienenden Anlagen zu verstehen sind — würden zu je einem Drittel vom Bund, von den schweizerischen Bundesbahnen und vom Kanton Basel-Stadt getragen.

Falls der Bundesrat den Brückenbau beschliesst, wird er der Bundesversammlung darüber einen besondern Bericht und Antrag unterbreiten.

Art. 3. Die Ausführungspläne sind dem Bundesrate zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 4. Für die Ausführung der Arbeiten werden dem Kanton Basel-Stadt, vom Beginn der Bauten an gerechnet, drei Jahre eingeräumt.

Der Bundesrat bestimmt, wann mit den Arbeiten begonnen werden darf.

Art. 5. Die Ausbezahlung dieser Subvention erfolgt im Verhältnis des Fortschreitens der Arbeiten gemäss den von der Kantonsregierung eingesandten und vom schweizerischen Oberbauinspektorate verifizierten Arbeits- und Kostenausweisen; das jährliche Maximum beträgt Fr. 350,000, die erste Anzahlung findet im gleichen Jahre, in welchem die Bauten begonnen haben, jedenfalls aber nicht vor 1919 statt.

Art. 6. Dem schweizerischen Oberbauinspektorate sind jährliche Bauprogramme zur Genehmigung einzureichen. Dasselbe kontrolliert die planmässige Bauausführung. Die Kantonsregierung wird zu diesem Zwecke den Beamten genannter Amtsstelle die nötige Auskunft und Hülfeleistung zukommen lassen.

Art. 7. Es wird dem Kanton Basel-Stadt eine Frist von einem Jahr gewährt, um sich darüber zu erklären, ob er den vorstehenden Bundesbeschluss annimmt.

Der Bundesbeitrag fällt dahin, wenn die Annahmserklärung nicht rechtzeitig geleistet wird.

Art. 8. Der Unterhalt der subventionierten Arbeiten ist vom Kanton Basel-Stadt zu besorgen und vom schweizerischen Oberbauinspektorate zu überwachen.

Art. 9. Dieser Beschluss tritt, als nicht allgemein verbindlicher Natur, sofort in Kraft.

Art. 10. Der Bundesrat ist mit der Vollziehung dieses Beschlusses beauftragt.



Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Bewilligung eines Bundesbeitrages an den Kanton Basel-Stadt für die Erstellung einer Hafenanlage auf dem rechten Rheinufer in Basel bei Kleinhüningen. (Vom 16. Oktober 1917.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1917
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	44
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	797
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	24.10.1917
Date	
Data	
Seite	281-295
Page	
Pagina	
Ref. No	10 026 519

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.