Schweizerisches Bundesblatt.

61. Jahrgang. IV. № 40 6. Oktober 1909.

Jahresabonnement (portofrei in der ganzen Schweiz): *5 Franken.*
Einrückungsgebühr per Zeile oder deren Raum 15 Rp — Inserate franko an die Expedition.
Druck und Expedition der Buchdruckerei Stämpfli & Cie. in Bern.

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Bewilligung von Nachsubventionen an den Kanton Basel-Stadt für die Rheinkorrektion zwischen der Rheinschanze und der Gasanstalt in Basel und für Schiffahrtseinrichtungen.

(Vom 28. September 1909.)

Tit.

Unterm 28. Juli 1909 hat die Regierung des Kantons Basel-Stadt folgendes Schreiben an uns gerichtet:

„Durch Bundesbeschluss vom 21. Juni 1907 sind unserem Kanton Beiträge bewilligt worden:

1. Für eine Uferversicherung am Rhein von der Gasanstalt bis zur elsässischen Landesgrenze;
2. Für provisorische Schiffahrtseinrichtungen daselbst und Probefahrten.

Die Anlagen und die Versuche, für die diese Beiträge bewilligt waren, sind inzwischen ausgeführt worden; die Beiträge sind ausbezahlt und es ist den eidgenössischen Behörden der vorgeschriebene Ausweis über ihre Verwendung geleistet worden.

Wir sind nun in der Lage, für dieselben Zwecke: Uferversicherung am Rheine, Schiffahrtseinrichtungen und Probefahrten, um weitere Bundessubventionen nachzusuchen und zwar einerseits für neue Ausgaben, die im Interesse der Schiffahrt und der Stromkorrektion erforderlich geworden sind, andererseits für bereits

vollzogene und subventionierte Ausgaben, die die Voranschläge erheblich überschritten haben.

Über dieses neue Subventionsbegehren möchten wir im Allgemeinen folgendes bemerken:

Die Subventionierung der Uferschutzbauten am Rhein entspricht den Grundsätzen der Bundesbehörden und bedarf daher keiner ausführlichen Rechtfertigung. Prinzipiell haben der Bundesrat und die Bundesversammlung auch die Ausgaben für Rheinschiffahrtsanlagen und für Versuchsfahrten als subventionswürdig anerkannt, sodass es ebenfalls nicht mehr nötig ist, diese Frage zu erörtern. Es wird sich vielmehr nur um den Entscheid darüber handeln können, ob auch im gegenwärtigen Stadium der Sache noch eine Notwendigkeit dafür vorliegt den Kanton bei seinen Bestrebungen zur Förderung der Schiffahrt zu unterstützen.

Über die gegenwärtige Lage und die Aussichten für die Zukunft haben wir unserem Grossen Rat unterm 25. Februar 1909 Bericht erstattet; diesen Bericht hat unser Departement des Innern seinerzeit den eidgenössischen Behörden übermittelt und wir beehren uns ihn auch diesem Schreiben beizulegen.

Die Wiederbelebung der Rheinschiffahrt befindet sich darnach immer noch im Stadium des Versuches. Es ist noch immer, wenn auch vielleicht nicht mehr für sehr lange Zeit, notwendig, die Schiffer durch Subventionen zur Befahrung der Rheinstrecke Basel-Strassburg aufzumuntern und durch dasselbe Mittel den Güterverkehr auf den Wasserweg zu lenken, den er, wenn seine Vorteile noch allgemeiner bekannt sind, kaum mehr verlassen wird. Die Anlagen sodann, die für die Bewältigung des Güterverkehrs notwendig sind, haben immer noch einen provisorischen Charakter; ihr Weiterbestehen hängt durchaus davon ab, ob die Schiffahrt sich als dauernde Institution einbürgert. Der Umstand, dass unser Kanton sehr erhebliche Opfer einem solchen Versuche widmet, und die anerkannte allgemeine Bedeutung des Unternehmens rechtfertigen an und für sich die Beteiligung des Bundes im bisherigen Umfange. Wir fügen bei, dass unseres Erachtens auch für definitive Schiffahrtseinrichtungen Bundesbeiträge bewilligt werden dürften, wenn auch dabei dann das Mass der Beitragsleistung neuerdings zu prüfen wäre.

Gegenwärtig wird die Bemessung der Beiträge für Versuchsfahrten und Schiffahrtsanlagen mit 50% auch gegenüber den neuen Ausgaben als ohne Weiteres zutreffend gelten können, während sich der Beitrag für die Rheinuferkorrektion wiederum auf ein Drittel zu belaufen hätte.

Der Bundesbeschluss von 1907 bestimmt in Art. 11, dass dem Bunde das Recht vorbehalten ist, bei einer allfälligen Liqui-

dation des Unternehmens an den sich ergebenden Werten des Terrains und der Anlagen einen seiner Subvention entsprechenden Betrag zu beanspruchen. Wir möchten uns vorbehalten, über die Aufnahme einer ähnlichen Bestimmung in den neuen Subventionsbeschluss eventuell noch Anträge zu stellen und beehren uns nun, diesen einleitenden Bemerkungen zunächst einen erläuternden Bericht über die neuen Bauarbeiten und Anschaffungen anzuschliessen.

A. Neue Rheinuferkorrektion und neue Schiffahrtsanlagen.

I. Das Projekt der Rheinuferversicherung, das zur Ausführung gelangen soll, ist mit einer einzigen Abweichung das von 1906; die Korrektionsstrecke beginnt bei km 0.317 oberhalb der Landesgrenze, am Ende des in den Jahren 1906—1908 ausgeführten Teilstückes und endigt bei der Rheinschanze (km 1.125). Die Abweichung vom früheren Projekte besteht darin, dass die Böschung in der Gegend der Rheinschanze, wo das Ufer in einem unschönen Winkel einwärts gebogen ist, unter Einhaltung der normalen Flussbreite in den Fluss hinausgerückt und jener Winkel dadurch beseitigt wird. Dies bietet zugleich den Vorteil, dass das abzugrabende Material dort zur Ausfüllung verwendet werden kann, was die Kosten des Materialtransportes wesentlich ermässigt. Die Änderung hat zur Folge, dass die Arbeit rasch ausgeführt werden muss; die Bauzeit wird auf drei Jahre bemessen. Im Übrigen ist das normale Profil der Uferversicherung dasselbe wie bei der ausgeführten Strecke.

II. Die Anlagen und Anschaffungen für die Rheinschiffahrt bestehen in der Ausbaggerung des Flussbettes auf einen Wasserstand von —1 m Pegelhöhe, in der Erstellung von Betonmauern zur Unterstützung der Kranenschienen, in der Anschaffung von drei Kranen und einer Baggermaschine, in der Anlage von Geleisen im Elsässer-Rheinweg, samt Weichen und Drehscheibe und in verschiedenen Einrichtungen für die Befestigung der Schiffe. Die Anlagen sollen sich nur bis zum Voltaplatz erstrecken. Oberhalb dieses Platzes verhindern Nagelfluhfelsen die Landung von Schiffen.

Betreffend die Kranenanschaffung haben wir im Einzelnen folgendes zu bemerken.

Im Jahre 1903 waren in der Hafenanlage drei Kranen in Funktion, wovon zwei aus öffentlichen Mitteln (einer mit Bundessubvention) und einer von der Rheinhafen-Aktien-Gesellschaft angeschafft worden ist. Zur Bewältigung des Verkehrs, der sich im Laufe dieses Jahres schon erheblich gesteigert hat und sich

voraussichtlich im nächsten noch steigern wird, besonders wenn die Schiffahrt einen Teil des Kohlentransportes für die Bundesbahnen übernehmen kann (wofür begründete Aussicht besteht) — müssen weitere Kranen beschafft werden. Der Voranschlag sieht drei solcher Apparate vor; der Kredit für den einen (einen sogenannten Hochportalkran) ist im Betrage von Fr. 80,000 vom Grossen Rat schon bewilligt worden und zwar in Gewärtigung einer Bundessubvention. Ob es sich als rätlich erweisen wird, einen Hochportalkran zu wählen, ist allerdings noch nicht ganz sicher, jedenfalls werden wir aber für drei neue Kranen besorgt sein müssen."

In einem späteren Schreiben vom 11. August 1909 bemerkt die Regierung von Basel-Stadt, dass inzwischen die Sachlage sich nun geklärt und es sich als wünschbar und möglich herausgestellt habe, den Hochportalkran durch einen gewöhnlichen Böschungskran zu ersetzen, wobei sie aber beifügt, dass es gegenwärtig noch nicht feststehe, ob die Veränderung der Zweckbestimmung zugleich eine Ermässigung der Ausgabe zur Folge haben werde.

Im ersten Schreiben wird des weitern angegeben:

„Die Baggermaschine ist notwendig zur Beseitigung der Anschwemmungen, die sich bei der Landungsstelle jeweils bei Hochwasser ergeben. Es ist für den Verkehr von Wichtigkeit, dass solche Anschwemmungen möglichst rasch entfernt werden.

Der Kostenvoranschlag beläuft sich für die

Rheinuferversicherung auf	Fr.	445,000
für die Schiffahrtseinrichtungen auf	„	450,000
Total	Fr.	895,000

Für die Arbeiten der ersten Kategorie ersuchen wir um einen Beitrag von 33⅓ %, für die der zweiten um einen Beitrag von 50 %.

Der Voranschlag von 1906 ergab eine Gesamtsumme von Fr. 1,063,000. Die Ermässigung rührt namentlich her vom Wechsel der grossen Kosten für Materialtransport.

B. Neue Versuchsfahrten.

Der Grosse Rat hat am 11. März 1909 einen Kredit von Fr. 100,000 für weitere Versuchsfahrten bewilligt und uns angewiesen, auch dafür um eine Bundessubvention einzukommen. Wir erlauben uns, für Begründung unseres Begehrens auf den schon angeführten Ratschlag hinzuweisen, der in Abschnitt III und VII

eingehende Mitteilungen über den Erfolg der bisherigen und die Anordnung der neuen Versuchsfahrten erteilt; die Subventionsquote ersuchen wir auch hier auf 50 % festzusetzen.

C. Nachsubventionsbegehren.

Ueber die Ausführung der durch den Bundesbeschluss von 1907 subventionierten Arbeiten ist dem eidgen. Departement des Innern eine Abrechnung am 5. Dezember 1908 eingereicht worden. Nach dieser Rechnung haben die Ausgaben für die Rheinschiffahrt betragen:

Für die Anlagen	Fr. 339,890.31	Voranschlag	Fr. 305,000.—
f. d. Versuchsfahrten	„ 82,980.77	„	„ 75,000.—
Total	Fr. 422,871.08	Total	Fr. 380,000.—

Die Bundessubvention hat betragen Fr. 190,000.—.

Die Ausgaben übersteigen den Voranschlag um Fr. 42,871.08 und für diese Überschreitung ist keine Subvention geleistet worden. Wir ersuchen, es möchte uns auch dafür nachträglich noch ein Beitrag von 50 % = Fr. 21,435.54 bewilligt werden. In bezug auf die Überschreitung des Voranschlages für die Bauarbeiten nehmen wir an, dass die Prüfung der Abrechnung durch das Departement des Innern keinen Anlass zur Beanstandung der vollzogenen Ausgaben ergeben habe, da uns keine derartige Anzeige zugegangen ist. Was die Überschreitung des Kredites für die Versuchsfahrten anbelangt, so verweisen wir wiederum auf unseren Ratschlag vom 25. Februar 1909, der darlegt, wie der Rest des ursprünglich für die Fahrten der Aktiengesellschaft für Transport und Schleppschiffahrt, vormals Joh. Knipscher, berechneten Kredit von Fr. 75,000 im Jahre 1908 für die Subventionierung einer anderen Rhederei verwendet werden musste, da die Aktiengesellschaft Knipscher die Fahrten nicht fortsetzte. Die neuen Verhandlungen führten zu einer etwas höheren Belastung der öffentlichen Verwaltung, dafür war aber dann die neu angeknüpfte Verbindung für die Förderung der Schiffahrt von grossem Vorteil."

Zu den Ausführungen der Regierung von Basel-Stadt ist nun folgendes zu bemerken:

Die unter I angegebenen Arbeiten der Rheinkorrektion sind nun vollständig beendigt. Die Gesamtkosten betragen Fr. 166,200, gegenüber einem Kostenvoranschlage von Fr. 174,600 und die entsprechende Subvention mit Fr. 55,400 ist ausbezahlt worden.

Schon in unserer Botschaft vom 28. August 1906 hatten wir aber darauf aufmerksam gemacht, dass diese Arbeiten nur der Anfang einer vollständigeren Korrektion seien, welche sich von der Rheinschanze bei St. Johann bis zur elsässischen Landesgrenze zu erstrecken hätte. Danach war das Kostenbetreffnis der ganzen Korrektion zu Fr. 602,000 angegeben worden, sodass nach Abzug der Kosten der bereits projektierten Strecke mit Fr. 174,600 noch Fr. 427,400 übriggeblieben wären, während die Regierung jetzt hierfür Fr. 445,000 ansetzt, infolge seither eingetretener Lohnerhöhungen für die Arbeiter und teurerer Materialpreise.

Der detaillierte Kostenvoranschlag dieser Rheinkorrektion weist folgende Unterrubriken auf:

Landerwerb	Fr.	25,000
Erdarbeiten	„	47,178
Uferböschungen . . .	„	327,216
Verschiedenes	„	45,606
Total	Fr.	445,000

Indem die h. eidgenössischen Räte schon in Übereinstimmung mit unserer Botschaft vom 28. August 1906 die Subventionsberechtigung dieser Arbeiten anerkannt haben, so können wir hier von einer weiteren Begründung dieser Angelegenheit wohl absehen.

Unter Beibehaltung des gleichen Prozentsatzes von 33⅓ % wie früher würde also die Subvention rund Fr. 148,300 betragen.

Was nun die Schiffahrtsanlagen und die Probefahrten anbelangt, so ist vor allem aus zu bemerken, dass die Entwicklung der Schiffahrt von Strassburg nach Basel eine recht erfreuliche ist, wie aus der nachfolgenden kleinen Zusammenstellung ersichtlich ist, die wir dem Ratschlag 1691 der Regierung von Basel-Stadt an ihren Grossen Rat, vorgelegt den 25. Februar 1909, entnommen und nur durch einige Angaben, das Jahr 1909 betreffend, ergänzt haben:

1903—1904	in	2	Bergfahrten	300	Tonnen à 1000 kg.
1905	in	6	do.	2,028	do.
1906	in	6	do.	2,722	do.
1907	in	6	do.	2,693	do.
1908	in	38	do.	13,837	do.
1909 (Mai bis 20. Sept.)	in	70	do.	34,568	do.
Total	in	128	Bergfahrten	56,148	Tonnen à 1000 kg.

1903—1904	in	2	Talfahrten	keine Güter.	
1905	in	6	do.	1,121	Tonnen à 1000 kg.
1906	in	5	do.	740	do.
1907	in	6	do.	1,026	do.
1908	in	33	do.	1,592	do.
1909 (Mai bis 20. Sept.)	in	86	do.	4,798	do.
Total	in	138	Talfahrten	9,277	Tonnen à 1000 kg.

Besonders erfreulich ist die Tatsache, dass im Jahre 1909 die Rückfracht (Talgüter) zugenommen hat, was wohl zum Teil der Errichtung einer besondern Stelle zu verdanken ist, welche sich ausschliesslich mit den Interessen der Schiffahrt befasst. Ein Beweis von der steten Zunahme der Rheinschiffahrt dürfte auch darin liegen, dass z. B. am 19. August 1909 9 Kähne und 1 Dampfer an der Landungsstelle vor Anker lagen und dass ein Schleppzug nachweislich 1035 Tonnen Güter in zwei Kähnen von 800 Tonnen gebracht hat.

Wenn also die Regierung von Basel, welche sich aufs angelegentlichste besorgt sein lässt, dieser Frage die grösste Aufmerksamkeit zu schenken und stets bedacht ist, durch möglichstes Zusammenarbeiten von öffentlicher Verwaltung, Schiffahrtsverein und Rheinhafengesellschaft die Schiffahrt auf solider Basis zu gründen und fortzuentwickeln, so verdient sie hierbei gewiss die Unterstützung seitens des Bundes, wie dies übrigens auch von seiten der h. eidgenössischen Räte vollständig anerkannt worden ist.

Die vorgesehenen Arbeiten, welche durch obengenannte Entwicklung der Schiffahrt durchaus dringlich geworden sind, betreffen nun:

1. Arbeiten im Flussbette, nämlich Baggerungen längs dem linken Rheinufer vom Voltaplatze bis zum Anfang des bereits erstellten Landungsplatzes im Betrage von . . . Fr. 56,000

2. Arbeiten an Böschungen, Betonmauern unter der Berme und unter der obern Böschungskante zur Unterstützung der Krangeleise und diverse Einrichtungen . . . . . „ 79,000

3. Krananlagen: Anschaffung dreier Krane, Kontaktleitung mit Armaturen, Zuleitung etc. . . „ 214,000

Hierzu ist zu bemerken, dass zwei Krane sofort beschaffen werden sollen, mit dem Ankauf des dritten

Übertrag Fr. 350,000

	Übertrag	Fr. 350,000

kann noch zugewartet werden, bis die Notwendigkeit eines solchen sich erwiesen hat, worüber weitere Unterhandlungen zwischen dem Bundesrat und der Regierung von Basel vorbehalten werden.

4. Geleiseanlage am Elsässer-Rheinweg . . .	„	31,000
5. Anschaffung eines Baggers	„	40,000

Die Beschaffung eines Baggers zum Freihalten des Flussbettes längs der Landungsstelle ist dringend wünschbar, indem die öffentliche Verwaltung die Hülfsmittel sofort zur Stelle haben muss, um gleich nach Eintreten von Geschiebsanschoppungen dieselben in Kürze wieder zu beseitigen und den Schiffweg fahrbar zu erhalten. Es ist aber auch im Interesse der Verbesserung des Flusslaufes bei Basel wünschbar, dass daselbst noch weitere Baggerungen nach Bedarf ausgeführt werden können, so dass es auch mit Rücksicht darauf zu begrüssen ist, dass die öffentliche Verwaltung einen hierzu geeigneten Bagger besitzt.

6. Verschiedenes, etc.	„	30,000
Anlagen und Arbeiten für die Rheinschiffahrt Total		Fr. 450,000

Eine Verlängerung der Landungsstelle ist sehr notwendig, indem der gegenwärtige Verkehr kaum mehr bewältigt werden kann und oft Verzögerungen im Aus- und Einladen der Schiffe stattfinden, welche sehr hemmend auf die Entwicklung der Rheinschiffahrt einwirken.

Da schon bei der Erstellung der ersten Einrichtungen von den h. eidgenössischen Räten anerkannt worden ist, dass dieselben vom Bunde subventioniert werden können, so besteht hier kaum ein Bedenken dagegen, dass auch bei den notwendigen Vervollständigungen derselben der Bund unterstützend eintrete.

Die Regierung von Basel-Stadt stellt im fernern noch das Gesuch, es möchte auch für die Probefahrten noch eine weitere Subvention bewilligt werden und zwar für ein Betreffnis von Fr. 100,000.

Wie dem schon mehr erwähnten, die Angelegenheit der Rheinschiffahrt in sehr ausführlicher Weise behandelnden Ratschlag zu entnehmen ist, hat die Regierung von Basel-Stadt mit der Firma Fendel eine Vereinbarung getroffen, gemäss welcher diese angesehene Firma in den Jahren 1909 bis 1910 je 16,000, in den Jahren 1911 bis 1915 je 10,000, zusammen also 82,000 Tonnen Kohlen

nach Basel transportieren müsse, wobei ihr aber nur für die drei Jahre 1909 bis 1911 Subventionen auszubezahlen seien. Somit ist die Garantie gegeben, dass eine rege Schiffahrt bis 1915 aufrechterhalten wird.

Die Firma Feudel gab auch der zuversichtlichen Hoffnung Ausdruck, dass sich die Fahrten mit der Zeit ohne Subventionen rentabel gestalten werden, erklärte aber unter Hinweis auf die bisher von ihr für Schiffsumbau gemachten Aufwendungen und andere Faktoren, dass sie aber für diese drei weitern Jahre durchaus der Subventionen bedürfe.

Die Regierung von Basel-Stadt wünscht endlich noch, dass ihr auch für den Mehraufwand über die bereits im Jahre 1906 für Schiffahrtsanlagen und Probefahrten bewilligten Betrag hinaus, nämlich für eine Summe von Fr. 42,871.08 eine Subvention bewilligt werden möchte. Diese Mehrausgaben verteilen sich mit Fr. 34,890.31 für die Schiffahrtsanlagen und Fr. 7,980.77 für die Probefahrten.

Was den weitern Beitrag an den Probefahrten anbelangt, so sind wir der Ansicht, dass eine Beihülfe seitens des Bundes wohl berechtigt ist, indem ohne die Kontinuität in diesen Fahrten zu wahren, eine Schiffahrt auf dem Rheine überhaupt nicht zu erreichen und festzuhalten gewesen wäre.

Aber auch die Bewilligung der Subvention an die Mehrausgaben, sowohl für die Schiffahrtsanlagen als für die Probefahrten erscheint uns gerechtfertigt. Die von der Regierung eingesandten Abrechnungen sind geprüft worden und haben zu Aussetzungen keinen Anlass gegeben, wir sind daher im Falle, den h. eidgenössischen Räten auch diese Mehrausgaben zur Berücksichtigung zu empfehlen.

Die unter II. vorgesehenen Ausgaben setzen sich somit folgendermassen zusammen:

A. Schiffahrtsanlagen	Fr.	450,000.—
B. Weitere Probefahrten	„	100,000.—
C. Mehrauslagen der ersten Anlagen und Probefahrten	„	42,871.08
Total	Fr.	592,871.08

Die Regierung von Basel-Stadt stellt das Gesuch, es möchte ihr, wie das erste Mal 50 % an diese Kosten bewilligt werden. Indem das allgemeine schweizerische Interesse der Rheinschifffahrt von allen Seiten betont und anerkannt wird, so ist der Bundesrat der Ansicht, dass die Bestrebungen der Regierung von Basel in jeder Hinsicht zu unterstützen seien, daher der Bund ihr die gewünschte finanzielle Beteiligung gewähren sollte.

Für die Rheinkorrektion kann die Bauzeit zu drei Jahren angenommen, die Anzahlungen jedoch auf vier Jahre verteilt werden.

Der Kostenvoranschlag beläuft sich auf Fr. 445,000.

Bundesbeitrag zu 33⅓ % berechnet macht Fr. 148,300, somit jährliches Maximum . . . . . Fr. 37,100.—

Für die Schiffahrtsanlage und Probefahrten sind die Kosten zu Fr. 592,871. 08 veranschlagt, die Bundessubvention zu 50 % beträgt daher Fr. 296,435. 54, welche ebenfalls auf vier Jahre zu verteilen wäre, jährliches Maximum somit . „ 74,110.—

Im ganzen also per Jahr Fr. 111,210.—

Wir unterbreiten daher den eidgenössischen Räten den folgenden Beschlussentwurf und beantragen dessen Genehmigung.

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

Bern, den 28. September 1909.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Deucher.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

(Entwurf.)

Bundesbeschluss

betreffend

Zusicherung von Nachsubventionen an den Kanton Basel-Stadt

I. für die Korrektion des Rheines von der Rheinschanze bis zur Gasanstalt in Basel;

II. für provisorische Schiffahrtseinrichtungen zwischen dem Voltaplatze und der Gasanstalt und Probefahrten auf dem Rheine.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht

zweier Schreiben der Regierung der Kantons Basel-Stadt vom 28. Juli und 11. August 1909;

einer Botschaft des Bundesrates vom 28. September 1909,

beschliesst:

I. Auf Grund des Bundesgesetzes betreffend die Wasserbaupolizei im Hochgebirge vom 22. Juni 1877.

Art. 1. Dem Kanton Basel-Stadt wird ein Bundesbeitrag für die Korrektion des Rheines von der Rheinschanze bis zur Gasanstalt zugesichert.

Dieser Beitrag wird festgesetzt auf $33^1/_3$ % der wirklichen Kosten bis zum Maximum von Fr. 148,300; als $33^1/_3$ % der Voranschlagssumme von Fr. 445,000.

Art. 2. Für die Ausführung der Arbeiten werden dem Kanton Basel-Stadt, von 1910 an gerechnet, drei Jahre eingeräumt.

Art. 3. Die Ausbezahlung dieser Subvention erfolgt im Verhältnis des Fortschreitens der Arbeiten, gemäss den von der Kantonsregierung eingesandten und vom eidgenössischen Departement des Innern verifizierten Kostenausweisen, das jährliche Maximum beträgt Fr. 37,100 und die erste Anzahlung findet im Jahre 1911 statt.

Art. 4. Bei Berechnung dieser Subvention werden berücksichtigt die eigentlichen Baukosten, einschliesslich die Kosten für Expropriationen und die unmittelbare Bauaufsicht, dann die Kosten der Anfertigung des Ausführungsprojektes und des speziellen Kostenvoranschlages, dagegen sind nicht in Anschlag zu bringen irgend welche andere Präliminarien, die Funktionen von Behörden, Kommissionen und Beamtungen (von den Kantonen laut Art. 7 a des Wasserbaupolizeigesetzes zu bestellende Organe), auch nicht die Kosten für Geldbeschaffung und Verzinsung.

Art. 5. Der Unterhalt der subventionierten Arbeiten ist gemäss dem eidgenössischen Wasserbaupolizeigesetz vom Kanton Basel-Stadt zu besorgen und vom Bundesrate zu überwachen.

II. Auf Grund von Art. 23 der Bundesverfassung.

Art. 6. Dem Kanton Basel-Stadt werden an folgende Ausgaben Beiträge bewilligt:

a. für Schiffahrtseinrichtungen und Geleiseanlagen bei der Gasanstalt Volta-Platz und Elsässer-Rheinweg, und

b. für Probefahrten auf dem Rhein.

Diese Beiträge werden festgesetzt auf 50 % der Gesamtkostensumme von Fr. 592,871. 08 und betragen somit Fr. 296,435. 54.

Art. 7. Für die Ausführung dieser Arbeiten und Versuche wird dem Kanton Basel-Stadt eine Frist von fünf Jahren, vom Jahr 1910 an gerechnet, eingeräumt.

Art. 8. Die Ausbezahlung dieser Beiträge erfolgt in 4 Jahresraten von im Maximum Fr. 74,110 auf Grund der von der Kantonsregierung eingesandten und vom eidgenössischen Departement des Innern verifizierten Kostenausweise.

Die erste Anzahlung findet im Jahre 1910 statt.

III. Schlussbestimmungen.

Art. 9. Der Bundesrat lässt die planmässige Ausführung sämtlicher Arbeiten und die Richtigkeit der Arbeits- und Kostenausweise kontrollieren. Die Kantonsregierung wird zu obigem Zwecke dem Beauftragten des Bundesrates die nötige Auskunft und Hülfeleistung zukommen lassen.

Art. 10. Bei einer allfälligen Liquidation des Unternehmens wird dem Bund das Recht vorbehalten, an den sich ergebenden Werten der Terrains und der Anlagen einen seiner Subvention entsprechenden Betrag zu beanspruchen.

Art. 11. Dem Kanton Basel-Stadt wird eine Frist von sechs Monaten zur Abgabe der Erklärung für Annahme dieses Beschlusses eingeräumt.

Art. 12. Dieser Beschluss tritt, als nicht allgemein verbindlicher Natur, sofort in Kraft.

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

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend Bewilligung von Nachsubventionen an den Kanton Basel-Stadt für die Rheinkorrektion zwischen der Rheinschanze und der Gasanstalt in Basel und für Schiffahrtseinrichtungen. (Vom 28. Septembe...

In Dans In	Bundesblatt Feuille fédérale Foglio federale
Jahr Année Anno	1909
Band Volume Volume	4
Heft Cahier Numero	40
Geschäftsnummer Numéro d'affaire Numero dell'oggetto	---
Datum Date Data	06.10.1909
Seite Page Pagina	657-669
Ref. No	10 023 482

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.