

Zeitschrift: Schweizerische Monatshefte für Politik und Kultur
Herausgeber: Genossenschaft zur Herausgabe der Schweizerischen Monatshefte
Band: 7 (1927-1928)
Heft: 2

Artikel: Das Kembler Kraftwerk vor dem französischen Parlament
Autor: Frey, Jean Rich.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-156413>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 17.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Das Rembser Kraftwerk vor dem französischen Parlament.

Von Jean Rich. Frey, Basel.

Da die bisher veröffentlichten Berichte über die Verhandlungen bezüglich der Konzession für das Rheinkraftwerk Rembs im französischen Parlament wegen der Knappheit ihrer Fassung manches wichtige Moment vermissen lassen, ist es wohl am Platze, einen Blick in den stenographischen Bericht über die Verhandlungen zu werfen. Es muß vor allem betont werden, daß sich die ganze Diskussion nur auf die Kraftausbeutung der Strecke Basel-Strasbourg bezog, wie sie in Art. 358 des Versailler Vertrages Frankreich eingeräumt ist, und daß von der Verbesserung der Schiffsverkehrsverhältnisse und dem Projekte der Regulierung nur so nebenbei die Rede war. Die Tagung war nur schwach besucht, denn es waren nur etwa 25 Abgeordnete anwesend, das Interesse für die Rembser Frage also gering, wie es nicht anders üblich ist, wenn eine Sitzung auf die Fastenzeit fällt: Besuch und Stimmung — *mi-carême*. In Bezug auf die Kraftausnutzung im Rhein herrschte aber ein vollkommenes Einverständnis und nur über die Art des Vorgehens in der Kraftausbeutung gingen die Meinungen auseinander.

Die Opposition gegen das Projekt eines Seitenkanals, wie es die Regierung vorschlägt, ging von einigen Anhängern eines Projektes aus, das den schweizerischen Ingenieur Oskar Hoehn in Zürich zum geistigen Urheber hat. In der Diskussion figurierte dieses Projekt als Projekt *Urban-Fischer*. Es unterscheidet sich vom Regierungsprojekt dadurch, daß es vier Kraftwerke zwischen Basel und Breisach vorsieht, die aber im Gegensatz zum Seitenkanalprojekt nicht in einen künstlichen Kraftwerkskanal zu liegen kommen, sondern in den Strom selbst, wie etwa Augst-Whhlen, Laufenburg, u. Von Breisach bis Strasbourg sieht das Projekt einen elsässischen Seitenkanal vor, der aber nicht für die Schifffahrt bestimmt ist. Es werden für diesen Seitenkanal nur 350 cbm Wasser per Sek. dem Rhein entzogen und nicht 850 cbm wie beim Regierungsprojekt (Rembs), und zu unterst bei Strasbourg endet der Kanal mit einem Kraftwerk, in welchem das ganze Gefälle von Breisach bis Strasbourg ausgenützt werden soll, also 40 m. Für die Schifffahrt wird der Strom von Breisach bis Strasbourg reguliert; der Entzug von 350 cbm Wasser sei umso besser zu verwinden, als bis zur Erstellung des Kanals der Rhein infolge der unterdessen durchgeführten Regulierung des Bodensees mehr Wasser erhalte als bisher. Dieses Projekt wurde vom Abgeordneten *Margaine* vertreten. In der Begründung seines Standpunktes wies er darauf hin, daß der Ausbau des Rheines durch Regulierung, wie er durch Deutschland von der holländischen Grenze bis

Straßburg durchgeführt worden sei, auf der Strecke oberhalb Straßburg nicht möglich wäre, weil der Rhein auf dieser Strecke ein zu starkes Gefälle aufweise und sein Bett noch nicht in den Gleichgewichtszustand gekommen sei. Diesem Umstande verdanke der Straßburger Hafen z. T. seine Entwicklung; da die in Straßburg ankommenden Schleppzüge die Weiterfahrt nach Basel nicht unter den gleichen Bedingungen fortsetzen können, seien sie genötigt, ihre Ladungen in Straßburg zu ändern, die Rähne zu leichtern, und diese Operation trage viel zur Belebung des Straßburger Hafens bei. Die Schifffahrt oberhalb Straßburg liege daher in erster Linie im Interesse Basels. Als Deutschland vor dem Kriege die Frage der Weiterführung der Schifffahrt bis nach Basel geprüft habe, habe es die Interessen Straßburgs nicht aus den Augen verloren und dafür gesorgt, daß der status quo im Rheine erhalten bleibe und daß Straßburg auch weiterhin aus der Stromverfassung oberhalb seine Vorteile ziehe. Als aber das Elsaß wieder französisch geworden sei, sei der Rheiner Hafen als Rivale von Straßburg aufgetreten und die Reichsbahn habe alsdann durch Einräumung von Ausnahmetarifen die Güter, die bisher nach Straßburg gingen, an sich zu reißen versucht, um sie von Rehl per Eisenbahn nach Basel zu befördern. Die Stadt Basel habe sich durch den Wettbewerb der Reichsbahn bedroht gefühlt und habe mehr als je auf eine Lösung der Schifffahrtsfrage gedrängt. Sie habe allerdings mit der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt von einer Kanalisierung des Stromes durch Einbau von 14 Kraftwerken in den Strom nichts wissen wollen, weil dadurch die Schifffahrt praktisch undurchführbar geworden wäre, und so sei dann die Zentralkommission auf die Lösung durch den Seitenkanal gekommen. Für die Verwirklichung dieses Projektes seien aber Frankreich schwere und für die Zukunft beunruhigende Bedingungen auferlegt worden: da der Untergrund fast auf der ganzen Strecke aus Geschiebe bestehe, in welches das Wasser des Kanals versickern würde, müsse das Kanalbett ausbetoniert werden; damit die Schiffe Anker fassen könnten, müsse auf die Betonschicht eine dicke Kiesschicht gelegt werden und Frankreich müsse diese Kiesschicht noch erhöhen, wenn es sich als notwendig erweise; trotz aller modernen Verlangen nach Regelung der Arbeitszeit und Unterbindung der Arbeit an Feiertagen, müsse der Kanal- und Schleusenbetrieb Tag und Nacht und sogar an Sonn- und Feiertagen aufrecht erhalten bleiben; der Kanal sei keine französische Wasserstraße, sondern eine internationale; die Erhebung von Gebühren und Taxen sei nicht möglich; kurz, Frankreich werde darin immer vom Willen der Zentralkommission abhängig sein. Aus allen diesen Gründen habe man ein neues Projekt vorgeschlagen, gegen welches der einzige Vorwurf erhoben werden könne, daß es zu spät gekommen sei. Der Redner bezweifelte sodann, daß man mit einer Ausgabe von 65 Millionen beim Bau des Wehres auskommen werde, und meinte, die Kosten werden sich eher auf 130 Millionen belaufen. Es sei unmöglich, diese Summe durch Steuern oder Zuschläge auf die verkaufte Energie wieder hereinzubringen. Da das Wehr aber

nicht allein für Rembs erstellt werde, sondern noch für weitere sieben Kraftwerke, so könne Rembs nur für den achten Teil dieser Ausgabe belastet werden. Der Rest müsse auf die andern projektierten Kraftwerke verteilt werden, deren Bau aber noch ein Menschenalter dauern werde. Dabei sei es sehr fraglich, ob der Seitenkanal einmal bis Straßburg verwirklicht werde, denn man werde bei der Fortsetzung auf sehr vernünftige Opposition stoßen. Der Seitenkanal werde niemals durchgeführt werden. Noch besser wäre die Verbesserung des bestehenden Rhein-Rhone-Kanals, denn dann würde niemand Frankreich Vorschriften machen können und Frankreich wäre im Stande, die Schifffahrt so zu organisieren, daß in Straßburg die Güter für die Schweiz umgeschlagen werden müßten. Gewiß brauche die entwicklungsfähige Industrie im Elsaß elektrische Energie und der Bezug aus der Schweiz sei mit Inkonvenienzen verbunden. Man könne sich daher fragen, ob es nicht vorteilhafter wäre, die obere Rhone auszubauen, wo der Gestehungspreis infolge des stärkeren Gefälles und wegen der Höhe der Ufer viel niedriger wäre, und wobei man zugleich die Schifffahrtsstraße von Lyon nach Genf verwirklichen könnte.

Der Abgeordnete Charlot als Berichterstatter der Finanzkommission verwies auf den Entscheid des obersten Rates beim Bautenministerium, durch welchen das Seitenkanalprojekt folgendermaßen begründet wird: Der Ausbau der Rheinstrecke zwischen der Schweizergrenze und Straßburg muß zugleich aus Gründen der Schifffahrt und der Kraftnutzung erfolgen. Vom Standpunkte der Schifffahrt bleibt die Auswahl im Vorgehen auf die Regulierung, die Kanalisierung und den Seitenkanal beschränkt. Die Regulierung muß aber von vorneherein ausgeschaltet werden, weil sich dabei nur eine unvollkommene Fahrrinne ergeben würde, wie es sich bei den Bauten an der Rhone erwiesen hat, weil ferner der niedere und veränderliche Wasserstand namentlich die Bergfahrten erschwert und weil dabei die Nutzung der Wasserkraft unmöglich ist. Die Kanalisierung muß ausgeschaltet werden, weil der Bau von 14 Wehren bei der ansehnlichen Breite des Stromes und der geringen Erhebung der Uferböschungen aus der elsässischen Ebene unverhältnismäßig hohe Kosten verschlingen würde; die Wasserkraftnutzung wäre unwirtschaftlich bei der Kanalisierung, weil diese die Erstellung einer ganzen Anzahl von Wehren mit kleiner Gefällsnutzung erfordert; außerdem bildet sie für die Schifffahrt ein Hindernis, besonders während des Baues. Die vollkommenste Lösung bilde der Seitenkanal mit folgenden Vorzügen: vorzügliche Wasserstraße mit andauerndem und wirtschaftlichem Verkehr; Ausführung der Arbeiten ohne Unterbrechung der Schifffahrt; Möglichkeit der Regulierung da, wo die Schifffahrt im natürlichen Strom verbleibt; Umfahrung der Isteinerschwellen; Ausnutzung der gesamten Wasserkraft. Aus diesen Gründen habe der oberste Rat beim Bautenministerium dieses Projekt für die Durchführung empfohlen und die Durchführung als dringlich bezeichnet. Es sei ferner durch den Generalrat des Bautenministeriums am 10. April 1924 genehmigt worden, durch die beratende Kommission für die Wasserkräfte am 29. Januar

1925 und durch die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt am 29. April 1925. Die Zentralkommission habe sich dabei endgültig ausgesprochen und alle interessierten Regierungen hätten zugestimmt, sodaß heute alle nationalen und internationalen Formalitäten erfüllt seien. — Es müsse deutlich gesagt werden, daß das Rembserwerk die erste Etappe für den Seitenkanal bilde. Sei diese Etappe einmal beschritten, dann gebe es kein Zurück mehr. Das Rembserwerk bedinge die Erstellung des Wehres als Kopfstück des Seitenkanals. Die Kosten des Staates würden sich kaum auf über 100 Millionen belaufen, denn auf die 1925 veranschlagten Kosten komme heute ein Zuschlag von nur 25 %. Dieses Geld werde vom Staate vorgestreckt oder der Staat werde die Möglichkeit haben, sich das Geld durch den Konzessionär vorstrecken zu lassen, aber der Konzessionär sei verpflichtet, die Kosten für die Schiffahrtseinrichtungen auf sich zu nehmen, ganz im Gegensatz zu der Gewohnheit, wonach sonst der Staat die Kosten für eine Wasserstraße zu tragen hat. Wenn einmal die 8 Kraftwerke erstellt sein würden, dann werde der Staat Zins und Amortisationsquoten regelmäßig voll und ganz erhalten und, ohne sein Budget irgendwie zu belasten, werde er alsdann eine große und leistungsfähige Wasserstraße erstellt haben. Für eine gute Durchführung der ersten Arbeiten und für tadellosen Betrieb garantierten die Oberrheinischen Kraftwerke, ein bedeutendes Unternehmen, das zu seinen Aktionären u. a. die Städte Mülhausen, Straßburg und Kolmar zählt. Das Seitenkanalprojekt befriedige auch die Schweiz, denn es ermögliche ihr die Verwirklichung ihres Traumes, Basel als Seehafen zu sehen und vermittelt des Rheinseitenkanals einen direkten Zugang zum Meere zu erhalten. — Der elsässische Abgeordnete Brom teilte mit, daß man es im Elsaß sehr gerne gesehen hätte, wenn der Staat selbst die Erstellung der Kraftwerke übernommen oder den ganzen Bau einer Gesellschaft übertragen hätte, in welcher Kollektivitäten wie der Staat, die Departemente und Städte vertreten gewesen wären; da dies aber nicht möglich gewesen sei, habe man sich damit begnügt, die Konzession einer Gesellschaft übertragen zu lassen, in welcher wenigstens die Kollektivitäten des engeren Landes vertreten seien. Auf keinen Fall aber hätte man es zugelassen, die Konzession einer rein kapitalistischen Gesellschaft zu übertragen.

Die bedeutendste Rede, die gehalten wurde, war wohl diejenige des Bautenministers, des Herrn Tardieu, der ungefähr folgendes ausführte: Das Projekt des Rembser Werkes ist der erste Akt einer Politik, die sich logischerweise in einer bestimmten Richtung entwickeln wird. Das Projekt muß sich in einem Rahmen zeigen, den einerseits das bedeutende nationale Problem der Energiepolitik und andererseits die französische Rheinpolitik bildet, wie sie sich aus dem Friedensvertrag ergibt. Von den 5 Millionen PS, die Frankreich ausbauen kann, entfallen 700,000 auf den Rhein. Sie schlafen aber noch und wir müssen sie wecken. Die ausgesprochene industrielle Gegend links vom Rhein braucht 20 % der in Frankreich erzeugten Energie und hat selbst keine andere Kraft als diejenige des Rheins. Die elektrische Energie, die sie braucht,

wird zur Zeit in thermischen Anlagen erzeugt und zwar auf Kosten der Handelsbilanz. Die Oberrheinischen Kraftwerke erzeugen in ihren thermischen Anlagen 150 Millionen kWh und kaufen aus der Schweiz weitere 350 Millionen kWh, die sie mit Gold bezahlen. Das Interesse für die rheinische Kraft ist ein ausgedehntes. Die Oberrheinischen Kraftwerke bewerben sich vorläufig nur um die Konzession von Rembs, aber die 1922 gegründete Société Générale d'Etudes du Rhin wird sich des Ausbaues der weiteren Stauufen annehmen und die ihr zugehörenden Handelskammern von Kolmar, Mülhausen, Nancy, Belfort, Besancon, Dijon, Gray, Vesoul, Epinal, St. Dié, St. Dizier und Troyes sind in Bezug auf die Kraftnutzung im Rhein einig. Wir wissen heute, daß die in Rembs seinerzeit erzeugte Kraft schon in vollem Umfange vergeben ist. Der stufenweise Ausbau hat den praktischen Vorteil, daß sich der Bau der weiteren Kraftwerke je nach der Nachfrage und entsprechend den Bedürfnissen vornehmen läßt. Ein Land, das noch 20 Millionen Tonnen Kohlen jährlich importieren muß, kann eine Lösung, die für seine wirtschaftliche Entwicklung eine Vorbedingung ist, nicht ablehnen. — Aber das Seitenkanalprojekt ist auch ein fundamentales Element der französischen Rheinpolitik. Der Friedensvertrag gab Frankreich am Rhein gute Karten in die Hand: einmal durch Art. 27 eine Grenze, durch die Art. 354—360 eine unter unserem Einfluß und unserer Vorherrschaft stehende internationale Straße, ferner Transportmittel und Umschlagseinrichtungen, die Möglichkeit des Ausbaues der Hafenanlagen in Straßburg und schließlich 700,000 PS elektrischer Energie. Auf dem Rheine betreiben heute sechs französische Reedereien die Schifffahrt mit 358,000 T. Rahnraum und 25,000 PS Schleppkraft. Das Seitenkanalprojekt befaßt sich aber auch lebhaft mit der Schifffahrt auf der Strecke Straßburg-Basel, wo die Schifffahrtsverhältnisse schwierige sind, weil die im letzten Jahrhundert durchgeführte Rheinkorrektion wohl die Uferanwohner vor Überschwemmungen geschützt hat, aber auf Kosten der Schifffahrt. Die Regierung steht nicht auf dem Standpunkte, den Margaine vertreten hat, daß das Seitenkanalprojekt niemals verwirklicht werde, im Gegenteil, sie wird alles tun, um den Kanal herzustellen, und zwar aus folgenden Gründen: weil für die Schifffahrt der Kanal bei der geringen Wassergeschwindigkeit die Sicherheit bedeutet, weil er ferner für sie auch die Geschwindigkeit bedeutet, denn im Kanal kann die Bergfahrt von Straßburg nach Basel in 26 Stunden zurückgelegt werden gegen 34 Stunden im offenen Rhein; der Kanal bedeutet für die Schifffahrt aber auch die Wirtschaftlichkeit, denn die Traktionskosten werden dreimal geringere sein als im Strom und die Rähne können voll abgeladen werden, was gegenwärtig nicht der Fall ist; zum Schlusse bedeutet der Kanal für die Schifffahrt auch die Kontinuität der Schifffahrt an 365 Tagen jährlich gegenüber durchschnittlich 150 heute. Das Seitenkanalprojekt wird für Straßburg und das Elsaß das Element einer ungeheueren Belebung der Volkswirtschaft werden. Die Ausdehnung Straßburgs, die sich heute schon vor der Fertigstellung des Hafens abzeichnet, wird sich längs dieses Kanals fortsetzen und der Kanal selbst

wird für die ganze elsässische Ebene und für die Kaliminen ein belebendes Element sein. Am südlichen Ende des Kanals, wo geographische Bedingungen den Basler Hafen an einer Weiterentwicklung auf Schweizerboden hindern, wird sich die Entwicklung auf französischem Boden vollziehen, bei St. Ludwig und Hüningen. Zwischen Straßburg und Basel wird sich eine ununterbrochene Reihe von industriellen Unternehmungen ansiedeln. Die Vorteile des Seitenkanals vom technischen und wirtschaftlichen Standpunkte aus sind also unwiderlegbar. Auf die Frage, warum der Staat die Kosten des Wehres vorschießen wolle, ist zu antworten, daß die Kosten nicht allein dem Konzessionär der ersten Stufe auferlegt werden können, und dies wäre auch abzulehnen, wenn er sich bereit erklärte, diese Kosten zu tragen, denn es muß verhütet werden, daß er die Herrschaft über die anderen sieben Kraftwerke erlange.

* * *

Wenn wir uns erlauben, im folgenden einige Bemerkungen anzuschließen, so beziehen sich diese nicht auf das kurze Kanalstück vom Wehr bis unterhalb des Rembser Kraftwerkes, denn bezüglich dieses Stückes des Rheinausbaues sind die Verhandlungen erledigt, auch für die Ufer- und Schiffsverkehrsinteressenten außerhalb Frankreichs, denn es liegen hierüber bindende internationale Abmachungen vor. Vom schweizerischen Standpunkte aus kann man heute nur wünschen, daß der Bau des Rembserwerkes nicht mehr lange auf sich warten lasse, denn die Schiffsverkehrsinteressenten in Basel sind, so wie die Dinge heute liegen, auf die baldige Erstellung einer Umfahrung der Isteiner Schwellen angewiesen. Es ist daher zu wünschen, daß es den Oberrheinischen Kraftwerken in Mülhausen als Konzessionären von Rembs in möglichst kurzer Zeit gelingen werde, das Werk zu finanzieren. Wäre dies aber nicht möglich und würden neue Schwierigkeiten in der Verwirklichung dieses Projektes eintreten, dann müßten die Schiffsverkehrsinteressenten wiederum auf die Sache zurückkommen und mit einem Ergänzungsprojekt für die Regulierung der Strecke Rembs-Basel vor die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt kommen, um zu erwirken, daß ein Ausbau der Schwellen erfolge, durch welchen die weitere Vertiefung des Rheinbettes bei Istein verhindert würde. Dies zu erreichen, ist keine Unmöglichkeit, wie schon Oberbaurat Kupferschmidt vor einigen Jahren in den „Rheinquellen“ nachgewiesen hat. Übrigens hat Baden nach Wiederaufnahme der Schifffahrt nach Basel im Jahre 1917 eine Verbesserung der Schiffsverkehrshältnisse auf der Isteiner Schwelle studiert und bestimmte Vorschläge an die elsässisch-lothringische Regierung weitergeleitet, die aber dann wegen des Kriegsausganges nicht verwirklicht werden konnten. Kann die Isteiner Schwelle nicht durch die Erstellung des Rembserwerkes umfahren werden, dann gibt es nur dieses Mittel, der Schifffahrt den Weg zu bahnen, denn alle anderen Vorschläge sind Hilfsmittel zweifelhafter Natur. Auch im Bingerloch hat man nicht zu verwegenen Traktionsmitteln gegriffen, sondern zur Erleichterung der Schifffahrt ein zweites

Fahrwasser erstellt. Jrgend etwas ähnliches würde im gegebenen Falle auch bei Jstein möglich sein.

Ein großer Unterschied zwischen dem Ausbau auf der ersten Stufe bei Rembs und den weiteren sieben Stufen von Rembs bis Straßburg besteht darin, daß im Rembser Kanal die Wassergeschwindigkeit infolge des Rückstaues bis zur Birsmündung eine wesentlich geringere ist als in den sieben unteren Staltungen. Veranschlagt ist im Rembser Kanal die Wassergeschwindigkeit auf 0,70 m, also bereits eine Geschwindigkeit, gegen die vom Schiffahrtsstandpunkte aus in einem gestreckten, künstlichen Wasserlauf Bedenken herrschen, während für die anderen Teile des Kanals bis Straßburg eine Wassergeschwindigkeit von 1,50—1,60 m vorgesehen oder errechnet ist. Mit einer solchen Wassergeschwindigkeit in einem Kanal hat man überhaupt noch keine Erfahrungen und die Bedenken, die man dagegen hat, sind betriebstechnischer und betriebswirtschaftlicher Natur.

Die verschiedenen Redner bei der Debatte im französischen Parlament und namentlich auch Herr Tardieu haben, wenn es auch nur so nebenbei geschah, mit Nachdruck darauf hingewiesen, daß es Frankreich darum zu tun sei, die Schiffahrtsverhältnisse zwischen Basel und Straßburg zu verbessern, „um Basel an das Meer anzuschließen und zum Seehafen zu machen“. Man hat gesagt, daß nur der Seitenkanal dies bewirken könne, daß er schiffahrtstechnisch weit über dem natürlichen Strom und selbst über dem etwa regulierten Strom stehe. Aus verschiedenen Voten ging aber doch deutlich hervor — man vergleiche die Rede des Abgeordneten Margaine —, daß es eigentlich mit dem Willen, der Schweiz eine Wasserstraße zu geben, gar nicht so weit her ist. Es wurde ja deutlich genug gesagt, daß es im Interesse Straßburgs liege, den status quo auf dem Rheine zu erhalten, oder gar statt des Rheines den alten Rhein-Rhone-Kanal auszubauen, weil dann die schweizerischen Güter in Straßburg vom Rheinkahn auf den Kanalkahn umgeschlagen werden müßten, womit Straßburg auch auf Kosten jener Güter die Umschlagsgebühren erhalten bleiben. Das gleiche Interesse hat Straßburg auch dann, wenn, wie es heute vielfach der Fall ist, der Umschlag vom Rheinkahn auf die Eisenbahn erfolgen muß. Diese Gebühren werden die schweizerischen Güter so lange bezahlen müssen, als die Wasserstraße in unvollkommenem Zustande sich befindet.

Der Abgeordnete Margaine hat auch sehr deutlich gesagt, daß sich Straßburg diese Vorteile aus dem Umschlag erhalten will. Straßburg hat selbstverständlich sein gutes Recht, eine Verkehrspolitik zu betreiben, wie es sie für gut hält, aber weiter oben am Rhein sind auch Leute, die vielleicht andere Interessen haben, und die sich, ebenfalls mit Recht, dagegen verwahren, daß man ihre Belange kreuzt, namentlich wenn letztere durch internationale Abmachungen und staatsrechtliche Verträge garantiert sind, wie es hier der Fall ist, wo das staatsrechtlich garantierte Recht der freien Schiffahrt vom Meere bis nach Basel durchbrochen werden soll.

Herr Tardieu hat allerdings mit großer Sicherheit betont, daß das Seitenkanalprojekt durchgeführt wird in seiner ganzen Erstreckung, aber Herr Tardieu kann sich auch irren oder mit Verhältnissen rechnen, die variabel sind und vielleicht einmal später stärker sein werden als sein Wille und sein Entschluß. Alle die modernen Neuerungen, wie die Gasfernleitung, die flüssige Kohle zc., ferner die Verbilligung der Kohle und ihrer Transporte können sich in ihren wirtschaftlichen Folgen so äußern, daß die im Rhein unterhalb Basel zu erzeugende elektrische Kraft viel teurer zu stehen kommt als die thermisch erzeugte Kraft. Die Linie, wo die Parität der Preise für thermisch erzeugte Kraft und Wasserkraft aneinander stößt, liegt sowieso nicht weit unterhalb Rembs, aber diese Linie kann sich jederzeit je nach den Kohlen- und Kohlentransportpreisen verschieben. Es könnte ja der Augenblick kommen, wo es unwirtschaftlich wäre, neue Kraftwerke unterhalb Rembs zu erstellen. Was dann? Wird dann Herr Tardieu auf der Durchführung des Seitenkanalprojektes beharren, nur, um im Rahmen der französischen Rheinpolitik zu bleiben? Der Bau des Seitenkanals in seiner ganzen Erstreckung wird aber im gegebenen Falle ein Menschenalter erfordern und in einer solchen Periode kann sich gar vieles ändern. Soll im Falle, daß unterhalb Rembs aus irgendwelchen Gründen kein weiteres Kraftwerk mehr erstellt wird, die französische Rheinpolitik alsdann die Schweiz und andere Gebiete davon abhalten, von der Rheinwasserstraße Gebrauch zu machen? Wird man sich alsdann trotz aller Unmöglichkeit, das Seitenkanalprojekt durchzuführen, doch auf das Recht versteifen, das man auf Grund des Versailler Vertrages in Händen hat, und damit die Schifffahrt der anderen Uferstaaten ständig in ihrer Erhaltung bedrohen?

Aus dem bisherigen Verhalten Frankreichs und seiner Vertreter in der Rhein-Zentralkommission zu der Frage der Rheinregulierung kann man übrigens sehr wohl erkennen, daß es Frankreich gar nicht so ernst ist mit der Schaffung „einer vorzüglichen Wasserstraße im Interesse der Schweiz“. Wäre dies der Fall und wäre die ausdrückliche Betonung der Schifffahrt bei den Parlamentsverhandlungen in Paris wirklich einem ehrlichen Willen entsprungen, dann würde sich Frankreich schon lange bereit erklärt haben, in der Frage der Regulierung tatkräftig mitzuarbeiten. Das könnte Frankreich tun, ohne daß sein Seitenkanalprojekt irgendwie angetastet oder gestört würde, denn die Regulierung läßt sich nachgewiesenermaßen in 40 bis 50 Jahren amortisieren und könnte daher auch dann durchgeführt werden, wenn wirklich der ganze Seitenkanal erbaut würde, dessen Bau doch mindestens, wenn ihn nicht neue Erfindungen zum Unsinn stempeln, etwa 70 Jahre brauchen wird. Man hat im Gegenteil im französischen Parlament und in der französischen Fachpresse stets alles getan, um das Regulierungsprojekt zu diskreditieren, trotzdem es doch von Instanzen verfaßt ist, die in Rheinbauangelegenheiten sozusagen aufgewachsen sind, und die das Regime des Rheines aus eigener Erfahrung viel besser kennen als die Ingenieure, die zeitweilig aus Paris zum Rhein gekommen sind, oder jene, die in Wasserbaufragen wohl sehr bewandert, aber aus Liebhaberei oder aus

egoistischen Gründen nun einmal auf Seitenkanäle eingestellt sind. Angesichts der geologischen Verhältnisse im elsässischen Ufergebiet, wo die Betonrinne des Seitenkanals in bewegliche Geschiebmassen gelegt werden müßte, kann man ruhig annehmen, daß man sich in maßgebenden französischen Kreisen in Bezug auf die Durchführung des ganzen Seitenkanals keinen Illusionen hingibt, und es ist vielleicht nicht einmal so weit daneben gegriffen, wenn man behauptet, Frankreich wolle das Recht, das ihm aus dem Versailler Vertrag am Oberrhein zustehe, keinerlei Änderungen unterwerfen lassen, um es immer und bei jeder Gelegenheit gegen die Schifffahrt nach Basel und weiter hinauf oder zu anderen, vielleicht politischen Zwecken, ausmünzen zu können. Wir sagen „vielleicht“! Es mag Sache jedes Einzelnen sein, das Maß dieses „vielleicht“ enger oder weiter zu begrenzen. Es ist entschieden abzulehnen und zurückzuweisen, wenn Herr Tardieu das Regulierungsprojekt mit einem Hinweis auf die Regulierung an der Rhone als untauglich bezeichnen will. An der Rhone sind ganz andere Verhältnisse: erstens ist die Wasserführung viel ungleichmäßiger als beim Oberrhein, zweitens führt der Oberrhein eine wesentlich größere mittlere Wassermenge, drittens werden die Regulierungsarbeiten an der Rhone nicht unterhalten, sondern ihrem Schicksal überlassen und viertens stehen die Umschlagseinrichtungen und zum Teil auch die Häfen im Eigentum der Paris-Rhon-Mittelmeerbahn, die bekanntlich alles tut, um sich die Schifffahrt als Konkurrenten vom Hals zu schaffen. Man muß sich also nicht darüber verwundern, wenn der gesamte Güterverkehr auf der Rhone sich nur auf rund 400,000 T. jährlich beläuft und die dortigen Regulierungsarbeiten eine wesentliche Hebung der Schifffahrt nicht zur Folge gehabt haben.

Wir haben auch keinen festen Glauben in die Beteuerung der Vorteile, die Herr Tardieu dem Seitenkanal in Bezug auf die Schifffahrt zuschreibt, wenigstens nicht, soweit es die unterhalb Rembs projektierten Kanalstrecken anbelangt, und zwar aus folgenden Gründen: Herr Tardieu hat gesagt, der Seitenkanal bringe der Schifffahrt die Sicherheit, die Geschwindigkeit, die Wirtschaftlichkeit und die Kontinuität. Wie steht es aber mit diesen schönen Dingen in Tat und Wahrheit?

Was vorerst die Sicherheit der Schifffahrt im Kanal bei einer Wassergeschwindigkeit von 1,50—1,70 m anbelangt, so haben sich darüber vor zwei Jahren die Sachverständigen des Vereins zur Wahrung der Rheinschifffahrtsinteressen in Duisburg in einem ausführlichen Gutachten in erschöpfender Weise ausgesprochen. An Versammlungen in Mannheim und Freiburg hat damals Direktor Fendel darüber Auskunft gegeben. Man denke sich einen im Kanal talwärts fahrenden Schleppzug, der infolge plötzlichen Eintretens eines Hindernisses (Nebel, Maschinendefekt, Ruderschäden an Rähnen, Havarie etc.) genötigt wird, zu halten; wegen der geringen Breite des Kanals und der großen Wassergeschwindigkeit ist ein Aufdrehen nicht möglich, während im natürlichen Strom der Dampfer im gleichen Falle einfach in das stillere Wasser fährt und Anker setzt, wobei er den Strom auf das Hinterschiff einwirken läßt, ein

Manöver, das im Kanal nur möglich wäre, wenn er viel breiter wäre, eine Wassergeschwindigkeit von höchstens 0,4—0,5 m aufweisen oder mit vielen Aufdrehplätzen ausgestattet wäre. Im unregulierten Rhein kann man hinter den Rieß- und Sandbänken in das stillere Wasser fahren, im regulierten wird es etwas schwieriger sein, aber in diesem Falle kann der Dampfer zwischen die Bühnen fahren und dort Anker setzen. Man darf nicht vergessen, daß die große Wassermenge von 850 cbm/Sek. im gleichmäßig profilierten und in längeren geraden Strecken liegenden Kanal mit großer Gewalt talwärts schießt, auch wenn die Geschwindigkeit kleiner ist als im regulierten Strom, daß aber anderseits sich die Fahrrinne im natürlichen Strome in Windungen hinzieht, sodaß immer ein Unterschied in der Wassergeschwindigkeit vorhanden ist. Gelingt ein Manöver, wie eben beschrieben, im Strom nicht ohne Beschädigung eines Fahrzeuges, so wird dieses doch in die Ruhelage gebracht, was auf dem Kanal in der immer gleichen Wassergeschwindigkeit nicht möglich ist. Der Talweg ist im natürlichen Strom nicht wie im Kanal durch eine Böschung begrenzt, sondern meist durch Rieß- und Sandfelder, auf welche die Schiffe im Notfalle auffahren können. Bei einer ernststen Havarie im Strome, wie sie vielfach vorkommen, läuft das havarierte Schiff in den meisten Fällen auf eine Rießbank, von der es später wieder abgeturnt werden kann, aber in dem 7 bis 10 m tiefen Kanal versinkt ein havariertes Fahrzeug vollständig und es entstehen in jedem Fall schwere Verluste an Schiff und Gütern und sehr wahrscheinlich auch an Menschenleben. Je nach der Lage des gesunkenen Schiffes wird die Schifffahrt im Kanal für längere oder kürzere Zeit unterbrochen. Von einer größeren Sicherheit im Kanal kann also nicht die Rede sein.

Herr Tardieu hat aber auch behauptet, die *F a h r z e i t* sei im Kanal kürzer, sie betrage für eine Fahrt von Straßburg nach Basel im offenen Strome 34 Stunden und im Kanal nur 26 Stunden. Die Sachverständigen haben zwar, gestützt auf die Erfahrungen in anderen Kanälen, infolge der Halte vor den Schleusen für die Kanalfahrt eine größere Zeitdauer errechnet, aber nehmen wir einmal an, daß die Angaben Tardieu's vollkommen richtig sind, so ist doch zu entgegnen, daß die Schiffe nicht nur von Straßburg nach Basel fahren müssen, sondern auch wieder talwärts und da hat nun Herr Tardieu verschwiegen, daß die Talfahrt im offenen Strome bloß 5 und eine halbe Stunde beträgt, während sie im Kanal wegen der Schleusungen ebenso viel Zeit erfordert als die Bergfahrt oder, wenn stoßweiser Verkehr bei den Schleusen eintritt, noch viel länger. Eine Hin- und Rückfahrt zwischen Basel und Straßburg braucht also im Kanal mindestens 52 Stunden oder 67 nach Ansicht der Sachverständigen und im offenen Strome dagegen nur 39 und eine halbe oder sogar nur 35 und eine halbe Stunde im regulierten Rhein, weil alsdann die Bergfahrt in 30 Stunden durchgeführt werden kann. Also mit der größeren Geschwindigkeit im Kanal ist es auch nichts.

Damit ist aber zum Teil auch bereits die Behauptung widerlegt, daß die Schifffahrt im Kanal wirtschaftlicher sei als im offenen Strome. Je mehr Stunden ein Fahrzeug im Betrieb steht, umso mehr

Betriebskosten muß es aufbringen. Daß man im Kanal mit einem 500 PS Schraubendampfer 2400 T. Güter befördern kann, widerspricht den Feststellungen der Sachverständigen. Es bedarf hiezu eines Dampfers von mindestens 800 PS, der aber für eine Hin- und Rückfahrt 67 Stunden im Betrieb stehen muß, während die gleiche Last auf dem offenen Strome wohl einen Dampfer von mindestens 1500 PS benötigt, der aber nur 35 Stunden im Betriebe steht. Da sich die Betriebskosten nicht im gleichen Verhältnis erhöhen wie die Summe der PS und der größere Dampfer wesentlich kürzere Zeit im Betrieb stehen muß, wird die notwendige Schleppkraft auf dem Strome billiger sein als auf dem Kanal. Auch für die Rähne ist die verlängerte Fahrzeit im Kanal belastend, denn die Rahnmiete steigt mit der Zeit ihrer Inanspruchnahme. Es kann also auch die größere Wirtschaftlichkeit der Schifffahrt im Kanal nicht gegen die Regulierung ins Feld geführt werden.

Herr Tardieu hat aber auch gesagt, der Kanal bedeute für die Schifffahrt die Kontinuität. Gewiß, die Fahrtkampagne steigt von jährlich 318 Tagen im regulierten Rhein auf 365 Tage im Kanal, aber es fragt sich, ob diese Ausdehnung überhaupt verlangt wird oder nötig ist. Man wird in schweizerischen Schifffahrtskreisen froh sein, wenn einmal die Fahrtkampagne auf nur 300 Tage ausgedehnt sein wird. Und dieses Resultat wird sich nicht erst nach Abschluß der Regulierungsarbeiten ergeben, sondern schon nach etwa 4jähriger Arbeit. Eine Havarie im offenen Strome hindert die Schifffahrt meistens nicht, aber eine solche im Kanal kann für die Schifffahrt außerordentlich schwere Folgen haben. Sinkt im Kanal ein Fahrzeug, so kommt es auf die Kanalsohle, und sinkt es auf der Kanalböschung, so wird es in den meisten Fällen ebenfalls auf die Kanalsohle hinabrutschen. Je nach seiner Lage kann es die Schifffahrt vollständig sperren, sodaß eventuell gerade in der Zeit des höchsten Betriebes eine Schifffahrtssperre von längerer Dauer eintreten kann. Die Hebung eines Schiffes aus 8 m Tiefe ist äußerst schwierig und erfordert eventuell das Leerlaufenlassen der Kanalstrecke. Bedenkt man ferner, daß irgendwelche Beschädigungen an den Schleusentoren oder am Kraftwerk eintreten können und längere Unterbrechungen der Schifffahrt stets zur Folge haben werden, dann wird man auch bezüglich der Kontinuität der Schifffahrt im Kanal sich die richtige Ansicht machen können.

Von allen diesen Dingen ist aber im französischen Parlament nicht gesprochen worden. Man hat sich in schönen Anpreisungen des Seitenkanals gut getan und sich damit begnügt, Behauptungen aufzustellen, und sich wohl gehütet, auf die schon lange vorher von Seiten der Schifffahrtspraktiker gemachten Einwendungen einzugehen. Im übrigen hat Herr Tardieu ja deutlich genug gesagt, was Frankreich will, nämlich die Durchführung seiner im Jahre 1919 begonnenen Rheinpolitik. Die Herren Margaine, Charlot u. haben mit Nachdruck betont, daß die Straßburger Verkehrsinteressen die Fortsetzung der Rheinschifffahrt von Straßburg aufwärts ablehnen müssen. Straßburg hat ein viel größeres Interesse am Umschlag der schweizerischen Güter in Straßburg, denn

dadurch erfährt der Straßburger Hafen eine starke Belebung und seine Einnahmen erhöhen sich auf Kosten der schweizerischen Transporte. Die Schweiz glaubt, mit ihrem Einverständnis zum Ausbau der ersten Stufe bei Rembs der französischen Rheinpolitik in genügender Weise entgegengekommen zu sein, und sie wird sich in der Zentralkommission mit aller Energie gegen die Erstellung weiterer Stufen wehren. Hiefür ist aber noch Zeit genug, denn es wird wenigstens noch sechs Jahre dauern, bis Rembs im Betrieb steht, und dann wird man wohl mit Rembs noch einige Jahre Erfahrungen sammeln und Beobachtungen machen wollen, bevor man sich zur Einreichung des Projektes für die zweite Stufe bei der Zentralkommission entschließen wird. Ob die Schweiz in der Zentralkommission dann allerdings den nötigen Rückhalt bei den anderen Uferstaaten finden wird, ist bei der rein politisch zusammengesetzten und politisch eingestellten Zentralkommission vorderhand noch fraglich. Vorläufig ist in dieser Hinsicht die Zeit ihr bester Bundesgenosse.

Vom werdenden Deutschland.

Von Edgar J. Jung, München.

II.

Ziel allen Gemeinschaftslebens ist das Volk. In Zeiten der Blüte und der Gesundheit bewegt sich sein Leben in gesellschaftlichen Zusammenschlüssen, die eigenen Wachstumsgesetzen gehorchen. Innerer Ausgleich der gesellschaftlichen Kräfte, ihre größtmögliche Entfaltung sind ein Zeichen für die glückliche gesellschaftliche Gliederung eines Volkes. Dem Staate obliegt die Befriedigung der Gesellschaft nach innen und außen. Seine Form entspricht dann der inneren Veranlagung eines Volkes, wenn sie höchste Machtentfaltung zur Sicherung des völkischen Daseins gewährleistet. Die Wahrung des allgemeinen Landfriedens nach innen stellt das Mindestmaß staatlicher Innenpolitik dar. Aber jede Überschreitung dieses Mindestmaßes, jeder Eingriff in Vorgänge des Gesellschaftslebens verrät innere Mängel des gesellschaftlichen Lebens. Je weniger Staat im Innenleben eines Volkes, umso besser für dieses.

Erst unsere Zeit erkennt in mählichem Fortschreiten, daß die heutige Staatskrise in Wahrheit eine Gesellschaftskrise ist. Die in der französischen Revolution zu sichtbarem Ausdruck gelangte Geisteswelt richtete sich nicht gegen den Feudalstaat, vielmehr gegen die Feudalgesellschaft. Sie zu zertrümmern war letztes Ziel des westlichen Individualismus. Freiheit und Gleichheit waren die Waffen, mit denen die Gesellschaft zer schlagen und in zahllose Einzelmenschen aufgelöst wurde, deren Ausstattung mit Menschenrechten notwendig erschien, um natürliche Bindungen für alle Zeiten unmöglich zu machen. Irgendwie mußte aber die natürliche Linie jener den Einzelmenschen als höchstes Ziel begreifenden Weltanschauung unterbrochen werden, da das soziale Zusammenleben keine Anarchie erlaubte, sondern zu staatlicher Zusammen-