

Zeitschrift: Schweizer Monatshefte : Zeitschrift für Politik, Wirtschaft, Kultur
Herausgeber: Gesellschaft Schweizer Monatshefte
Band: 12 (1932-1933)
Heft: 8

Artikel: Zur Eröffnung des Kembser Rheinseitenkanals
Autor: Oehler, Hans
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-157542>

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: 22.01.2025

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

Zur Eröffnung des Rembser Rheinseitenkanals.

Von Hans Dehler.

Am 9. Oktober „fand in Rembs bei Basel die feierliche Eröffnung des ersten Abschnittes des großen elsässischen Seitenkanals statt“, berichtet eine Meldung der schweizerischen Depeschenagentur vom gleichen Tag. Man liest gleichzeitig Auszüge aus Reden, die von den beiden höchsten Vertretern des französischen Staates, des Ministerpräsidenten (Herriot) und des Staatspräsidenten (Lebrun), bei diesem Anlaß gehalten worden sind.

Also der „erste Abschnitt des großen elsässischen Seitenkanals“ ist eröffnet worden. Nach obigem Bericht ein Ereignis, dem die Schweiz mit ungetrübter Freude beiwohnen kann. Besonders wenn es nicht bei diesem ersten Abschnitt bleibt, sondern diesem bald weitere Abschnitte folgen. Zwar würde mit jeder neuen Kanalstufe, die der französische Staat unterhalb des Rembser Kanals weiter baut, ein entsprechendes Stück der Regulierung, die die Schweiz im Verein mit Deutschland seit drei Jahren mit einem beiläufigen Kostenaufwand von 60 Millionen Schweizerfranken, von dem auf die Schweiz rund 40 Millionen fallen, bewerkstelligt, illusorisch. Auch bestehen für Frankreich für die sieben unteren Kanalstufen in Bezug auf Wassergeschwindigkeit, Schleusengröße usw. nicht die gleichen Verpflichtungen, die es beim Bau der obersten Rembserstufe eingehen mußte, um die Zustimmung der Schweiz zu erhalten, und die für eine ungestörte Abwicklung der Großschiffahrt auf diesem Kanalstück wenigstens einige Gewähr bieten. Aber schließlich kann man von unseren schweizerischen Presseleuten nicht verlangen, daß sie über die Dinge so berichten, wie es unsere eigenen Interessen erfordern. Dazu müßte man ja ständig gegenwärtig haben, wie die Dinge — für uns liegen. Und um das zu können, müßte es eine, durch Presse, Behörden und Hochschulen genährte öffentliche Meinung geben, in der dieses Bewußtsein ununterbrochen wach und lebendig wäre. Da es das aber nicht gibt, erliegt der einzelne schweizerische Journalist eben immer wieder der Gefahr, sich in seiner Berichterstattung einfach die ausländische, auf die Interessen des betreffenden Landes abgestimmte Darstellungsweise zu eigen zu machen.

Im Fall elsässischer Seitenkanal liegen überdies die Dinge sogar — für Frankreich wesentlich anders, als seine Offiziellen sie nach außen darstellen. Man betrachtet auch in Frankreich den „ersten“ Abschnitt des elsässischen Seitenkanals immer mehr als zugleich den letzten. Gewiß hat das Parlament durch ein Gesetz vom 17. Dezember 1931 den französischen Staat zum Bau der sieben weiteren Kanalstufen ermächtigt und für jede Stufe 150 Millionen Franken bewilligt. Aber der Bau der ersten Stufe, eben des Rembser Kanals und Werkes, hat sich etwas anders gestaltet, als dem Lande

von den chauvinistischen Verfechtern des elsässischen Kanalplanes vorgemacht worden war. Die warnenden Stimmen, die 1927 im Parlament laut wurden und die darauf hinwiesen, daß die Errichtung großer Bauten auf dem durchlässigen und schwammigen Boden der elsässischen Ebene unverhältnismäßige Kosten mit sich bringen werde, haben recht behalten. Caillaux hat einmal den ganzen Plan des elsässischen Rheinseitenkanals als eine „wirtschaftliche Ungeheuerlichkeit“ bezeichnet. Nach den Angaben, die Ernest Judet bei Anlaß der Eröffnung des Rembser Kanals und Werkes in einem Artikel in der Pariser „Volonté“ macht, würden die Kosten dieser Bauten der ersten Stufe „in geradezu skandalöser Weise“ die Vorausschläge überschreiten, denen das Parlament seinerzeit zugestimmt hatte. Durch die unvermeidliche Tieferlegung der Fundamente wären zum Bau anstatt der vorgesehenen 300 Millionen Franken 650 Millionen notwendig gewesen. Unter diesen Umständen ist es nicht verwunderlich, wenn der Unterstaatssekretär im Ministerium für öffentliche Arbeiten, Margaine, auf eine diesbezügliche Anfrage des lothringischen Senators Hirschauer, kürzlich im Namen der französischen Regierung antwortete: „Vorläufig ist unterhalb des Rembser Kraftwerkes überhaupt keine weitere Kanalstufe zu erwarten“. Hoffen wir, daß „vorläufig“ ein „endgültig“ und damit eine weitere Widersinnigkeit des Versailler Vertrages durch ihre eigene Unnatur dahingefallen sei!

In den Reden der französischen Staatsmänner an der Rembser Eröffnungsfeier ist auch vom Elsaß und der Schweiz die Rede gewesen. So bezeichnete der französische Ministerpräsident das Elsaß als ein Land, das immer französisch gewesen sei. Das stimmt nun doch nicht ganz mit der geschichtlichen Wahrheit überein. Abgesehen von dem deutschen (alemannischen) Grundcharakter des elsässischen Volkes waren gewisse Teile des Elsasses beispielsweise während Jahrhunderten eng verbündete Glieder der schweizerischen Eidgenossenschaft. Straßburg stand während 100 Jahren in Burgrecht mit Bern und Zürich. Mülhausen galt bis zu seiner gewaltsamen Eingliederung in Frankreich 1798 als Teil der Schweiz. Mehr als einmal kämpften Schweizer und Elsässer in gemeinsamer Front gegen das Übergreifen französischen Machtbereiches oder französischer Staatlichkeit auf ihren Boden. Die Hinrichtung des „welschen Tyrannen“ im Elsaß, Peter von Hagenbach, durch die erbitterte Volksmenge gab mit den Auftakt zum Burgunderkrieg, wo Schweizer und Elsässer Schulter an Schulter für ihre hergebrachte Eigenständigkeit fochten. Sechs Jahre lang halfen zürcherische und bernische Kompagnien die verbündete Reichsstadt Straßburg gegen die offenen und versteckten Angriffe Frankreichs verteidigen. Und Mülhausen ist im schweizerischen Unglücksjahr 1798 nicht freiwillig in den französischen Staatsverband eingetreten. Fünf Jahre lang hat es sich — genau wie Genf — gegen die Angliederung gewehrt, bis schließlich eine unerbittliche fünfjährige Zollblockade außerhalb und eine über reichliche Geldmittel ver-

fügende Bestechungsarbeit innerhalb seiner Mauern seine Widerstandskraft gebrochen hatten.

Staatspräsident Lebrun fand warme Worte für den „völkerverbindenden“ Rhein und für Basel und die Schweiz als „europäische Drehscheibe“. Nichts wird in der Schweiz vorbehaltlosere Zustimmung finden, als solche Worte — vorausgesetzt, daß ihnen die Taten entsprechen. Ernest Judet hat im oben erwähnten Artikel in der „Volonté“ den Rembser Kanal aber nicht nur wirtschaftlich, sondern auch politisch als *I r r w e g* bezeichnet. Anstatt zwischen den an den Rhein angrenzenden Staaten einen Ausgleich zu schaffen, anstatt die jetzt uneinigen Nationen durch gemeinsame Anstrengungen zusammenzuführen, habe Frankreich den „europäischen“ Rhein aus seinem naturgegebenen Bett auf französisches Hoheitsgebiet abgelenkt. Das habe die Schweiz zu einem *i s o l i e r t e n* Vorgehen gezwungen (zur Regulierung), das schließlich beiden Ländern nachteilig sei. Und warum — meint Judet weiter — wäre Deutschland „nicht unser Partner am Rhein, dessen linkes Ufer ihm gehört? Warum sich fortwährend gegenseitig *d e n* *R ü c k e n* *f e h r e n* und uns mißtrauisch voneinander fernhalten?“

In der Tat: was durch die Versailler Ordnung hier am Rhein geschehen ist, kommt viel mehr auf ein „*s i c h*=*d e n*=*R ü c k e n*=*f e h r e n*“ als auf ein „Verbinden von Völkern“ hinaus. Der unterbrechungslose Schifffahrtsweg Basel-Marseille, auf den Lebrun anspielte, liegt noch in sehr weiter Ferne. Nach dieser Richtung ist es mit der „europäischen Drehscheiben“-Rolle Basels und der Schweiz also noch nichts. Wohl aber wird in wenigen Jahren Basel (vorläufiger) Endpunkt des Großschifffahrtsweges vom Meer rheinaufwärts sein. Und wenn und daß dem so ist, daran liegt das Verdienst nicht an Frankreich und seinem Vorgehen am Oberrhein, wie etwa der immer glänzend unterrichtete „Matin“ seinen Lesern weiß machen will, wenn er zur Vollendung des Rembser Werkes schreibt: „Die Arbeiten des Herren Rembs (?!) zur Korrektur des Rheinstromes sind beendet... Basel hat nun *d a n k* *u n s* über den schiffbaren und gezähmten Rhein eine leichte Verbindung mit dem Meer“. Über die dauernde Reibungslosigkeit der Rheingroßschifffahrt auf dem französischen Rembser Seitenkanal wird die Zukunft Auskunft geben. Die Länge dieses Kanals beträgt übrigens 7 Kilometer; die Rheinstrecke, die von der Schweiz zusammen mit Deutschland durch Korrigierung der ganzjährigen Großschifffahrt geöffnet wird, 120 Kilometer. Und daß es zur Inangriffnahme der Korrektur dieser Rheinstrecke kam, die erst der Großschifffahrt wirklich den Weg nach Basel öffnet, hat die Schweiz gegen den *W i d e r s t a n d* *F r a n k r e i c h s* durchgesetzt. So ist eben nicht alles Gold, was mit gleißenden Worten als solches gepriesen, und nicht alles „europäisch“ und „völkerverbindend“, was als solches ausgegeben wird.