Zeitschrift: Schweizerische Wasserwirtschaft : Zeitschrift für Wasserrecht, Wasserbautechnik, Wasserkraftnutzung, Schiffahrt

Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband

Band: 6 (1913-1914)

Heft: 13

Artikel: Die Ausnutzung der Rheinwasserkräfte und die Schifffahrt Strassburg-Basel vor dem Badischen Landtage

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-920716

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 23.07.2025

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

SCHWEIZERISCHE WASSERWIRTSCHAFT

OFFIZIELLES ORGAN DES SCHWEIZERISCHEN WASSERWIRTSCHAFTSVERBANDES

ZEITSCHRIFT FÜR WASSERRECHT, WASSERBAUTECHNIK, WASSERKRAFTNUTZUNG, SCHIFFAHRT .·. ALLGEMEINES PUBLIKATIONSMITTEL DES NORDOSTSCHWEIZERISCHEN VERBANDES FÜR DIE SCHIFFAHRT RHEIN-BODENSEE

HERAUSGEGEBEN VON DR O. WETTSTEIN UNTER MITWIRKUNG VON a. PROF. HILGARD IN ZÜRICH UND ING. GELPKE IN BASEL

Erscheint monatlich zweimal, je am 10. und 25.
Abonnementspreis Fr. 15.— jährlich, Fr. 7.50 halbjährlich
Deutschland Mk. 14.— und 7.—, Österreich Kr. 16.— und 8.—
Inserate 35 Cts. die 4 mal gespaltene Petitzeile
Erste und letzte Seite 50 Cts. ro Bei Wiederholungen Rabatt

Verantwortlich für die Redaktion:
Dr. OSCAR WETTSTEIN u. Ing. A. HÄRRY, beide in ZÜRICH
Verlag und Druck der Genossenschaft „Züricher Post"
in Zürich I, Steinmühle, Sihlstrasse 42
Telephon 3201 .·. .·. Telegramm-Adresse: Wasserwirtschaft Zürich

№ 13 ZÜRICH, 10. April 1914 VI. Jahrgang

Inhaltsverzeichnis

Die Ausnutzung der Rheinwasserkräfte und die Schiffahrt Strassburg-Basel vor dem Badischen Landtage. — Eine Senkung des Dammes beim Diepoldsauer Durchstich. — Wasserrecht. — Wasserbau und Flusskorrektionen. — Wasserkraftausnutzung. — Schiffahrt und Kanalbauten. — Geschäftliche Mitteilungen. — Verschiedene Mitteilungen. — Patentwesen.

Die Ausnutzung der Rheinwasserkräfte und die Schiffahrt Strassburg-Basel vor dem Badischen Landtage.

* Elsass-Lothringen und das Grossherzogtum Baden stehen miteinander über die Ausnutzung der Wassergefälle auf der Stromstrecke Strassburg-Basel, sowie über deren Schiffbarmachung in Unterhandlungen. Die beidseitigen Anschauungen sind nun an die Öffentlichkeit getreten. Zivilingenieur Zahnder in Strassburg ist in einem Artikel in der „Strassburger Post" vom 15. Februar dieses Jahres für den elsass-lothringischen Standpunkt eingetreten. Darnach soll der Rheinverkehr in Strassburg Halt machen, in 300 t-Kähne umgeschlagen und auf dem Rhein-Rhone-Kanal, sowie von Mülhausen weg auf dem Hüninger Kanal nach der Schweiz geleitet werden. Für die Ausnutzung der Rheinwasserkräfte wäre auf elsässischem Gebiete ein 70 m breiter Kanal zwischen Basel und Strassburg zu bauen. In diesem Kraftwerk- und Schiffahrts-Kanal wären 11—15 Stauwehre mit Schleusen anzulegen. Der Zweck dieser Vorschläge geht darauf hinaus, sowohl die Ausnutzung der Wasserkräfte, als auch den ganzen Rheinverkehr ausschliesslich Elsass-Lothringen zuzuführen.

Das Grossherzogtum Baden wollte ursprünglich die Rheinstromgefälle in einem ähnlichen Kanale auf badischem Gebiete ausnutzen. Neuerdings aber steht Baden für die Ausnutzung der Rheinwasserkräfte im offenen Strome und für die Schiffbarmachung des letztern ein.

In der zweiten Kammer des Badischen Landtages hat nun die nationalliberale Partei über die Schiffbarmachung des Oberrheins eine Interpellation an die Regierung eingereicht, mit der Frage, welchen Standpunkt die Grossherzogliche Regierung gegenüber den Bestrebungen, an Stelle der Schiffbarmachung des Oberrheins einen linksrheinischen Kanal, eventuell unter Benutzung bereits bestehender Wasserwege zu erstellen, einzunehmen gedenke?

Diese Interpellation wurde am 19. März von dem Abgeordneten Dr. Blum begründet. Bei dem grossen Interesse, welches seine Ausführungen und die Antwort des Ministers der innern Angelegenheiten für die Schweiz besitzen, geben wir sie im folgenden einlässlich wieder.

Abgeordneter Blum führte aus: „Die Schiffbarmachung des Rheinstromes ist von der allergrössten Bedeutung, nicht nur für die unmittelbar angrenzenden Gebiete, sondern für das ganze ausgedehnte entwicklungsfähige Hinterland an beiden Seiten. Der Schiffahrtsverkehr oberhalb Mannheim war im vorigen Jahrhundert von keiner wesentlichen Bedeutung. Als man daran ging, auch im Oberland Häfen zu errichten, lag die Befürchtung nahe, dass der Mannheimer Markt durch die Fortführung der Schiffahrt nach dem Süden eine beträchtliche Einbusse erleiden würde. Das ist nicht eingetreten. Mannheim hat hinsichtlich des Güterverkehrs nicht abgenommen, wenn auch die Verkehrszunahme den Oberrheinhäfen zugeflossen ist. Anfangs dieses Jahr-

hunderts wurden dann die Häfen in Kehl und Karlsruhe errichtet. Sie haben fördernd auf den Verkehr eingewirkt. In ursächlichem Zusammenhange mit diesen Hafenanlagen stand die Regulierung des Rheins von Sonderheim bis Strassburg. Sie schuf eine Wasserrinne von 90 m Breite und $2^1/_2$ m Tiefe. Nach dem Urteil der Sachverständigen funktioniert diese Regulierung gut. Sie hat die Erwartungen erfüllt. Aber auch bei Strassburg und Kehl macht die Rheinschiffahrt nicht Halt. Bei günstigem Wasserstande kommen Schleppzüge rheinaufwärts bis Basel. Dort ist im Jahre 1904 der erste Schleppzug eingetroffen. Heute gibt es drei Gesellschaften, die regelmässig rheinaufwärts bis Basel fahren. Freilich sind in Basel die Verkehrsziffern noch gering. Der Gesamtgüterverkehr betrug 1913 96,000 t. Immerhin ist damit der Beweis geliefert, dass der Oberrhein auch auf dieser Strecke schiffbar ist.

Indessen stellen sich der Großschiffahrt auf der Strecke Strassburg-Basel manche Schwierigkeiten in den Weg. Vor allem hemmt die Beschaffenheit der Stromverhältnisse selbst den Verkehr. Nach dem Urteile der Sachverständigen sind aber diese Schwierigkeiten technisch zu überwinden, und wenn heute schon Schleppzüge Basel erreichen, wo noch keine Verbesserung der Wasserrinne vorgenommen ist, so wird man ohne weiteres annehmen dürfen, dass der Wasserverkehr sich noch bedeutend steigert, wenn einmal eine Regulierung der Strecke erfolgt sein wird. Aber auch Basel wird nicht der Endpunkt der Schleppschiffahrt sein. Diese muss bis nach Konstanz fortgesetzt werden. Das ist eine conditio sine qua non. Nun sind in der letzten Zeit in der reichsländischen Presse verschiedene Äusserungen erschienen, die darauf schliessen lassen, dass man jenseits des Rheins dem Projekt der Großschiffahrt oberhalb Strassburg kühl gegenübersteht. Ich möchte da auf einen Artikel von Ingenieur Zahnder in der „Strassburger Post" vom 15. Februar hinweisen. Nach meiner Meinung soll dieser Artikel nichts anderes sagen, als dass Strassburg für absehbare Zeit der Endpunkt der Großschiffahrt bleiben soll. Der weiter nach Süden gehende Schiffahrtsverkehr soll auf elsass-lothringischer Seite durch linksrheinische Kanäle von Strassburg bis Basel bewerkstelligt werden. Der Rhein soll hauptsächlich für linksrheinische Gebiete nutzbar gemacht werden. Ob hinter diesen Äusserungen amtliche Stellen stehen, ist uns nicht bekannt. Wir wollen auch keine Einmischung in interne Verhältnisse eines andern Staates. Der Ausbau des Kanalnetzes ist eine durchaus interne reichsländische Unternehmung. Dieser Kanal würde aber auch für uns eine Bedeutung erhalten, wenn es sich bestätigen sollte, dass ein von der Regierung ausgearbeitetes Großschiffahrtsprojekt für die Rheinwasserstrasse bei den beteiligten reichsländischen Instanzen keine günstige Aufnahme gefunden hat. Hier liegt die Vermutung nahe, dass der Verkehr auf die elsass-lothringische Seite gelegt werden soll. Das wäre für uns eine empfindliche Schädigung. Der Bahnverkehr würde ohne weiteres auf die linksrheinische Seite übergeführt werden. Wenn die Schiffahrt nach Basel ganz linksrheinisch geht, so wird die gesamte oberbadische Industrie von den Vorteilen, welche die Schiffahrt bis Basel bieten könnte, ganz ausgeschlossen sein. Schliesslich stehen diese Pläne auch im Widerspruche zu dem Großschiffahrtswege nach dem Bodensee."

Minister Freiherr von Bodman: „Wir sind uns bewusst, dass es sich hier um eine der allerwichtigsten Fragen unseres Wirtschaftslebens, um die wirtschaftliche Zukunft unserer Heimat handelt. Bei den Vorarbeiten handelt es sich nicht um solche für ein bereits beschlossenes Unternehmen, sondern um Studien, die den Zweck haben, festzustellen, ob das Unternehmen durchführbar, und ob es wirtschaftlich gerechtfertigt ist. Die Vorteile, die man sich in der öffentlichen Meinung von dem Unternehmen verspricht, Anschluss des Bodensees mit seiner Umgebung und Oberbadens und der auf der andern Seite des Rheins gelegenen Länder an die Nordsee, sind ja sehr verlockend, aber es sind ungewisse Grössen. Gewiss ist einstweilen nur, dass unsere Eisenbahnen grosse Opfer zu bringen haben, wenn ihnen durch Erstellung einer Wasserstrasse Einnahmen entgehen. Gewiss ist ferner, dass die Wasserstrasse nur unter erheblichen finanziellen Opfern ausgeführt werden kann. Ob aber die Vorteile, die dadurch erreicht werden, zu diesen Einbussen und zu diesen Opfern im Verhältnis stehen, das ist noch nicht festgestellt.

Sie haben uns ja selbst mit vollem Verständnis für die Wichtigkeit der Frage die Mittel bewilligt, die wir dem Internationalen Schiffahrtsverband zur Verfügung gestellt haben, ebenso wie die Schweiz und Bayern, um einen Wettbewerb zu eröffnen für die Schiffbarmachung des Rheines bis zum Bodensee. Wir haben uns mit der Schweiz über diese Bedingungen des Wettbewerbs geeinigt. Die Ausschreibung ist im Mai 1913 erfolgt. Die Frist zur Einreichung der Angebote ist 18 Monate. Wir werden also anfangs Dezember dieses Jahres in den Besitz dieser Arbeiten gelangen. Eine Reihe von Firmen hat sich die Bedingungen des Wettbewerbs geben lassen und es ist deshalb ein reiches Angebot von Arbeiten zu erwarten. Ausserdem haben der Internationale und der Nordostschweizerische Schiffahrtsverband eine der ersten Autoritäten auf dem Gebiete des Wasserbauwesens, Geh. Oberbaurat Dr. Sympher im preussischen Arbeitsministerium um die Erstattung eines wirtschaftlichen Gutachtens ersucht. Sympher ist mitten in seiner Arbeit, deren Abschluss steht nahe bevor, und man wird ihr mit grossem Interesse entgegensehen. Voraussetzung für eine Schiff-

fahrtsstrasse Basel-Konstanz ist aber die Strecke Strassburg-Basel. Es haben nun über die Herstellung einer solchen Schiffahrtsstrasse Erwägungen bei der Badischen Regierung schon seit langer Zeit stattgefunden. Sie erinnern sich wohl, dass im XII. Heft der „Hydrographie des Grossherzogtums Baden" von der Oberdirektion des Wasser- und Strassenbaues in Aussicht genommen war, die Strecke zwischen Basel und Breisach und weiter hinunter der Schiffahrt durch Kanäle zu erschliessen, die sich teils auf dem linken und teils auf dem rechten Ufer befinden und zugleich Werkkanäle für zu errichtende Kraftwerke sein sollten. Die Entwicklung der Schiffahrt auf dem Oberrhein und die Tatsache, dass die Herstellung eines Schiffahrtsweges Strassburg-Konstanz in das Reichsgesetz über die Schiffahrtsabgaben aufgenommen worden ist, haben der Regierung Veranlassung gegeben, die Frage einer ernsten Prüfung zu unterziehen, und sie ist zu dem Ergebnis gelangt, dass es sich empfiehlt, den Rhein selbst als Schiffahrtsstrasse auszubilden und zwar von Strassburg eine Strecke weit aufwärts noch durch Regulierung, ähnlich wie sie auf der Strecke Sonderheim-Strassburg besteht, und weiter aufwärts, jedenfalls von Breisach bis Basel, durch Kanalisierung, das heisst so, dass eine Reihe von Wehren in den Rheinstrom eingebaut werden (zwölf Wehre), die das Gefälle im Flusse selbst vermindern. Gleichzeitig soll eine grössere Fahrwassertiefe hergestellt werden. Diese Wehre sollten dann gleichzeitig dazu dienen, die Wasserkräfte für die Elektrizität nutzbar zu machen. Es sollen je zwei Wehre zusammengefasst und hinter jedem zweiten Wehr soll ein Werkkanal gezogen und daran ein Kraftwerk errichtet werden. Nach den Berechnungen der Oberdirektion würden sich dadurch über 200,000 PS. ergeben, welche hälftig zwischen Baden und Elsass-Lothringen geteilt würden.

Dieses vorläufige Projekt haben wir vor Jahresfrist der elsass-lothringischen Regierung mit dem Vorschlage mitgeteilt, in eine Beratung darüber einzutreten. Die elsässisch-lothringische Regierung hat das Projekt einer gründlichen Prüfung unterzogen und sich dann zur Unterhandlung bereit erklärt, aber mit dem ausdrücklichen Vorbehalte, dass damit nicht in die Verhandlung über die Herstellung einer Schiffahrtsstrasse eingetreten werden solle, so dass es sich lediglich darum handelt, die Bedingungen festzustellen, welche bei Gesuchen um Errichtung von Kraftwerken mit Rücksicht auf die Schiffbarkeit gestellt werden sollen. Bei der ersten Besprechung hat sich dann ergeben, dass lebhafte Bedenken gegen dieses Projekt bestehen. Es sind dann diese Bedenken in einem ausführlichen Gutachten von der technischen Behörde Elsass-Lothringens dargelegt und uns mitgeteilt worden. Diese hält die Ausführung des Projektes schon wegen der Kosten für aussichtslos; besser sei, die Frage durch Kanäle zu lösen, deren einer von Hüningen bis Neuenburg auf das linke, und der andere von Neuenburg bis Breisach auf das rechte Ufer zu liegen käme.

Unsere technische Behörde hat die Einwände der elsass-lothringischen Regierung eingehend geprüft und ist zu dem Ergebnis gelangt, dass sie nicht begründet sind. Die Oberdirektion meint, dass die Herstellung der Schiffahrtsstrasse von Breisach bis Basel 105,000,000 Mk. kosten würde, wovon aber nur 50,000,000 Mk. auf die Herstellung der Schiffahrtsstrasse allein kämen; die andern 55,000,000 Mark würden auf die Herstellung der Kraftwerke entfallen. Unser Bestreben bei den Verhandlungen ging dahin, uns mit Elsass-Lothringen zu einigen. Die Meinung war die, dass wir einen Entwurf ausarbeiten auf der Grundlage der Ideen der Oberdirektion, und wenn Elsass-Lothringen diese Ideen ablehnen sollte, es dann seinerseits ein Projekt auf Grund seiner Ideen auszuarbeiten hätte. Dann sollte man die beiden Projekte miteinander vergleichen und zum Gegenstande der Erörterung der Regierungen machen. Vorläufig sind wir aber auf Grund des Verhaltens der elsass-lothringischen Regierung, die in Verhandlungen über die Schiffbarmachung nicht eintreten will, auf diesem Wege nicht weiter gelangt. Nach Ansicht unserer technischen Behörden ist ein detailliertes Projekt unbedingt erforderlich. Die Verhandlungen werden fortgeführt und ich hoffe, auf ein freundnachbarliches Einvernehmen mit der elsass-lothringischen Regierung.

Schon vor Jahren ist in diesem Hause gesagt worden, dass wir für eine Großschiffahrtsstrasse auf dem Rhein keinen Pfennig aufwenden können, wenn diese Strasse etwa ihr Ende in Basel finden sollte. (Sehr richtig!) Der erste Punkt eines zwischenstaatlichen Abkommens ist daher der, dass die Fortführung dieser Wasserstrasse bis Konstanz gesichert sein muss.

Der zweite Punkt ist, dass die Schweiz sich an dieser Wasserstrasse finanziell erheblich beteiligen muss, und zwar nicht nur von Basel bis Konstanz, für welche Strecke die Schweiz ihr Interesse bereits durch einen Beitrag zu den Kosten des Wettbewerbs und der Schiffahrtsschleuse bei Augst-Wyhlen zu erkennen gab, sondern auch für die Strecke Strassburg-Basel. Durch den Ausbau der Schiffahrtsstrasse werden Basel und die ganze Schweiz an die Nordsee angeschlossen. Die Schweiz hat also ein erhebliches Interesse daran. Weiter ist wohl kaum daran zu denken, dass wir diese auch nach den günstigsten Berechnungen einen grossen Kostenaufwand erfordernde Arbeit ausführen können, wenn nicht Holland zustimmt, dass die Schiffahrtsabgaben auf dem Rheine eingeführt werden, und dass damit der deutsche Stromverband alle oder den grössern Teil der Kosten der Schiff-

barmachung übernimmt. Wir haben also jetzt ein sehr erhebliches Interesse daran, dass Holland der Einführung der Schiffahrtsabgaben zustimmt.

Die zweite Frage der Interpellation geht dahin, welchen Standpunkt die Regierung gegenüber den Bestrebungen einnimmt, an Stelle der Schiffbarmachung des Oberrheins einen linksrheinischen Kanal zu erstellen. Soviel der badischen Regierung bekannt ist, gehen die Absichten der elsass-lothringischen Regierung dahin, den Hüninger Kanal so zu erweitern, dass er mit 300 t-Schiffen befahren werden kann, also mit denselben Schiffen, die auf dem Rhein-Rhone-Kanal jetzt von Strassburg bis Mülhausen verkehren. Der Hüninger Kanal kann jetzt mit 200 t-Schiffen befahren werden. Es ist weiter die Absicht, den Hafen bei Hüningen auszubauen und ihn mit der Station St. Johann bei Basel durch einen Geleiseanschluss zu verbinden. Daneben wird auch eine Verbindung mit den Basler Hafenanlagen hergestellt, also für eine Schleppschiffahrt vom Hüninger Hafen bis nach Basel gesorgt. Für diese Arbeit sind die Mittel vom elsass-lothringischen Landtag bewilligt und die Arbeiten bereits im Gange. Nun sind diese Arbeiten Sache der elsass-lothringischen Regierung. Eine Einwirkung auf ihre Entschliessung steht uns nicht zu, besonders gibt uns auch die Rheinschiffahrtsakte nicht die Möglichkeit, Widerspruch gegen dieses Vorgehen zu erheben. Man befürchtet nun, dass durch die Herstellung eines Fahrweges Strassburg-Basel auf dem Rhein-Rhone- und dem Hüninger Kanal das Verlangen der Schweiz nach Ausgestaltung des Rheins zum Großschiffahrtsweg abgeschwächt werde, dass deshalb nicht mehr mit Sicherheit auf eine starke finanzielle Beteiligung der Schweiz zu rechnen sei, und dass damit die Ausgestaltung des Rheines von Basel bis zum Bodensee auf die lange Bank geschoben und schliesslich vielleicht vereitelt werde. Ich verstehe diese Befürchtung sehr wohl, aber ich glaube sie nicht teilen zu sollen. Ein Schiffahrtsweg für eine 300 t-Schiffahrt vermag nicht einen Schiffahrtsweg zu ersetzen, der für 1500—1800 t-Schiffe in Aussicht genommen ist. Es muss daher nach wie vor das Interesse sowohl Oberbadens als auch der Schweiz sein, dass eine volle Wasserstrasse hergestellt werde. Voraussetzung unserer Stellung zu dieser Vollstrasse aber ist, dass wir zur Klarheit über ihre Ausführbarkeit und Wirtschaftlichkeit gelangen. In den Äusserungen der Presse und des elsass-lothringischen Landtages ist immer wieder die Auffassung hervorgetreten, dass Elsass-Lothringen an einer Wasserstrasse, die an Elsass-Lothringen vorbeiführt, über Basel nach Konstanz, kein Interesse habe. Aber wir müssen uns fragen, ob in der Tat Elsass-Lothringen an dieser Schiffahrtsstrasse kein Interesse oder ob es vielleicht sogar eine Schädigung zu erwarten hat. Eine Schädigung wird erwartet für Strassburg. Der Interpellant hat vorhin gesagt, dass man für Mannheim eine Schädigung erwartete, wenn am Oberrhein Häfen errichtet werden. Ähnlich wie für Mannheim dürfte die Entwicklung auch für Strassburg liegen. Es wäre auch für Strassburg besser, dass diese 100,000 PS. gewonnen werden, als dass sie nutzlos mit dem Rheinwasser abfliessen. Weiter scheint nicht ausgeschlossen, dass Mülhausen durch einen Stichkanal an den Vollrhein angeschlossen und dadurch zu einem bedeutenden Hafenplatz gemacht wird.

Gegenüber Elsass-Lothringen darf ich auch darauf verweisen, dass wir uns zu grossen Opfern für die Regulierung der Strecke Sonderheim-Strassburg entschlossen, dass wir Millionen dafür hingegeben haben, obwohl wir befürchten mussten, dass Mannheim dadurch geschädigt wird, und obwohl es einige Jahre hindurch auch den Anschein hatte, als würde diese Befürchtung durch die Tatsachen gerechtfertigt. Bekanntlich war auch die Entwicklung des Verkehrs im Kehler Hafen sehr langsam. Inzwischen hat der Kehler Hafen eine erfreuliche Zunahme erfahren. Wenn wir damals unsere Sonderinteressen zurückgestellt und damit ganz wesentlich zum Aufschwung von Strassburg und zum Wohle unseres Nachbarlandes Elsass-Lothringen beigetragen haben, so dürfen wir jetzt umso eher hoffen, dass auch Elsass-Lothringen bundesfreundlicher Weise seine Mitwirkung nicht versagen wird, wenn unsere Studien zu dem Ergebnis führen, dass die Herstellung einer Wasserstrasse bis Konstanz ausführbar und vorteilhaft ist, und wir den Wunsch hegen, diese Schiffahrtsstrasse auszuführen. Ich darf ferner daran erinnern, dass das Wasserstrassengesetz die Schiffahrtsstrasse Strassburg-Bodensee in sein Programm aufgenommen hat. Wenn auch eine Verpflichtung, an dieser Wasserstrasse mitzuarbeiten, nicht begründet ist, so verstärkt sich doch die Verpflichtung, die jedem Bundesstaate gegenüber einem andern Bundesstaate obliegt, es mindestens nicht durch Widerstand zu vereiteln, wenn wir ein Unternehmen durchführen, welches uns Nutzen bringt." (Äusserst lebhafter Beifall im ganzen Hause.)

Abgeordneter Dr. Zehnter (Zentrum) stimmte den Ausführungen des Ministers bei, hauptsächlich in der Richtung, dass die Schiffahrt nach Basel nur dann ausgebaut werden dürfe, wenn der ganze Schiffahrtsweg bis Konstanz zur Ausführung komme. Wir wollen alles darauf verwenden, die Ausführung eines Kanalprojektes zu verhindern.

Abgeordneter Göhring (nationalliberal) schilderte die Interessen, die sowohl Baden wie Elsass, wie auch die Schweiz an der Ausführung des Projektes einer Schiffahrtsstrasse von Strassburg bis Konstanz haben. In Oberbaden gebe man sich ernsten Befürchtungen hin. Die Wirtschaftlichkeit des Schiffahrtsweges sei bis zu einem gewissen Grade schon durch die vorhandene Industrie garantiert. Die

Unterbringung der zu gewinnenden Stromkraft werde umso weniger auf Schwierigkeiten stossen, als sich diese ausserordentlich billig stelle. Auch er stehe auf dem Standpunkte, dass die Schiffahrt bis nach dem Bodensee hinauf geführt werden müsse. Auch Württemberg sei an dem Unternehmen sehr interessiert. Die Frage der Einwirkung auf die Bahnen dürfe durchaus nicht pessimistisch machen.

Abgeordneter Venedey (freisinnige Volkspartei) meinte, die Haltung des Herrn Ministers sei etwas zu pessimistisch. Seine Auffassung schien skeptischer als früher. Da die Schweiz sehr erhebliche Vorteile an dem Projekte hat, so sei zu erwarten, dass sie sich auch in recht erheblichem Masse finanziell daran beteiligen wird.

Der neue Oberbürgermeister von Konstanz, Abgeordneter Dietrich (nationalliberal) führte aus, die Bedenken, die früher gegen die Wirtschaftlichkeit der Oberrheinregulierung bestanden, seien nach zwei Richtungen behoben. Durch das Projekt der badischen Regierung, welches Stauwehre vorsieht, wird die grosse Wassergeschwindigkeit auf etwa $^1/_3$ verringert, die Schleppleistung entsprechend erhöht und die Fracht auf $^1/_3$ ermässigt. Durch die gleichzeitige Kraftgewinnung werden etwa 50,000,000 Mk., also die Hälfte, zu Lasten der Elektrizitätswerke gelegt. Die Tatsache, dass Elsass-Lothringen durch Vertiefung der Kanäle den Verkehr vom Rhein abziehen will, verlangt, dass man auch in Mittelbaden die Stellung gegen die Regierung aufgebe. Durch den gleichzeitigen Ausbau des Stromes als Schiffahrtsstrasse und Kraftquelle wird nicht nur die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens garantiert, sondern auch die Ansiedelung grosser Industrien, die ihrerseits den Handel stützen und auf der andern Seite vom Handel auf der Wasserstrasse unterstützt werden, ermöglicht. Dass Schiffahrtsabgaben in Aussicht genommen sind, ist bedauerlich, aber nicht mehr zu ändern.

* * *

Am folgenden Tage, am 20. März, kam dann Minister von Bodman nochmals auf die Frage zurück und führte aus: „Es ist insofern eine Neuheit eingetreten, als die „Strassburger Post" heute morgen einen Artikel über die Schiffahrtsstrasse von Ingenieur Zander veröffentlicht. Es wird darin mit grosser Entschiedenheit für einen linksrheinischen Kanal Strassburg-Basel eingetreten. Ich bemerke, dass ich gegenüber einem solchen Verlangen auf dem gleichen Standpunkt stehe, den der Abgeordnete Dr. Zehnter gestern hier im Hause vertreten hat. (Beifall.) Ich bin der Ansicht, dass eine Vertiefung über den ganzen Rhein, wie sie in einem solchen Kanalunternehmen liegen würde, nicht ohne unsere Zustimmung stattfinden darf. Weiter ist selbstverständlich, dass eine Verfügung über die Wasserkräfte nicht einseitig zugunsten des einen oder anderen Staates ausgenutzt werden darf. Welche Bedenken gegenüber einem solchen Kanal auszusprechen sind, brauche ich in diesem Zeitpunkt nicht auszuführen. Nur auf zwei Punkte möchte ich hinweisen. Es besteht die Gefahr, dass durch die Ableitung eines grossen Teiles des Rheinwassers eine weitere Senkung des ganzen Wasserspiegels in unserer Rheinebene auf einer grossen Strecke eintreten würde, und dass dadurch die Landwirtschaft geschädigt würde. Ferner würde die Fischerei zerstört werden. Der Artikel ist aber nur eine Privatarbeit, wie ich gestern gesagt habe. Die massgebenden Faktoren in Elsass-Lothringen haben nie etwas anderes verlangt, als eine Erweiterung des Hüninger Kanals und damit eine Verbesserung der bereits bestehenden Schiffahrtsstrassen."

* * *

Auffallend ist, dass in den Verhandlungen des Badischen Landtages die Hebung der Kehler Brücken nicht zur Erörterung gelangte. Auch darüber besteht zwischen Baden und Elsass-Lothringen ein Konflikt. Die Brücke ist reparaturbedürftig und sollte zweispurig ausgebaut werden. Wenn mit dem Umbau der Brücke nicht deren gleichzeitige Hebung auf eine lichte Höhe von 6 m stattfindet, so kann diese später nur durch erhebliche Mehrkosten erfolgen, und es bleibt bis dahin die Schiffahrt nach Basel darniedergedrückt. Auch sollten gleichzeitig die zwischen Strassburg und Basel auf dem Wasser liegenden Brücken für die elektrische Öffnung und Schliessung eingerichtet werden. Als Notbehelf wurde nun von badischer Seite zur Umgehung der Brücke, Ortschaft und Station Kehl ein besonderer Umgehungskanal vorgeschlagen. Dem gegenüber wollte Elsass-Lothringen einen alten durch Strassburg hindurchführenden Rheinarm für diese Umgehung benutzen. Es bleibt also auch hier die Schiffahrt auf dem offenen Strome und die Hebung der Brücke, wie sie nach der Rheinschiffahrtsakte Pflicht der Uferstaaten ist, der goldene Mittelweg. Es wäre ein schwerer Schlag gegen die Schiffahrt nach Basel und dem Bodensee, wenn die Brücke nicht gleichzeitig mit ihrem Umbau auf eine lichte Höhe von mindestens 6 m gehoben würde. Nachdem aber Baden nach der Erklärung des Ministers von Bodman für die Schiffahrt auf dem offenen Strome einsteht, so ist zu hoffen, dass es logischerweise auch in die Hebung der Kehler Rheinbrücken einwilligen werde.

* * *

Die Verhandlungen im Badischen Landtag fanden ihr Echo in der Ersten Kammer des Elsass-lothringischen Landtages. Hier führte am 26. März der Oberbürgermeister von Strassburg, Dr. Schwander, — allerdings ohne dass die Regierung sich dazu äusserte — folgendes aus:

„In der Zweiten Kammer des Badischen Landtages sind in den letzten Tagen wichtige Verhandlungen geführt worden über Wasser- und Schiffahrtsfragen, die uns in Elsass-Lothringen lebhaft interessieren müssen. Sie haben auch im Lande eine gewisse Erregung hervorgerufen, zumal die Mitteilungen der Presse den Anschein erweckten, als ob Baden sich in unsere eigenen Landesdinge einmischen wollte. Ich habe nun die Verhandlungen im Protokoll über die Kammersitzung nachgelesen und kann sagen, dass zu einer Aufregung ein Grund kaum vorliegt, jedenfalls nicht insoweit die Ausführungen des badischen Staatsministers Freiherrn von Bodman in Betracht kommen.

Um was handelt es sich eigentlich? Seit Jahren wird von Interessentengruppen in der Schweiz und Baden lebhaft Propaganda gemacht für eine Regulierung des Oberrheins, das heisst des Rheins nicht nur bis Basel, sondern bis Konstanz. Ruhige und objektive Beurteiler dieser Idee sind nun der Meinung, dass eine Regulierung so ausserordentlich hohe Kosten verursachen müsste, dass sie schliesslich im Vergleich zu andern Transportmöglichkeiten unrentabel sein würde. Andere wieder sehen im Oberrhein weniger die mögliche Schiffahrtsstrasse — denn was heute nach Basel fährt, gibt dem Rhein noch nicht den Charakter der Gross-Schiffahrtsstrasse — als vielmehr eine reiche Quelle elektrischer Kraft, wie man sie in Deutschland nicht wieder findet, deren Nutzbarmachung die Oberrhein-Regulierung unmöglich machen würde. Es handelt sich nicht, wie in der badischen Kammer gesagt worden ist, um 200,000 PS., sondern um über 600,000 PS., die zwischen dem Bodensee und Strassburg liegen. Wenn man bedenkt, dass in allen öffentlichen Zentralen Deutschlands $2^1/_2$ Millionen PS. investiert sind, so kann man ermessen, was eine solche Kraft bedeutet. Die Nutzbarmachung einer solchen Kraft darf selbstverständlich nicht einer Schiffahrt geopfert werden, die in ihrer Durchführbarkeit und ihrem wirtschaftlichen Wert immerhin doch recht problematisch ist.

Deshalb ist der Gedanke aufgetaucht, den Oberrhein gleichzeitig für die Schiffahrt und die Kraftgewinnung nutzbar zu machen, und Staatsminister Freiherr von Bodman hat in seinen Ausführungen nur die Absicht geäussert, durch ein eingehendes Studium feststellen zu lassen, ob ein solches Unternehmen durchführbar und wirtschaftlich gerechtfertigt ist. Nichts ist begreiflicher und berechtigter, als diese Absicht. Ich kann diesen Wunsch nur teilen, und weise darauf hin, dass ich einen gleichen Wunsch bereits vor zwei Jahren in der Budgetkommission ausgesprochen habe. Der Bericht dieser Kommission enthält mein Ersuchen an die Regierung. Denn heute ist es so, dass alles über die Oberrheinregulierung schreibt und spricht, dass aber sachverständige Gutachten und Projekte, die auf gründlichen Studien beruhen und Auskunft geben über die so wichtige finanzielle und wirtschaftliche Seite des Projektes nicht vorliegen. Auf so schwankendem Boden lässt sich aber ein ernst zu nehmender Kampf um und für das Projekt nicht führen.

Was nun unsere Stellung zu dieser Idee anbelangt, so ist die Skepsis, die in den Ausführungen des Herrn Staatsministers Freiherrn von Bodman gegenüber der sonstigen Begeisterung für die Oberrheinregulierung in der badischen Kammer immerhin durchgeklungen hat, bei uns noch stärker. Das kann ich aber mit aller Bestimmtheit erklären: Die Absicht, ein mögliches, wirtschaftlich nützliches Projekt zu vereiteln, besteht bei uns, auch bei der Stadt Strassburg, nicht. Wir können und wollen nicht die kleinliche Kirchturmspolitik treiben, welche fordert, dass Strassburg Endpunkt der Rheinschiffahrt sein und bleiben müsse, auch dann, wenn ihre Weiterführung technisch möglich und wirtschaftlich nützlich ist. Aber diese beiden Voraussetzungen müssen erst durch einwandfreies sachverständiges Urteil als vorhanden nachgewiesen sein, bevor ernstlich an Weiteres gegangen werden kann. Und auch darin stimmen wir Staatsminister von Bodman bei, wenn er meint, dieses Studium sollte gemeinsam und im gegenseitigen Einverständnis von Baden und Elsass-Lothringen durchgeführt werden, denn es handelt sich um die Interessen und Rechte beider Länder. Baden gegenüber erlauben wir uns aber doch den Wunsch auszusprechen, dass ein solches Zusammenarbeiten nicht nur dann als nützlich und zweckmässig erscheinen dürfte, wenn Baden ein Bedürfnis danach empfindet, sondern auch dann, wenn dies bei uns der Fall sein sollte. Ein solcher Fall liegt jetzt zufällig vor, indem das Projekt der Erweiterung des Strassburger Rheinhafens Förderung durch Baden erwartet.

Was nun unsere Kanalprojekte angeht, über die ebenfalls in der badischen Kammer gesprochen worden ist, so möchte ich vorerst darauf hinweisen, dass das Projekt eines kombinierten Schiffahrt- und Grosskraft-Kanals längs des Rheins, über das Zivilingenieur Zander in der „Strassburger Post" geschrieben hat, eine reine Privatangelegenheit des Herrn Zander ist. Weder die Regierung noch Stadtverwaltung, noch eine Handelskammer des Landes steht hinter dem Projekt. Unsere Kanalprojekte, deren Verwirklichung wir anstreben, sind ausser der Moselkanalisierung der Ausbau des Hüninger Kanals für 300 t-Schiffe und die Verbesserung des Rhein-Rhone-Kanals von Mülhausen bis zur Landesgrenze. Bezüglich des Hüninger Kanals erkenne ich mit Dank an, dass Staatsminister von Breitenbach, der ja hier nur in seiner Eigenschaft als Chef der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen zu entscheiden hatte, unsere Interessen dadurch gefördert hat, dass der

frühere Widerstand gegen den Bau der Übergabegleise nach St. Johann-Basel aufgegeben worden ist. Gegenüber Baden ist aber zu sagen, dass diese unsere Kanalpläne viel älter sind als der Plan der Oberrheinregulierung, und dass wir nicht einzusehen vermögen, weshalb wir diese Pläne jetzt nicht ausführen sollten. Nicht nur die Verwaltung, sondern auch die öffentliche Meinung in Baden müsste es verstehen, dass es unser gutes Recht ist, diese Projekte, die ausschliesslich Elsass-Lothringen angehen, zu verfolgen, und dass wir erwarten dürfen, dass uns in der Ausführung dieser Pläne keine Schwierigkeiten gemacht werden.

An unsere Regierung richten wir die Bitte, diese Kanalprojekte wie die früheren Vertreter der Regierung mit allen Mitteln und aller Energie zu fördern. Ein Projekt, wie das der Oberrhein-Regulierung, das Hunderte von Millionen kosten wird, wird nicht von heute auf morgen ausgeführt. Wir brauchen aber die Kanäle bald, die auch nach der Oberrhein-Regulierung ihren vollen wirtschaftlichen Wert behalten werden.

* * *

Aus diesen Ausführungen des Strassburger Oberbürgermeisters, die unwidersprochen blieben, darf man wohl schliessen, dass Elsass-Lothringen bereit ist, auf eine Prüfung der Frage der Umwandlung des Rheines Strassburg-Basel zu einer Gross-Schiffahrtsstrasse einzutreten, aber man wird sich nicht verhehlen dürfen, dass auf dieser Seite enorme Schwierigkeiten und Widerstände zu überwinden sind.

Eine Senkung des Dammes beim Diepoldsauer Durchstich.

Zu Anfang März zeigte sich beim Bau des Diepoldsauer Durchstiches (Rheinkorrektion) eine starke Senkung des Dammes. Die Bauleitung macht darüber folgende Mitteilungen:

Zurzeit werden auf der Torfstrecke, die als ein Band von rund 2 km Breite oberhalb Diepoldsau das etwa 6 km lange Durchstichsgebiet durchschneidet, die Vorländer und Dämme aus Kies angeschüttet. Auf der linken Durchstichsseite, auf der seinerzeit der bekannte Probedamm angelegt worden war, sind diese Schüttungen bereits weit vorgeschritten und gehen ihrer Beendigung entgegen. Bisher hatten sich dabei im allgemeinen keine auffallenden Setzungen ergeben; wohl sank das aufgeschüttete Material in den weichen Untergrund ein; aber dieser Vorgang erfolgte wider Erwarten fast durchwegs allmählich, langsam fortschreitend, nur an wenigen Stellen zeigten sich plötzliche Absetzungen, die bisher nie grössere Dimensionen annahmen.

Samstag den 7. März, nachmittags, kurz nachdem ein Materialzug die Strecke verlassen hatte, stellte sich nun zwischen Hm. 39 und Hm. 40 ein plötzliches Einsinken einer beinahe vollendeten Dammstrecke von rund 90 m ein. Am Sonntag folgten die anschliessenden Partien, so dass jetzt von Hm. 38—41 der Damm, dessen Schütthöhe über 5 m betragen hatte, mit der anschliessenden Berme um rund 3 bis 4 m eingesunken ist. Das benachbarte Gebiet landseits des Dammes zwischen diesem und dem auf etwa 20 m entfernten Parallelgraben und dieser letztere selbst sind durch die ausgequetschten Torfmassen gehoben und teilweise etwas seitlich verschoben worden. Der zirka 2 m tiefe Graben ist auf eine erhebliche Länge fast völlig ausgefüllt, weshalb das Wasser sich durch benachbarte Gräben einen andern Abfluss suchen muss.

Das Torfmoor, auf der die eingesunkene Dammstrecke aufgebaut war, weist an der betreffenden Stelle eine Mächtigkeit von 7—9 m auf; darunter liegen in buntem Gemisch Letten, Sand und Laufletten, bis in einer Tiefe von etwa 13 bis 15 m der fest gelagerte Kies sich vorfindet.

Belastungen auf solchem Untergrund müssen naturgemäss ein Zusammendrücken des weichen Materials, teilweise auch dessen Ausquetschen, herbeiführen, während sie selbst entsprechend einsinken. Das ist ein natürlicher Vorgang, auf den man gefasst sein musste. Wenn bisher die Setzungen sich nur allmählich und langsam vollzogen, so erklärte sich das daraus, dass die bisherigen Schüttungen nur eine Komprimierung der Torfschicht und gleichzeitige Auspressung des in ihr enthaltenen Wassers herbeiführten. Ein Ausquetschen und seitliches Ausweichen des Torfes trat bisher nur vereinzelt in geringem Umfange auf, was wohl in seiner zähfaserigen Struktur begründet ist. So lange durch die aufgebrachten Schüttungen nur der Torf zusammengedrückt wurde, ohne dass auf die tiefer liegenden Lauflettennester — mit riesigen Blasen zu vergleichen — ein wesentlicher Druck ausgeübt wurde, war eine starke Deformation des Grundes nicht zu erwarten. Mit zunehmender Belastung trat wohl nach und nach ein labiles Gleichgewicht ein. Sobald aber das zulässige Mass der Belastung überschritten war, wurden diese Blasen plötzlich seitlich herausgequetscht. Auf die Flußseite konnten sie nicht entweichen, weil dort die Vorländer bereits längere Zeit geschüttet sind; daher wurden sie landseits gedrückt und veranlassten ein starkes Aufbäumen und Aufquellen des überlagernden Torfes. Ähnliche Erscheinungen waren seinerzeit beim Bau des rheintalischen Binnenkanals zu beobachten; sie bieten auch beim Diepoldsauer Durchstich nichts Unerwartetes.

So lange solche Vorkommnisse während der Bauzeit auftreten, haben sie nichts Bedenkliches an sich, sondern beeinflussen höchstens den Kostenpunkt, da sie eine vorübergehende Störung und Mehrarbeit bringen. Wenn aber solch plötzliche umfangreiche Setzungen nach der Durchstichsöffnung, vielleicht gar bei einem Hochwasser, das einen vermehrten Druck auf die Dämme zur Folge hat, eintreten sollten, was dann? Müsste dann nicht eine schwere Katastrophe, eine unabwendbare Überschwemmung die Folge sein?

Unzweifelhaft würde eine derartige schwere Heimsuchung eintreten. Aber durch geeignete Baumassnahmen kann den späteren Setzungen vorgebeugt werden, so dass nach erfolgter Einleitung des Wassers in den neuen Lauf solche nicht mehr zu erwarten sind. Es wird in erster Linie durch entsprechende Vermehrung der Belastungen, die dem Mehrgewicht der zu erwartenden höchsten Wassermengen Rechnung tragen, eine ausreichende Komprimierung des Untergrundes und ein Auspressen der gefährlichen Laufletten-Blasen herbeizuführen sein, und sodann wird man mit der Eröffnung des Diepoldsauer Durchstichs so lange zuwarten müssen, bis die Setzungen vollzogen sind und durch zahlreiche und sorgfältige Sondierungen festgestellt worden ist, dass die Dämme genügend tief in den Torf eingesunken sind. Auch unsere österreichischen Nachbarn, die bisher in durchaus loyaler Weise bei der Ausführung dieses Bauwerkes mitgewirkt haben, werden sich dieser Einsicht nicht verschliessen und einer Verschiebung der Einleitung des Flusses in sein neues Bett zustimmen, trotzdem sie dadurch noch für einige Zeit auf die Abwendung der Hochwassergefahr und die Sanierung der versumpften Ebenen von Meiningen und Bangs warten müssen.

Im st. gallischen Grossen Rate interpellierte am 17. März Nationalrat Schmidheiny die Regierung über diese Dammsenkung. In der Begründung erinnerte er an die Bedenken, welche Oberingenieur Wey gegen die Durchführung des obern Durchstiches im Torfgebiet bei Diepoldsau trug. Diese Bedenken hatten sich auch auf die Bevölkerung der angrenzenden Dörfer übertragen und es war nicht leicht, diese Bedenken zu zerstreuen. Sie mussten sich nun von neuem regen, als am 7. März plötzlich die grosse Dammsenkung ein-