Zeitschrift: Akzent : Magazin für Kultur und Gesellschaft
Herausgeber: Pro Senectute Basel-Stadt
Band: - (2014)
Heft: 1: Rund um den Hafen

Artikel: Rheinschifffahrt: 4. Akt : der Grand Canal d'Alsace
Autor: Ryser, Werner
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-842957

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: 08.07.2025

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

Rheinschifffahrt: 4. Akt

Der Grand Canal d'Alsace

[wr] 1928 nahm Frankreich den Bau des Grand Canal d'Alsace in Angriff. Vier Jahrzehnte später, 1970, wurde die letzte von acht französischen Staustufen zwischen Kembs und Basel vollendet. Später sollten noch zwei weitere deutsch-französische folgen. Dank diesem Jahrhundertwerk kann die für die Schweiz so bedeutsame Schifffahrt auf dem Oberrhein ganzjährig betrieben werden.

Das grösste Hindernis für die Schifffahrt auf dem Oberrhein war – Vater Rhein persönlich. Mit seinen zahlreichen Kies- und Sandbänken, mit der Isteiner Schwelle und einem Gefälle von 113 Metern auf der knapp 130 km langen Strecke zwischen Basel und Strassburg stellte der Strom auch für die mit Dampf betriebenen Schiffe eine grosse Herausforderung dar. Dazu kam, dass wegen des Wechsels von Hoch- und Niedrigwasser, nur in drei bis sechs Monaten ein geregelter Verkehr auf dem kaum gezähmten Wildstrom möglich war.

Für Rudolf Gelpke und seine Mitstreiter vom «Verein für Schifffahrt auf dem Oberrhein», der vom ehemaligen Basler Regierungsrat Paul Speiser präsidiert wurde, war klar, dass der Strom umfassend reguliert werden müsse. Die Idee war nicht neu. Der Ingenieur Johann Gottfried Tulla (1770–1828) hatte bereits versucht, den Lauf des Rheins zu begradigen. Sein Auftrag war es gewesen, die periodischen Hochwasser des Stroms in ein neues Bett zu zwingen. Es war ihm auch gelungen, die Strecke zwischen Basel und Mannheim von rund 330 auf 250 Kilometer zu verkürzen, das Flussbett zu vertiefen und zu verbreitern. Gleichwohl war seinem Werk nur bedingt Erfolg beschieden, denn die Rheinebene, der das Wasser des mäandernden Stromes fehlte, drohte zu versteppen. Das Projekt der Schweizer war dasselbe, nur mit einem anderen Ziel: Es ging darum, eine Schifffahrtsrinne zu schaffen, die auch bei Niedrigwasser offen zu halten war. Die Breite des Flusses sollte mit seitlichen Querdämmen verringert werden. Gleichzeitig wollte man mit Grundschwellen versuchen, das Geschiebe aufzuhalten.

Ein Jahrhundertwerk

Nach dem Ersten Weltkrieg griff Frankreich eine alte badisch-elsässische Idee wieder auf und liess sich im «Versailler-Vertrag» das Recht geben, am ehemals deutschen linken Ufer des Stroms, zwischen Strassburg und Kembs, einen Rheinseitenkanal zu bauen, der primär für die Gewinnung von Energie und erst in zweiter Linie für die Binnenschifffahrt nutzbar gemacht werden sollte. In den langwierigen Verhandlungen wurde der Schweiz, die sich den französischen Plänen widersetzte, nicht nur die freie, ungehinderte Schifffahrt von Basel bis ans Meer zugesichert, sie erhielt auch das Recht, die Regulierung des offenen Rheins bis Strassburg voranzutreiben.

Gleichwohl war Rudolf Gelpke, für den die Fahrt auf dem freien Strom eine Herzensangelegenheit war, die er stets mit Leidenschaft vertreten hatte, frustriert. Er zog sich gänzlich aus der Rheinschifffahrt zurück. So war er nicht mehr mit von der Partie, als Frankreich in den 1920er-Jahren den Bau des «Grand Canal d'Alsace» in Angriff nahm und die Schweiz gleichzeitig die Schiffbarmachung des «alten» Rheins auf der deutschen Seite vorantrieb.

Tatsächlich gelang es den Schweizern, den Verkehr auf dem Fluss bis auf rund 50 Tage, an denen die Niedrigwassermenge unterschritten wurde, zu garantieren. Das war insofern von Bedeutung, als die Arbeiten auf der französischen Seite nur langsam vorankamen. Da waren nicht nur die langen kriegsbedingten Unterbrechungen zwischen 1939 und 1945, hinzu kam, dass alliierte Bomber bereits fertig gestellte Anlagen zerstörten. Erst 1952, 24 Jahre nach Baubeginn konnte die zweite Staustufe bei Ottmarsheim dem Betrieb übergeben werden. Die achte und letzte französische Staustufe bei Strassburg war 1970 beendet. So besehen, erwies sich die parallel vorangetriebene Regulierung des freien Stroms als weise, war damit doch während der langen Bauzeit des Canal d'Alsace die Schifffahrt auf dem Oberrhein sichergestellt. Durch kurze Stichkanäle konnte der neue Rheinseitenkanal etappenweise in Betrieb genommen werden.

Auf den rund 50 Kilometern zwischen Kembs und Breisach-Vogelgrün hat der französische Grand Canal d'Alsace eine Tiefe von 6 Metern sowie eine Spiegel- und Solenbreite von 130 respektive 80 Metern. Der Rheinseitenkanal ist befahrbar für Lastkähne bis 1500 und für Schubschiffeinheiten bis 6800 Tonnen. Der Kanal wurde seitlich ausbetoniert und an der Sohle abgedichtet. Damit verstärkte man allerdings jene Absenkung des Grundwasserspiegels, die bereits im 19. Jahrhundert nach Johann Gottfried Tullas Rheinkorrektur die Gefahr einer Austrocknung der Rheinebene heraufbeschworen hatte. Durch den

Kanalbau wurde sowohl auf der badischen als auch auf der Elsässer Seite, eine landwirtschaftliche Nutzung der Auen unmöglich gemacht.

In der Folge vereinbarten deshalb Deutschland und Frankreich 1956 für den Rhein eine «Schlingenlösung». Zwischen Breisach und Strassburg wurde der Rhein so ausgebaut, dass das Wasser nur für die Länge einer Staustufe über französisches Territorium geführt und dann wieder in den freien Rhein zurückgeleitet wird. So verläuft der Schifffahrtsweg abwechselnd im Rhein und im Kanal. An den Schlingen liegen Staustufen mit Kraftwerken und Schleusen. Zwei «Kulturwehre» in Breisach und Kehl sorgen dafür, dass immer genügend Wasser durch das natürliche Flussbett fliesst. Mit festen Schwellen will man das weitere Absinken des Grundwasserspiegels verhindern, was aber nur bedingt gelingt. Ein Problem, das aufgrund der Verkürzung des Stroms und des damit verbundenen stärkeren Gefälles bleibt, ist die Tiefenerosion des Flusses. Die Schleifen notabene werden bei Hochwasser für einen «Überlauf» genutzt, die der Erhaltung der Stauhöhe für die Kraftwerke und dem Wasserspiegel für die Schifffahrt dient. Damit wird die Hochwassergefahr in Basel und im Kanalabschnitt minimiert, führt aber zu einer Erhöhung von Hochwasserscheiteln bei den Mündungen von Neckar, Main und Mosel.

Seit dem 19. Jahrhundert hat der Mensch in den Lauf des Flusses eingegriffen. Er hat ihn begradigt, vertieft, kanalisiert und dennoch – der ehemalige Wildstrom, der einst durch die Rheinauen mäanderte und mit seinen Kies- und Sandbänken, mit seinen stets wechselnden Bachläufen und Altwasserarmen eine reiche Flora und Fauna möglich machte, ist noch nicht völlig gezähmt. Noch immer wehrt er sich mit Geschiebe, mit Hoch- und Niedrigwasser gegen den Machbarkeitswahn der Menschen. Noch immer kommt es vor, dass die Schifffahrt auf dem Oberrhein vorübergehend für ein paar Tage eingestellt werden muss, weil sich die Natur als stärker erweist. Und das ist vielleicht gut so.

Quellen

Lüem Barbara, Heimathafen Basel, CMS Verlag, Basel, 2003.
www.planet-schule.de/wissenspool/geomorphologie/inhalt/wissen/der-rhein/der-rheinausbau-im-20-jahrhundert
www.wissen.de/lexikon/rheinseitenkanal
www.universal_lexikon.deacademic.com/291844/Rheinseitenkanal
de.wikipedia.org/wiki/Rheinseitenkanal