

<b>Zeitschrift:</b>	Schweizerische Bauzeitung
<b>Herausgeber:</b>	Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
<b>Band:</b>	83/84 (1924)
<b>Heft:</b>	19
<b>Artikel:</b>	Der Rückstau des Rheins auf Schweizergebiet bis zur Birsmündung, durch das Kraftwerk Kembs
<b>Autor:</b>	[s.n.]
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-82902">https://doi.org/10.5169/seals-82902</a>

### **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:** 10.02.2026

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

Wir leben in der Demokratie und bekennen uns dazu. Jede Staatsform aber hat, wie der menschliche Körper, innere Feinde, Krankheiten, die bekämpft werden müssen, soll der Organismus nicht durch sie so geschwächt werden, dass er den äussern Feinden erliegt. *Der innere Feind der Demokratie, ihre Tuberkulose, ist der Dilettantismus*, der Kultus der Mittelmässigkeit. Von ihm ist sie gerade bei uns schwer bedroht. Als Gegenbeispiel sei darauf hingewiesen, wie die bayrische Revolution, sogar in der Rätezeit, es nicht wagte, den bewährten Eisenbahn-Fachminister Frauendorffer beiseite zu schieben.

Eine möglichst einfache Organisation der Verwaltung, die eine zweckmässige und nutzbringende Ausnutzung aller Dienststellen unter Vermeidung aller unnützen, unproduktiven Arbeiten gewährleistet, wie dies bei der Reorganisation unserer „Schweizerischen Bundesbahnen“ angestrebt wurde, ist erste Voraussetzung für die Herabsetzung der Betriebskosten. Eine weitere Verminderung dieser Kosten ist wesentlich Aufgabe des Ingenieurs. Dazu muss er aber, ob Maschinen- oder Bauingenieur, selber im Betriebe stehen und mit ihm verwachsen sein. Hierzu ist es aber nicht notwendig, dass er, wie der Autodidakt, in langen Jahren mühsam die Laufbahn des Betriebsbeamten durchlufe. Wohl ist schon manches erreicht, wenn, wie bei uns meistens üblich, der Techniker seine Anordnungen „im Benehmen“, d. h. nach Rücksprache mit dem „Betriebe“ trifft und so z. B. seine Bauentwürfe aufstellt. Der für den Betrieb verantwortliche Ingenieur wird doch eine andere Initiative entwickeln und anders auf technisch-mögliche und notwendige Neuerungen kommen. Dies spürte man in Berlin und in der Seddiner Ausstellung, wenn solche Leute (wie z. B. ein Dr.-Ing. Fröhlich von der Betriebsinspektion Essen) ihre Erfindungen und Entwürfe vorführten oder Erfahrungen mitteilten. Eine solche Initiative macht sich zur Zeit in Deutschland auf allen Gebieten der Eisenbahntechnik bemerkbar. Auf dem speziellen des Bauingenieurs sei hier nur an die vielen Untersuchungen erinnert, die sich auf die Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit der Bahnhöfe, besonders der Verschiebebahnhöfe beziehen, worüber hier noch eingehender berichtet werden soll.

Ein Eindruck aus der Berliner Tagung soll schliesslich hier nicht verschwiegen werden. Wie Prof. Enström (Schweden) in einer Bankettsrede sehr nett und humorvoll sagte, hatte die Tagung insofern etwas einseitiges, als die Teilnehmer dabei hauptsächlich über die Fortschritte im deutschen Eisenbahnwesen orientiert wurden, während es zur Beurteilung von Fortschritten von Interesse und anregend ist, gleichzeitig über die Erfahrungen auf gleichem Gebiete in andern Ländern zu hören. Hierzu sollen die „Internationalen Eisenbahnkongresse“ dienen. Diese weisen aber seit dem Weltkriege infolge Ausschluss der Zentralmächte eine grosse Lücke auf. Möge der Fortschritt im europäischen Frieden bald so weit sein, dass diese Kongresse wieder wirklich international werden und dass Technik und Wissenschaft nicht mehr zugemutet wird, vor politischen Grenzen halt zu machen.<sup>1)</sup> C. Andreae.

## Der Rückstau des Rheins auf Schweizergebiet bis zur Birsmündung, durch das Kraftwerk Kembs.

(Fortsetzung von Seite 222.)

In Ergänzung der amtlichen Darstellung in den in letzter Nummer wiedergegebenen Plänen und auf Grund der darin angegebenen Zahlen haben wir in Abb. 11 bis 13 noch eine zur Vergleichung anschaulichere Darstellung der Einflüsse des Staues auf die Wasserspiegelhöhen und die Wassergeschwindigkeiten der Baselstädtischen Staustrecke aufgetragen, und zwar in Funktion der Wasserstände gemäss B. P., für die Mittlere Rheinbrücke, die elsässische Grenze bei St. Johann und die badische Grenze bei Kleinhüningen, an der Einfahrt in den Basler Rheinhafen. Man

<sup>1)</sup> Vgl. „S. B. Z.“ vom 17. Juni 1922, Seite 298.

erkennt deutlich, dass bei den massgebenden Wasserständen die Einflüsse auf das Strom- und Stadtbild bei der Mittlern Brücke so minim sind, dass sie von Auge füglich nicht wahrnehmbar sein werden.

In unserer Berichterstattung anhand des Ratschlags fortlaufend, übergehen wir die einlässlichen Darlegungen über die rechtlichen Einzelheiten der Konzession, sowie die bezügliche Uebereinkunft zwischen Frankreich und der Schweiz. Auf das Kapitel „Seitenkanal und Regulierung“ kommen wir später zurück. Vorerst seien hier als von allgemeinem Interesse die Erwägungen des Regierungsrates zur Frage der Vor- und Nachteile des Rückstaus für Basel wiedergegeben.

### Rückstau und Schiffahrt.

„Beim Entscheid über diese Frage muss man sich wieder den Zusammenhang der Dinge klar machen. Warum bewegt uns überhaupt die Frage der Gestaltung des Rheins so sehr? Doch nur darum, weil Basel sich seit rund 20 Jahren das Ziel gesteckt hat, Anteil an der Rheinschiffahrt zu erhalten. Nachdem zu Beginn des Jahrhunderts Herr Ing. Rudolf Gelpke den Gedanken ausgesprochen hat, dass eine für unsere Volkswirtschaft bedeutsame Schiffahrt auf dem Rhein möglich und wünschbar sei, haben sich unter seiner begeisterten und überzeugenden Führung immer weitere Kreise nicht nur in Basel, sondern beidseits des Rheins bis zum Bodensee dieses Gedankens angenommen“). Die Behörden von Basel-Stadt und der Eidgenossenschaft haben sich zur Mitwirkung bereit erklärt, und die Schiffahrtsbewegung ist im Laufe der Jahre immer mehr aus dem Stadium der Propaganda in dasjenige der Verwirklichung übergegangen. In Basel sind ansehnliche Hafenanlagen aus kantonalen und eidgenössischen Mitteln erstellt worden, grosse bestehende Unternehmungen haben sich in ihnen angesiedelt, andere sind neu gegründet worden. Grosse Kapitalien sind engagiert und Hunderte von Einwohnern haben direkt oder indirekt bei der Schiffahrt Arbeit gefunden. Das Ziel, Anteil an der Rheinschiffahrt, ist erreicht, aber der bis anhin erzielte Erfolg ist noch ein unsicherer; wir wissen noch nicht, ob er ein beständiger sein wird, solange nicht die Massnahmen getroffen sind, die eine regelmässigere und längere Schiffahrtsdauer sicherstellen und unvorhergesehene Zwischenfälle ausschliessen.

Wir haben dargestellt, auf welche Weise die Schweiz in den internationalen Verhandlungen dieses Ziel zu erreichen suchte und wie sich dann die Notwendigkeit ergab, einer Lösung zuzustimmen, die den Interessen der Schiffahrt auf andere Weise gerecht wurde, als der Schweiz vorschwebte. Bei dieser Lösung ergaben sich zwei Varianten: die eine mit Rückstau auf Schweizergebiet und die andere mit Rückstau nur bis zur badisch-schweizerischen Landesgrenze. Wenn wir nun unsern Bestrebungen treu bleiben wollen, so werden wir uns die Frage stellen müssen, welche dieser beiden Varianten der Schiffahrt bis Basel besser diene, welche uns *unserm Ziele: regelmässige, langdauernde Schiffahrt*, näher bringe.

Dabei werden wir klar auseinanderzuhalten haben, welche Folgen dem Rückstau auf Schweizergebiet zuzuschreiben sind und welche dem Kembser Kanal als solchem.

*Nicht abhängig* von der Bewilligung des Rückstaus ist die Erstellung des Seitenkanals. Er wird, wie aus den vorhergehenden Darlegungen ersichtlich ist, unter allen Umständen erstellt.

*Nicht abhängig* von der Bewilligung des Rückstaus ist die Erstellung der Schiffahrtschleusen. Bekanntlich haben die schweizerischen Delegierten in zähen Verhandlungen erreicht, dass zwei Schleusen erstellt werden müssen, von 185 und 100 m Länge. Diese Ausmassen sind genügend für den zu erwartenden Verkehr, und außerdem müssen die notwendigen Vergrösserungen vorgenommen werden, wenn der Umfang des Verkehrs ein gewisses Mass überschreitet. Das Ausmass der Schleusen ist das selbe, ob der Rückstau bewilligt wird oder nicht.

*Nicht abhängig* von der Bewilligung des Rückstaus ist die Tatsache, dass die Schleusen und der Kanal unter französischer Verwaltung und Kontrolle stehen. Wird aber der Rückstau bewilligt, so hat die Schweiz das Aufsichtsrecht nach Artikel 4 der Konvention in Verbindung mit den französischen Organen, ein Zugeständnis, das ganz dahinfällt, wenn der Rückstau nicht bewilligt wird. In diesem letzten Falle bleibt es einzig und allein beim Aufsichtsrecht der Rhein-Zentralkommission.

<sup>1)</sup> Vergl. Gelpke in „S. B. Z.“ vom 25. Febr. 1905 und 17. Febr. 1906. Red.

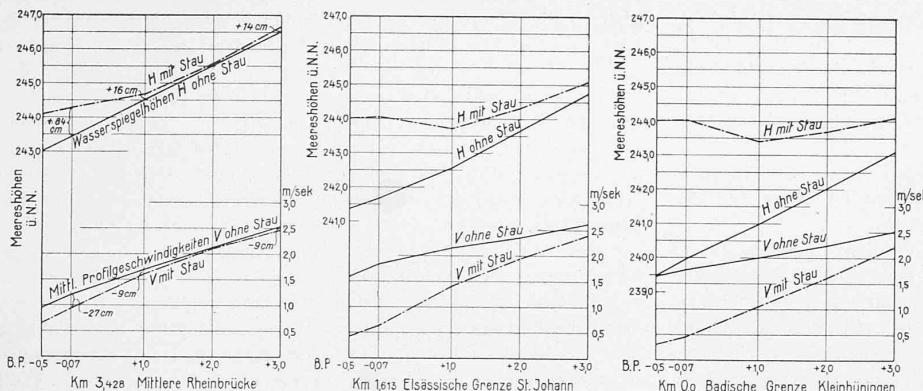


Abb. 11 bis 13. Wasserspiegelhöhen und Wassergeschwindigkeiten in Funktion des Wasserstandes für drei Stellen der baselstädtischen Staustrecke, mit und ohne Stau.

Wohl aber bringt uns die Bewilligung des Rückstaus eine Reihe von Vorteilen für die Schiffahrt [wir unterstreichen! Red.], über die nun, nachdem die Verhandlungen abgeschlossen sind, offen gesprochen werden darf.

1. Im Kanal selbst erhalten wir eine geringere Wassergeschwindigkeit, statt 1,2 m/sec nur 0,70 m/sec. Dies bedeutet für die Sicherheit der Schiffahrt in einem Kanal einen grossen Gewinn, besonders auch im Hinblick auf das Ein- und Ausfahren in den Schleusen, in Bezug auf den Schiffswiderstand usw. Die Kraftaufwendung und damit der Kohlenverbrauch der Schleppschiffe, die bis jetzt auf der Strecke Kembs-Basel sehr bedeutend waren, werden viel geringer sein und die dadurch erzielten Ersparnisse den Zeitverlust, der durch die Schleusung entsteht, beinahe ausgleichen. Es ist darauf zu verweisen, dass die früheren Vertreter in der Rhein-Zentral-Kommission, alt Bundesrat Calonder und Nationalrat Gelpke, in den Verhandlungen auf die Reduktion der Wassergeschwindigkeit das grösste Gewicht gelegt haben.

2. Für den Hafen in Kleinhüningen erhalten wir zunächst infolge der Verminderung der Wassergeschwindigkeit [vergl. Abb. 13] eine Erleichterung in den Manövern für die Einfahrt und die Ausfahrt, die wegen der Nähe der Schiffbrücke immer mit Vorsicht vorzunehmen sind. Im Hafen selbst wird der Wasserspiegel gehoben und dadurch die Hubhöhe vermindert, was für das Aus- und Einladen eine ganz bedeutende Ersparnis an Zeit und Kraft zur Folge hat. Dieser Vorteil wird namentlich dann ausschlaggebend zur Gelung gelangen, wenn durch die Regulierung die Schiffahrt auch bei Niederwasser möglich sein wird. Der Stau wird dann bewirken, dass der Hafen auch in diesen Zeiten die nötige Tiefe haben wird, während ohne Stau eine künstliche weitere Vertiefung bis an die Grenze des Möglichen, das heisst bis zum Fundament der Quai-mauer, notwendig würde.

3. Für den Hafen St. Johann gelten diese Vorteile noch in vermehrtem Masse. Die Schwächen dieser Anlage<sup>1)</sup> liegen einerseits in der sehr hohen Böschung und anderseits in der sehr grossen Wassergeschwindigkeit. Die eine bedingt einen grossen Zeitaufwand und Kraftverbrauch beim Beladen und Ausladen der Schiffe, und die andere schwierige Manöver beim Landen, namentlich aber beim Verlegen der Kähne. Die Wirkungen des Staues werden die beiden Nachteile nicht verschwinden machen, aber wesentlich vermindern. Bei Mittelwasser wird die Geschwindigkeit um etwa 0,6 m/sec zurückgehen und die Hubhöhe um etwa 1 m kleiner [Abbildung 12]. Für den Betrieb fällt namentlich der Zeitgewinn beim Verlegen der Kähne, also beim Bereitstellen der Kähne zum Ein- und Ausladen, in Betracht.

4. Für die Anlagen an der Klybeckinsel liegen die Vorteile namentlich in der grösseren Tiefe des Wassers, weil dort bei Niederwasser die Landung der Kähne nur möglich ist nach umfangreichen Baggerungen, wie dem Grossen Rat aus früheren Kreditbegehren bekannt ist. Diese Baggerungen sind aber von Einfluss auf den Talweg und über dadurch auch Wirkungen auf die Stromgestaltung längs des Hafens St. Johann. Durch den Rückstau werden diese Schwierigkeiten beseitigt, oder wenn sich neue Ablagerungen zeigen, die sich beim jetzigen Zustand nicht eingestellt haben, sind sie durch den Konzessionär zu entfernen.

<sup>1)</sup> Vergl. deren eingehende Beschreibung in „S. B. Z.“ vom 9. Nov. 1912. Red.

Für beide Anlagen in St. Johann und an der Klybeckinsel zusammen bringt aber der Rückstau erst die volle Benützungs-Möglichkeit bei Niederwasser. Bei Niederwasser soll die Schiffbarkeit bekanntlich dadurch erreicht werden, dass der Talweg, die Fahrwasserrinne, festgelegt wird. Ein möglichst grosser Teil der Gesamt-wassermenge wird in eine Rinne zusammengefasst, die dann die für die Schiffbarkeit notwendige Tiefe aufweist. Was im Regulierungsprojekt für die Strecke Kembs-Strassburg vorgesehen ist, müsste bei Ablehnung der Konzession auch oberhalb des Staues, also oberhalb der badisch-schweizerischen Landesgrenze geschehen, wenn nicht die Schiffahrt bei Niederwasser an Basels

Grenze Halt machen soll. Nun kann dieser Talweg nicht gleichzeitig am Hafen St. Johann und an der Klybeckinsel entlang geführt werden; die eine oder andere Anlage müsste also bei Niederwasser ausser Betrieb bleiben. Durch den Rückstau wird der gleichzeitige Betrieb in beiden Anlagen ohne weiteres auch bei den niedersten überhaupt schiffbaren Wasserständen gestattet.

5. Für die künftigen Anlagen in Birsfelden und die Weiterführung der Schiffahrt in den Bodensee bringt der Rückstau ebenfalls eine Erleichterung. Er macht weitere Arbeiten im Rheinbett im Gebiete des Kantons Basel-Stadt überflüssig, mit Ausnahme von Baggerarbeiten beim unteren Schleuseneingang des Kraftwerks Birsfelden.

6. Für die Verbindung mit dem Rhein-Rhonekanal in Hüningens ist der Rückstau von entscheidender Bedeutung. Wir haben dem Grossen Rat schon im Ratschlag Nr. 2554 vom 12. Februar 1924 über den weiteren Ausbau des Rheinhafens Kleinhüningen ausführliche Mitteilungen gemacht<sup>1)</sup>. Dieser Verkehr ist für unsere Anlagen von Bedeutung, weil er auch in den wasserarmen Zeiten durchgeführt werden kann, und namentlich solange die Regulierung nicht durchgeführt ist, bildet dieser Verkehr eine wertvolle Ergänzung des Rheinverkehrs. Jährliche Ausgaben für Baggerungen, die im jetzigen Zustand notwendig sein werden, fallen mit dem Rückstau dahin, und außerdem wird die Dauer der Schiffbarkeit verlängert. Der Grosser Rat hat die Bedeutung anerkannt, indem er für die Baggerung am 6. März 1924 einen Kredit von 131000 Fr. bewilligt hat.

Alle diese hier dargestellten Vorteile sind nicht etwa erst jetzt erkannt worden, um zur Verteidigung der Konzession vorgebracht zu werden, sondern sie sind schon längst auch öffentlich zugegeben worden. Es ist an den Ratschlag Nr. 2081 über die Errichtung eines Rheinhafens bei Kleinhüningen<sup>2)</sup> vom 31. März 1917 zu erinnern, in dem auch berichtet wurde über ein von Herrn Ing. O. Bosshardt ausgearbeitetes Projekt für ein Kraftwerk Kleinhüningen. Dieses Projekt sah eine Anlage vor ähnlich wie in Augst auf der badisch-schweizerischen Grenze im Rhein mit einer Schleuse von 220 m Länge auf badischem Gebiet. Die Stauhöhen wären noch etwas grösser gewesen wie die des Kembser Werkes. Der Projektverfasser kam dabei zu folgendem Resultat:

«3. Im einzelnen bringt der Aufstau des Rheinspiegels den Schiffahrtsanlagen bei Basel folgende Vorteile:

a) Bassin-Anlagen. Konstanter Wasserspiegel, geringe Ladehöhen, kleinere Höhe der Hafenmauern und Böschungen, geringere Baukosten, leichtere Bauausführung, Möglichkeit der Errichtung eines Industriehafens mit über 20 ha Industriegelände.

b) Offener Rhein. Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse im Hafengebiet zwischen Landesgrenze und Johanniterbrücke; grössere Wassertiefen, kleinere Wassergeschwindigkeiten, Ausnutzbarkeit der ganzen Rheinbreite, Erleichterung der Wendemanöver.

Verbesserung der bestehenden (St. Johann) und der zukünftigen (Kleinbasel und Grosshüningen) Ladefronten am offenen Rhein.

Eine feste Strassenbrücke bei Hüningens (als Ersatz für die Schiffsbrücke).

c) Hüningerkanal. Ausfahrt der Kanalschiffe in den offenen Rhein, auch im Winter verbesserte Speisung des Kanals.

<sup>1)</sup> Wir kommen auf diese Angelegenheit zurück.

<sup>2)</sup> Vgl. „S. B. Z.“ vom 30. Oktober 1917 mit Plänen.

4. Die Nachteile der Stauung (ungünstige Wirkung auf Kanalisation und Grundwasserstand, Verminderung der Durchfahrtshöhen der mittlern Brücke) sind im vorliegenden Projekt durch Verminderung der Stauhöhe bei Hochwasser zum grössten Teil beseitigt. Die Beeinträchtigung des Fährebetriebes bei der Gasfabrik bleibt.

In späteren Jahren können — wie bei allen Stauanlagen in geschiebeführenden Flüssen — Baggerungen im oberen Teil des Staugebietes notwendig werden.

Der durchgehenden Schiffahrt nach dem Bodensee bringt die Schleusenanlage keine Nachteile. Unterhalb der Basler Brücken müssen ohnehin die Kähne wegen des Dampferwechsels vorübergehend festgelegt werden. Die kleine Aufenthaltsverlängerung, die zur Durchschleusung notwendig ist, kann keine Rolle spielen; sie wird wohl durch die verbesserten Fahrwasserverhältnisse im Stadtgebiet kompensiert.

Der Bau dieses Kraftwerkes wurde dann nicht weiter verfolgt, weil seine Erstellung nicht möglich war ohne das Einverständnis der zuständigen Behörden von Baden und Elsass-Lothringen, bzw. des Deutschen Reiches, und hierfür durch Vermittlung der Bundesbehörden langwierige Verhandlungen erforderlich gewesen wären, die während der Dauer des Krieges wenig Erfolg versprachen. Gegen den *Gedanken des Staues als solchen* wurde aber keine Einsprache erhoben. Herr *Rudolf Gelpke* sah in einem Gutachten zu jenem Ratschlag selbst für die weitere Entwicklung die hydraulische Verwertung des städtischen Stromabschnittes unter voller Wahrung der bestehenden Verkehrsinteressen vor.

Zur weitern Bekräftigung des Nachweises dafür, dass der *Stau uns Vorteile bringt* und dass wir nicht etwa heute aus der Not eine Tugend machen, führen wir an, was Herr Ing. *Gelpke* damals in einem Vortrag ausführte (vergl. „Die Rheinquellen“, XI. Jahrgang, Seite 53):

„... Was nun den Einfluss des Kraftwerks auf die Schiffahrt anbelangt, so konzentriert sich vor allem das Interesse auf die Einstauung der mittlern Brücke. Dieser Einstau ist unbedeutend. Bei höhern, schiffbaren Mittelwasserständen reicht die Stauweite nur noch unmerklich über die mittlere Brücke hinaus. Bei Wasserständen von + 3,0 m am Basler Pegel macht die Stauhöhe an der mittlern, steinernen Brücke noch 10 - 20 cm aus. In Anbetracht der an sich schon beschränkten Lichtraumprofile werden im allgemeinen die Durchfahrtsverhältnisse der Brücke zufolge der geringeren Wassergeschwindigkeiten eher verbessert als verschlechtert. In Bezug auf die Einfahrt der Schleppzüge in die städtische Stromhaltung machen sich allerdings insofern gewisse Erschwerungen geltend, als nach Inbetriebnahme des Kraftwerkes die Schiffszeuge vermittelst einer Schleppzugschleuse in die städtische, gestaute Stromhaltung einfahren werden. Diese Zugschleuse wird ein ansehnliches Bauwerk darstellen, das, bei einer Länge von 220 - 230 m, eine Weite von 24 m und eine Wassertiefe von 3 m aufweisen wird. Die Hin- und Rückfahrt eines Schleppzuges auf der Strecke Strassburg-Basel wird zufolge einer Durchschleusungsdauer von etwa 1 1/2 Stunden um rund 5 % gegenüber dem früheren, schleusenfreien Zustand verzögert. Diesen *kleinen Nachteilen stehen wiederum erhebliche Vorteile gegenüber*. [Wir unterstreichen! Red.] Die gestaute Stromhaltung erweist sich für die Schiffahrt als äusserst vorteilhaft, indem die starke Strömung gebrochen wird und an jeder beliebigen Stelle gelandet oder auch mit ganzen Schiffszeugen gewendet werden kann. Zweifellos wird hierdurch auch die Fahrt der Schleppzüge rheinaufwärts durch die Stadt bis nach Birsfelden wesentlich erleichtert. Den flämischen Schiffstypen der elsässischen, der französischen und der belgischen Kanalschiffahrt ist damit trotz den stumpf gehaltenen Bauformen die Ausfahrt in die Stromhaltung möglich gemacht. An Stelle einer sekundlichen Strom-Wassergeschwindigkeit von 3 - 3 1/2 m wird inskünftig die Geschwindigkeit noch 0,5 - 1,0 m/sec ausmachen.“

Gegen die Anführung dieser Zitate [fährt der Ratschlag fort], in denen die Vorteile des Staues eines Kleinhüninger Kraftwerkes aufgezählt werden, werden uns hauptsächlich zwei Einwendungen entgegengehalten werden: Die erste wird darauf aufmerksam machen, dass es sich beim Kleinhüninger Kraftwerk um eine Anlage gehandelt hätte, die der Kanton Basel-Stadt selbst erstellt und betrieben hätte, während die Kembser Anlage ohne unsere Mitwirkung gebaut und betrieben werde, dass also die Regelung der Stromhaltung im

ersten Falle in unsern eigenen Händen gelegen hätte, während sie jetzt unabhängig von uns und im Ausland erfolge. Gegenüber diesem Einwand, dem eine gewisse Berechtigung nicht abgesprochen werden kann, muss aber geltend gemacht werden, dass damit die Vorteile des Staues nicht abgestritten werden können. Gehen wir von der Annahme aus, dass die Regelung der Stromhaltung konzessionsgemäß erfolge, so sind die Wirkungen, die Vorteile und Nachteile, ganz genau die gleichen im einen wie im andern Falle. Ein Unterschied könnte sich erst ergeben, wenn man annimmt, dass in der Bedienung des Stauwehres konzessionswidrige Unregelmässigkeiten vorkommen werden. Gegen solche sind wir durch die Konzession gedeckt, die die Aufsicht einer von beiden Staaten gemeinsam bestellten Kommission überträgt, aber namentlich auch dadurch, dass der Konzessionär kein Interesse daran hat, die Konzessionsbestimmungen zu verletzen<sup>1)</sup>. Bevor ein Höherstau für unsere Stadt Nachteile nach sich ziehen kann, würde er sich in den rheinabwärts gelegenen Gebieten in einer Weise bemerkbar machen, die die französischen Behörden ohne Zweifel zum Einschreiten veranlassen müsste. Ausserdem würde der Konzessionär seinen eigenen Kanal gefährden, der selbstverständlich schon der Kosten wegen nicht grösser bemessen ist als nötig, um die konzessionsgemässen Wassermenge aufzunehmen. Durch eine längere Absenkung des Staues aber würde der Konzessionär die volle Ausnützung seiner Anlage verhindern. Endlich ist auch auf das allgemeine Aufsichtsrecht und die Aufsichtspflicht der Rhein-Zentralkommission hinzuweisen, die für ungehinderte Schiffahrt sorgen muss. Die Gefahr, dass die Stromregelung konzessionswidrig erfolgen werde, darf daher nicht zu hoch angeschlagen werden.

Anderseits ist die Annahme, dass wir in einem Kraftwerk bei Kleinhüningen allein Meister gewesen wären, nur eine Annahme, da, wie nachgewiesen, Teile desselben auf französischem und badischem Gebiet gelegen hätten und eine Vereinbarung mit diesen beiden Staaten noch nicht einmal eingeleitet war.

Der andere Einwand, den wir erwarten, ist ganz anderer Art. Man wird uns fragen: Wenn denn doch die Vorteile des Rückstaues so gross sind, warum haben sich denn die eidgenössischen und baslerischen Behörden, die eidgenössischen Delegierten in der Rhein-Zentralkommission und die Schiffahrtsvereine so energisch gegen das ganze Kembser Werk gewehrt? Darauf ist zu erwidern, dass es sich beim Kampf um das Kembser Projekt nicht um die Frage des Rückstaues, sondern um die Frage des Seitenkanals gehandelt hat. Schuld infolge des Strassburger Kompromisses sich die ganze Angelegenheit nur noch um den Rückstau auf Schweizergebiet drehte, haben sofort die Behörden, die eidgenössischen und die kantonalen, sich zu Gunsten des Rückstaues ausgesprochen und in diesem Sinne die Verhandlungen geführt, im Einklang mit den schon vor Jahren abgegebenen Urteilen unserer Sachverständigen. Handelt es sich aber um die Rückstaufrage oder um die Seitenkanalfrage, so ist wohl zu beachten, dass sich Verhandlungen zwischen zwei Parteien abspielten, bei denen jede möglichst viel zu ihren Gunsten erreichen wollte und selbstverständlich die erwarteten eigenen Vorteile nicht in den Vordergrund stellte. Für die Schweiz mussten möglichst günstige Schiffahrtsbestimmungen angestrebt werden, für Frankreich eine möglichst geringe Belastung des Werkes mit Schiffahrtsanlagen. Heute sind die Verhandlungen zu Ende, und ihr Endresultat ist allein zu bewerten.

Wir kommen demnach zum Schlusse, dass der Rückstau der Schiffahrt nach Basel und unseren Hafenanlagen grosse Vorteile bringt, ohne dass wir hiefür eigene Mittel aufzuwenden haben.

#### Wirtschaftliche Vorteile.

Wir erhalten für die Bewilligung des Rückstaues, also für die Ausnützung der Wasserstrecke auf unserem Gebiet, einen Wasserszins von jährlich 6 Fr. pro PS oder jährlich rund 160000 Fr. Dies ist eine neue schätzenswerte und regelmässige Einnahme für die Staatskasse, durch welche die hiesige Einwohnerschaft in keiner Weise belastet wird.

Der Schweiz stehen 20 % der erzeugten Kraft zu den für gleichwertige Kraft in Frankreich bezahlten Preisen zur Verfügung, und der Kanton Basel-Stadt hat die nächste Möglichkeit für die Verwendung dieser Kraft.“ — (Schluss folgt.)

<sup>1)</sup> Vergl. unsere eigenen Ausführungen hierüber in „S. B. Z.“ vom 28. Januar 1922 (Seite 50, Spalte links, dritter und vierter Absatz). Red.