

Der Rückstau des Rheins auf Schweizergebiet bis zur Birmündung, durch das Kraftwerk Kembs

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **83/84 (1924)**

Heft 19

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-82902>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

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 äusseren 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 Frauendorfer 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 durchlaufe. 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 Bankettrede 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.¹⁾ C. Andraea.

Der Rückstau des Rheins auf Schweizergebiet bis zur Birmmündung, 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 Staus auf die Wasserspiegelhöhen und die Wassergeschwindigkeiten der Baselstädtischen Stautrecke 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

¹⁾ 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 fortgehend, 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 Schifffahrt.

„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 Rheinschifffahrt zu erhalten. Nachdem zu Beginn des Jahrhunderts Herr Ing. Rudolf Gelpke den Gedanken ausgesprochen hat, dass eine für unsere Volkswirtschaft bedeutsame Schifffahrt 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 angenommen¹⁾. Die Behörden von Basel-Stadt und der Eidgenossenschaft haben sich zur Mitwirkung bereit erklärt, und die Schifffahrtbewegung 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 Schifffahrt Arbeit gefunden. Das Ziel, Anteil an der Rheinschifffahrt, 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 regelmässige und längere Schifffahrtsdauer 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 Schifffahrt 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 Schifffahrt bis Basel besser diene, welche uns *unserm Ziele: regelmässige, langdauernde Schifffahrt*, näher bringe.

Dabei werden wir klar auseinanderzuhalten haben, welche Folgen dem Rückstau auf Schweizergebiet zuzuschreiben sind und welche dem Kempter 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 Schifffahrtsschleusen. Bekanntlich haben die schweizerischen Delegierten in zähen Verhandlungen erreicht, dass zwei Schleusen erstellt werden müssen, von 185 und 100 m Länge. Diese Ausmasse 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.

¹⁾ Vgl. Gelpke in „S. B. Z.“ vom 25. Febr. 1905 und 17. Febr. 1906. Red.

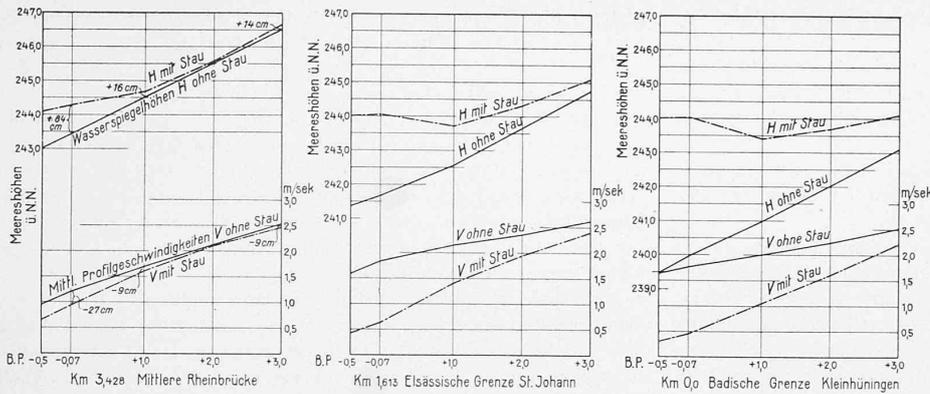


Abb. 11 bis 13. Wasserspiegelhöhen und Wassergeschwindigkeiten in Funktion des Wasserstandes für drei Stellen der baselstädtischen Staustrecke, mit und ohne Stau.

Wohl aber bringt uns die Bewilligung des Rückstaus eine Reihe von Vorteilen für die Schifffahrt [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/sek nur 0,70 m/sek. Dies bedeutet für die Sicherheit der Schifffahrt in einem Kanal einen grossen Gewinn, besonders auch im Hinblick auf das Ein- und Ausfahren in den Schleusen, in Bezug auf den Schiffwiderstand usw. Die Kraftaufwendung und damit der Kohlenverbrauch der Schlepsschiffe, 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 Schließung entsteht, beinahe ausgleichen. Es ist darauf zu verweisen, dass die früheren Vertreter in der Rhein-Zentralkommission, 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 Schiffsbrücke 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 Geltung gelangen, wenn durch die Regulierung die Schifffahrt 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 Anlage¹⁾ liegen einerseits in der sehr hohen Böschung und andererseits 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 Staus werden die beiden Nachteile nicht verschwinden machen, aber wesentlich vermindern. Bei Mittelwasser wird die Geschwindigkeit um etwa 0,6 m/sek 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 üben dadurch auch Wirkungen aus 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.

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

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 Schifffahrt 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 untern Schleuseneingang des Kraftwerks Birsfelden.

6. Für die Verbindung mit dem Rhein-Rhonekanal in Hüningen ist der Rückstau von entscheidender Bedeutung. Wir haben dem Grossen Rat schon im Ratschlag Nr. 2554 vom 12. Februar 1924 über den weitem Ausbau des Rheinhafens Kleinhüningen ausführliche Mitteilungen gemacht¹⁾. 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 Grosse 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 Erstellung eines Rheinhafens bei Kleinhüningen²⁾ 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 Schifffahrtsanlagen bei Basel folgende Vorteile:

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

b) Offener Rhein. Verbesserung der Fahrwasserhältnisse im Hafengebiet zwischen Landesgrenze und Johanniterbrücke; grössere Wassertiefen, kleinere Wassergeschwindigkeiten, Ausnützbarkeit der ganzen Rheinbreite, Erleichterung der Wendemanoöver.

Verbesserung der bestehenden (St. Johann) und der zukünftigen (Kleinbasel und Grosshüningen) Ladefronten am offenen Rhein. Eine feste Strassenbrücke bei Hüningen (als Ersatz für die Schiffsbrücke).

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

¹⁾ Wir kommen auf diese Angelegenheit zurück.

Red.

²⁾ Vgl. „S. B. Z.“ vom 30. Oktober 1917 mit Plänen.

Red.

4. Die Nachteile der Stauung (ungünstige Wirkung auf Kanalisation und Grundwasserstand, Verminderung der Durchfahrts-höhen 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 spätern Jahren können — wie bei allen Stauanlagen in geschiebeführenden Flüssen — Baggerungen im obern Teil des Staugebietes notwendig werden.

Der durchgehenden Schifffahrt 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 Fahrwasserhältnisse 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, bezw. 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 Stauens 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 weitem 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 Kraftwerkes auf die Schifffahrt 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 Schiffszüge vermittelt 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 Zustande verzögert. *Diesen kleinern Nachteilen stehen wiederum erhebliche Vorteile gegenüber.* [Wir unterstreichen! Red.] Die gestaute Stromhaltung erweist sich für die Schifffahrt als äusserst vorteilhaft, indem die starke Strömung gebrochen wird und an jeder beliebigen Stelle gelandet oder auch mit ganzen Schiffszügen 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 Kanalschifffahrt 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/sek ausmachen.»

Gegen die Anführung dieser Zitate [fährt der Ratschlag fort], in denen die Vorteile des Stauens 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 Stauhaltung 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 Stauens nicht abgestritten werden können. Gehen wir von der Annahme aus, dass die Regelung der Stauhaltung 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 verletzen¹⁾. 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 konzessionsgemässe Wassermenge aufzunehmen. Durch eine längere Absenkung des Stauens 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 Schifffahrt sorgen muss. Die Gefahr, dass die Stauregelung konzessionswidrig erfolgen werde, darf daher nicht zu hoch angeschlagen werden.

Andererseits 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 Rückstauens so gross sind, warum haben sich denn die eidgenössischen und baslerischen Behörden, die eidgenössischen Delegierten in der Rhein-Zentralkommission und die Schifffahrtsvereine 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 Rückstauens, sondern um die Frage des Seitenkanals gehandelt hat. Sobald infolge des Strassburger Kompromisses sich die ganze Angelegenheit nur noch um den Rückstau auf Schweizergelände drehte, haben sofort die Behörden, die eidgenössischen und die kantonalen, sich zu Gunsten des Rückstauens 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 Schifffahrtsbestimmungen angestrebt werden, für Frankreich eine möglichst geringe Belastung des Werkes mit Schifffahrtsanlagen. Heute sind die Verhandlungen zu Ende, und ihr Endresultat ist allein zu bewerten.

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

Wirtschaftliche Vorteile.

Wir erhalten für die Bewilligung des Rückstauens, also für die Ausnützung der Wasserstrecke auf unserem Gebiet, einen Wasserzins 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.)

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