

80. Nun muss er schaffen, der Vater Rhein

Manchmal hat man einfach beim Antiquar Glück, ein Buch springt einem entgegen und sagt: Schau mal, so war das damals. Als Druckort ist Mülhausen angegeben, das Druckdatum ist das Jahr 1932. Sogar Bilder hat das Buch, Lithografien und technische Zeichnungen in der damaligen, schon erstaunlich guten Reproduktionstechnik. Es handelt vom Kraftwerk Kembs, von der ersten Etappe des Grand Canal d'Alsace und ist von einem Herrn Koechlin, wahrscheinlich René Koechlin, dem Vizepräsidenten des Verwaltungsrates der Usine Hydroélectrique de Kembs, einem Freund in der Schweiz handschriftlich gewidmet.

Am Schluss des Buches befinden sich Karten. Die eine zeigt im extremen Hochformat den Rhein von Basel bis Strassburg mit allen, zum Teil erst geplanten Kraftwerken, also Kembs, Othmarsheim, Fessenheim, Vogelgrün, Marckolsheim, Sundhouse, Gerstheim, Strassburg. Eingetragen sind ferner alle Kanäle, der Kanal von Hüningen nach Mülhausen, der alte, landeinwärts gelegene Rhein-Rhône-Kanal, der von Strassburg über Neu-Breisach bis Mülhausen geht, mit Abzweigungen nach Colmar und Ensisheim; auf der deutschen Seite der Leopoldskanal von Freiburg am Kaiserstuhl vorbei in den alten Rhein – jetzt realisiert man plötzlich, was für ein ausgeklügeltes System von zum Teil vielhundertjährigen Wasserwegen, Schleusen und Landeplätzen dieses Rheintal doch ist. Die andere Karte zeigt im Detail die erste Staustufe von Kembs mit Schleuse und Kraftwerk, aber auch mit allen Dämmen, Deichen, Entwässerungskanälen, den Aufschüttungen, Gesteins- und Sandschichten sowie den verschiedenen Wasserständen in der Schifffahrtsrinne und im eigentlichen Staubereich. Dazu natürlich die Strassen, Eisenbahnen, Werkbauten, Kraftwerkbauten.

Wahrhaftig, da wurde der alte Vater Rhein gnadenlos in den Arbeitsdienst genommen und für ganz neue Aufgaben verpflichtet. Wer heut dem Strom entlang auf dem linken oder rechten Ufer wandert, radelt oder sein Auto kutschiert, sollte sich auch in der romantischsten Passage bewusst bleiben, dass er sich durch eine hundertprozentige Kunstlandschaft bewegt. Vom wirklich alten Rhein, dem historischen Rhein der Römer oder demjenigen Napoleons, ist nichts geblieben. Ihn hat zuerst die Korrektur des badischen Ingenieurs Tulla begradigt, und nach dem Ersten Weltkrieg kam als zweiter, nicht weniger einschneidender Eingriff der Bau des Grand Canal d'Alsace auf der französischen Seite, der – auch das vergisst man gern – erst einige Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg als eine ganze Abfolge von Staustufen und Elektrizitätswerken fertig gebaut wurde.

Wenn man diese Schrift heute liest, ist es mehr als offensichtlich, dass sie zu einer Zeit des ungebrochenen Glaubens an die technischen Möglichkeiten geschrieben wurde. Ganz im

Vorübergehen erwähnt der Text die alten Dämme, die frühere Jahrhunderte errichteten, um sich vor Überschwemmungen zu schützen. Um diesen Missständen abzuwehren, hatten sich das Land Baden und die Französische Republik zur Rheinkorrektur nach den Plänen von Tulla entschlossen. Damals baute man neue Dämme, niedrigere auf beiden Seiten des begradigten Flusslaufes, der auf 180 bis 250 Meter Breite festgelegt wurde, dann weiter entfernt höhere Dämme für die Hochwasser, die der Rhein nach wie vor mit sich zu führen pflegte. Das Buch schildert auch die Nachteile der Tulla-Korrektion: die Verkürzung des Flusslaufes um 81 Kilometer zwischen Basel und Mannheim, und dann folgt ein kurzer Satz der Besinnung: „auf diese Weise hat man das Gleichgewicht des Flusses zerstört.“ Denn nun wurde das Gefälle, das vorher von Basel bis Strassburg 0,64 Promille und von Strassburg bis Mannheim 0,2 Promille betrug, erheblich steiler. Somit erhöhten sich Geschwindigkeit und Transportkraft des Rheines, er frass sich tiefer in sein Bett ein.

Bei Istein, 9 km unterhalb der schweizerischen Landesgrenze, ergab sich ein spezielles Problem. Dort unterquert eine felsige Schwelle den Rhein. Im ursprünglichen Rhein machte sie sich weiter nicht bemerkbar, im korrigierten Rhein kam sie, je tiefer er sich frass, desto näher an die Wasseroberfläche, also bildeten sich stromschnellenartige Wellen. Nur noch zwei Meter über diesem Felsenriegel floss das Wasser durch, demnach musste es sich dort gewaltig beschleunigen. Dieses Hindernis hätte die ganze Rheinschiffahrt verunmöglicht. Das vermerkte der Text nicht ohne Stolz, weil somit erst der zwischen Basel und Kembs funktionierende Kanal die Schiffahrt wieder möglich machte. Vorher musste die Rheinschiffahrt nach Basel auf dem Hüniger Kanal abgewickelt werden; im Extremjahr 1929 kamen über den Rhein nur noch 7570 Tonnen Fracht nach Basel, über den Hüniger Kanal dagegen 611'020 Tonnen. Klar ist auch, dass der gerader, enger und tiefer gewordene Rhein mit der erhöhten Wassergeschwindigkeit vermehrte Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der Schiffsmotoren stellte. Von Strassburg an mussten die Motoren rheinaufwärts mehr als doppelt soviel leisten.

Von Basel an aufwärts war es der Leitgedanke, den Rhein in erster Linie zur Elektrizitätsgewinnung einzusetzen. Von Strassburg an abwärts dachte man vorrangig an die Schiffahrt. Für die Strecke Basel-Strassburg, die eine Höhendifferenz von 118 Metern aufweist, würde man an beides zugleich denken: an die Stromerzeugung und die Schiffbarmachung. Da konnte man an alten Ideen anknüpfen. Schon 1837 wurde der Académie des Sciences in Paris ein entsprechendes Projekt unterbreitet, das dann René Koechlin 1902 nach neusten Erkenntnissen umarbeitete und der Société Industrielle von Mülhausen vorlegte, die es an die damals deutsche Regierung von Elsass-Lothringen weiterleitete. Die Mülhauser waren immer industriell interessierte Leute, sie gründeten 1910 eine Gesellschaft „Forces Motrices du

Haut-Rhin“ mit einem Kapital von 20 Millionen Mark, um das Vorhaben auch praktisch zu realisieren. Dann kam der Erste Weltkrieg. Daniel Mieg von Mülhausen vergass die alten Pläne nicht; seinem Einfluss ist es zuzuschreiben, dass in den Artikeln 358 und 359 im Friedensschluss von Versailles Frankreich das Recht bekam, aus dem Rhein, dem gemeinsamen Grenzfluss, die für den linksrheinisch gelegenen Grand Canal d'Alsace notwendigen Wasser abzuleiten. Unter Einbezug von Baslern und Schweizern wurde im Hinblick auf die Schifffahrt die Staustufe Kembs als erste Etappe so konzipiert, dass die aufgestauten Wasser rückwärts bis zur Birsmündung oberhalb von Basel spürbar werden mussten.

1928 begann man mit dem Bau unter dem Zuzug verschiedener schweizerischer Firmen. Die eigentlichen Hochbauten wurden vom August 1931 an errichtet, und 1932 liefen die ersten Generatoren. Deutsche, Schweizer und Franzosen wirkten zusammen, um den alten Vater Rhein in die Pflicht zur Stromerzeugung zu nehmen.