

Der Hochrhein

Aus der Geschichte und Kultur einer Stromlandschaft
und von der Notwendigkeit ihrer Erhaltung

Von Leopold Döbele, Murg/Hochrhein

In wonnig lieblicher Landschaft verläßt der junge Hochrhein mählich und geruhsam bei Stein am Rhein den Bodensee. Stolz begrüßt die Stadt in ihrer reizend geschlossenen Anlage den jungen Rhein, und ihre Türme, Giebel und geschichtsträchtigen Bürgerhäuser spiegeln sich in den stillen Fluten. Beherrschend ragt der Hohenklingen in die Landschaft hinein. Rasch eilen die grünen Wellen des jungen Stromes dahin, und eine Rheinfahrt nach Schaffhausen ist immer ein köstliches Erlebnis. Behend gleitet das Schiff dahin, von stillen Ufern grüßen liebliche Dörfer herüber, vorab Büsingen, die alte deutsche Enklave im Schaffhausener Land. Bei Diesenhofen schweben wir unter der alten maleisenischen Holzbrücke hindurch, und bald ist Schaffhausen erreicht, die prächtige Stadt am Strom, reich an Kultur mit ihrem vielfältig pulsierenden Leben, vom alten wehrhaften Munot überragt. Der Rheinfall von Schaffhausen, wo der ungestüme Strom in großartigem Schwung und Sturz die Schwelle des Randen durchbricht, bietet immer wieder ein unvergeßlich eindrucksvolles Naturerlebnis. An Versuchen, auch den Rheinfall den Zwecken der Technik und Wirtschaft dienstbar zu machen, hat es nie gefehlt. Als der Bau des Kraftwerkes Rheinau zur Erörterung stand, griffen die Kräfte der Neuzeit auch nach dem Rheinfall. Im Widerspruch zur Regierung — hat damals das Volk des Kantons Schaffhausen sich in erfreulicher Geschlossenheit für die Belange seines Stromes eingesetzt und jene Bestrebungen einheitlich zurückgewiesen. Das Kraftwerk Rheinau wurde zwar erstellt und der Stromlauf oberhalb des Kraftwerkes verlor viel von seiner ursprünglichen Kraft und Schön-

heit, doch der Rheinfall als solcher wurde nicht beeinträchtigt. An den Türmen der alt-ehrwürdigen Klosterkirche Rheinau zieht heute der Strom nicht mehr vorbei, sondern wird schon zuvor in einem Tunnel kurzweg seinem Kraftwerk zugeleitet, während seine alten Flußläufe um die Rheinau-Klosterinsel zum Schein durch Wehren unter Wasser gehalten werden. Danach wendet sich dann der Hochrhein in vielen Windungen, in erfrischend reizvoller, schluchtenartiger Tal-landschaft gegen Westen. Bei Hohenthengen/Kaiserstuhl berührt der Strom als Grenzfluß wieder deutsches Gebiet, erreicht den Klettgau und das Gebiet der vier Waldstädte.

Die vier Waldstädte am Hochrhein

Der herrliche Strom bestimmte hier nicht nur das Gesicht der Landschaft, er prägte auch den Charakter der Städte und Siedlungen an seinen Ufern und wies ihnen durch alle Zeitläufte ihre Aufgaben zu.

Sie haben alle ihr eigen Gesicht, diese Waldstädte am Hochrhein.

„Rhifelde isch e feshti Stadt,
Säckinge isch en Bettelsack,
Laufeburg isch en Lirechübel —
Waldset isch de Deckel drüber.“

So kennzeichnet treffend ein alter Volks-spruch diese vier Städte am Hochrhein und weist zugleich auf ihre Besonderheiten hin. Die Spuren weisen weit in die Vergangenheit zurück, als Stadtsiedlungen sind es meist Habsburgergründungen, die wie Waldshut und Laufenburg in der Zeit von 1207-1250 entstanden. Waldshut, die habsburgische „Hut des Waldes“, lieblich auf einem Hoch-

ufer des Rheintals gelegen, wie Säckingen eine der Pforten des Hotzenwaldes, Hüterin guter Sitte und alten Brauchtums, bietet in seiner Geschlossenheit Behaglichkeit, Wärme und Geborgenheit. Laufenburg, noch ganz ritterlich und traditionsbewußt, atmet — vor allem im schweizerischen Teil — noch eidgenössische Atmosphäre; der nunmehr gebändigte Strom hat die „mehrere“ und „mindere Stadt“ seit 160 Jahren getrennt. Wenn auch die Stromschnellen und Strudel (Lirechübel!) des Laufens dem Kraftwerk weichen mußten und in ihrer alten urwüchsigen Kraft und Gewalt uns unersetzlich und unvergeßlich bleiben, so hat doch Laufenburg seinen malerischen Reiz behalten. Lebensfroh, bürgerstolz und fridolinsfromm erhebt sich Säckingen am Strom, einst von seinen Wogen ganz umspült, die Stadt Scheffels, eine Gründung des hl. Fridolins und des Stifts, mit ihrem Wahrzeichen, den Zwiebeltürmen des barocken Fridolinsmünsters und mit der stattlichen Holzbrücke, die die Stadt mit der Schweiz verbindet. Das alte Rheinfelden, die „feste Stadt“, gehört zwar seit langem zur Schweiz, während das „badische“ Rheinfelden, aktiv und vorwärtsdrängend, sich in sechs Jahrzehnten zu einer modernen Stadt mit einer vielseitigen Industrie entwickelt hat. Diese Waldstädte, schon im Mittelalter Sitz eines reichen gewerblichen Lebens, wurden seit der Mitte des 19. Jahrhunderts zu Zentren der Industrialisierung im Hochrheingebiet.

Doch den Waldstädten gesellen sich noch zwei weitere Stadtsiedlungen zu: Die alte Klettgauhauptstadt Tiengen mit ihrem stattlichen Schloß der Landgrafen von Sulz und der Fürsten von Schwarzenberg, und nicht zuletzt auch das alte Hauenstein, die kleinste Stadt Deutschlands, die sich verträumt in den stillen Wogen des Rheins spiegelt. Auf schroffem Fels erhob sich einst die Burg der Grafen von Hauenstein und der Habsburger Waldvögte. Burg und Stadt liehen aber einer

ganzen Landschaft, der Grafschaft Hauenstein, dem heutigen Hotzenwald, den Namen.

Aus der Geschichte des Stromes

Doch der Hochrhein, der Strom selbst, hat seine eigene Geschichte. Sie war bewegt und oft ungestüm wie der unbändige Lauf des Flusses selbst. Es ist die Geschichte von Hochwassern und Naturereignissen, die Geschichte einer im Mittelalter vielbenutzten Wasserstraße, die Geschichte der Schifffahrt auf dem Strom, der Flößerei und Fischerei und die Geschichte der zahlreichen und stattlichen Brücken über den Hochrhein.

Der ungebändigte Strom von einst

Der besondere Reiz der Hochrheinlandschaft beruht aber auf der frischen Ursprünglichkeit ihres Stromes mit seinen „Laufen“ und Stromschnellen, mit seinen Klippen und Felsbarrieren, seinen Felsbänken und „Gewilden“, die oft den Schiffern und Flößern schwer zu schaffen machten. Schon die Römer haben sie gekannt. Sie gaben den Stromschnellen des Hochrheins ihre eigenen Bezeichnungen. Unter „Summa rapida“ verstanden sie den Lauf bei Kadelburg, mit „Media rapida“ bezeichneten sie den Lauf bei Laufenburg, mit „Infima rapida“ meinten sie die Stromschnellen und das „Gewild“ bei Rheinfelden.

Das gefährlichste Hindernis waren aber die Stromschnellen bei Laufenburg. Der Strom stürzte hier tosend über Felsbänke und Klippen dahin, wurde bald zur rechten, bald zur linken Seite abgedrängt, schäumte in rasender Eile durch die sogenannte „Enge“, um sich dann erst wieder beim „Schäffigen“ weiter auszubreiten. Die Haupthindernisse im „Laufen“ waren der „Laufenstein“, ein inmitten des Strombettes gelegener Felsen, der nur bei niederem Wasserstand sichtbar wurde, ferner die große „Rotfluh“, ein mächtiger Felsblock nahe dem rechten Ufer. Zwischen Rhina und Murg traten keine beson-



Laufenburg bis 1796

Stich von Gmelin

deren Hindernisse in den Weg. Beim Rothaus zieht heute noch eine Felsbank quer durch den Rhein. Der Volksmund hat diese Klippen als „Wölfe“ bezeichnet. Oberhalb Säkingen, — wo heute das Kraftwerk Säkingen errichtet wird, war der „Plattenort“ den alten Flößern ein Begriff. Die Strömung wurde bei Säkingen wieder reißender. Bei Wallbach trat die „Rote Fluh“ hervor. Zwischen Schwörstadt und Beuggen durchquerten wieder Felsbarrieren den Rhein, es waren dies das „Obergewild“ und das „Untergewild“ und der sehr gefährliche „Höllhacken“ bei Rheinfelden. Der „Kaibigrubenkopf“ bei Rheinfelden wurde 1858 entfernt.

Doch so anmutig die Hochrheinlandschaft uns meist erscheinen mag, so unbändig elementarhaft kann sich der Strom oft gebärden. Die Geschichte des Stromes ist reich an schweren Naturkatastrophen. Sie berichtet oft von schweren Hochwassern und von gefährlichem Eistreiben in harten Wintern.

Schon 1268, 1274, 1275 und 1302 brachte der Rhein große Hochwasser, die meist zur Zerstörung der Brücken führten. Über das schwere Hochwasser vom Jahre 1343 sagt eine Urkunde:

„Anno domini 1343 an sant Jakobs tag des zwelf botten do kam ein großer Rin, der fuort die Rinbrugge enweg ze Basel, ze Loufenburg, ze Seckingen, ze Rinvelten und ze Brisach und tet grosen schaden in dem Lande.“

Im Jahre 1408 war der Winter so kalt, daß der Rhein zumeist zugefroren, so daß man mit den Karren und Wagen, zu Pferd und zu Fuß den vereisten Strom überqueren konnte. Der zugefrorene Rhein und das lustige Treiben auf dem Eis muß ein seltenes Ereignis gewesen sein. Dann aber „kam ein warmer regen und wynd und brache das wetter und das ys, und zerbrach alle die brucken, die uff der Aren warent und uff dem Rine, von Louffenberg untz gen Strass-

burg, ounne die brucke zue Loufenberg und ze Basel“.

Auch 1424 und 1480 wird von schweren Hochwasserkatastrophen berichtet, die zu großen Überschwemmungen führten. Das Jahr 1788 war wieder durch einen sehr kalten Winter gekennzeichnet. Der Rhein war vereist und war in der Zeit vom 26. Dez. 1788 bis 26. Jan. 1789 fast ganz zugefroren. Das Eis türmte sich wegen des starken Eisgangs so auf, daß es oft bis zu 8 Schuh und mehr aufgeschichtet war. Die Jahre 1801, 1803, 1817, 1852, 1860, 1876 und 1910 brachten wieder starke Hochwasser.

Die Zeit vom 12. bis zum 13. Juni 1876 brachte Tage banger Sorge. Der Wasserstand des Rheines stieg bedenklich und setzte die Ufer unter Wasser, so daß die Bewohner mit Hab und Gut flüchten mußten. Kadelburg und Dogern waren schwer bedroht. Bei Rheinheim wurde eine Mühle das Opfer des Hochwassers. Sie wurde fortgerissen, riß beim Fahrhaus die Drahtseile wie Bindfaden entzwei und trieb den Rhein hinab. Gegen Mitternacht kam die Mühle vor der Laufener Brücke an, zwängte sich unter fürchterlichem Krachen unter einem Bogen der Brücke durch und zerschellte, eine dicke Staub- und Mehlwolke zurücklassend. Auch das gefährliche Hochwasser von 1910 richtete in den Ufergemeinden viel Schaden an.

Während des sehr kalten Winters von 1929 war der Rhein wieder meist zugefroren. Bei Laufenburg konnte man es erleben, wie der oberhalb der Brücke völlig zugefrorene Rhein von den Bewohnern zu Fuß, mit Wagen und anderen Fahrzeugen überquert wurde. Jedermann erfreute sich an dem seltenen Ereignis, und es herrschte ein munter Treiben auf dem vereisten Rhein.

Die Schifffahrt auf dem Hochrhein bis zum Ende des 19. Jahrhunderts

Doch der Hochrhein wies seit alter Zeit dem Verkehr den Weg und wurde trotz

aller Tücken für Schifffahrt und Flößerei zu einer wichtigen Wasserstraße.

Die Schifffahrt, die Flößerei und Fischerei waren auf dem Hochrhein für alle Stromabschnitte und für die Nebenflüsse seit jeher durch Abkommen genau geregelt. Bedeutsam waren vor allem die Abkommen zwischen den Schifferzünften von Basel, Luzern, Zürich und jenen zu Laufenburg von 1438, 1523, 1747 und die Maierbriefe des Erzherzogs Ferdinand von 1587 und der Kaiserin Maria Theresia von 1767.

Wegen der vielen Stromschnellen und Hindernisse erforderte aber die Schifffahrt auf dem Rhein große Erfahrung und Geschicklichkeit und eine genaue Kenntnis des Stromes. Sie konnte daher nicht jedermann überlassen werden. Sie wurde besonderen Schifferzünften anvertraut. Auf dem Hochrhein von Schaffhausen bis Laufenburg war das Führen von Schiffen und Flößen frei. Da aber die Schifffahrt durch die Stromschnellen bei Laufenburg unterbrochen wurde und weil die Schifffahrt auf dem Rheinabschnitt bis Basel sehr schwierig war, so stand hier das „Rheinrecht“, d. h. das Fahrrecht auf dem Rhein von Laufenburg bis Säckingen den Laufener „Laufenknechten“ — und von Säckingen bis Basel den „Rheingenossen“ zu.

Die Schifferzünfte der „Laufenknechte“ und der „Karrer“ zu Laufenburg

In Laufenburg konnten die Schiffe wegen der Stromschnellen den Lauf nicht frei passieren, sie mußten vielmehr „durchgeseilt“ oder umgeladen, bzw. umgeleitet werden. So entstand schon früh in Laufenburg die Zunft der „Laufenknechte“ und der „Karrer“, deren Rechte in der „Laufenknechtsordnung“ von 1401 und 1577 und in der „Karrerordnung“ von 1401 und 1435 festgelegt wurden. Nach diesen Rechtsordnungen stand nur den „Laufenknechten“ das Recht zu, den „Laufen zu bruchen“, Schiffe hin-

durchzulassen, Flöße „zu reiten und zu landen“. Die „Laufenknechte“ und „Karrer“ hatten das Monopol der Schifffahrt bis Säckingen. Die Schiffe, die oberhalb Laufenburg eintrafen, wurden bei Rheinsulz übernommen und zur Schiffslände beim Gießen geleitet, wo sie entladen wurden. Die Waren wurden dann durch die „Karrer“ auf Wagen zum Schöffigen (unterhalb des Laufen) befördert. Die leeren Schiffe wurden von den „Laufenknechten“ übernommen, durch zwei starke Seile gesichert, die von je 15 Mann gehalten wurden, und wurden so — bei günstigem Wasserstand — durch den Laufen „geseilt“. Bei ungünstigem Wasserstand wurden sie auf dem Landweg durch die „Karrer“ zum Schöffigen transportiert, um dort wieder beladen und dem Rhein übergeben zu werden. Der letztere Vorgang wurde als „Reiten“ bezeichnet. Die Schiffe und Flöße, die bei Schöffigen beladen wurden, wurden durch eine Laufenburg Mannschaft von 2 bis 5 Mann noch bis Rheinfeldern begleitet. In Säckingen stiegen die Säckinger Schiffsleute zu. Die Laufenknechte und Karrer waren genossenschaftlich organisiert. Die Ausbildung war streng und genau geregelt. Die Einnahmen flossen in eine gemeinsame Kasse, die jedem nach Arbeitsleistung seine Vergütung anwies. Die Verpflichtungen waren sehr streng. Jedes Zunftmitglied mußte für seine Tätigkeit die volle Währschaft übernehmen und haftete für verschuldete Schäden.

Die Rheingenossenschaft und ihre Maiengerichte

Auf dem Rheinabschnitt von der Säckinger Brücke bis zur Kapelle bei Hünningen (unterhalb Basel) war die Rheinschifffahrt, Flößerei und Fischerei der „Rheingenossenschaft“ übertragen. Diese Rheingenossenschaft war eine uralte, ehrwürdige Einrichtung, deren Anfänge vermutlich gar in die römische Zeit zurückreichen. Sie hatte eine alte, genossenschaftliche Verfassung ganz

nach alemannischer Art. Nur dem Rheingenossen stand das „Rheinrecht“ zu, d. h. das Recht, auf dem Rhein mit Schiffen, Weidlingen und Flößen zu fahren und zu fischen. Das Rheinrecht war erblich, war aber nur auf Söhne übertragbar. Die Rheingenossen waren einer strengen Ehrengerichtbarkeit unterworfen. Wenn ein Rheingenosse „an seiner Ehre gescholten“ wurde, so konnte ihm der Rheinvogt das Rheinrecht entziehen. Wegen der wertvollen Dienste, die sie dem Hause Habsburg erwiesen hatten, wurden ihre Rechte und Privilegien immer wieder erneuert und bestätigt, so vor allem durch die Maienbriefe des Erzherzogs Ferdinand vom 3. Febr. 1587 und der Kaiserin Maria Theresia vom 8. Okt. 1767. Die letzte Feststellung ihrer Rechte nach der Zuteilung der Gebiete zu Baden und zur Schweiz erfolgte in der „Neuen Ordnung“ vom Jahre 1808.

Die Rheingenossenschaft war früher ganz unabhängig. Später hatte sich Österreich ein Oberaufsichtsrecht angeeignet. An der Spitze der Rheingenossenschaft stand der „Rheinvogt“, der für sechs Jahre gewählt wurde. Ihm standen acht Geschworene als Gerichtsleute zur Seite. Alle Einkünfte flossen in eine gemeinsame Kasse, die vom Kassier verwaltet wurde. Die Rheingenossenschaft hatte ihre eigenen „Rheinwaibel“, ihre eigene Fahne und für beide Seiten des Rheins zwei Fähnriche.

Es muß ein sehr eindrucksvolles Ereignis gewesen sein, wenn das Maiengericht alle zwei Jahre nach uraltem Brauch und Herkommen unter dem Vorsitz ihres Rheinvogtes in einer Rheintalgemeinde: zu Säckingen oder Rheinfeldern, Augst, Möhlin, Mumpf, Herten oder Warmbach zusammentrat, um die gemeinsamen Angelegenheiten zu beraten und zu beschließen. Diese Maiengerichte wurden festlich begangen und waren wahre Volksfeste. Sie wurden durch ein Hochamt eingeleitet. Beim feierlichen Aufmarsch schritten ein Musikkorps und die



Hauenstein am Hochrhein 1933

Öl L. Döbele

Fähnriche der beiden Rheinseiten voran, dann folgten der Regierungskommissar und die Sekretäre, der Kassier und Rheinwaibel, der Rheinvogt und die Gerichtsleute. Die Fähnriche trugen blaue Samtmäntel und Schärpen. Der Rheinvogt und die Gerichtsleute waren mit blauen Tuchmänteln bekleidet. Die Rheingenossen, die folgten, führten zum Zeichen ihrer Selbständigkeit das Seitengewehr zur Linken und ein Sträußchen auf Brust und Hut.

Das Maiengericht tagte im Frühjahr unter freiem Himmel und nahm Stellung zu allen beruflichen und wirtschaftlichen Angelegenheiten der Rheingenossenschaft, ihm oblag die Freisprechung der Lehrlinge und die Erteilung des Meisterrechts an die neuen Rheingenossen; es entschied in Strafsachen als

Freivelgericht. Das Meisterrecht wurde nur dem zuerkannt, wer ordnungsgemäß drei Jahre als Lehrling gelernt und zwei Jahre als Schiffsknecht gedient hatte. Die Meisterprüfungen waren streng. Es mußte eine genaue Kenntnis des Rheines nachgewiesen werden. Bei Beschlußfassungen entschied das Maiengericht durch das „Handmehr“ wie bei einer Landsgemeinde. Ein gemeinsames Mahl, das aus der Kasse bezahlt wurde, beschloß das Maiengericht.

Von der Flößerei am Hochrhein

Der Waldreichtum und die ausgedehnten Holzbestände des südlichen Schwarzwaldes konnten nur erschlossen werden, wenn für die Wegfuhr des Holzes ausreichende Transportmöglichkeiten bestanden. Bei den höchst

unzulänglichen Straßenverhältnissen der damaligen Zeit konnte der Abtransport des Holzes nur auf dem Wasserwege erfolgen. So kam es, daß der Flößerei auf dem Hochrhein Jahrhunderte hindurch eine große Bedeutung zufiel. Die Ausfuhr des Holzes ging nach der Schweiz, nach Frankreich, nach Holland und ins Rheinland.

Die Stromschnellen zu Laufenburg waren auch für den Floßverkehr ein Hindernis. Die Flöße wurden im „Laufen“ zerrissen. Sie wurden deshalb vielfach schon oberhalb der Brücke aufgelöst, um die Brücke nicht zu gefährden. Die Hölzer wurden dann in den Buchten des Stromes angetrieben. In der sog. „Totenwage“ unterhalb des „Laufen“ lagen oft 40—50 Stämme übereinander geschoben. Das Auffangen und Anländen der Floßhölzer war an sich ein Vorrecht der Laufenburger Schiffsleute. Dieses Anländen und Zusammenbinden der Flöße erforderte aber viele Hilfskräfte. Es wurden daher auch die Flößer von Rhina, Murg, Sisseln und Obersäckingen herangezogen. Die Flößerei wurde deshalb für die Bewohner dieser Gemeinden eine wichtige Verdienstquelle. Von Säckingen ab stand das Floßrecht den Rheingenossen zu.

Durch das Anländen und Zusammenbinden der Flöße fiel daher den Flößern von Murg eine Sonderaufgabe zu. Sie suchten die Vorrechte der „Laufenknechte“ und der „Rheingenossen“ wegen der hohen Gebührensätze zu bekämpfen, um selbst das Recht zu erlangen, die Flöße nach Basel zu führen. Dreimal: 1798, 1818 und 1844 gingen die Murger Flößer gegen diese Vorrechte an, doch das freie Floßrecht wurde ihnen nicht zuerkannt. Sie durften ihre Flöße fahren, doch ab Säckingen mußten sie sich eines Lotsen der Rheingenossenschaft bedienen.

Diese Flöße trugen nicht nur Holzlasten, es wurden auch andere Güter mitgeführt, wie Bausteine, Baumaterialien, Getreide, Lebensmittel, im Sommer wurden auf diesem

Wege sogar die Heidelbeeren des Schwarzwaldes nach Basel befördert. Es wird berichtet, daß einmal ein Floß, das über und über mit Körben voll Heidelbeeren beladen war, bei Rheinfelden auf einen Pfeiler der Brücke auffuhr und zerschellte. Darob sei das Wasser des Rheins wegen der dunklen Last auf lange Spur schwarz gefärbt worden.

Die Sammelplätze und Einbindungsstätten der Flößer befanden sich in den stillen Buchten des Rheins, — in Murg beim „Fuchslot“, bei den „Sandinseln“ und an der Einmündung des Rotenbächles, ferner am „Plattenort“ oberhalb Säckingen. Am Holzplatz bei den „Sandinseln“ zu Murg stand noch bis in die dreißiger Jahre die stattliche alte Flößerweide, an der die Flößer ihre Flöße festzumachen pflegten. Die Flößerei verlangte furchtlose, wetterharte Männer, die mit den Gefahren und Tücken des Rheins vertraut waren. Auch die Flößer zu Murg waren zunfstmäßig in sogenannten „Flößerkompanien“ zusammengeschlossen.

Die Flößerei erfuhr in der Zeit von 1840 bis 1860 ihre Blütezeit. Von 1852—1860 wurden bei Säckingen nicht weniger als 20 618 Flöße auf dem Rhein gezählt. Im Durchschnitt fuhren also jährlich 2577 Flöße den Rhein hinab. Mit dem Bau der Eisenbahn von Basel nach Waldshut ging die Flößerei nach und nach zurück, und mit der Errichtung des ersten Kraftwerkes am Hochrhein zu Rheinfelden (1898) kam auch die Schifffahrt und Flößerei auf diesem Rheinabschnitt ganz zum Erliegen.

Die Fischerei am Hochrhein

Der Hochrhein galt in der Vergangenheit als sehr fischreich, und die Fischerei war früher eine der wichtigsten Erwerbsquellen der Bevölkerung in den Rheingemeinden. Die Fischerei wurde am Hochrhein als Groß- und Kleinfischerei betrieben. Die Großfischerei umfaßte den Salmen- und Lachsfang, die Kleinfischerei widmete sich den kleineren



Blick auf Murg und Laufenburg am Hochrhein

Luftaufnahme

Fischarten im Rhein. Die Großfischerei war privilegiert, d. h. sie durfte nur von den Mitgliedern der Schiffer- und Fischerzünfte betrieben werden. Die Fischerei zwischen Laufenburg und Basel war durch die Fischerordnungen von 1347, 1438, 1521, 1567 geregelt. Die Lachsfischerei und die Salmenwagen im Bereich zwischen Säkingen bis Laufenburg wurden vom Stift Säkingen als Lehen vergeben. Nach der Fischerordnung von 1347 sollte von den Fischwagen zu Laufenburg jeweils der dritte, bzw. der vierte Fisch als Lehenszins an das Stift Säkingen abgeliefert werden.

Der Lachsfischerei fiel am Hochrhein eine sehr beachtliche Bedeutung zu. Zu Laufenburg, wo die Bedingungen besonders günstig waren, wurden 1347 nicht weniger als 27 Salmenwagen gezählt. Das ganze Jahr über vollzog sich der Aufstieg des Lachses (Salm) von der Nordsee bis in die Laichgebiete am

Oberlauf des Rheins, weil hier die Voraussetzungen für den Laichvorgang wegen der Gestaltung des Flußbettes und wegen des hohen Sauerstoffgehaltes des Wassers sehr vorteilhaft waren. Vom 21. Juni bis 21. Dezember nannte man den Fisch „Lachs“ und vom 21. Dezember bis 21. Juni „Salm“. Schon im November setzten die großen Lachszüge ein, damit begann die Hauptzeit der Lachs- und Salmenfischerei. Dem Salmenfang dienten die „Salmenwagen“; der Lachs oder Salm wurde aber auch in „Lachsweiden“ (Stuhlfischerei), durch Zünden und Stechen des Nachts und mit dem Salmen- und Stanggarn gefangen.

Mit diesen Salmenwagen verband sich ein Stück Romantik am Hochrhein, denn sie bestimmten das Bild in Laufenburg und in vielen Fischerdörfern am Rhein. Sie befanden sich überall am Rhein. Sie wurden oft teuer bezahlt. Die Salmenwage bestand aus einem

„Stuhl“ und einer „Bruck“, auf der sich ein Häuschen zum Aufenthalt für den Fischer befand. Der Fischer saß im Häuschen und hielt das Garn. Bewegte sich dieses, so wußte er, daß ihm ein Salm „ins Garn“ gegangen war, und dann zog er das Netz hoch. Von der Salmenfischerei lebten ganze Fischergemeinden, für Laufenburg bedeutete sie die wichtigste Verdienstquelle.

Die Kleinfischerei, die früher frei war, widmete sich den andern Fischarten, für die ehemals die Lebensbedingungen ebenfalls günstige waren: der Rheinfohelle, Schleie, Barbe, Nase, Groppe, Trüsche, Äsche, Karpfe, dem Brachmen, Aal, Rotäugle, Krätzer, Hecht und dem Egli. Die guten Fangergebnisse sind gegenüber früher stark zurückgegangen.

Mit der Errichtung der ersten Rheinkraftwerke wurde zunächst die Lachsfischerei vernichtet. Die Salmenwagen verödeten, nur da und dort erinnern verfallene Gemäuer am Rhein an solche Salmenwagen und an die einstige Blütezeit der Lachsfischerei am Hochrhein. Der Lachs, der die frisch sprudelnden und strömenden Gewässer und die stillen, tiefen Gumpen liebt, konnte diese vielfach am Hochrhein nicht mehr vorfinden und blieb zurück. Der Lachs haßt die modernen Gebilde aus Menschenhand, und die frühere Vermutung, daß man mit technischen Mitteln, durch die Anlage von Fischtreppen bei den Kraftwerken dem Lachs das Aufsteigen in die alten Laichgründe am Hochrhein ermöglichen könnte, hat sich als großen Irrtum erwiesen. Der Lachs mied die Fischtreppen. Mit der Entstehung der Industrie, vor allem mit der Niederlassung der Chemischen Industrie am Hochrhein, die ihre ungeklärten Abwässer in den Rhein leitete, wurde nach und nach auch die Fischerei schwer geschädigt. Die schmutzigen und giftigen Abwässer dieser Werke brachten den Tod ins Wasser, sie vergifteten die Fischgründe und führten zu einer starken Dezimierung der ehemals

reichen Fischbestände am Hochrhein. Der Fortschritt der Technik hat sich hier nicht als Segen, sondern eher als Fluch erwiesen. Diese Vorgänge haben dazu geführt, daß der Fischerei als Berufszweig, der die Gemeinden am Rhein nicht nur ernährte, sondern dem ganzen Leben auch das Gepräge gab, der Todesstoß versetzt wurde. So vermag die Fischerei heute am Hochrhein nur noch ein unselbständiges Schattendasein zu fristen.

Brücken über den Hochrhein

Brücken überqueren Abgründe und Flüsse, sie schaffen notwendige Verbindungen von Ufer zu Ufer, zwischen Städten und Siedlungen, von Land zu Land. Für die Brücken am Hochrhein gilt dies im besonderen Maße. Sie haben alle ihre besondere Aufgabe, ihren eigenen Charakter.

Schon in römischer Zeit bestanden am Hochrhein bei Augusta Rauracorum (Augst/Wyhlen) und bei Tenedo (Zurzach) Übergänge und Brückenköpfe, die die Verbindung mit dem rechtsrheinischen Ufer sichern und herstellen sollten. Im Mittelalter entstanden an allen verkehrswichtigen Punkten und Übergängen Holzbrücken von oft stattlichen Ausmaßen. Solche Holzbrücken sind am Hochrhein noch in Diessenhofen, bei Hohen-thengen/Kaiserstuhl und bei Säkingen erhalten.

Im Bereich der vier Waldstädte entstanden zu Laufenburg, Säkingen und Rheinfelden Holzbrücken über den Rhein, nur Waldshut, dem ein größerer Ort auf der andern Rheinseite nicht unmittelbar gegenüberlag, unterhielt lange Zeit nur eine Rheinfähre. Es erhielt erst 1932 eine große neuzeitliche Rheinbrücke, die die Verbindung schuf mit Koblenz und der Schweiz.

Die Brücke zu Laufenburg

Sie verband in kühnem Schwung die beiden Stadtteile des alten Laufenburg, der Stadt am „Laufen“, das heutige deutsche



Der Hochrhein nach der Murgmündung bei Niederwasser

phot. Döbele

und schweizerische Laufenburg. Die älteste Brücke geht wohl auf die Zeit der Stadtgründung (1207) zurück. Die ältesten Brücken waren sicherlich einfache Holzbrücken. Sie wurden durch Hochwasser oft zerstört, wie etwa 1343, 1374, 1480 und 1506. In den Jahren von 1532 bis 1541 wurde sie u. a. als Stein- und Holzbrücke wieder aufgebaut. Die Stämme für das Brückenholz wurden aus dem Hotzenwald von Hänner und „Rotzenwyhl“ bezogen. Baumeister war „meister Steffan Werher, burger zu Louffenberg“. Kurz vor der Vollendung der Brücke brach in der Stadt die Pest aus, die gegen 250 Einwohner dahinraffte. In einem Stich aus dem Jahre 1640 ist von einer „gehenkten Brugg“ — einer Hängebrücke die Rede. Ein schöner Stich von Gmelin von 1789 zeigt die Brücke zur Hälfte als gedeckte Holzbrücke, die andere Hälfte war nicht bedacht. Im Anschluß an die Holzbrücke

trug der mittlere Hauptpfeiler eine Kapelle, die St.-Antonius-Kapelle. Diese stattliche Brücke wurde 1796 von den Franzosen unter General Baillard niedergebrannt. Die Brücke wurde bald wieder aufgebaut. Doch die Kapelle wurde in der Mitte der Brücke durch die Statue des hl. Nepomuk ersetzt. Diese Brücke blieb über 100 Jahre erhalten. Beim Bau des Kraftwerkes Laufenburg/Rhina fiel mit den Stromschnellen auch die alte Brücke zu Laufenburg im Jahre 1911/12 und wurde durch eine moderne Steinbrücke ersetzt.

Die Holzbrücke zu Säckingen

Diese Brücke ist die größte noch erhaltene Holzbrücke über den Rhein, denn sie überspannt den Strom in einer Länge von 200 m. Doch sie ist nicht nur Brücke von Land zu Land, sie überspannt Jahrhunderte, Vergangenheit und Gegenwart und ist aus dem Stadtbild von Säckingen nicht wegzudenken.

Die Geschichte dieser Brücke reicht weit in die Vergangenheit zurück. Eine Holzbrücke war an dieser Stelle sicherlich schon im 12. Jahrhundert vorhanden. Doch wie die andern Hochrheinbrücken wurde auch die Säckinger Holzbrücke durch Hochwasser oft zerstört, so vor allem 1343, 1408, 1480 und 1497. Durch das Hochwasser vom 24. Juli 1480 wurde die Brücke ganz vernichtet, denn von den 12 Pfeilern wurden 11 Pfeiler fortgerissen.

1506 und 1570 wurde die Brücke stark beschädigt. In den Jahren von 1570—1590 wurde sie wohl in der heutigen Gestalt von der Stadt mit großen Opfern wieder neu erstellt. In den vielen Kriegswirren wurde sie oft zerstört, anno 1633 im Dreißigjährigen Krieg wurde sie beim Herannahen der Schweden in Brand gesteckt, und schon 1678 brannten sie die Franzosen abermals nieder. 1699/1700 erfolgte erneut der Wiederaufbau unter Meister Hannes Meier, „Werchmeister“ der Stadt Säckingen. 1774 richtete ein Hochwasser wieder gefährlichen Schaden an. Für die Instandsetzung der Brücke wurden die erfahrenen Baumeister Zimmermann Baldisschwiler und Maurermeister Zech aus Laufenburg herangezogen. 1799 steckten die Franzosen unter General Moreau wieder 2 Joche in Brand. Im 19. Jahrhundert wurde die Brücke nicht ernstlich gefährdet. Größere Reparaturen wurden in den Jahren 1843, 1886 und 1925/26 durchgeführt.

Durch den Bau des geplanten und nunmehr konzessionierten Kraftwerkes Säckingen schien die alte Holzbrücke ernstlich bedroht zu sein. Dank dem entschiedenen Eintreten der Heimatschutzverbände und hier besonders des Landesvereins Badische Heimat e. V. und der Denkmalschutzbehörden konnte diese Gefahr abgewandt werden. Zur Zeit werden ihre Pfeiler gründlich instand gesetzt und fundiert, damit die Brücke den künftigen Aufgaben gewachsen ist. So bleibt die Säckinger Holzbrücke als eines der ehrwürdigsten Baudenkmäler am Hochrhein der

Stadt und der Landschaft für die Zukunft erhalten. Da die Stadt eine direkte Verbindung mit der Schweiz braucht, so wird die Brücke für den Personen- und Stadtverkehr noch wertvolle Dienste leisten können. Zur Bewältigung des Großverkehrs soll später eine neuzeitliche Überlandbrücke im äußeren Bereich der Stadt errichtet werden.

Die Brücke zu Rheinfelden

Auch das alte Rheinfelden hatte eine Holzbrücke, durch die es in zwei Teilen mit dem rechten Ufer verbunden war. Sie wurde dort errichtet, wo zwei Inseln aus dem Rhein ragten. Die größere von beiden, eine Felseninsel, trug die wehrhafte Burg Stein, auf der einst die Grafen von Rheinfelden ihren Sitz hatten. Graf Rudolf von Habsburg, der spätere König, war oft dort zu Gast, und Rudolf von Rheinfelden, der Gegenkönig Heinrichs IV., saß auf dieser Felsenburg im Rhein. Die Brücke bestand aus zwei Teilen; der eine Teil verband die Stadt mit der Burg Stein; der andere Teil, eine gedeckte Holzbrücke, verband die Burg mit dem Böckersturm, einem viereckigen Turm, von dem man über eine Fallbrücke zum heutigen badischen Ufer gelangen konnte. Die Burg Stein wurde kurz vor 1690 in ein Kastell umgebaut. Dieses war wie die Brücke ein wichtiges Glied der Wehranlagen der alten Stadt Rheinfelden. Die Brücke wurde auch oft durch Hochwasser zerstört. 1445 wurde sie ein Opfer der Belagerung, 1634 wurde sie von den Schweden, 1678 und 1796 von den Franzosen in Brand gesteckt. 1744 wurde das Kastell vollkommen zerstört und auch der Böckersturm gesprengt. 1807 wurde die alte Brücke größtenteils abgebrochen und durch Baumeister Baldisschwiler umgebaut. Es entstand in zwei Teilen eine Holzbrücke mit Ziegelbedachung. Diese Brücke wurde 1843 und 1854 abermals instand gesetzt. Am 12. Juni 1897 wurde die Nordbrücke durch Brand zerstört. 1911/12 wurden die letzten



Sonnenuntergang am Hochrhein bei Murg

phot. Eckert

Teile der alten Brücke abgebrochen und die heutige Eisenbetonbrücke erbaut.

*Kraftwerke entstehen und verändern
die Landschaft*

Die Jahrhundertwende bedeutet auch einen Wendepunkt in der Geschichte des Hochrheingebietes, denn 1898 entsteht das erste Kraftwerk am Hochrhein. Seitdem es möglich war, die elektrische Energie ohne größere Verluste auf große Strecken weiterzuleiten, ging man dazu über, auch am Hochrhein Großkraftwerke zu errichten, um die Wasser des Rheins für die Stromgewinnung nutzbar zu machen. So sollten am Rhein von Konstanz bis Basel auf einer Strecke von rund 150 km bei rund 150 m Gefälle nach und nach 13 Rheinkraftwerke entstehen, von denen folgende bereits bestehen: Rheinfelden (1898), Augst-Wyhlen (1912), Laufenburg (1912), Eglisau (1920), Ryburg-Schwörstadt

(1931), Albbruck-Dogern 1932/34), Reckingen (1940). Die Kraftwerke Birsfelden und Rheinau wurden nach dem 2. Weltkrieg vor wenigen Jahren erbaut. Der Bau des Kraftwerkes Säckingen ist konzessioniert und bereits begonnen. Das Kraftwerk Rheinfelden soll umgebaut werden.

Der Bau des ältesten Kraftwerkes zu Rheinfelden erforderte eine lange Vorbereitungszeit, vollzog sich aber ohne größere Auseinandersetzungen in der Öffentlichkeit. Die Initiative ging von der Schweiz aus. Schweizer Unternehmer entschlossen sich, zunächst bei Rheinfelden ein Kraftwerk zu errichten. Doch schon bald trat die AEG Berlin dem Unternehmen bei. Es wurde eine „vorbereitende Gesellschaft zur Nutzbarmachung der Wasserkräfte des Oberrheins“ gegründet, und bereits 1891 wurde die Konzession für das Kraftwerk Rheinfelden erteilt. Die eigentlichen Gründer waren Emil

Rathenau und Oberst Huber-Werdmüller, Orlikon/Schweiz. Die Ausführung des Projektes wurde längere Zeit durch Schwierigkeiten finanzieller Art aufgehalten. Am 27. Dezember 1894 konnte die Firma „Kraftübertragungswerke Rheinfelden AG“ errichtet und im Handelsregister eingetragen werden. Der Kraftwerksbau wurde im Sommer 1895 begonnen, und im Sommer 1898 konnte ein Teil des Kraftwerkes in Betrieb genommen werden. Das Kraftwerk Rheinfelden, das mit 20 Maschinen 32 000 PS erzeugt, ist heute hinsichtlich seiner Produktionskapazität das kleinste der Rheinkraftwerke. Es beliefert die Rheinfelder Industrie mit Strom und wurde der erste Stromversorger für die Hochrheingemeinden, für den Hotzenwald (Waldelektra), für das Wehra- und Wiesental.

Die Verhandlungen für den Bau des Doppelkraftwerkes Augst-Wyhlen reichen in das Jahr 1896 zurück. Damals stellte der Kanton Basel-Stadt bei der badischen Regierung den Antrag auf Erteilung einer Konzession zum Bau eines Rheinkraftwerkes mit zwei Betriebsstätten in Augst und Wyhlen. Das Stauwehr sollte oberhalb des Augster Gewildes quer durch den Rhein gebaut werden. Die Verhandlungen zogen sich hin. Im Jahre 1903 traten mit dem Kanton Basel-Stadt auch die „Kraftübertragungswerke Rheinfelden AG“ als Gesuchsteller auf. Nach Erteilung der Konzession durch die Regierungen wurde das Werk Augst-Wyhlen als erstes Rheinstaukraftwerk gebaut und 1912 in Betrieb gesetzt. Für die Schifffahrt wurde es bereits auf der linken Rheinseite mit einer Schleusanlage von 90 m Länge und 12 m Breite ausgestattet.

Der Bau des Kraftwerkes Laufenburg löste indessen schwere Kämpfe aus. Die Vorverhandlungen setzten schon 1893 ein. Als Hauptinteressenten, die sich später zu einem Konsortium zusammenschlossen, traten auf: die Firma Felten-Guillaume, Müllheim/Rh.,

S. Z. de Ferranti, limited in London und die „Schweizerische Druckluft- & Elektrizitätsgesellschaft“ in Bern. Da aber die Stromschnellen geopfert werden sollten, so führte dieses Kraftwerksprojekt zu heftigen Auseinandersetzungen zwischen den Anhängern des Natur- und Heimatschutzes und den Verfechtern des technischen Fortschrittes, für welche vor allem Ingenieur Trautweiler auftrat. Der Heimatschutzverein zu Laufenburg erhob Einspruch. Der Streit zog weite Kreise im In- und Ausland. Männer wie Professor der Volkswirtschaft Johannes Fuchs in Freiburg und Professor Schulze-Naumburg mit den besten Vertretern des geistigen und künstlerischen Deutschlands traten (1904) entschieden für die Erhaltung der Stromschnellen ein. In der Tat hätten die Stromschnellen durchaus gerettet werden können. Zwei Projekte standen sich gegenüber. Das eine Projekt, getragen von den Kreisen des Kapitals und der Technik, trat für die heutige Lösung ein. Das andere Projekt, das die Stromschnellen erhalten wollte, sah den Bau eines Zuleitungskanals im alten (eiszeitlichen) Strombett rückwärts des Schloßberges vor; das Kraftwerk selbst hätte im „Schäffigen“ etwas unterhalb des heutigen Kraftwerks errichtet werden sollen. Der Kampf tobte hin und her. Die Gemeinderäte der beiden Laufenburg waren aber an der Erhaltung der Stromschnellen nicht sonderlich interessiert, weil, wie sie erklärten, „die vielgepriesene Schönheit der Laufenburger Landschaft bisher kaum ein Dutzend Fremde nach Laufenburg geführt“ hätte. Man stelle sich aber vor, welche Anziehungskraft die stromgeteilte Stadt am Laufen heute wohl für den Fremdenverkehr hätte, wenn damals die Stromschnellen erhalten worden wären. So wollte es aber das Geschick anders. Kapital und Technik, Profitgier und Eigennutz siegten, die Stromschnellen wurden gesprengt, die alte Brücke wurde abgebrochen, und das Kraftwerk wurde in der heutigen Gestalt

gebaut. Die Konzession für das Kraftwerk wurde seitens der badischen Regierung am 30. Juli 1906 erteilt. Der Bau wurde 1908 begonnen und 1912 fertiggestellt. Die Kraftnutzungsleistung des Werkes betrug 52 000 PS.

Die ersten Verhandlungen über die Errichtung eines Großkraftwerkes Ryburg-Schwörstadt wurden schon 1910 eingeleitet. Schon damals wurde ein Konzessionsgesuch eingereicht, doch die weitere Behandlung des Projektes wurde durch den Ausbruch des Weltkrieges 1914/18 gehemmt. Im Jahre 1922 schlossen sich die „Kraftübertragungswerke Rheinfelden AG“ mit der „Motor Columbus AG“ in Baden/Schweiz zu einem Konsortium zusammen und betrieben gemeinsam den Kraftwerksbau. Der Bau wurde 1927 begonnen und 1931 fertiggestellt. Ryburg-Schwörstadt ist das typische Beispiel eines modernen Großkraftwerkes. Das Werk besitzt vier große Turbinenanlagen, von denen eine allein eine Leistung von 35 000 PS hat. Die Leistung einer Turbine ist hier also größer als die Leistung des ganzen Kraftwerkes zu Rheinfelden.

Auch das Kraftwerksprojekt Säckingen hat schon eine lange Vorgeschichte. Sie reicht in das Jahr 1914 zurück. Bereits am 7. April 1914 erstattete Ingenieur Gruner aus Basel dem Stadtrat Säckingen Bericht wegen des Baues eines Kraftwerkes für die Stadt Säckingen. Doch die Verhandlungen kamen wegen des Krieges nicht voran, und die Regierung verweigerte zunächst die Konzession, weil die Finanzierung nicht gesichert sei. Das Kraftwerk sollte ursprünglich unterhalb der Brücke erstellt werden. Die Kraftwerksfrage wurde immer wieder erörtert, sie trat aber erst nach dem zweiten Weltkriege in den Jahren 1956/57 in das entscheidende Stadium. Die Diskussion ging darüber: soll das Kraftwerk oberhalb oder unterhalb der

Brücke erbaut werden? Die Entscheidung fiel zugunsten eines Kraftwerkes oberhalb der Säckinger Brücke. Die Konzession für das Kraftwerk Säckingen ist erteilt, der Bau bereits begonnen, und die ersten schmerzlichen Wunden sind bereits geschlagen.

So sind die Kraftwerke am Hochrhein geworden und entstanden. Sie sind gewiß Ausdruck einer neuen Zeit mit neuen Aufgaben, sie verkörpern ein neues Zweckdenken und eine neue Baugesinnung. Doch in den sechs Jahrzehnten, die seit der Entstehung des ersten Rhein-Kraftwerkes dahin gegangen sind, weisen diese stattlichen Wasserkraftanlagen bereits ihre eigene Geschichte auf, und der Wandel in Baustil und technischer Ausstattung läßt sich bereits aus der Entwicklung dieser Werke deutlich verfolgen. Trägt das Werk Rheinfelden noch ganz die Merkmale der ersten Entstehungszeit, zeigt das Werk Laufenburg in seiner massigen Bauweise noch gewisse Anklänge an historische Stilformen, so sind die späteren Werke wie Eglisau, Reckingen, Dogern-Albbruck ganz von technischer Zweckmäßigkeit und Sachlichkeit getragen. Das Werk Ryburg-Schwörstadt wirkt aber durch seine Einfachheit und Großzügigkeit im Stil auf seine Weise monumental und fügt sich der Landschaft ein. Oberbaurat J. Schlippe hat im Jahresband „Hochrhein und Hotzenwald“* die technische Bedeutung dieser Werke und ihre positive Seite im Rahmen der Landschaft treffend herausgestellt, und was dort (1932) über die Aufgaben des Natur- und Denkmalschutzes gesagt wurde, hat heute noch volle Gültigkeit.

Doch selbst bei Beachtung aller positiven Gesichtspunkte bleibt es dennoch wahr, daß durch jeden Kraftwerksbau die Landschaft am Hochrhein ein gut Stück ihrer Ursprünglichkeit und ihrer Eigenart verloren hat.

* „Hochrhein und Hotzenwald“ - Jahresband 1932, herausgegeben vom Landesverein Badische Heimat e. V., S. 100 ff.

Jeder Kraftwerksbau bringt schwere Eingriffe in die Natur und fordert schwere Opfer.

Das Bild des fließenden Stromes schwindet mehr und mehr, und nach Errichtung aller Kraftwerksanlagen wird der Hochrhein nur noch aus einem stufenweisen System von Stauseen bestehen. Die Landschaft am Hochrhein wird dadurch ihre bisherige natürliche Eigenart und Ursprünglichkeit eingebüßt haben.

Auch der Bau des Kraftwerkes Säckingen ist mit schweren Veränderungen in Natur und Landschaft verbunden. Die Uferlandschaften werden stark umgestaltet. Der „Plattenort“ verschwindet. Das gegenüberliegende Hochufer mit der „Sissler Nase“ wird abgetragen, und an einer der reizvollsten Stellen legt sich das Kraftwerk quer über den Rhein, und der prächtige Blick auf Säckingen — der „Hans-Thoma-Blick“ — geht verloren. Die Stromlandschaft oberhalb des Werkes wird stark technisiert. In Murg, das durch den Kraftwerksbau stark betroffen wird, entsteht ein hoher Rheindamm, der das bisher so liebevolle Landschaftsbild am Rhein stört und stark beeinträchtigt. Fruchtbare Ufergelände gehen verloren, und der Höherstau des Rheins hat schwerwiegende Nachteile.

Hier muß der Natur- und Landschaftsschutz darüber wachen, daß durch diese Kraftwerksbauten die Landschaft am Rhein nicht weiter beeinträchtigt wird.

Die Belange der Landschaft sollen gewahrt werden bei der Anlage der Werke, bei der Einfassung der Kanäle und bei der Gestaltung der Ufer- und Dammbauten. Diese Anlagen sollen so geschaffen werden, daß jede schematische, technische Verödung der Landschaft vermieden wird, damit das natürliche Bild der Landschaft weitestgehend gewahrt und erhalten wird. Auch bei der Wahl der Materialien und bei der Bepflanzung der Uferbauten muß dies zum Ausdruck kommen.

Es müssen vor allem auch umfassende und einheitliche Maßnahmen getroffen werden, damit die Wasser des Hochrheins zum Schaden der Fischerei nicht weiter durch ungeklärte und schädliche Abwässer verunreinigt und unbrauchbar gemacht werden. Sämtliche Gewässer von seiten der Gemeinden oder der Industrie dürfen nur geklärt in den Rhein geleitet werden.

Alle diese Maßnahmen müssen darauf gerichtet sein, den Charakter und die Ursprünglichkeit der Landschaft am Hochrhein weitmöglichst zu erhalten. Es ist dies dringend nötig, denn leider wurde schon zu viel verdorben. Baumaßnahmen und Veränderungen in der Landschaft können vor dem Urteil der Zukunft nur dann bestehen, wenn sie nicht nur rein technischen Zwecken und materiellen Interessen dienen, sondern vielmehr echtem Taktgefühl und höchstem Verantwortungsbewußtsein vor den Werten der Natur und der Landschaft entspringen.