

Eine Wasserstrasse von Olten nach Basel : Olten im Brennpunkt kühner Kraftwerkprojekte

Autor(en): **Schärer, Peter**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Oltner Neujahrsblätter**

Band (Jahr): **66 (2008)**

PDF erstellt am: **11.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-659065>

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.

Eine Wasserstrasse von Olten nach Basel

Olten im Brennpunkt kühner Kraftwerkprojekte

Peter Schärer



Hier in der Rankwog, wo die Aare vor dem Faltenjura zurückweicht, wäre ein Teil des Wassers in einen Tunnel abgezweigt und über 20 km weit in ein Kraftwerk bei Mumpf am Rhein geleitet worden. Der Entonnoir, bzw. das Schluckloch mit Regulierwerk, wäre wohl in den Bereich zu liegen kommen, wo im Bild die drei Schwäne gründeln.

Kaum war der Transport von Starkstrom möglich geworden, richtete sich das Interesse der Stromerzeuger auf den Jurasüdfuss. Hier in den tieferen Lagen des schweizerischen Mittellandes, wo Aare, Limmat und Reuss im «Wasserschloss der Schweiz» bei Turgi mehr als die Hälfte des Landes entwässern¹, bietet sich der Nutzung der Wasserkraft ein weites Feld. Aareabwärts bestanden vor 1880 schon Anlagen in Aarau (Jura-Zementfabrik und Stadt Aarau) und in Turgi, wo die Firma Bebié mit der Energie ihre Spinnerei betrieb. Aareauf folgten 1888 bzw. 1894 in Luterbach Anlagen der Kammgarnspinnerei und der Gesellschaft des Aare- und Emmekanal. In der Region Olten hielt das Zeitalter der Elektrizität mit dem Bau des Kraftwerks Wynau im Kanton Bern Einzug, welches mit seinem rechtsufrigen Maschinenhaus 1895 in Dienst gestellt wurde und mit 4000 PS (Ausbau 5500 PS) weit herum eines der grössten war. In dieser Zeit rangelten die Aarburger und die Oltner jahrelang um ihre konkurrierenden Projekte Aarburg-Ruppoldingen und Olten-Klos, welche je von den Kantonsregierungen Aargau und Solothurn favorisiert wurden. Schliesslich entstand 1896 das Werk Ruppoldingen der AG Elektrizitätswerk Olten-Aarburg

mit Sitz in Olten.² Das Werk brachte vorerst 3000 PS und wurde 1903 mit einer Akkumulierungsanlage versehen, welche 1200 PS beisteuern konnte.³ Solche Kraftwerksbauten verschlangen ein Heidengeld, brachten aber auch satte Erträge. So kostete die Erstellung des Werks Ruppoldingen 4,2 Mio. Franken. Im selben Jahr wurden in der Schweiz 13 weitere Werke fertiggestellt mit einer Gesamtleistung von 22 070 PS Leistung. Jedes Jahr folgte in der Regel ein halbes bis ein ganzes Dutzend kleinere Werke, insbesondere in den Alpen, aber auch am Jura und in der Nähe grösserer Städte. Die Zahlen bezeugen die gewaltige Energienachfrage, welche die stürmisch wachsende Wirtschaft im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts in Gang gesetzt hatte. So haben neu erstellte und Leistungserweiterungen bestehender Werke von 1900 bis 1905 einen Zuwachs von 97 740 PS erbracht; in den folgenden fünf Jahren bis 1909 kamen 250 394 PS dazu.⁴ Von 1890 bis 1910 verwandelte die elektrische Energie nicht nur den Antrieb, die Produktionsprozesse, die Heizung und das Transportwesen, sondern das gesamte gesellschaftliche und individuelle Leben.

Elektrizität – das Alltagsthema um 1900

Aus der bescheidenen Nischentechnik, welche für Hotels, Restaurants, luxuriöse Haushaltungen, Büros, Werkshallen und bestenfalls in Theater- und Konzertsälen ein helleres und rauchfreies Licht gab, war eine Grosstechnik geworden, die zu unerhörten Projekten ermunterte, Tagesgespräch war und die Fantasie anregte. Dazu verhalf vielleicht auch die Tatsache, dass die erste Phase der Entwicklung ganz der privaten Initiative zu verdanken war. Kühne Projekte und fantastische Pläne schossen, vorerst noch ungehemmt durch bundesrechtliche Schranken, ins Kraut, und die Kantone sahen sich von Konzessionsgesuchen regelrecht belagert. Erst nach 1910 trat die öffentliche Hand massgebend bei Produktion und Vertrieb der neuen Energie auf den Plan⁵, nachdem die Bundesverfassung 1908 durch den Artikel 24bis ergänzt worden war. Seit da hat der Bund die Oberaufsicht über die Ausnützung der Wasserkräfte.⁶

Im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts begann die wachsende Industrie einen gewaltigen Energiehunger zu entwickeln. Daran beteiligt war auch der Betrieb des weit verzweigten Schienennetzes, welches um die Jahrhundertwende zu den SBB zusammengeschlossen wurde und mit dem Bau des Simplons seinem endgültigen Ausbau mit einer zweiten Alpentransversale entgegenstrebte.

Der Import von Energierohstoffen, namentlich von Kohle, war gewaltig angestiegen. Von 1898 bis 1904 soll die Schweiz Steinkohle im Wert von 415 000 000 Franken eingeführt haben. Etwa zum selben Zeitpunkt hat sich die Produktion von elektrischer Energie aus Wasserkraft auf 300 000 PS summiert. Davon ist für den Bahn- und Strassenbahnbetrieb lediglich etwa 13% verwendet worden. Die Möglichkeit, mit dem stetigen Ausbau der Wasserkraftnutzung von solchen Importen unabhängig zu werden, musste insbesondere jenen Kreisen ins Auge fallen, denen die Vollelektrifizierung der Bahnen und die energiepolitische Autarkie des Landes ein Anliegen war. Seit 1901 beschäftigte sich eine Sonderkommission des SBB-Verwaltungsrates mit dem Geschäft der Vollelektrifizierung der Bundesbahnen⁷. 217 000 von diesen 300 000 PS sind anno 1904 in Werken über 500 PS erzeugt worden⁸. Grosse Werke lagen im Trend, die Zeit der kleinen betriebseigenen Werke schien vorüber zu sein. So kam es auch, dass Projekte von gigantischen Ausmassen gewälzt wurden.

«Ein Kanal durch den Hauenstein!»

Als am Anfang des letzten Jahrhunderts neben der Gott-hardlinie der Simplon eröffnet war, entpuppten sich die bestehenden Juraübergänge als Engpass. Ähnlich wie heute konkurrenzten sich verschiedene alte, neue und neu aufgelegte Projektvarianten. Bern und mit ihm unsere Kantonshauptstadt, welche natürlich ihre «Solothurn-Münster-Bahn» hätte aufwerten wollen, forcierten einen von Basel nach Westen verlegten Juradurchstich. Sie

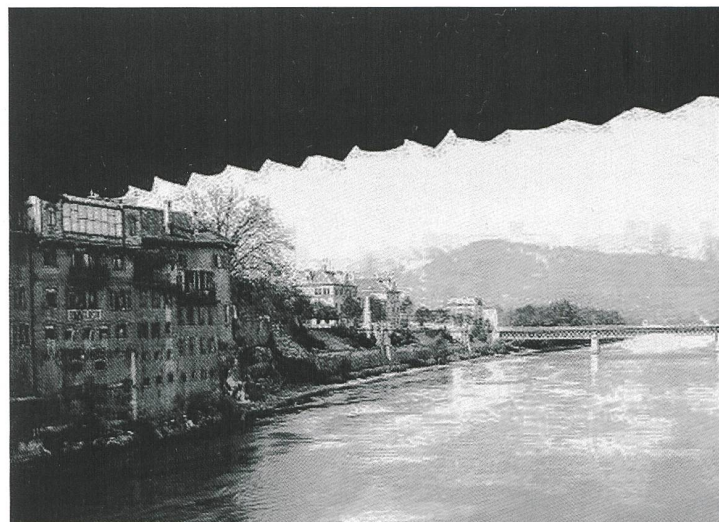
Rechts: Kartenskizze des Stollenverlaufs Olten–Mumpf
Zürcherische Freitagszeitung, 2. März 1906. Basis: Siegfriedkarte
der Schweiz



fanden sich plötzlich im Lager derjenigen, die die alte Wasserfallenbahn wieder entdeckten. Dagegen schien es im Raume Olten-Luzern logisch, den Hauenstein tiefer zu legen und auf diese Weise schneller zu machen, was wiederum die andern als verrückte Idee einer «unterirdischen Bahn» abtaten.⁹ Neben dieser Bahn- und Elektrizitätsdiskussion kam auch das Thema der Schifffahrtsverbindung zwischen Rhône und Rhein wieder auf. Zwar hatten die Eröffnung der Bahnverbindungen und der Bau von Flusskraftwerken den Schiffsverkehr namentlich auf den Fliessgewässern schon fast zum Erliegen gebracht. Dennoch schien die Vorstellung von der Rhone-Rhein-Verbindung wieder zu erwachen.

Die wohl kühnste Lösung für diese Verkehrsprobleme entstand während einer Dampferfahrt von Yverdon nach Solothurn, zu der im August 1906 die Schifffahrtsgesellschaft Neuenburger- und Murtensee eingeladen hatte. Die Fahrt sollte Erkenntnisse über die Erweiterung der Verkehrsverbindungen auf den Juragewässern bringen. Unter den Teilnehmern weilte selbstverständlich der Präsident des Direktionskomitees der Schifffahrtsgesellschaft Louis Cardinaux (1859–1914), Ständerat, Staatsrat und als solcher Vorsteher des Freiburger Baudepartements. Er war zu seiner Zeit einer der bekanntesten Befürworter staatlicher Elektrizitätswerke und förderte mit grossem Elan die Bahnlinien Freiburg–Murten–Ins und die Greyerzer Bahnen¹⁰. Es muss eine erhebende Fahrt gewesen sein in jenem August 1906, jedenfalls hat sie den Freiburger Standesherrn zu einem verkehrs- und energiepolitischen Höhenflug angeregt, dessen Echo gar von Paris zurück nach Solothurn wiederhallte.¹¹

«... Der Vorsteher des Baudepartements von Freiburg ist mit dem Erfolg dieser Versuchsfahrt über Erwarten zufrieden und zweifelt nicht daran, dass mit der Zeit die Wasserstrasse zur Verbindung der Schweiz mit der Nordsee wieder zu Ehren kommen wird wie früher, wo unsere Vorfahren kaum eine andere Reiseroute nach Holland kannten als den Rhein, kaum ein anderes Verkehrsmittel als das Schiff. Doch werden die im Unterlauf der Aare und im Rhein bis in die Nähe von Basel häufigen Kraftwerke dem Betrieb grosse Schwierigkeiten bereiten, wenn man sie nicht mit einem Parallel-Kanal umgeht. Da wäre aber eine Wasserstrasse von Olten nach Basel durch einen neuen Hauensteintunnel kaum teuer und wesentlich kürzer. Der Tunnel könne zugleich dem Bahnverkehr dienen, da der jetzige sowieso nicht mehr genügt. Auf der Nordseite des Juras wäre auf weiten Strecken bloss das Bett der Ergolz zu verbreitern und zu vertiefen. Man könnte sehr leicht bei Anwendung des Schleusensystems den Kanal zugleich zur Verwertung der Wasserkraft und zur Erzeugung von Elektrizität benützen. Denn Olten liegt 125 Meter höher als Liestal. Es liessen sich schätzungsweise 70 000–80 000 Pferdestärken gewinnen. Dies würde auch die Kosten des Kanals, rund 105 Millionen, weniger erschreckend erscheinen lassen. Was vorläufig sicher steht, das ist, dass Cardinaux sich mit den Baudirektoren von Bern und Solothurn in Verbindung setzen wird, um die zur Schaffung eines regelmässigen Schiffsverkehrs zwischen Yverdon und Solothurn erforderlichen Mittel zu erhalten. Der Gewährsmann



Amthausquai vor 1917 – Der Fuss der Quaimauer liegt über der Wasserlinie auf dem Ufer.



Amthausquai heute. Der Fuss der Mauer liegt auch bei Niedrigwasser unter dem Wasserspiegel. Der Rückstau von Winznau wirkt sich bis ins Chessiloch aus. Kein Ruhmesblatt für Olten sind der traurige pflegliche Zustand der Mauer und die nachlässige Bepflanzung der einst prunkvollen Quaianlagen.

des «Eclair» hebt besonders hervor, wie rubig und sachlich ihm Cardinaux alle diese Zukunftsmusik vorspielte, keine der dem grossen Plan im Wege stehenden Schwierigkeiten verkennend oder verachtend, aber als zäher Schweizer fest entschlossen zu deren Überwindung und sie rubig ins Auge fassend.»

Ein wahrhaft kühner Wurf, der dem Hirn des 47-jährigen Juristen und Staatsmanns entsprungen ist! Bestechend auch der Vorschlag für die Finanzierung: Über den Energiepreis die Infrastrukturkosten abzudecken tönt jedenfalls heute, 100 Jahre später, gar nicht mehr so visionär. Und wie ist dieses «Traumgesicht» in Olten aufgenommen worden? Am folgenden Samstag – es war der 18. August 1906 – setzte der Redaktor der Oltnen Nachrichten eine wortwörtlich identische Wiedergabe des Berichts in die



Mumpf, Ortsteil Burgzelgli, südlich des Bahndamms Standort des Maschinenhauses des Kraftwerks Olten-Mumpf, wo die Druckleitungen aus dem Wasserschloss im Chriesiberg nach 75 Metern Fallhöhe das Aarewasser aus der Oltner Rankwog bei Quote 362,5 auf die Turbinen gebracht hätten.

Vermischten Meldungen. Bloss zwei Änderungen hat er vorgenommen. Die eine ist ein eingefügtes Fragezeichen hinter der Wendung «Was vorläufig sicher (?) steht, das ist ...», als ob er seine Leserschaft vor einer solchen Utopie schützen wollte. Mit dem Titel schliesslich verwies er die ganze Angelegenheit in den Orkus der Nichtigkeiten. Er lautet: «Ein Hundstageprojekt».¹²

Wenig Sinn für Visionen in der Oltner Presse

Bereits im Frühling des Jahres 1906 – die Hundstage waren noch weit weg und der 1. April auch – hatte das Oltner Tagblatt seinen Lesern ein Projekt aufgetischt, von dem die Redaktion ebenso wenig gehalten zu haben scheint.¹³ Aufgeschnappt hatte man es in einer Beilage der Zürcherischen Freitagszeitung¹⁴ und die einleitenden Worte sprechen für sich und den knochentrockenen Oltner Realitätssinn: «Das Kraftwerk Olten-Mumpf. Das ist aber grossartig! Ein Korrespondent der Zürcherischen «Freitagszeitung» entwickelt unter obigem Titel folgendes Projekt: ...» Auch er beschränkt sich auf die wortwörtliche Wiedergabe des erwähnten Berichts aus der Zürcherischen Freitagszeitung und schliesst mit dem lakonischen Satz: «Da das Projekt jedenfalls ziemlich als Zukunftsmusik ertönt, erlassen wir es, Fastenbetrachtungen darüber anzustellen, jedem, der sich dazu berufen fühlt, ein ergiebiges Thema!»

Dabei kam nun diese Vision in einem ganz realistischen Kleid daher, war dokumentiert mit einer kartographischen Skizze auf der Grundlage der Siegfriedkarte und unterlegt mit geologischen, hydrographischen und volkswirtschaftlichen Details, mit Quoten und Höhenangaben, die absolut plausibel sind. Aktuellen Bemühungen ist es

schliesslich doch noch gelungen, die Urheberschaft ausfindig zu machen, sodass der Satz des OT-Redaktors heute keine Geltung mehr hat: «Von wem und bei wem das betreffende Konzessions-Gesuch vor Jahresfrist eingereicht worden ist, ist uns nicht in Erinnerung.»¹⁵

Der anonyme Autor weist eingangs auf die ausserordentlich teuren Steinkohleimporte hin und schätzt die bevorstehende Vollelektrifizierung der Bundesbahnen auf 200 000 PS. Sein Schluss: «Der ökonomische Ausbau der nötigen Wasserkräfte drängt sich somit in den Vordergrund ...»¹⁶

Stellen wir die heutigen Öl- und Gasimporte dagegen und bedenken die Prognosen für künftigen Energiebedarf einer auch nur leicht wachsenden Wirtschaft, stellen wir fest, dass sich gar nicht so viel geändert hat in den verflissenen hundert Jahren. Der Hunger nach Energie ist eher noch gewachsen. Er wird uns nach langen Moratoriumsjahren demnächst wohl die Neuauflage eines weiteren Kernkraftwerks bescheren.¹⁷ Warum also das Projekt eines Kraftwerks Olten-Mumpf der Verschwiegenheit des Zeitungsarchivs überlassen?

Für 117 Mio. Franken mehr als 25% des Angebots erzeugen!

«Zur Erweiterung der Hülfquellen unseres Landes ist vor Jahresfrist die Konzession für das Wasserwerkprojekt Olten-Mumpf nachgesucht worden, welches die Wasserkräfte der Aare ohne weitere Zersplitterung zur Verwendung bringen soll.» Nach dieser Einleitung umreisst der Korrespondent der Zürcherischen Freitagszeitung das Werk in groben Zügen so: In der Rankwog bei Winznau, wo die Aare fast rechtwinklig in Richtung Nordost auf den Faltenjura stösst, sich um 110° wendet und gegen Südosten weiterfliesst, sollte ein Schützenwehr den Fluss auf die Quote 390,7 stauen. Das Staugebiet sollte sich bis in die Klos erstrecken, hätte also dieselben Auswirkungen für den Aarelauf bis Olten gehabt wie das seither gebaute Wehr in Winznau. Zehn Meter unter dieser Stauquote sollte ein Teil des Aarewassers durch zwei 20,6 Kilometer lange Tunnel durch den Jura zu einem Maschinenhaus in Mumpf geleitet werden. Die Stollen hätten durch drei Kantone geführt. Dabei wären Solothurn mit 3,8 km, Baselland mit 8,9 km und der Aargau mit 7,9 km bedacht worden. Die Sohle des Tunnels sollte beim Eingang auf der Quote 380,5 liegen und im Wasserschloss am Abhang des Chriesiberges ob Mumpf bei 362,5 ankommen. Das Gefälle hätte somit 0,88‰ betragen. Bis zu den Turbinen am Bahndamm der Strecke Rheinfelden–Frick hätte das Wasser 75 Meter Fallhöhe zurückgelegt. Man rechnete damit, der Aare bis zwei Drittel der Niedrigwassermenge zu entnehmen. Das hätte aus der detailliert aufgelisteten Abflussmenge der Neunzigerjahre gemittelt den Wert von 65 Kubikmeter pro Sek. ergeben. Mit diesem Angebot hoffte man, aus dieser Anlage 135 000 PS herauszuholen, was etwa ein Viertel des gesamten Angebots der damaligen schweizerischen Stromerzeugungsanlagen ausgemacht hätte.

Für eine ausreichend grosse Dampferstation, die notwendigen Industrieanlagen und die Umformerstation hoffte man, Land von der Bürgergemeinde Olten im

Industriegebiet Tannwald zu erhalten. Da spekulierte man auch auf einen geeigneten Geleiseanschluss in der Nähe der SBB-Werkstätten. Die Kosten von höchstens 117 Millionen Franken sah man im Zusammenhang mit den bevorstehenden Ufersanierungen, für welche die Aargauer Regierung bereits 2,6 Millionen veranschlagt habe. Diese Kosten würden sich durch den Bau dieses Kraftwerkes bedeutend verringern, auch wären die Abflussverhältnisse der Reuss günstiger zu gestalten. Schliesslich dürften alle Grundstücke an der Aare von Olten bis Stilli aufgewertet sein, weil sie jetzt nicht mehr mit Hochwasserschäden rechnen müssten. Die kleineren Kraftwerke zwischen Olten und Beznau würden kaum durch das neue Grosskraftwerk beeinflusst und könnten weiterarbeiten. Selbst Beznau dürfte im bisherigen Rahmen mit 200 m³ pro Sekunde weiterproduzieren, jetzt einfach ohne Bedrohung durch Hochwasser. Das Werk Laufenburg beziehe seine Kraft ohnehin aus einem Regulierbecken wie die weiter unten gelegenen Kraftwerke am Rhein alle auch. Auch hier sah man keine Beeinträchtigung der Betriebsergebnisse. Man verglich damals die Rentabilität eines neuen Kraftwerks, indem man die zu erzielende PS-Leistung ins Verhältnis zu den Baukosten inkl. Bauzinsen setzte. Für Olten-Mumpf wären gemäss Konzessionsgesuch PS-Kosten von zwischen 550 und 1200 Franken entstanden, je nach erwarteter Auslastung. Das waren in der Tat abschreckende Kosten, produzierte doch das Werk Ruppoldingen die PS-Leistung für 222 Franken, Gösgen ab 1917 für 385 Franken. Olten-Mumpf hätte also erst nach einer längeren Betriebsdauer rentabel sein können.¹⁸

Kaum eine Änderung für Olten

Wie sähe das Gebiet der Rankwog aus, wäre da nicht das jetzige Stauwehr des Kraftwerks Gösgen erstellt worden, sondern das «Schützenwehr» des Kraftwerks Olten-Mumpf? In der Rankwog-Schleife hätte die Aare also einen zehn Meter tiefen, in zwei Trichtern mündenden, regulierbaren Entonnoir erhalten, über welchen ein Teil des Wassers in die beiden 9,9 Meter messenden Tunnel eingelaufen wäre. Diese hätten unter der Wilmatt und Mahren direkt durch den Fuss des Dottenbergs hindurchgeführt. Westlich an Oltingen und Anwil vorbei hätten sie ihren Weg in gerader Linie bis unter die Strasse zwischen Wegenstetten und Schupfart gefunden. Hier bei Kilometer 15 hätten sie die Stelle der geringsten Überdeckung erreicht, hätten da, noch immer in einer Tiefe von 91,8 Metern unter der Oberfläche, eine Abbiegung von 45° beschrieben. Richtung Nordwesten wären sie nach fünf Kilometern in einem Wasserschloss, 183 Meter unter der höchsten Erhebung des Chriesbergs im Buechwald über Mumpf eingetroffen. Nach einer Biegung von etwa 60° in Richtung Nordost hätten die Druckleitungen das Aarwasser 75 Meter tief auf die Turbinen im Maschinenhaus in der Nähe des Friedhofs fallen lassen. Der Flussabschnitt von der Rankwog bis Olten hätte sich also nur geringfügig vom heutigen Anblick unterschieden. Der Fuss der Ufermauer am Amthausquai zwischen Bahnhofbrücke und



Mumpf-Blick von der Anhöhe des Tafeljuras Richtung Norden zum Rhein. Rechts ausserhalb des Bildes wären die Druckleitungen des Kraftwerks Olten-Mumpf gebaut worden.

Zieleep-Felsen, Prunkfassade von Olten seit 1893, wäre im Rückstau genau so tief versunken wie heute, da das Wehr Winznau seit 1917 etwa dieselbe Quote staut.¹⁹

Bleiben die Urheber tatsächlich im Dunkeln?

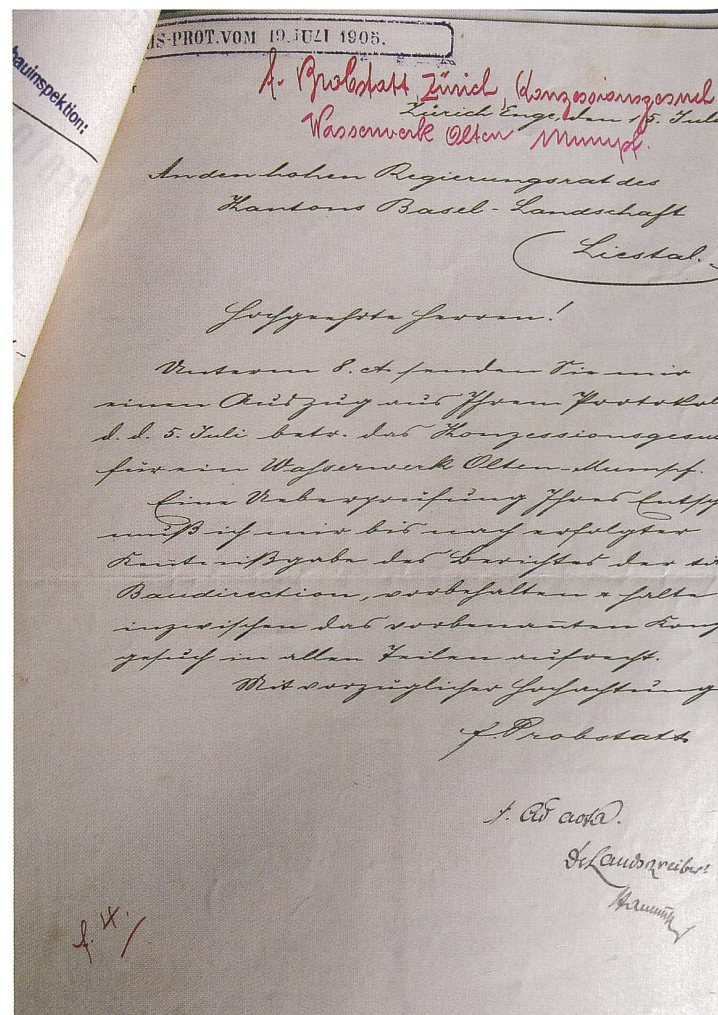
Die Frage nach der Urheberschaft dieses kühnen Projekts konnte lange nicht geklärt werden. Der anonyme «Korrespondent» der Zürcherischen Freitagszeitung behauptet aber, ein Konzessionsgesuch sei «vor Jahresfrist» eingereicht worden. Die amtlichen Archive von Solothurn und Aarau, der am meisten betroffenen Kantone, schweigen, Firmenarchive sind, wenn überhaupt erhalten, schwer zu betreten, mündliche Auskünfte bleiben in der Hektik der Zeit meist aus oder sind nicht überprüfbar.²⁰

Bleibt tatsächlich bis heute alles nur Spekulation? Da liesse sich gemäss dem Grundsatz «Cui bono?» (Wem nützte?) vom Ort der Publikation her spekulieren. War der kenntnisreiche und detailgenaue «Korrespondent» der verlängerte Arm einer Zürcher Ingenieurfirma, welche für ein Grossprojekt nach Investoren Ausschau hielt? Oder war umgekehrt die Zürcherische Freitagszeitung Sprachrohr einer Investitionsfirma vom Zuschnitt jenes Instituts am Paradeplatz, welches sich nach den auslaufenden Eisenbahnfinanzierungen nach neuen Betätigungsfeldern umsahe? Drohen tatsächlich alle unsere Überlegungen auf das Niveau jener «Fastenbetrachtungen» abzugleiten, welche der Redaktor der Oltner Nachrichten im März 1906 zu betreten sich weigerte? Ganz nah und doch weit gefehlt!

Der zuverlässigen Arbeit eines Registraturbeamten in der Baselbieter Landeskanzlei, welcher politisch «Erledigtes» nicht einfach ausschied, sondern bündelte und getreulich aufbewahrte, verdanken wir genauere Einblicke.²¹

Scheitern am Mangel an Vorstellungskraft?

Eigentlich war nicht anzunehmen, dass man ein Konzessionsgesuch im Baselland eingereicht hatte, da das Territorium dieses Kantons gänzlich untertunnelt worden wäre. Doch die Strecke von fast neun Kilometer Tunnel bewog den Ingenieur «Fr. Probstatt aus Zürich Enge»²² offenbar, gerade hier anzusetzen. Er fragte am 19. Januar 1905 die Baudirektion Baselland an, «welche Vorlagen, Pläne u. in welchem Massstabe ein Konzessionsgesuch für die Ertheilung eines öffentlichen Zwecken dienenden Wasserwerkes im Kanton Baselland begleiten müssen u. wo das betr. Gesuch eingereicht werden muss.» Er hoffe nämlich, sein Projekt könnte begrüsst werden, nachdem bekannt geworden sei, auch der Bund plane ein grösseres Kraftwerk. Die Antwort ist auf demselben Dokument als Vorlage für die Landeskanzlei angefügt und lautet: «Auf Ihre Anfrage v. 19. d. bringen wir ihnen zu Kenntnis, dass gemäss ergangenem Beschlusse unseres Landrates Konzessionsgesuche für ein Wasserwerk am Rhein an Private überhaupt nicht erteilt werden.» Darauf replizierte Probstatt am 24. Januar, sein Projekt betreffe keine Anlage am Rhein und er bitte um Rückkommen auf seine Anfrage. Die Antwort aus Liestal blieb aus. Da reichte Probstatt im März das Konzessionsgesuch offiziell ein, und zwar bei allen drei Kantonen, wie der folgende Schriftverkehr aus Liestal nachweist. Die Baudirektion Baselland fragte am 22. Juni 1905 die Baudirektionen der Kantone Aargau und Solothurn an, in welchem Sinne das Gesuch Probstatt daselbst behandelt worden sei. Die Aargauer antworteten am 22. Juni und wiesen darauf hin, «dass die hierseitige Behörde ein Eintreten auf dieses eigentümliche Projekt abgelehnt hat. Dass es für den Kanton Aargau absolut unmöglich ist, dem Entzuge von $\frac{2}{3}$ des Aareniederwassers zuzustimmen, dürfte Angesichts der Bedeutung der Aare für den hierseitigen Kanton und der bisherigen Ausnützung dieses Flusslaufes ohne Weiteres verständlich sein. Aber auch abgesehen hiervon scheint die Vorlage des Hrn. Probstatt in finanzieller und technischer Beziehung keineswegs den Anforderungen zu entsprechen, welche an derartige Projekte gestellt werden müssen. Ich habe daher die Vorlage ohne Weiteres dem Hrn. Probstatt zurückgesandt, mit der Einladung, von einer weiteren Verfolgung des Projektes Umgang zu nehmen.» Ähnlich, wenn auch weniger schroff lautete die Antwort aus Solothurn vom 27. Juni. Man halte das Projekt für undurchführbar. Schliesslich würden dadurch nationale und internationale Interessen betroffen, wenn man mehr als zwei Drittel des Aarewassers direkt dem Rhein zuführe, ohne auf die Schifffahrt und die Wasserwerke unterhalb Oltens zu achten. Immerhin endet der Bescheid nicht in einem Ceterum censeo: «Wir haben dem Gesuchsteller bedeutet, dass erst auf den Ausweis eines Abkommens mit sämtl. Werken hin auf die Sache eingetreten werden kann.» Daraufhin sah die Baselbieter Regierung keinen Grund mehr, auf das Konzessionsgesuch einzutreten, und wies die Baudirektion an, die Absage mitzuteilen. Diese bezog sich in ihrem Schreiben vom 30. Juni auf die Entscheide von Aarau und Solothurn und schloss lakonisch: «Dem Gesuche wird keine weitere Folge gegeben.» Fr. Probstatt wandte sich trotzdem noch einmal an die Baselbieter Regierung.



Ingenieur Fr. Probstatt meldet Vorbehalte gegen den Entscheid des Baselbieter Regierungsrats an. – StABL Bauakten 1905

Offenbar fürchtete er, seine Idee tauche eines Tages als öffentliche Unternehmung wieder auf.²³ Doch entschieden blieb, was entschieden war! Der Aktenvermerk lautet: «Ad acta». Die Angst, um die Idee betrogen zu werden, blieb ebenfalls. Probstatt fasste am 1. März 1906 nochmals nach. Er war wild entschlossen, seine Rechte an der Idee aufrechtzuerhalten. Er schrieb: «Zur Wahrung meiner Rechte in Sachen Konzessionsgesuch 7. März 1905 betreffend das Wasserwerk Olten Mumpf, gegen irgendwelche nachteilige Wirkungen, welche Mangels oder in Folge zeitlicher Beschränkung der Behandlung dieses Gesuches, oder durch neue Dekrete, Regulative oder Privilegien eine Realisierung der nachgesuchten Rechte ausschliessen, deren subsidiäre Stellung oder anderweitige Beeinträchtigung bedingen sollten, erlaube mir heute vor Ablauf der Jahresfrist die höfliche Mitteilung, dass ich dieses Konzessionsgesuch in allen Teilen aufrecht erhalte.» Die Antwort war im bekannten Sinn abschlägig, etwas lakonischer und nur noch vom Stellvertreter des Landeschreibers unterzeichnet.

«Auch wer zu früh kommt, kommt nicht zur rechten Zeit» Damit endet das Schicksal eines der ehrgeizigsten Kraftwerkprojekte zwischen Aare und Rhein. Die Hoffnung des Gesuchstellers hatte gänzlich Schiffbruch erlitten, als

er schrieb: «Die Erstellung dieser Kraftquelle, welche mit den Jahren ganz ausserordentlich billig arbeiten kann, bietet hohes Interesse und auch indirekt grossen Nutzen. Die zuständigen Regierungen werden deshalb nicht nur den rechtlichen und fiskalischen Standpunkt, sondern die moralische Verpflichtung ins Auge fassen, das Zustandekommen dieses hochwichtigen Werkes durch günstige Gestaltung der Konzessionsverhältnisse ermöglichen zu helfen.»²⁴ Hätte Ingenieur Probstatt sein Konzessionsgesuch zweieinhalb Jahre später gestellt, hätte vielleicht die Bundesaufsicht gemäss Art. 24bis BV der Sache zum Durchbruch verholfen.²⁵ Nun blieb es dabei: Das kühne Projekt stürzte zwischen den Regierungen dreier Kantone bzw. zwischen deren Baudirektionen kläglich ab, ohne dass sich jemand die Mühe genommen hätte, eine Realisierung ernsthaft zu prüfen.

Was noch folgte, war die Korrespondenz mit der Zürcherischen Freitagszeitung, hinter der mit einiger Sicherheit Ingenieur Probstatt selber stand. Er mag gerade zu diesem Zeitpunkt Anfang März 1906 – der Bescheid aus Liestal war noch ausstehend – seine Hoffnung auf eine Medienkampagne gesetzt haben. Die Zeitung brachte den Bericht offensichtlich gerne in ihrer Beilage, doppelte auch in der Ausgabe vom 16. April 1906 nochmals nach, nachdem Kommentare in anderen Presseorganen das Projekt als «Fasnachtsjux» oder als «vorzeitiger Aprilscherz» abqualifiziert hatten. Dagegen wehrte sich der redaktionelle Mitarbeiter und wies darauf hin, «dass es sich um ein ernst zu nehmendes, detailliert ausgearbeitetes, wenn auch wahrscheinlich nicht in nächster Zeit zur Ausführung gelangendes Projekt handelt. Was für ein <Witz> sollte denn auch in einer nüchternen und trockenen technischen Darstellung gefunden werden können, die zwar ungewöhnliche, aber doch in allen Teilen innert den Grenzen des heute Möglichen liegende Verhältnisse voraussetzt? Eine derart geistlose <Vorspiegelung falscher Tatsachen> wäre doch absolut nicht <witzig>, sondern höchstens recht dumm und ordinär. Solche <Scherze> würde sich die <Freitagszeitung> mit ihren Lesern niemals erlauben.»²⁶ Für die Redaktion war es ein primeur par excellence, den sie dann allerdings liegen lassen musste, als sich das breite öffentliche Echo nicht einstellen wollte. Das Presse-Verdikt aus Olten jedenfalls war alles andere als geeignet, daran etwas zu ändern.

Und heute und jetzt? Wir nehmen nicht an, dass sich demnächst jemand für eine Zusammenführung der Aare mit der Ergolz als Schiffsverbindung von Olten nach Basel einsetzen wird. Angesichts bevorstehender Energie-Engpässe bleibt aber abzuwarten, ob nicht jenes «*zwar ungewöhnliche, aber doch in allen Teilen innert den Grenzen des heute Möglichen liegende*» Kraftwerksprojekt Olten-Mumpf jemanden zu neuen Höhenflügen anregt.

¹ Einzugsgebiet der Aare 17 779,01 km²; bis Olten–Winznau allein 10 887,97 km². Limmat bis Baden 2398,78 km² und Reuss bis Turgi 3425,16 km² – Führer durch die schweizerische Wasserwirtschaft. Bd.1. Zürich 1926, S. 43.

² Eine detaillierte Darstellung sämtlicher Projekte mit Expertisen und Hintergründen findet sich in: Peter Kaiser: Das Kraftwerk Ruppoldingen. Dokumente über die Geschichte eines frühen Kraftwerks an der Aare in den Kantonen Solothurn und Aargau. Aarau 1999

³ 1924/25 wurde die Niederdruckanlage umgebaut und auf 9 Gruppen à 1000 PS ausgelegt. Führer durch die schweizerische Wasserwirtschaft. Bd.1. Zürich 1926, S. 459

⁴ Führer durch die schweizerische Wasser- und Elektrizitätswirtschaft. 1949, S. 944

⁵ Alle bis 1910 in der Schweiz gebauten Kraftwerke gründen auf privater Initiative. Eine Ausnahme bildet das KW Hauterive, welches der Kanton Freiburg 1902 unter der Ägide eines äusserst tatkräftigen Baudirektors fertiggestellt hat, und das Albulawerk der Stadt Zürich (1910).

⁶ Art. 23, 24 und insbesondere 24bis aBV (Art.76 BV 1999)

⁷ Allein für den Betrieb der Eisenbahn sollen nach dem Ersten Weltkrieg noch 700 000 Tonnen Kohle eingeführt worden sein, was sage und schreibe 56 Mio. Franken gekostet hatte. – DIE ELEKTRIFIZIERUNG DER SCHWEIZERISCHEN BUNDESBAHNEN ... In: Historisch-biographisches Lexikon der Schweiz. Neuenburg 1924 (HBL), Elektrische Energie

⁸ Führer durch die schweizerische Wasser- und Elektrizitätswirtschaft. Zürich 1926, Bd.2, S. 95 ff.

⁹ 20–30 Millionen Franken wurde der Tunnelbau veranschlagt. Das schien den Gegnern zu viel und sie hielten dagegen, die Anlage eines so langen Tunnels würde die Kosten für die ganze Wasserfallbahn bei Weitem übersteigen und die Dörfer im Homburger- und Reigoldswilertal weiterhin von der Bahnversorgung abschneiden beziehungsweise fernhalten. Solothurner Tagblatt. 16. April und 29. Juni 1907

¹⁰ HBL Cardinaux, Louis

¹¹ Das Solothurner Tagblatt gibt am Mittwoch, 15. August 1906, einen Journalisten des Pariser «Eclair» wieder, welcher den Herrn Staatsrat Cardinaux nach der Dampferfahrt interviewt hatte. Solothurner Tagblatt 15. August 1906 – Solothurn

¹² Oltner Nachrichten 18. August 1906

¹³ Oltner Tagblatt 6. März 1906

¹⁴ Beilage zu No. 9 der Zürcherischen Freitagszeitung vom 2. März 1906 – Die Zürcherische Freitagszeitung gilt als älteste Zeitung der Schweiz (gegründet 1674), wurde häufig mit der seit 1780 erscheinenden Zürcher Zeitung verwechselt und nahm zu verschiedenen Zeiten (Helvetik, Mediation, Regeneration und Verfassungskonflikt 1869) eine oppositionelle Haltung ein. Sie stellte 1914 ihr Erscheinen ein. – Stadtarchiv Zürich. – HBL Freitagszeitung

¹⁵ Vgl. Anmerkung 6 – Da das Projekt sich über 3 Kantonsgebiete erstreckt, müsste um eine Konzession in den Kantonen Solothurn, Baselland und Aargau nachgesehen werden sein. In den Staatsarchiven Solothurn und Aargau lässt sich keine Spur davon finden (gemäss fernmündlicher Auskunft von Solothurn und persönlicher Recherche in Aarau)

¹⁶ Beilage zu No. 9 der Zürcherischen Freitagszeitung 2. März 1906

¹⁷ Der wachsende Energiebedarf steigert heute auch wieder die Attraktivität von kleinen Wasserkraftwerken. – Vgl. Oltner Tagblatt 31. August 2007 «Olten/Oensingen/Schönenwerd. Die Atel Hydro AG will Kleinwasserkraftwerke bauen»

¹⁸ Führer durch die schweizerische Wasserwirtschaft. Bd.1. Zürich 1926, S. 283 und 459.

¹⁹ 391 nach altem, 387,14 nach dem neuen Pegel. – Telefonische Auskunft der Atel Hydro AG

²⁰ Weder bei der Atel Hydro AG in Boningen noch in den Archiven der Colenco Power Engineering AG in Baden-Dättwil, der Nachfolgerin der Motor AG, welche zehn Jahre später das Kraftwerk Gösgen bauen sollte, liessen sich Spuren des Projekts nachweisen.

²¹ Das Staatsarchiv Baselland (StABL) in Liestal war wegen seines Umzugs in neu ausgebaute und erweiterte Räume während des Sommers 2007 ein paar Wochen geschlossen. Dieser Artikel war schon geschrieben, als eine Nachfrage in Liestal doch noch ein Ergebnis brachte. Ich danke Herrn Moser herzlich für den Hinweis und die Bereitstellung der folgenden Akten.

StABL Protokoll E3, 49, 1906, Akt 282 – Protokoll des Regierungsrates 1906, Akt 600. – Akten Baudirektion «Wasserkraft Olten-Mumpf, Konzessionsgesuch Probstatt»

²² Leider ist seine genaue Adresse im Staatsarchiv Baselland auf keinem der Schriftstücke erhalten. – Im letzten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts und den 1910er-Jahren gab es in Zürich kein Ingenieurunternehmen unter diesem Namen. Zwar findet sich in der Niederlassungskontrolle 1881–1892 ein Franz Xaver Aloys Probstatt als Bürger von Luzern, geboren 1865 und zugezogen aus Oberentfelden. Der wohnte tatsächlich an der Bederstrasse in der Enge, war aber «Comis», also Büroangestellter. Er zog unverheiratet 1890 nach Wiedikon weiter. Auch der in den Adressbüchern ab 1894 auftauchende Franz Joseph Alois Probstatt wohnte im soeben eingemeindeten Stadtteil Enge (Mutschellenstrasse 14, ab 1900 Mutschellenstrasse 20); war aber ebenfalls Buchhalter. Ob der Autor des Projekts aus einer der beiden Haushaltungen stammte, konnte nicht in Erfahrung gebracht werden. – Ich danke Frau lic.phil. Karin Beck, wissenschaftliche Mitarbeiterin im Stadtarchiv Zürich, für ihre äusserst zuvorkommende Hilfe.

²³ Brief Fr. Probstatts an den hohen Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft vom 15. Juli 1905 mit der Bemerkung «Eine Überprüfung Ihres Entscheides muss ich mir bis nach erfolgter Kenntnissgabe des Berichtes der tit. Baudirection vorbehalten u. halte inzwischen das vorbenannte Konzessionsgesuch in allen Teilen aufrecht.» – StABL RRProtokoll 19. Juli 1905

²⁴ StABL RRProt. 15.3.1905 Konzessionsgesuch Probstatt, S. 1

²⁵ Art. 24bis aBV, Volksabstimmung 25.10.1908, BBl. 1907 II 624 – Ab dann galt: «Wenn jedoch eine Gewässerstrecke, die für die Gewinnung einer Wasserkraft in Anspruch genommen wird, unter der Hoheit mehrerer Kantone steht und sich diese nicht über eine gemeinsame Konzession verständigen können, so ist die Erteilung der Konzession Sache des Bundes.»

²⁶ Zürcherische Freitagszeitung 16. April 1906