

I. 93.

## **Gunter Cazonelli**

**Weil am Rhein**

### **Wie Bomber 1944 das Stauwehr Kembs zerstörten**

Herr Cazonelli sendet uns keine eigenen Erinnerung, sondern Zeitungs- und Buchkopien von Berichten über den Luftangriff vom 7.10.1944 auf das 1932 in Betrieb genommene **Rhein-Stauwehr des Kraftwerks Kembs auf Höhe Märkt bei Weil am Rhein**, das Elsass und Frankreich mit Strom versorgte. So einen Bericht der "Schweizer Arbeiterzeitung" vom 6. August 1946. Darin werden auch die Hintergründe des Angriffs dargestellt, der dazu führte, dass in **Basel** der Pegelstand des Rheins innerhalb kurzer Zeit um 2,20 sank. Die Alliierten zerstörten das Stauwerk lieber selbst, als dies den Deutschen als Form des Widerstands gegen das Eindringen feindlicher Truppen im Rheintal zu überlassen. Welche Folgen das Bombardieren oder Sprengen von Staudämmen haben kann, hatten britische Bomber am 16.5.1943 demonstriert, als sie die Eder- und Möhnestaudämme erfolgreich bombardierten und sich 336 Millionen Tonnen Wasser ins Ruhr- und Edertal ergossen. So sorgten sich die Alliierten auch um den **Schluchseestaudamm**, der immerhin 108 Millionen Tonnen Wasser fasste. Dafür wurden Agenten des "Office of Strategic Service" im **Schluchseegebiet** abgesetzt, um eine Sprengung durch Deutsche zu verhindern. Welche Folgen eine unkontrollierte Sprengung des Rhein-Stauwerks haben kann, hatten Ingenieuroffiziere der 6.US-Heeresgruppe in peniblen Versuchen an einem Modell dargestellt. Aus "Dokumente Deutsche Kriegsschäden", 2. Beiheft "Der Luftkrieg im Spiegel der deutschen Presse", Bonn 1962, schickt Herr Cazonelli einen Bericht über jenen 7.10.1944, als innerhalb 24 Stunden 7500 Flugzeuge, darunter 4500 viermotorige Bomber, an Luftangriffen auf das Reichsgebiet beteiligt waren. UP meldete am 8.10.44., dass auf den Staudamm von **Kembs** "Sechstonnenbomben abgeworfen wurden, die große Zerstörungen anrichteten". Der Damm habe in den deutschen Verteidigungsplänen eine große Rolle gespielt. Beigelegt auch ein Bericht der "Neuen Zürcher Zeitung" vom 9.10.44, in dem der Angriff sehr detailliert geschildert wird. Drei viermotorige "Liberator"-Bomber flogen mehrere Angriffe auf den Damm. Ein Bomber wird beim dritten Angriff abgeschossen, die Besatzung kann sich nicht retten, die Maschine stürzt zwischen **Efringen und Kirchen** ab. 14 Jagdbomber stürzen sich auf die deutschen Stellungen und zerstören sie. Doch das Stauwehr steht noch, bis gegen 18 Uhr eine einzelne Maschine mit einer einzigen wohl gezielten Bombe die entscheidende Lücke in das Betonwerk bricht. In **Basel** versucht man, die Schiffe in den Hafen zu bringen, der tieferes Wasser hat.

(Aus: „Schweizer Arbeiterzeitung“, Ausgabe 6. August 1946)

#### **„Warum das Kembser Stauwehr bombardiert wurde“**

Der "National-Zeitung" entnehmen wir: Unsere Basler Leser erinnern sich wohl noch deutlich an den 7. Oktober 1944. Kurz vor 5 Uhr nachmittags an diesem sonnigen Samstag flogen britische Lancaster-Bomber, von elsässischen Piloten geführt, das Märkter Stauwehr des Kraftwerkes Kembs an und warfen Sechs-Tonnen-Bomben mit Zeitzündung in das Staubecken, die im Laufe der folgenden Stunden explodierten. Durch die Bombardierung wurden die westlichen Pfeiler des Wehrs zum Einsturz gebracht und die Stützen so stark beschädigt, daß ein beträchtlicher Teil des Staus abgelassen werden mußte; der Pegelstand in Basel sank innert kurzer Zeit um 2.20 m, und ein Teil des Rheinufers mußte in aller Eile geräumt werden. Der Angriff im Tiefflug war angesichts der starken Abwehrartillerie, die bei Märkt

stationiert war, ein gefährliches Unternehmen, und es kostete denn auch zwei Bomberbesatzungen das Leben.

Warum wurde dieser Angriff überhaupt unternommen? Es hieß damals unter anderem, die Alliierten hätten die mit dem Wehr verbundene Brücke sprengen und den Deutschen die Stromüberquerung erschweren wollen. Andere sagten, es sei darum gegangen, das Kraftwerk selbst stillzulegen. Die wahren Gründe aber waren andere. Der Mann, der diesen Angriff als notwendig erkannte und forderte, hat sie kürzlich bekannt gegeben, und ein Auszug seines Berichtes ist in der amerikanischen Zeitschrift „Popular Science Monthly“ veröffentlicht worden. Der Mann heißt Stanley W. Dziuban und ist Oberstleutnant im Ingenieurkorps der amerikanischen Armee.

Während des Feldzuges in Tunis im Frühjahr 1943 fielen den Alliierten deutsche Generalstabspläne in die Hände, die Studien über die militärischen Verwendungsmöglichkeiten von Staudämmen enthielten. In ihnen wurde auseinandergesetzt, wie Überschwemmungen oder Flutwellen durch Öffnen oder Zerstören von Staudämmen, besonders des oberen Rheins in das System der Verteidigung der „Festung Deutschland“ eingebaut werden konnten. Die Alliierten wußten also ziemlich genau, daß sie auf der Hut sein mußten. Auch bei uns sah man sich vor, wie die Organisation des Wasseralarms in Basel bewies.

Welches Unheil die Sprengung eines Dammes anrichten konnte, sah man schon am 16. Mai 1943, als britische Bomber die Eder- und Möhnestaudämme erfolgreich bombardierten und sich 336 Millionen Tonnen Wasser ins Ruhr- und Edertal ergossen. Der Schluchseestau im Schwarzwald, dessen Sprengung uns schon in Basel bedroht hätte, faßte mit seinen 108 Millionen Tonnen Wasser nahezu soviel wie der Möhnedamm.

Der einzige Damm, der gänzlich unter deutscher Kontrolle stand, war das Stauwehr des Kembserwerkes bei Märkt. Er galt als besonders gefährdet, da er am nächsten beim Operationsgebiet lag. Um seine willkürliche Verwendung durch die Deutschen auszuschließen, forderte Oberstleutnant Dziuban, daß er zerstört oder gebrauchsunfähig gemacht werde. Das geschah durch den Luftangriff der RAF (Royal-Air-Force) vom 7. Oktober 1944 in wirkungsvoller Weise. Gleichzeitig wurden auch Agenten der „Office of Strategie Service“, der äußerst vielseitigen amerikanischen Sabotage- und Spionageorganisation, im Schluchseegebiet abgesetzt, denen die Aufgabe übertragen war, eine Sprengung des Dammes zu verhindern. Über diese Tätigkeit ist bis jetzt nichts an die Öffentlichkeit gedrungen, so daß man nicht sagen kann, ob es ihnen oder anderen Organen zu verdanken ist, daß nicht noch zuletzt der Schluchseedamm gesprengt und damit weite Gebiete unseres Grenzlandes, darunter auch unsere Stadt Basel, unter Wasser gesetzt worden ist.

Als die Alliierten im Sommer 1944 nach den erfolgreichen Landungen in Nord- und Südfrankreich sahen, daß die Überquerung des Rheins und die Verlegung der Kampfhandlungen nach Deutschland nur noch eine Frage von wenigen Monaten oder gar Wochen sein werde, machten sich Ingenieuroffiziere der 6.

Heeresgruppe an die Arbeit. Sie hatten bereits in Vicksburg (Mississippi) in der „Waterway-Experimental-Station of the US. Army“ Versuche gemacht und ließen auch in einer französischen Fabrik in Grenoble ein maßstäbliches Modell des Rheins bauen, an dem sie die Wirkung von Dammsprengungen und -öffnungen erproben wollten. Es war über 200 m lang und mit den wichtigen Staudämmen, Brücken (auch die 5 Basler Brücken fehlten nicht!), Schleusen usw. versehen. Das Modell stellte rund 150 km des Stromverlaufes, beginnend am Ausgang des Bodensees, dar. Von besonderer Bedeutung war, daß auch das Schluchseewerk modellmäßig dargestellt war.

An dieser laboratoriumsmäßigen Verkleinerung des Rheins wurde nun ganz genau festgelegt, was geschehen würde, falls der eine oder andere Staudamm geöffnet, falls ein natürliches Hochwasser eintreten oder ein Damm gesprengt werden würde. Durch die technische Auswertung der Versuchsergebnisse waren die Alliierten Ingenieure in der Lage, auf wenige Minuten genau für jeden Punkt des Rheins den Pegelstand vorauszusagen. Sie konnten zudem feststellen, welche Punkte für den Bau von Militärbrücken in Betracht kamen oder welche Gebiete durch Überschwemmungen bedroht sein würden. So wurden für die geplante Offensive bereits im Winter 1944 die Orte für Depots, Spitäler, Abladeplätze, Reservebrückenmaterial usw. ausgesucht. Ferner wurden ein Alarmdienst und eine Wasserstandsvoraussage eingerichtet, die ihr Hauptquartier bei Paris hatte. Deren Agenten in der Schweiz sandten täglich mehrmals Meldungen von Pegelständen, Regenmengen usw. und hatten die Aufgabe, alle Versuche der Deutschen, sich der Dämme zu bemächtigen, zu melden.

Die sieben Staudämme des Rheins von Angst bis Eglisau wurden als gemeinsames Eigentum von deutschen und schweizerischen Organen kontrolliert. Ohne Verletzung der schweizerischen Neutralität durften die Alliierten also nicht versuchen, sie außer Betrieb zu setzen. Sie konnten sich aber auch darauf verlassen, daß die Schweiz alles tun würde, um die Staudämme intakt zu halten und nicht zu militärischen Zwecken mißbrauchen zu lassen, wie sie in der Tat bewies. Trotzdem wurde mit der amerikanischen Luftwaffe vereinbart, daß sie sofort jeden Damm zerstören sollte, der von den Deutschen in Besitz genommen oder geöffnet werden würde.

*(Aus: „Dokumente deutscher Kriegsschäden“, 2. Beiheft, „Der Luftkrieg im Spiegel der deutschen Presse“, Bonn 1962)*

## **„Die Steigerung der Luftoffensive gegen Deutschland“**

### **„Ausgedehnte Aktionen am Freitag und Samstag“**

Im Hauptquartier der R.A.F., 7. Okt. (Exchange). Deutschland erlebte in den 24 Stunden von Freitag Mitternacht bis Samstag Mitternacht die bisher bei weitem schwerste Serie von Luftangriffen, an denen nicht weniger als 7 500 Flugzeuge, davon 4500 viermotorige Bomber, teilnahmen.

In der Nacht zum Samstag wurde Dortmund in einen riesigen Schutthaufen verwandelt, der noch am späten Samstagabend in Flammen stand. Ein zweiter schwerer Verband der R.A.F. war zur gleichen Zeit

über Bremen. Hier wurden die Focker-Wulff-Flugzeugwerke bombardiert, auf die mehr als 200 000 Brandgranaten niedergingen. Da ein leichter Bodenwind wehte, verbreiteten sich die Flammen auf mehrere Stadtteile. Am Samstagabend meldet ein „Mosquito“-Aufklärer: „Mehr als die Hälfte von Bremen steht in Brand.“

Drei Geschwader von „Halifax“-Bombern operierten über Berlin. Dieser dritte Angriff auf Berlin innerhalb 24 Stunden hat zu schweren Verwüstungen in Siemensstadt und im Stadtzentrum geführt. Die Gegend um den Potsdamer Platz ist vollständig zerstört worden. Auf dem Rückweg wurde ein scharfer Angriff mit Brandmunition auf die Verschiebeanlagen von Ludwigshafen durchgeführt. In allen Angriffsgebieten war sowohl die Boden- wie auch die Luftabwehr unwirksam, so daß von dem Verband von mehr als 1200 Flugzeugen nur zwölf verloren gingen.

Verbände der taktischen Gruppe zerstörten in Deutschland und Holland neun Eisenbahnzüge und versenkten 36 Motorbarken in Kanälen. Die Staffeln der taktischen Gruppe kehrten ohne Verluste zu ihren Stützpunkten zurück.

Der Samstag brachte das bisher schwerste Tagesbombardement. Mehr als 5000 Flugzeuge, davon 3250 schwere Bomber, operierten über dem deutschen Reichsgebiet. Hauptziele waren sechs synthetische Benzinwerke in Ostpreußen, bei Leipzig und Dresden. Ferner wurden bombardiert: Geschütz- und Panzerwerke in Magdeburg und Kassel, chemische und Sprengstofffabriken in Braunschweig, Flugzeugfabriken bei Leipzig und der gesamte Bahnverkehr im Rheinland und im Ruhrgebiet.

\*

London, 8. Okt. (United Press). Die Royal Air Force führte am Samstag mit mehr als 700 „Lancaster“- und „Halifax“-Bombern von England aus Angriffe gegen die Städte Kleve und Emmrich durch, die zu den wichtigsten feindlichen Verbindungszentren hinter der deutschen Front in Holland gehören. Eine zweite Gruppe von etwa 200 Bombern bombardierte von neuem die Deiche auf der Insel Walcheren, an denen weitere Beschädigungen angerichtet wurden.

Ferner unternahmen „Lancaster“ am Nachmittag einen Angriff auf den Staudamm von Kembs. Auf den Damm wurden Sechsstonnenbomben abgeworfen, die große Zerstörungen anrichteten. Durch das Bombardement wird nicht nur ein wichtiger deutscher Verteidigungspunkt zerstört, sondern auch der Wasserspiegel des Rhone-Rhein-Kanals gesenkt. Es wird gemeldet, daß der Damm von Kembs in den deutschen Verteidigungsplänen eine große Rolle spielte und im Falle eines Rückzuges aus der burgundischen Pforte als einer der wichtigsten Flußübergänge vorgesehen war.

\*

### **Angriffe auf Ungarn von Italien aus**

Hauptquartier der Alliierten in Italien, 8. Okt. ag (Reuter). In Italien stationierte schwere Bomber griffen am Samstag Erdölraffinerien in der Nähe von Wien und Eisenbahnanlagen sowie Flugplätze in Ungarn an.

„Liberator“-Bomber führten einen Angriff auf die Flugplatzanlagen von Győr und den Rangierbahnhof von Komárom durch. „Fliegende Festungen“ bombardierten die Bahnanlagen von Ersekújvár (Nove Zamky), 90 Kilometer nordwestlich von Budapest. (*Neue Zürcher Zeitung vom 9.10.1944*)

## **„Angriff auf das Stauwehr des Kraftwerkes Kembs“**

### **„Augenzeugenbericht aus Basel“**

Basel, 8. Okt. Die Bevölkerung Basels hat am Samstagnachmittag einen Fliegerangriff in ihrer nächsten elsässisch-badischen Nachbarschaft erlebt. Die Zahl der eingesetzten Flieger und die der abgeworfenen Bomben war freilich gering, ja unbedeutend, wenn man die Maßstäbe anlegt, die für Städte gelten, die immer wieder das Ziel verheerender Lüftangriffe sind. Dennoch wurde die ganze Bevölkerung von der Wucht des Ereignisses, das sich sozusagen vor aller Augen abspielte, tief beeindruckt und erschüttert. Dazu kommt, daß der Angriff auch die Rheinschiffahrt gefährdet, wenn nicht gar lahmgelegt hat.

Kaum dreieinhalb Kilometer unterhalb und nordwestlich des Rheinhafengebietes liegt das Objekt, das zu vernichten den Fliegern befohlen war. Man erblickt es also leicht mit bloßem Auge. Freies, flaches Feld erstreckt sich zwischen der Schweizergrenze und dem Stauwehr des Kraftwerkes Kembs, über dessen vier oder fünf Schützen auf hochragendem Eisengerüst ein Dienststeg vom elsässischen zum badischen Ufer führt. Diesen Steg hatten die Franzosen im Frühjahr 1940 auf der badischen Seite in die Luft gesprengt.

Das linksrheinische Teilstück erlitt nun am Samstag eine ähnliches Schicksal. Das Stauwehr leitet einen beträchtlichen Teil des Rheinwassers vom alten Strombett ab und lenkt es durch die neue künstliche Wasserstraße zur Schiffsschleuse von Kembs und zum eigentlichen Kraftwerk, das noch etwa fünfeinhalb Kilometer vom Stau entfernt ist. Für die Stromerzeugung und für die Schifffahrt ist das Wehr von ausschlaggebender Bedeutung. Oftmals in den letzten Wochen haben englische oder amerikanische Aufklärer über der Gegend gekreist und sind von der deutschen Fliegerabwehr heftig beschossen worden. Man mußte auch in Basel auf einen Anschlag gefaßt sein und hat darum in den Anlagen des Rheinhafens alles vorgekehrt, was nur möglich war, um die Rückwirkungen einer Zerstörung zu mildern.

Am Samstag herrschte bis in den Nachmittag hinein trübe Sicht, und es war kaum anzunehmen, daß sich noch irgend etwas ereignen könne. Wir waren schon im Begriffe, unsern sehr „luftigen“ Beobachtungsposten im Rheinhafengebiet zu verlassen, als es bald nach 16 Uhr ganz unvermutet aufhellte. Dunst und Nebel verzogen sich. Das Stauwehr wurde sichtbar, und auch im Hintergrund trat der bepanzerte Istein scharf und deutlich hervor. Linksrheinisch zeichneten sich die Umrisse der gewaltigen Kraftwerksbauten ab, die gleichsam unter seinem Schutze liegen. Nirgends zu erblicken waren die Besatzungen der Fliegerabwehrposten, die man bei klarem Wetter einzeln erkennen kann. Es herrschte ja Ruhe im Luftraum.

Aber nicht mehr lange! Etwa um 16 Uhr 40 heulten in Basel die Sirenen. Es war der vierte Fliegeralarm des Tages und sollte einer der denkwürdigsten werden. Zwei Minuten später verkündete Motorengeräusch das Herannahen eines Flugzeuges. Aber nein, das waren sicher mehrere, wenn nicht viele. Und es waren Bomber dabei. Tief und unheimlich klang das Brummen. Plötzlich wurden fast gleichzeitig drei Flugzeuge sichtbar, viermotorige „Liberator“-Bomber. Sie schoben sich kreisend gegen das Stauwehr vor. Vier weitere folgten ihnen.

Merkwürdig, drüben wurde noch nicht einmal Alarm gegeben, und alle Flakgeschütze schwiegen. „Eine Bombe!“, schreit der Nebenmann. Richtig, ein schlankes Ungetüm von Eisen - nur zu bekannt in seinen Formen - hatte sich eben losgelöst und sauste mit zunehmender Schnelligkeit abwärts. Der Blick eilt der Bombe voraus. Wo wird sie einschlagen? Eine riesenhafte Fontaine spritzt linksrheinisch empor, hält sich sekundenlang, bricht in sich zusammen. Unser Silo schwankt und zittert, hernach ein ungeheurer, dumpf rollender Knall. Ein zweites und drittes Mal wirbelt die Erde hoch empor, und im Wasser des Rheins braust und zischt es ebenso mächtig. Jetzt ist kein Zweifel mehr möglich: der Angriff gilt dem Stauwehr. Dicht dahinter und daneben haben die Bomben eingeschlagen. Und schon sind die Angreifer fort, wütend verfolgt von der Flak, die nun allenthalben erwacht ist.

Die Pause währt nicht lang. Die Flieger nahen zum zweiten Angriff von Südosten, schrauben sich herab und klinken wieder ihre Bomben los. Der Boden unter den Füßen wankt, die Erde dröhnt und erzittert, und unentwegt verfolgt der Blick das grausige Schauspiel der hochaufspritzenden Wirbel von Erde und Wasser, der zahllosen glühenden Körper, die erst wie Striche, dann wie einzelne Punkte durch die Lüfte sausen. Es wird mit Leuchtspremmunition geschossen. Aus dem ganzen Umkreis wird gefeuert. Alle Kaliber „sprechen“ mit. Der Lärm wird immer toller, und noch ist der Höhepunkt nicht erreicht.

Ein dritter Angriff erfolgt, diesmal vom Westen her. Die Bomber haben sich auf höchstens 80 bis 100 Meter herabgeschraubt und nähern sich jetzt, an unserem Standort dicht vorbeibrausend, dem Stauwehr. Und da zeigt es sich, daß sie die Kraft der Abwehr unterschätzten oder die Gefahr ruhig in Kauf nahmen. Weißglühende Flakgeschosse flitzten schräg aufwärts. An einem der Bomber, der dem Lauf des Stromes folgt, blitzt es grell auf. Eine kleine Feuerkugel frißt sich hinten fest, vergrößert sich rasch und züngelt der unteren Seite entlang nach vorn. Der Bomber ist getroffen. Er neigt nach vorn, steht plötzlich in hellen Flammen und sackt im Vorgelände zwischen den Ortschaften Kirchen und Efringen ins Buschwerk herab, Knall und Rauch erzeugend. Die Besatzung hat sich nicht mehr retten können.

Auf einmal sind auch Jäger da - ihrer 14 wurden gezählt -, die hoch über den Bombern wie zornige Hornissen daherschließen. Einer stößt, aus allen Bordwaffen feuernd, dem Ufergelände zu, wo die Besatzung eines Abwehrpostens die Geschütze bediente, während ringsum die Bomben krepitierten. Sie war es wohl, welche die eine „Liberator“ abschoß. Und jetzt - so scheint es wenigstens - kommt der

Abwehrposten selber an die Reihe. Kanonen schweigen fortan. Es wuchtet und bellt im Norden. Man sieht die zerstiebenden Wölklein schwerer Abwehrgeschütze, die alle andern übertönen.

Was die Bomber mit ihrem gefährlichen Tiefflug bezweckten, wurde erst später ersichtlich, als ihre Zeitbomben explodierten, die sie möglichst sicher anzubringen versucht hatten. So kam es, daß in einer der Pausen des Angriffs, als der Luftraum wieder ruhig war, die gewaltigsten Explosionen erfolgten, auf dem Ufer und im Rhein. Wie von einem Wirbelsturm erzeugt, schoß unerwartet eine Wassersäule senkrecht auf, und zwar um ein Mehrfaches höher als alle Kirchentürme ringsum. Und an der Stelle, wo der Bomber niederstürzte, wirbelte es reichlich später schwarze Rauchwolken auf. Der Detonation, die in ihrer Wucht die Bombenwürfe übertraf, folgte ein langgezogenes Prasseln, und man wußte nun, daß erst jetzt die restlichen Bomben und Bordwaffen des abgestürzten Flugzeuges vom Feuer erfaßt worden waren.

Das Stauwehr schien trotz allem noch unversehrt zu sein! Aber man wagte kaum zu hoffen, daß es noch lange unversehrt bleiben werde. Es ging schon gegen 18 Uhr, als von Osten her eine einzelne Maschine auftauchte, dem Objekt zustrebte, ein wenig niederstieß, eine einzige wohl gezielte Bombe abwarf und damit den Auftrag erfüllte, der allen übrigen Bombern mißlungen war. Als sich der Wirbel verzogen hatte, wurde man gewahr, daß der Laufsteg am elsässischen Ufer abgebrochen war und am zweiten Joch wie ein Spielzeug herunterhing. Aber der Flieger wollte sich offensichtlich vergewissern, ob er auch wirklich getroffen habe. Er kehrte ohne Jagdschutz kühn zurück, wobei ihm das allerheftigste Flakfeuer entgegenschlug, das im Verlaufe der Angriffe getobt hatte. Scheinbar ruhig kreiste das Flugzeug über dem halbzerschlagenen Ziel und entfernte sich nach Westen, ohne getroffen worden zu sein. Deutsche Jäger hatten sich während der Fünfviertel Stunden nirgends gezeigt.

Um 18 Uhr erschollen von der Signalstation des Rheinhafens - dem Kommandoposten des Hafenmeisters - drei langgezogene Hornstöße: Wasseralarm! Damit wurde das ganze Schiffs- und Hafenpersonal zu Hilfe gerufen. Das war das sicherste Zeichen dafür, daß eine oder mehrere Bomben ihr Ziel erreicht hatten. Der Wasserspiegel der Hafenbecken und Zufahrtskanäle begann abzusinken. Jetzt galt es, die Schiffe aus denjenigen Hafenteilen, die einen niederen Wasserstand haben, weil sie dem Stauwehr angepaßt sind, schleunigst herauszuziehen und nach dem ersten Hafenbecken zu verbringen, das eine weitaus größere Tiefe aufweist und vom Stauwerk völlig unabhängig ist.

Über den Hergang dieser Aktion teilte der Direktor des Rheinschiffahrts-Amtes, Dr. A. Schaller, bei einem mitternächtlichen Empfang mit, daß es noch möglich gewesen ist, insgesamt 24 Schiffe nach dem zweiten Hafenbecken in Sicherheit zu bringen. Der Abfluß des Wassers ging aber dermaßen schnell vor sich, daß die Zeit und die verfügbaren Kräfte nicht mehr ausgereicht haben, um weitere gefährdete Schiffe, kleine Kanalschiffe, durch den engen Zufahrtskanal zu schleppen. Denn bis 20 Uhr 30 hatte sich der Wasserspiegel bereits um drei bis dreieinhalb Meter gesenkt und damit waren das zweite Hafenbecken

und der Zufahrtskanal völlig trocken gelegt und die darin verbliebenen Schiffe lagen auf Grund. Es ist indessen zu hoffen, daß sie dadurch keinen ernsten Schaden erleiden.

Die Schiffsbrücke, die dicht unterhalb der Schweizergrenze vom elsässischen ins badische Gebiet hinüberführt, ist infolge der Absenkung stark eingesackt, aber nicht auseinandergerissen. Sie wurde später sogar von Autos überquert. Es kann heute noch nicht gesagt werden, ob die Schifffahrt über den offenen Rhein weiterhin möglich ist. Das Kraftwerk Kembs, das im Jahre 1932 in Betrieb genommen wurde und eines der größten von Europa ist, dürfte vorderhand nicht in der Lage sein, elektrische Energie für seine elsässischen und französischen Abnehmer zu erzeugen."

*(„Neue Zürcher Zeitung“ vom 9.10.1944)*

**Gunter Cazonelli**