

Le Rhin est une voie privilégiée de transport et d'échanges dès la fin du XVIII^{ème} siècle. Sa vocation de grande voie internationale de trafic fluvial, avec liberté de navigation entre Bâle et la mer du Nord, est tour-à-tour confirmée par le Traité de Vienne en 1815, la convention de Mayence en 1831 puis celle de Mannheim en 1868. En 1919 enfin, le Traité de Versailles étend le bénéfice du régime international à tous les pavillons naviguant sur le Rhin.

Jusqu'au milieu du XIX^{ème} siècle, le Rhin reste un fleuve instable et capricieux. Les inondations sont fréquentes, la navigation est régulièrement perturbée. Les travaux de correction du fleuve entrepris par le colonel Tulla au XIX^{ème} siècle pour délimiter un lit régulier entre deux digues n'améliorent pas la situation et finissent par rompre l'équilibre naturel du fleuve, sans le rendre navigable toute l'année.

Der Rhein ist bereits seit Ende des 8. Jahrhunderts ein viel genutzter Transport- und Handelsweg. Seine Bestimmung als große internationale Wasserstraße mit freier Schifffahrt zwischen Basel und der Nordsee wird durch die Wiener Kongressakte im Jahr 1815, die Mainzer Akte im Jahr 1831 und schließlich die Mannheimer Akte im Jahr 1868 bestätigt. Im Jahr 1919 wird mit dem Versailler Vertrag die Gültigkeit des internationalen Systems auf alle Schiffe ausgedehnt, die den Rhein befahren, unabhängig von ihrer Flagge.

Bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts bleibt der Rhein ein unsteter und launischer Fluss mit häufigen Überschwemmungen, die die Schifffahrt regelmäßig behindern. Die von Oberst Tulla im 19. Jahrhundert vorgenommene Flussbegradigung, um zwischen zwei Dämmen ein regelmäßiges Flussbett zu schaffen, bringt keine Verbesserung und führt schließlich zu einer Störung des natürlichen Gleichgewichts des Flusses, ohne ihn ganzjährig schiffbar zu machen.

1902

René Koechlin, ingénieur Alsacien, propose la construction d'un canal latéral au Rhin « pour la navigation et la production d'électricité », de Kembs à Strasbourg. C'est le début du Grand Canal d'Alsace.

Der elsässische Ingenieur René Koechlin schlägt den Bau eines Rheinseitenkanals „für die Schifffahrt und die Stromerzeugung“ von Kembs bis Strasbourg vor. Daraus entsteht der Grand Canal d'Alsace.



Construction de la centrale d'Ottmarsheim
Bau des Wasserkraftwerks Ottmarsheim

1919

Le traité de Versailles accorde à la France un droit exclusif d'aménagement du Rhin franco-allemand. Le projet imaginé par René Koechlin est validé en 1925.

Der Versailler Vertrag räumt Frankreich das alleinige Recht zum Ausbau des deutsch-französischen Rheins ein. Das Projekt von René Koechlin wird 1925 genehmigt.

1932

Le chantier du Grand Canal d'Alsace démarre avec la construction de l'aménagement de Kembs en 1928. Il est mis en service en 1932.

Die Bauarbeiten am Grand Canal d'Alsace beginnen mit dem Bau des Wasserkraftwerks Kembs im Jahr 1928, das 1932 in Betrieb genommen wird.



Ecluse et centrale de Kembs
Schleuse und Kraftwerk Kembs

1952 - 1959

L'aménagement du Rhin se poursuit après-guerre avec la mise en service des centrales et écluses d'Ottmarsheim (1952), Fessenheim (1956) et Vogelgrun (1959).

Nach dem Zweiten Weltkrieg wird der Rheinausbau mit der Inbetriebnahme der Kraftwerke und Schleusen Ottmarsheim (1952), Fessenheim (1956) und Vogelgrun (1959) fortgesetzt.



Ecluse et centrale d'Ottmarsheim
Schleuse und Kraftwerk Ottmarsheim

Venez découvrir notre patrimoine industriel !

Pour tout savoir sur le programme, flashez le QR code ou contactez le service des visites par tél : 06 77 11 62 18 ou courriel : visites-hydroest@edf.fr

Entdecken Sie unser Industrieerbe!

Um alles über das Programm zu erfahren, scannen Sie den QR-Code oder wenden Sie sich an den Besucherdienst unter Tel.: +33(0)677 116 218 oder per E-Mail: visites-hydroest@edf.fr



1956

La convention franco-allemande de Luxembourg préconise l'abandon du Grand Canal d'Alsace pour permettre à l'Allemagne de disposer sur ses rives d'un accès à la navigation et de construire des installations portuaires.

Das deutsch-französische Abkommen von Luxemburg empfiehlt die Aufgabe des Rheinseitenkanals, damit Deutschland an seinem Ufer über einen Zugang zur Schifffahrt verfügt und Hafenanlagen einrichten kann.

1961 - 1970

4 ensembles barrage - écluse - centrale dits « en feston » sont alors mis en service à Marckolsheim (1961), Rhinau (1963), Gerstheim (1967) et Strasbourg (1970).

In Marckolsheim (1961), Rhinau (1963), Gerstheim (1967) und Strasbourg (1970) werden vier Anlagen im schlingenförmigen Ausbau, die ein Wehr, eine Schleuse und ein Kraftwerk umfassen, in Betrieb genommen.

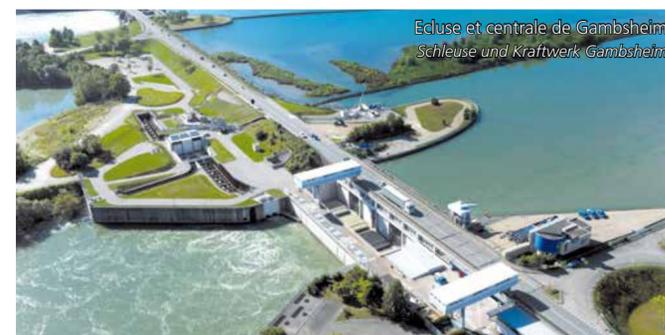


Ecluse et centrale de Marckolsheim
Schleuse und Kraftwerk Marckolsheim

1969

La France et l'Allemagne décident la construction en commun de 2 aménagements « en ligne » : Gamsheim (1974) et Iffezheim en Allemagne (1977).

Frankreich und Deutschland beschließen den gemeinsamen Bau von zwei Anlagen als Querausbau: Gamsheim (1974) und Iffezheim in Deutschland (1977).



Ecluse et centrale de Gamsheim
Schleuse und Kraftwerk Gamsheim

Le Rhin en quelques chiffres :

- 1 230 km de long
- 6 pays cotoyés (Suisse, Liechtenstein, Autriche, Allemagne, France et Pays-Bas)

Le Grand Canal d'Alsace en quelques chiffres :
52 km de long, 150 m de large et 10 m de profondeur moyenne

Der Rhein in Zahlen:

- 1.230 km Länge
- 6 Anrainerstaaten (Schweiz, Liechtenstein, Österreich, Deutschland, Frankreich und die Niederlande)

Der Grand Canal d'Alsace (Rheinseitenkanal) in einigen Zahlen:

Länge 52 km, Breite 150 m und durchschnittliche Tiefe 10 m

2008 - 2015

3 petites centrales viennent compléter cette chaîne hydroélectrique du Rhin : Brisach (2008) et Kehl (2009) en Allemagne puis Kembs K (2016).

Diese Kette von Wasserkraftwerken am Rhein wird durch 3 Kleinkraftwerke ergänzt: Breisach (2008) und Kehl (2009) in Deutschland und dann Kembs K (2016) in Frankreich.



Centrale K de Kembs
Kraftwerk K Kembs



En savoir plus sur
l'hydraulique en Alsace

Mehr über die Wasserkraft
im Elsass erfahren

