

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruhe

Geschichte der Stadt und ihrer Verwaltung

1875 - 1900

Weech, Friedrich

Karlsruhe, 1904

Landgraben-Korrektion und -Überwölbung. Kanalisation der Stadt

[urn:nbn:de:bsz:31-17308](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-17308)

als Geschenk überreicht zu werden. Als ein Mitglied dieser Familie, der Landeskommissär, Geh. Oberregierungsrat Siegel in Freiburg, bei der Hochwasserkatastrophe des 8./9. März 1896 in Ausübung seines Berufes einen jähen Tod fand, wurde die Sammlung der Stadt übergeben. Teilweise durch Schenkungen, nicht minder aber auch aus den jährlich vom Bürgerausschuß genehmigten Mitteln käuflich erworben, ist nun eine stattliche Sammlung von Büchern, Brochuren, Ansichten, Karten und Plänen in das städtische Archiv und die mit demselben vereinigte städtische Bibliothek aufgenommen worden. Sehr bedeutend ist auch die Sammlung von Porträts und von Nachbildungen einer großen Zahl von Gemälden hiesiger Künstler, letztere zum Teil von diesen selbst geschenkt. Längst hatten sich die Räume im Rathause, in denen zuerst das städtische Archiv untergebracht war, als ungenügend erwiesen. Im Jahre 1895 wurde das Gegenreservoir in der Gartenstraße für die Aufnahme des städtischen Archivs umgebaut und bezogen. Aber auch diese Räume beginnen bereits sich als unzureichend zu zeigen.

Im Jahre 1887 zum ersten Male und dann im Laufe der folgenden Jahre wiederholt fanden — da das Stadtarchiv im Rathause keinen genügenden Raum bot — im Lyceumsgebäude am Marktplatz und später im Archivgebäude Ausstellungen der wertvollsten im Archiv aufbewahrten Gegenstände statt, welche sich stets eines sehr lebhaften Besuches erfreuten.

Landgraben-Korrektion und -Überwölbung. Kanalisation der Stadt.

Die Entwässerung der Stadt unter Benützung des Landgrabens, welche schon früher die städtische Verwaltung lange und eingehend beschäftigt hatte*), gehörte auch in diesem Abschnitt der Geschichte zu einer ihrer wichtigsten Aufgaben. In den Jahren 1877 und 1878 arbeitete der seit 1876 im städtischen Dienste stehende Ingenieur Schück einen Kanalisationsplan aus, in welchem die Landgrabenfrage inbegriffen war. Bei durchschnittlicher Vertiefung der Sohle des Landgrabens um 1,5 Meter konnte, nach dem Schück'schen

*) Siehe oben S. 317 ff.

Pläne, dieser als Entwässerungskanal beibehalten werden. Indem gleichzeitig sämtliche Brauchwasser der Stadt in den Landgraben eingeführt wurden, war anzunehmen, daß infolge dieser bedeutenden Zuflüsse der niedrigste Wasserstand nie unter die Höhe von 40 cm fallen würde. Bei einer Geschwindigkeit des Gefälls von 0,95 Meter pro Sekunde beim niedersten Wasserstande, von 1,4—1,7 Meter bei Hochwasser konnte der korrigierte Landgraben ohne besondere Spülung allen Anforderungen gerecht werden. Nach eingehender Ausarbeitung und Prüfung dieses Planes wurde er in der Sitzung des Bürgerausschusses vom 8. August 1879 genehmigt. Schon vorher, in der Bürgerausschusssitzung vom 18. Januar 1877, war die Landgrabenmühle in Mühlburg mit allen Rechten und Zubehörden dem Müller Schorb um den Preis von 65 000 Mk. abgekauft und damit die von dem bisherigen Eigentümer zum Betrieb seiner Mühle für erforderlich erachtete Staung und mit ihr das Haupthindernis für Ausführung jenes Planes beseitigt worden. Die Mittel zur Ausführung desselben wurden im Höchstbetrage von 700 000 Mk. genehmigt.

Zur Schonung der hochliegenden Häuserfundamente war schon im Jahre 1878 mit Herstellung einer Spundwand begonnen worden. Im November 1879 wurde die eigentliche Korrektionsarbeit in Angriff genommen. Deren Ausführung wurde der Firma Holzmann u. Comp. in Frankfurt a. M. übertragen. Im Frühjahr 1880 begann die Unternehmung den Bau am unteren Ende der Korrektion bei der Lameystraßenbrücke in Mühlburg. Der enorme Grundwasserzudrang in den sehr nassen Jahren 1880 und 1881, wie auch die anhaltenden Landgrabenhochwasser verzögerten die Arbeit sehr. Der Bau nahm, hauptsächlich aus diesem Grunde, statt des im Vertrage festgesetzten Termines von 30 Monaten fast die doppelte Zeit in Anspruch. Die Hauptarbeit, die Vertiefung der Sohle, wurde somit erst im Dezember 1884 abgeschlossen. Im September 1885 wurden dann noch durch Maurermeister Stefan Billing die Überwölbungsarbeiten des Landgrabens östlich der Kronenstraße zum Abschlusse gebracht. Deren Kosten beliefen sich auf 45 182 Mk. Die ganze Länge der Korrektion beträgt 4921,24 Meter. Der Gesamtaufwand einschließlich der schon 1878 und 1879 verausgabten Summen beträgt etwas über 787 000 Mk. Der seit 1870 gemachte Aufwand für dieses bedeutende Werk, einschließlich des Ankaufs der Mühl-

burger Mühle beträgt rund 1 Million Mark, wovon 200 000 Mk. auf die Vorarbeiten kommen.

Dieser Sammelkanal, zu dem sich der Landgraben durch die vorgenommenen Korrektionsarbeiten gestaltet hat, kommt an Lichtweite fast dem größten Sammler in Paris gleich und übertrifft alle anderen Sammelkanäle der europäischen Städte.

Einige noch offen gebliebene Strecken des Landgrabens wurden im Laufe der Jahre noch überwölbt: 1896 von der Scheffelstraße bis zur Körnerstraße, 1899 von dieser bis zur Schwimmschulstraße, 1900 von dieser (nunmehr Yorkstraße benannten) Straße westlich auf eine Länge von etwa 300 Meter und zwischen Kronen- und Kapellenstraße. Der Aufwand für diese Überwölbungen betrug insgesamt 442 495 Mk.*).

Nach Vollendung der Landgrabenkorrektion konnte man an die Kanalisation zur Entwässerung der Stadt herantreten. Die Prüfung verschiedener Entwässerungssysteme anderer Städte führte zu dem Entschlusse, ein Spülssystem zur Ableitung der Küchen-, Industrie-, Brauch- und Meteorwasser einzuführen, bei dessen Anlage zugleich die Möglichkeit einer späteren vollständigen oder teilweisen Einführung der Wasserlosets berücksichtigt wurde. Der ganze bis dahin überbaute Stadtbezirk wurde in drei von einander unabhängige Spülssysteme eingeteilt, um die WasserSpülung behufs Reinigung sämtlicher Kanäle durch möglichste Ausnützung der bestehenden Wasserläufe zu erreichen. Das nördliche, den nördlich des Landgrabens liegenden Teil der Stadt umfassende System wird durch den zu diesem Zwecke mit einem Kanal abgeleiteten Landgraben selbst durchspült; aus dem Wasser der Wasserleitung wird der Spülstrom im westlichen, südlich des Landgrabens und westlich der Karl-Friedrichstraße liegenden Gelände entnommen; der Mittelbruchgraben, welcher in der Nähe des städtischen Wasserwerkes zu diesem Zwecke in das Kanalnetz übergeleitet wird, liefert das Wasser zur Reinigung der Kanäle des östlichen, den Bahnhofstadtteil umfassenden Spülbezirks. Von den bestehenden Kanälen konnte teils wegen ihres

*) Vgl. Chronik von Karlsruhe Jahrgänge 1, 30 ff. 12, 35, 15, 40, 16, 23, sowie Schück, Die Korrektion des Landgrabens. Karlsruhe 1885.

sehr mangelhaften Zustandes, theils wegen der zu hohen Lage derselben kein Gebrauch gemacht werden.

Die Kanalisation wurde im April 1884 begonnen, in den folgenden Jahren fortgeführt und auf alle neu entstandenen Straßen ausgedehnt. Am Schlusse des Jahres 1900 betrug die Gesamtlänge des städtischen Kanalnetzes 89831 Meter mit 1098 Kontroll- und Spül-schächten und 2136 Straßenschlammfängern*). Bis Ende des Jahres 1900 wurde für die Kanalisation von Karlsruhe der Betrag von 5144000 *M* verwendet.

Ersatz von Straßen- und Kanalherstellungskosten.

Eine am 22. Januar 1876 vom Großh. Ministerium des Innern erlassene neue Vollzugsverordnung zu dem Gesetze vom 20. Februar 1868 die Anlage der Ortsstraßen und die Feststellung der Baufluchten, sowie das Bauen längs der Landstraßen und Eisenbahnen betr. bestimmte, daß künftighin die Anwendung der in jenem Gesetze den Gemeinden eingeräumten Befugnis, die an eine Ortsstraße angrenzenden Eigentümer zur Kostentragung beizuziehen, nirgend mehr in lediglich genereller Weise d. i. für alle neuen Straßen, sondern durchgehends von Fall zu Fall beschloffen werde, verlangte jedoch gleichzeitig behufs tunlichst gleichmäßiger Anwendung des Gesetzes in den einzelnen Fällen, daß zunächst gewisse allgemeine Grundsätze über Art und Maß der Beiziehung der Angrenzer von den Gemeinden aufgestellt werden sollen.

Auf Grund dieser Verordnung hatte der Stadtrat solche Grundsätze aufgestellt, denen der Bürgerschaft seine Zustimmung erteilte. Danach sollte 1. bei Anlegung einer neuen Ortsstraße und beim Anbau an eine schon vorhandene noch unbebaute der Aufwand für den Erwerb des zur Straße nötigen Geländes und jener für die den Bedürfnissen des Verkehrs entsprechende erste Einrichtung der Straße und für die fünfjährige Unterhaltung derselben von den angrenzenden Eigentümern, wenn sie auf ihren Grundstücken Gebäude besitzen oder aufführen, an die Stadtkasse dem vollen Betrage nach ersetzt werden; 2. trägt die Stadt von den Kosten der Dohlen neu anzulegender

*) Chronik 1, 36 ff.; 2, 18; 3, 22; 4, 35; 5, 32; 6, 28; 9, 36; 10, 16; 11, 22; 12, 47; 14, 24; 15, 37; 16, 37.