

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

**Protokoll der Zentral-Kommission für die Rheinschifffahrt.
1832-1917
(1871) Ausserord.**

3 (27.10.1871) Anlage

Anlage zu Protokoll No. III. der ausser-
ordentlichen Sitzung von 1871.

Anwesend waren die Herren:

Oberbaurath **Becker** von Karlsruhe,
Regierungs- und Kreisbaurath **Lavale** von Speyer,
Oberbaurath **Renner** von Darmstadt,
Hoofd-Ingenieur **van Opstall** von Arnheim,
Strombau-Director **Nobiling** von Coblenz.

Verhandelt: **Wesel**, den 27. October 1871.

Zu demselben Zweck, wie in Duisburg sich die Techniker der Rheinuferstaaten eingefunden hatten, um den festen Uebergang über den Rhein in der Rheinischen Eisenbahnlinie bei Rheinhausen zu prüfen, sind die Obengenannten heute hier in Wesel zusammengetreten, um sich der Prüfung des Projectes zum Bau einer festen Brücke über den Rhein in der Venlo-Hamburger Eisenbahn-Linie, welche von der Cöln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft gebaut wird, zu unterziehen.

Die beiden hier in Rede stehenden Brücken weichen in ihrer Construction wesentlich darin ab, dass die Duisburg-Rheinhausener Brücke eine bogenförmige Eisenconstruction, die hiesige dagegen eine horizontale untere Gurtung erhalten soll. Dabei hat man der letzteren eine lichte Weite zwischen den Pfeilern von 313 Fuss in ihren vier Stromöffnungen gegeben, während das volle Fluthprofil auf beiden Ufern durch Fluthöffnungen à 60 Fuss überspannt werden soll, wobei es in dem Projecte liegt, den das Fluthbett auf dem linken Ufer jetzt noch beschränkenden Sommerdeich zu entfernen.

Wenn gleich nun Seitens der Fortifications-Behörden auch noch eine weitere Ueberbrückung der Vorländer verlangt worden ist, so legen die Techniker in Bezug auf das Hochwasserprofil von ihrem Standpunkte doch keinen Werth darauf.

Nachdem daher die Projecte, Pläne und Zeichnungen zu diesem Brückenbau eingesehen worden sind, die Baustelle speciell besichtigt und daraus erkannt worden ist, dass vor dem linksseitigen Stirnpfeiler ein Leinpfad in der Höhe von 18 Fuss am Düsseldorfer Pegel mit 12 Fuss Krone, vor dem rechtsseitigen Stirnpfeiler aber ein Uferweg mit gleicher Kronenbreite, jedoch nur in der Höhe von 14 Fuss A. P. gebaut werden soll, um den freien Uferverkehr zu erhalten, und da die genügende Weite der Brückenöffnungen von 313 Fuss schon bei dem Bau der Cölner Brücke anerkannt worden ist, so war blos noch die Höhenlage der unteren Gurtung der Brücke zu prüfen.

Nach den Zeichnungen soll dieselbe auf 50 Fuss am Weseler Pegel gelegt werden. Ungeachtet der höchste erlaubte Schiffahrts-Wasserstand nur auf 24 Fuss am Düsseldorfer und 22 Fuss am Emmericher Pegel bezeichnet worden ist, so haben doch die neuerdings angestellten Vergleiche bestätigt, dass der Wasserstand von 22 Fuss am Emmericher Pegel fast ganz genau mit dem Wasserstand von 22 Fuss am Weseler Pegel übereinstimmt.

Mit Rücksicht hierauf und in Erwägung, dass der Zwischenraum zwischen dem höchsten erlaubten Schiffahrts-Wasserstand und der horizontalen unteren Gurtung der Brückenbahn von 28 Fuss bei der Cölner Brücke besteht, und bei der Düsseldorfer Brücke

zugelassen worden ist, so sind die unterzeichneten Techniker einstimmig der Ansicht, dass auch für die Weseler Brücke die Höhenlage von 50 Fuss am Weseler Pegel den Schiffahrtsbedürfnissen entspricht.

Abgesehen jedoch von der Construction der Brücke erachten es die Techniker für unbedingt nöthig, für die Schiffbarmachung und Erhaltung der linksseitigen Oeffnung der Strombrücke in der Weise Sorge zu tragen, dass in dieser Oeffnung eine Schiffahrtsrinne von mindestens 10 Ruthen Breite und 5 Fuss Tiefe bei dem gewöhnlichsten niedrigsten Wasserstande geschaffen und mit dem gleich tiefen Fahrwasser oberhalb und unterhalb der Brücke in Verbindung gebracht wird.

Schliesslich müssen aber auch die Techniker, wie bei der Duisburg-Rheinhausener Brücke, darauf aufmerksam machen, dass während des Brückenbaues Vorsorge getroffen werden muss, nicht bloß die Brückenpfeiler und Gerüste gegen die Beschädigung durch Schiffe und Flösse möglichst sicher zu stellen, sondern auch die Letzteren gegen das Scheitern selbst zu schützen.

Zu diesem Zwecke erachten es dieselben daher auch hier für nothwendig, polizeiliche Verordnungen zu erlassen und zu handhaben, nach welchen es keinem Schiffer und Flossführer gestattet ist, ohne Hülfe eines Schleppschiffs, die Brückenbaustelle zu passiren.

Die Eisenbahngesellschaft würde dagegen zu verpflichten sein, alle Segelschiffe und Flösse mit ihren Remorqueuren unentgeltlich durch die Brückenbaustelle zu bugsiren, zu welchem Zwecke sie, wenn nöthig, sogar zwei Dampfschiffe bereit zu halten hätte.

Um aber diese Hülfe zu gewähren, sind die Schiffsführer zu verpflichten, 100 Ruthen entfernt von der Brücke, welche Stellen durch Signale bezeichnet werden sollen, so lange vor Anker zu gehen, bis das Dampfboot sie dort abnehmen wird.

In Bezug auf die Durchführung und Durchleitung der Flösse wird dagegen bemerkt, dass denselben vom Dampfschleppschiff nach ihrer Anmeldung durch die Wahrung entgegengefahren werden muss, weil deren Ankerung im freien Strom sehr schwierig, oder wohl gar unmöglich sein möchte.

v. g. u.

Becker,
Lavale,
Renner,
van Opstall,
Nobiling.