

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

I. Verhältnisse des Fahrwassers

[urn:nbn:de:bsz:31-255465](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-255465)

I. Verhältnisse des Fahrwassers.

A. Wasserstände.

Die Wasserstandsverhältnisse waren auch im abgelaufenen Berichtsjahr am ganzen Rhein durchaus günstig.

Am Oberrhein konnte die Schifffahrt wiederum fast während des ganzen Jahres betrieben werden, mit Ausnahme nur weniger Tage, an denen sie durch Nebel unterbrochen war. Zeitweise Beschränkungen durch Wassermangel traten gleichfalls nur an wenigen Tagen in den Monaten Oktober, November und Dezember ein, an denen der die Grundlage der Vergleichung bildende „Gleichwertige Wasserstand 1908“ nicht erreicht war. Auch höhere Wasserstände gaben nur an wenigen Tagen im Januar, April und Dezember Anlaß zur Beschränkung der Schifffahrt.

Im allgemeinen gestaltete sich der Verlauf der Wasserstände wie folgt:

Anfangs des Jahres 1915 stand der Rhein durchschnittlich etwa in Mittelwasserhöhe; stärkere Niederschläge, die auch ein kräftiges Anschwellen des Neckars und des Mains und damit eine erhebliche Wasserzuführung mit sich brachten, verursachten dann eine rasch ansteigende Flutwelle, die sich bis etwa Ende des Monats Februar wieder verlor; dann folgte abermals eine, wenn auch kleinere Anschwellung, und nach abermaligem Rückgang des Wassers eine weitere Flutwelle im ersten Drittel des Monats März, worauf das Wasser bis Anfang April wieder um ein Geringes zurückging. Heftige Regengüsse verursachten dann starkes Anschwellen des Stroms, das an allen Pegeln oberhalb Cöln die höchsten Jahreswasserstände hervorrief. Nach Abfallen des Wassers hielt sich der Rhein von Ende April bis Ende August reichlich über Mittelwasserhöhe, um dann bis zur Höhe des „Gleichwertigen Wasserstandes 1908“ zurückzugehen. In diesem Stand beharrte das Wasser unter kleinen Schwankungen bis etwa Anfang Dezember, stieg dann in kurzer Zeit sehr stark, sodaß sogar an den Pegeln in Cöln und Nijmegen die höchsten Jahreswasserstände erreicht wurden; gegen Weihnachten zeigte der Rhein fast wieder Mittelwasserhöhe, worauf bis Ende Dezember eine neue Flutwelle kräftiges Ansteigen abermals hervorrief.

Die Verhältnisse in den einzelnen Stromstrecken zeigen die nachstehenden Angaben für die wichtigeren Pegel.

Am Straßburger Pegel blieb der mittlere Wasserstand im Januar um 0,55 m, im Februar 0,08 m, im März 0,46 m, im April 0,61 m, im Mai 0,57 m, im Juni 0,04 m, im August 0,11 m und im Dezember 1,13 m über dem Mittel der gemittelten Monatswasserstände der Jahre 1896/1910, im Juli erreichte er dieses Mittel, während er im September 0,16 m, im Oktober 0,27 m und im November 0,10 m unter dem vorbezeichneten Mittelwerte der Jahre 1896/1910 lag. Der mittlere Jahreswasserstand stellte sich im Berichtsjahre auf 2,85 m gegen 2,60 m des vorgenannten Zeitraums, jedoch 0,19 m niedriger als im Vorjahr. Der niedrigste Jahreswasserstand wurde am 1. bis 3. und 5. November mit 1,63 m und der höchste mit 4,41 m am 9. April beobachtet.

Am Mannheimer Pegel ist der höchste Jahreswasserstand am 12. April mit 6,24 m, der niedrigste am 6. November mit 2,08 m beobachtet worden. Der mittlere Jahreswasserstand ergab sich zu 3,87 m und war somit um 0,41 m niedriger als im Vorjahr.

Am Mainzer Pegel erreichte das Wasser am 12. April mit 3,15 m den höchsten Stand des Jahres, der niedrigste wurde am 7. November mit — 0,04 m erreicht. Der mittlere Jahreswasserstand betrug 1,381 m und war um 0,334 m niedriger als im Vorjahr, 0,026 m niedriger als das 30jährige Mittel 1881/1910 und um 0,116 m niedriger als das 60jährige Mittel 1851/1910.

Am Pegel zu Caub wurde der höchste Jahreswasserstand am 13. April mit 4,75 m, der niedrigste Stand am 6./7. November mit 1,12 m erreicht. Der mittlere Jahreswasserstand betrug 2,60 m oder 0,36 m weniger als im Vorjahr.

Am Cölner Pegel erreichte das Wasser den höchsten Stand des Jahres mit 6,71 m am 13. Dezember, den niedrigsten mit 0,75 m am 8. November. Der mittlere Jahreswasserstand war 2,74 m oder 0,45 m niedriger als im Vorjahr.

In Nijm wegen wurde der höchste Jahreswasserstand am 16. Dezember mit 12,08 m + N.A.P. und der niedrigste am 9. November mit 7,01 m + N.A.P. beobachtet.

Über die Bewegungen des Wasserstandes an den einzelnen Hauptpegeln geben die Beilagen Ia (Übersicht der Wasserstände) und Ib (Bildliche Darstellungen) weiteren Aufschluß.

a) Hochwasser.

1. Dampfschiffahrts-Beschränkungen und Einstellungen der Dampfschiffahrt wegen Überschreitung der in § 22 Ziffer 1, 2 und 3 der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung von 1913 festgesetzten Marken sind eingetreten:

	Marke I	Marke II	Marke III
in Straßburg	nicht bestimmt		an — Tagen
„ Maxau	an 7 Tagen,	an — Tagen,	„ — „
„ Speyer	— „	— „	„ — „
„ Mannheim-Ludwigshafen	— „	— „	„ — „
„ Mainz	12 „	— „	„ — „
„ Biebrich	2 „	— „	„ — „
„ Bingen	30 „	— „	„ — „
„ Coblenz	11 „	— „	„ — „
„ Andernach	14 „	— „	„ — „
„ Cöln	14 „	— „	„ — „
„ Düsseldorf	16 „	— „	„ — „
„ Duisburg-Ruhrort	11 „	— „	„ — „
„ Emmerich	28 „	— „	„ — „

In der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung von 1913 sind für die Pegel Nijmwegen, Tiel, Zalt-Bommel, Arnheim und Vreeswijk Marken nicht mehr angegeben.

2. Segelschiffahrt. Auf der elsässisch-badischen Stromstrecke oberhalb Straßburg-Kehl bis Basel war die nicht unter Dampf gehende Kleinschiffahrt, die nur der Beförderung von Kies, Sand und Wacken aus dem Strombett sowie der Verschiffung von Rheinbausteinen und Faschinen dient, infolge von Hochwasser im April, Mai, Juli, August und Dezember an zusammen

7 Tagen unterbrochen und wegen streckenweiser Überflutung des Leinpfads von April bis September und im Dezember an zusammen 32 Tagen beschränkt.

Auf der Stromstrecke von Straßburg-Kehl bis Lauterburg, auf der in der Hauptsache nur die Verschiffung von Rheinbaustoffen in Betracht kommt, ist von April bis August und im Dezember infolge von Hochwasser eine Unterbrechung der Schifffahrt an zusammen 22 Tagen und wegen streckenweiser Überflutung des Leinpfads eine Beschränkung der Schifffahrt im Januar, März bis September und Dezember an zusammen 114 Tagen eingetreten.

Auf der bayerisch-badischen Stromstrecke sind Beschränkungen der Segelschifffahrt durch stellenweise Überflutung der Leinpfade nicht vorgekommen.

Auf der hessischen, der hessisch-preußischen und der preußischen Stromstrecke sind Beschränkungen der Segelschifffahrt im Berichtsjahr nicht eingetreten.

Auf den niederländischen Stromstrecken fand keine Behinderung der Segelschifffahrt statt.

3. Floßfahrt. Einstellungen der Floßfahrt wegen Überschreitung der in § 22 Ziffer 4 der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung vom Jahr 1913 festgesetzten Marken mußten eintreten:

in Mannheim-Ludwigshafen	an	3	Tagen
„ Mainz	„	—	„
„ Rudesheim	„	9	„
„ Coblenz	„	33	„
„ Andernach	„	33	„
„ Cöln	„	29	„
„ Düsseldorf	„	28	„
„ Duisburg-Ruhrort	„	21	„
„ Wesel	„	31	„
„ Emmerich	„	33	„

Für die Pegel zu Straßburg, Maxau, Speyer, Nijmwegen und Arnheim sind in der Rheinschiffahrts-Polizeiordnung von 1913 Floßmarken nicht mehr angegeben, dagegen solche für Wesel aufgenommen.

Die näheren Angaben über den Eintritt der unter Ziffer 1 und 3 erwähnten Beschränkungen und Einstellungen sind aus Beilage Ia zu entnehmen.

b) Niedrigwasser und Eisstand.

1. In der Beilage Ia sind diejenigen Tage angegeben, an welchen der Rhein unter den von der technischen Kommission der Rheinuferstaaten vom 14./15. Januar 1908 zu Wiesbaden festgesetzten und laut Protokoll III der außerordentlichen Sitzung der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt vom 7. Mai 1908 von den Regierungen anerkannter „Gleichwertigen Wasserstand 1908“ (Gl. W. 1908) gesunken ist. Es war dies der Fall:

in Straßburg	an	8	Tagen, sämtlich eisfrei
„ Maxau	„	6	„ „ „
„ Speyer	„	14	„ „ „
„ Ludwigshafen	„	28	„ „ „
„ Mannheim	„	28	„ „ „

in Worms	an 32 Tagen, sämtlich eisfrei
„ Mainz	44 „ „ „
„ Bingen	28 „ „ „
„ Caub	29 „ „ „
„ Coblenz	56 „ „ „
„ Andernach	45 „ „ „
„ Cöln	62 „ „ „
„ Düsseldorf	63 „ „ „
„ Duisburg-Ruhrort	76 „ „ „
„ Emmerich	57 „ „ „
„ Nijmegen	41 „ „ „
„ Tiel	57 „ „ „
„ Zalt-Bommel	69 „ „ „

2. Die oberhalb Straßburg-Kehl zum Zwecke der Unterhaltung der Rheinuferbauten und der Gewinnung von Wacken, Kies und Sand aus dem Strombett betriebene Kleinschiffahrt war im Oktober und November durch Niedrigwasser und vom Februar bis Mai und vom August bis Dezember wegen Nebels mehrfach gestört.

Auf der gleichen Stromstrecke kommt eine Beschränkung der unter Dampf gehenden Großschiffahrt durch Niedrigwasser und Eistreiben nicht in Frage, da auf dieser Strecke bis Basel die Fahrten mit Schleppzügen nur in günstiger Betriebszeit ausgeführt werden.

Die von Straßburg-Kehl bis Lauterburg betriebene Kleinschiffahrt — mit Schiffen von 100 bis 200 Tonnen Tragfähigkeit — zur Beförderung von Rheinbaustoffen war wegen Niedrigwassers weder eingestellt noch beeinträchtigt, dagegen in den Monaten Februar bis Mai und Juli bis Dezember insgesamt an 60 Tagen wegen Nebels beschränkt und an 2 Tagen wegen Nebels ganz unterbrochen.

Auf der gleichen Stromstrecke konnte die unter Dampf gehende Großschiffahrt an 363 Tagen betrieben werden. Die Befrachtung war während der Betriebszeit an 3 Tagen insofern beschränkt, als die kleinste Fahrwassertiefe weniger als 1,50 m betrug. Unterbrechung durch Nebel trat an 2 Tagen, Behinderung durch Nebel an 60 Tagen ein.

Auf der Strecke Lauterburg bis Germersheim fand eine Unterbrechung der Großschiffahrt mit Dampf- und Segelschiffen durch Niedrigwasser nicht statt, auch war sie durch Fahrwassertiefen von weniger als 1,50 m nicht beeinträchtigt, dagegen durch Nebel an 18 Tagen behindert.

Zwischen Germersheim und Mannheim war in den Monaten Oktober und November sowie am 1. Dezember die Fahrwassertiefe an insgesamt 23 Tagen geringer als 2,0 m und daher die Ladefähigkeit der großen Fahrzeuge mehr oder minder beschränkt.

Unterhalb Mannheim bis Worms kamen Fahrwassertiefen von weniger als 2,30 m nicht vor. Die Ladefähigkeit war auf dieser Strecke demnach Beschränkungen nicht unterworfen. Durch Nebel war die Schiffahrt in den Monaten Februar, Oktober, November und Dezember an zusammen 16 Tagen beeinträchtigt.

Die Schiffahrt mit kleinen Fahrzeugen zur Unterhaltung der Rheinuferbauten, Herstellung der Regulierungswerke, Kiesgewinnung, Backsteinverfrachtung usw. konnte mit Ausnahme der bereits genannten Beschränkung durch Nebel während des ganzen Jahres ausgeübt werden.

Auf der hessischen Stromstrecke war der Schiffsverkehr durch niedrige Wasserstände nicht behindert.

Auf der preußischen Stromstrecke war die Schifffahrt durch niedrige Wasserstände nicht behindert, allerdings war die Zahl der Tage, an welchen der „Gl. W. 1908“ nicht erreicht wurde, wesentlich größer als im Jahr 1914.

Tiefer als 2,0 m am Cölner Pegel, bei welchem Wasserstand die größeren Schiffe nicht durchweg mit voller Ladung fahren können oder in der oberen Stromstrecke zeitweise leichtern müssen, stand das Wasser:

vom 30. August	bis 7. September einschließlich	= 9 Tage
„ 15. September	„ 17. November	„ = 64 „
„ 19. November	„ 4. Dezember	„ = 16 „
		<u>insgesamt 89 Tage</u>

gegen 63 Tage im Vorjahr.

Auf der niederländischen Strecke des ungeteilten Rheins (Oberrhein) und auf der Waal waren Störungen der Schifffahrt infolge des niedrigen Wasserstandes nicht zu verzeichnen.

Auch auf der oberen und unteren Merwede, der Noord und der Neuen Maas traten Erschwerungen der Schifffahrt infolge niedriger Wasserstände nicht ein.

Auf dem Niederrhein und dem Leck wurde die Schifffahrt durch Niedrigwasser an mehreren Tagen in den Monaten Oktober und November beeinträchtigt. Die Personendampfer der Cöln-Düsseldorfer Dampfschiffahrts-Gesellschaft nahmen ihren Weg stets durch Niederrhein und Leck.

3. Treibeis wurde auf dem Rhein während des Berichtsjahres nur in ganz geringer Menge während weniger Tage beobachtet.

B. Zustand des Fahrwassers.

1. Elsässisch-badische Stromstrecke.

Die Bauarbeiten der Rheinregulierung sind auf die ganze elsässisch-badische Stromstrecke von Straßburg-Kehl bis zur Lautermündung ausgedehnt. Das geregelte Fahrwasser hat sich erhalten, wenn auch die im Entwurf angestrebte Breite und Tiefe noch nicht überall erreicht ist.

Auf der Stromstrecke oberhalb Straßburg-Kehl sind wesentliche Änderungen im Zustand des Fahrwassers nicht eingetreten.

Baggerungen zur Vertiefung ungünstiger Talwegsübergänge haben von Straßburg-Kehl bis Lauterburg nicht stattgefunden. Die Vereinbarung zwischen Elsaß-Lothringen und Baden, wonach diese Baggerungen oberhalb des Jffezheimer Altrheins von der elsäß-lothringischen Bauverwaltung und unterhalb des Jffezheimer Altrheins von der badischen Bauverwaltung ausgeführt werden, tritt mit der im Berichtsjahr eingeleiteten Überweisung der Regulierungswerke an die Uferstaaten außer Kraft. Nach Abschluß der Überweisung werden diese Baggerungen gemeinsam von den beiden Bauverwaltungen bestritten werden.

Zur Offenhaltung des Kehler Hafens wurden im Rhein vor der Hafemündung in den Monaten August und September zusammen 2100 cbm Geschiebe gebaggert.

Die Peilungen des Fahrwassers abwärts Straßburg-Kehl erfolgten während des ganzen Jahres regelmäßig abwechselnd zwischen Elsaß-Lothringen und Baden. Die Ergebnisse wurden in der üblichen Weise veröffentlicht.

Zwischen Straßburg-Kehl und Lauterburg brauchte die Richtung der Fahrrinne durch Landbaken nicht bezeichnet zu werden.

Elsässischerseits sind 4 Baumstämme und 1 Schiffswrack, badischerseits 18 Baumstämme und 2 Wurzelstöcke teils durch die Bauverwaltungen, teils durch Private aus dem Strombett entfernt worden.

Die geringsten Fahrwassertiefen wurden gefunden:

Die Peilung erfolgte			Wasserstand		Die Fahrwassertiefe bei diesem Stand war m	Nähere Ortsbezeichnung und Bemerkungen	
bei Kilometer (Stromstation)		Tag	Monat	m			am Pegel zu
els.	bad.						
1. Auf der Stromstrecke oberhalb Straßburg-Kehl¹⁾.							
31,000	29,250	1.	März	2,04	Straßburg (Rheinbrücke)	1,10 Bei Neuenburg-Eichwald.	
51,650	49,825	4.	November	1,74	"	0,60 Bei Geiswasser.	
59,500	57,580	14.	Mai	3,73	"	1,50 Unterhalb Altbreisach-Biesheim.	
111,075	109,150	1.	Dezember	1,95	"	1,00 Bei Plobsheim-Altenheim.	
111,525	109,625	20.	Februar	2,14	"	1,00 " " "	
116,225	114,080	4.	Oktober	2,66	"	1,00 Unterhalb Altenheimerhof	
116,775	114,680	20.	April	3,14	"	1,30 Zwischen Altenheim u. Goldscheuer.	
117,100	115,050	26.	Juni	3,20	"	1,00 Oberhalb Goldscheuer.	
117,125	115,080	5.	Juli	3,45	"	1,50 " "	
117,275	115,250	14.	August	3,24	"	1,60 " "	
120,300	118,550	28.	Januar	2,21	"	1,00 Unterhalb Marlen.	
122,675	120,850	23.	September	2,25	"	1,20 Oberhalb Sundheim.	

¹⁾ Für diese Stromstrecke ist der „Gleichwertige Wasserstand 1908 (Gl. W. 1908)“ und die unter diesem anzustrebende Fahrwassertiefe nicht festgestellt.

Die Peilung erfolgte			Wasserstand		Die Fahrwassertiefe bei diesem Stand		An der Fahrwassertiefe fehlte mithin	GL.W. 1908	Angestrebte Tiefe unter Gl. W. 1908	Nähere Ortsbezeichnung und Bemerkungen	
bei Kilometer (Stromstation)		Tag	Monat	m	am Pegel zu	war					ist angestrebt auf
els.	bad.										
2. Auf der Stromstrecke Straßburg-Kehl bis Lauterburg.											
127,050	125,160	30.	August	2,78	Straßburg (Rheinbrücke)	2,40	2,49	0,09	1,79	1,50 Bei Ruprechtsau.	
130,175	128,235	17.	Mai	3,63	"	3,00	3,34	0,34		" Auenheim.	
130,175	128,235	24.	Juni	3,23	"	2,50	2,94	0,44		" "	
130,200	128,260	1.	Juli	3,30	"	2,80	3,01	0,21		" "	
130,200	128,260	28.	Oktober	1,83	"	1,60	1,54	—		" "	
130,225	128,285	27.	September	2,20	"	2,00	1,91	—		" "	
131,325	129,435	23.	Dezember	2,70	"	2,50	2,41	—		Zwischen Auenheim und Leutesheim.	
131,375	129,500	4.	November	1,68	"	1,40	1,39	—		Desgl.	
131,400	129,530	1.	März	2,04	"	2,10	1,75	—		" "	
132,175	130,325	22.	April	3,21	"	2,90	2,92	0,02		Bei Leutesheim.	
167,800	165,930	4.	Januar	2,13	"	2,10	1,84	—		" Wintersdorf-Beinheim.	
167,800	165,930	1.	Februar	1,93	"	1,90	1,64	—		" " "	

2. Badisch-bayerische Stromstrecke.

In der Strecke von Lauterburg bis Sondernheim hat sich das geregelte Fahrwasser erhalten. Die mit der Rheinregulierung angestrebte Tiefe von 2,0 m bei einem Stand von 3,0 m am Pegel zu Maxau war mit wenigen unwesentlichen Ausnahmen überall vorhanden, während die planmäßige Breite noch nicht überall erreicht ist.

Da in der Strecke Sondernheim-Mannheim wesentliche Veränderungen im natürlichen Zustand der Stromsohle nicht eingetreten sind, mußten, um mit der fortschreitenden Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse in der Regulierungsstrecke gleichen Schritt zu halten, zwischen Germersheim und Speyer Baggerungen vorgenommen werden, und zwar wurden an Geschiebe beseitigt:

im Mechttersheimer Durchschnitt	1 560 cbm
oberhalb der Speyerer Schiffbrücke	42 090 „
zusammen 43 650 cbm.	

Zur Offenhaltung des Fahrwassers wurden von bayerischer Seite vor der Einmündung des Luitpoldhafens und des Winterhafens in Ludwigshafen 12 300 cbm Schlamm und Kies ausgebagert.

Wie in den Vorjahren, sind während der niedrigsten Wasserstände regelmäßig Peilungen vorgenommen und die dabei festgestellten kleinsten Fahrwassertiefen veröffentlicht worden. Auch sind durch die badischen und bayerischen Strombaubehörden Untersuchungen des Fahrwassers auf Hindernisse durch Abstreifen mit der Kette angestellt worden.

Bayerischerseits wurden 2 Baumstämme und 1 Wurzelstock, badischerseits 3 Baumstämme und 5 Wurzelstöcke durch die Bauverwaltung aus dem Strombett beseitigt.

Die geringsten Fahrwassertiefen wurden gefunden:

Die Peilung erfolgte				Wasserstand		Die Fahrwassertiefe bei diesem Stand		Fahrwassertiefe fehlte mithin	Gl. W. 1908	Angestrebte Tiefe unter Gl. W. 1908	Nähere Ortsbezeichnung und Bemerkungen
bei Kilometer (Stromstation)		Tag	Monat	m	am Pegel zu	war	ist angestrebt auf				
bayer.	bad.							m	m	m	m
1. Auf der Stromstrecke von Lauterburg bis Germersheim.											
182,700	180,600	3.	Mai	4,95	Maxau	3,30	3,32	0,02	3,13	1,50	Bei Lauterburg.
183,200	181,100	19.	April	4,85	"	3,00	3,22	0,22			Bei Au a. Rh.
183,800	181,700	16.	August	5,00	"	3,60	3,37	—			
1,500	183,600	4.	Januar	3,73	"	2,50	2,10	—			
1,700	183,800	20.	Dezember	4,56	"	3,40	2,93	—			Neuburger Durchschnitt. Pforzer "
5,600	187,800	1.	März	3,62	"	2,50	1,99	—			
8,300	190,600	21.	Juni	5,02	"	3,50	3,39	—			Knielinger Durchschnitt.
8,300	190,600	5.	Juli	5,20	"	3,60	3,57	—			
10,700	193,000	20.	September	3,93	"	2,70	2,30	—			
10,700	193,000	18.	Oktober	3,72	"	2,50	2,09	—			
10,700	193,000	2.	November	3,10	"	2,00	1,47	—			
12,200	194,500	1.	Februar	3,56	"	2,40	1,93	—			

Die Peilung erfolgte				Wasserstand		Die Fahr- wassertiefe bei diesem Stand		Fahr- wasser- tiefe fehlte mithin	Gl. W. 1908	Ange- strebte Tiefe unter Gl. W. 1908	Nähere Ortsbezeichnung und Bemerkungen
bei Kilometer (Stromstation)		Tag	Monat	m	am Pegel zu	war	ist an- gestrebt auf				
bayer.	bad.							m	m	m	m
2. Auf der Stromstrecke von Germersheim bis zur Mannheim-Ludwigshafener Rheinbrücke.											
a) Oberhalb Speyer.											
32,000	214,300	1.	Februar	2,82 2,76	Mannheim (Speyer)	2,40	1,83	—	2,49	1,50	Bei Germersheim.
31,900	214,300	1.	März	2,84 2,86	Mannheim (Speyer)	2,40	1,85	—			} Rheinsheim.
34,000	215,900	1.	Februar	2,82 2,76	Mannheim (Speyer)	2,40	1,83	—			
36,800	218,800	1.	"	2,82 2,76	Mannheim (Speyer)	2,50	1,83	—			Im Reinsheimer Durchschnitt.
38,400	220,600	4.	Oktober	3,28 3,50	Mannheim (Speyer)	3,00	2,29	—			Im Mechttersheimer Durchschnitt.
38,500	220,700	2.	November	2,10 2,31	Mannheim (Speyer)	1,90	1,11	—			} Im Oberhauser Durchschnitt.
40,600	222,700	2.	"	2,10 2,31	Mannheim (Speyer)	1,90	1,11	—			
42,000	224,000	1.	März	2,84 2,86	Mannheim (Speyer)	2,40	1,85	—			} Bei Rheinhausen.
42,300	224,300	4.	Oktober	3,28 3,50	Mannheim (Speyer)	3,10	2,29	—			
b) Unterhalb Speyer.											
48,700	230,900	1.	Februar	2,82 2,76	Mannheim (Speyer)	2,40	1,83	—	2,49	1,50	} Unterhalb Speyer.
48,700	230,900	1.	März	2,84 2,86	Mannheim (Speyer)	2,50	1,85	—			
48,800	231,000	4.	Oktober	3,28 3,50	Mannheim (Speyer)	3,10	2,29	—			} Im Otterstadter Durchschnitt.
49,400	231,500	4.	"	3,28 3,50	Mannheim (Speyer)	3,50	2,29	—			
56,700	238,900	4.	"	3,28 3,50	Mannheim (Speyer)	3,30	2,29	—			} Oberhalb der Mannheim- Ludwigsh. Rheinbrücke.
71,700	254,100	5.	"	3,20 3,44	Mannheim (Speyer)	3,70	2,21	—			
3. Auf der Stromstrecke von der Mannheim-Ludwigshafener Rheinbrücke bis zur hessischen Grenze.											
72,100	254,500	5.	Oktober	3,20 3,20	Mannheim (Ludwigshafen)	3,90	2,71	—	2,49	2,00	Unterhalb der Mannheim- Ludwigsh. Rheinbrücke.
73,700	256,000	5.	"	3,20 3,20	Mannheim (Ludwigshafen)	4,30	2,71	—			} Im Mannheimer Rheinhafen.
75,300	257,600	5.	"	3,20 3,20	Mannheim (Ludwigshafen)	4,30	2,71	—			
76,500	258,800	5.	"	3,20 3,20	Mannheim (Ludwigshafen)	3,90	2,71	—			Im Friesenheimer Durchschnitt.
77,700	260,000	5.	"	3,20 3,20	Mannheim (Ludwigshafen)	3,70	2,71	—			Desgl.
81,200	263,400	5.	"	3,20 3,20	Mannheim (Ludwigshafen)	3,80	2,71	—			Oberhalb der Petersau.

3. Hessische Stromstrecke.

Der Zustand des Fahrwassers während des Berichtsjahres war für die Schifffahrt günstig.

Die flacheren, zur Schwellenbildung neigenden Stellen wurden im Laufe des Berichtsjahres durch private Baggerungen weiter verbessert, sodaß auf der Strecke von der Landesgrenze oberhalb Worms bis Oppenheim sogar eine Fahrwassertiefe von 2,5 m unter „gleichwertigem Wasserstand 1908“ vorhanden war, während auf der Strecke von Oppenheim bis zur preußischen Grenze bei Biebrich die Fahrwassertiefe stets mindestens 2,0 m unter diesem Wasserstand betrug.

Die Bezeichnung der Lage der Fahrrinne und der Strombauwerke erfolgte in der gleichen Weise wie in den Vorjahren.

Die geringsten Fahrwassertiefen wurden gefunden:

Die Peilung erfolgte		Wasserstand		Die Fahrwassertiefe bei diesem Stand		Fahrwassertiefe fehlte mithin	Gl. W. 1908	Angestrebte Tiefe unter Gl. W. 1908	Nähere Ortsbezeichnung und Bemerkungen	
bei Kilometer (Stromstation)	Tag	Monat	m	am Pegel zu	war					ist angestrebt auf
					m	m	m	m		
1. Von der badischen Grenze bis Oppenheim.										
279,4	2.	Februar	0,08	Worms	2,90	2,22	—	0,14	2,00	An der Pfrimmündung unterhalb Worms.
279,4	2.	März	0,17	„	3,00	2,31	—			Desgl.
279,4	6.	April	1,09	„	3,90	3,23	—			„
279,4	6.	Juli	1,61	„	4,40	3,75	—			„
298,2	1.	Juni	2,19	Gernsheim	4,80	4,28	—	0,06 ¹⁾		Unterhalb des schwarzen Orts.
298,2	3.	August	1,82	„	4,60	3,91	—			Desgl.
298,2	7.	September	1,57	„	4,20	3,66	—			„
298,2	5.	Oktober	-0,46	„	3,00	2,55	—			„
306,7	5.	Januar	0,80	Oppenheim	2,90	2,28	—	0,52 ¹⁾		Oberhalb des Schusterwörth.
307,0	2.	November	-0,02	„	2,10	1,46	—			Desgl.
310,0	4.	Mai	2,08	„	4,00	3,56	—			„
2. Von Oppenheim bis zur Landesgrenze bei Biebrich.										
319,6	2.	November	-0,01	Oppenheim	2,10	1,47	—	0,52 ¹⁾	2,00	Bei Nackenheim.
320,0	2.	Februar	0,70	„	2,80	2,18	—			Am Hadersandkopf.
320,0	5.	Januar	0,88	Mainz	2,50	2,43	—	0,45	2,00	„
320,0	21.	Dezember	1,36	„	3,20	2,91	—			„
324,5 u. 328,7	1.	Juni	1,86	„	3,80	3,41	—			Ginsheimer Laye und Weisenau.
328,6	4.	Mai	1,67	„	3,80	3,22	—			Bei Weisenau.
328,6	6.	Juli	1,65	„	3,40	3,20	—			„
328,9	3.	August	1,66	„	3,60	3,21	—			„
329,0	2.	März	0,89	„	2,60	2,44	—			Unterhalb Weisenau.
329,0	6.	April	1,52	„	3,10	3,07	—			„
329,0	7.	September	1,39	„	3,40	2,94	—			„
329,1 - 329,25	5.	Oktober	0,78	„	2,80	2,33	—			„

¹⁾ Diese Wasserhöhen sind nicht durch Beschluß der Zentral-Kommission bestimmt, sondern von der Strombauverwaltung, als dem Gl. W. 1908 entsprechend, ermittelt.

4. Hessisch-preußische Stromstrecke.

Der Zustand des Fahrwassers war während des Berichtsjahres andauernd gut. Zur Freihaltung der Fahrrinne bei Frei-Weinheim mußten auf gemeinsame Kosten von Hessen und Preußen 3110 cbm und im Hafen zu Rüdesheim auf alleinige Kosten Preußens 2310 cbm Baggermassen gefördert werden. Im übrigen ist die Offenhaltung der Schiffahrtsrinne durch Privatunternehmer erfolgt, die zum Teil eine Abgabe für die entnommenen Massen entrichteten, oder sie abgabefrei beseitigten; diese förderten insgesamt 58 393 cbm Baggermassen.

Die Bezeichnung des Fahrwassers, sowie die Beleuchtung des Krausaufelsens erfolgte wie bisher.

Zur Zeit der niederen Wasserstände wurde der jeweilige Stand an den Hauptpegeln zu Mannheim und Mainz täglich bei Bingen und Rüdesheim in der bisher üblichen Weise angeschrieben.

Dieses war der Fall:

vom 1. Januar	bis 8. Januar	einschließlich =	8 Tage
„ 4. Februar	„ 9. März	„ =	34 „
„ 18. September	„ 4. Dezember	„ =	78 „
			<u>insgesamt = 120 Tage.</u>

Die geringsten Fahrwassertiefen wurden gefunden:

Die Peilung erfolgte			Wasserstand		Die Fahrwassertiefe bei diesem Stand		Fahrwassertiefe fehlte mithin	Gl. W. 1908	Angestrebte Tiefe unter Gl. W. 1908	Nähere Ortsbezeichnung und Bemerkungen
bei Kilometer ¹⁾ (Stromstation)	Tag	Monat	m	am Pegel zu	war	ist angestrebt auf				
					m	m	m	m	m	
10,0—10,2	9.	November	1,34	Bingen	2,30	2,06	—	1,28	2,00	Kleine Gies, oberhalb Erbach.
17,3—17,5	9.	„	1,34	„	2,30	2,06	—			Vor Frei-Weinheim.
23,8—24,0	9.	„	1,34	„	2,20	2,06	—			Kempt. Wasser, Einfahrt.
25,7—26,0	9.	„	1,34	„	2,00	2,06	0,06			„ „ , Ausfahrt.

In den übrigen Monaten war für die, die hessisch-preußische Stromstrecke durchfahrenden Schiffe mit einem Tiefgang bis zu 2,50 m die erforderliche Fahrtiefe und mehr vorhanden.

¹⁾ Der Nullpunkt der der vorstehenden Übersicht zugrund liegenden preußischen Stromstationierung liegt auf der hessisch-preußischen Landesgrenze oberhalb Biebrich.

5. Preußische Stromstrecke von Bingen abwärts bis zur niederländischen Grenze.

In der preußischen Stromstrecke von Bingen abwärts, in welcher Lage und Querschnitt der Fahrrinne im allgemeinen wenig veränderlich sind, hat das Fahrwasser fast überall die planmäßige Breite und Tiefe gehabt. Ablagerungen von Sand und Geschieben machten sich nur an wenigen Stellen bemerklich. Sie sind durch Baggerungen alsbald nach ihrer Entstehung beseitigt worden.

Außer den bei der Ausführung der Korrektionsbauten bewirkten Baggerungen wurden solche für Rechnung des Unterhaltungsfonds hauptsächlich an folgenden Stellen ausgeführt:

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Baggerstelle	Gebaggerte Massen cbm
1	In der Mündung des Hafens zu Oberwesel	4 165
2	" " " " " " St. Goar	2 480
3	" " " " " " St. Goarshausen	4 840
4	Im Hafen zu Oberlahnstein	2 415
5	In der Hafengebucht zu Ehrenbreitstein	5 390
6	Im Mülheimer Hafen	8 000
	Zusammen	27 290

Außerdem sind wieder erhebliche Baggerungen zur Kies- und Sandgewinnung für Eisenbahn-, Straßen-, Werft- und sonstige Bauten durch Private nach Anweisung der Rheinstrombauverwaltung an denjenigen Stellen ausgeführt worden, an denen eine Erbreiterung oder Vertiefung des Fahrwassers im Interesse der Schifffahrt notwendig oder erwünscht erschien.

Derartige Baggerungen wurden im Jahr 1915 vorgenommen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung der Baggerstelle	Gebaggerte Massen cbm
1	An den Lorcher Werthen, Lorchhäuser Grund und im Hahnen	88
2	In der Stromstrecke von Oberwesel bis Andernach	47 707
3	Bei Godorf	14 830
4	" Köln und Köln-Deutz	36 735
5	" Hitdorf	21 286
6	" Monheim	25 500
7	" Himmelgeist	3 000
8	" Düsseldorf-Lausward	2 856
9	" Düsseldorf-Oberkassel	63 335
10	Unterhalb der Rheinhausener Eisenbahnbrücke	21 560
11	Bei Essenberg	9 908
12	" Alsum	24 780
13	" Mehrum	5 280
14	" Perrich und Lippmann	11 080
15	Am Husumerort	700
16	Bei Grieth	20 000
17	" Emmerich	9 000
	Zusammen	317 640

Die geringsten Fahrwassertiefen wurden gefunden:

Die Peilung erfolgte		Wasserstand		Die Fahrwassertiefe bei diesem Stand		Fahrwassertiefe fehlte mithin	Gl. W. 1908	Angestrebte Tiefe unter Gl. W. 1908	Nähere Ortsbezeichnung und Bemerkungen	
bei Kilometer ¹⁾ (Stromstation)	Tag	Monat	m	am Pegel zu	war					ist angestrebt auf
					m	m	m	m		
Von Bingen bis St. Goar.										
Im Binger Loch (km 28,6) ist die normale Tiefe von 2,0 m unter dem gleichwertigen Wasserstand 1908 in 30 m Breite vorhanden, ober- und unterhalb des Binger Lochs in 70 m Breite. Im zweiten, 90 m breiten Fahrwasser (km 28,3 bis 29,3) liegt die Sohle auf -0,30 m und tiefer am Binger Pegel.										
28 1-2	27.	September	1,35	Bingen	1,60	1,35	—	1,28	1,28	Links der Mäuseturminsel.
28 2	27.	"	1,35	"	2,10	1,57	—		1,50	Im zweiten Fahrwasser.
28 4	27.	"	1,35	"	2,30	2,07	—		2,00	" Hauptfahrwasser.
42 4-5	27.	"	1,49	Caub	2,80	2,06	—	1,43		" wilden Gefähr.
43 9	27.	"	1,49	"	2,30	2,06	—			" Cauber Wasser.
Von St. Goar bis Coblenz.										
73 7-8	1.	März	2,40	Coblenz	3,20	3,17	—	1,73	2,50	Bei Osterspay.
75 4-7	25.	November	1,54	"	2,40	2,31	—			" Osterspay.
77 7-8	6.	"	1,21	"	2,00	1,98	—			" Braubach.
89 5-6	26.	April	2,40	"	3,40	3,17	—			" Coblenz (Schiffbrücke)
Von Coblenz bis Cöln.										
92 4-5	21.	Oktober	1,60	Coblenz	2,40	2,37	—	1,73	2,50	Bei Wallersheim.
106 0-2	5.	November	1,21	"	2,00	1,98	—			" Neuwied.
170 4	8.	"	0,75	Cöln	2,00	1,75	—	1,50		Oberhalb Langel.
170 5	8.	"	0,75	"	2,10	1,75	—			" "
170 6	8.	"	0,75	"	2,30	1,75	—			" "
185 4	8.	"	0,75	"	2,10	1,75	—			Bei Cöln.
185 5	8.	"	0,75	"	1,90	1,75	—			" "
185 6	8.	"	0,75	"	2,00	1,75	—			" "
185 7	8.	"	0,75	"	2,10	1,75	—			" "
Von Cöln bis Duisburg-Ruhrort.										
186 5	8.	November	0,75	Cöln	2,30	2,25	—	1,50	3,00	Bei Cöln.
186 7	8.	"	0,75	"	2,70	2,25	—			" "
204 6-7	21.	September	1,50	"	3,20	3,00	—			" Hitdorf.
218 8	21.	"	1,28	Düsseldorf	3,60	2,99	—	1,29		" Urdenbach.
255 8	21.	"	1,28	"	3,10	2,99	—			" Wittlaer.
265 4-5	21.	"	0,57	Ruhrort	3,10	2,66	—	0,91		" Bodberg.
Von Duisburg-Ruhrort bis zur niederländischen Grenze.										
286 6-8	8.	September	1,03	Ruhrort	3,90	3,12	—	0,91	3,00	Bei Alsum.
300 3	8.	"	1,03	"	3,30	3,12	—			" Mehrum.
342 8	8.	"	1,58	Emmerich	3,70	3,55	—	1,03		" Grieth.
350 1	8.	"	1,58	"	3,60	3,55	—			" Emmerich.

¹⁾ Der Nullpunkt der vorstehender Übersicht zugrund liegenden preußischen Stromstationierung liegt auf der hessisch-preußischen Landesgrenze oberhalb Biebrich.

6. Niederländische Stromstrecken.

Oberrhein.

Der Zustand des Fahrwassers blieb im Berichtsjahr günstig. Bedeutendere Sandablagerungen wurden nicht beobachtet.

Waal.

Die weiteren Regulierungsarbeiten der Waal waren am Ende des Berichtsjahres auf der Strecke oberhalb Nijmegen noch nicht ganz vollendet.

Der im vorigen Berichtsjahr erwähnte günstige Zustand blieb erhalten.

Niederrhein und Leck.

Im Berichtsjahr fand eine Vertiefung der Fahrrinne beim Pannerdenschcn Kopf und bei Jaarsveld infolge ausgeführter Regulierungsarbeiten statt.

Merwede und Noord.

Der Zustand des Fahrwassers blieb günstig.

Die weitere Regulierung der oberen Merwede wurde in 1915 beendet.

An der zeitweise seichtesten Stelle der oberen Merwede bei km 99,710 betrug die Mindesttiefe bei mittlerem Niedrigwasserstand (Ebbe) 2,67 m und bei mittlerem Hochwasserstand (Flut) 3,72 m.

Die Fahrrinne der oberen Merwede wurde teilweise durch Ausführung von Baggararbeiten unterhalten.

An der zeitweise seichtesten Stelle der unteren Merwede bei km 109,385 betrug die Mindesttiefe bei mittlerem Niedrigwasserstand (Ebbe) 2,75 m und bei mittlerem Hochwasserstand (Flut) 4,18 m.

Baggararbeiten wurden in der unteren Merwede nicht ausgeführt.

An der zeitweise seichtesten Stelle der Noord bei km 118,270 betrug die Mindesttiefe bei mittlerem Niedrigwasserstand (Ebbe) 3,04 m und bei mittlerem Hochwasser (Flut) 4,72 m.

Von km 123,000 bis zur unteren Mündung der Noord wurde die Breite der Fahrrinne durch Baggararbeiten vergrößert, anschließend an die in vorigem Jahr ausgeführten Arbeiten.

Neue Maas.

Auf der Neuen Maas war der Zustand des Fahrwassers von der Mündung der Noord bis Rotterdam günstig.

An der zeitweise seichtesten Stelle bei km 131,200 betrug die Mindesttiefe bei mittlerem Niedrigwasserstand (Ebbe) 5,10 m und bei mittlerem Hochwasserstand (Flut) 6,50 m.

Die geringsten Fahrwassertiefen auf dem Oberrhein, der Waal, dem Niederrhein und Leck wurden gefunden:

Die Peilung erfolgte			Wasserstand		Die Fahrwassertiefe bei diesem Stand		Fahrwassertiefe fehlte mithin	Gl. W. 1908	Ange-strebte Tiefe unter Gl. W. 1908	Nähere Ortsbezeichnung und Bemerkungen
bei Kilometer (Stromstation)	Tag	Monat	m	am Pegel zu	war	ist an-gestrebt auf	m	m	m	
Oberrhein und Waal.										
0,000	3.	November	9,29	Lobith ¹⁾	3,10	2,44	—	9,85	3,00	Oberhalb Lobith.
13,550	5.—6.	"	8,73	Hulhuizen ¹⁾	2,56	2,53	—	9,20	3,00	Unterhalb Hulhuizen.
41,700	10.	"	4,97	Dodewaard ¹⁾	2,75	2,32	—	5,65	3,00	" Deest.
52,500	10.	"	3,41	Tiel	2,80	2,28	—	4,13	3,00	" Leeuwen.
63,850	10.	"	2,23	St. Andries ¹⁾	2,70	2,23	—	3,00	3,00	Oberhalb Varik.
67,600	10.	"	2,28	"	2,80	2,28	—	3,00	3,00	Bei St. Andries.
89,400	3.	"	0,86	Herwijnen ¹⁾	2,95	2,49	—	1,37	3,00	" Vuren.
Niederrhein und Leck.										
10,050	8.—9.	November	8,72	Pannerden (0) ¹⁾	1,80	1,62	—	9,10	2,00	Bei Pannerden.
20,750	8.—9.	"	7,34	Arnheim ¹⁾	1,75	1,39	—	7,95	2,00	Unterhalb Huissen.
27,950	8.—9.	"	7,34	"	1,70	1,39	—	7,95	2,00	" Arnheim.
42,100	8.—9.	"	5,69	Lekskensveer ¹⁾	1,70	1,44	—	6,25	2,00	Bei Lekskensveer.
70,500	8.—9.	"	2,74	Wijk bij Duurstede ¹⁾	1,75	1,39	—	3,35	2,00	" Wijk bij Duurstede.
76,700	2.	"	1,59	Culemborg ¹⁾	1,85	1,34	—	2,25	2,00	" Bensischem

¹⁾ Für diese Pegel ist der gleichwertige Wasserstand 1908 nicht von der Zentral-Kommission bestimmt, sondern von der Strombauverwaltung, als dem „Gl. W. 1908“ entsprechend, ermittelt.

C. Strombauten.

Für Strombauten wurden im Berichts- bzw. im Rechnungsjahr 1915 von den Uferstaaten auf dem konventionellen Rhein und den die Fortsetzung der Schiffahrtsstraßen bis Rotterdam bildenden Stromstrecken folgende Beträge verausgabt:

in Elsaß-Lothringen	175 836,— M
„ Baden	270 920,91 „
„ Bayern	115 845,— „
„ Hessen	103 890,74 „
„ Preußen	2 495 440,81 „
„ Niederland 764 688,54 Gulden à 1,70 M	1 299 970,53 „
Zusammen	4 461 903,99 M

Außerdem wurden im Berichtsjahr für die Regulierung des Rheins zwischen Sondernheim und Straßburg auf Gemeinschaftsrechnung der drei Staaten Baden, Bayern und Elsaß-Lothringen verausgabt:

1. von Elsaß-Lothringen	249 404,26 M
2. von Baden	210 183,34 „
Zusammen	459 587,60 M ¹⁾

Gesamtausgabe für Strombauten 4 921 491,59 M

¹⁾ Die endgültige Verteilung der Kosten auf Baden, Bayern und Elsaß-Lothringen kann erst nach der Beendigung der Bauten und Aufstellung der Schlußabrechnung vorgenommen werden.

Im einzelnen verteilen sich die Ausgaben wie folgt:

1. In **Elsaß-Lothringen** wurden im Berichtsjahr aufgewendet:

Bezeichnung der Arbeiten		Geldbetrag			
		der einzelnen Stromstrecken		im ganzen	
		M	ℳ	M	ℳ
I. Unterhaltungsaufwand.					
1.	Unterhaltung des Leinpfads, der Uferbauten, Korrekptions- und Regulierungswerke einschließlich der Pflanzungen. Stromstrecke Hünigen—Rheinau	10 833	—	—	—
	„ Rheinau—Lauterburg	34 193	—	45 026	—
2.	Unterhaltung der Fahrinne (Baggerungen, Felssprengungen und sonstige Räumungsarbeiten). Stromstrecke Hünigen—Rheinau	—	—	—	—
	„ Rheinau—Lauterburg	5 899 ¹⁾	—	5 899	—
3.	Aufwand für die Beseitigung von gesunkenen Schiffen, Wracks usw. Stromstrecke Hünigen—Rheinau	229	—	—	—
	„ Rheinau—Lauterburg	61	—	290	—
4.	Bauaufsicht, ausschließlich der etatsmäßigen Gehalte, Pegelbeobachtungen, Peilungen, Vermessungsarbeiten, Strombefahrungen, Unterhaltung der Baugeräte und Fahrzeuge, allgemeine Kosten usw. Stromstrecke Hünigen—Rheinau	16 631	—	—	—
	„ Rheinau—Lauterburg	41 462	—	58 093	—
	Summe I			109 308	—
II. Aufwand für neue Uferbauten, Korrekptions- und Regulierungswerke, Beschaffung neuer Fahrzeuge usw.					
1.	Neue Ufer- und Korrekptionsbauten. Stromstrecke Hünigen—Rheinau	—	—	—	—
	„ Rheinau—Lauterburg	—	—	—	—
2.	Vervollständigung bestehender Ufer- und Korrekptionsbauten. Stromstrecke Hünigen—Rheinau	39 394	—	—	—
	„ Rheinau—Lauterburg	27 134	—	66 528	—
3.	Sonstige Kosten zur Vollendung des Korrekptionswerks. Stromstrecke Hünigen—Rheinau	—	—	—	—
	„ Rheinau—Lauterburg	—	—	—	—
	Summe II			66 528	—
III. Aufwand für Verbakung der SchiffsstraÙe.					
	Stromstrecke StraÙburg—Lauterburg	—	—	—	—
	Summe III			—	—
	Gesamtsumme I—III			175 836	—

¹⁾ Baggerungen im Vorhafen des Kleinen Rheins.

Insbesondere wird hierzu noch mitgeteilt:

Zu II. 2: Die Aufwendungen betreffen die Arbeiten zum Ausbau des Rheinkorrekptionswerks auf der Stromstrecke von Hünigen bis Lauterburg und umfassen die nötigen Uferdeckungen, die Tieferlegung zu hoch gelegener älterer Uferbauten und die Erhöhung von Tiefbauten auf Normalhöhe, sowie die Abpflasterung der Normaluferbauten.

Zur Regulierung des Rheins zwischen Sondernheim und Straßburg (vgl. Seite 14) wird berichtet:

Die Arbeiten, die im Vollzug der Übereinkunft zwischen Elsaß-Lothringen, Baden und Bayern vom 28. November 1901 auf der oberen, 39,475 km langen Baustrecke Neuhäusel/Iffezheim-Straßburg/Kehl von der elsäß-lothringischen Wasserbauverwaltung ausgeführt werden, sind im Berichtsjahr mit befriedigendem Erfolg fortgesetzt worden. Bei Ablauf des Berichtsjahres waren noch eine Anzahl Lücken mit einer Gesamtlänge von 3,165 km vorhanden.

Auf der Übergangsstrecke am oberen Ende der Regulierungsstrecke bei Straßburg/Kehl sind im Berichtsjahr keine Bauarbeiten ausgeführt worden.

Der Aufwand auf der elsäß-lothringischen Baustrecke hat im Berichtsjahr 249 404,26 \mathcal{M} betragen, so daß der Gesamtaufwand bis 31. Dezember 1915 sich auf 7 275 700,10 \mathcal{M} belief.

2. In **Baden** betrug der Aufwand für Rheinbauarbeiten von der schweizerischen bis zur hessischen Grenze im Berichtsjahr:

Bezeichnung der Arbeiten		Geldbetrag			
		der einzelnen Stromstrecken		im ganzen	
		\mathcal{M}	¢	\mathcal{M}	¢
I. Unterhaltungsaufwand.					
1.	Unterhaltung des Leinpfads, der Uferbauten, Korrekptions- und Regulierungswerke einschließlich der Pflanzungen.				
	Stromstrecke von Basel bis Kehl	50 778	88		
	„ „ Kehl bis zum Neuburger Durchschnitt . . .	17 388	19		
	„ vom Neuburger Durchschnitt bis zur hessischen Grenze	25 722	61	93 889	68
2.	Unterhaltung der Fahrrinne (Baggerungen, Felssprengungen und sonstige Räumungsarbeiten).				
	Stromstrecke von Basel bis Kehl	48	50		
	„ „ Kehl bis zum Neuburger Durchschnitt . . .	574	70		
	„ vom Neuburger Durchschnitt bis zur hessischen Grenze	638	92	1 262	12
3.	Aufwand für die Beseitigung von gesunkenen Schiffen, Wracks usw.				
	Stromstrecke von Basel bis Kehl	55	70		
	„ „ Kehl bis zum Neuburger Durchschnitt . . .	—	—		
	„ vom Neuburger Durchschnitt bis zur hessischen Grenze	—	—	55	70
4.	Bauaufsicht, ausschließlich der etatsmäßigen Gehalte, Pegelbeobachtungen, Peilungen, Vermessungsarbeiten, Strombefahrungen, Unterhaltung der Baugeräte und Fahrzeuge, allgemeine Kosten usw.				
	Stromstrecke von Basel bis Kehl	22 193	19		
	„ „ Kehl bis zum Neuburger Durchschnitt . . .	18 501	93		
	„ vom Neuburger Durchschnitt bis zur hessischen Grenze	16 322	29	57 017	41
	Summe I			152 224	91