

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

I. Verhältnisse des Fahrwassers [Fortsetzung]

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

Bezeichnung der Arbeiten	Geldbetrag			
	der einzelnen Stromstrecken		im ganzen	
	M	¢	M	¢
<b>II. Aufwand für neue Uferbauten, Korrekptions- und Regulierungs- werke, Beschaffung neuer Fahrzeuge usw.</b>				
1. Neue Ufer- und Korrekptionsbauten.				
Stromstrecke von Basel bis Kehl . . . . .	—	—		
"    "    Kehl bis zum Neuburger Durchschnitt . . .	—	—		
"    "    vom Neuburger Durchschnitt bis zur hessischen Grenze . . . . .	8 846	87	8 846	87
2. Vervollständigung der Ufer- und Korrekptionsbauten.				
Stromstrecke von Basel bis Kehl . . . . .	46 973	31		
"    "    Kehl bis zum Neuburger Durchschnitt . . .	1 375	73		
"    "    vom Neuburger Durchschnitt bis zur hessischen Grenze . . . . .	61 280	89	109 629	93
3. Sonstige Bauten zur Vollendung des Korrekptionswerks.				
Stromstrecke von Basel bis Kehl . . . . .	—	—		
"    "    Kehl bis zum Neuburger Durchschnitt . . .	—	—		
"    "    vom Neuburger Durchschnitt bis zur hessischen Grenze . . . . .	—	—	—	—
Summe II			118 476	80
<b>III. Aufwand für Verbakung der Schifffahrtsstraße.</b>				
Stromstrecke von Basel bis Kehl . . . . .	—	—		
"    "    Kehl bis zum Neuburger Durchschnitt . . . . .	—	—		
"    "    vom Neuburger Durchschnitt bis zur hessischen Grenze . .	219	20	219	20
Summe III			219	20
Gesamtsumme I—III			270 920	91

Hierzu wird bemerkt:

Die unter II angeführten Aufwendungen sind für eine Reihe von Einzelbauten vorwiegend kleineren Umfangs zum Ausbau des Korrekptionswerkes auf der badischen Rheinstrecke entstanden.

Neben der Verstärkung von Uferdeckungen infolge von Talwegsangriffen und Sohlenvertiefungen sind in den verschiedenen Unterabteilungen folgende Bauten ausgeführt worden:

	von Basel bis Kehl	von Kehl bis zum Neuburger Durchschnitt	vom Neuburger Durchschnitt bis zur hessischen Grenze	zu- sammen
Neue Uferbauten . . . . .	— m	— m	134 m	134 m
Erhöhung von Tiefbauten auf Normalbauhöhe . . . . .	— „	7 „	203 „	210 „
Regulierung und Abpflasterung von Normalbauten . . . . .	— „	— „	651 „	651 „

Außerdem sind zum Schutz der Ufer der Altrheine, sowie zur Ausbildung der Mündungsstrecken der Seitengewässer und dergleichen verschiedene Maßnahmen kleineren Umfangs getroffen worden.

Die Arbeiten der Rheinregulierung zwischen Sondernheim und Straßburg, die auf der unteren Strecke Sondernheim-Iffezheim/Neuhäusel von der badischen Wasserbauverwaltung ausgeführt werden, konnten während des ganzen Jahres betrieben werden.

Die Bauarbeiten waren ausgedehnt auf die Strecke von Leopoldshafen bis Plittersdorf, mit Ausnahme einer kurzen Strecke bei Maxau. Rechnet man einzelne, noch unverbaute Lücken ab, so sind von der ganzen 45,6 km langen Teilstrecke 43,7 km verbaut. Das Fahrwasser hat durchgehend die planmäßige Lage angenommen. Auch hat sich die nach dem Entwurf für das Regulierungswerk angestrebte Mindesttiefe, die bei dem Niedrigwasserstand von + 3,0 m am Pegel Maxau und + 1,50 m am Pegel Straßburg 2,0 m betragen soll, mit wenigen unbedeutenden Ausnahmen eingestellt. Das Fahrwasser hatte, wenn auch nicht überall die angestrebte, so doch immer eine genügende Breite.

Die Strecken vom km 193—194,6 (bei Maxau) und km 202—209 (unterhalb Leopoldshafen bis Dettenheim) wurden in die Unterhaltung der betreffenden Uferstaaten übernommen.

Mit dem Aufwand von 210 183,34 *M* im Jahre 1915 beläuft sich der Gesamtaufwand für die untere (badische) Teilstrecke vom Beginn des Baues bis 31. Dezember 1915 auf 5 346 732,77 *M*.

3. In **Bayern** wurden im Berichtsjahr 1915 auf der bayerisch-badischen Stromstrecke von Lauterburg bis Roxheim (85,71 km Länge) aufgewendet:

Bezeichnung der Arbeiten		Geldbetrag			
		der einzelnen Stromstrecken		im ganzen	
		<i>M</i>	<i>℔</i>	<i>M</i>	<i>℔</i>
<b>I. Unterhaltungsaufwand.</b>					
1.	Unterhaltung des Leinpfads, der Uferbauten, Korrekptions- und Regulierungswerke einschließlich der Pflanzungen . . . . .			44 557	—
2.	Unterhaltung der Fahrinne (Baggerungen, Felssprengungen und sonstige Räumungsarbeiten) . . . . .			5 813	—
3.	Aufwand für die Beseitigung von gesunkenen Schiffen, Wracks usw. . .			27	—
4.	Bauaufsicht, ausschließlich der etatsmäßigen Gehalte, Pegelbeobachtungen, Peilungen, Vermessungsarbeiten, Strombefahrungen, Unterhaltung der Baugeräte und Fahrzeuge, allgemeine Kosten usw. . . . .			26 518	—
	Summe I			76 915	—
<b>II. Aufwand für neue Uferbauten, Korrekptions- und Regulierungswerke, Beschaffung neuer Fahrzeuge usw.</b>					
1.	Erhöhung der zu tief liegenden Bauten zwischen Neuburg und Germersheim			24 923	—
2.	Erhöhung der zu tief liegenden Bauten zwischen Germersheim und Speyer			5 703	—
3.	Schwellenbaggerung zur Verbesserung und Offenhaltung des Fahrwassers zwischen Neuburg und Rheinhausen . . . . .			943	—
4.	Erhöhung der zu tief liegenden Bauten zwischen Speyer und Altrip . . .			3 500	—
5.	Erhöhung der zu tief liegenden Bauten zwischen Ludwigshafen und der hessischen Grenze . . . . .			3 861	—
	Summe II			38 930	—
	<b>III. Aufwand für Verbakung der SchiffsstraÙe . . . .</b>			—	—
	Summe III			—	—
	Gesamtsumme I—III			115 845	—

Nähere Mitteilungen hierzu liegen nicht vor.

4. In **Hessen** wurden im Etatsjahr 1915 aufgewendet:

Bezeichnung der Arbeiten	Geldbetrag			
	der einzelnen Stromstrecken		im ganzen	
	M	℄	M	℄
<b>I. Unterhaltungsaufwand.</b>				
1. Unterhaltung des Leinpfads, der Uferbauten, Korrekptions- und Regulierungs- werke einschließlich der Pflanzungen.				
Stromstrecke von oberhalb Worms bis zur Oppenheimer Überfahrt	20 684	90		
"    "    der Oppenheimer Überfahrt bis zur Nahemündung	33 011	90	53 696	80
2. Unterhaltung der Fahrrinne (Baggerungen, Felsprengungen und sonstige Räumungsarbeiten).				
Stromstrecke von oberhalb Worms bis zur Oppenheimer Überfahrt	—	—		
"    "    der Oppenheimer Überfahrt bis zur Nahemündung	8 440	18	8 440	18
3. Aufwand für die Beseitigung von gesunkenen Schiffen, Wracks usw.				
Stromstrecke von oberhalb Worms bis zur Oppenheimer Überfahrt	—	—		
"    "    der Oppenheimer Überfahrt bis zur Nahemündung	—	—	—	—
4. Bauaufsicht, ausschließlich der etatsmäßigen Gehalte, Pegelbeobachtungen, Peilungen, Vermessungsarbeiten, Strombefahrungen, Unterhaltung der Baugeräte und Fahrzeuge, allgemeine Kosten usw.				
Stromstrecke von oberhalb Worms bis zur Oppenheimer Überfahrt	11 316	02		
"    "    der Oppenheimer Überfahrt bis zur Nahemündung	22 338	56	33 654	58
Summe I			95 791	56
<b>II. Aufwand für neue Uferbauten, Korrekptions- und Regulierungs- werke, Beschaffung neuer Fahrzeuge usw.</b>				
a) Von oberhalb Worms bis zur Oppenheimer Überfahrt:				
1. Ausbau des rechten Rheinufer bei Worms, km 275,0—277,4 . . . . .	3 903	66		
b) Von der Oppenheimer Überfahrt bis zur Nahemündung:				
2. Beschaffung zweier Fahrnachen . . . . .	610	—	4 518	66
Summe II			4 518	66
<b>III. Aufwand für Verbakung der SchiffsstraÙe.</b>				
1. Stromstrecke von oberhalb Worms bis zur Oppenheimer Überfahrt . . .	331	72		
2. "    "    der Oppenheimer Überfahrt bis zur Nahemündung . .	3 248	80	3 580	52
Summe III			3 580	52
Gesamtsumme I—III			103 890	74

Hierzu ist mitzuteilen:

Für den weiteren Ausbau des rechten Rheinufer bei Worms von km 275,2 bis 277,4 wurden im Berichtsjahr 3908,66 M ausgegeben.

Baggerungen zur Erhaltung der Normaltiefe sind im Fahrwasser bei Bingen notwendig geworden. Ebenso mußte im Ginsheimer Altrhein die Rinne von der Mündung aufwärts bis nach Ginsheim ausgebaggert werden.

5. In **Preußen** wurden im Etatsjahr 1915 aufgewendet:

Bezeichnung der Arbeiten		Geldbetrag			
		der einzelnen Stromstrecken		im ganzen	
		M	ℳ	M	ℳ
<b>I. Unterhaltungsaufwand.</b>					
1.	Unterhaltung des Leinpfads, der Uferbauten, Korrekptions- und Regulierungs- werke einschließlich der Pflanzungen. Stromstrecke von Biebrich bis zur niederländischen Grenze . . . .	295 213	04		
2.	Unterhaltung der Fahrrinne (Baggerungen, Felssprengungen und sonstige Räumungsarbeiten). . Stromstrecke von Biebrich bis zur niederländischen Grenze . . . .	26 506	91		
3.	Aufwand für die Beseitigung von gesunkenen Schiffen, Wracks usw. Stromstrecke von Biebrich bis zur niederländischen Grenze . . . .	594	27		
4.	Bauaufsicht, ausschließlich der etatsmäßigen Gehalte, Pegelbeobachtungen, Peilungen, Vermessungsarbeiten, Strombefahrungen, Unterhaltung der Bangeräte und Fahrzeuge, allgemeine Kosten usw. Stromstrecke von Biebrich bis zur niederländischen Grenze . . . .	329 271	84	651 586	06
Summe I					651 586 06
<b>II. Aufwand für neue Uferbauten, Korrekptions- und Regulierungs- werke, Beschaffung neuer Fahrzeuge usw.</b>					
1.	Erweiterung des Hochwasserprofils im Budericher Kanal . . . . .	177 516	63		
2.	Neubau der Straßenbrücke über den Rhein bei Wesel (Staatsbeitrag) . .	1 650 000	—	1 827 516	63
Summe II					1 827 516 63
<b>III. Aufwand für Verbakung der Schiffahrtsstraße.</b>					
	Stromstrecke von Biebrich bis zur niederländischen Grenze . . . . .	16 338	12	16 338	12
Summe III					16 338 12
Gesamtsumme I—III					2 495 440 81

An bemerkenswerten Strombauarbeiten ist im vergangenen Jahr nur die Herstellung einer flacheren Böschungsanlage unterhalb Aßmannshausen, von Stromstation km 31,4 bis km 32,0, infolge Ausbaues der rechtsrheinischen Uferstraße ausgeführt worden.

6. In **Niederland** wurden im Berichtsjahr aufgewendet:

Bezeichnung der Arbeiten		Geldbetrag			
		der einzelnen Stromstrecken		im ganzen	
		Gulden	fls.	Gulden	fls.
<b>I. Unterhaltungsaufwand.</b>					
1.	Unterhaltung des Leinpfads, der Uferbauten, Korrekptions- und Regulierungswerke einschließlich der Pflanzungen.				
	Stromstrecke Oberrhein . . . . .	517	62s		
	"    Waal . . . . .	97 649	91s		
	"    Niederrhein und Leck . . . . .	74 065	59		
	"    Merwede, Noord und Neue Maas . . . . .	14 566	09	186 799	22
2.	Unterhaltung der Fahrinne (Baggerungen, Felssprengungen und sonstige Räumungsarbeiten).				
	Stromstrecke Oberrhein . . . . .	—	—		
	"    Waal . . . . .	3 600	—		
	"    Niederrhein und Leck . . . . .	7 142	—		
	"    Merwede, Noord und Neue Maas . . . . .	8 599	—	19 341	—
3.	Aufwand für die Beseitigung von gesunkenen Schiffen, Wracks usw.				
	Stromstrecke Oberrhein . . . . .	—	—		
	"    Waal . . . . .	1 602	—		
	"    Niederrhein und Leck . . . . .	578	—		
	"    Merwede, Noord und Neue Maas . . . . .	—	—	2 180	—
4.	Bauaufsicht, ausschließlich der etatsmäßigen Gehalte, Pegelbeobachtungen, Peilungen, Vermessungsarbeiten, Strombefahrungen, Unterhaltung der Bangeräte und Fahrzeuge, allgemeine Kosten usw.				
	Stromstrecke Oberrhein . . . . .	272	84		
	"    Waal . . . . .	38 634	25s		
	"    Niederrhein und Leck . . . . .	10 913	84		
	"    Merwede, Noord und Neue Maas . . . . .	6 724	—	56 544	93s
	Summe I			264 865	15s
<b>II. Aufwand für neue Uferbauten, Korrekptions- und Regulierungswerke, Beschaffung neuer Fahrzeuge usw.</b>					
1.	Stromstrecke Oberrhein . . . . .	—	—		
2.	"    Waal . . . . .	277 906	82s		
3.	"    Niederrhein und Leck . . . . .	40 803	42s		
4.	"    Merwede, Noord und Neue Maas . . . . .	142 516	77	461 227	02
	Summe II			461 227	02
<b>III. Aufwand für Verbakung der Schifffahrtsstraße.</b>					
1.	Stromstrecke Oberrhein . . . . .	2 905	78s		
2.	"    Waal . . . . .	13 790	64s		
3.	"    Niederrhein und Leck . . . . .	9 047	—		
4.	"    Merwede, Noord und Neue Maas . . . . .	12 852	94	38 596	37
	Summe III			38 596	37
	Gesamtsumme I—III			764 688	54s

### D. Brücken.

An der Schiffbrücke Plittersdorf-Selz wurde der Motorenbetrieb eingerichtet; an Stelle der Zweiteiler-Fahrjoche sind Dreiteiler-Fahrjoche getreten. Der Schiffsdurchlaß der Schiffbrücke wird nunmehr durch vier dreischiffige Joche geschlossen, von denen drei Joche mit Motorenantrieb ausgerüstet sind; das vierte Joch kann mittels Spills am Drahtseil verholt werden.

An der Eisenbahnbrücke über den Rhein oberhalb Rüdesheim wurden die Rüstungen zu Anfang des Monats Februar beseitigt und die beiden Durchfahrtsöffnungen für die Schifffahrt und Flößerei freigegeben. Die Fertigstellung der Brücke ist im Lauf des Sommers erfolgt.

Die Straßenbrücke in Cöln — Ersatz-Schiffbrücke — ist gleichfalls fertiggestellt und im Sommer dem Betrieb übergeben worden.

An der Straßenbrücke bei Wesel sind die sämtlichen Pfeiler fertiggestellt. Die Eisenkonstruktion ist in den rechtsseitigen Nebenöffnungen aufgebracht, in den linksseitigen Nebenöffnungen in Angriff genommen, in der Hauptöffnung an dem rechten Kragarm in der Ausführung.

Brücke	Ort	Bauart	Verkehrsart	Stärke	Spannweite	Stärke	Spannweite	Stärke	Spannweite
1	Plittersdorf-Selz	Schiffbrücke	Schiffverkehr	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00
2	Rüdesheim	Eisenbahnbrücke	Straßenverkehr	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00
3	Cöln	Ersatz-Schiffbrücke	Straßenverkehr	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00
4	Wesel	Straßenbrücke	Straßenverkehr	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00	12,00