

Die Längenmessung des Talwegs des Rheins

Auszug aus der Publikation von Friedrich Schmitt: Rheinvermessung und Myriametersteine, BDB-Landesnachrichten Rheinland-Pfalz, Saarland, 1993, 3, S. 81-83.

Mit freundlicher Genehmigung von Frau Schmitt, Ludwigshafen

Es gab verschiedene Gründe, warum es lange Zeit keine durchgehende Längenmessung im Talweg des Rheinstroms gab. Hinderlich waren:

1. die autonome Rheinstaaterei der Anliegerländer;
2. die nicht einheitliche Rheinzollgesetzgebung;
3. die Auswirkungen der Hochwassergefahr, die sich am Ober- und Niederrhein beträchtlich, am Mittelrhein kaum auswirkte;
4. unterschiedliches Kartenmaterial (ungleiche Maßmodule).

Der uns bekannte Johann Gottfried Tulla, Leiter des gesamten Flurbauwesens in Baden, legte 1812 eine sehr beachtete Denkschrift vor, die im wesentlichen auf eine Rheinrektifizierung (Begradigung) hinauslief.

Preußen beschränkte sich am Niederrhein nur mit kleineren-; Einzelmaßnahmen. Zu bemerken ist, daß entlang des Rheins! mit 7 verschiedenen Flächenmaßen gerechnet wurde. Tulla begann als erster 1806 mit der Herstellung einer zusammenhängenden Karte, die 1828 als erste offizielle topographische Karte des Rheins entlang der französischen Grenze fertiggestellt wurde.

Unzuträglichkeiten entstanden durch das Zusammenlegen von Hoheits- und Eigentums Grenzen. Erst durch den Pariser Frieden am 26.11.1815 wurden Verhältnisse geschaffen, die alle Anlieger befriedigten. Ein Staatsvertrag vom 5.4.1840 zwischen Baden und Frankreich regelte verbliebene Grenzfragen. Sie wurden bestimmt durch die gegenseitige Anerkennung der Mittellinie des Rheins.

Die Länge des Rheins von Straßburg bis zur niederländischen Grenze betrug neu 640,247 km gegenüber früher 646,600 km. Durch genauere Messung war man auf den neuen Wert gekommen. 1863 beschloß die Rhein-Central-Commission ein Gesamt-Nivellement neu festzulegen. Der preußische Strombau-Direktor Nobiling aus Koblenz war dafür der Alleinverantwortliche. Für die Ermittlung der mittleren Länge des Stromes wurde der „neue Anfang“ in der Mitte der Rheinbrücke zu Basel bestimmt. Frankreich und Baden stimmten sofort zu, alle übrigen anliegenden Staaten erst 1867. Man beschloß, sogenannte Myriametersteine zu setzen (Myra = 10.000 Einheiten).

Auf beiden Seiten des Rheins sollte ein fester Stein mit Pegelangabe vom Amsterdamer Pegel sowie Längenangabe Basel bis Rotterdam fixiert werden. Nun verfahren aber Baden und Frankreich mit verschiedenen Grundannahmen. Frankreichs Myriameterstein 0 ist die Landesgrenze bei Basel-Hünigen und Badens Myriameterstein 0 rechnet ab Baseler Rheinbrücke. So passiert es z. B., daß der 28. Myriameterstein auf Hessischem Gebiet 8,26 km unterhalb der bayerischen Grenze und 9,58 km unterhalb der badischen Grenze zu stehen kam. Eine Neuvermessung der Preußen erfolgte 1883, mußte aber wegen mangelhafter Genauigkeit wiederholt werden (1902). Inzwischen sehr genau geworden, aber trotzdem nicht brauchbar, gab es zwischen Basel und Rotterdam keine einheitliche Kilometrierung.

Die badische begann an der schweizerisch/badischen Grenze, die bayerische an der französisch/bayerischen, die hessische an der Brücke in Basel und die preußische an der hessisch/preußischen Grenze. Daß diese Vielfalt der Nullpunkte keineswegs ideal war, liegt auf der Hand. Wiederum waren die Badener die Pioniere, die diese Misere bereinigten. Man beschloß

endlich, alle Kilometrierungen auf einen 0- Punkt zu beziehen, aber nicht wie bisher auf die mittlere Brücke bei Basel, sondern unter Berücksichtigung des Hoch- und Oberrheinausbaus auf die Brücke in Konstanz-Weil. Das Schweizer Amt für Wasserwirtschaft und die Regierung stimmten zu. Allgemein war man der Ansicht, daß die Umkilometrierung begonnen werden sollte unter Berücksichtigung der vorhandenen Kilometersteine. Sie konnten durch Übermalen mit der neuen Kilometerangabe erhalten werden.

Am 23.3.1938 begann man drei „Fehlstrecken“ einzulegen,

1. rund 400 m zwischen km 22 und km 23 bei Stein am Hochrhein;
2. rund 365 m an der badisch/hessischen Grenze, rechtsrheinisch bei Lampertheim;
3. rund 475 m an der hessisch/preußischen Grenze, linksrheinisch.

Das Reichsministerium für Verkehr erließ am 31.3.1939 die folgende (auszugsweise) Verfügung:

Rheinschiffahrt: Neu-Kilometrierung

| <u>alte Messung</u> | <u>neue Messung</u> |
|----------------------|---------------------|
| badischer km 0,00 | km 170,00 |
| bayerischer km 0,00 | km 352,07 |
| hessischer km 270 | km 437,00 |
| preußischer km 0,00 | km 501,90 |
| preußischer km 28,00 | km 530,00 |

Unterhalb von Mannheim/Ludwigshafen werden die neuen Kilometerpunkte durch eine große weiße Zahl, die Halbkilometer durch ein weißes stehendes Kreuz auf schwarzem Grund gekennzeichnet. Die übrigen Hundertmeterpunkte werden durch einen weißen aufrechtstehenden Strich auf schwarzem Grund oder weißem Pfahl gekennzeichnet. Vorhandene Teilpunkte werden im allgemeinen erhalten. Die Kilometer-Tafeln werden mit neuen Zahlen versehen, ab 1.4.1939. So verfügte rechtskräftig der Reichsverkehrsminister.

Es war wahrscheinlich kein bequemer Weg, der von den zusammenhanglosen Einzelmaßnahmen am Niederrhein und über die Korrektur und Rektifizierung am Oberrhein zu der Neukilometrierung 1939 führte. Aber dieser Weg mußte beschritten werden im Interesse aller Benutzer der heute wohl wichtigsten Wasserstraße Europas, auch zum Nutzen der verwaltenden Behörden.

Überall, wo Längenmessungen vorgenommen wurden, setzte gleichlaufend die Feinnivellierung ein, deren Bedeutung für die gesamte Wasserwirtschaft und die Hochwassersituation von entscheidender Bedeutung war und heute noch ist.