

Westungarischer Grenzboten

28. IV. 1917

71 9

Die Kanalisierung des unteren Marchflusses

An beiden Ufern längs der Flussstrecke sind zum Schutze des Inundationsgebietes Hochwasserdämme projektiert, deren Krone das gerechnete Hochwasser mit 0.3—1.2 Meter überragt. Die in das Vorland reichenden Strecken der Nebenflüsse werden ebenfalls reguliert und bis zur Hochwasserzone beiderseits mit Rückstaudämmen versehen. Die letzteren Hochwasserarbeiten werden unabhängig von der Regulierung seitens der Interessenten durchgeführt.

Die im Obigen in Kürze geschilderten Regulierungsarbeiten der Marchflussgrenze wurden bereits im Jahre 1914 begonnen, die allgemeine Situation jedoch verzögert das projektmäßige Fortschreiten derselben.

Die Kanalisierungsarbeiten des Marchflusses in der Grenzstrecke Rohatek—Devenh, welche auf Grund des beschriebenen Regulierungsprojektes, nach erfolgter Durchführung des letzteren aber vielleicht noch zweckmäßiger gleichzeitig ausgeführt werden könnten, werden im Folgenden erörtert.

Die Kanalisierung könnte von der Mündung bei Devenh bis zum Gödinger Wehr durchgeführt werden. Von Göding aufwärts wäre in der Fortsetzung der kanalisierten Flussstrecke ein Lateralkanal zu bauen. Es könnte jedoch auch die March bis Kremsier ohne Schwierigkeiten kanalisiert werden.

Bei der Studie des Kanalisierungsprojektes müssten sämtliche Anforderungen berücksichtigt werden, welche den in der allgemeinen Situation liegenden neuesten Ansprüchen Rechnung zu tragen. Namentlich muß die Kanalisierung den Ansprüchen der modernen Großschiffahrt in jeder Richtung entsprechen und bei einer minimalen Wassertiefe von 2.50 Meter in den Verkehr von Schiffen mit 670 Tonnengehalt oder allfällig noch größeren Fahrzeugen ohne Umladen ermöglichen. Die anschließende Donauschiffahrtsstraße wird nämlich ebenfalls den obigen Dimensionen entsprechend gestaltet.

Die nach durchgeführten Regulierungsarbeiten rund 100 Kilometer lange Strecke der March bis zum Gödinger Wehr kann durch Einschaltung von 9 Schiffahrtsschleusen kanalisiert werden. Die auf diese Art hergestellten Haltungen würden eine minimale Wassertiefe von 2.5 Meter besitzen.

Die durch die beweglichen Wehre angestaute höchste Wasserstufe beträgt 3.30 Meter, die niedrigste 1.65 Meter. Die Gesamtsteigung von der Mündung bis zur obersten Haltung bei Göding beläuft sich auf 24.25 Meter. Sowohl bei der Einteilung der Haltungen als auch bei der Bestimmung der Stufenhöhen waren die Konstruktionsunterkanten der Brücken, die Wändungen der Nebenflüsse und die allgemeinen Uferhöhen maßgebend.

Die Schwellen der beweglichen Staumwehre wurden in der Höhe der jeweiligen Flusssohle projektiert, um beim Entfernen der Wehre den ungeduldeten Abfluß des Hochwassers zu sichern.

Zum Zwecke der Kanalisierung wurde eine Tieferlegung des Flussbettes um 1.0 Meter unter der Regulierungssohle geplant. Die Notwendigkeit dieser Vertiefung wird durch verschiedene Umstände bedingt. Und zwar kann hierdurch die nötige Wassertiefe von 2.5 Meter hergestellt werden, ohne den Wasserpiegel erheblich anzuheben, was unter Umständen für die Kultur des Uferlandes und für die anstandslose Ableitung der Binnenwässer schädlich wäre, andernteils aber kann hierdurch bei den definitiven, sowie bei den projektierten Brücken die durch Schiffahrt bedingte freie Höhe viel leichter hergestellt werden. Die Tieferlegung der Sohle wird durch Baggerung einer den Anforderungen der Schiffahrt entsprechend breiten Rinne bewerkstelligt. Infolgedessen wird in der oberen Strecke, wo die Sohlenbreite der Durchstiche bloß 18—23 Meter beträgt, auch eine Erweiterung der Durchstiche bedingt, wogegen bei den beiden in Bau begriffenen Brücken über den sogenannten Gödinger Durchschnitt die Erweiterung durch Herstellung von steileren Böschungen von 1:2 und eine entsprechende Versicherung derselben durchgeführt werden kann.

Das Baggermaterial kann zur Erbauung der Fangdämme, der Treppelwege zur Anschüttung des niedrigeren Uferlandes und der abgebauten Arme verwendet werden.

Bezüglich der Höhen der projektierten Konstruktionsunterkanten bei denjenigen Brücken, die gelegentlich der Regulierungsarbeiten neugebaut werden müssen, wurde aus den Regelbeobachtungen der 10jährigen Periode 1893—1902 festgestellt, daß — abgesehen von den eisgängigen Wintermonaten — die jährliche Durchschnittszahl der

Tage 277 beträgt, an welchen im Falle einer Kanalisierung nach vorliegender Studie die Schiffahrt in der March noch möglich ist, das heißt eine freie Höhe von 4.5 m unter den Brücken noch zur Verfügung steht, dagegen jährlich im Durchschnitt bloß an 23 Tagen ein solcher Wasserstand vorherrscht, bei welchem diese Höhe nicht vorhanden ist. Es kann jedoch noch vor dem Ausbau der Brücken den Anforderungen der Schiffahrt mehr oder weniger Rechnung getragen werden und die Möglichkeit einer Vermehrung der freien Höhe ist nicht ausgeschlossen.

Die Kosten der oben geschilderten Kanalisierung der March wurden auf Grund der in jüngstvergangener Zeit durchgeführten ähnlichen Arbeiten und mit Rücksichtnahme auf die heutigen abnormalen Verhältnisse auf rund 30 Millionen Kronen präliminiert, ein Km. kanalisierte Flussstrecke kostet also 300.000 Kronen.