

Zeitschrift: Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 24 (1908)

Heft: 35

Artikel: Kraftwerk Lauterburg und die Schifffahrt

Autor: Gelpke

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-580035>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 22.01.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Kacheln, seiner Schieferplatte und seinen Kugelfüßen nur das Allernotwendigste enthält.

Dagegen ist die Heizkörperverkleidung im Wohnzimmer No. 10 gemauert und unbeweglich. Es ist ein reizendes Stück, dieses abgestufte Gemäuer mit seinen grünen Kacheln und seinem feinen Messingvorhang! Dieser setzt sich aus acht miteinander unverbundenen Plattenreihen mit abwechselnd glatter und einfach verzierter Oberfläche zusammen und ist beweglich. Hinter ihn kommt ein Radiator; über ihn, auf die nach hinten sich stufenden Absätze, gehören Vasen und andere Schmückungsgegenstände. Das Ganze wirkt ungemein frisch und heimlich und trägt zur Belebung des schönen Raumes nicht das Unwesentlichste bei.

Ueberhaupt zeigt die Firma in der Verwendung von Kacheln dezidierten Geschmack. Man betrachte nur den von ihr entworfenen und hergestellten Wandbrunnen gegenüber der Pergola, mit seinen verschieden getönten gelben Kacheln, seinen malerischen Nischen und Sätzen, messingverzierten Becken und seinen rogenden Säulen! In allem und jedem verrät sich ein feiner künstlerischer Geschmack, der sich selbst auf das Kleinste miterstreckt und auch für die Beschaffenheit von Blumengefäßen und Pflanzen bestimmend wird. Solch ein Streben verdient weitgehendste Beachtung. Zusammen mit den andern Bestrebungen auf kunsthandwerklichem Gebiet kann es die schönsten Früchte tragen, und es ist daher unsere Pflicht, es zu fördern, indem wir auf seine Intentionen als auf verwirklichenswerte hinweisen, zugunsten des Kunsthandwerkes und zugunsten einer fortschreitenden Verschönerung unserer Umgebung und — unseres Geschmacks.

Dr. S. Markus.

Kraftwerk Laufenburg und die Schifffahrt.

Die von Herrn Dr. O. Wettstein in Zürich unter Mitwirkung zahlreicher Mitarbeiter herausgegebene neue Zeitschrift „Schweizerische Wasserwirtschaft“ bringt in ihrer vor einigen Tagen erschienenen zweiten Nummer nachstehende, allgemein interessierende Abhandlung aus der Feder des Herrn Ingenieur Gelpke aus Basel:

Bei dem gegenwärtig im Bau begriffenen Wasserkraftwerk von Laufenburg ist seinerzeit anlässlich der Aufstellung der definitiven Projektvorlagen nur auf die Flößerei, respektive die Kleinschifffahrt, nicht aber auf die in Entwicklung begriffene Großschifffahrt Rücksicht genommen worden. Man hat sich aber inzwischen, das heißt in den letzten drei Jahren, die Großschifffahrt im durchgehenden Schleppverkehr auf dem Oberrhein bis nach Basel über alles Erwarten kräftig entwickelt. In 3—5 Jahren wird der Umschlagsverkehr auf dem Rhein in Basel 100,000 t erreichen, sofern mit der Einstellung der notwendigen Umschlagseinrichtungen nicht gezögert wird. Gleichzeitig hat sich auf der Rheinstrecke Basel-Rheinfelden der Dampferverkehr, hauptsächlich im Dienste des Personentransportes, mächtig gehoben. Die in diesem Sommerhalbjahre beförderte Passagierzahl auf der betreffenden Strecke überschreitet 50,000 Personen. Auch die Aufnahme der Schleppfahrten bis Schweizerhalle und Rheinfelden dürfte in den nächsten Jahren erfolgen. Eine wertvolle Unterstützung wird die unter Dampf gehende Schifffahrt durch die Wasserkraftanlage von Augst erfahren. Im Rücktaum der beweglichen Wehranlage verschwinden verschiedene kleinere Stromschnellen: Augst (Ergolzsmündung), Hauenneß und Rheinfelden (teilweise). Die Strömung im gestauten Oberwasserpiegel wird so klein, daß an jedem beliebigen Punkte der Ufer zwischen Augst und Rheinfelden Anlegestellen für die Schiffe geschaffen werden können. In Anbetracht dieser besonders günstigen Umstände soll auch nicht gezögert werden, gleich-

zeitig mit der Erstellung der hydraulischen Objekte auch eine Großschifffahrtsschleuse einzubauen. Die Abmessungen sind: Breite 12 m, Nutzlänge 67 m.

Diese Schleusendimensionen sind genügend, um weit aus den größten Teil der nach Basel beförderten Schleppfähne von 800—900 t Tragkraft auch die Augster Schleuse passieren zu lassen. Die Frage nun, ob mit dem Einbau einer Großschifffahrtsschleuse in Augst eine solche in Laufenburg gleichzeitig erstellt werden soll, ist unbedingt zu bejahen. Nach Vollendung des Laufenburger Kraftwerkes inklusive der Schleuse wird eine 38 km lange, vorzüglich schiffbare Rheinwasserstrecke dem Verkehr erschlossen, von der Aarenmündung abwärts über Waldshut-Laufenburg-Säckingen bis nach Niederschwörstadt. Nur eine kleine Stromstrecke von 7 km, Niederschwörstadt-Rheinfelden mit den Stromschnellen von Niederschwörstadt und dem Kraftwerk Rheinfelden trennt noch die obere schiffbare Strecke von der untern, der Großschifffahrt bereits erschlossenen Etappe Rheinfelden-Basel. Sobald Laufenburg erstellt ist, muß naturgemäß auch an den schiffahrtstechnischen Ausbau der Zwischenstrecke, von welcher schon 3,5 km schiffbar sind, herangetreten werden.

Für die Abmessungen der Laufenburger Schleuse sind natürlich dieselben Dimensionen zu wählen, wie für die Augster Schleuse, 12 m in der Breite auf 67 m in der Länge. Die Breite von 12 m ist bedingt durch die Breitenabmessungen über den Radkasten bei Raddampfern von 200—400 PS. Es soll damit die Möglichkeit geboten werden, mit flachgehenden Raddampfern, sowohl im Dienste des Güterverkehrs wie im Interesse des Personentransportes den ganzen Lauf des Rheins bis ins Bodenseebecken verfolgen zu können. Das Breitenmaß der Schleuse von 12 m ist außerdem durch den bestehenden regelmäßigen Verkehr auf der Stromstrecke Basel-Rheinfelden mit Raddampfern von über 10 m Maximalbreite bestimmt. Da es außerdem unvergleichlich viel größere Kosten verursacht, eine Schleuse zu verbreitern als sie zu verlängern, so wird man bei der Wahl der Breite sich zum voraus an das Maximum halten.

Was nun die Forderung anbelangt, noch größere Schiffseinheiten als 800 t Rähne zu verwenden, so acht dieses Verlangen unbedingt über das vorläufig Zulässige hinaus. Einestheils wird der Verkehr nach Basel, wenigstens in seinem gegenwärtigen Umfange, zum weitaus größten Teile mit 800 t-Rähnen durchgeführt, andererseits ist die Strombreite auf dem badisch-schweizerischen Rhein schon so gering, streckenweise beträgt sie weniger als 100 m, durchschnittlich schwankt sie zwischen 100 und 150 m, so daß Wendemanöver mit Schleppzügen von 1000 t-Rähnen mit Schiffslängen bis zu 80 m und darüber hinaus nicht mehr ausgeführt werden können. Damit soll natürlich nicht gesagt sein, daß bei der fortschreitenden Ausnützung des Stromes oberhalb Basel im Dienste der Kraftgewinnung und der damit geschaffenen zahlreichen

Blank und präzise gezogene
PROFILE
in Eisen und Stahl
liefern als Spezialität
MONTANDON & CO. A.G. BIEL
Kaltwalzwerk & Präzisionszicherei

Heinr. Hüni im Hof in Horgen

(Zürichsee)

Gerberei

† Gegründet 1728 †

Riemenfabrik 3422 u

Alt bewährte
la Qualität

Treibriemen

mit Eichen-
Grubengerbung

Einzige Gerberei mit Riemenfabrik in Horgen.

längeren Stromhaltungen mit durch den Rückstau bewirkten schwächeren Strömungen Wendemanöver mit zwei gekuppelten Anhangschiffen von über 800 t Tragfähigkeit an gewissen Stellen nicht auch vorgenommen werden können. Immerhin gehört diese Entwicklung einer späteren Periode der Schifffahrt an. Tatsächlich kann, wie die Erfahrung darthut, eine Stromwasserstraße unbegrenzt verbessert werden. So ist unbedenklich heute schon zugegeben, daß im Laufe der Jahre infolge der fast unbeschränkten Hilfsmittel in der Fahrwasservertiefung des Stromes durchgehende Fahrtiefen bis zu 3 m geschaffen werden können. Dann wird die Rhein-See-Schifffahrt nicht mehr in Köln, sondern im Bodensee enden. Die letzten Entwicklungsmöglichkeiten heute aber schon praktisch berücksichtigen zu wollen, wäre des Guten zu viel getan. Eine Zusammenfassung des hier kurz Skizzierten ergibt nun folgende Postulate für die Sicherung des Großwasserverkehrs in Laufenburg:

1. An Stelle der vorgesehenen Kleinschiffahrtsschleuse von 9 m Breite, auf 34 m Länge ist eine Großschiffahrtsschleuse von 12 m Breite auf 67 m Länge gleichzeitig mit der Errichtung der hydraulischen Objekte zu erstellen.
2. Sollte der Ausbau der Schleuse in der vorgesehenen Länge von 67 m heute noch nicht erfolgen können, so wäre zum mindesten die Schleusenbreite von 12 m jetzt schon beizubehalten.
3. Aus einer eventuell erst später erfolgenden Verlängerung der Schleuse auf 67 m kann die Kraftwerksunternehmung keinerlei Entschädigungsforderungen ableiten.
4. Die Ausweitung der Stromenge im Laufen soll eine Minimalfahrwasserbreite von 50 m gewährleisten.
5. Die Durchfahrtsöhe der neuen Laufenburgerbrücke hat bei einem Wasserstande von 2,50 m am Linnigraphen zu Basel (mittlere Rheinbrücke) noch 5 m zu betragen.

Neuester Schmirgelscheiben-Schärf- und Egalisier-Apparat.

(Im In- und Auslande patentamtlich geschützt.)

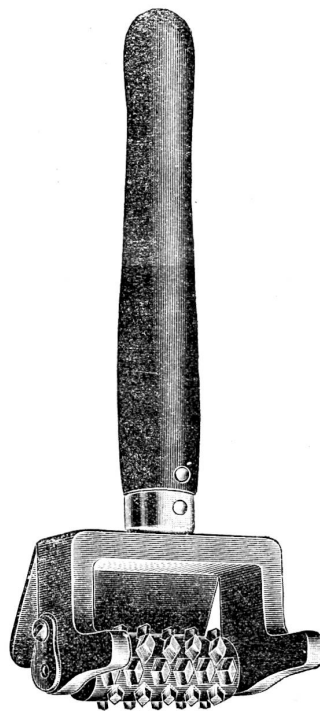
Dieser nachstehend abgebildete Apparat zum Abdrehen und Instandhalten von Schmirgelscheiben ist das denkbar einfachste und auch solideste Werkzeug für diese absolut von Zeit zu Zeit notwendig werdende Arbeit.

Jedermann der Schmirgelscheiben im Betriebe hat, weiß auch, wie unangenehm es ist, wenn dieselben un- rund sind und schlagen oder glatt sind und nicht greifen

und viele wissen nicht, wie die Maschine beim Unrund- laufen der Scheibe leidet.

Allen diesen Uebelständen kann mit dem Gebrauche nebenstehenden Apparates schnell und sicher abgeholfen werden.

Bis jetzt behalf man sich mit allen möglichen un- praktischen Apparaten, ja mit teuren Diamanten, die oft



Kompletter Apparat.

beim ersten Gebrauche abbrechen und Fr. 100 und mehr kosteten.

Zu der Solidität mit sicherem, schnellem Arbeiten des Apparates spricht noch der geringe Anschaffungspreis der vorstehend abgebildeten Ersatzwalzen, gegenüber den am meisten gebräuchlichen dünnen und sich schnell ab- nützenden Zahnrädchen.

Die vorstehend abgebildete Walze in 45 mm Durch- messer und 60 und 80 mm Länge hat Schneidzähne, die sich im Gebrauche denkbarst wenig abnutzen und absolut nie abstumpfen, sondern stets erstaunlich scharf bleiben, wodurch ein auch stark schlagender Stein, gleich- viel welcher Bindung, Körnung oder Härte und ob porös oder in geringerer Qualität, schnellstens rund und egal- iert wird.