Zeitschrift: Zürcher Illustrierte
Band: 6 (1930)
Heft: 28

Artikel: 900,000 P.S.
Autor: Leeman, H.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-755873

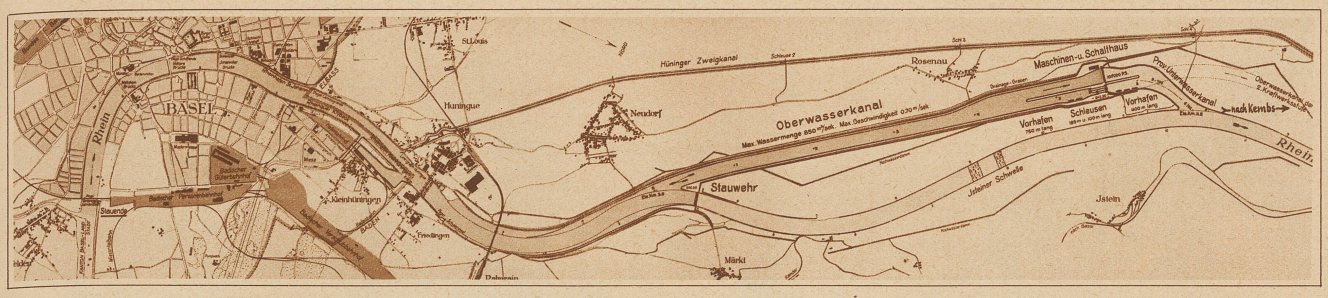
Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 16.07.2025

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



Uebersichtsplan des im Bau stehenden Kraftwerkes Kembs

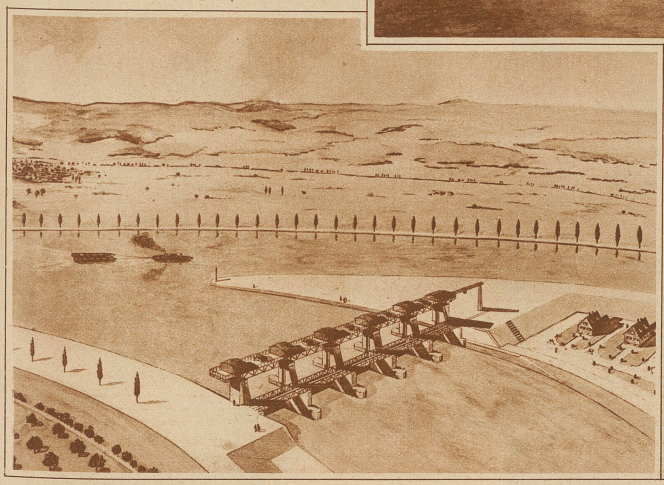
900,000 P.S.

Sonderaufnahmen für die «Zürcher Illustrierte» von H. Leemann

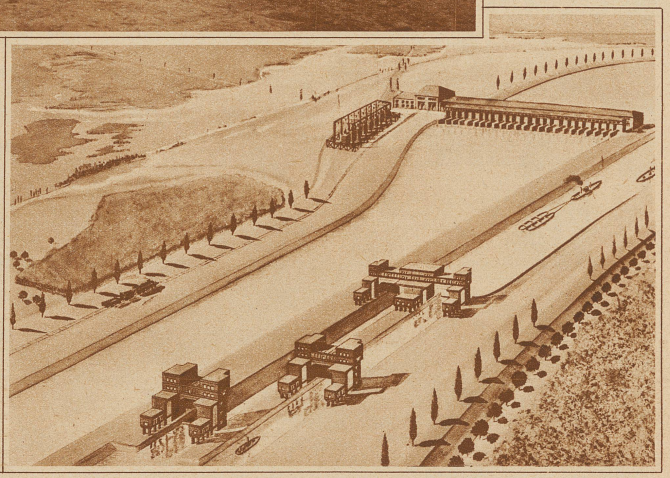
Hat die uralte Sage das Rheingold erdichtet, so blieb es der modernen Technik vorbehalten, des Stromes Schätze zu heben. Der wilde Wasserlauf wird gehemmt, und im eintönig triumphierenden Gesang der Turbinen verwandelt er seine Kraft in Energie, die Licht und Kraft übers Land hin trägt. Etwas unterhalb Basel geht heute die kühne Idee des Basler Ingenieurs René Koechlin der Verwirklichung entgegen: der Rhein wird in einen Kanal abgeleitet, der die Großschiffahrt ermöglicht und ein Kraftwerk treibt, das mit 700 Millionen Kilowattstunden Jahresleistung die mächtigste Kraftzentrale Europas wird. 2000 Arbeiter und eine Maschinerie, wie sie noch nie in ähnlichem Umfang auf unserem Kontinent beisammen war, sind damit beschäftigt, eine Erdbewegung von 7 Millionen Kubik-

Tag für Tag werden neue Rollschienenanlagen erstellt

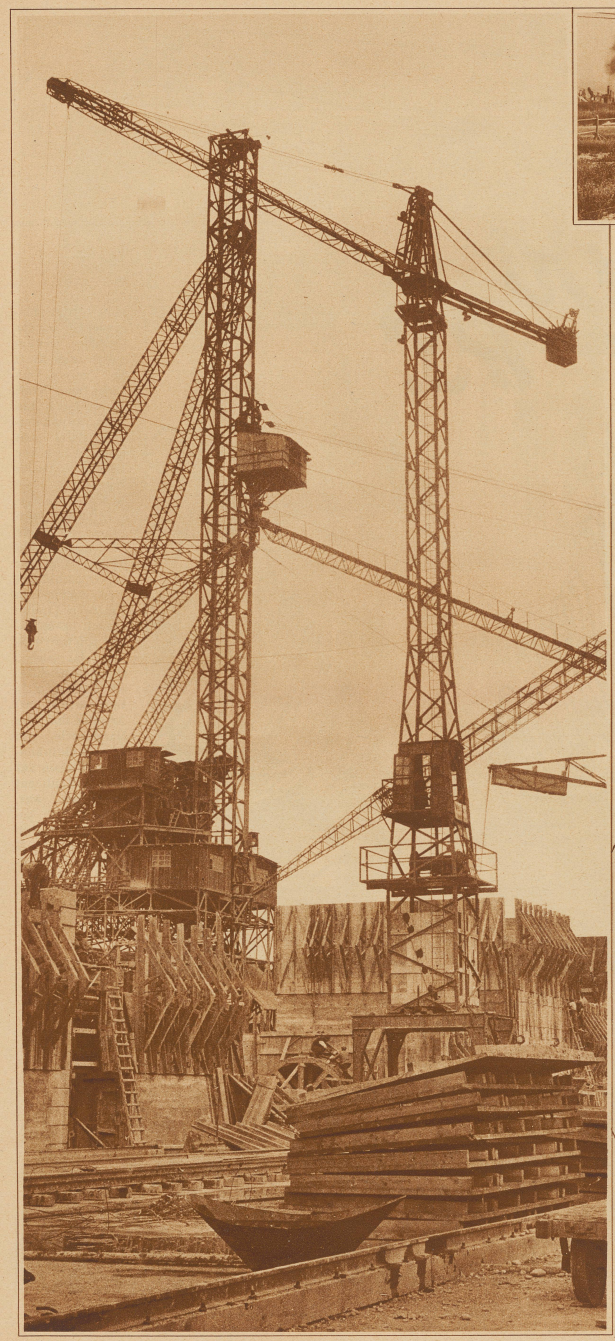
Eine moderne Allee. Eisenskelett für die Turbinenausläufe

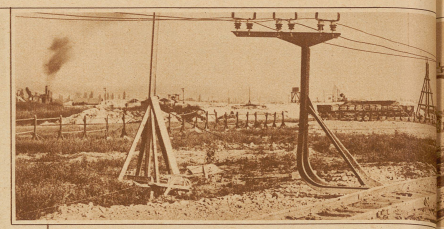


Das Stauwehr unterhalb Basel, das den Rhein in den Seitenkanal ableitet



Das große Kraftwerk bei Kembs mit den Großschiffahrtsschleusen im Vordergrund, wie es nach Fertigstellung aussehen wird



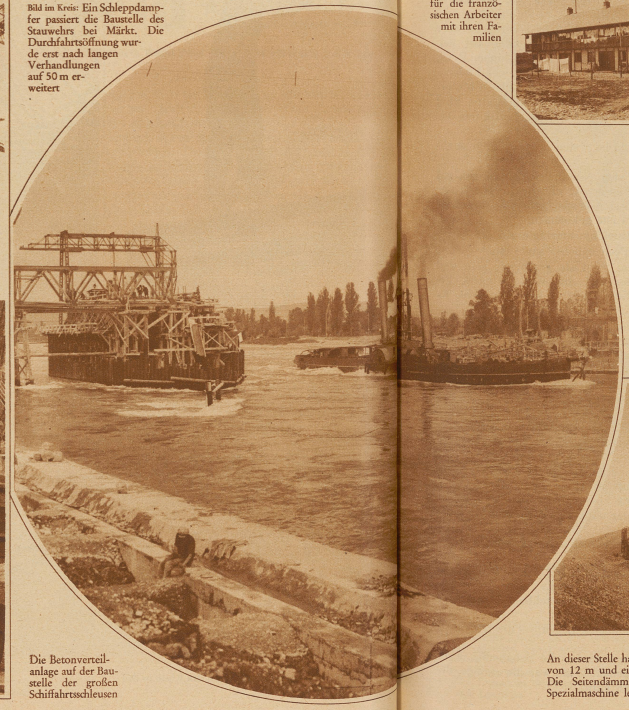


Die 7 Geleise, auf denen der Riesenbagger läuft, werden durch eine besondere Maschine verlegt und egalisiert

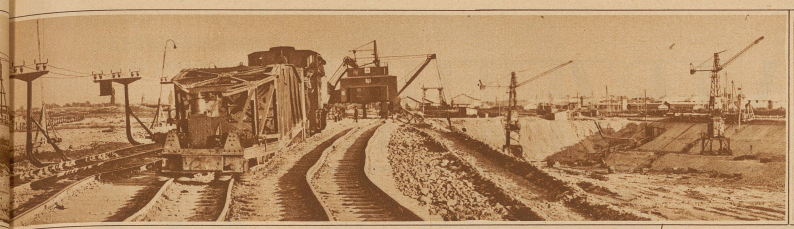
meter durchzuführen und 400 000 Kubikmeter Beton zu Mauern aufzuschichten, die für eine Ewigkeit geschaffen scheinen. Der sieben Kilometer lange Kanal zweigt bei Neudorf vom Rheinbett ab, das durch ein Stauwehr abgeschlossen wird. Das Wasser wird dadurch bis zur Birsmündung aufgestaut, und Basel wird künftig an einem Stausee mit langsamer Strömung liegen. Der Kanal selbst wird ebenso breit wie der offene Rhein, ja, beim Kraftwerk von Kembs erreicht er die anderthalbfache Breite, weil dort neben dem Turbinenhaus noch zwei Großschiffahrtsschleusen zum Durchlaß der Schleppzüge errichtet werden müssen. Heute wird im Baugebiet Tag und Nacht gearbeitet, damit das Werk in drei Jahren vollendet ist. Der Kanal selbst wird bereits in einem Jahr mit Wasser gefüllt und von den Schiffen befahren. Ueberall pusten Dampfbagger. Zwei amerikanische «Draglines» von je 350 Tonnen Gewicht senken ihre Riesenlöffel tief in den Boden, heben den Schotter in die Höhe und legen ihn mit

(Fortsetzung Seite 913)

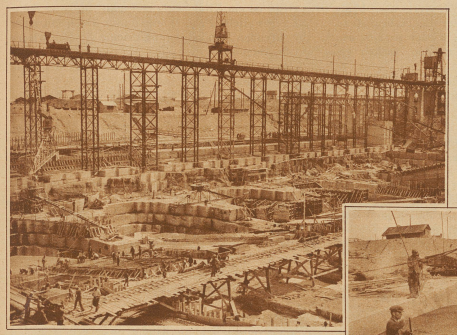
Bild im Kreis: Ein Schleppdampfer passiert die Baustelle des Stauwehrs bei Märkt. Die Durchfahrtsöffnung wurde erst nach langen Verhandlungen auf 50 m erweitert



Die Betonverteilanlage auf der Baustelle der großen Schiffahrtsschleusen



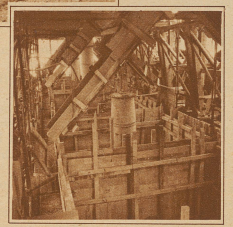
Kranenarbeiter in luftiger Höhe



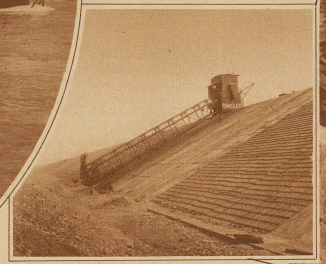
Links nebenstehend: Blick auf die Baustelle, wo die 6 Turbinen zu je 33 000 P.S. eingefaßt werden. Das Eisengerüst dient als Betonverteilanlage

Betonieren der Schleusensohle. Die Schleusensohle erhält eine Platte von 1 m Dicke. Es wird solange Beton zugeführt und verteilt, bis das Schwarz der eingerammten Pfähle verschwindet

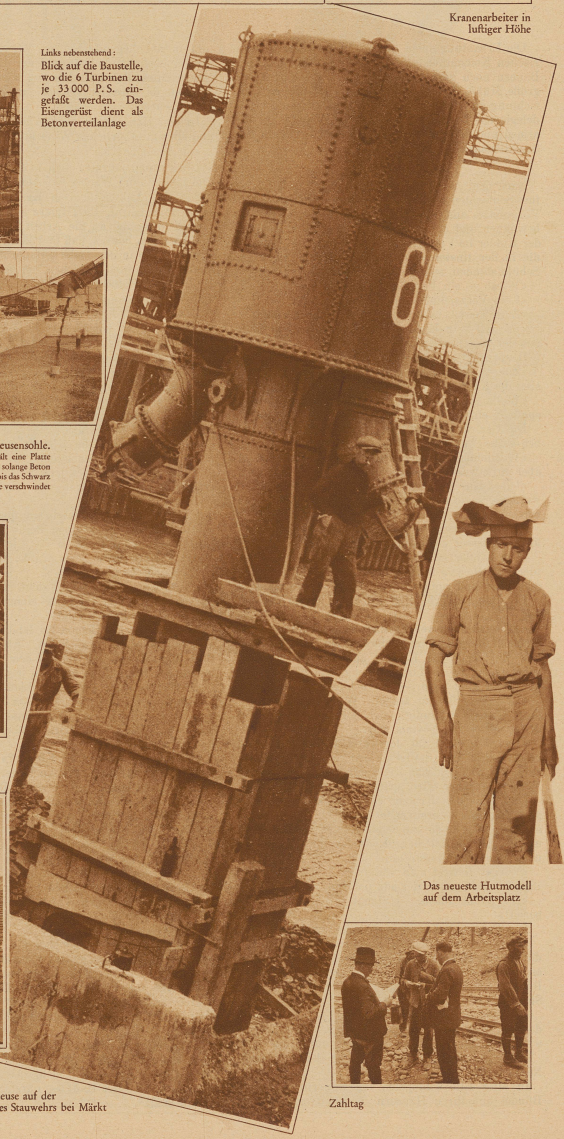
Unterkunftshütten in Kembs für die französischen Arbeiter mit ihren Familien



Verschalungsarbeiten für die Wehrpfeiler des Stauwehrs bei Märkt



An dieser Stelle hat der Kanal eine Tiefe von 12 m und eine Breite von 150 m. Die Seitendämme werden mit einer Spezialmaschine leicht betoniert



Caissonschleuse auf der Baustelle des Stauwehrs bei Märkt

Das neueste Hutmodell auf dem Arbeitsplatz

Zahltag

(Schluß von Seite 898)

ihren langen Armen 100 Meter entfernt wieder ab. Sie graben den Kanal aus und schütten gleichzeitig die Böschungen auf. Auf siebenspurigem Geleise fährt ein elektrischer Bagger dem Graben entlang und trägt den Boden in der Breite ab, nachdem die Draglines weit in die Tiefe geschürft haben. Bei täglich 18stündiger Arbeit entfernt er monatlich 120 000 Tonnen Schotter. Immer näher rückt er durch seine zerstörende Arbeit dem Rande des Abgrundes. Eine sinnreiche Maschine braucht aber nur von einer schweren Lokomotive über die Geleise geschoben zu werden, und automatisch werden die sieben Schienen samt Schwellen zurückgelegt. Siebzig Kilometer Feldbahnlinien vermitteln den Verkehr im Baugelände, und 26 Lokomotiven schieben unaufhörlich die Materialzüge umher. Alles ist in größtem Maßstab mechanisiert. Man glaubt sich in eine ganz fremde Welt versetzt, wird an die Bilder vom Bau des Panamakanals erinnert, wenn man den Bauplatz besucht. Das Personal wohnt in verschiedenen extra errichteten Kolonien, in den Schulen und Sanitätsstationen, Kinos, Wirtschaften, Polizei, und was sonst noch zu solchen Siedlungen gehören mag, nicht fehlen dürfen. Das Werk wird ausgeführt als rein französisches Unternehmen von «Energie électrique du Rhin» in Mülhausen. Das Arbeiterheer ist international, und als leitende Ingenieure arbeiten Franzosen, Schweizer und Deutsche zusammen, während sich in den Bau des Stauwehres im Rhein zwei deutsche und eine Zürcher Firma (Locher u. Cie.) teilen.

Der sieben Kilometer lange Rhein-Seitenkanal mit dem Kembserwerk ist nur als erste Etappe des «Grand Canal d'Alsace» zwischen Straßburg und Basel gedacht, auf dessen ganzer Strecke 900 000 Pferdekräfte auszunützen wären. Aber vorläufig ergießt sich das Wasser unterhalb des Kembser Kraftwerkes wieder in den Rhein zurück, und man ist geneigt, die Sorge für die Fortsetzung bis Straßburg, durch die der Rhein während des größten Teils des Jahres trocken gelegt und die Schiffahrt vollständig in den Kanal verlegt würde, späteren Generationen zu überlassen. *Dr.H. B.*

(Fortsetzung des Romans)

daß Sie sich keinerlei Ungelegenheiten machen, um einem alten Mann einen närrischen Wunsch zu erfüllen!»

Das Fräulein vom Fernamt schaltete sich von neuem ein und fragte, ob man weitersprechen wolle.

«Es ist gut, ich rufe Sie spätestens in einer Stunde wieder an», rief Konradi hastig.

«Flottbek Nr. 317», klang es zurück. «Good bye!»

«Good bye!»

Professor Konradi warf den Hörer auf die Gabel. Er war bleich und wischte sich die Stirne.

Eine volle Stunde lang hörte seine Nichte, die sich im Wohnzimmer direkt darunter befand, wie er mit schweren Schritten ununterbrochen auf und ab ging. Dann meldete er «Flottbek 317» an.

Mit den Ausdrücken des größten Bedauerns erklärte er dem berühmten Londoner Gelehrten, daß ihn zwingende Umstände hinderten, seiner liebenswürdigen und schmeichelhaften Einladung Folge zu leisten. Er habe aber die bestimmte Absicht, im kommenden Sommer auf mehrere Wochen nach England zu reisen, und er werde nicht verfehlen, den Besuch nachzuholen, den er zu seinem größten Schmerz morgen versäumen müßte.

Collier beruhigte ihn in seiner etwas umständlichen Ausdrucksweise durch die wiederholte Versicherung, daß er durchaus mit dieser Möglichkeit gerechnet habe, drückte seine lebhafte Freude über die Aussicht aus, ihn im Sommer in London zu sehen und hoffte, daß er, gebrechlich wie er sei, diese Zeit noch erleben werde. Konradi wünschte ihm gute Besserung und weiteres Wohlbefinden, entsuldigte sich nochmals, und beide hängten ab.

Wenige Minuten später eilte Professor Konradi, tief in seinen Mantel gehüllt, ohne das heftige Schneegestöber, das ihm die Flocken ins Gesicht trieb, zu beachten, mit schnellen Schritten zum nächsten Droschkenhalteplatz. —

Am folgenden Tage setzte ein sanfter Südwestwind ein, der den gestern gefallenen Schnee in kurzer Zeit schmolz und Berlins Straßen mit einer alles überziehenden, bespritzenden und besudelnden Schmutzschicht bedeckte. Eine einzige trübe Wolke schien unmittelbar über den Häusern der Stadt zu lagern, und Mittag war vorüber, ohne daß die graue Dämmerung der Tageshelle wich. Dazu rieselte ununterbrochen ein feiner Regen herab.

Zwei Reihen gelber Omnibusungetüme ratterten zu beiden Seiten der Friedrichstraße in entgegengesetzter Richtung dahin, alle Augenblicke ihre mühselige Fahrt an den Haltestellen oder vor dem roten Licht der Verkehrsampeln unterbrechend. Vor, hinter und neben ihnen glitten zahllose Automobile aller Typen und Größenklassen ungeduldig tutend über den schmutzigen Asphalt, und Schwärme von Zeitungsverkäufern schlängelten sich tollkühn auf verrosteten Rädern durch das lebensgefährliche Gewühl.

Ein elegant gekleideter Herr in schwarzem Ulster, mit steifem Hut und Lackschuhen, einen kleinen Koffer in der Hand, stieg vorsichtig aus einem überfüllten Omnibus, bahnte sich einen Weg durch die

Eine Woche mit Esso fahren

. . . beweist Ihnen, wieviel grösser das Startvermögen, die Kraft und die Schnelligkeit des Wagens durch den Superbrennstoff Esso ist.

Tanken Sie Esso bei den silbernen Pumpen, oder aus der geeichten 10-Literkanne.

S30-1006

STANDARD MOTOR OIL • Esso • STANDARD BENZIN

Den ganzen Tag an der Sonne!

Glauben Sie, daß Segeln, Schwimmen, Rudern, Berg- und Gletscherwanderungen etc. die Haut rauh, spröd und rissig machen oder gar verbrennen können?

Nein, denn Hamolcreme macht die Haut so geschmeidig, daß ihr weder Sonne noch Wasser das gepflegte Aussehen und den gesund-braunen Ton raubeu können.

Dosen —.95, Tuben 1.50, in Apoth., Drog., Parfum.

Rasch und sicher hilft

hamol