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 Schiffahrt

Autor: Gelpke

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

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: 30.11.2025

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

Racheln, seiner Schieferplatte und seinen Rugelfüßen nur bas Allernotwendigste enthält.

Dagegen ist die Seizkörperverkleidung im Eßzimmer No. 10 gemauert und unbeweglich. Es ist ein reizendes Stück, dieses abgestuste Gesims mit seinen grünen Kacheln und seinem feinen Messingvorhang! Dieser setzt sich aus acht miteinander unverbundenen Plattenreihen mit abwechselnd glatter und einsach verzierter Obersläche zusammen und ist beweglich. Sinter ihn kommt ein Radiator; über ihn, auf die nach hinten sich stufenden Absätze, gehören Basen und andere Schmückungsgegenstände. Das Ganze wirkt ungemein frisch und heimelig und trägt zur Belebung des schönen Raumes nicht das Unwesentlichste bei.

Ueberhaupt zeigt die Firma in der Verwendung von Racheln bezidierten Geschmack. Man betrachte nur ben von ihr entworfenen und hergestellten Wandbrunnen gegenüber der Pergola, mit seinen verschieden getonten gelben Kacheln, seinen malerischen Nischen und Sitzen, meffingverzierten Becken und feinen rogenden Saulen! In allem und jedem verrät fich ein feiner kunftlerischer Geschmack, der sich selbst auf das Reinste miterstreckt und auch für die Beschaffenheit von Bumengefäßen und Pflanzen bestimmend wird. Solch ein Streben verdient weitgehendste Beachtung. Zusammen mit den andern Bestrebungen auf funsthandwerklichem Gebiet fann es die schönsten Früchte tragen, und es ist daher unsere Pflicht, es zu fördern, indem wir auf seine Intentionen als auf verwirklichenswerte hinweisen, zugunften des Runfthandwerkes und zugunften einer forischreitenden Berschönerung unserer Umgebung und -- unferes Be-Dr. S. Marfus. ichmackes.

Kraftwerk Laufenburg und die Schiffahrt.

Die von Herrn Dr. D. Weltstein in Zürich unter Mitwirkung gablreicher 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 Wafferfrastwerk von Laufenburg ist seinerzeit anläßlich der Aufstellung der definitiven Projektvorlagen nur auf die Flößerei, respektive die Kleinschiffahrt, nicht aber auf die in Entwicklung begriffene Großichiffahrt Rudficht genommen worden. Nan hat sich aber inzwischen, das heißt in den lenten drei Jahren, die Großschiffahrt im durchgehenden Schleppverkehr auf dem Oberrhein bis nach Basel über alles Erwarten fräftig entwickelt. 3—5 Jahren wird der Umschlagsverkehr auf dem Rhein in Bafel 100,000 t erreichen, fofern mit der Giftellung der notwendigen Umschlagseinrichtungen nicht gezögert wird. Gleichzeitig hat sich auf der Rheinstrecke Bafel-Rheinfelden der Dampferverkehr, haupifächlich im Dienste des Personentransportes, mächtig gehoben. Die in diesem Sommerhalbjahre beförderte Paffagierzahl auf der betreffenden Strecke überschreitet 50,000 Personen. Auch die Aufnahme der Schleppfahrten bis Schweizerhalle und Rheinfelden durfte in den nächsten Sahren erfolgen. Eine wertvolle Unterftützung wird die unter Dampf gehende Schiffahrt durch die Waffertraftanlage von Augst erfahren. Im Rückstau der beweglichen Wehranlage verschwinden verschiedene fleinere Stromschnellen: Augst (Ergolzmündung), Hauennest und Rneinfelden (teilweise). Die Strömung im gestauten Oberwafferspiegel wird fo flein, daß an jedem beliebigen Puntte der Ufer zwischen Augst und Rheinfelden Unlegestellen für die Schiffe geschaffen werden können. In Anbetracht diefer besonders gunftigen Umftande soll auch nicht gezögert werden, gleich=

zeitig mit der Erstellung der hydraulischen Objekte auch eine Großschiffahrtsschleuse einzubauen. Die Abmeffungen sind: Breite 12 m, Nuhlänge 67 m.

Diese Schleusendimensionen find genügend, um weitaus den größten Teil der nach Bafel beförderten Schleppfähne von 800—900 t Tragfraft auch die Augster Schleuse paffieren zu laffen. Die Frage nun, ob mit dem Einbau einer Großschiffahrtsschleuse in Augst eine solche in Laufenburg gleichzeitig erstellt werden soll, ist unbedingt zu bejahen. Nach Bollendung des Laufenburger Kraftwerkes inklusive der Schleuse wird eine 38 km lange, vorzüglich schiffbare Rheinwafferstrecke dem Berkehr erschloffen, von der Aaremundung abwarts über Waldshut-Laufenburg-Säckingen bis nach Niederschwörstadt. Nur eine flein: Stromftrecke von 7 km, Niederschwörftadt-Rheinfelden mit den Stromschnellen von Niederschwörstadt und dem Kraftwerk Rheinfelden trennt noch die obere schiffbare Strecke von der untern, der Großschifffahrt bereits erschloffenen Etappe Rheinfelden Bafel. Sobald Laufenburg erftellt ift, muß naturgemäß auch an den schiffahrtstechnischen Ausbau der Zwischenftrecke, von welcher schon 3,5 km schiffbar find, herangetreten merden.

Für die Abmeffungen der Laufenburger Schleuse find natürlich dieselben Dimenstonen zu mählen, 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 Breitenabmeffungen über den Radkaften bei Raddampfern von 200-400 PS. Es foll damit die Möglichfeit ge= boten werden, mit flachgehenden Raddampfern, fowohl im Dienste des Gilguterverfehrs wie im Interiffe des Personentransportes den ganzen Lauf des Rheins bis ins Bodenseebecken verfolgen zu fonnen. Das Breitenmaß der Schleuse von 12 m ist außerdem durch den bestehenden regelmäßigen Berfehr auf der Stromstrecke Basel-Rheinfelden mit Raddampfern von über 10 m Maximalbreite bestimmt. Da es außerdem unvergleich= lich viel größere Koften verursacht, eine Schleuse zu verbreitern als sie zu verlängern, so wird man bei der Wahl der Breite sich zum voraus an das Maximum halten.

Bas nun die Forderung anbelangt, noch größere Schiffseinheiten als 800 t Kähne zu verwenden, so aeht dieses Berlangen unbedingt über das vorläufig Zulöffige hinaus. Einesteils wird der Berkehr nach Basel, wenigstens in seinem gegenwärtigen Umfange, zum weitaus größten Teile mit 800 t-Kähnen durchgeführt, anderseits 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-Kähnen 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 Krastgewinnung und der damit geschaffenen zahlreichen



Heinr. Hüni im Hof in Horgen

Gerberei

- Gegründet 1728

Riemenfabrik 3422 u

Alt bewährte Ia Qualität

Treibriemen

mit Eichen-Grubengerbung

Einzige Gerberei mit Riemenfabrik in Horgen.

längeren Stromhaltungen mit durch den Rückstau bewirften schwächeren Strömungen Wendemanover mit zwei gekuppelten Anhangschiffen von über 800 t Tragfähigkeit an gewissen Stellen nicht auch vorgenommen werden können. Immerhin gehört diese Entwicklung einer späteren Beriode der Schiffahrt an. Tatsächlich fann, wie die Erfahrung dartut, eine Strommafferstraße unbegrenzt verbeffert werden. So ift unbedentlich heute schon zugegeben, daß im Laufe der Jahre infolge der fast unbeschränkten Silfsmittel in der Fahrwaffervertiefung des Stromes durchgehende Fahrtiefen bis zu 3 m geschaffen werden konnen. Dann wird die Rhein-Seeschiffahrt nicht mehr in Köln, sondern im Bodensee enden. Die letten Entwicklungsmöglichkeiten heute aber schon praftisch berücksichtigen zu wollen, mare des Guten zu viel getan. Gine Busammenfaffung des hier furz Stig-zierten ergibt nun folgende Postulate fur die Sicherung des Großwafferverkehrs in Laufenburg:

- 1. An Stelle der vorgesehenen Kleinschiffahrtsschleuse von 9 m Breite, auf 34 m Länge ist eine Großsschiffshrtsschleuse von 12 m Breite auf 67 m Länge gleichzeitig mit der Errichtung der hydrauslischen Objette zu erstellen.
- 2. Sollte der Ausbau der Schleuse in der vorgesehenen Länge von 67 m heute noch nicht erfolgen können, so mare zum mindesten die Schleusenbreite von 12 m jest schon beizubehalten.
- 3. Aus einer eventuell erst später erfolgenden Berlängerung der Schleuse auf 67 m kann die Krastwerksunternehmung keinerlei Entschädigungsforderungen ableiten.
- 4. Die Ausweitung der Stromenge im Laufen soll eine Minimalfahrwafferbreite von 50 m gewährsteiften.
- 5. Die Durchfahrtshöhe der neuen Laufenburgerbrücke hat bei einem Wafferstande von 2,50 m am Limnis grophen zu Bafel (mittlere Rheinbrücke) noch 5 m zu betragen.

Neuester Schmirgelscheiben-Schärf- und Egalisier-Apparat.

(Im In- und Austande patentamtlich geschützt.)

Dieser nachstehend abgebildete Apparat zum Abdrehen und Instandhalten von Schmirgelscheiben ist das benkbar 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 unrund find und schlagen oder glatt sind und nicht greifen

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

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

Bis jett behalf man sich mit allen möglichen uns praktischen Upparaten, ja mit teuren Diamanten, die oft



Kompletter Apparat.

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

Bu der Solidität mit sicherm, schnellem Arbeiten des Apparates spricht noch der geringe Anschaffungspreis der vorstehend abgebildeten Ersatwalzen, gegenüber den am meisten gebräuchlichen dünnen und sich schnell abenützenden Zahnrädchen.

Die vorstehend abgebildete Walze in 45 mm Durchsmesser und 60 und 80 mm Länge hat Schneidzähne, die sich im Gebrauche denkbarst wenig abnützen und absolut nie abstumpsen, sondern stets erstaunlich scharf bleiben, wodurch ein auch stark schlagender Stein, gleicher wiel welcher Vindung, Körnung oder Härte und ob porös oder in geringerer Qualität, schnellstens rund und egalissiert wird.