

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: 15.01.2026

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

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

Dagegen ist die Heizkörperverkleidung im Esszimmer No. 10 gemauert und unbemöglich. Es ist ein reizendes Stück, dieses abgestufte Gesims 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 heimelig und trägt zur Belebung des schönen Raumes nicht das Unwesentlichste bei.

Ueberhaupt zeigt die Firma in der Verwendung von Kacheln den edzierten Geschmack. Man betrachte nur den von ihr entworfenen und hergestellten Wandbrunnen gegenüber der Bergola, mit seinen verschieden getönten gelben Kacheln, seinen malerischen Nischen und Sitzen, 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 Bumengefäßen 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 Kunsthändlerwerkes und zugunsten einer forschreitenden Verschönerung unserer Umgebung und — unseres Geschmackes.

Dr. S. Markus.

Kraftwerk Laufenburg und die Schiffahrt.

Die von Herrn Dr. O. Weltstein 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 Kleinschiffahrt, nicht aber auf die in Entwicklung begriffene Großschiffahrt Rücksicht genommen worden. Nun hat sich aber inzwischen, das heißt in den letzten drei Jahren, die Großschiffahrt 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 Errichtung der notwendigen Umschlageinrichtungen 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 Schiffahrt durch die Wasserkraftanlage von Augst erfahren. Im Rückstau der beweglichen Wehranlage verschwinden verschiedene kleinere Stromschnellen: Augst (Ergolzmündung), Hauennest und Rheinfelden (teilweise). Die Strömung im gestauten Oberwasserspiegel wird so klein, daß an jedem beliebigen Punkte der Ufer zwischen Augst und Rheinfelden Anlegetstellen für die Schiffe geschaffen werden können. In Anbetracht dieser besonders günstigen Umstände soll auch nicht gezögert werden, gleich-

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

Diese Schleusendimensionen sind genügend, um weit aus den größten Teil der nach Basel beförderten Schleppfahne von 800—900 t Tragkraft auch die Augster Schleuse passieren zu lassen. Die Frage nun, ob mit dem Einbau einer Großschiffahrtsschleuse 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 Naremündung abwärts über Waldshut-Laufenburg-Säckingen bis nach Niederschwörstadt. Nur eine l'ein: Stromstrecke von 7 km, Niederschwörstadt-Rheinfelden mit den Stromschnellen von Niederschwörstadt und dem Kraftwerk Rheinfelden trennt noch die obere schiffbare Strecke von der unteren, der Großschiffahrt 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 bestimmt durch die Breitenabmessungen über den Radkästen 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 Breitmaß 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 steht dieses Verlangen unbedingt über das vorläufig Zulässige hinaus. Einesfalls wird der Verkehr nach Basel, wenigstens in seinem gegenwärtigen Umfang, zum weitaus größten Teile mit 800 t-Rähnen 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-Rähnen mit Schiffslängen bis zu 80 m und darüber hinaus nicht mehr ausgeführt werden können. Damit soll natürlich nicht gesagt sein, daß bei der forschreitenden Ausnützung des Stromes oberhalb Basel im Dienste der Kraftgewinnung und der damit geschaffenen zahlreichen

Blank und präzis gezogene
PROFILE
in Eisen und Stahl
liefern als Spezialität

MONTANDON & CIE A.G. BIEL
Kaltwalzwerk & Präzisionszieherei

Heinr. Hüni im Hof in Horgen

(Zürichsee)

Gerberei

• Gegründet 1728 •

Riemenfabrik 3422 u

Alt bewährte
la Qualität

Treibriemen

Einige Gerberei mit Riemenfabrik in Horgen.

längerem Stromhaltungen mit durch den Rückstau bewirkten schwächeren Strömungen Wendemanöver mit zwei gekuppelten Anhangsflügeln 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 darstellt, 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 Fahrtriesen bis zu 3 m geschaffen werden können. Dann wird die Rhein-Seeschifffahrt 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 im 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 Entschädigungsfordernisse ableiten.
4. Die Ausweitung der Stromenge im Laufen soll eine Minimalfahrwasserbreite von 50 m gewährleisten.
5. Die Durchfahrtshöhe der neuen Laufenburgerbrücke hat bei einem Wasserstande von 2,50 m am Limnigraphen zu Basel (mittlere Rheinbrücke) noch 5 m zu betragen.

Neuester Schmiegelscheiben-Schärf- und Egalisier-Apparat.

(Im In- und Auslande patentamtlich geschützt.)

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

Jedermann der Schmiegelscheiben im Betriebe hat, weiß auch, wie unangenehm es ist, wenn dieselben unruhig sind und schlagen oder glatt sind und nicht greifen

und viele wissen nicht, wie die Maschine beim Umrunden der Scheibe leidet.

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

Bis jetzt behaftet man sich mit allen möglichen unpraktischen Apparaten, ja mit teuren Diamanten, die oft



Kompletter Apparat.

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

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

Die vorstehend abgebildete Walze in 45 mm Durchmesser 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, gleichviel welcher Bindung, Körnung oder Härte und ob porös oder in geringerer Qualität, schnellstens rund und egalisiert wird.