

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 49/50 (1907)
Heft: 24

Artikel: Alt-Prager Architektur-Detaile
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-26827>

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: 28.04.2026

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

rührt, ferner auf der badischen Seite längs des Dorfes Warmbach und in der Umgebung der Rheinfelderbrücke. Obschon der Stau in der Ergolz bis zum oberen Ende der Ortschaft Baselaugst hinaufreicht, so sind, abgesehen von einer Verkleidung der untersten Schichten der steinernen Pfeiler der Eisenbahnbrücke und einer geringen Erhöhung zweier Ufermauern, keine nennenswerten Sicherungsarbeiten auszuführen, da die Ufer dieser Flusstrecke meist steil und felsig sind.

Um den Transport der Baumaterialien, Eisenkonstruktionen, Maschinen u. s. w. zu erleichtern, ist die Erstellung eines *Anschlussgeleises* an die Station Augst vorgesehen. Dieses Geleise biegt nordwestlich vom Bahnhof ab, überschreitet die Strasse Baselaugst-Kaiseraugst à Niveau, gelangt dann mit einem Gefälle von 3% bis zum Vorland der Saline, überschreitet die Ergolz und den linksseitigen Ablaufkanal auf eisernen Fachwerkbrücken von 7 m Breite und wird über die Wehrbrücke hinüber fortgesetzt bis zum Vorkopf des rechtsseitigen Kanaldammes. Zwei durch Drehscheiben mit diesem Hauptgeleise verbundene Zweiggeleise gestatten die mit Maschinen beladenen Wagen bis unter die Laufkrane der beiden Maschinenhäuser zu bringen. Die neben dem Geleise angelegte 5 m breite Fahrstrasse gabelt sich am linken Ufer der Ergolz. Der südliche Zweig steigt mit 2% längs der Uferböschung hinauf bis zum Dorfe Baselaugst, der östliche Zweig jedoch überschreitet neben dem Geleise die Ergolz und führt, nördlich vom Friedhof einem alten Feldweg folgend, in das Dorf Kaiseraugst.

Den ausführlichen Kostenvoranschlag für das Werk fasst der Ratschlag zusammen in der

Rekapitulation der Baukosten.

I. Allgemeine Ausgaben:	
Anteil von Basel-Stadt für Konzession, Landerwerbungen u. s. f., Bauzinsen und Bauleitung	1 200 000 Fr.
II. Gemeinsame Bauten:	
Anteil von Basel-Stadt für Stauwehr, Flossschleuse und Flusskorrektur	2 600 000 „
III. Turbinenhaus I und Ablaufkanal	2 590 000 „
IV. Maschinelle Anlagen:	
Turbinen samt Zubehör 1 400 000 Fr.	
Dynamos und Schaltanlage	1 400 000 „
V. Zufahrtsgeleise und Zufahrtsstrasse	310 000 „
VI. Magazingebäude und Dienstwohnungen	100 000 „
Total	9 600 000 Fr.

Hieraus berechnet der Ratschlag, bezogen auf 15 000 P.S. hydr., die *Anlagekosten* für eine P.S. hydr. zu 547 Fr. und unter Hinzurechnung der elektrischen Einrichtungen, bezogen auf 13 200 P.S. elektr. zu 736 Watt, auf 727 Fr. für die P.S. elektr., gemessen an der Sammelschiene in Augst. Von der hier nach vollem Ausbau bei normalem Wasserstand zur Verfügung stehenden Kraft von 13 200 P.S. elektr. sind nach Konzession im Maximum an den Kanton Baselland abzugeben 4000 P.S., sodass zur Fortleitung nach Basel mindestens 9200 P.S. übrig bleiben. Den sehr eingehenden und interessanten Betriebsberechnungen des Ratschlages für das Augster Werk entnehmen wir nur noch, dass, an der Stadtgrenze abgenommen, die Jahreskosten für die elektr. P.S. auf 94 Fr. und der Strompreis, unter der Annahme, dass das Werk während zwölf Stunden des Tages voll ausgenutzt werde, auf 3 Cts. für die Kilowattstunde veranschlagt wird. Dabei ist zu bemerken, dass sich aus den Pegelbeobachtungen der Jahre 1893 bis 1902 und nach der Zusammenstellung des eidg. hydrometrischen Bureau ergibt, dass die Wasserkraft von 15 000 P.S. hydr. in Augst durchschnittlich während 8600 Stunden im Jahre zur Verfügung steht, d. h. dass von der Gesamtzahl von $365 \times 24 = 8760$ Stunden des Jahres im Mittel nur ungefähr 160 Stunden verloren gehen.

Zum Schlusse weist der Ratschlag noch auf die zur bessern Ausnutzung des Augster Werkes mögliche *hydrau-*

lische Kraftakkumulierung hin, die bereits im Jahre 1895 durch die Ingenieure Vicarino und Ed. Locher vorgeschlagen worden war. Die Ausführung eines bezüglichen, durch das Ingenieurbureau *Ausfeld & Spyni* in Basel ausgearbeiteten Projektes würde ermöglichen, während den drei Stunden der Hauptbeleuchtungszeit 2000 P.S. elektr., also insgesamt 6000 P.S./Std. zu gewinnen. Dieses Werk würde einen untern und einen obern Behälter von je 15 000 m³ Wasserinhalt mit einem Höhenunterschied von ungefähr 160 m erfordern und liesse sich am Hörnli, in nächster Nähe der Stadt erstellen. Der Kostenvoranschlag dafür sieht eine Bausumme von rund 700 000 Fr. vor. Die Oertlichkeit ist so gewählt, dass die Anlage mit Leichtigkeit verdoppelt oder verdreifacht werden kann, wenn einmal die Konsumverhältnisse der Stadt es rechtfertigen, für gewisse Stunden nicht nur 2000, sondern 4000 oder 6000 P.S. durch Akkumulierung bereit zu halten.

Alt-Prager Architektur-Detaile.

(Mit Tafel X.)

Dem von Architekt Friedrich Kick herausgegebenen und im Verlag von Anton Schroll in Wien erschienenen Werk über Alt-Prager Barock-Architektur werden wir in der nächsten Nummer eine eingehende Behandlung widmen. Von den Illustrationsproben, die wir unserer Besprechung beizugeben beabsichtigen, schicken wir die der heutigen Nummer beigelegte Tafel X mit einem Alt-Prager Strassenbild voraus.

Miscellanea.

Amerikanische Mallet-Lokomotiven. Die Gelenklokomotive System Mallet, die in ihrer ersten, kleinsten Ausführung für Schmalspur gebaut wurde, ist seit einigen Jahren auch in Amerika ausgeführt worden, nachdem zuvor amerikanische Lokomotivkonstruktoren Ausführungen normalspuriger Mallet-Lokomotiven auf dem europäischen Kontinent, u. a. auch in der Schweiz, beabsichtigt hatten. Es ist bezeichnend für den amerikanischen Lokomotivbau, dass diese ersten amerikanischen Mallet-Lokomotiven in so gewaltigen Abmessungen gebaut wurden, wie sie in Europa wegen des Achsdruckes und der Zugkraft geradezu unmöglich wären. Die von der *American Locomotive Company* in den Schenectady-Werken erbaute Mallet-Lokomotive Nr. 2600 der *Erie-Bahn* ist bis auf weiteres die schwerste Lokomotive der Welt.

Vergleichshalber seien in folgender Zusammenstellung die Hauptabmessungen der drei Mallet-Lokomotivtypen, die in Amerika gebaut wurden, angegeben.

Bahn	Baltimore and Ohio	Great-Northern ¹⁾	Erie
Typ.	0-6-0 0-6-0	2-6-0 0-6-2	0-8-0 0-8-0
Jahr der Erbauung	1904	1906	1907
Erbauer	Am. Locomotive Co.	Baldwin Works	Am. Locomotive Co.
Dampfdruck	at 16,5	14,1	15,2
Rostfläche	m ² 6,7	7,3	9,3
Totale Heizfläche	m ² 520	526	568
H.D.-Zyl.-Durchmesser	mm 508	547	635
N.D.-Zyl.->	813	838	990
Kolbenhub	813	813	711
Triebtraddurchmesser	1420	1400	1295
Dienstgewicht	t 151,7	161	186
Reibungsgewicht	t 151,7	143,3	186
Mittlerer Achsdruck	t 25,3	24	22,4
Max. Zugkraft	kg 32400	39550	43000

Die Lokomotive der Erie-Bahn ist für Schiebedienst auf der Strecke Susquehanna-Gulf-Summit bestimmt, auf der die massgebende Steigung 13‰ beträgt. Der Kessel dieser Lokomotive wiegt leer 44 t und weist ganz gewaltige Abmessungen auf. Bemerkenswert ist die als Verlängerung der Feuerbüchse in den Langkessel eingebaute Verbrennungskammer. Da die Lokomotive im Betrieb sowohl vor- als auch rückwärts fährt, ist der Dom tunlichst in der Mitte des Kessels angeordnet. Der Kessel ist einerseits

¹⁾ Bd. II, S. 312 mit Abbildung.



Strassenbild aus Prag.

Aus „Alt-Prager Architektur-Detaile“ von F. Kick.