

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 63/64 (1914)  
**Heft:** 5

**Artikel:** Die Wasserkraftanlage Augst-Wyhlen: III. Das Kraftwerk Augst der Stadt Basel  
**Autor:** Bosshardt, O.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-31419>

### **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:** 23.02.2026

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

## Die Wasserkraftanlage Augst-Wyhlen.

### III. Das Kraftwerk Augst der Stadt Basel.

Von Ingenieur O. Bosshardt.

(Fortsetzung von S. 48).

#### 3. Der Ablaufkanal.

Der ganze *Ablaufkanal* liegt in dem ehemaligen, durch eine mächtige Kiesbank vom Hauptstrom getrennt gewesenen Nebenarm des Rheins. Er ist rund 300 m lang und besitzt an seiner engsten Stelle bei Mittelwasser eine Wasserspiegelbreite von 57 m (Abbildungen 16 bis 21). Die Kanalsohle ist durchwegs in die von Flusskies bedeckten triasischen Kalk- und Dolomitschichten eingeschnitten. Sie steigt flussaufwärts von Kote 250,80 vor den Turbinenausläufen auf die Höhe der mittlern Flusssohle beim Kanalauslauf (252,4).

Dementsprechend beträgt bei Mittelwasser die Wassertiefe am obern Kanalende 6 m und am untern 4½ m. Die geringere Wassertiefe beim Kanalauslauf wird nur zum Teil durch eine Verbreiterung des Kanalsausgeglichen. Das Durchflussprofil

ist hier etwas verengt, um die Wassergeschwindigkeit zu vergrössern und damit einer Kiesablagerung an der Mündungsstelle entgegen zu wirken. Die Breite des obersten Kanalstückes dagegen ist reichlich bemessen, damit sich die aus den einzelnen Kammern rechtwinklig zur Kanalrichtung ausströmenden Wassermassen mit geringstem Gefällsverlust zum gemeinsamen Abfluss ordnen können (Abbildung 18, S. 67). Die mittlere Wassergeschwindigkeit im Kanalprofil unmittelbar unterhalb des Turbinenhauses bleibt beim normalen Vollbetrieb bei allen Wasserständen unter 1 m in der Sekunde.

Das *linke Kanalufer* ist durchweg bis zur Kanalsohle abgebösch worden, um kostspielige Stützmauern zu vermeiden (Lageplan Abbildung 2 auf Seite 2, sowie Profile II und III Abbildungen 17 und 18). Da der Kanal auch als Zufahrt zur Schiffschleuse dient, musste auf die Schifffahrt Rücksicht genommen werden. Durch eine in der linken Kanalböschung über dem mittlern Sommerhochwasser auf Kote 259,50 angelegte 2 m breite Berme, sowie durch Treppenanlagen ist der Kanalwasserspiegel bei allen für die Schifffahrt in Betracht kommenden Wasserständen leicht zugänglich gemacht worden. Auf dieser Berme in Abständen von 50 m angeordnete Anbindpfähle, ausbetonierte in Betonfundamenten verankerte schmiedeiserne Rohre von 0,40 m Durchmesser, dienen zum Festlegen der Kähne. Eine zweite, nur 1 m breite Berme unterbricht die hohe Uferböschung auf Niederwasserhöhe; sie soll die Revision und den Unterhalt der Böschungen erleichtern.

Als Deckungsmaterial für die Kiesböschungen von der Felssoberfläche aufwärts bis auf die Höhe des mittleren Sommerhochwasserstandes ist ausschliesslich Beton, das im vorliegenden Falle weitaus billigste Baumaterial, zur Verwendung gekommen, und zwar haben die Böschungsflächen unterhalb der Niederwasserberme eine Deckung aus einer an Ort und Stelle hergestellten, 20 cm starken und in Felder abgeteilten Betonschicht erhalten, während die über der Niederwasserberme gelegenen Böschungsflächen des bessern Aussehens wegen mit 20 cm starken Betonsteinen im Format 1,00×0,60 m gepflästert worden sind. Oberhalb der Pfläste-

rungen sind sämtliche Kanalböschungen mit einer 0,25 m starken Humusschicht abgedeckt und berast worden.

Das *rechte Kanalufer* wird durch das Turbinenhaus und den untern Kanalkopf gebildet. Die Stützmauern des letzteren umschliessen einen geräumigen Vorplatz vor dem untern Flügelbau des Maschinenhauses (Kote 265,50), sowie einen zweiten, tiefer gelegenen Platz (Kote 261,50), der event. später zur Lagerung der grossen Dammbalken des Stauwehrs bestimmt ist. Die rheinseitige Strecke dieser Umfassungsmauern ist sowohl oberhalb als unterhalb des Wehres auf in den Kalkfels abgeteufte Betoncaissons fundiert worden, während die übrigen Mauerstrecken in der Baugrube des Turbinenhauses erstellt werden konnten. In die kanalseitige Ufermauer wurde in der Verlängerung

der Wehrbrücke mit Rücksicht auf eine etwa später zu erstellende Kanalbrücke ein Brückenwiderlager eingebaut. Ein linksufriges Widerlager, das in die Kanalböschung zu stehen käme, kann ohne Schwierigkeiten auch noch später erstellt werden; Zwischenpfeiler im Kanal selbst können wegen der Schifffahrt nicht in Frage kommen. Die Sichtflächen der durchwegs aus Beton hergestell-

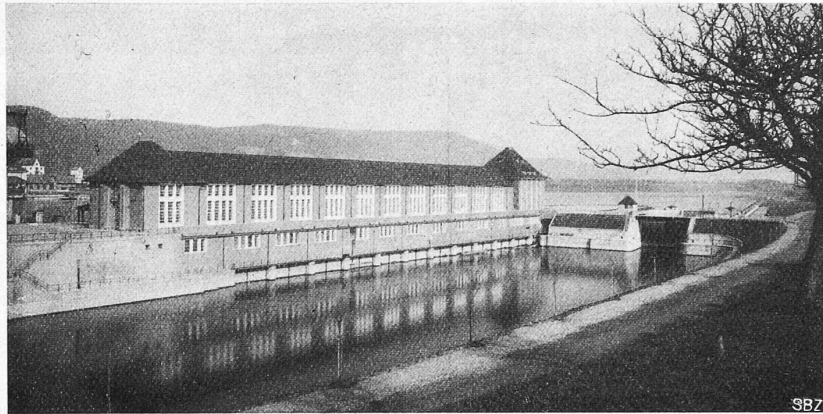


Abb. 21. Ablaufkanal von Süden, mit Zentrale und Schleusen-Unterhaupt.

ten Ufer- und Stützmauern sind mit Vorsatzmörtel, die Kanten und Rundungen mit Granit verkleidet. Ebenso bestehen die Zwischenpfeiler, welche die langen Mauerflächen in Felder abteilen, aus Granitschichtsteinen mit gespitzter Oberfläche. Die vertikalen Trennfugen der Mauern wurden unmittelbar neben diesen Zwischenpfeilern angeordnet, sodass sie unsichtbar bleiben.

Zur Abdeckung der Mauerkronen sind durchwegs kräftige Granitdeckel zur Verwendung gekommen. Der Vorsatzmörtel besteht aus Zement und gewöhnlichem Rheinsand und seine Oberfläche ist nicht bearbeitet worden, sodass die von der Herstellung herrührenden Unregelmässigkeiten erhalten geblieben sind. Die Kosten dieses Vorsatzmörtels entsprechen ungefähr denjenigen eines Zementüberzuges, seine Haftfestigkeit am Beton ist aber viel grösser und sein rauheres Aussehen einer Ufermauer besser angepasst. Die geböschten Ufer des untersten Teils des Kanalkopfes haben wie das linke Kanalufer eine Betondeckung erhalten (Profil I, Abb. 16). Letztere besteht auf der Rheinseite aus einer Pflasterung mit 20 bis 40 cm starken Betonsteinen, die sich auf eine kräftige, in den Felsen abgeteufte Fussmauer stützt. Dieser Teil des Kanalkopfes wird bei grossen Hochwassern überflutet. Zu Spülzwecken und zum Abtreiben des Kieles, der etwa bei grossen Hochwassern vom Rhein her vor die Kanalmündung geschwemmt werden sollte, kann bei geeigneten Wasserständen die Abflussmenge im Kanal durch Oeffnen der 22 Spülkanäle der Turbinenkammern und der beiden Umlaufkanäle der Schiffschleuse auf mehr als das Doppelte der normalen Betriebswassermenge gesteigert werden, sodass dann die mittlere Wassergeschwindigkeit am Kanalauslauf 3 m in der Sekunde erreicht und dadurch auch grobe Geschiebe in Bewegung gesetzt werden.

*Fischpass.* Der am obern Kanalende erstellte Fischpass soll den Fischen den Aufstieg ins Oberwasser ermöglichen. (Abb. 18, Profil III). Er besteht aus einem vom Oberwasser zum Unterwasser führenden, an die Umfassungsmauern des obern Flügelbaues angelehnten Beton-Kanal, der durch Querwändchen in einige wenige Wasserbecken geteilt worden ist. Seine totale Länge misst 67 m, seine lichte

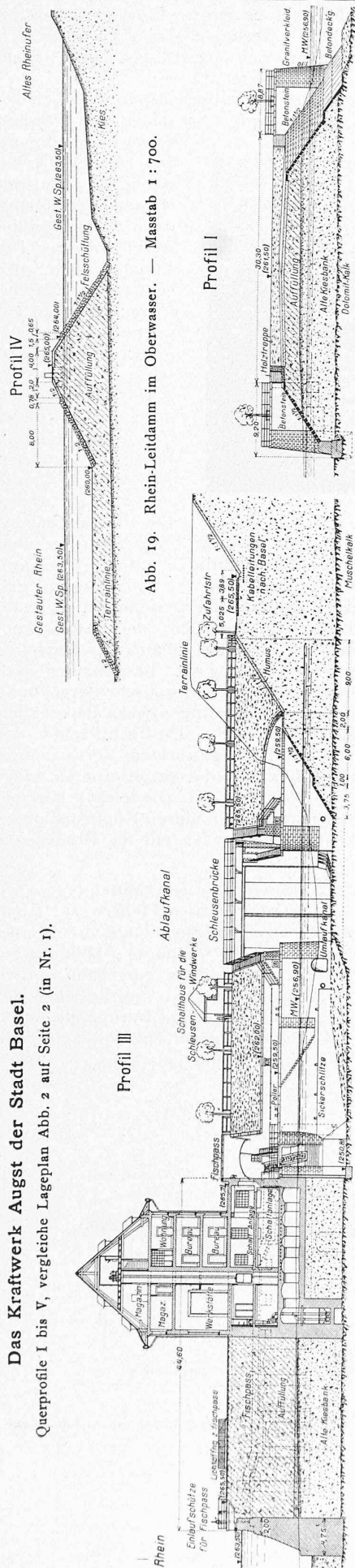


Abb. 19. Rhein-Leitdamm im Oberwasser. — Masstab 1 : 700.

Abb. 18. Querschnitt durch den obren Flügelbau, Ansicht von Fischpass und Schleusen-Unterhaupt.

Masstab 1 : 700.

Abb. 16. Unterer Kanalkopf.

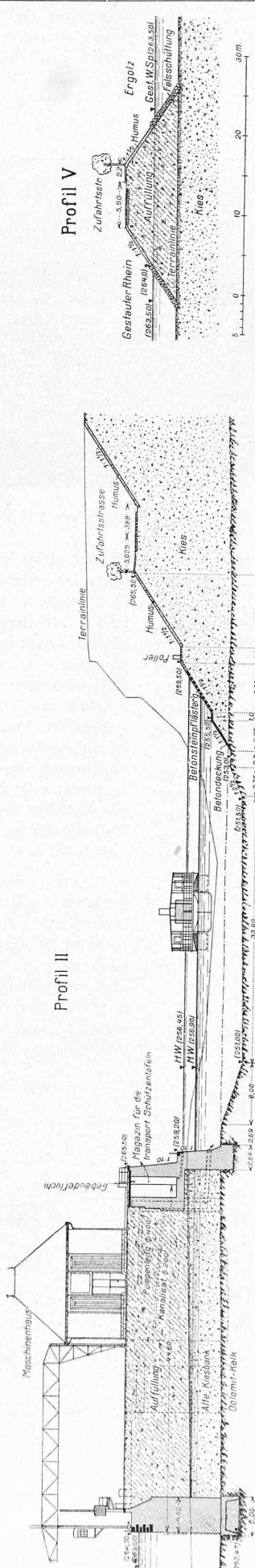


Abb. 17. Querschnitt in der untern Maschinenhausausflucht durch den Ablaufkanal.

Masstab 1 : 700

Abb. 20. Zufahrtsstrasse nach Augst.

Breite 3 m. Bei  $6\frac{3}{4}$  m Totalgefälle (Mittelwasser) beträgt somit das mittlere Kanalgefälle 10 ‰. Der Kanal dient gleichzeitig zur Zufuhr von Luft und Licht zu den unter Planumböhe liegenden Räumlichkeiten des obren Flügelbaues. Zur Verbindung der einzelnen Kanalbecken sind im Einverständnis mit den Fischerei-Sachverständigen geneigte Tröge nach dem System des belgischen Ingenieurs Denil<sup>1)</sup> zur Verwendung gekommen, in welchen eingebaute Querrippen die Geschwindigkeit des abfließenden Wassers derart vermindern sollen, dass die Fische die mit 35 ‰ geneigten Wasserrampen schwimmend überwinden können. Die Tröge sind provisorisch in Holz erstellt worden und es hat sich diese Vorsichtsmassregel bei den notwendig gewordenen Aenderungen als zweckmässig erwiesen. Neben der Treppe und im Besondern während des Umbaues derselben ist mit Erfolg die Schiffschleuse dazu benützt worden, den rheinaufwärts ziehenden Fischen den Aufstieg aus dem Ablaufkanal in das Oberwasser zu ermöglichen.

#### 4. Bauanlagen im Oberwasser.

**Oberer Kanalkopf und Dichtungsmauer.** Die Grundrissgestaltung des obren Kanalkopfes ist in der Hauptsache bestimmt durch die Schiffschleuse, die ihn vollständig vom Ufer abtrennt. Die Erstellung der Schleuse, die in einem besonderen Abschnitt beschrieben werden soll, erforderte eine 8 bis 9 m hohe Auffüllung, die rheinseits beim Anschluss an die oberste Turbinenkammer durch eine hohe Ufermauer und im obren Teil des Kanalkopfes durch eine  $1\frac{1}{2}$  füssige Böschung begrenzt wird (Abbildung 18, Profil III). Die Ufermauer bildet das untere Endstück der quer durch den Kanalkopf erstellten Dichtungsmauer, deren oberes Ende an das Oberhaupt der Schiffschleuse anschliesst. Die Dichtungsmauer ist auf den gesunden Kalkfels aufgesetzt, besteht aus Schlackenzementbeton in fetter Mischung und besitzt bei 11 bis 12 m Höhe eine Dicke von 2,4 bis 1,8 m.

Wie beim untern Kanalkopf hat auch hier die rheinseitige Uferböschung eine Deckung aus Beton und Betonsteinen erhalten und der Böschungsfuss ist durch eine in den Kies abgeteufte Fussmauer gesichert. Die kanalseitige Ufermauer zwischen Fischpass und Unterhaupt der Schiffschleuse wurde mit besonderer Sorgfalt entwässert, um einen Aufstau von allfälligem Sickerwasser hinter der Mauer zu verhindern. Im Uebrigen erfolgte die Ausführung der Ufermauern des obren Kanalkopfes in gleicher Weise wie beim untern Kanalkopf. Auf dem flussaufwärtigen Teil des obren Kanalkopfes ist ein Garten für den Chefmaschinenisten angelegt worden, während der übrige Teil als Lagerplatz sowie als Zufahrt zur Werkstatt und zum Bockkran dient.

<sup>1)</sup> Eingehend beschrieben in Bd. 55, S. 92 ff.



Schicht aus reinem Graphit in Flockenform, der nach Verlegung des untern Blechs mittels eines feinen Siebes aufgestreut wurde. Die totale Höhe der Gleitlager beträgt kaum 10 mm.

Die Bewegung der Gleitlager wird seit der Erstellung der Brücke wöchentlich zweimal an einzementierten

### Neubauten im Lokomotivdepot Brugg.

Im Jahre 1892 hatte die ehemalige Nordostbahn in Brugg ein selbständiges Lokomotivdepot errichtet, dessen zwei Remisen A und B (Lageplan Abb. 1, S. 70) Raum boten für die Unterbringung von 17 Lokomotiven der damaligen



Abb. 22. Ansicht landeinwärts der fertigen Ergolzbrücke vor dem Einstau. — Ausgeführt von Züblin & Cie., Basel.

Bronzemarken abgelesen; das Ergebnis der vierjährigen Beobachtungen ist in Abbildung 27 dargestellt. Seit dem Aufhören der Schwinderscheinungen im Beton beträgt hier nach die totale jährliche Längenänderung jeder Hälfte der Tragkonstruktion, gemessen über den Endpfeilern, 5 bis 6 mm. Eine Abnahme der Beweglichkeit der Gleitlager konnte bis heute nicht beobachtet werden.

Die Erstellungskosten der Ergolzbrücke samt Zubehör (Geländer, Chaussierung usw.) belaufen sich auf 63000 Fr.

Die Trinkwasserversorgung des Kraftwerkes ist an die Wasserversorgung des Dorfes Basel-Augst angeschlossen. Da aber die vorhandene Quellwassermenge zeitweise nicht ausreichte, ist vom Kraftwerk auf dem Hochbord unterhalb der Ergolzmündung im Staugebiet ein Pumpbrunnen erstellt worden (siehe Lageplan S. 2), dessen Wasser nach Bedarf durch zwei Zentrifugalpumpen, wovon eine als Reserve, in das Leitungsnetz gefördert werden kann. Der Brunnen wurde im Trocken während der Wasserhaltung in der Turbinenhaus-Baugrube abgeteufelt und liefert seit dem Aufstau des Rheines einwandfrei filtriertes Flusswasser.

(Fortsetzung folgt.)

Abmessungen. Anbauten an der Remise A dienten zur Einrichtung einer kleinen Reparaturwerkstätte, sowie zur Unterbringung der nötigsten Dienstlokale und des Magazins. Die Zahl der diesem Depot zum laufenden Unterhalt zugewiesenen Lokomotiven, von denen einige in Aarau stationiert waren, betrug 22 im Mittel.

Mit der Verstaatlichung der N. O. B. im Jahr 1903, bzw. mit der Zuteilung der Aargauischen Südbahn und der Linien Brugg-Wohlen-Bremgarten und Aarau-Zofingen zum Kreis III der S. B. B., was besonders eine Vergrößerung des Nebendepots Aarau zur Folge hatte, fielen dem Depot Brugg vermehrte Aufgaben zu. Behufs Entlastung der Hauensteinlinie wurde sodann im Jahre 1905 versucht, direkte Güterzüge nach und von der Gotthardbahn über die Linie Basel-Brugg-Wohlen zu führen. Zu diesem Zwecke mussten in Brugg schwere Güterzugslokomotiven der Serien  $D 2 \times \frac{2}{2}$  und  $C \frac{4}{5}$  stationiert werden. Die Zahl dieser Züge und damit auch dieser Lokomotiven nahm in den folgenden Jahren zu und scheint noch weiter ansteigen zu wollen. Auch infolge der allgemein eintretenden Zugvermehrung wuchs das Depot an und musste später noch den Unterhalt der

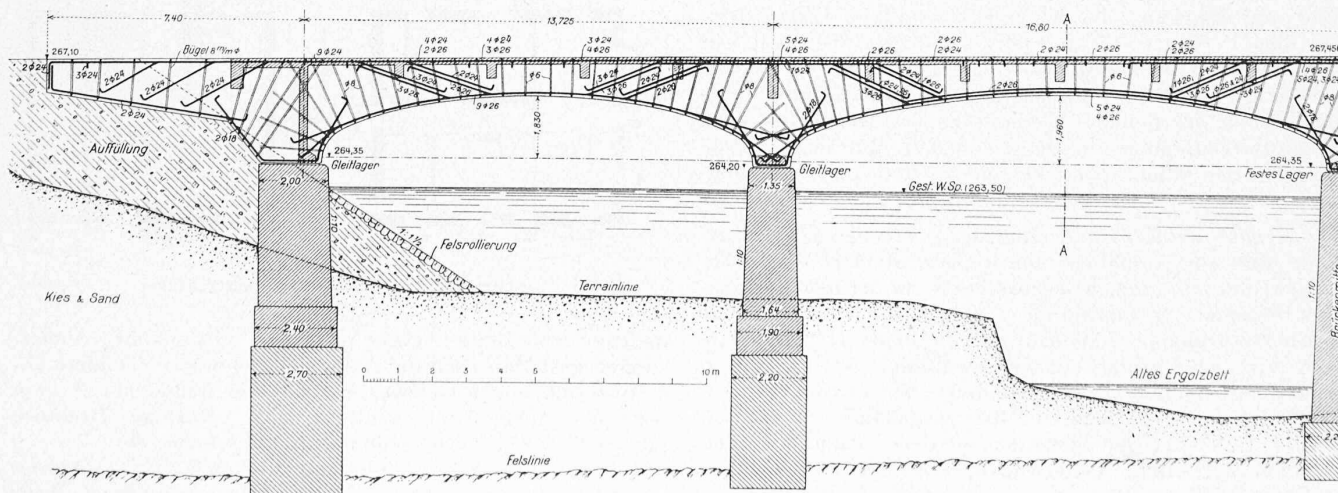


Abb. 23. Längsschnitt der Ergolzbrücke mit Längsträger-Armierung. — Masstab 1 : 200.