

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 Turbinen ausläufen auf die Höhe der mittleren Flussohle beim Kanalauslauf (252,4).

Dementsprechend beträgt bei Mittelwasser die Wassertiefe am oberen Kanalende 6 m und am unteren 4 1/2 m. Die geringere Wassertiefe beim Kanalauslauf wird nur zum Teil durch eine Verbreiterung des Kanals ausgeglichen. 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 abgeböschter 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 Schiffsschleuse dient, musste auf die Schiffahrt Rücksicht genommen werden. Durch eine in der linken Kanalböschung über dem mittleren Sommerhochwasser auf Kote 259,50 angelegte 2 m breite Berme, sowie durch Treppenanlagen ist der Kanalwasserspiegel bei allen für die Schiffahrt 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 Felsoberfläche 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 gepflastert 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 unteren Kanalkopf gebildet. Die Stützmauern des letzteren umschließen einen geräumigen Vorplatz vor dem unteren 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 abgeteuften 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 Brücken-Widerlager 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 Schiffahrt nicht in Frage kommen. Die Sichtflächen der durchwegs aus Beton hergestellten

387

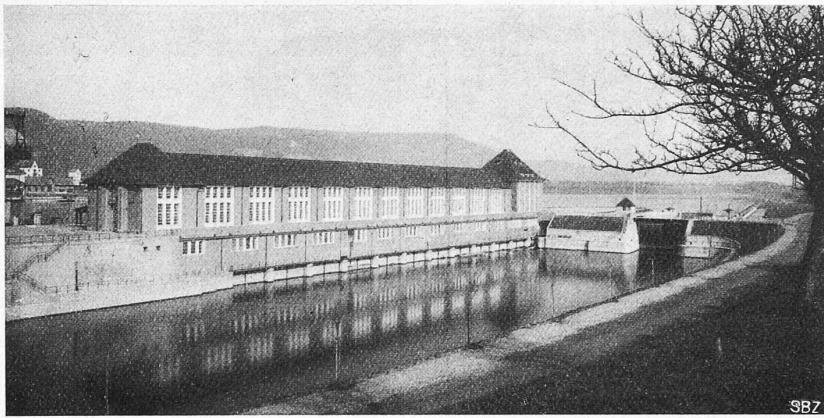


Abb. 21. Ablaufkanal von Süden, mit Zentrale und Schleusen-Unterhaupt.

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 Mauerkrone 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 Kieses, der etwa bei grossen Hochwassern vom Rhein her vor die Kanalmündung geschwemmt werden sollte, kann bei geeigneten Wasserständen die Abflussmenge im Kanal durch Öffnen der 22 Spülkanäle der Turbinenkammern und der beiden Umlaufkanäle der Schiffsschleuse 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 oberen 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 oberen Flügelbaus angelehnten Beton-Kanal, der durch Querwändchen in einige wenige Wasserbecken geteilt worden ist. Seine totale Länge misst 67 m, seine lichte

Das Kraftwerk Augst der Stadt Basel.

Querprofile I bis V, vergleiche Lageplan Abb. 2 auf Seite 2 (in Nr. I).

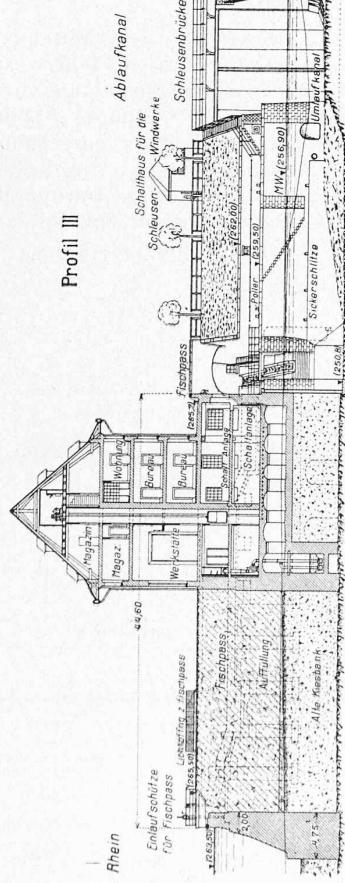


Abb. 18. Querschnitt durch den oberen Flügelbau, Ansicht von Fischpass und Schleusen-Unterhaupt.

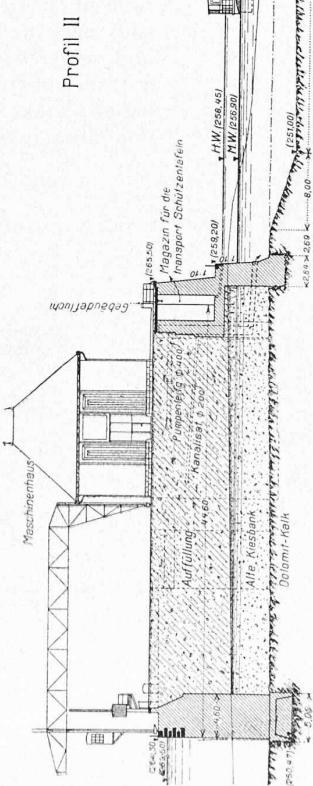


Abb. 17. Querschnitt in der untern Maschinenhausflucht durch den Ablaufkanal.

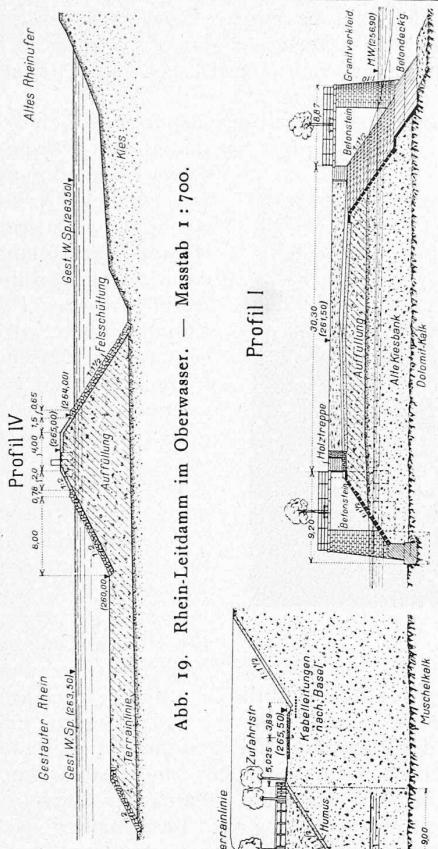


Abb. 19. Rhein-Leitdamm im Oberwasser. — Masstab 1:700.

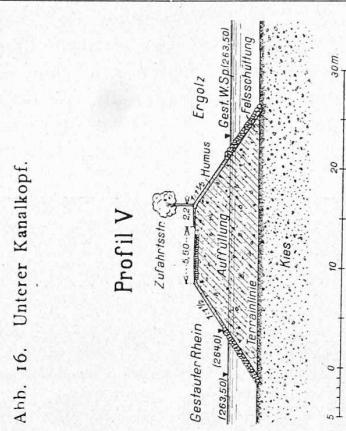


Abb. 16. Unterer Kanalkopf.

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 Planumhöhe liegenden Räumlichkeiten des oberen Flügelbaues. Zur Verbindung der einzelnen Kanalbecken sind im Einverständnis mit den Fischerei-Sachverständigen geneigte Tröge nach dem System des belgischen Ingenieurs *Denil*¹⁾ zur Verwendung gekommen, in welchen eingebaute Querrippen die Geschwindigkeit des abfliesenden 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 Änderungen 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 Ablauftunnel in das Oberwasser zu ermöglichen.

4. Bauanlagen im Oberwasser.

Oberer Kanalkopf und Dichtungsmauer. Die Grundrissgestaltung des oberen Kanalkopfes ist in der Hauptsache bestimmt durch die Schiffschleuse, die ihn vollständig vom Ufer abtrennt. Die Erstellung der Schleuse, die in einem besondern 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 oberen 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 oberen Kanalkopfes in gleicher Weise wie beim untern Kanalkopf. Auf dem flussaufwärtigen Teil des oberen Kanalkopfes ist ein Garten für den Chefmaschinisten angelegt worden, während der übrige Teil als Lagerplatz sowie als Zufahrt zur Werkstatt und zum Bockkran dient.

¹⁾ Eingehend beschrieben in Bd. 55, S. 92 ff.

Uferkorrektion und Leitdamm im Oberwasser. Anschliessend an den oberen Kanalkopf und die Schiffschleuse musste im Oberwasser eine Uferkorrektion ausgeführt und auf Verlangen der Behörden oberhalb der Ergolzmündung ein Leitdamm für den Wasserabfluss erstellt werden. Bei der Liniengleichung dieser Objekte wurden vor Allem die Bedürfnisse der Schiffahrt berücksichtigt und eine möglichst schlanke Zufahrt zum Oberhaupt der Schiffschleuse angestrebt. Zur Anschüttung des Leitdammes sowie der neuen Uferböschungen am Rhein und an der etwas flussabwärts verlegten Ergolzmündung konnte der Kanalaushub verwendet werden und die Sicherung der $1\frac{1}{2}$ und 2 füssigen Böschungen erfolgte in einfachster Weise

durch Ueberdeckung derselben mit einer 60 cm starken Schicht aus frostbeständigem Felsausbruch, wie er im Ablauftunnel gewonnen wurde (Profil IV, Abb. 19). Da der Leitdamm der Schiffahrt wegen landeinwärts abschwenkt, wird er von der Strömung des Rheins nur wenig berührt und es reicht deshalb dieser Uferschutz in dem langsam fliessenden, stets auf gleicher Höhe gehaltenen Oberwasser vollständig aus. Eine Reihe von Anbindepfählen, die sich auf dem Leitdamm bis 500 m oberhalb der Schiffschleuse erstreckt, dient wie im Ablauftunnel zum Festlegen der Kähne.

Zufahrtsstrasse mit Brücke über die Ergolz. Das Kraftwerk ist mit der Station Augst der S. B. B. durch eine 1 km lange Zufahrtsstrasse mit 3% Maximalsteigung verbunden, die auf einer Brücke aus Eisenbeton die Ergolz übersetzt und über die feste Schleusenbrücke zum oberen

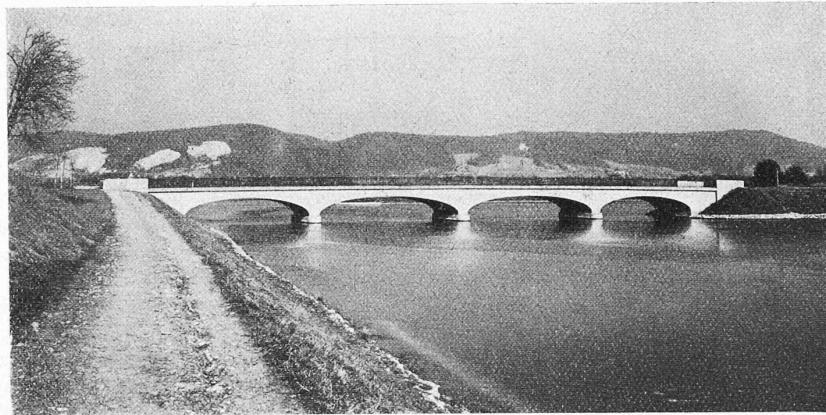


Abb. 25. Ansicht der Ergolzbrücke von Süden.

Flügelbau des Maschinenhauses führt. Eine Verlängerung dieser Strasse kanalabwärts verbindet das Kraftwerk auch direkt mit der linksrheinischen Landstrasse nach Basel (Lageplan Abbildung 2 auf Seite 2).

Von der Erstellung einer normalspurigen Verbindung mit der Station Augst ist abgesehen Geleise worden,

da nach Beendigung des Baues keine irgendwie ausreichende Verwendung dafür vorhanden gewesen wäre. Die Zufuhr auch der schwersten Maschinenteile konnte auf der Landstrasse ohne Schwierigkeiten erfolgen.

Die Konstruktion
der von der Firma
Züblin & Co. in
Basel ausgeführten
Ergolzbrücke, die
von bis 24 t schwe-
ren Lastwagen be-
fahren werden kann,

ist aus den Abb. 22 bis 25 ersichtlich. Es ist eine kontinuierliche Balkenbrücke, deren aus vier Längsträgern, den Querträgern und der Fahrbahntafel bestehende, auf fünf Pfeilern ruhende Tragkonstruktion über die beiden Endpfeiler auskragt. Um der Brücke ein gefälligeres Aussehen zu geben, ist der untere Linienzug der Längsbalken nach Ellipsenbogen gekrümmmt worden. Die statische Berechnung erfolgte nach der Theorie des kontinuierlichen Balkens mit veränderlichem Trägheitsmoment¹⁾. Die Sichtflächen der Frontträger der Brücke sind mit gestocktem Vorsatzmörtel verkleidet, die Gesimsplatten, auf die das eiserne Geländer aufgesetzt ist, bestehen aus Naturgranit. Die leicht armierten, auf Kalkfels fundierten Betonpfeiler, deren Köpfe im oberen Teil mit Granit verkleidet sind, bilden mit der Brückenaxe einen Winkel von $77\frac{1}{2}^{\circ}$.

Die Tragkonstruktion ist auf dem Mittelpfeiler fest gelagert, während sie bei den übrigen Pfeilern auf Gleitlagern ruht, um hohe Nebenspannungen infolge von Temperaturdifferenzen zu verhindern. Die *Gleitlager* (Abbildung 26) sind nach den Angaben der Bauleitung eingebaut worden und zeigen kleinste Höhenabmessungen. Sie bestehen aus je zwei polierten, auf der Betonseite mit Dachpappe unterlegten, exakt horizontal und eben liegenden Messingblechen und einer zwischen diese eingebrachten etwa $0,5\text{ mm}$ dicken

¹⁾ Vergl. Band LIII, Seite 231.

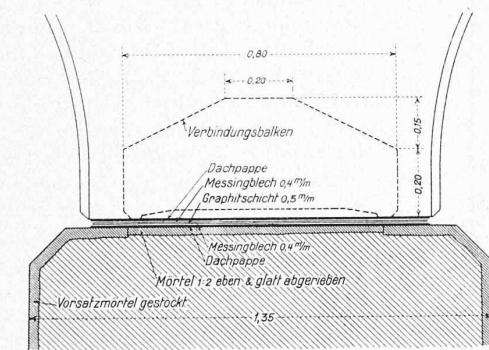


Abb. 26. Gleitlager-Längs-Schnitt. — 1:20.

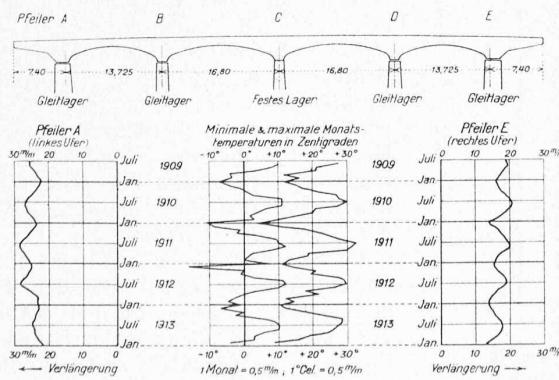


Abb. 27. Temperatur-Bewegungsdiagramme.

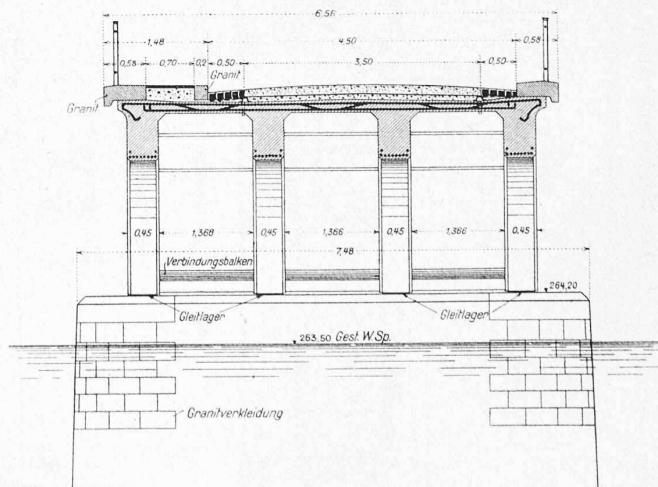


Abb. 24. Querschnitt A-A im Scheitel. — 1:100.

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

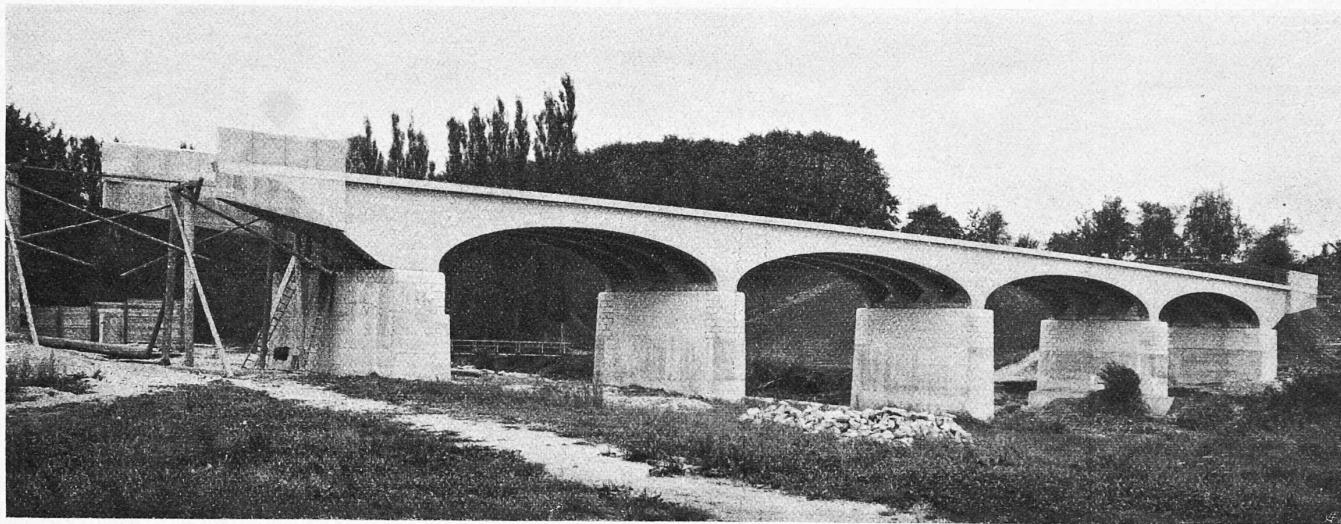


Abb. 22. Ansicht landeinwärts der fertigen Ergolzbrücke vor dem Einstau. — Ausgeführt von Züblin & Cie., Basel.

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 Trockenen während der Wasserhaltung in der Turbinenhaus-Baugrube abgeteuft 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 Güterzuglokomotiven der Serien D $2 \times \frac{3}{2}$ 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 Zugsvermehrung wuchs das Depot an und musste später noch den Unterhalt der

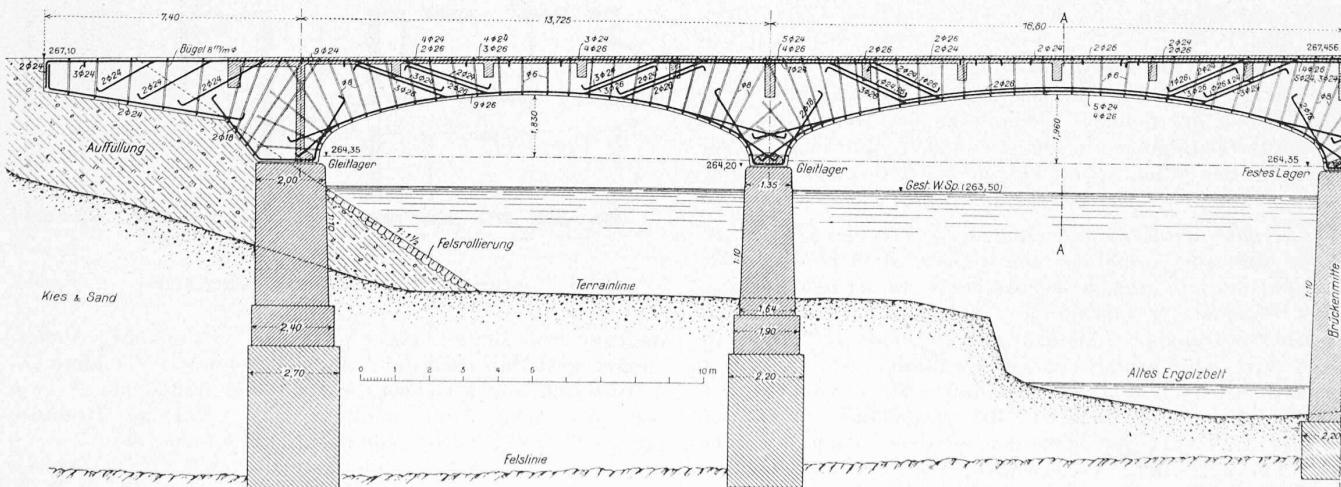


Abb. 23. Längsschnitt der Ergolzbrücke mit Längsträger-Armierung. — Masstab 1:200.