

Eidgenössisches Amt für Wasserwirtschaft

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **101/102 (1933)**

Heft 6

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-83037>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

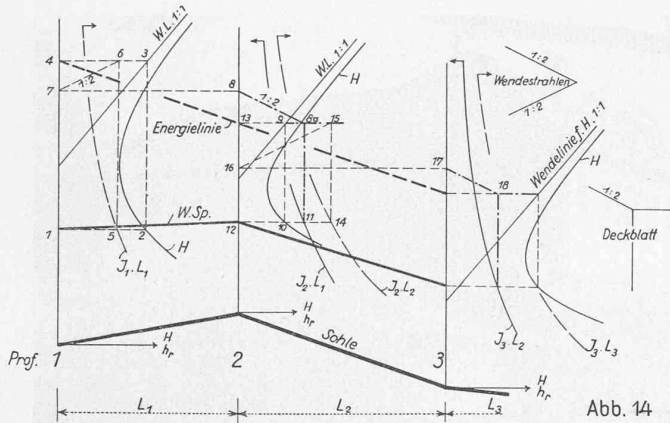


Abb. 14

Verfahren wird α berücksichtigt, indem in Gl. (23) bei Berechnung der Energiehöhen der entsprechende Wert eingesetzt wird. Am Verfahren selbst ändert sich durch die Einführung von α nichts.

Eine zweite Bedeutung von α ergibt sich bei verzögerter Wasserbewegung (Staukurven). Während man früher von der Annahme ausging, dass infolge Wirbelbildung die freiwerdende kinetische Energie des Wassers nicht in Energie der Lage umgesetzt werden könne, sondern verloren gehe, hat sich in neuerer Zeit ergeben, dass diese Annahme nicht zutreffend ist. Wird nun die gesamte kinetische Energie als rückgewinnbar angesehen, so führt dies zur Annahme von $\alpha = 1$ (wobei von der ungleichmässigen Geschwindigkeitsverteilung im Querschnitt abgesehen ist). Ein schweizerischer Vorschlag geht dahin, in gewissen Fällen nur $\frac{2}{3}$ der Geschwindigkeitshöhen-differenz als rückgewinnbar anzusehen, was in Gl. (1) durch $\alpha = \frac{2}{3}$ berücksichtigt werden kann.

Das Kennzeichen für verzögerte Wasserbewegung ist Divergenz von Wasserspiegel und Energielinie flussaufwärts und es wären dann, falls sich eine solche im Lauf der Rechnung ergibt, beim zeichnerischen Verfahren die horizontalen Abstände zwischen H-Linie und zugehöriger Wendelinie (also die Geschwindigkeitshöhen) auf $\frac{2}{3}$ zu reduzieren. Mit Hilfe dieser so erhaltenen „reduzierten“ Energiehöhenlinie ist sodann die Konstruktion im Verzögerungsbereich weiter zu führen.

Eidgenössisches Amt für Wasserwirtschaft.

(Fortsetzung von Seite 48, Auszug aus dem Jahresbericht 1932.)

Ausbau des Rheins.

Rheinschiffahrt unterhalb Basel.

Verkehr. Die Wasserführung des Rheins war im Berichtsjahr für die Schiffahrt bedeutend ungünstiger als im Vorjahr. Der minimale schiffbare Wasserstand von 1,20 m am Pegel Schiffflände Basel wurde nur an 97 Tagen erreicht oder überschritten, gegenüber 173 Tagen im Jahre 1931.

Gesamtumschlag in den Basler Hafenanlagen:

1927: 739 840 t	1929: 617 567 t	1931: 1 279 190 t
1928: 472 077 t	1930: 1 099 887 t	1932: 1 408 679 t

Vom Umschlag im Jahre 1932 entfallen 288 961 t auf den Rhein und 1 119 718 t auf den Rhein-Rhone- und Hüniger Zweigkanal. [Im übrigen verweisen wir auf unsere monatliche Berichterstattung und den Bericht auf S. 298 letzten Bandes. Red.]. Die grösste Zahl der an einem Tage eingetroffenen Schleppezüge betrug 6.

Rheinregulierung Strassburg-(Kehl)-Istein. Ende 1931 waren die Vorarbeiten, wie Anschaffung von Baumaschinen, Geräten und Fahrzeugen, die Einrichtung von Bauhöfen, Stein- und Schifflagerplätzen und der Bau von Zufahrtstrassen und Geleiseanlagen in der Hauptsache abgeschlossen. Im Berichtsjahre nahmen die Bauarbeiten im grossen und ganzen in allen drei Bauabteilungen ihren ungehinderten Fortgang. Wenn das Niederwasser zu Anfang des Jahres vorübergehend den Bau der Grundswellen und Bühnen etwas verzögerte, so begünstigte es andererseits die Vollendungsarbeiten an im Rohbau fertig erstellten Bühnen. Mit Ausnahme weniger Tage bei Hochwasser, Niederwasser und Frost konnte der Baubetrieb

während des ganzen Jahres aufrecht erhalten werden. Ausserordentliche Hochwasser traten seit Beginn der Arbeiten noch nicht ein.

Es waren 91 Senkbrücken im Betrieb. Die Zahl der Arbeiter betrug im Mittel etwas über 1000 Mann. Der Senkwurfbau an Bühnen und Grundswellen pro Kilometer stellte sich billiger als nach dem Voranschlag. Die Ersparnis rührt zum Teil davon her, dass die Masse des Senkwurfbau in den bis jetzt ausgebauten Strecken kleiner gehalten werden konnte als nach Voranschlag. Zum grössten Teil ist die Ersparnis aber den seit Aufstellen des Voranschlages gesunkenen Einheitspreisen zuzuschreiben. Der Einsparung an Masse beim ersten Ausbau kann ebenfalls ein Mehrbedarf an Masse beim weiteren Ausbau gegenüberstehen. Ob die Einsparungen, die auf die allgemeine Preissenkung zurückzuführen sind, in den noch verbleibenden Baujahren sich gleichermassen aufrecht erhalten lassen, kann in Anbetracht der langen Bauzeit (noch zehn Jahre) nicht beurteilt werden.

Ende 1932 erstreckten sich die Arbeiten bereits auf mehr als 65 km Länge. Die erzielten Ergebnisse sind durchaus befriedigend. Die Bauwerke wirken verhältnismässig rasch auf die Sohlengestaltung ein, d. h. die angestrebte Fahrinne nach Breite, Tiefe und Lage folgt den Arbeiten rascher als es bei den Regulierungsarbeiten unterhalb Strassburg, wo die Strömungsgeschwindigkeiten kleiner sind, der Fall war. Es ist bereits in zwei Abschnitten von je rund 10 km — die eine oberhalb Breisach, die andere oberhalb Strassburg — die Fahrinne gut ausgebildet. Die Bauwerke haben sich bis jetzt ohne Ausnahme als standfest erwiesen; sie wurden in der Sommerhochwasserperiode weder unterspült noch beschädigt. [Im übrigen verweisen wir auf den ausführlichen Baubericht auf Seite 91* letzten Bandes. Red.].

Kraftwerk Kembs. Die Bauarbeiten des seit dem Jahre 1928 in Ausführung begriffenen Kraftwerkes schritten programmgemäss fort. Beide Grossschiffahrtsschleusen sind beendet. Im Laufe des Monats Januar konnte das Rheinwasser in den Seitenkanal eingelassen werden. Am 3. Mai fuhr ein talwärts fahrender Schleppezug erstmals durch die Schleuse. Von diesem Zeitpunkt an benutzte die Schiffahrt nach Basel auf dem Rhein die Kemberschleusen. — Der Konzessionär wurde ermächtigt, den ersten Aufstau bis auf Kote 240,00 gemäss dem eingereichten Programm vorzunehmen. Ende August war diese Stauhöhe erreicht. Der Betrieb des Kraftwerkes konnte am 1. Oktober mit zwei Maschinengruppen aufgenommen werden. Das Programm für den Einstau über Kote 240,00 bis zur endgültigen Kote 244,00 (am Wehr), durch den die schweizerische Rheinstrecke bis zur Birmündung eingestaut wird, war Ende 1932 noch nicht endgültig bereinigt.

Ausbau des Rheinabschnittes Basel-Bodensee.

Die Arbeiten zur Abklärung der Verhältnisse auf dieser Strecke und zur Förderung des Ausbaues betrafen zum weit überwiegenden Teil einmal die Untersuchungen über die Art des Ausbaues der Stufen *Rheinau* und *Koblentz-Kadelburg*, und sodann die Abklärung der Frage, ob die Stufe Rekingen mit der Stufe Koblentz-Kadelburg zusammenzulegen sei. Diese Untersuchungen erfolgen im Einvernehmen mit Baden. Die Entscheidungen konnten noch nicht getroffen werden. — Baden und die Schweiz verständigten sich darüber, wie das Mass der Bodensenkungen im Bereich des künftigen Kraftwerkes *Neu-Rheinfelden* nach einheitlichem Programm erfasst werden soll. Die ersten Erhebungen nach diesem Programm wurden durchgeführt. — Um den Einfluss des in Betrieb gesetzten Kraftwerkes *Schwörstadt* auf das künftige Kraftwerk *Säckingen* zu ermitteln, wurden die Rückstauverhältnisse beim Kraftwerk *Schwörstadt* näher untersucht. — Der Bau des Kraftwerkes *Dogern* schritt programmgemäss fort; Inbetriebsetzung voraussichtlich im Herbst 1933. Die Zusatzverleihung wurde bereinigt und dem Konzessionär zur Annahmeerklärung zugestellt.

Alter Rhein.

Die Versuche über die Bedingungen der Schlammführung und der Schlammablagerung im Alten Rhein, die in der Versuchsanstalt für Wasserbau an der Eidg. Techn. Hochschule im Auftrage des Amtes und der schweizerischen Rheinbauleitung durchgeführt wurden, gelangten zum Abschluss. Die Ergebnisse konnten verwertet werden in einer Untersuchung, die das Amt durchführte über die mutmassliche Schlammablagerung im regulierten Alten Rhein. Das Amt und die Eisenbahnabteilung arbeiten an der Lösung des Problems, zusammen mit dem Oberbauinspektorat und der Rheinbauleitung, weiter mit.

(Forts. folgt.)