

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 119/120 (1942)  
**Heft:** 8: Sonderheft zur Schaffhauser Generalversammlung des schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins: 22.-24. August 1942

**Artikel:** Schaffhausen und die Rheinschiffahrt  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-52422>

#### 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:** 21.02.2026

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

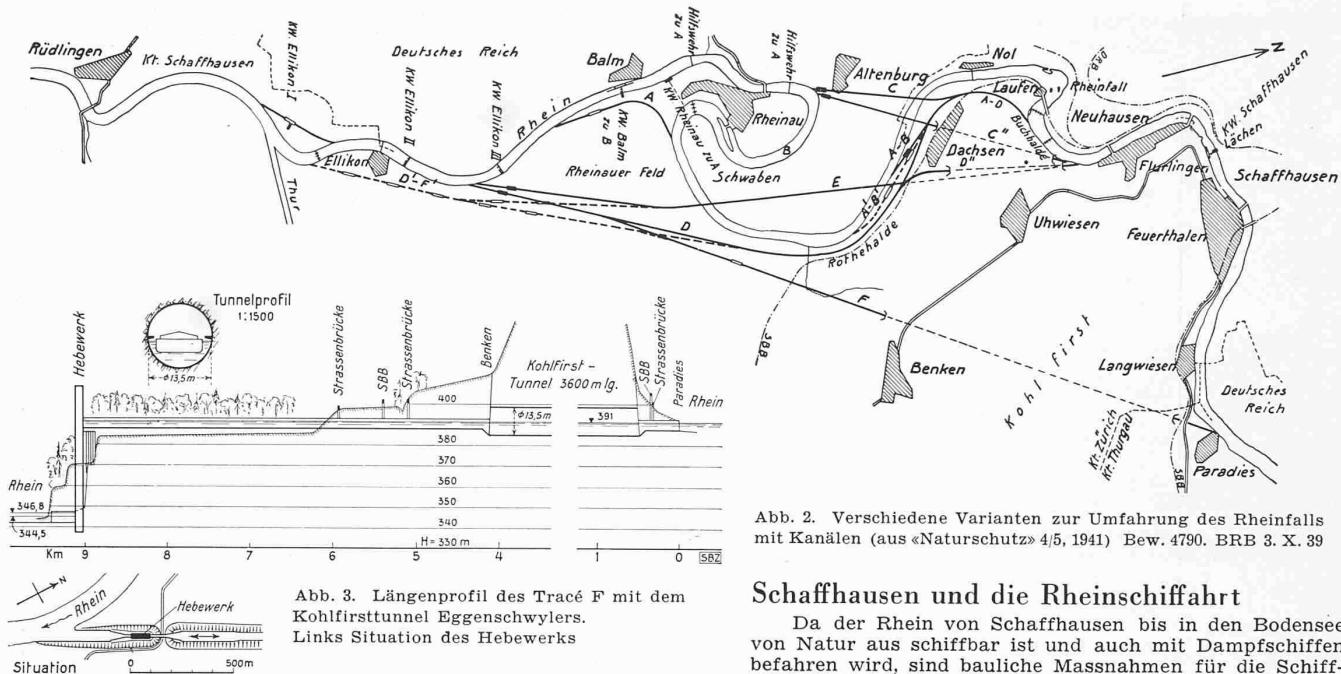


Abb. 2. Verschiedene Varianten zur Umfahrung des Rheinfalls mit Kanälen (aus «Naturschutz» 4/5, 1941) Bew. 4790. BRB 3. X. 39

Abb. 3. Längenprofil des Tracé F mit dem Kohlfirsttunnel Eggenschwylers.  
Links Situation des Hebewerks

Seitenöffnung Schaffhausen am 9. April 1942 3,4 mm  
Seitenöffnung Flurlingen am 26. Mai 1942 3,2 mm  
Mitte Mittelöffnung am 8. Juli 1942 5,6 mm

Im Zeitpunkt des jeweiligen Ausrüstens haben sich die Hauptträger teilweise schon selbst getragen, sie lagen somit nicht mehr mit ihrem vollen Eigengewicht auf dem Gerüst.

Das Verhalten des Brückentragwerkes hat sich als regelmässig und praktisch völlig elastisch erwiesen; die Betonqualität ist hochwertig. Die gemessenen integralen Verformungen — Durchbiegungen und Drehungen — sowie örtlichen Verformungen — Spannungen — sind gering. Infolge des Bestrebens nach weitgehender Ersparnis an Armierungsstahl (hochwertiger von Roll Cr-Stahl) musste die Höhe der Hauptträger mit  $\frac{1}{10}$  bzw.  $\frac{1}{14}$  der Stützweiten verhältnismässig gross gewählt werden, wodurch eine hohe lotrechte Steifigkeit des Brückentragwerks und hochliegende Eigenfrequenz bewirkt und damit die Gefahr einer Resonanz praktisch ausgeschlossen ist.

M. Ros

### Schaffhausen und die Rheinschiffahrt

Da der Rhein von Schaffhausen bis in den Bodensee von Natur aus schiffbar ist und auch mit Dampfschiffen befahren wird, sind bauliche Massnahmen für die Schiffahrt nur rheinabwärts nötig, hier allerdings gleich in beträchtlichem Ausmass. Dem Flussprofil in Abb. 3 (S. 92) ist zu entnehmen, dass die Stufe der Schaffhauser Stromschnelle, die «Lächen», durch eine Schleuse mit Vorhäfen am linken Ufer überwunden werden soll, in Verbindung mit dem Neubau des städt. Elektrizitätswerkes auf der Höhe der «Zentrale C»<sup>1</sup>). Am Rheinfall soll auf weitere Kraftnutzung verzichtet und die Schiffahrt nach dem jüngsten der Projekte über zwei Schleusen und einen Kanal mit anschliessendem Tunnel in ziemlich scharfer Krümmung hinter dem Schloss Laufen, also für die Betrachter des Rheinfalls unsichtbar geführt werden (Abb. 1). An den oben Vorhafen schliesst sich ein automatisch regulierendes Dachwerk an, dessen Pfeiler ganze 20 cm über den Wasserspiegel ragen und von den engen Bogenstellung der Eisenbahnbrücke völlig verdeckt werden, womit allen berechtigten Wünschen des Naturschutzes Genüge getan wird. Hierüber, wie über die ähnliche Lösung für die Stufe Rheinau berichten Näheres die Projektverfasser, Dipl. Ing. F. Steiner (Bern) und Ing. Dr. J. Büchi (Zürich)

<sup>1</sup>) Aehnlich dem Plan Abb. 21 in Bd. 77, S. 69\* (1921).

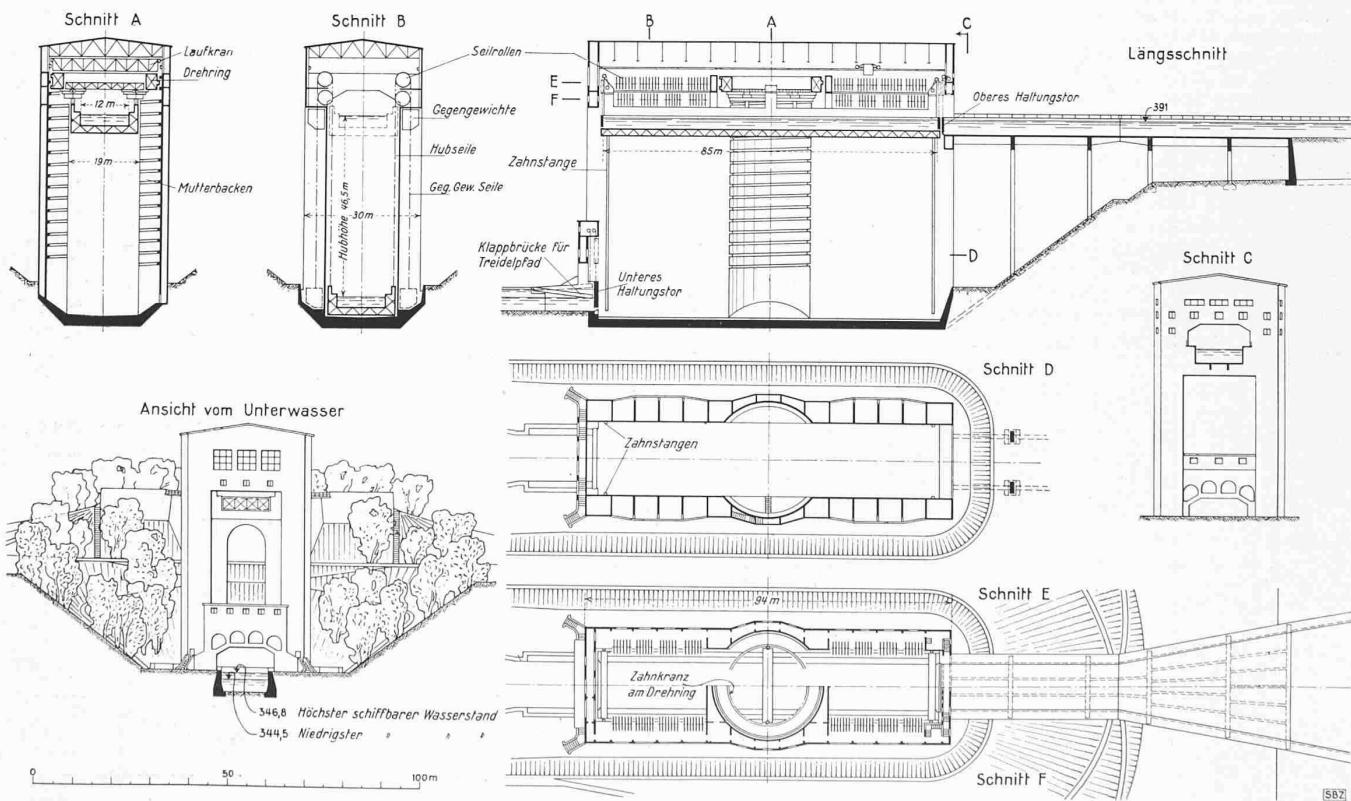


Abb. 4. Vorschlag von Dr. Ing. Ad. EGGENSCHWYLER, Schaffhausen, für ein Schiffshebewerk von 46,5 m Hubhöhe. — Masstab 1 : 1750

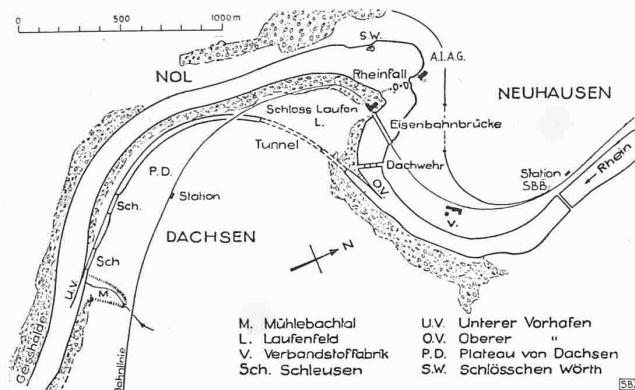


Abb. 1. Rheinfallstufe der Schifffahrt nach Projekt 1940  
von Dipl. Ing. F. STEINER, Bern Bew. 4790. BRB 3. X. 39

im «Naturschutz» Heft 4/5, 1941, auf das verwiesen sei (vgl. auch H. Blattner in SBZ Bd. 116, S. 225\*).

Im nämlichen Heft erläutert auch Dr. Ing. Ad. Eggenschwyler (Schaffhausen) seine, von der Schifffahrt im offenen Strom grundsätzlich abweichende Idee eines rd. 9 km langen zweispurigen Kanals zwischen Ellikon a. Rh. und Paradies, oberhalb Schaffhausen (Linie F in Abb. 2 u. 3) mit dem 3,6 km langen einspurigen Kohlfirsttunnel. Wenn auch Eggenschwylers Vorschlag keine Aussicht auf Verwirklichung hat — angesichts seiner eingehend begründeten Ablehnung durch die Organe des Eidg. Amtes für Wasserwirtschaft, der Kantone und der Schifffahrtsverbände, und weil man in Schaffhausen selbst zu befürchten scheint, abgefahrene zu werden — möchten wir trotzdem unsern Schaffhauser Kollegen in dieser Sondernummer in Kürze auch zu Wort kommen lassen. Er schreibt:

«Der Kohlfirsttunnelkanal sucht die Rheinfallstrecke auf möglichst einfache Weise zu überwinden. Beim Paradies, 3 km oberhalb Schaffhausen, findet sich auf thurgauischem Boden sehr günstiges Gelände für eine etwa 500 m lange nördliche Tunnelinfahrt; das projektierte Kraftwerk Schaffhausen lässt dort einen gut ausgeglichenen Wasserstand erwarten. Platz für Umschlagseinrichtungen und industrielle Ansiedelung ist reichlich vorhanden und Geleiseanschluss an die SBB-Station Schlatt leicht möglich. Der 3,6 km lange Tunnel liegt durchwegs in den weichen Sandsteinen und Mergeln der unteren Süßwassermolasse; die Gesteinseigenschaften sind wahrscheinlich auf die ganze Länge so, dass die Verkleidung bei kreisförmigem Querschnitt nur gegen Verwitterung zu schützen, aber keine wesentlichen statischen Funktionen zu übernehmen hat. Der südliche Voreinschnitt bei Benken erfordert einen Erdaushub von etwa 2,2 Mio m<sup>3</sup> (etwa 60% diluviale Schotter, 30% Moräne und 10% weiche Molassemergel); das Aushubmaterial könnte grösstenteils in der anschliessenden Dammshüttung verwendet werden. Dann folgt oberhalb Ellikon ein 46 m hohes Hebwerk, wofür ein Troghebewerk, ähnlich der Bauart Oelhaven-Loehle<sup>2)</sup>, besonders geeignet erscheint; anschliessend wäre das Rheinbett etwas zu vertiefen, um die Eglisauer Stauwirkung bis in den unteren Vorhafen zu verlängern.

Von der offenen Kanalstrecke liegen etwa 3,4 km in Wald und 2,55 km in Wies- und Ackerland. Beide Eisenbahnlinien kreuzen in passender Höhe; auch die Strassenbrücken werden einfach und selbst den wenigen im Paradies im Wege stehenden Häusern könnte durch eine S-Kurve von 400 m Radius vorläufig ausgewichen werden.

Die Baukosten mit Hebwerk und einschliesslich der Flussbettvertiefung im Unterwasser sind auf rd. 37,5 Mio Fr. geschätzt, also 810 000 Fr./m Hubhöhe, während die amtliche Schätzung für die ganze Strecke Basel-Bodensee sich auf etwa 950 000 Fr./m Hubhöhe beläuft. Für den Schleusenanlagen D'-F' dürften die Baukosten rd. 2 bis 3 Mio höher sein. Heimatschutzkreisse gäben dem Hebwerk den Vorzug, weil es sich sehr gefällig in das Landschaftsland eingliedern liesse und weniger Opfer an Kulturland erfordert; doch stossen diese Bauwerke noch auf mancherlei Widerstände, weil zunächst ein besonderer Studienkredit dafür bewilligt werden müsste.»

Zweifellos das interessanteste Objekt ist das Hebwerk, für das Eggenschwyler eingehende Studien angestellt hat. Auf seinen Plänen beruht unsere in Einzelheiten vereinfachte und schematisierte Zeichnung Abb. 4, die wir in Vergleich zu Niederfinow zeigen, weil das Hebwerk auch abgesehen von seinem

Verwendungsort Interesse bietet. Wichtigste Forderung ist die nach einem Sicherheitsorgan, das den Trog bei allfälligem Leerlaufen in jeder Stellung sicher und schadlos festhält. Diesem Zweck dient der turmartige Mittelbau, der zwei Sektoren einer gewaltigen Mutterschraube darstellt, in deren Gänge die Kufen eines über dem Trog liegenden und mit ihm tragfest verbundenen Drehringes eingreifen. Das Gewicht des gefüllten Troges wird ausgeglichen durch zahlreiche über lose Rollen laufende Drahtseile, an denen aussen entsprechende Gegengewichte hängen; die Hub- und Senkarbeit beschränkt sich somit, wie bei Niederfinow (Näheres mit Bildern in Bd. 108, S. 230/31), auf die Überwindung der Reibungswiderstände.

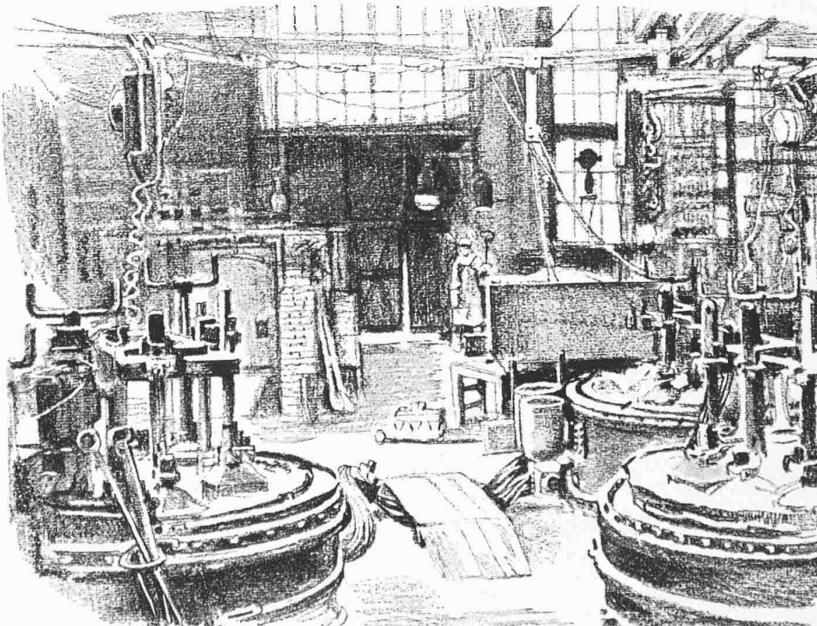
Ein im Trogboden eingebauter 300 PS-Motor treibt: 1. über eine Längswelle und zwei Querwellen an den beiden Trogenden je ein Ritzelpaar, das in vertikale, am Umfassungsbau festgestigte Zahnstangen eingreift und damit den ausbalancierten Trog hebt oder senkt; 2. über eine Querwelle und zwei kurze seitliche Vertikalwellen zwei Ritzel, die im Eingriff mit einem waagrechten Zahnkranz in der Innenleibung des Drehtrings diesen drehen, so zwar, dass er im normalen Betrieb unbelastet mitläuft. Der Ring ruht mittels gefederter Rollen auf den seitlichen Hauptträgern des Troges auf und trägt aussen einen schraubenförmigen Kufenkranz, der sich lose zwischen den Schraubengängen der seitlichen Mutterbackentürme bewegt. Bei allfälligem Leerlaufen des Troges gibt eine zwischen Hub- und Drehwerk eingeschaltete Kupplung nach, wodurch der Trog ebenfalls durch Kufen gegen den Ring und dieser gegen die Mutterbackenwindungen gedrückt wird, wobei er durch die Reibung der hölzernen Kufen zum Stillstand kommt.

Wie bereits erwähnt, wird die Idee des Kohlfirst-Tunnelkanals von den zuständigen Stellen endgültig abgelehnt; ihre Erwähnung an dieser Stelle erfolgt lediglich der Vollständigkeit halber und wegen der neuartigen Lösung des Hebwerks.

## AIAG - Aluminium-Industrie Neuhausen

Wir dürfen den Rheinfall nicht verlassen, ohne in Kürze der in obigem Plänen eingetragenen, weltbekannten vier Buchstaben AIAG und damit einer schweizerischen Metallindustrie zu gedenken, deren Wiege im Kanton Schaffhausen, eben am Rheinfall stand. Vor kurzem ist der erste Band einer monumentalen Geschichte dieses Industrie-Unternehmens erschienen, zu dem Prof. Dr. Max Huber ein gedankenreiches Geleitwort geschrieben, und das mit gediegene künstlerischen Zeichnungen und Bildern geziert ist. Wir geben untenstehend eine verkleinerte Probe dieser Zeichnungen wieder, die Ofenhalle am Rheinfall, in der vor einem halben Jahrhundert die schweiz. Aluminium-Erzeugung aufgenommen worden ist.

Es war beabsichtigt, in diesem Schaffhauser Sonderheft auch die Leistungen der AIAG eingehend zu würdigen; leider liess sich unsere Absicht nicht verwirklichen, da wir die geplante Beschreibung der Forschungslaboratorien vor nicht langer Zeit bereits gebracht hatten (in Bd. 113, S. 148\*, 1939). So müssen wir uns heute mit diesem *acte de présence* begnügen, indem wir uns vorbehalten auf das Werk zurückzukommen, dabei dann auch der Gründer jener Unternehmung zu gedenken, in erster Linie unserer längst verstorbenen S. I. A.-Kollegen Oberst P. E. Huber-Werdmüller und Oberst G. L. Naville-Nehler.



Erste Ofenhalle der Aluminium-Industrie A.G. in Neuhausen am Rheinfall

<sup>2)</sup> Von K. E. Hilgard beschrieben, SBZ Band 50, Nr. 20\* (11. Nov. 1907).