

**Zeitschrift:** Schweizerische Wasserwirtschaft : Zeitschrift für Wasserrecht, Wasserbautechnik, Wasserkraftnutzung, Schifffahrt  
**Herausgeber:** Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband  
**Band:** 6 (1913-1914)  
**Heft:** 12  
  
**Artikel:** Fahrwassertonne  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-920714>

### **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:** 19.02.2026

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

# SCHWEIZERISCHE WASSERWIRTSCHAFT



OFFIZIELLES ORGAN DES SCHWEIZER-  
ISCHEN WASSERWIRTSCHAFTSVERBANDES

ZEITSCHRIFT FÜR WASSERRECHT, WASSERBAUTECHNIK,  
WASSERKRAFTNUTZUNG, SCHIFFFAHRT ./. ALLGEMEINES  
PUBLIKATIONSMITTEL DES NORDOSTSCHWEIZERISCHEN  
VERBANDES FÜR DIE SCHIFFFAHRT RHEIN-BODENSEE

HERAUSGEGEBEN VON DR. O. WETTSTEIN UNTER MITWIRKUNG  
VON a. PROF. HILGARD IN ZÜRICH UND ING. GELPKE IN BASEL



Erscheint monatlich zweimal, je am 10. und 25.  
Abonnementspreis Fr. 15.— jährlich, Fr. 7.50 halbjährlich  
Deutschland Mk. 14.— und 7.—, Österreich Kr. 16.— und 8.—  
Inserate 35 Cts. die 4 mal gespaltene Petitzeile  
Erste und letzte Seite 50 Cts. Bei Wiederholungen Rabatt

Verantwortlich für die Redaktion:  
Dr. OSCAR WETTSTEIN u. Ing. A. HÄRRY, beide in ZÜRICH  
Verlag und Druck der Genossenschaft „Zürcher Post“  
in Zürich I, Steinmühle, Sihlstrasse 42  
Telephon 3201 Telegramm-Adresse: Wasserwirtschaft Zürich

N<sup>o</sup> 12

ZÜRICH, 25. März 1914

VI. Jahrgang

## Inhaltsverzeichnis

Fahrwassertonnen. — Staatliche oder private Kraftwerke  
für Bahnbetrieb? — Wasserkraftausnutzung. — Schifffahrt  
und Kanalbauten. — Verschiedene Mitteilungen.

(Nachdruck verboten.)

### Fahrwassertonnen.

*Sch.* An den Flüssen und Strömen wird die jedes-  
malige Lage des Schifffahrtweges (Fahrwassers), so-  
wie die in der Fahrwasserstrasse sich befindenden  
Schifffahrtshindernisse, wie Steine, Felsen, Baum-  
stämme, gesunkene Schiffe und dergleichen und die  
Strombauwerke, wenn sie sich unter Wasser befin-  
den, durch feste und schwimmende Schifffahrtszeichen  
(Signale) gekennzeichnet. Die festen Zeichen werden  
am Lande als Baken, die schwimmenden als Tonnen  
(Bojen), Döpper, Bober und Stangen an-  
geordnet.

Da durch die Bezeichnung des Fahr-  
wassers eine grössere Sicherheit des  
Schifffahrtbetriebes herbeigeführt wird, liegt  
es im eigenen Interesse der Schiffs- und  
Flossführer, wenn eine Tonne durch Un-  
vorsichtigkeit oder in einer Zwangslage  
durch ein Schiff oder Floss beschädigt,  
von ihrer Stelle verschleppt oder zum  
Abtreiben gebracht wird, so schnell wie  
möglich dem nächsten Stromaufsichts-  
beamten oder dem zuständigen Wasser-  
bauamte hiervon Anzeige zu erstatten.

In der Regel erfolgt die Kennzeichnung der Strom-  
bauwerke und des Fahrwassers durch stumpfe Ton-  
nen in Form eines Kegels, welcher mit seinem Fuss-  
ende nach oben schwimmt (Abbildung 1 und 2),

und durch spitze Tonnen in Form eines Doppel-  
kegels, dessen eine Spitze nach unten zeigt (Ab-  
bildung 3 und 4). Stumpfe Tonnen finden Verwen-  
dung zur seitlichen Bezeichnung der Fahrwasser-  
grenzen, auf den Buhnenköpfen oder im Strome

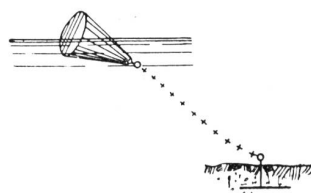


Abbildung 1.

(Abbildung 5), die spitzen  
Tonnen zur Kennzeich-  
nung eines Parallelwerks  
oder einer Fahrwasser-  
spaltung (Abbildung 6).  
Lange Parallelwerke wer-  
den in angemessenen Zwi-  
schenräumen noch mit Wei-

denbäumen und dergleichen bepflanzt. Da bezüglich der  
Farbe der Schifffahrtszeichen auf allen deutschen Strö-  
men und Flüssen Übereinstimmung insofern herrscht,

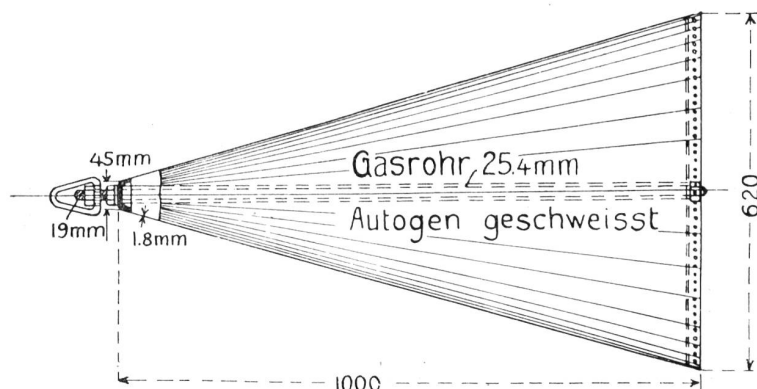


Abbildung 2.

als am linken Ufer rote, am rechten Ufer schwarze  
Zeichen verwendet werden, so ist auch die Farbe  
der rechtsseitig ausgelegten stumpfen Tonnen schwarz,  
die der linksseitigen rot. In gleicher Weise zeigen

die spitzen Tonnen rechts des Fahrwassers einen schwarzen, links des Fahrwassers einen roten Anstrich. Dort, wo die spitze Tonne zugleich die Trennungsspitze zweier Fahrwasser bezeichnet, ist sie mit Ringen oder Streifen abwechselnd in schwarzer und roter Farbe gestrichen (Abbildung 6, 7 und 8). Die stumpfen Tonnen tragen auf ihrer oberen Fläche, die spitzen auf einem ihrer Ringe oder Streifen die Bezeichnung des Sitzes des Wasser-

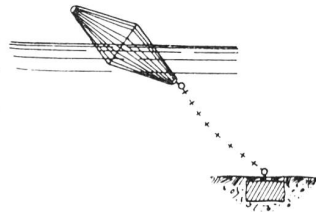


Abbildung 3.

nach Bedarf im Strome wieder ausgelegt. Sie bezeichnen alsdann das Fahrwasser im Strome selbst (Abbildung 5). Bei Eintritt höherer Wasserstände werden die Tonnen aus dem Strome wieder entfernt, da bei Hochwassergefahr und Eisgang es zweckmässig ist, alle Tonnen zu beseitigen, weil sie sonst leicht verschleppt werden können, insbesondere durch Treibeis. Besser liegen dann gar keine Tonnen aus als falsch zeigende. Durch letztere können leicht Unfälle herbeigeführt werden. Auch hört bei Hochwasser die Schifffahrt zumeist ganz auf.

Von den auf den Bühnenköpfen und Parallelwerken ausgelegten Tonnen müssen die Fahrzeuge

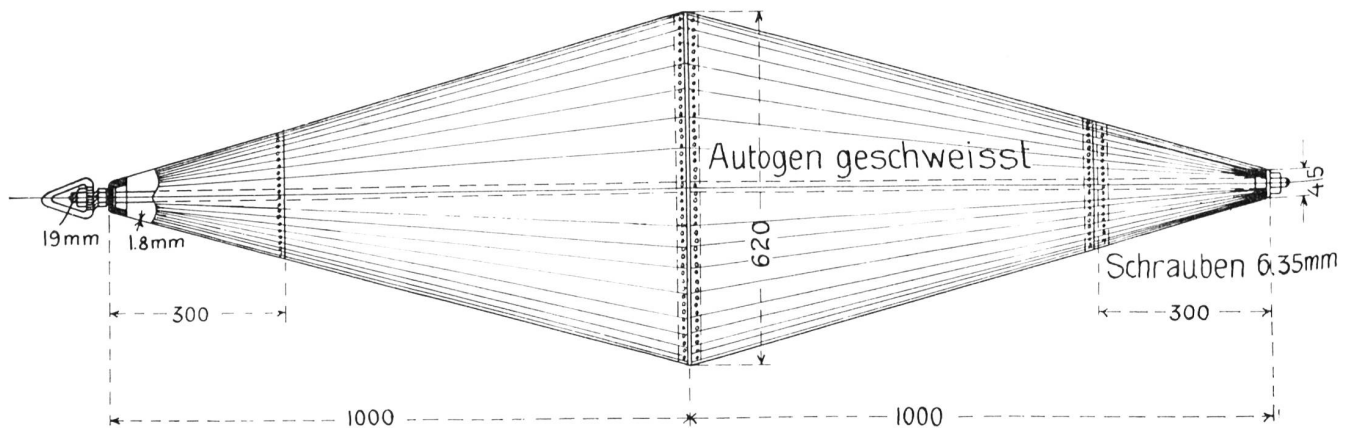


Abbildung 4.

bauamtes und die Nummer des Stromaufsichtsbezirkes (Wasserbauwartbezirkes), zu dem sie gehören.

Bei höheren Wasserständen, solange die Bühnen und Parallelwerke überströmt sind, liegen die Tonnen

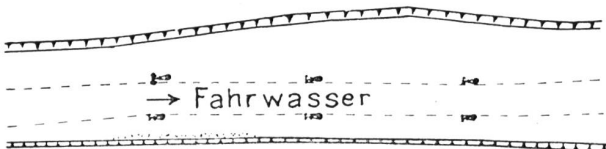


Abbildung 5.

einen bestimmten Abstand entfernt bleiben; am Rhein sind 15 m festgesetzt. Im Strome selbst legt man die Tonnen einige Meter seitlich der Fahrwasser-grenze; am Rhein 5 m.

Die Art der sicheren Verankerung der Tonnen ist nach der Stärke der Strömung, der Beschaffenheit der Stromsohle und der Lage der Ausliegestelle, ob im Strome oder auf den Köpfen der Bühnen,

in der durch die Bühnenköpfe gehenden Streichlinie, da im allgemeinen das Fahrwasser bei diesen Wasserständen bis an die Bühnenköpfe heranreicht. Bei

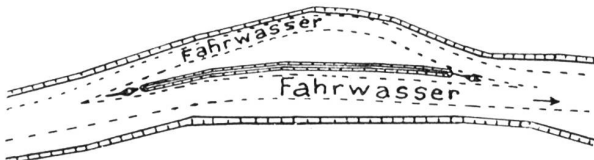


Abbildung 6.

ausgedehnten Bühnengruppen wird in der Regel nur jeder zweite Bühnenkopf durch eine Tonne bezeichnet. Die Köpfe der Zwischenbühnen werden durch Weidenbüsche (Blesbaken) oder auch durch Schwimmstangen kenntlich gemacht. Sobald bei mittleren Wasserständen die Bühnen und Längswerke wasserfrei und somit sichtbar sind, werden die Tonnen entfernt und erst bei Eintritt niedriger Wasserstände

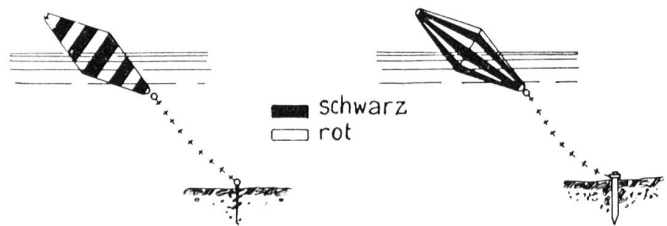


Abbildung 7.

Abbildung 8.

Hafenmolen, Parallelwerke und Trennungswerke, eine verschiedene, und wird durch Anker oder gleichwertige Vorrichtungen erreicht, wie schwere Steine, Betonwürfel, gusseiserne Platten, Schraubenpfähle, Ramm-Pfähle, eingegrabene Schienen und dergleichen.

Damit die auf den Bühnenköpfen und an der Begrenzung des Fahrwassers im Strome angebrachten Befestigungsringe und Ketten der Tonnen leicht aufgefunden werden können, werden am Ufer zwei Richtlinien durch Pfähle oder Steine bezeichnet, welche sich in ihrer Verlängerung nach dem Strome

zu über dem Befestigungspunkt der Tonne schneiden (Abbildung 9).

Aus 1,8 mm starkem Eisenblech sind die in den Abbildungen 2 und 4 dargestellten Tonnen angefertigt. Über der Haut gemessen, haben die stumpfen, in Form eines einfachen, geraden Kegels gestalteten Tonnen in der Basis einen grössten Durchmesser von 620 mm und eine Höhe von 1000 mm, die spitzen, als gerade Doppelkegel gestalteten Tonnen einen grössten Durchmesser von 620 mm und eine gesamte Höhe von 2000 mm. Die Doppelkegeltanne ist in der Basis der beiden Kegel durch ein 1 mm starkes Eisenblech wasserdicht getrennt. Jede wasserdichte Abteilung ist mit einer Verschlussvorrichtung versehen, welche das jederzeitige und bequeme Entleeren des Raumes ermöglicht. Jede Tonne hat an der Kegelspitze einen drehbaren Bügel zur Befestigung der Ankerkette.

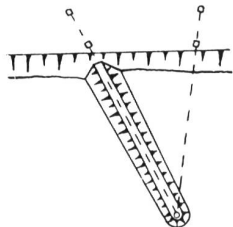


Abbildung 9.

Die Tonnen sind aus bestem Schweisseisen hergestellt. Dasselbe muss dicht, gut stauch- und schweisssbar und weder kalt- noch rotbrüchig sein, es darf keine Langrisse, offene Schweissnähte, Kantenrisse oder sonstige unganze Stellen zeigen. Die Feststellung der Wasserdichtigkeit erfolgt am zweckmässigsten durch eine Wasserdruckprobe. Wenn bei einem Überdrucke von  $1 \text{ kg/cm}^2$  das Wasser in anderer Form als der von Nebel durch die Fugen dringt, sind die Wandungen als undicht zu erachten. Teile, die durch Nietung oder Verschraubung zu vereinigen sind, müssen genau aufeinander passen und in den Fugen dicht schliessen. Die Kanten der Löcher dürfen keine Risse zeigen, sondern müssen glatt sein. Vor dem Einziehen der Nieten und Schrauben sind die Löcher von jedem Grat zu befreien und gehörig zu reinigen. Vor weiterer Zusammensetzung müssen die Eisenteile der Tonnen auf das sorgfältigste von Staub, Glühspan und Rost gereinigt und dann sofort mit einem Anstrich von reinem heissem Leinölfirnis mit 10 % Zinkweisszusatz versehen werden. Hiernach sind die Fugen zwischen den sich berührenden Flächen mit einem aus Bleiweiss und Leinölfirnis bereiteten steifen Kitt zu verstreichen und zu dichten, sowie demnächst die Teile allerseits mit Bleimennige zu streichen. Den roten Tonnen ist hierauf ein zweimaliger Anstrich mit reiner Bleimennige, den schwarzen, sowie den rot- und schwarzgestreiften ein einmaliger Mennigeanstrich, und sodann ein einmaliger Anstrich mit schwarzer Farbe zu geben. Bei den gestreiften Tonnen ist der Kegelmantel in eine bestimmte Anzahl gleich breiter Streifen oder Ringe zu teilen, und sind diese abwechselnd mit schwarzer und roter Farbe zu streichen.

Wenn auch die Tonnen trotz ihres schwachen Bleches und der Notwendigkeit der Verkittung ihren Zweck, an der Kette im Strome zu schwimmen, völlig und dauernd erfüllen können, so sind sie doch äusserst empfindlich gegen unvorsichtige Behandlung ausser Wasser, wie Stossen, Werfen, Rollen und dergleichen. Hierbei treten Formänderungen ein, die selbst bei geringster Ausdehnung den Kitt lockern oder die Nähte an sich undicht machen. Die verschraubte Tonne ist in ihrer Dichtigkeit dauernd gefährdet durch die Veränderung des Luftdruckes in der Tonnenhöhle beim Temperaturwechsel. Bei steigender Wärme federt der Boden mit einem dumpfen Knall nach aussen, bei fallender Wärme nach innen. Der hierbei waltende Druck und die Erschütterungen, die sich oft wiederholen, sind für die Haltbarkeit des Kittes und somit der Dichtigkeit der Tonnen von grösstem Nachteil. Während der Herstellung

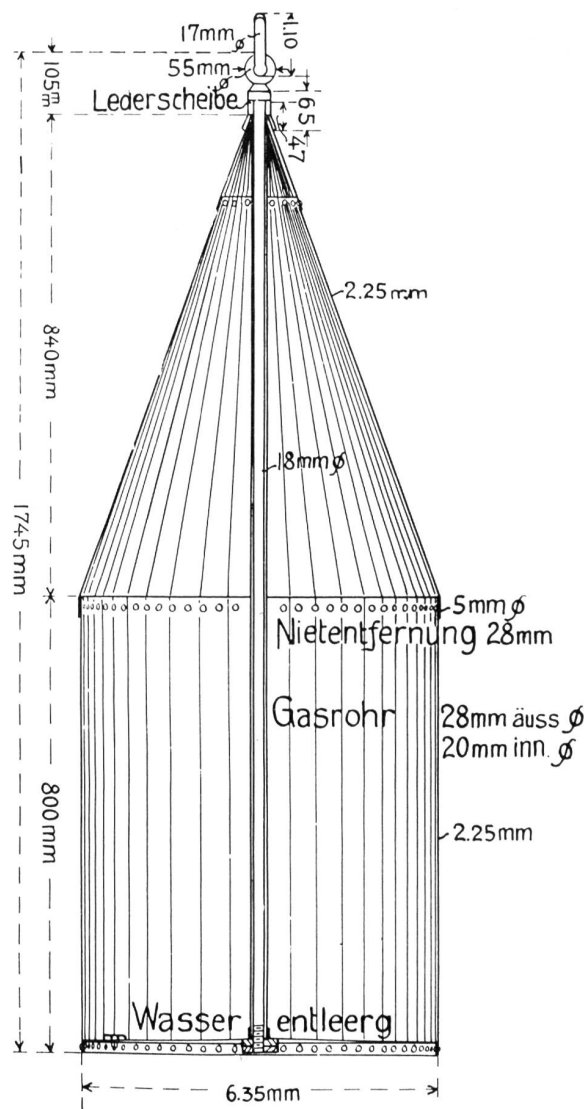


Abbildung 10.

der Tonnen im Sommer äussern sich diese Ausgleichsorgans und abends durch lebhaftes Gepolter, ähnlich einer fernen Kanonade. Bei jedem Öffnen der Verschlusschrauben gleicht sich die Druckdifferenz

zwischen äusserer und innerer Luft aus durch stärkeres oder schwächeres, oft sehr starkes Puffen. Im Wasser sind die Temperaturdifferenzen ganz bedeutend geringer und der Ausgleich viel langsamer als auf dem Lande. Es ist anzunehmen, dass die im Wasser fortwährend sich bewegende Tonne stets die Temperatur des Wassers behält. Besprochener Übelstand macht sich also während der Lagerung der Tonnen im Wasser weniger geltend. Da infolge des Wechsels des inneren Druckes nur zu leicht kleine Undichtigkeiten entstehen, ist es notwendig, alle Nähte dauernd gut in Kitt und Anstrich zu halten. Der geeignete Kitt sollte stets zur Hand sein, er ist in luftdicht verlöteten Büchsen aufzubewahren. Die Lederringe unter den Verschlusschrauben verlieren im Wasser ihre Elastizität und eignen sich, wenn die Tonne geöffnet war, in der Regel nicht mehr zur guten Abdichtung. Es empfiehlt sich daher, eine grosse Zahl derartiger Ringe vorrätig zu halten.

Abbildung 10 zeigt eine stärkere Tonne von 2,25 mm Blechdicke. Der auf dem Kegel der Tonne aufgesetzte zylindrische Teil von 800 mm Länge kann je nach den örtlichen Verhältnissen kürzer oder länger sein. Ebenso wird man die Blechstärke den örtlichen Verhältnissen entsprechend wählen, wobei jedoch zu beachten ist, dass dem vermehrten Gewicht entsprechend entweder der Durchmesser der Tonne oder die Länge des Kegels oder beide grösser anzuordnen sind.



### **Staatliche oder private Kraftwerke für Bahnbetrieb?**

(Von einem Ingenieur.)

(Schluss.)

Wenn bei einem solchen Kraftwerk im weiteren auch kein Speicherraum für den Tagesausgleich des Wassers erstellt werden kann, wie das im allgemeinen bei Niederdruckanlagen der Fall ist, so kann die dem Werk zugrunde gelegte grösste Wassermenge nur während der Dauer der Höchstbelastung ganz ausgenutzt werden; zu Zeiten geringerer Belastung fliesst der überschüssige Teil des Wassers unbenutzt ab. Die Ausnutzung der Wasserkraft ist also eine schlechte, sie ist umso schlechter, je höher sich die grösste Belastungsspitze über die mittlere Jahresleistung erhebt. Eine Verbesserung könnte hier — theoretisch — durch Abgabe der überschüssigen Energie an Dritte erzielt werden.

Ist jedoch bei derselben Wasserkraft die Möglichkeit vorhanden, einen Speicherraum für den Tagesausgleich zu schaffen, sei es durch ein Staubecken, ein Hochreservoir oder ein Wasserschloss, dann kann mit der gleichen natürlich zufließenden Wassermenge eine mittlere Leistung erzielt werden, die so gross ist, wie die höchste Leistungsspitze im ersten Falle.

Die Ausnutzung der Wasserkraft ist also gegenüber dem ersten Falle in dem Masse besser, als die höchste Leistungsspitze grösser ist als die mittlere Leistung; die Ausnutzung der Wasserkraft ist aber auch insoweit eine vollständige, als die 8—9-monatige konstante Wassermenge vollständig verwertet wird. Eine weitere Abgabe von Energie wäre nur denkbar bei Ausnutzung auch noch einer 4—6-monatigen Sommer-Wasserkraft.

Der günstigste Fall einer Wasserkraftausnutzung endlich liegt dann vor, wenn mit Hilfe eines natürlichen Seebeckens oder durch Aufstauung ein Jahresausgleich des Wassers erzielt werden kann, wo also der in den andern Fällen im Sommer nicht ausnutzbare Zufluss für die Zeiten des Niederwassers im Winter zurückgehalten werden kann. Eine solche Anlage nutzt sozusagen jeden Tropfen Wasser aus.

Durch die Kombination einer Wasserkraftanlage mit Jahresausgleich mit einer solchen ohne Jahresausgleich, wo dann der Speicherraum der ersten so gross sein muss, dass das ganze Sommerwasser für den Winter zurückgehalten werden kann, lässt sich auch eine höhergehende Wasserausnutzung in der zweiten Anlage erreichen; insbesondere aber fällt die zur zweiten Anlage sonst nötige kalorische Ergänzungsanlage weg.

Wie in dem Referat über die Elektrifizierung der Gotthardlinie in dieser Zeitschrift ausgeführt wurde, haben die Schweizerischen Bundesbahnen auch über den Kraftbedarf an der Gotthardlinie hinaus solche Kombinationen von Wasserkraften vorgesehen. Es sind die Kombinationen des Reusswerkes Amsteg, (später des Tessinwerkes Lavorgo) mit dem Speicherkraftwerke Ritom, und dann die der Reusswerke Amsteg, Wassen und Göschenen mit dem Etzelwerk. Die bekannten Bestrebungen der Bundesbahnen zur Erwerbung der Wasserkraft an der Barberine lassen vermuten, dass hier eine Kombination mit der Rhodanewasserkraft Fiesch-Brig ins Auge gefasst ist.

Es kann daher festgestellt werden, dass die Bundesbahnen in weitblickender Weise auf eine möglichst vollständige Ausnutzung bereits erworbener und noch zu erwerbender Wasserkraften Bedacht genommen haben.

b) Die Ausnutzung eines Kraftwerkes. Zurückkommend auf die hier wiedergegebenen Belastungsdiagramme ist festzustellen, dass in der Art der Beanspruchung eines Bahnkraftwerkes und eines Privatkraftwerkes ein wesentlicher Unterschied besteht. Beim Bahnkraftwerk treten eine ganze Anzahl, hauptsächlich durch den Fahrplan bedingte Belastungsspitzen auf, während die andern Werke regelmässig nur zwei ausgesprochene Hauptbelastungszeiten, am Vormittag und am Nachmittag, aufweisen; die grössten Belastungsspitzen finden sich hier im Winter in den Morgen- und Abendstunden, im Sommer verschwinden diese Spitzen fast vollständig.