

# Zur Kraftgewinnung am Rheinflall

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **77/78 (1921)**

Heft 7

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-37308>

## **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.

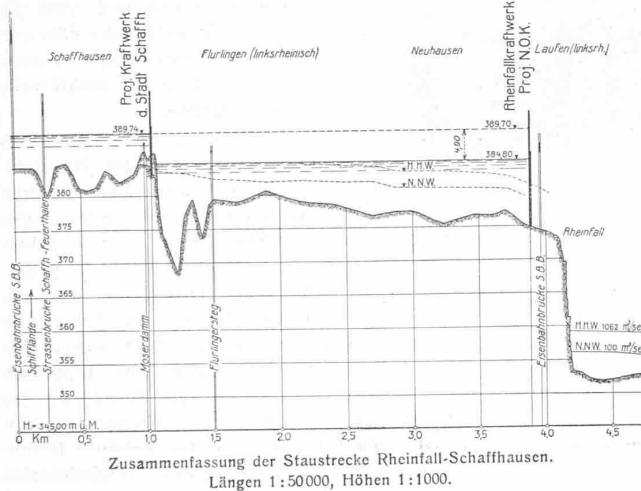
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **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.

## Zur Kraftgewinnung am Rheinflall.

Unter diesem Untertitel haben wir in unseren Darlegungen „Technische Grundlagen zur Beurteilung schweiz. Schifffahrtsfragen“ auf Seite 218 letzten Bandes (14. Mai d. J.) ein Projekt Eggen-schwylers erläutert, das die Zusammenfassung der Stau- und Kraftstufen Rheinflall und Schaffhausen zum Ziele hat. An gleicher Stelle ist auch ein bezügl. Projekt der N.O.K. kurz erwähnt, über das uns in der Folge Ing. F. Gugler, Direktor der N.O.K., einige nähere Mitteilungen gemacht hat. Wir entsprechen seinem Wunsche, wenn wir im folgenden vom wesentlichen Teile seiner Zuschrift unseren Lesern Kenntnis geben, unter Beifügung eines die Gefälls- und Höhenverhältnisse veranschaulichenden Längenprofils. Ueber die Situation jener Flussstrecke orientieren am besten die auf den Seiten 68/69 letzten Bandes (5. Februar d. J.) abgebildeten Pläne aus dem Wettbewerb Basel-Bodensee. Betreffs der heutigen Anlagen des E.W. Schaffhausen sei verwiesen auf deren ausführliche Darstellung in Bd. LV, S. 125 ff. (März 1910). Ing. Gugler schreibt:



„Das Zusammenlegen der Rheinflallstufe mit der Stufe des Moserdammes, für welche letztere die Stadt Schaffhausen verschiedene Projekte hat aufstellen lassen, geschieht meines Erachtens am einfachsten und rationellsten durch eine Erhöhung des Oberwasserspiegels im Konzessionsprojekt der N.O.K. Wird die dort angenommene Kote 384,80 um etwa 4,9 m erhöht, so reicht der Stau bis zur Schiffflände Schaffhausen, wobei die sog. „Schaffhauser Bedingung“ bezüglich der Stauverhältnisse noch eingehalten werden kann. Die Eingriffe in die bestehenden Bebauungsverhältnisse bei Flurlingen und der Stadt Schaffhausen bewegen sich in mässigen Grenzen. Schon der Umstand, dass die Stadt Schaffhausen Projekte mit einer Wehranlage oberhalb des Flurlingersteges allen Ernstes ventiliert, scheint mir dafür zu sprechen, dass man massgebenden Orts die Einstauung des Rauschenbach'schen Quartiers als durchaus diskutabel ansieht.

Beiliegendes Längenprofil, in dem die Stauhaltung für das Konzessionsprojekt der N.O.K. und eines frühern Projektes der Stadt Schaffhausen einerseits und die Stauhaltung bei Zusammenfassung beider Stufen andererseits angegeben sind, dürfte das Gesagte genügend veranschaulichen.

Die Erhöhung der Rheinflallstufe um die Stufe des Moserdammes ist schon im technischen Bericht zum Konzessionsgesuch der N.O.K. von 1919 angedeutet und es ist damals nur mit Rücksicht auf die Pläne der Stadt Schaffhausen von einer Weiterverfolgung dieser Idee Umgang genommen worden.

Die Schifffahrtsfrage für Schaffhausen und Neuhausen würde durch das Zusammenfassen beider Stufen in der denkbar besten Weise gelöst, indem der ganze Wasserverkehr für Neuhausen und Schaffhausen sich in der Stauhaltung dieses „grossen“ Rheinflallwerkes abwickeln würde. Die ganze Stauhaltung mit ihren geringen Wassergeschwindigkeiten würde ein grosses Hafenbassin bilden, in dem alle Schiffsmanöver ohne jede Gefahr ausgeführt werden könnten. Die veralteten Werke A und B der Stadt Schaffhausen müssten allerdings geopfert werden, die Hochdruckakkumulier-Anlage dagegen kann bestehen bleiben; vielleicht wird eine Hebung des Maschinenhausbodens notwendig.“

## Miscellanea.

Ueber die Entwicklung der schweizerischen Telegraphen- und Telephonanlagen im Jahre 1920 entnehmen wir dem Bericht des eidg. Post- und Eisenbahndepartements die folgenden Angaben. Das Berichtsjahr war eine Periode starker Bautätigkeit. Neben dem laufenden Unterhalt und den umfangreichen, wegen Einführung des elektrischen Bahnbetriebs nötig gewordenen Linienverlegungen war diese Tätigkeit hauptsächlich auf den während der Kriegsjahre im Rückstand gebliebenen und deshalb dringlich gewordenen weiteren Ausbau des lokalen und des interurbanen Netzes gerichtet. Ende 1920 belief sich der Bestand (Tracélänge) an *Telegraphenlinien* auf 2642 km, davon 98 km unterirdische, an *Telephonlinien* auf 22447 km, davon 1428 km unterirdische und an *gemischten Linien* mit Telegraphen- und Telephondrähnen auf 4617 km, davon 671 km unterirdische, was insgesamt 27509 km oberirdische Linien (Zuwachs seit Ende 1919 670 km) und 2197 km unterirdische Linien (Zuwachs 380 km) ausmacht. Die Drahtlänge des *Telegraphennetzes* betrug Ende 1920 24754 km oberirdische (Zuwachs 636 km) und 8811 unterirdische Leitungen (Zuwachs 2195 km), die Drahtlänge der *lokalen Telephonnetze* 96197 km oberirdische (Zuwachs 5113 km) und 343589 km unterirdische Leitungen (Zuwachs 35339 km), die Drahtnetze *interurbaner Telephonnetze* 96566 km oberirdische (Zuwachs 18012 km) und 26504 km unterirdische Leitungen (Zuwachs 11001 km).

Eine Art *Via Appia* in München plant Theodor Fischer durch Ausgestaltung der Leopold-Strasse nördlich der Universität in einer Länge von etwa 700 m von diesem Tor ab zu einer Denkmal-Strasse. Der als Fortsetzung der monumentalen Ludwig-Strasse nach Schwabing verlaufende Strassenzug hat den Charakter einer alten Allee-Strasse mit grossen breitkronigen Bäumen. Unter diesen Bäumen, zwischen Fahrstrasse und Trottoirs, sollen nach dem Gedanken Fischers in regelmässigen Abständen Krieger-Denksteine aufgestellt werden. Die Steine sollen nicht unter ein einheitliches Schema gezwängt werden, sondern durch Heranziehung zahlreicher Künstler zu freiem Wettbewerb eine individuelle Gestaltung erhalten. Es ist daran gedacht, dass die Denksteine durch Vereine, Körperschaften oder auch Private nach und nach gestiftet werden, sodass die ganze Anlage sich mit verhältnismässig geringen Kosten durchführen lassen würde.

**Eidgenössische Technische Hochschule. Erhöhung des Schulgeldes.** Gemäss Bundesratsbeschluss vom 19. Juli 1921 treten ab 1. Oktober folgende Erhöhungen ein: Jährliches Schulgeld für Schweizer von 200 auf 300 Fr., für Ausländer von 400 auf 600 Fr. Honorar pro Semesterstunde für reguläre Studierende (Schweizer und Ausländer) für Vorlesungen von Titularprofessoren und Privatdozenten an der XI. Abteilung von 6 auf 8 Fr., für Zuhörer an der XI. Abteilung (Schweizer und Ausländer) von 6 auf 8 Fr., für Zuhörer in den Fachabteilungen, Schweizer von 6 auf 8 Fr., Ausländer von 12 auf 16 Fr. — Prüfungsgebühren: Aufnahmeprüfung von 20 auf 50 Fr., erste und zweite Vordiplomprüfung je von 25 auf 35 Fr., Schlussdiplomprüfung (einschl. Urkunde) von 55 auf 80 Fr., Doktorprüfung (einschl. Urkunde) von 250 auf 375 Fr.

**Société Française des Electriciens.** Am 6. April hielt der Verein unter dem Vorsitz seines Präsidenten Ingenieur H. M. Abraham seine ordentliche Jahresversammlung ab. Ein kurzer Bericht über die Tätigkeit des Vereins im vergangenen Jahre ist in dessen Bulletin veröffentlicht, wo auch Referate über die an den Sitzungen gehaltenen Vorträge zu finden sind. Als Präsident amtiert während des laufenden Vereinsjahres Ingenieur Jean Rey. — An der dem Verein gehörenden Ecole Supérieure d'Electricité in Paris sind gegenwärtig 247 Studierende eingeschrieben, in der Mehrzahl Absolventen anderer Technischer Hochschulen.

**Schweizer. Naturforschende Gesellschaft.** In Ergänzung unserer Mitteilungen auf Seite 50 dieses Bandes (23. Juli 1921) entnehmen wir dem zweiten Einladungszirkular, dass für die am 27. August stattfindenden Sitzungen der Zweiggeseellschaften und Sektionen 125 Vorträge und Mitteilungen angemeldet sind. Vorträge über das Ingenieurwesen sind im Gegensatz zu den vorhergehenden Jahren diesmal keine vorgesehen.

**Schweizerischer Elektrotechnischer Verein.** Die diesjährige Generalversammlung des S.E.V. soll am 24. und 25. September in Zürich stattfinden. Wir werden später noch Näheres über das Programm mitteilen.