

Laufenburg anno dazumal : zum Bau des Wasserkraftwerkes 1909-1913

Autor(en): **Gruner, Eduard**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Vom Jura zum Schwarzwald : Blätter für Heimatkunde und
Heimatschutz**

Band (Jahr): **59 (1985)**

PDF erstellt am: **28.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-747165>

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.

Literatur

Böhlen, B. (Herausgeber): «Die Geschichte der Gewässerkorrekturen und der Wasserkraftnutzung in der Schweiz». 9. Internationale Fachmesse und Fachtagungen für Umweltschutz 1983, Band 9 E, Fachtagung V, Basel 1983.

Eidg. Amt für Verkehr: «Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen 1847–1947». Jubiläumswerk des eidg. Post- und Eisenbahndepartements in fünf Bänden. Frauenfeld 1947.

Mommsen, K.: «Drei Generationen Bauingenieure. Das Ingenieurbüro Gruner und die Entwicklung der Technik seit 1860». Basel 1962.

Randell, W. L.: «S. Z. de Ferranti – his influence upon electrical development». London 1943.

Sattelberg, K.: «Vom Elektron zur Elektronik. Die Geschichte der Elektrizität». Aarau 1982.

Wyssling, W.: «Die Entwicklung der Schweizerischen Elektrizitätswerke und ihrer Bestandteile in den ersten 50 Jahren». Zürich 1946.

Ziani de Ferranti, G. and Ince, R.: «The life and letters of S. Z. de Ferranti». London 1934.

Zölly, H.: «Geschichte der Geodätischen Grundlagen für Karten und Vermessungen in der Schweiz». Bern 1948.

Schweiz. Bauzeitung. Zürich (versch. Jahrgänge)

Bildhinweis: Bild 1: Wilton, A.: «William Pars: Reise durch die Alpen». Dübendorf (1979).

Bild 2 bis 14: Aus der Sammlung des Kraftwerks Laufenburg. Der Autor dankt der Kraftwerk Laufenburg AG für die Einsicht in die Plan- und Photodokumentation sowie für die zur Verfügung gestellten Pläne und Photographien.

Verfasser: Bruno Meyer, dipl. Bau-Ing. ETH, Zug

Laufenburg anno dazumal

Zum Bau des Wasserkraftwerkes 1909–1913

aus der Erinnerung von
† Eduard Gruner, Basel

Das Wasserkraftwerk in Laufenburg wurde in der Familie Gruner als Seeschlange bezeichnet. Mein Grossvater, Heinrich Gruner, 1833–1906, befasste sich seit 1891 mit diesem Projekt. Als Fachmann für Wasserversorgung, hätte die Kraftnutzung des Wassers seine Tätigkeit erweitert. Bei seinem Alter von nahezu 60 Jahren zeugt dieses Interesse für seinen wachsamem Geist. Die Verwirklichung dieses Projektes liess allerdings auf sich warten. In der Phantasie der Ingenieure war es ein verlockendes Unternehmen. Bald

erschien seine Verwirklichung möglich; aber dann wurde es wieder zur Seite gelegt. Die Technik musste sich erst bis zu seiner Grösse entwickeln. Auf der ganzen Erde konnte nur das Werk am Niagarafall eine solche Leistung aufweisen.

Der geniale Gedanke stammte von Alexander Trautweiler, 1854–1920, einem Laufenburger. Um seine Nutzung bemühte sich die Schweizerische Druckluft- und Elektrizitäts-Gesellschaft in Bern. Seine praktische Gestaltung erfuhr es durch Sebastian Ziani de Ferranti, 1864–1930, einen Engländer von venezianischer Herkunft. Internationale Geschäftsleute wurden von der grossen Aufgabe angezogen. Ihnen fehlte jedoch der Markt für das grosse Energiepotential und das Kapital für den Bau der Anlage.

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts entstand die Elektro-Industrie. Diese suchte Käufer für ihre Produkte. Als solche erschienen beim Projekt Laufenburg die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft – AEG – in Berlin. Walter Rathenau, deren Leiter, empfahl zur Beschaffung des Baukapitales, die Entrichtung von Bauzinsen. Dadurch wurde die Zeichnung attraktiv, denn der Geldgeber erhielt Zinsen bevor das Werk Geld verdiente. Die Baukosten wurden dadurch um etwa zehn Prozent teurer, was sich lohnte.

Aus dem Projekt Ferranti wurde die Sperrstelle im Schöffigen, unterhalb der Stadt Laufenburg, vorgesehen. Die Stauhöhe war durch die Lage der Strassen in der Stadt, im besondern der Brücke, gegeben. Unklarheit herrschte über den Rückstau. Dafür wurde vorsorglich die Strecke des Rheins von der Mündung der Aare bei Koblenz bis zum Schöffigen vorgesehen.

Die erste Arbeit meines Vaters im Felde war das Nivellement dieser Strecke von Gross-Laufenburg bis Koblenz und Waldshut und zurück nach Klein-Laufenburg. Heinrich Eduard Gruner genoss diese Arbeit. Sie erschloss ihm ein Gebiet, in dem er als örtlicher Bauleiter, 1908–1913, die Kenntnisse im Flussbau erwarb. Weil die Strecke ein Gefälle für zwei Werke hatte, sicherte er sich mit Escher-Wyss, Zürich, die Konzession für den oberen Abschnitt. In diesem konnte er als Krönung seines Lebens das Werk Albruck-Dogern, 1929–1933, errichten.

Für Laufenburg musste die Hydraulik aus den Elementen der Forschung zusammengetragen werden. Die Staukurven berechnete der junge Gruner nach den Formeln von Ganguillet und Kutter.¹ Er hatte sich dazu im Hinterhause seiner Eltern in Basel ein kleines Büro eingerichtet. Der Raum ist noch vorhanden und diente später während Jahren der Vermessungsabteilung der Gruner AG.

¹ Emile Oscar Ganguillet, 1818–1894, von Cormoret
Wilhelm Rudolf Kutter, 1818–1888, von Ravensburg

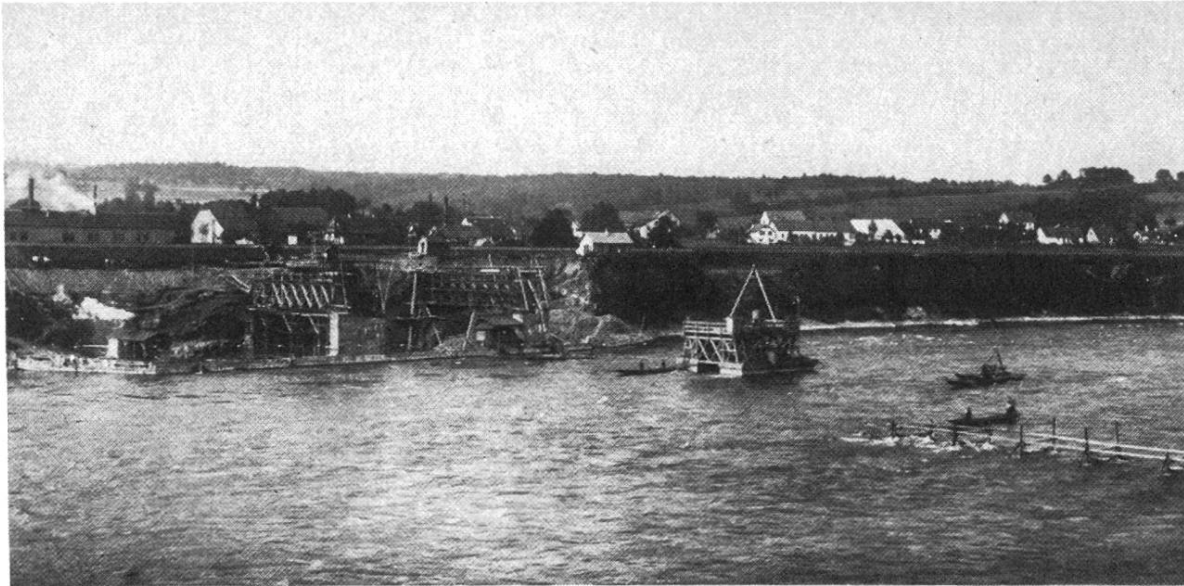
Die Gruppen Trautweiler und Ferranti bekämpften sich als erbittertste Konkurrenten. Von diesen besaßen die Leute von Trautweiler einen Plan des Felsriegels, den sie bei sich trugen. Während ihres Essens in einer Laufener Gaststätte, ist ihnen dieses kostbare Aktenstück gestohlen worden. Wohl wurde der Dieb vermutet, aber es fehlte der Beweis. In Eile legte man Klage wegen Diebstahls von Akten bei der Polizei ein.

Nach Jahren lernte ich Sir Vincent de Ferranti, den Sohn des Projekteigentümers Sebastian Ziani de Ferranti kennen. Er wusste um diese Vergangenheit zwischen unseren Vätern. Im Sinne einer Versöhnung sagte er mir: «Ja, unsere Väter haben sich noch untereinander gestritten; aber dann verzichtete mein Vater auf sein Interesse an Laufenburg.»

Zu Beginn des Jahrhunderts, als das Kraftwerk Laufenburg gebaut wurde, verlief das Leben noch in engeren Kreisen als heute. Mein Vater, als Bauleiter, hatte sich zum Gang nach der Baustelle ein Velo, Marke «Wander», angeschafft. Sein Hund «Flick», ein Dobermann, folgte dem Meister im Galopp. Es wurde sechs volle Tage gearbeitet. Am Sonntagmorgen ging man zur Kirche. Wir Protestanten besuchten eine Kapelle in Badisch-Laufenburg an der Strasse nach Murg. Das war ein gutes Stück des Weges zur Baustelle. Nach dem Gottesdienst beschloss mein Vater jeweils den Rückweg über den Schöffigen zu nehmen. Er sagte, wenn die Arbeit ruhe, sehe man die Baustelle anders. Dazu durfte ich ihn begleiten. Nach seiner Ansicht, solle man schon mit seinem Beruf aufwachsen. Die grundlegenden Begriffe müsse der Sohn vom Vater erben.

Der Bau begann 1908. Im Schöffigen musste vorerst der Rhein im Weidling überquert werden. Ein tödlicher Unfall überschattete seinen Anfang. Am Badischen Ufer wurde gesprengt ohne Warnung auf dem Schweizer Ufer. Gleich darnach brach dort ein Mann tot zusammen. Ein kleiner Stein hatte ihn an der Schläfe getroffen.

Im Jahre 1910 zeigte sich der Rhein besonders wild. Während die Pfeiler des Wehres fundiert wurden, brachte er mehrmals Hochwasser. Diese Pfeiler wurden mit Taucherglocken erbaut. Die Kenntnisse dieses Verfahrens besaß der Unternehmer Conrad Zschokke aus Aarau. Allerdings entsprachen sie dem Bedürfnis des Hafenbaues, die Zschokke im Meer in Marseille erworben hatte. In der Strömung des Rheins war diese Bauart nicht sehr geeignet. Einmal wurde eine schwimmende Batterie, eine Baustelle auf einem Floss, abgerissen. Diese trieb flussabwärts und bereits erahnte man einen Zusammenstoß mit der Holzbrücke von Säcking. Zuvor musste das schwimmende Gut noch an Sisseln vorbeifahren. Die dortigen Einwohner kannten die Folgen der Stromschnellen seit Urzeiten. Sie hielten den Strom im Auge. Früher pflegte man die Flosse vor dem Engnis von Laufenburg zu



Schwimmbatterie mit Taucherglocke (Caisson) zur Fundation des ersten Hilfs Pfeilers
(3. September 1909)

öffnen. Die Stämme trieben einzeln durch die Strudel. Im Schaffigen wurden sie wieder aufgefangen und neu zu Flossen gebunden. Verlorene Stämme trieben frei auf dem Fluss weiter. Sie wurden zu Fundgut für Schiffsleute im Unterlauf. Diese Tätigkeit war den Leuten von Sisseln vertraut. Sie gewahrten die dahertreibende Batterie, bemächtigten sich ihrer, warfen die Tauen zum Ufer, rissen damit einige Bäume um, aber brachten sie zum Halt.

Beim Rückzug der Franzosen aus dem Hochrheingebiet, ging im Oktober 1796 die Brücke von Laufenburg in Flammen auf. Sie ist aber bald wieder aufgebaut worden, was der englische Maler William Turner in einer Zeichnung von 1802 zeigt. Damals legte man ins Widerlager auf der Schweizerseite eine Urkunde. Als die hölzerne Brücke 1912 abgerissen wurde, fand man in einer Blechdose ein Manuskript. Feuchtigkeit, die eindrang, hatte das Papier unleserlich werden lassen. Das war nicht so schlimm, denn seinerzeit war ein Doppel des Textes im Stadthaus hinterlegt worden. Es stellte sich nun die Frage nach den Akten, die an seiner Stelle im Fundament hinterlegt werden sollten. Der Entscheid liess auf sich warten; derweil der Unternehmer auf das Fortsetzen der Arbeit drängte. Guter Rat war teuer. Eines Morgens war die Mauer unerwartet erstellt. Der verantwortliche Bauführer erklärte, man habe in der Nacht eine Flasche Wein in der Runde unter den Arbeitern herumgegeben. Ein jeder habe auf das Gelingen der Brücke getrunken und als Zeuge seinen Namen auf ein Papier geschrieben, das in die Flasche gelegt wurde, die man versiegelt habe. Dies ist die Urkunde 1912 zum Bau der neuen Rheinbrücke.

In Laufenburg spürte man noch das Erbe aus der österreichischen Zeit der Waldstädte. In ihrer Tracht trug die Laufenburgerin schwarze und goldene Bänder, die Farben des Hauses Habsburg. Auf dem Mittelpfeiler der Brücke befand sich das Standbild des Brückenheiligen Johannes Nepomuk, was österreichischem Brauch entsprach. Die Mitglieder der Fischerzunft, die übrigens ihr Recht von Maria Theresia in Wien bestätigt hatte, wollten den Heiligen vor Sprengschäden schützen. Er sollte im Keller des alten Rathauses, neben der Brücke, geborgen werden. Dabei entglitt der schwere Sandstein den Arbeitern, stürzte die Treppe hinunter und zerbrach. Die Fischer waren deshalb verärgert. Es hiess, dass sich ihr Hannes rächen werde. Ein Ereignis, das seiner Rache zugeschrieben wurde, war der tödliche Unfall beim Einsturz des Brückengerüsts.

Als das Lehrgerüst für den einen Brückenbogen gestellt wurde, ergriff ein böiger Wind das noch nicht verstätigte Gerüst samt vier Arbeitern und warf sie in den Rhein. Leider konnte der eine von ihnen nicht mehr aufgefischt werden. Er ertrank. Der Unfall hatte eine gerichtliche Folge, in der sich der örtliche Bauleiter über mangelnde Bauaufsicht ausweisen musste. Es bedurfte der juristischen Beredsamkeit des Fürsprechs G. L. Stierli in Aarau, um zu vermeiden, dass H. E. Gruner verurteilt wurde.

Der Bau brachte viele Arbeiter nach Laufenburg, besonders auch Italiener. Diese wurden politisch angefeuert. Am Sonntag nach der Kirche besammelten sich diese in der Wasengasse unter den Fahnen, die Aufschriften wie «Tripoli» trugen. Benito Mussolini soll damals auch als «agent provocateur» in Laufenburg vorbeigekommen sein.

Neuigkeiten von der Baustelle gehörten zu unserem täglichen Tischgespräch. Ich besuchte damals die Primarschule von Laufenburg bis in die zweite Klasse unter Lehrer Joseph Graf.

In der Maschinenhalle des Kraftwerkes war ich zum letzten Mal im Frühjahr 1914. Mein Vater zeigte die Anlage deutschen Fachleuten. Einer derselben wollte sich mit mir einen Spass erlauben. Er sagte: «Junger Mann, kannst Du mir sagen, was passiert, wenn ein starker Mann, wie Rübezahl, käme und eines dieser Räder der Generatoren würde rückwärts drehen?» Ich blieb ihm die Antwort bis heute schuldig. Ich habe auch niemanden mehr getroffen, der die Technik umkehren will.

