

Zeitschrift: Schweizerische Wasserwirtschaft : Zeitschrift für Wasserrecht, Wasserbautechnik, Wasserkraftnutzung, Schifffahrt
Herausgeber: Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband
Band: 13 (1920-1921)
Heft: 1-2

Artikel: Eine neue Schiffswerft am schweizerischen Rheine
Autor: Schätti, R.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-919848>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 16.04.2025

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

- c) an den schweizerischen Wasserwirtschaftsverband in Zürich Fr. 10,000
 d) an die „Association suisse pour la navigation du Rhône au Rhin“ in Genf „ 5,000

Linthkommission.

Im Berichtsjahre haben zwei ordentliche Sitzungen der Linthkommission stattgefunden. Vom Perimeter wurde eine Auflage von 4 Rappen per Aare erhoben.

Am Escherkanal wurden Faschinen angefertigt und kleinere Arbeiten ausgeführt; am Linthkanal sind Steinwuhre erstellt und ergänzt worden, dazu kamen noch verschiedene Arbeiten, wie Dammerhöhungen, Uferpflasterungen usw.

Der Schiffsverkehr weist 26 gereckte Schiffe auf; die Reckerlöhne beliefen sich auf Fr. 1700.

Die Einsprache der Linthkommission gegen die Verminderung der seit Jahren ausbezahlten Linthzollauslösungsentschädigung wurde, gestützt auf ein Gutachten des eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartementes, als begründet anerkannt und der bisherige jährliche Betrag von Fr. 15,143.— im Budget der Eidgenossenschaft pro 1920 wieder eingestellt.

Auf Wunsch der Finanzdelegation der eidgenössischen Räte prüfte genanntes Departement auch noch die Frage, ob die am Linthwerke beteiligten Kantone die Unterhaltskosten desselben zu bestreiten haben, und kam zum Schlusse, dass sie nach den bestehenden gesetzlichen Bestimmungen dazu nicht verhalten werden können.

Betriebsrechnung.

I. Einnahmen.

- a) Ordentliche: Linthentschädigung, Pachtzinse, Kapitalzinse, Perimeterbeiträge, Verschiedenes Fr. 69,121.85
 b) Ausserordentliche: Zahlung vom Kanton Glarus an die Fussweg-Erstellung Mühlehorn-Züstli Fr. 2250.— und Rückvergütungen der Hintergrabengenossame „ 1271.34 „ 3,521.34
 Zusammen Fr. 72,643.19

II. Ausgaben.

- a) Ordentliche: Bau- und Unterhaltskosten am Escher- und Linthkanal, Verwaltungskosten . Fr. 79,883.05
 b) Ausserordentliche: Arbeiten für die Hintergrabengenossame . . „ 1,271.34
 c) Verschiedenes . . . „ 2,301.47 Fr. 83,455.86
 Somit Ausgabenüberschuss von Fr. 10,812.67
 Hievon ab Mehrwert vom Inventar 7.85
 bleiben Fr. 10,804.72

Fondsrechnung.

<i>Aktiven:</i> Liegenschaften und Mobiliar	Fr. 131,660.69
Schuldbriefe, Obligationen, Bankguthaben	„ 281,693.77
Guthaben für verkauften Boden	„ 699.20
Guthaben beim Postcheck und Barschaft	„ 3,177.36

Passiven: Keine.

Vermögensstand auf Ende 1919	Fr. 417,231.02
„ „ „ 1918	„ 428,035.84
Vermögensverminderung	<u>Fr. 10,804.82</u>

(Fortsetzung folgt.)



Eine neue Schiffswerft am schweizerischen Rheine.

Von Oberingenieur Rud. Schätti, Zürich.

In Kaiser-Augst wurde anfangs dieses Monats eine Schiffswerft in Betrieb gesetzt, auf welcher zukünftig Rheinschiffe jeder Art gebaut werden sollen. Sie liegt etwas oberhalb der Ergolz- und am Ufer des Stausees des Elektrizitätswerkes Augst-Wylen und gehört der Aktiengesellschaft Alb. Buss & Co. in Pratteln.

Ihre Abmessungen sind 80 m Länge und ebensoviel Breite, so dass gleichzeitig drei Schiffskörper auf Stapel gelegt und gebaut werden können.

Ein geräumiges Gebäude in Holzkonstruktion enthält die erforderlichen Werkstätten mit Werkzeugmaschinen, Magazinen und Büros und hinter demselben sind die Antriebsmotoren aufgestellt. Die Werft ist mit einer Pressluft-Nietungsanlage versehen, hat elektrische Beleuchtung und einen fahrbaren Werftecran.

Am 11. dieses Monats fand die Kiellegung des ersten Schleppkahns statt von einer Serie von vier Kähnen, jeder zu 600 Tonnen Tragfähigkeit, die für Rechnung der Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft in Basel gebaut werden. Diese letztere beschäftigt sich mit dem Transport von Massen- und Schwergütern zwischen Rotterdam-Antwerpen und Basel. Obschon diese junge, vor anderthalb Jahren gegründete Unternehmung, ausser einem Heckraddampfer, den sie dieses Frühjahr erwarb, bisher kein eigenes Schiffahrtsmaterial besass und mit ca. 60 gemieteten Schleppkähnen arbeiten musste, so war ihre Tätigkeit doch mit gutem Erfolge gekrönt, so dass sie laut dem vor kurzem erschienenen Jahresbericht imstande war, schon im ersten Jahre ihrer Tätigkeit 6 % Dividende auszubezahlen.

Ausser den vier genannten Schleppkähnen hat die Schweizer Schleppschiffahrtsgenossenschaft bei der A.-G. der Maschinenfabriken von Escher Wyss

& Co. in Zürich einen Seitenradschleppdampfer von 1000 PSI. bestellt, dessen Schiffskörper nach Plänen und Detailzeichnungen dieser Firma ebenfalls auf der Werft in Kaiser-Augst gebaut werden wird. Dieser Schleppdampfer wird eine Länge von 65 m und eine totale Breite von 17 m bekommen und ist hauptsächlich für den Schleppdienst zwischen Strassburg und Basel bestimmt und soll infolgedessen für den geringen Tiefgang von nur 0,85 m gebaut werden. Er kann jedoch im Bedarfsfalle unterhalb Strassburg verwendet werden.

Der Schleppdampfer, dessen Ablieferung im Verlaufe des nächsten Jahres erfolgen wird, erhält als Antriebsmaschine eine Dampfturbine System Zoelly, welche ihre Bewegung vermitteltst Zahnrädergetrieben auf die beiden Schaufelräder überträgt und wird somit der erste Flussraddampfer sein, der durch eine Dampfturbine angetrieben wird.

Der Kohlenverbrauch wird 20 bis 25 % geringer sein als bei den bisher üblichen Dampfmaschinen. Hieraus ergibt sich ohne weiteres, dass die Kesselheizfläche und also auch das Gewicht der Dampfkessel, sowie dasjenige des mitzunehmenden Brennstoffes an Bord geringer sein können als bei den bisher üblichen Typen von gleicher Maschinenstärke, was dann den schon genannten kleinen Tiefgang ermöglicht. Diese letztere Eigenschaft ist für die Schifffahrt Strassburg-Basel Hauptbedingung, solange der Rhein nicht ausgebaggert und besser reguliert wird. Aber auch nach erfolgter Regulierung werden alljährlich Perioden mit niedern Wasserständen vorkommen, während welchen ein Schleppdampfer mit geringem Tiefgang gute Dienste zu leisten imstande ist.

Der Bau des genannten Turboschleppdampfers bietet übrigens gewisse interessante Seiten, da seine Durchführung verschiedenen lokalen Schwierigkeiten begegnet. Die Grossschifffahrtsschleuse Augst hat bekanntlich nur 12 m Breite, währenddem der Schiffskörper 17 m über die Radkasten messen wird. Infolgedessen muss der Stapellauf ohne die angebauten Radkasten erfolgen, worauf der schwimmende Schiffskörper alsdann in die Bucht bei der Ergolzmündung verbracht wird, damit daselbst die von Zürich eintreffenden Dampfkessel und schweren Maschinenteile eingeladen werden können. Dieses ist der einzige Platz oberhalb und unterhalb der Schiffsschleuse, welcher sich hierzu eignet, da hier eine solide Landstrasse nahe am Ufer vorbeiführt und auch eine verhältnismässig niedrige Böschung vorhanden ist. Sobald die Maschinenteile an Bord verbracht sind, wird der Schiffskörper durchgeschleust und unmittelbar unterhalb der Schiffsschleuse festgelegt, woselbst alsdann die Radkasten angenietet und die ganze Maschinenanlage unter und auf Deck eingebaut

wird. Nach seiner Vollendung wird der Dampfer mit eigenen Mitteln nach Basel, seinem Heimathafen, hinunterfahren und darauf folgend sollen die Vorproben und Hauptprobefahrten vorgenommen werden und zwar wenn möglich zwischen Strassburg und Basel, oder bei Niederwasserstand unterhalb Strassburg.

Es ist zu hoffen, dass die Schweizer Schleppschifffahrtsgenossenschaft, da sie ein Unternehmen ist, das einen patriotischen Charakter trägt, im Lande herum unter den Kapitalisten und Kaufleuten diejenige Sympathie finden werde, die sie als billige Versorgerin des Landes mit Lebensmitteln und allerlei Rohstoffen verdient. Sie hat diese Sympathien sehr nötig, um sobald als möglich imstande zu sein, mit eigenem Schiffsmaterial zu arbeiten statt mit geliehenem.



Verwendung von Motorlastwagen in wasserwirtschaftlichen Betrieben.

Von Th. Wolff-Friedenau.

(Nachdruck verboten.)

Der Transport der Materialien spielt in verschiedenen wasserwirtschaftlichen Betrieben eine sehr erhebliche Rolle. Im besonderen Masse ist das in den Betrieben der Wasserwerke der Fall. Hier sind täglich Bau- und Installationsmaterialien, Werkzeuge usw. von den Werken nach den zahlreichen Baustellen zu schaffen, wo Einrichtungen für die Wasserversorgung herzustellen oder bereits vorhandene Einrichtungen auszubessern oder umzubauen sind. Die Werke bedienen sich für solche Zwecke in den meisten Fällen der sogenannten Plumberwagen, kleiner zumeist zweirädriger Wagen, auf welchen die nötigen Materialien, Werkzeuge, Installationsgegenstände usw. verladen und die von drei oder vier Leuten nach den Baustellen geschoben bzw. gezogen werden. Etwa zwanzig solcher Plumberwagen nebst der entsprechenden Anzahl von Arbeitern sind bei einem grösseren Werke ständig unterwegs. Einzelne Wasserwerksbetriebe unterhalten für solche Zwecke wohl auch ein oder einige Gespanne. Von grosser Wichtigkeit ist ferner das Transportwesen in den Fällen von Rohrbrüchen, auf die jedes Wasserwerk bekanntlich stets vorbereitet sein muss. Hier handelt es sich darum, die nötigen Personen, Materialien und Werkzeuge möglichst schnell von dem Werk nach der Stätte des Unfalles zu schaffen, um den entstandenen Schaden möglichst schnell beheben und die entstandene Störung möglichst prompt beseitigen zu können, ehe sie sich zu einer Katastrophe auszuwachsen vermag. Allgemein fällt in einem technischen Betriebe, wie ihn das moderne Wasserwerk darstellt, den Transportmitteln eine wichtige Aufgabe zu und