

Objektyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **55/56 (1910)**

Heft 19

PDF erstellt am: **08.08.2024**

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.

INHALT: Elektrizitätswerk am Löntsch. — „Mairie d'Onex“. — Wettbewerb für den Neubau des Kunstmuseums in Basel. — Die schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1909. — Miscellanea: Lokomotivlieferungen „auf Probe“ für die französische Südbahn. Edison-Akkumulatoren für die elektrische Traktion. Die LI. Hauptversammlung des Vereins deutscher Ingenieure. Schweizerische Bundesbahnen. Schifffahrt auf dem Oberrhein. Internationale Rheinregulierung. Ausbildung der Geometer. Flug-

Sportplatz bei Zürich. Das Telefon in Nordamerikanischen Städten. Die Restauration des Kunsthallegebäudes in Basel. Bodensee-Toggenburgbahn. — Konkurrenzen: Schulhaus in Neuhausen. Post- und Gemeindegebäude in Colombier. — Literatur. — Vereinsnachrichten: Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein. Gesellschaft ehemaliger Studierender: Stellenvermittlung.

Tafel 59: „Mairie d'Onex“.

Band 55. Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 19.

Elektrizitätswerk am Löntsch.

Von Ingenieur J. Ehrensperger in Baden.

Strassenanlagen.

Das am linken Ufer des Klöntalersees entlang führende, auf Kote 834,50 liegende Stück der Pragelstrasse musste samt dessen Zufahrten durch eine über dem höchst gestauten Seespiegel gelegene neue Strasse ersetzt werden. Für die Wahl des Tracé war das Projekt der seitens der Kantonsregierungen von Glarus und Schwyz projektierten neuen Pragelstrasse massgebend. Auch mussten die Kunstbauten derart erstellt werden, dass ein Umbau derselben beim Zustandekommen des Pragelstrassenprojektes möglichst vermieden werden kann (Abb. 34 bis 36).



Abb. 35. Trockenmauer an der neuen Strasse (Juli 1907).

Die neue Strasse hat eine Gesamtlänge von 5500 m mit einer verfügbaren Strassenbreite von im Minimum 3,50 m. Die Strassenkronen liegen dem See entlang auf Kote 853,36 bis 854,39, also 2,01 bis 3,04 m höher als der höchst vorkommende Seespiegel. Die Fahrbahn erhielt ein 3 m breites, 0,18 m starkes Steinbett und eine 0,12 m hohe Bekiesung. Das Längenprofil weist ein Wechselgefälle von $\pm 0,5\%$ auf je 120 m Länge auf. Das Terrain, durch das sich die Strasse hinzieht, ist sehr unregelmässig und bedingte eine kostspielige Anlage; bald ist die Strasse in Halb-Galerie geführt und bald stützt sie sich auf hohe Dammschüttungen, deren Fuss an einzelnen Stellen bis

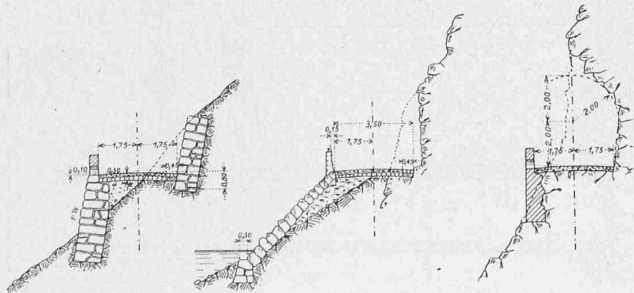


Abb. 34. Normalprofile der neuen Strasse. — Masstab 1:300.

zur alten Strasse reicht. Die Normalien für die neue Strasse wurden von der Baudirektion des Kantons Glarus ausgearbeitet, im wesentlichen in Anlehnung an diejenigen der Klausenstrasse. Der Verkehr im Klöntal wird durch die neue linksufrige Seestrasse nicht nur wie bisher aufrecht

erhalten, sondern dank der guten, modernen Anforderungen entsprechenden Ausführung wesentlich verbessert.

Zur Aufrechterhaltung der vor der Seestauung bestehenden Verbindungen auf dem rechten Seeufer ist, an die als Fahrbahn eingerichtete Dammkronen anschliessend, eine neue 4 m breite Strasse auf Kote 853,35 bis 854,30 dem Seeufer entlang auf einer Länge von 2050 m ausgeführt worden. Als Fortsetzung dieser Strasse führt ein Fussweg nach Vorauen.

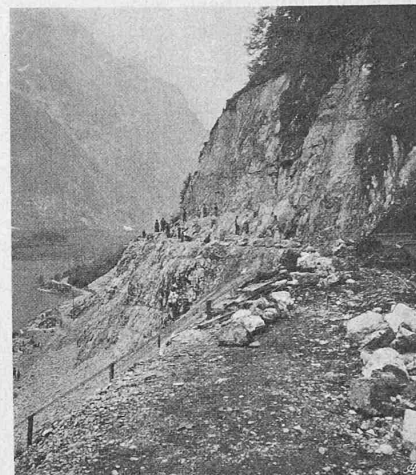


Abb. 36. Felspartie an der neuen Strasse; links unten die alte Strasse (Juni 1908).

Die Wasserfassung.

Durch das Tracé des Zuleitungsstollens, das, um das Durchdringen der Bergsturzmasse gänzlich zu vermeiden, der ganzen Länge nach in den Felsen der Wiggiskette verlegt wurde, war die Lage der Wasserfassung ziemlich gegeben. Der sogenannte „Ruostelkopf“, ein in den See hinaus ragender Felsvorsprung, erschien für die Anlage der Stollenabschlussvorrichtungen sowie für die Seeanzapfung besonders geeignet und wurde zur Aufnahme der Wasserfassung bestimmt. Für die Höhenlage des Seeanstiches war die Bedingung massgebend, dass bei dem tiefsten Seestand von 827,50 der Scheitel des Einlaufes noch 1,50 m unter dem Wasserspiegel liegen muss, um ein Ansaugen von Luft in den Stollen unmöglich zu machen; es wurde demgemäss der Einlaufscheitel auf Kote 826,00 festgesetzt.

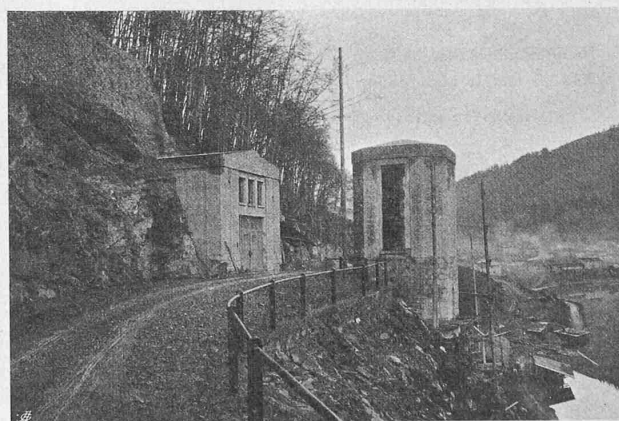


Abb. 50. Bauten über den Schächten an der neuen Strasse (Nov. 08).

Die generelle Anordnung der Wasserfassung ergab sich zum Teil aus der gewählten Baumethode und zum Teil aus den vorgesehenen Abschlussvorrichtungen. Erstere ging dahin, auf der Höhe der alten Pragelstrasse (Kote 834,80) einen senkrechten Schacht in der Stollenaxe bis