

# Gross-Sprengung für das Fundament der Staumauer Mauvoisin

Autor(en): **Bernold, A.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **72 (1954)**

Heft 14

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-61168>

## **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.

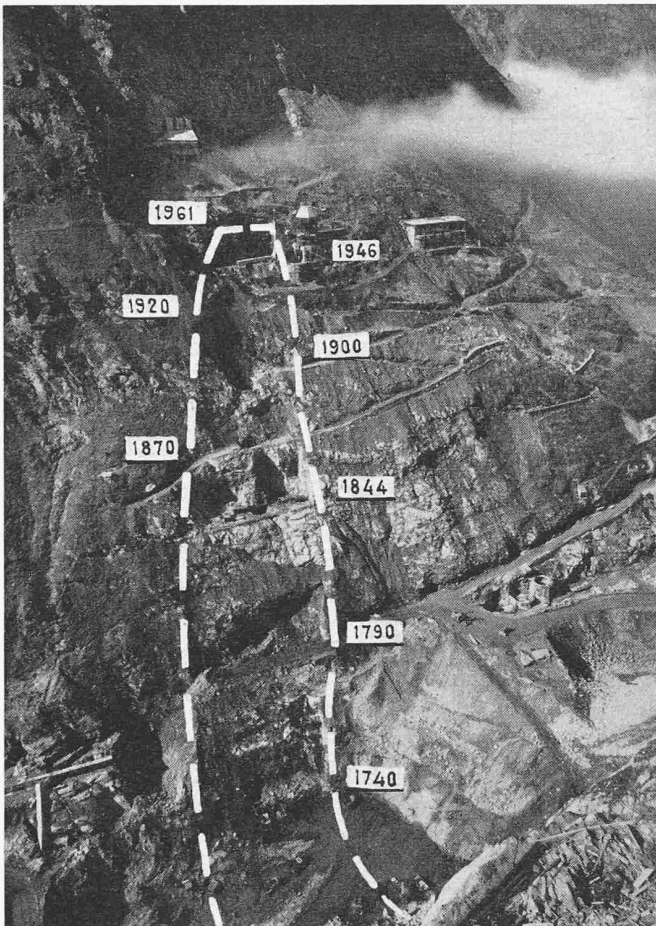


Bild 1. Linke Flanke. Stufenweiser Abbau des Fundamentes. Auf der oberen Bildhälfte von links nach rechts: Kabelkranwindenhaus, Beton-turm, Zementsilos.

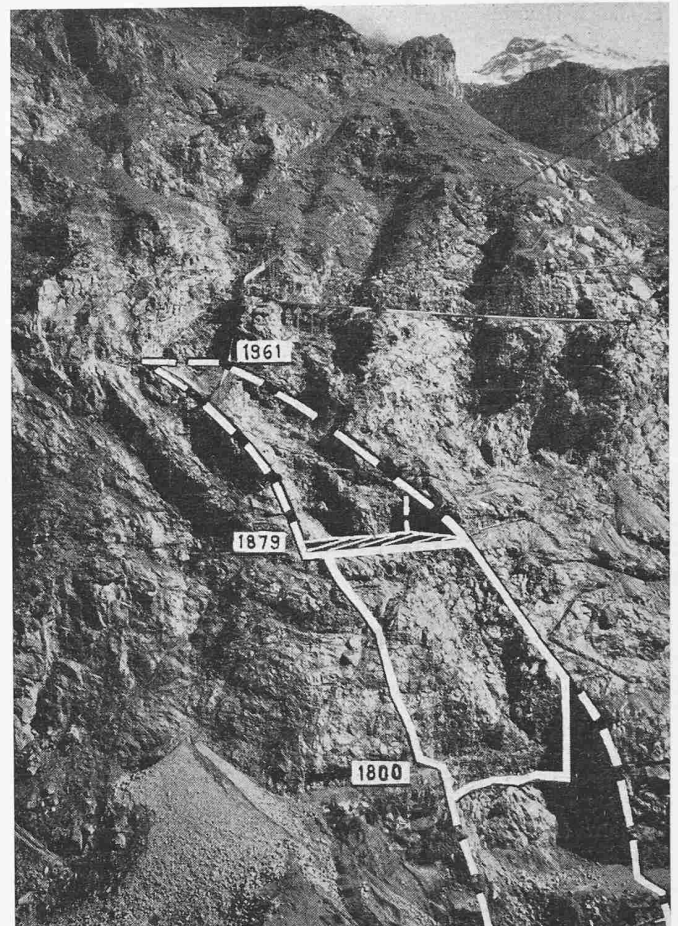


Bild 2. Rechte Flanke des Staumauerfundamentes, am Fusse des Mont Pleureur. Zone der Grosssprengung in der untern Bildhälfte. Die Streiflöcher der Versuchssprengung sind sichtbar.

angenommen werden, dass der Rückgang der in allen Wasserkraftwerken zusammen erzeugbaren Energie nach Erstellen der Werke der Kategorie II in wasserarmen Wintern nicht mehr als 13 % der mittleren Winterverfügbarkeit betragen wird. In einem sehr trockenen Sommer rechnet der Ausschuss mit einem entsprechenden Rückgang um 20 %. Die Minimalenergie der Werke der Kategorie II, die auch bei grösster Trockenheit noch zur Verfügung stehen wird, beträgt demnach im Winter  $0,87 \cdot 4036 = 3511$  Mio kWh und im Sommer  $0,8 \cdot 2752 = 2202$  Mio kWh.

Die in einem Durchschnittsjahr über die Minimalenergie verfügbare «Mehrenergie» beträgt im Winterhalbjahr etwa 525 Mio kWh und im Sommerhalbjahr etwa 550 Mio kWh. Sie wird zur Dampfkesselheizung, für elektrochemische und elektrothermische Zwecke und für die Ausfuhr verwendet. In den Jahren 1944/45 bis 1948/49 wurden für Dampfkesselheizung im Mittel im Winterhalbjahr 290 Mio kWh, im Sommerhalbjahr 770 Mio kWh verwendet.

In den Tabellen 1 bis 4 kommt die Vermehrung der Wintererzeugung der Niederdruckanlagen im Mittelland nicht zum Ausdruck, die sich dank der grossen Speicherwerke ergeben wird und der nur ein geringer Rückgang an Sommerenergie gegenübersteht. Durch diesen Ausgleich werden überdies manche Flusstrecken des Mittellandes ausbauwürdig, was jetzt noch nicht der Fall ist. Weiter ist anzunehmen, dass dank der Weiterentwicklung der Bau- und Maschinenteknik einzelne Werke der Kategorie IV mit wirtschaftlich tragbarem Aufwand auf grössere Produktionsmöglichkeit ausgebaut werden können, als dies heute vorauszusehen ist. Es können auch entlegene Einzugsgebiete an bestehende oder neue Werke angeschlossen und so genutzt werden. Schliesslich ist an die Erneuerung bestehender Werke zu denken, die meistens mit einer erheblichen Mehrerzeugung verbunden ist. Die im Endausbau aller schweizerischen Wasserkräfte zu erwartende mittlere Energieproduktion von rd. 28,5 Mio kWh dürfte daher ohne Zweifel erreichbar sein.

## Gross-Sprengung für das Fundament der Staumauer Mauvoisin

DK 624.152.5

Von Ing. A. Bernold, Association des Entrepreneurs du Barrage de Mauvoisin (SA. Conrad Zschokke, Bless & Co., Locher & Cie., Losinger & Co. AG., Emile Maret, Schafir & Mugglin AG., M. Vaudan)

### Allgemeines

Beim Bau von Bogenstaumauern, deren Widerlager stark in die Talflanken eingeschnitten werden, sind meistens beträchtliche Felsausbrüche zu bewältigen, welche den Bautermin massgebend beeinflussen. Wenn die Installationen für die Kiesgewinnung und Aufbereitung und für das Anmachen und Einbringen des Betons betriebsbereit sind, muss der gesamte Aushub beendet sein. Er wird gewöhnlich von verschiedenen Terrassen aus im Steinbruchverfahren ausgeführt, mit seitlichem Abtransport des Schuttmaterials. Bei steilen Flanken kommen sogenannte Rolllöcher zur Anwendung, das sind Schrägschächte, durch die der Felsschutt hinunterrutscht, am unteren Ende entnommen und zur Deponie geführt wird.

Der Felsaushub für die 237 m hohe Bogenstaumauer in Mauvoisin (siehe SBZ 1953, Nr. 11, S. 153) beträgt 450 000 m<sup>3</sup>, wobei an den beiden steilen Flanken 420 000 m<sup>3</sup> wegzusprengen sind. Im Frühjahr 1953 zeigte sich die Unmöglichkeit, die grosse Felskubatur mit den bekannten Abbaumethoden während der Installationszeit wegzuschaffen. Insbesondere musste man unbedingt auch dem häufigen Steinschlag ausweichen, der beim terrassenweisen Arbeiten leider unvermeidlich ist und die Arbeiter ständig gefährdet.

Aus diesen Gründen wurde auf der Baustelle Mauvoisin ein neues Sprengverfahren entwickelt. An der rechten Flanke der Staumauer ist ein Paket gewachsenen Felsens von rund 100 m Höhe, 50 m Breite und 20 m Tiefe auf einmal herausgesprengt worden. Es handelte sich hierbei um Kalkphyllit, einen stark quarzhaltigen Kalkschiefer.

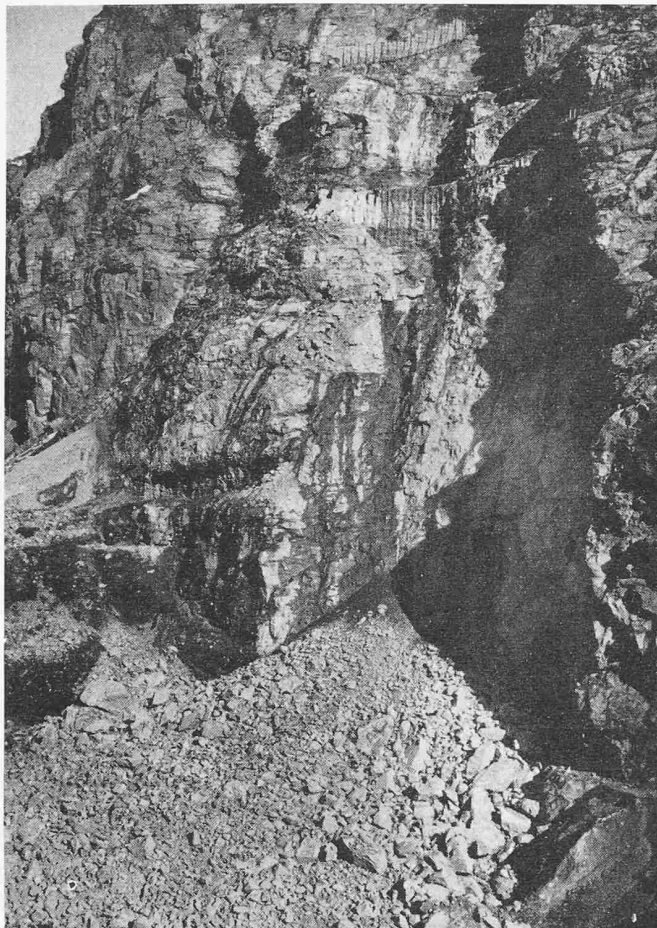


Bild 3. Erfolg der Grosssprengung.

Anfänglich bestanden schwere Bedenken gegen diese Gross-Sprengung, weil man befürchtete, damit das Stau-mauerfundament zu stören. Um dieses möglichst zu schonen, wurde ein Sprengplan ausgearbeitet, der den Sprengstoff auf die ganze Aushubkubatur gleichmässig verteilt und alle Bohrlöcher parallel zur Aushubfläche anordnet. Ferner sah man vor, die Sprengung mit Troisdorfer Millisekundenzünder durchzuführen; das sind elektrische Zündkapseln, die dort eingesetzt werden, wo nur kleine Erschütterungen zulässig sind. Nach seismischen Messungen sind die Erschütterungen beim Sprengen mit Millisekundenzünder 10 mal kleiner als bei der Momentanzündung. Das Intervall dieser Zünder beträgt  $\frac{4}{100}$  Sekunden. Dadurch wird das Sprenggut stark zerkleinert und die Gefahr des Abschlagens des benachbarten Bohrloches vermindert, was zum Erfolg der Sprengung wesentlich beiträgt.

Eine besondere Aufgabe stellte die Frage, wie eine gestreckte Ladung von über 100 m Länge sicher zur Explosion gebracht werden kann. Verschiedene Versuche im freien Feld und mit 20 m tiefen Bohrlöchern ergaben, dass nur bei Verwendung von Detonationszündschnüren das Abschiessen einer so grossen Masse Fels sicher gelingen kann. Die Detonationszündschnur enthält statt der Pulverseele einen brisanten Sprengstoff und detoniert mit einer Geschwindigkeit von 7000 m pro Sekunde. Sie entzündet ohne Zwischenschaltung von Sprengkapseln jeden Sprengstoff, benötigt allerdings zur eigenen Zündung den Initialstoss einer Kapsel.

Bevor die eigentliche Gross-Sprengung angesetzt wurde, sind die zuerst gebohrten acht Löcher geladen und versuchsweise abgeschlagen worden, wobei rd. 10 000 m<sup>3</sup> Fels anfielen. Diese Versuchssprengung befriedigte restlos und lieferte wertvolle Hinweise für das weitere Vorgehen.

#### Das Bohrverfahren

Nachdem auf Kote 1879 eine Terrasse erstellt war, konnte der Bohrbetrieb für die langen Löcher mit Kernbohrmaschinen in Angriff genommen werden. Diese Tiefbohrungen wurden der Swissboring AG., Zürich, übertragen, die die Arbeiten vom 15. August bis 10. November 1953 mit sechs bis sieben Craelius-Bohrmaschinen in Tag- und Nachtschichtbetrieb



Bild 4. Grosssprengung.

durchführte. Die Löcher wurden nach dem Sprengplan parallel zur sehr steilen Fundamentfläche mit einer Neigung von 50° bis 55° zur Horizontalen gebohrt. Die 41 Bohrlöcher hatten einen Durchmesser von 85 mm, waren 80 bis 130 m lang und ergaben eine Gesamtlänge von 4105 m. Bei der Berechnung der notwendigen Sprengstoffmenge wurde die Vorgabe mit 4 m und der Abstand der Bohrlöcher mit 5 m angenommen. Um den Verlauf der einzelnen Bohrungen kontrollieren zu können, liess man diese unten aus der senkrechten Wand hinausstecken, was ermöglichte, jedes Loch bezüglich Lage und Neigung genau einzumessen und das Profil jeder Bohrung aufzunehmen. Damit konnten die Bohrlöcher auch entwässert werden. Es zeigte sich, dass die Richtung der Bohrlöcher im allgemeinen gut war; jedoch fielen die längsten Löcher unten parabolisch ab, womit die angemessene Vorgabe von 4 m stellenweise überschritten wurde. Die mittlere Leistung einer Kernbohrmaschine mit Diamantkronen  $\varnothing$  85 mm betrug 60 cm pro Stunde.

#### Das Laden und Sprengen

Der Sprengplan ist für Aldorfit A aufgestellt worden. Die Patronen hatten einen Durchmesser von 70 mm und waren 23 cm lang. Sie wurden auf der Baustelle in 1.30 m lange Plastiksäcke abgefüllt. Vor dem Laden der Schüsse wurde jedes Bohrloch mit einem Lot nachgeprüft. Es ergab sich, dass einzelne Bohrlöcher infolge klüftiger Felsbeschaffenheit verstopft waren. Diese sind mit Zementmilch unter Beigabe von Bentonit injiziert und nachgebohrt oder mit dünnwandigen Stahlrohren verrohrt worden. Die Ladungen wurden in die Profile jedes einzelnen Bohrloches eingezeichnet. In Partien mit weniger als 4 m Ueberlagerung sind Sandfüllungen zwischen den Sprengstoffpatronen eingeschaltet und dort, wo die Ueberlagerung grösser als 4 m war, ist mit Dynamit F nachgeholfen worden. Holzkeile oder quergesteckte kurze Bohrstangen schlossen die Bohrlöcher unten ab.

In jedes Bohrloch wurden zwei Detonationszündschnüre eingeführt. Die Anordnung des Verdämmungsmaterials, der Sandfüllungen und des Sprengstoffes entsprach dem korrigierten Sprengplan. Die Füllung wurde alle 10 m mit dem Lot kontrolliert. Zur Vermeidung von Funkenbildung im Bohrloch war die Messleine mit einem Messingzylinder beschwert. Spezielle Vorsicht erforderte das Einbringen der Dynamitpatronen. Die totale Ladung betrug: 16500 kg Aldorfit + 3200 kg Dynamit = 19700 kg Sprengstoff. Nach erfolgter Ladung waren die Detonationszündschnüre an die Millisekundenzünder anzubinden. Um grösste Sicherheit zu erzielen und zur Verhütung von sogenannten Abschlägern



wurden beide Enden an die Zündleitung angeschlossen. Demnach erhielt jede Ladung vier Zündstellen.

Für die gesamte Sprengung waren sechs zeitlich abgestufte Lagen notwendig. Die Verbindungen und Zündleitungen wurden sehr sorgfältig nachgeprüft und die Widerstände gemessen. Der Abschuss ist mit einer 1000 Volt starken Zündmaschine ausgelöst worden. Eine Masse von rd. 70 000 m<sup>3</sup> Fels zerbarst in Bruchteilen von Sekunden. Die Sprengung war in jeder Beziehung erfolgreich. Die Fundamentflächen wurden plangemäss und ohne Zerstörungen herausgeschossen, worauf die gut sichtbaren Streifschüsse hinweisen. Der Felschutt ist baggerfähig angefallen. An den Rändern des Fundamentes waren nur noch einige wenige Nachbohrungen notwendig. Einzelne lose Blöcke, die wegen Vereisung des Steilhanges nicht zugänglich waren, sind mit einer Panzerabwehrkanone abgeschossen worden.

**Die Baggerung**

Die 120 000 m<sup>3</sup> Felsschutt in der Baugrube wurden nach dem Abstossen der Schuttkegelspitze mit Bulldozern von sechs bis sieben schweren Löffelbaggern in der Rekordzeit von drei bis sieben Wochen weggeräumt. Der Anfall an Blöcken über 1½ m<sup>3</sup> Inhalt, die nachzusprengen waren, betrug rd. 5 % der Gesamtkubatur.

**Schlussfolgerungen**

1. Die Unfallgefahren der bisher üblichen Bauweise durch Steinschlag infolge häufiger Sprengungen und nachfolgendem Absturz von grossen Steinen und Blöcken sind stark vermindert worden.
  2. Der Zeitgewinn ist beträchtlich. Die Bohrarbeiten können auch im Winter durchgeführt werden.
  3. An Arbeitskräften können Einsparungen erzielt werden. Die Silikoseerkrankungen sind praktisch ausgeschaltet.
  4. Die Kosten der Druckluftinstallation werden geringer.
  5. Der Sprengstoffverbrauch ist etwas kleiner als bei der bisher üblichen Bauweise.
  6. Der Baggerbetrieb kann rationell gestaltet werden.
- Die Gross-Sprengung ist ein sehr konzentriertes Sprengverfahren, das mit mannigfachen Schwierigkeiten verbunden

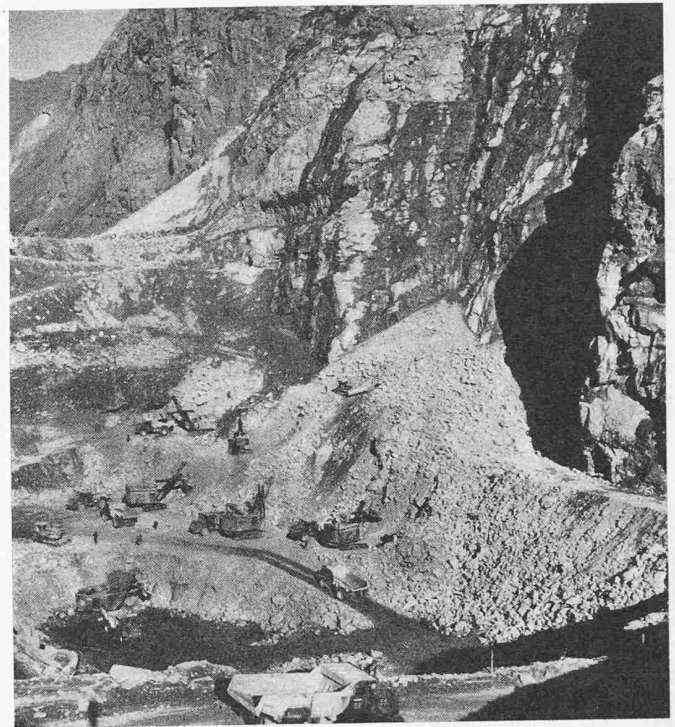


Bild 5. Baggerung des Sprengschuttes der Grosssprengung.

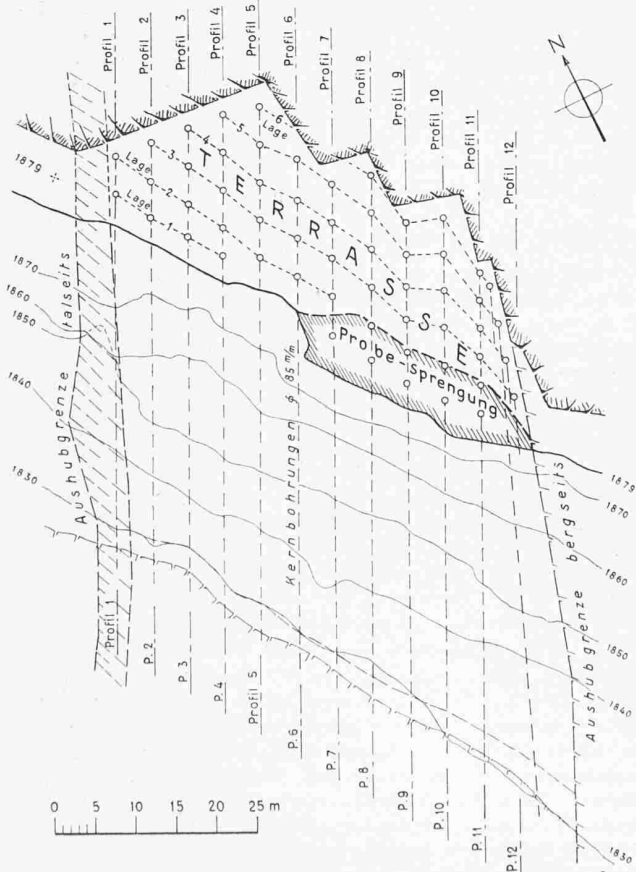


Bild 6. Grundriss der Sprengzone. Anordnung der Sprengprofile und Lagen. Masstab 1:900.

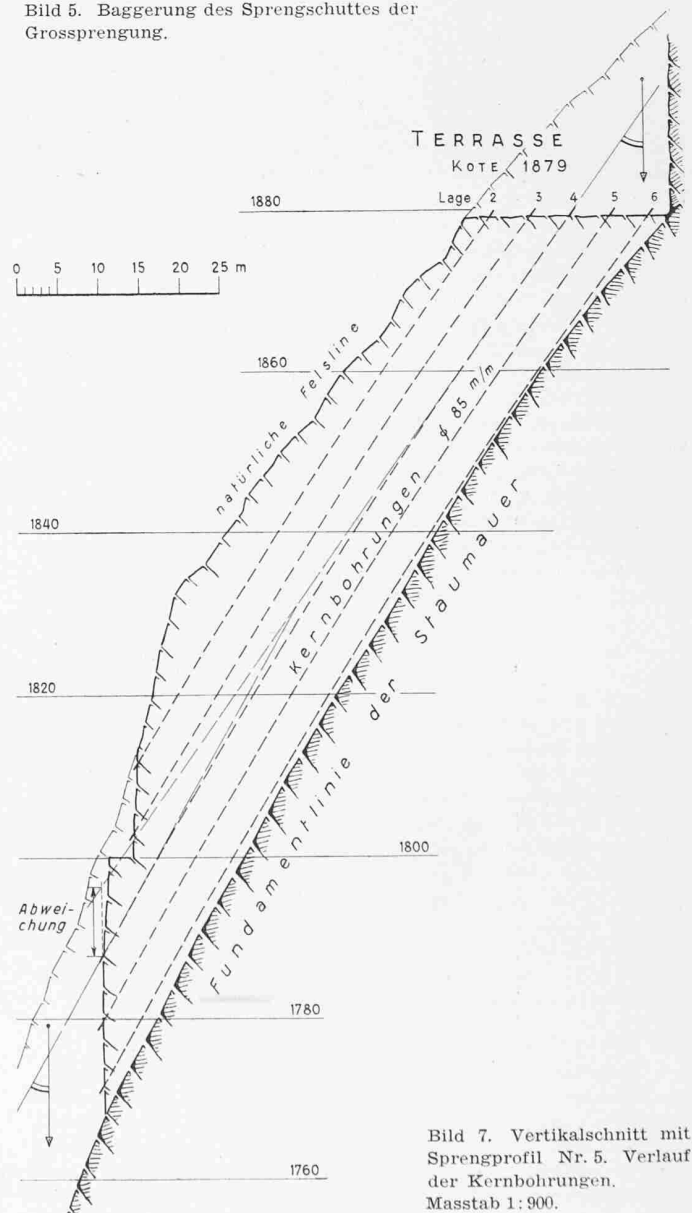


Bild 7. Vertikalschnitt mit Sprengprofil Nr. 5. Verlauf der Kernbohrungen. Masstab 1:900.

ist. Seine erfolgreiche Anwendung setzt ein hohes Mass von Sprengerfahrung voraus. Wenn diese Voraussetzung nicht erfüllt ist, enthält die Gross-Sprengung Risiken, die nicht verantwortet werden können.

Die Gross-Sprengung des Fundamentaushubes der Stau-mauer Mauvoisin hat sich gegenüber den bekannten Abbau-methoden als sicherer und zweckmässiger erwiesen. Die Voraussetzungen zur Anwendung des vorstehend beschriebenen Verfahrens waren in Mauvoisin besonders günstig. Ob es sich auch auf andern Baustellen mit gleichem Erfolg anwenden lässt, kann nur eine genaue Untersuchung der jeweiligen Verhältnisse zeigen.

Adresse des Verfassers: Ing. A. Bernold, Mauvoisin.

### Schienenfahrzeug für hohe Fahrgeschwindigkeiten

DK 625.2: 625.62

Im Jahre 1952<sup>1)</sup> wurde hier ein Vorschlag eines Schienenfahrzeuges für hohe Fahrgeschwindigkeiten in der Theorie behandelt, bei dem die Unterstützungsebene X—X durch den Schwerpunkt C des Fahrzeugkörpers gemäss den Bildern 2 c bis 6 gelegt ist, auf der zugleich die Radaufstandspunkte der Tragräder T auf der Schiene liegen. Die Schienen sind Hohlkastenprofilträger aus vorgespanntem Beton, die auf Pfeilern, teilweise Pendelpfeilern, gelagert sind. Durch die Schwerpunkthöhe  $h = \text{Null}$  ist es bei diesem Unterstützungsvorschlag erstmalig möglich, das Schienenfahrzeug *spielfrei im Gleis zu führen. Es entstehen beim Vorschlag*

$$h = 0$$

*keine Momente mehr, es wirken nur noch Kräfte.* Diese ganz wichtige Erkenntnis ergab die Möglichkeit, zur Seitenführung des Fahrzeuges horizontallaufende Führungsräder F anzuordnen, die ebenfalls angenähert in der Unterstützungsebene X—X des Fahrzeuges liegen, und auf die somit keine nennenswerten Momente einwirken. Wie theoretisch dargelegt wurde<sup>1)</sup>, wirken bei diesem Vorschlag  $h = \text{Null}$  auf jeder Fahrzeugseite nur noch gleich grosse Kräfte, nämlich die Raddrücke

<sup>1)</sup> SBZ 1952, Nr. 46, S. 655.

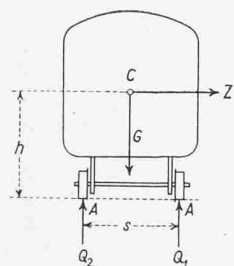


Bild 1. Das heutige Eisenbahnfahrzeug im Querschnitt

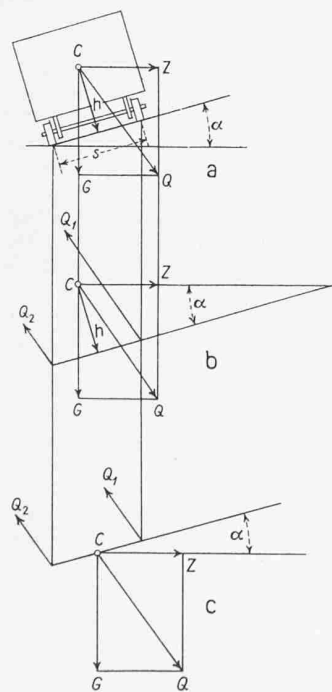


Bild 2. a und b Kräftespiel des heutigen Fahrzeuges in der Kurve, c Kräftespiel des vorgeschlagenen Fahrzeuges in der Kurve

$$Q_1 = Q_2 = G/2$$

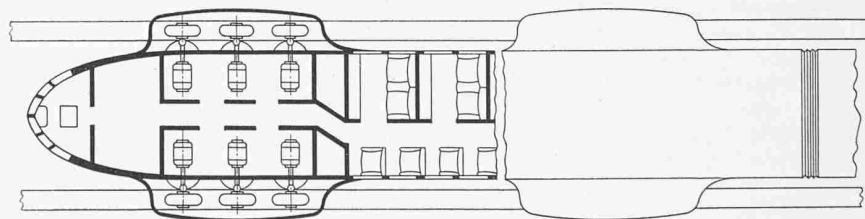
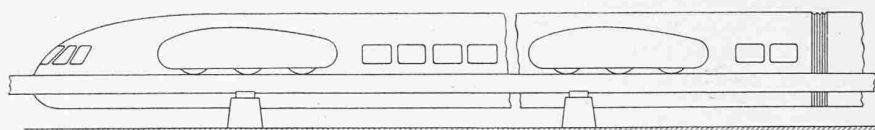
und es tritt somit besonders beim Durchfahren von Kurven, aber auch beim Ein- und Auslauf in und aus der Kurve sowie auch in der Geraden *kein Druckwechselspiel* zwischen den Raddrücken mehr auf, und zwar unabhängig von der Grösse des Krümmungsradius R der Kurve, ihres Ueberhöhungswinkels  $\alpha$  sowie der Geschwindigkeit v des Fahrzeuges, der Spurweite s und der Grösse und Richtung der Resultierenden Q aus Fahrzeuggewicht G und Zentrifugalkraft Z. Auch die *Seitenkräfte*, die für die «nicht ausgeglichene Geschwindigkeit» gemäss der Definition

$$v = R g \tan \alpha$$

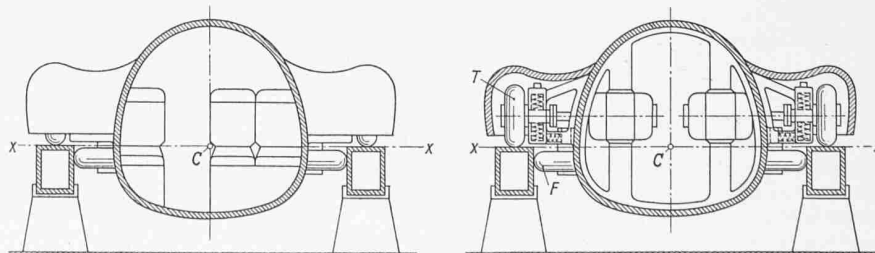
in der Kurve aufgenommen werden müssen, sind auf jeder Fahrzeugseite *gleich gross*, ein Vorzug, der wieder nur diesem Vorschlag der Unterstützungsart  $h = \text{Null}$  zu eigen ist.

Diesen theoretischen Erkenntnissen wollen wir nun praktische Gesichtspunkte folgen lassen, und zwar zunächst solche hinsichtlich der Abmessungen der Fahrzeuge sowie ihrer konstruktiven Daten.

Die Waggonlänge beträgt 36,2 m, der mittlere Radstand der Drillingsfahrwerke ist 24,2 m, der Radabstand im Drillingsfahrwerk ist 1,4 m. Die 6 Tragräder jedes Drillingsfahrwerkes können direkt angetrieben werden durch Elektromotoren, also ohne jedes Untersetzungsgetriebe (gearless-drive). Der Raddurchmesser ist 1000 mm, somit die Drehzahl der Räder und Motoren bei einer Fahrgeschwindigkeit von 280 km/h 1485 U/min. Die Spurweite beträgt bei einer äusseren Breite der Waggonen von 3250 mm 4400 mm aus Rücksicht auf die Grenzschichtströmung. Gleichfalls aus diesem Grunde beträgt die kleinste Pfeilerhöhe bis Schienenoberkante 1600 mm. Stellt man beispielsweise vier solcher Waggonen zu einem Gelenkzug zusammen, so bietet dieser für 196 Personen reichlichen Platz. Je nach der Ausführungsart der Waggonen, z. B. für hohe Ansprüche mit Schlafabteilen für zwei Personen von 2,1 m Breite und 2 m Länge mit einer hochklappbaren Couch sowie Salonabteilen für eine Person mit Couch, Fauteuil, Tisch, Waschbecken usw., nebst Buffet-, Friseur-, Wasch- und Duschräumen, Klimaanlage u. a. m. beträgt das Gewicht eines solchen Viertriebwagen-Gelenkzuges, vollbesetzt, 43 t bzw. 220 kg pro *besetzten* Couch- und Sitzplatz, oder, in einfacherer Ausführung mit verstellbaren Sitzen nach Art der Verwendung bei heutigen Langstreckenflugzeugen 34,3 t, bzw. 175 kg pro *besetzten* Sitzplatz.



Bilder 3 und 4. Seitenansicht und Grundriss des vorgeschlagenen Fahrzeuges



Bilder 5 und 6. Querschnitt des vorgeschlagenen Fahrzeuges durch den Passagierraum bzw. durch den Motorenraum