

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 55/56 (1910)
Heft: 24

Artikel: Elektrizitätswerk am Löntsch
Autor: Ehrensperger, J.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-28715>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 23.02.2026

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

INHALT: Elektrizitätswerk am Löntsch. — Zwei moderne Quartierpläne in Zürich. — † Dr. h. c. Eduard Locher-Freuler. — Miscellanea: Elektrische Beleuchtung mittels Vakuumröhren. Achsantriebe elektrischer Fahrzeuge bei Verwendung hohler Wellen. Schmalspurbahn Brig-Disentis (Furka-Oberalp-Bahn). Internationale Ausstellung für Reise- und Fremdenverkehr Berlin 1911. Schweizerische Wasserrechts-Gesetzgebung. Gesamtausgabe der Werke Leonhard Eulers. Kohlenbestellungen der Schweizerischen

Bundesbahnen. Der Sitter-Viadukt der Bodensee-Toggenburg-Bahn. — Konkurrenzen: Krematorium in Biel. Sekundarschulhaus Neukirch-Egnach. Kirchgemeindehaus Winterthur. — Vereinsnachrichten: Gesellschaft ehemaliger Studierender: XLI. Adressverzeichnis 1910. Stellenvermittlung.

Doppeltafel 71: Elektrizitätswerk am Löntsch.

Tafel 72: † Dr. h. c. Eduard Locher-Freuler, Ingenieur.

Band 55.

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

Nr. 24.

Elektrizitätswerk am Löntsch.

Von Ingenieur J. Ehrensperger in Baden.
(Mit Doppeltafel 71.)

Die Druckleitungsanlage.

Entsprechend der grössten zu verarbeitenden sekundlichen Wassermenge von 10 m^3 und einer zu $3,85 \text{ m}$ angenommenen maximalen Wassergeschwindigkeit im untern Teil der Druckleitungen war hier ein gesamter lichter Querschnitt von rund $2,6 \text{ m}^2$ erforderlich, der auf drei Rohrstränge von je 1050 mm lichter Weite verteilt wurde. Das Rohr-Kaliber nimmt von unten nach oben in 4 Stufen zu und beträgt beim Wasserschloss 1350 mm . Die Gesamtlänge einer Leitung beträgt rund 925 m (Abb. 57, 58, 59, S. 318 u. 319) und ist in nachstehende Kaliberzonen unterteilt:

Lichte Weite der Rohre	Länge des Stranges	Maxim. Wasser- geschwindigkeit
1350 mm	195 m	2,35 m/sek
1275 "	138 "	2,65 "
1200 "	127 "	2,95 "
1125 "	213 "	3,35 "
1050 "	252 "	3,85 "

Die Druckleitungen treten unterhalb des Wasserschlosses aus der Felswand des Wiggis heraus und sind auf einem Bergkamm zwischen zwei Runsen bis zum Fusse des Berges, dann über die Wiesen und unter der Strasse Netstal-Klöntal hindurch zum Maschinenhaus am linken Löntschufer geführt. Im obersten Teil sind die Druckleitungen auf eine Länge von rund 40 m in einer Galerie verlegt,

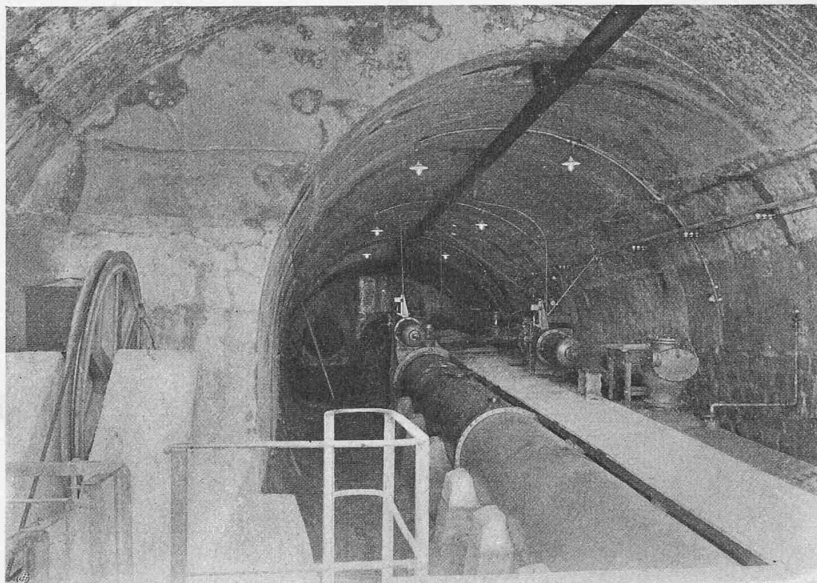


Abb. 61. Blick in die Druckleitungsgalerie beim Wasserschloss.

die bei einer Breite von $6,80 \text{ m}$ in ihrem untern Teil auf $9,50 \text{ m}$ einseitig erweitert ist (Abb. 61). An der Uebergangsstelle der zwei Profile ist die Galerie mit einer Querwand abgeschlossen, während deren Eingang durch ein mächtiges, gemauertes Portal bekrönt ist. In ihrem erweiterten Teil nimmt die Galerie die obere Station einer parallel zu den Druckleitungen angelegten, als bleibende Transporteinrichtung für Personen und Material ausgebildeten Drahtseilbahn auf, die das Galerieportal mit dem Haupt-Gefällswechsel am Fusse des Berges verbindet. Bei der oberen Seilbahnstation ist ein eisernes Podest angelegt, das, über die Rohre geführt, für den Zugang in die Galerie dient.

Der Anschluss der Druckleitungen an das Wasserschloss bzw. an den Druckstollen findet vermittelt dreier mit Winkeleisenringen armierten, in einen 8 m langen Betonzapfen eingemauerten Rohren von 1350 mm lichter Weite statt. Zur Verbesserung der Wasserführung beim Eintritt in die Zapfenrohre sind an deren oberer Mündung geeignet geformte, glatt verputzte Betonkörper angebracht, die einen allmählichen Uebergang von dem elipsenförmigen Querschnitt des Stollens zu den drei Rohrmündungen schaffen. Der Betonzapfen stützt sich gegen drei breite, im Fels sorgfältig ausgesprengte Zähne, die den Schub aufnehmen (vergl. Doppeltafel 71).

In der steilen Partie des Tracés, vom Galerieportal bis zum Gefällswechsel, hat der Druckleitungsunterbau, einschliesslich Seilbahn, eine Gesamtbreite von 9 bis 10 m . Er ist durchwegs auf gewachsenem Fels fundiert und in seiner ganzen Länge als ununterbrochene Betontreppe mit 30 cm hohen Stufen ausgebildet. Bei den Runsenkreuzungen ruht dieselbe auf Viadukten. In der flach verlaufenden Strecke zwischen dem Bergfuss und dem Maschinenhaus beträgt die Breite des Unterbaues nur noch 7 m . Er ist hier auf Bergsturzmaterial und Kies fundiert und, um die Pfeilerfundamente gegen Ausspülungen zu sichern, in seiner ganzen Breite mit einer rund $0,20 \text{ m}$ dicken Betonschicht abgedeckt. Die in Zementbeton ausgeführten Verankerungsklotze sind in der steilen Partie durch Eiseneinlagen mit dem Felsen verankert und armiert (Abbildungen 62 bis 64).



Abb. 62. Oberste Partie des Druckleitungs-Unterbaues (Juni 1907).

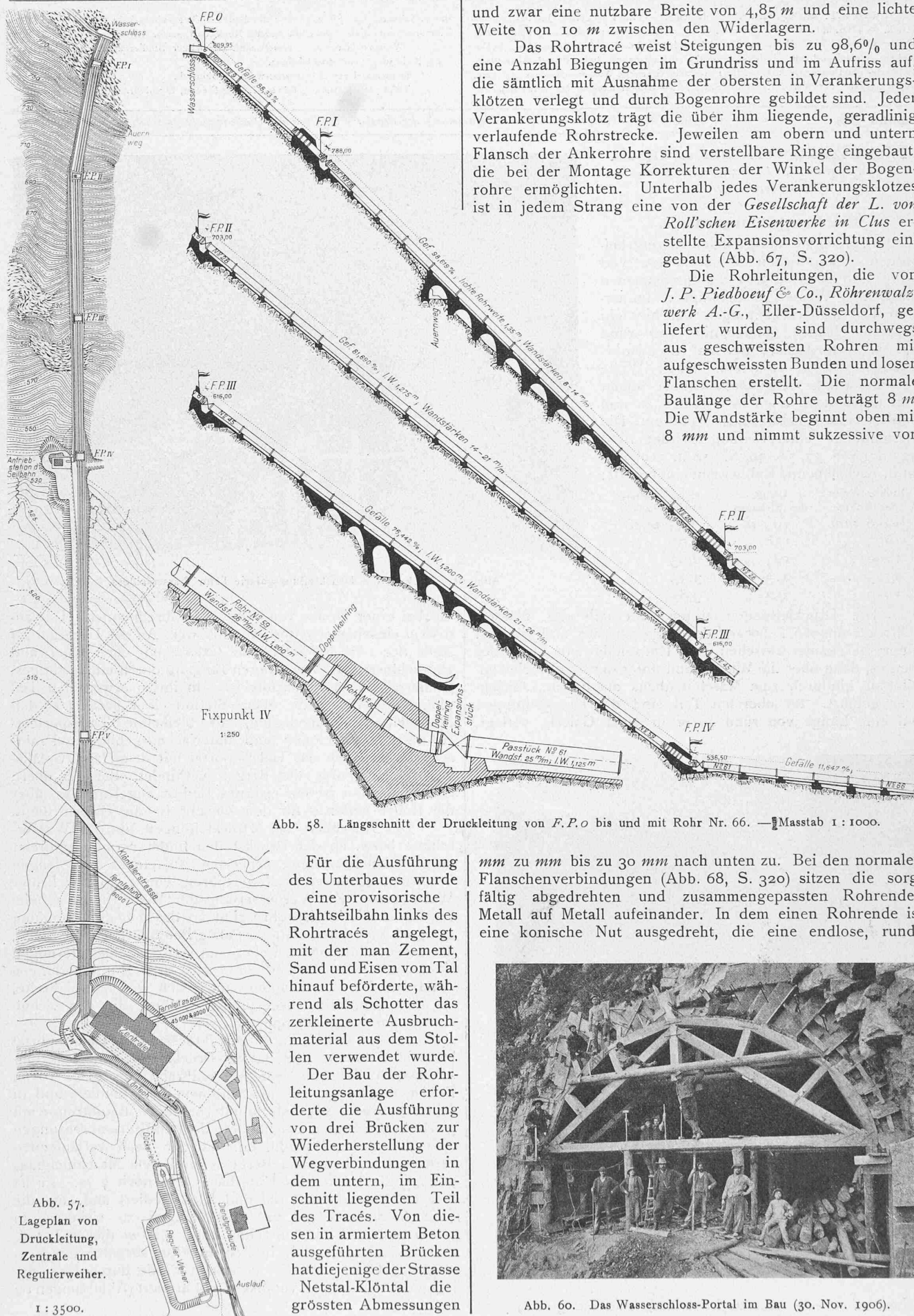


Abb. 58. Längsschnitt der Druckleitung von F.P.0 bis und mit Rohr Nr. 66. — Masstab 1 : 1000.

Für die Ausführung des Unterbaues wurde eine provisorische Drahtseilbahn links des Rohrtracés angelegt, mit der man Zement, Sand und Eisen vom Tal hinauf beförderte, während als Schotter das zerkleinerte Ausbruchmaterial aus dem Stollen verwendet wurde.

Der Bau der Rohrleitungsanlage erforderte die Ausführung von drei Brücken zur Wiederherstellung der Wegverbindungen in dem untern, im Einschnitt liegenden Teil des Tracés. Von diesen in armiertem Beton ausgeführten Brücken hat diejenige der Strasse Netstal-Klöntal die grössten Abmessungen

und zwar eine nutzbare Breite von 4,85 m und eine lichte Weite von 10 m zwischen den Widerlagern.

Das Rohrtracé weist Steigungen bis zu 98,6‰ und eine Anzahl Biegungen im Grundriss und im Aufriss auf, die sämtlich mit Ausnahme der obersten in Verankerungsklotzen verlegt und durch Bogenrohre gebildet sind. Jeder Verankerungsklotz trägt die über ihm liegende, geradlinig verlaufende Rohrstrecke. Jeweilen am obern und untern Flansch der Ankerrohre sind verstellbare Ringe eingebaut, die bei der Montage Korrekturen der Winkel der Bogenrohre ermöglichen. Unterhalb jedes Verankerungsklotzes ist in jedem Strang eine von der Gesellschaft der L. von Roll'schen Eisenwerke in Chus erstellte Expansionsvorrichtung eingebaut (Abb. 67, S. 320).

Die Rohrleitungen, die von J. P. Piedboeuf & Co., Röhrenwalzwerk A.-G., Eller-Düsseldorf, geliefert wurden, sind durchwegs aus geschweissten Rohren mit aufgeschweissten Bunden und losen Flanschen erstellt. Die normale Baulänge der Rohre beträgt 8 m. Die Wandstärke beginnt oben mit 8 mm und nimmt sukzessive von

mm zu mm bis zu 30 mm nach unten zu. Bei den normalen Flanschenverbindungen (Abb. 68, S. 320) sitzen die sorgfältig abgedrehten und zusammengepassten Rohrenden Metall auf Metall aufeinander. In dem einen Rohrende ist eine konische Nut ausgedreht, die eine endlose, runde

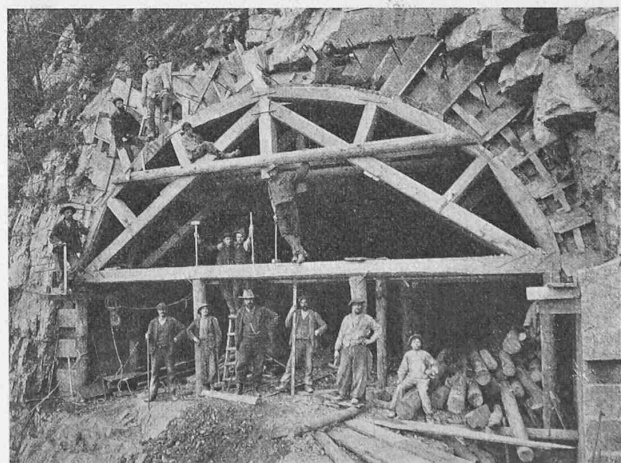


Abb. 60. Das Wasserschloss-Portal im Bau (30. Nov. 1906).



Aetzung von Meisenbach, Riffahrt & Cie. in München.

Seite / page

330 (3)

leer / vide /
blank

Gummischnur aufnimmt. Diese bewirkt dadurch das Abdichten, dass sie durch den Wasserdruk in die konische Nut hineingepresst wird. Um axiales Spiel, zwecks Auswechslung der Gummiringe schaffen zu können, sind die Expansionsvorrichtungen mit Aufzugsschrauben versehen. Bei denjenigen Flanschenverbindungen, die innerhalb Betonklötzen liegen und infolgedessen von aussen nicht mehr zugänglich sind, gestattet die Gestalt der konischen Dichtungskammer die Auswechslung der Gummischnur vom Innern des Rohres aus.

Vor dem Maschinenhaus ist in den Strängen 2 und 3 eine spezielle Rohrverbindung angewendet, die die Uebertragung von Axialspannungen verhindert. Sie wurde in den betreffenden zwischen zwei Verankerungsklötzen fest eingemauerten Rohrstrecken eingeschaltet, um das Auftreten von Zusatzspannungen im Rohrmaterial zu vermeiden (Abb. 68 unten, S. 320).

Gegenwärtig sind Abschlussvorrichtungen nur am oberen Teil der Druckleitungen in diese eingebaut. Es sind aber kurz oberhalb des Maschinenhauses Passtücke eingeschaltet, die später, wenn nötig, gegen Drosselklappen ausgewechselt werden können. Die in der Druckleitungsgalerie untergebrachten Abschlussvorrichtungen, ebenfalls von der *Gesellschaft der L. von Roll'schen Eisenwerke* in Clus geliefert, stehen unter einem maximalen Betriebsdruck von rund 4 at. Sie müssen einerseits als automatische Rohrabschlüsse im Falle eines Rohrbruches funktionieren und anderseits die Druckleitungen vollkommen dicht abschliessen können.

Diese doppelte Funktion wurde zwei hintereinandergeschalteten Drosselklappen übertragen. Die eine derselben ist als automatischer Rohrabschluss ausgebildet und dient ausserdem, zusammen mit der anderen, zur Schaffung eines vollkommen dichten Abschlusses. Der Raum zwischen den zwei Drosselklappen ist zu diesem Zwecke mit einer Entwässerungsvorrichtung versehen, durch die das Spritzwasser der obern Klappe abgeleitet werden kann, sodass die untere, alsdann nicht mehr unter Druck stehende Klappe gar kein Wasser durchsickern lässt. Diese einfache Anordnung bietet den Vorteil, dass nur Apparate mit ausgeglichenem Wasserdruck angewendet werden, deren Einfachheit grosse Betriebssicherheit gewährt. Die Drosselklappe, die als automatischer Rohrabschluss arbeitet, ist mit einem hydraulischen Servomotor

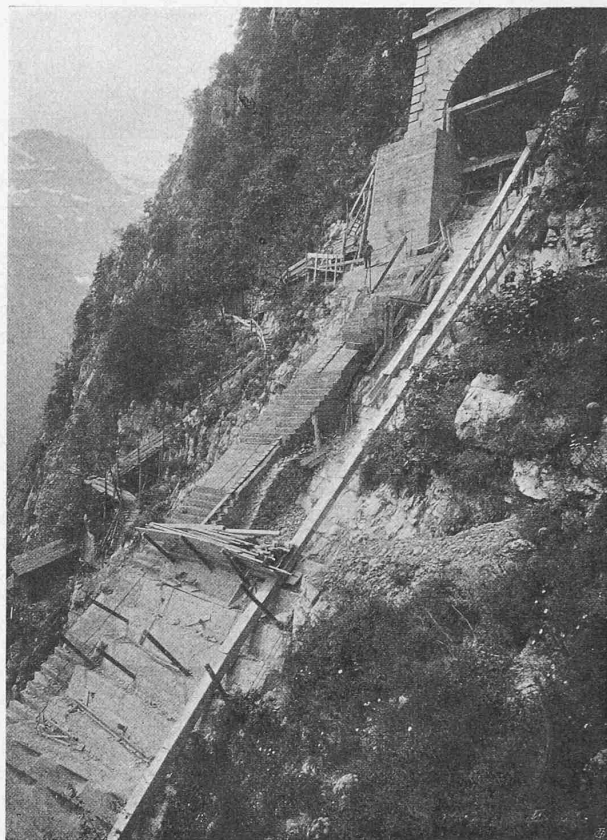


Abb. 63. Oberste Partie des Druckleitungs-Unterbaues (Juni 1907).

und entlang der Leiter im schrägen Schacht geführte Förderleitung. Das Reservoir ist ständig gefüllt zu halten, sodass für die Steuerung der automatischen Drosselklappen Druckwasser von 4 at jederzeit zur Verfügung steht.

Eine Belüftungsvorrichtung zum Einlassen von Luft in die Leitungen beim Funktionieren der automatischen Rohrabschlüsse ist nicht vorhanden, da die Rohre ge-

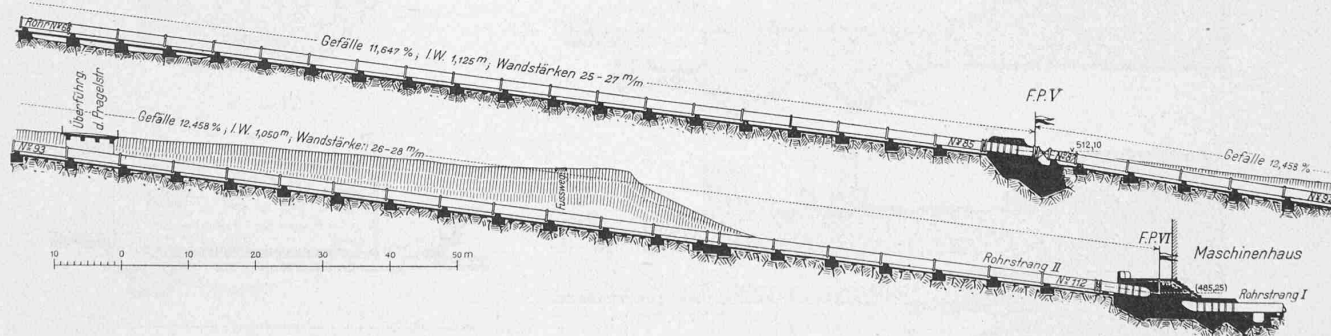


Abb. 59. Längsschnitt der Druckleitung von Rohr Nr. 66 (einschliesslich) bis F. P. VI bei der Zentrale. — Masstab 1:1000.

sehen, die andere ist für Handantrieb eingerichtet. Letztere, die ihrer Einfachheit wegen den Störungen am wenigsten ausgesetzt ist, wurde als oberster Abschluss eingebaut, sodass nötigenfalls unter deren Schutze die automatisch arbeitende Drosselklappe demontiert werden kann (Abb. 69, S. 321).

Für die Beschaffung des Druckwassers zur Betätigung der hydraulischen Servomotoren der automatischen Klappen wurde eine kleine Pumpenanlage, die ihr Wasser dem Stollen entnimmt, in der Druckleitungsgalerie untergebracht. Sie fördert das Wasser in ein im linken Widerlager der obern Wasserschlosskammer angebrachtes Reservoir von rund 3000 l Inhalt durch eine durch den Zapfen hindurch

nügend stark dimensioniert sind, um bei Vacuumbildung den äussern Luftdruck aufzunehmen. Dieser Umstand ist auch insofern nützlich, als für die Beschleunigung der Wassersäule in der wenig geneigten Strecke innerhalb der Druckleitungsgalerie auch Depressionen mitherausgezogen werden können. Für die Entlüftung der Leitungen beim Anfüllen sind Schieberhahnen dicht unterhalb den automatischen Drosselklappen angebracht. Die Entleerung der Leitungen erfolgt durch die mit Handantrieb versehenen 150 mm Leerlaufschieber, die in der Rohrstrecke vor dem Maschinenhaus am tiefsten Teil der Leitungen angebracht sind, und vom Maschinensaal aus bedient werden (Abbildung 64, Schnitt G.H.).

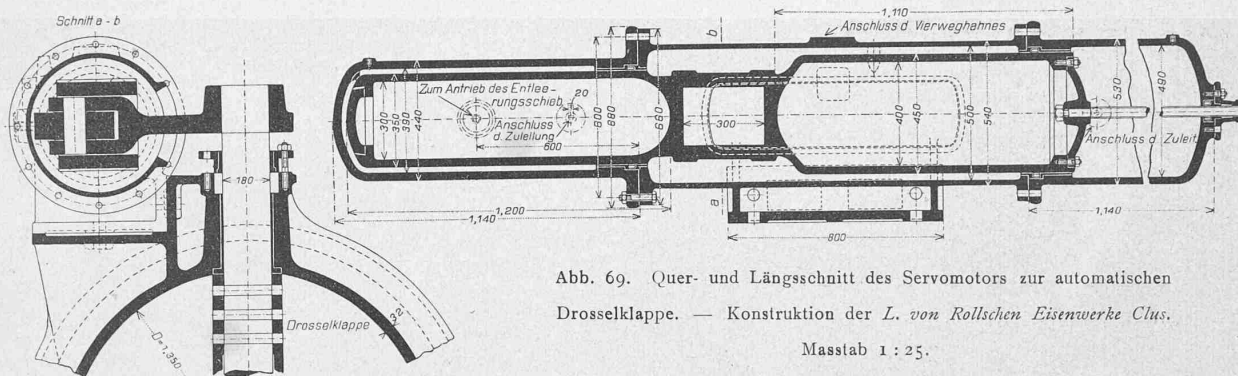


Abb. 69. Quer- und Längsschnitt des Servomotors zur automatischen Drosselklappe. — Konstruktion der L. von Roll'schen Eisenwerke Clus.

Massstab 1:25.

Als Material für die Rohre wurde weiches Siemens-Martin-Flusseisen mit einer Bruchfestigkeit von 34 bis 40 kg/mm^2 und mit einer Dehnung von im Minimum 25% bei 20 cm langem Probestab verwendet. Für die Berechnung der Rohrwandstärke wurde angenommen, dass der Wirkungsgrad der Längsnähte 90% beträgt, und dass beim maximalen Betriebsdruck Materialbeanspruchungen bis zu ungefähr 8,5 kg/mm^2 eintreten dürfen. Die Formstücke für die Turbinenabzweigungen vor dem Maschinenhaus sind teils aus Stahlguss, teils geschweisst. Als Gehäusematerial für Armaturen, wie Expansionsbüchsen, Drosselklappen u. s. w. ist bei Drücken bis zu 6,5 at Grauguss und bei höheren Drücken Stahlguss angewendet.

Die Rohre liegen bei den in Abständen von 8 m angeordneten Stützpfählern auf Blechsätteln auf, die durch Winkelleisensegmente in dem Pfeilermauerwerk verankert sind. Die Rohrleitungsanlage vor dem Maschinenhause ist zwecks Vermeidung von Temperaturschwankungen bis auf Höhe des Vorplatzes mit kiesigem und erdigem Material eingedeckt. Für den Einstieg in jeden Rohrstrang dienen je drei Mannlöcher, das eine in der Druckleitungsgalerie, das andere beim Gefällsbruch am Fusse des Berges und das dritte vor dem Maschinenhaus. An jede Druckleitung ist ein registrierendes Manometer angeschlossen. Sowohl diese

fällsbruch am Fusse des Berges angelegt ist, und zunächst für den Röhrentransport dienste, ist mit allen Sicherheitseinrichtungen versehen, die seitens des Schweiz. Eisenbahndepartements für die Anlage von Drahtseilbahnen zur Personenbeförderung vorgeschrieben sind. Die Seilbahn ist eingeleisig, der Wagen hängt an einem Seilende, während das andere Ende des Seiles an der Windentrommel befestigt ist. Die Winde mit elektrischem Antrieb ist bei der untern Station aufgestellt; in der oberen Station befinden sich nur die für die Seilführung nötigen Um- und Ablenkrollen. Der Wagen ist mit Zangenbremsen ausgerüstet und dementsprechend der Oberbau ohne Zahnstange (Abb. 70, S. 322).

Als Schienenprofil für den Oberbau dient eine Spezialschiene mit keilförmigem Kopf und einem Gewicht von 27 kg/m . Auf jeden Geleisestoss von 10 m Länge entfallen 11 Schwellen aus Winkelleisen. Zur Aufnahme des Bremsschubes erhielt ausser den Stosslaschen jede Schiene zwei Zwischenlaschenpaare, die die Bremskraft auf die Schwellen übertragen. Alle Schwellen sind in der Betonplatte des Rohrleitungs-Unterbaues einbetoniert und verankert. Als Kabel dient ein Stahldrahtseil von 36 t Bruchfestigkeit, das aus sechs Litzen mit je 19 Drähten von 1,7 mm Durchmesser besteht.

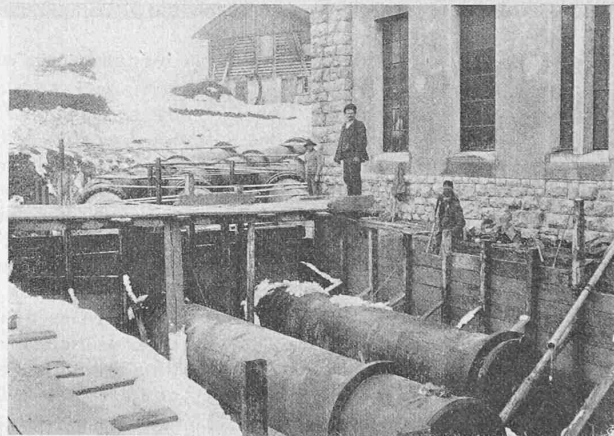
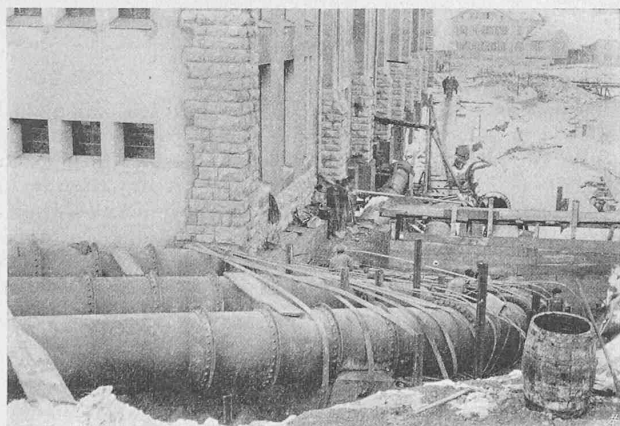


Abb. 65 und 66. Verankerungsklotz VI an der obren Maschinenhausecke, vor Einbetonierung der Druckleitungen (27. Febr. 1908).

wie auch die Ausschalter für die Fernsteuerung der Drosselklappen sind in einem Feld der Niederspannungsschalttafel auf der Kommandostelle im Maschinenaal aufgestellt. Die Eisenteile innerhalb der Druckleitungsgalerie sind mit Bleiminium und auf der freien Leitungsstrecke bis zum Maschinenhaus mit Ferrubronfarbe gestrichen. Bei der eingedeckten Strecke vor dem Maschinenhaus kam eine besondere Anstrichmasse als Rostschutz zur Anwendung.

Die Drahtseilbahn.

Die bleibende Seilbahnanlage, geliefert von der Gesellschaft der L. von Roll'schen Eisenwerke, Giesserei, Bern, die rechts der Druckleitungen zwischen dem Wasserschloss und dem Ge-

Die untere Station ist etwa 10 m rechts des Tracé angebracht und deren Oberbau so gestaltet, dass der Wärter den Bahnwagen während der Fahrt fast auf der ganzen Strecke beobachten kann. Das Seil wird um eine Umlenkrolle von 1,5 m ϕ seitlich abgelenkt und zur Winde geführt. Diese ist für zwei Geschwindigkeiten gebaut, wobei für den Personentransport die Geschwindigkeit von 1 m/sek in Betracht kommt; die kleine Geschwindigkeit beträgt 0,4 m/sek. Das Seil wird auf eine Gusstrommel aufgewickelt; zur Erzielung einer regelmässigen Aufwicklung ist eine entsprechende Schalthvorrichtung angebracht. Die Trommel ist mit einem Stahlgussrad verschraubt und dreht sich lose auf einer festen Achse. Ein weiterer Gusstirtrieb und ein Gussrad mit



Abb. 70. Blick auf die Steilpartie der Druckleitung mit beiden Seilbahnen, während der Rohrmontage (1. Mai 1908).

Rohrhautkolben besorgen die Uebersetzung zu dem 60 PS Dreiphasenwechselstrommotor, der mit 1000 Uml./min läuft. Als Sicherheitsvorrichtungen besitzt die Winde eine Handspindelbremse und eine automatische Bremse, welch letztere

auf vier verschiedenen Arten in Tätigkeit gesetzt wird und zwar:

1. bei Geschwindigkeitsüberschreitungen um 15 bis 20 % vermittelt eines Zentrifugal-Regulators,

2. bei Unterbruch der Energie-lieferung, durch einen Elektromagnet,

3. durch eine automatische, elektrische Abstellvorrichtung in den Endstellungen vermittelt eines Indicators und

4. durch Pedal vom Maschinisten.

Die automatische Bremse ist eine

Gewichtsspindel-Bremse; in allen vorerwähnten Fällen wird das Gewicht zum Fallen gebracht. Sobald die automatische Bremse zur Wirkung kommt, wird jeweils die Strombahn automatisch unterbrochen durch einen mit der Bremse in Verbindung stehenden Notausschalter, damit nicht bei Bremsungen der Motor noch gleichzeitig arbeiten kann. Die automatischen Bremsvorrichtungen treten überdies auch dann in Funktion, wenn das Seil schlaff wird (Abb. 71 und 72).

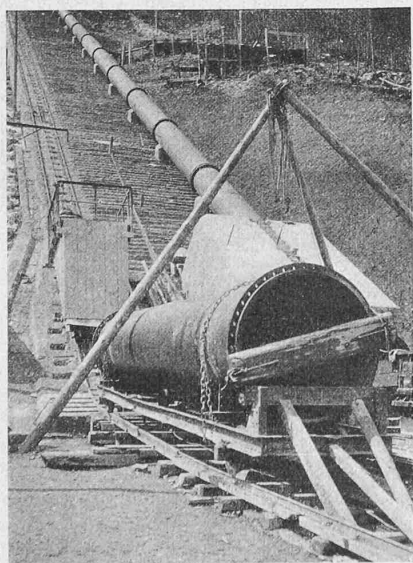


Abb. 74. Rohrtransport-Anhängewagen.

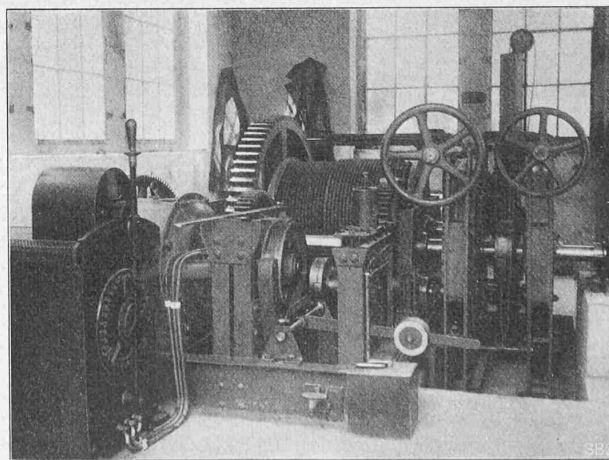


Abb. 72. Antriebswinde der definitiven Seilbahn.

Der Wagen ist mit einer bei 85% Gefälle horizontalen Plattform, die ringsherum ein Geländer hat, versehen; sein Gestell ruht auf zwei Radsätzen mit Stahlgussrollen und trägt die automatische Bremse mit zwei Zangenpaaren, von denen jedes auf eine Schiene arbeitet, sodass die Bremskraft zentrisch auf das Geleise wirkt. Durch Ausführung einer Spezialkonstruktion ist dafür gesorgt, dass beide Zangenpaare ungefähr gleich starke Bremskraft erzeugen. Die Bremse wirkt automatisch bei Seilbruch, ferner kann sie auch durch ein Pedal vom Führer eingeschaltet werden und drittens kann sie als Handbremse benützt werden. Sie ist für eine Bremskraft von rund 8500 kg gebaut (Abb. 73).

Bis auf diejenigen des zweitobersten Verankerungsklotzes sind die Seiltragrollen normaler Konstruktion. An der erwähnten Stelle mussten, da das Tracé konkav ist, besondere Seildruckrollen mit horizontaler Achse angebracht werden, um zu verhindern, dass das relativ leichte Seil bei den grossen Seilspannungen abgehoben werde. Durch eine Kombination der Kurve in der Bahnebene mit der Ausrundungskurve in der vertikalen Richtung konnte die Anordnung so getroffen werden, dass das Seil nach dem Passieren des Wagens automatisch unter die Druckrollen zu liegen kommt.

Für die Röhrenmontage benutzte man einen Spezial-Wagen, der an den beschriebenen Hauptwagen angehängt und für ein leichtes Abladen der Rohre besonders eingerichtet war (Abb. 70, 74 und 75).

Die Leerlaufleitung.

Die 830 m oberhalb des Wasserschlosses an den Druckstollen angeschlossene, durch das Fenster II geführte Leerlaufleitung dient hauptsächlich zur Entleerung des Stollens bei Revisionen, nachdem sie vorübergehend während der Bauzeit zur Wasserabgabe an die Fabriketablismente Verwendung fand. Sie ist als Druckleitung berechnet und gebaut, weil zur Zeit deren Ausführung noch nicht feststand, ob einzelnen oberhalb der Zentrale gelegenen Fabriken Ersatzkraft oder die minimale Wassermenge von 1400 l/sek, zu deren Bezug sie berechtigt waren, geliefert werde. Für den letzteren Fall war der Bau einer kleinen Zentrale zur Ausnützung dieser Wassermenge bei einem Gefälle von 230 Meter in Aussicht genommen.

Die Leerlaufleitung, geliefert von J. P. Piedboeuf & Cie., Röhrenwerk A.-G., Eller (Düsseldorf), hat einen Durch-

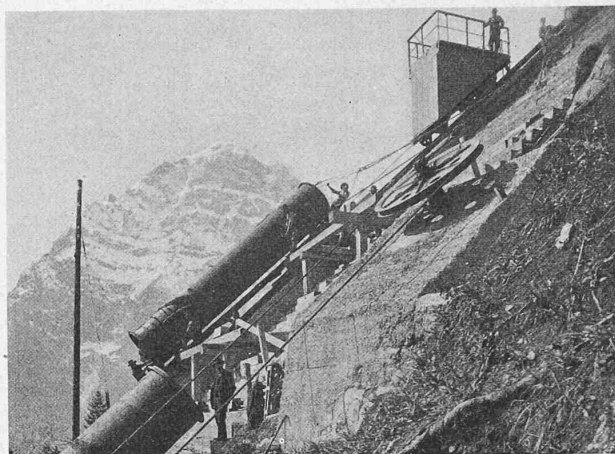


Abb. 75. Rohrtransport auf der Steilstrecke (1. Mai 1908).

messer von 700 mm entsprechend einer sekundlichen Geschwindigkeit von 3,65 m bei Abgabe von 1400 l/sek und vermag als Leerlauf arbeitend beim tiefsten Seespiegel eine Wassermenge von 8 m³/sek bei rund 20 m/sek Geschwindigkeit zu führen, wobei das ganze Gefälle durch die Reibung verzehrt ist. Das Tracé der 332 m langen Leerlaufleitung verläuft im Grundriss vollkommen geradlinig und weist im Aufriss ausser einem starken Gefällsbruch im oberen Teil nur geringfügige Winkel auf. Der Unterbau wurde möglichst einfach gehalten und konnte ohne grosse Arbeiten in der Bergschutthalde fundiert werden. Der Anschluss der Leerlaufleitung an den Stollen ist ähnlich gestaltet wie derjenige der Druckleitungen. Das Anschlussrohr wurde so tief als möglich angelegt, um die Stollensohle wasserfrei machen zu können. Dem oberen flach verlaufenden Teil der Leerlaufleitung, der 1000 mm l. W. hat, wurde das nötige Gefälle gegeben, damit beim

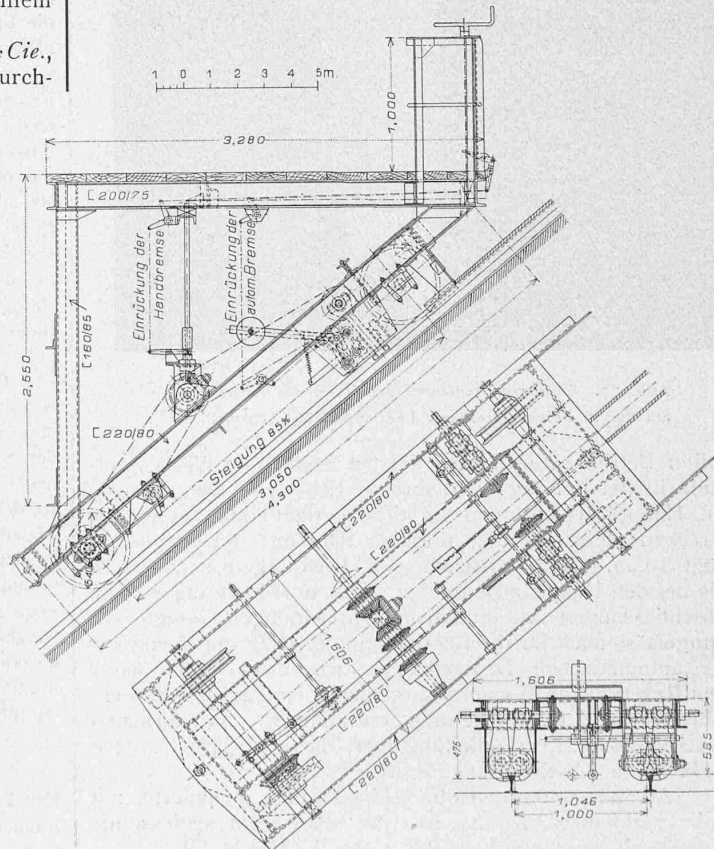
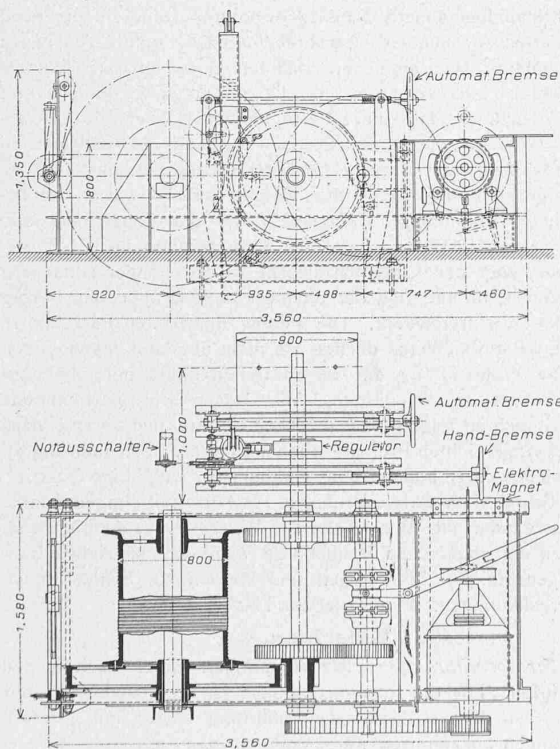


Abb. 71 und 73. Antriebswinde und Wagen der definitiven Seilbahn. — 1:50. — Konstruktion der L. v. Röllschen Eisenwerke, Giesserei Bern.

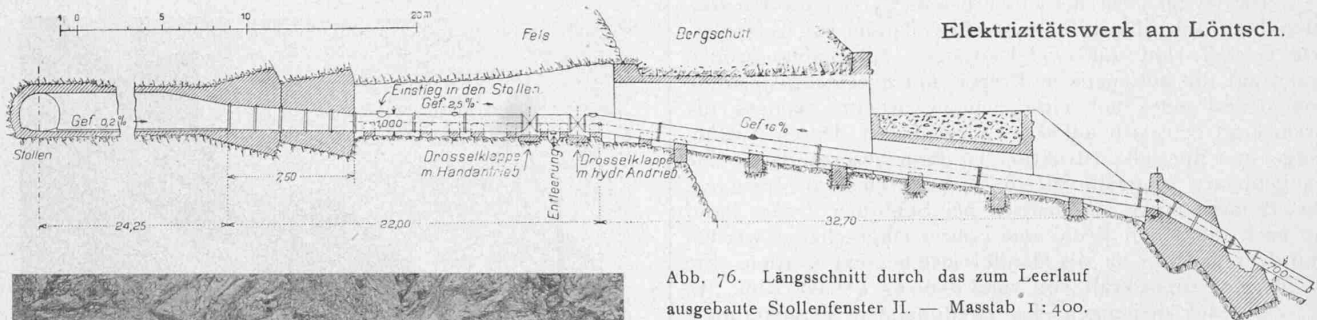


Abb. 76. Längsschnitt durch das zum Leerlauf ausgebaut Stollenfenster II. — Masstab 1 : 400.

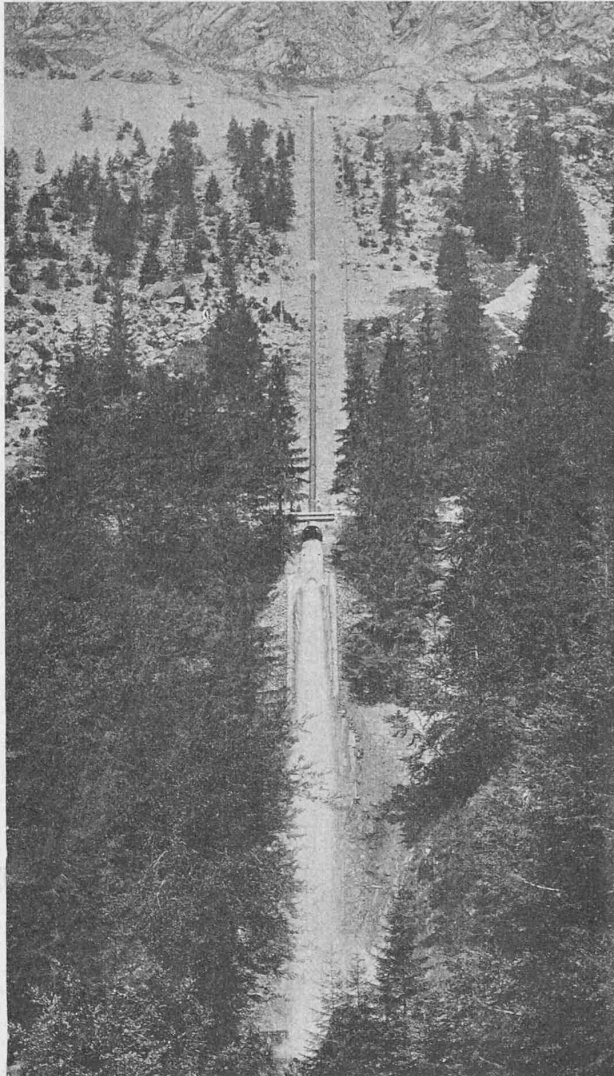


Abb. 77. Blick vom rechtsseitigen Rand des Bütenertobels auf die in Betrieb stehende Leerlaufleitung (Oktober 1907).

vollen Betrieb während des tiefsten Seestandes die Wassersäule in der Leitung nicht abreisst (Abb. 76). Ähnlich wie die Hauptdruckleitungen ist die Leerlaufleitung in gerade Strecken unterteilt. Die normale Baulänge der Rohre beträgt 10 m. Die Flanschen und Dichtungen sind gleich wie bei den Hauptrohrleitungen. Das dort in Bezug auf die Abschlüssungen und Expansionsvorrichtungen Gesagte gilt sinngemäss auch für die Leerlaufleitung. Für die Steuerung der automatischen Drosselklappe wird das Druckwasser dem Reservoir im Wasserschloss durch eine auf der Stollensohle verlegte Gasrohrleitung entnommen. Im normalen Zustand ist die Leerlaufleitung leer, da sie an ihrem untern Ende keine Abschlüssung besitzt.

An das unterste Rohr schliesst eine gemauerte, mit Holz verkleidete Rinne an, die das herauschiessende Wasser bis kurz oberhalb der Löntschschlucht führt.

(Forts. folgt.)

Zwei moderne Quartierpläne in Zürich.

II.

Bebauungsplan des Rietergutes.

Zu diesem Wettbewerb waren die folgenden vier Zürcher Architektenfirmen bzw. Architekten eingeladen worden: Pflughard & Häfeli, Bischoff & Weideli, Eugen Probst und Max Müller (jetzt Gemeindebaumeister in St. Gallen), ferner Architekt Emil Moser in Biel. Die Bewerber hatten zu liefern: Einen Lageplan 1:500 mit Einzeichnung der Strassen und Häuser; eine Vogelperspektive aus S-W zur Veranschaulichung der Häusergruppierung; Grundrisse und Fassaden 1:200 von drei Häusern samt Gartenanlagen dazu; eine Kostenberechnung der gesamten Strassen- und Kanalisationsbauten, kubische Kostenberechnung für alle Häuser nebst Erläuterungsbericht auch über die künstlerischen Gesichtspunkte für die Entwürfe. Jeder den Programmbestimmungen entsprechende Entwurf wurde mit 1500 bis 2000 Fr. honoriert. Bezüglich Anfertigung der definitiven Pläne und der Bauleitung war freie Hand vorbehalten. Die Begutachtung der Projekte hatte Professor Theodor Fischer in München übernommen.

Aus den begleitenden Programmbestimmungen sei noch folgendes erwähnt. Das in Betracht fallende Gebiet wird begrenzt: östlich durch eine zu projektierende Verbindung der Schulhausstrasse mit der Scheideggstrasse, südlich durch die Brunastrasse (ehemalige Stockgasse), westlich durch die Waffenplatzstrasse und nördlich durch die Gablergasse. Scheideggstrasse und Waffenplatzstrasse sind annähernd horizontal, während die Gablergasse und Brunastrasse, wie das ganze Bauareal, stark nach Westen fallen. Für die Parzellierung dieses Gebietes war gewünscht, dass der obere Teil mit bessern Einfamilienhäusern (8 bis 12 Wohnräume) und entsprechend grossen Gärten zu bebauen ist, während auf dem untern Teil gegen die Waffenplatzstrasse einfachere Beamtenhäuser in Parzellen von 500 bis 800 m² vorzusehen waren. Es war in erster Linie darauf Bedacht zu nehmen, dass die zu errichtenden Häuser alle *ein einheitliches Gepräge* zeigen, künstlerisch durchaus befriedigen und mit den zu jedem Haus zu projektierenden Gärten *eine harmonische Anlage* ergeben. Die Motive des Zürcher-Hauses waren der Berücksichtigung empfohlen. Demgemäss war das Zusammenbauen von zwei und drei Häusern gestattet. Die Bestimmung der Raumzahl für die längs der Waffenplatzstrasse zu erstellenden einfachen Beamtenhäuser, für die sich der oben erwähnte Gruppenbau besonders eignet, war freigestellt. Die bereits überbauten Parzellen in der N-W-Ecke des Gebietes durften als nicht überbaut angenommen und in die Projektierung der neuen Ueberbauung miteinbezogen werden. Soweit das Programm. Wir lassen wie gewohnt das Experten-Gutachten folgen und schicken diesem nur voraus, dass keines der eingereichten Projekte ohne weiteres der Ausführung zu Grunde gelegt werden konnte, dass vielmehr der endgültige Quartierplan auf Grund einer Skizze Professor Fischers (mit einigen Aenderungen) entstanden ist. Wir lassen den Wettbewerbsentwürfe auch diesen, von der städtischen Baubehörde samt der speziellen Bauordnung genehmigten Plan folgen und werden am Schluss noch darauf zurückkommen. Prof. Theodor Fischer schreibt:

Gutachten.

A. Strassenführungen. Die Hauptlinien ähneln sich in den fünf Entwürfen. Für die Scheideggstrasse ist im wesentlichen nur fraglich, ob sie der schlanken Durchführung wegen mit grössern Erdbewegungen auszuführen wäre, oder ob man sich ganz ans Gelände anschmiegt. Pflughard & Häfeli, Probst und das eine Projekt