

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 55/56 (1910)
Heft: 4

Artikel: Elektrizitätswerk am Lötsch
Autor: Ehrenspurger, J.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-28737>

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: 22.02.2026

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

Die Bauten für das eidgenössische Schützenfest in Bern 1910.

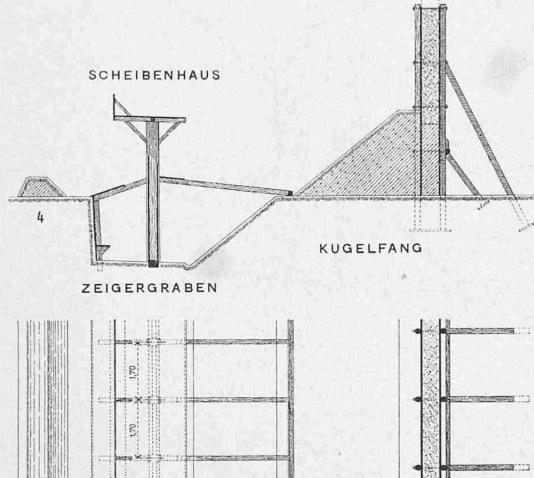


Abb. 10. Schnitte und Grundriss vom Scheibenhaus und Kugelfang.
Masstab 1 : 200.

Abbildungen 9 und 10 zu entnehmen. Den eigentlichen Kugelfang hinter den Scheiben bildet ein 2,50 m hoher Erdwall. Zum unschädlichen Absangen der auf den Boden aufschlagenden Tiefschüsse dienen drei Gellerfänger, 1 m hohe Erdwälle, deren erster unter der II. Höhenblende angeordnet ist; sie sind im Lageplan Abbildung 8 ange deutet. Die Höhen und Entferungen sind wieder so bestimmt, dass ein Geschoss, das einen Gellerfänger noch knapp überfliegt, vom nächstfolgenden aufgefangen wird, bevor es auf den Boden aufschlagen kann. Zwischen dem ersten Fänger und dem Schiesstand wird der Boden unmittelbar vor dem Fest gepflügt. Auf diese Weise ist das Schussfeld nach allen Richtungen derart eingegrenzt, dass nur ein schmaler Streifen mit den Scheiben und ihren Nummern vom Schiesstand aus sichtbar bleibt, wie in Abb. 11 zu sehen. Von Seiten der S. B. B. ist eine militärische Expertenkommission mit der Begutachtung dieser Sicherungseinrichtungen beauftragt worden, die deren Zweckmässigkeit bestätigt hat.

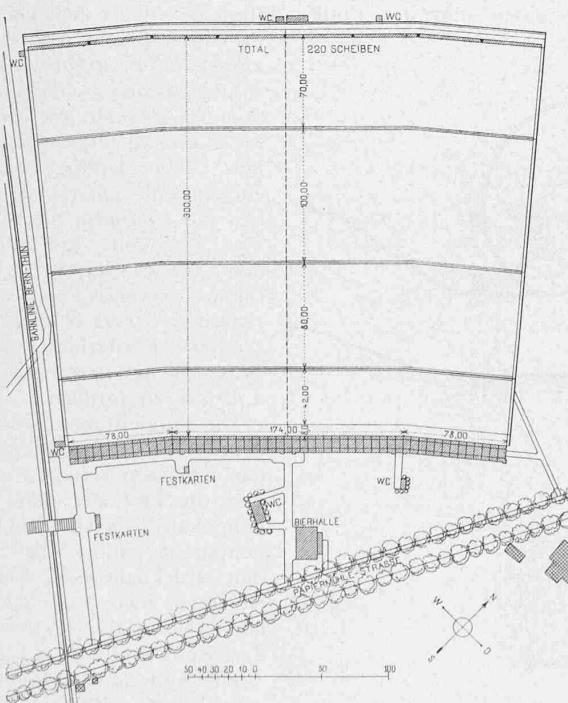


Abb. 8. Lageplan der Schiessanlagen. — Masstab 1:5000.

Das Scheibenhaus ist nach Patent Schellenberg, Zürich, eingerichtet; der Scheibenabstand beträgt von Mitte zu Mitte 1,70 m, jener der Schützenstände nur 1,50 m. Daraus ergab sich die leicht divergierende Grundrissform des Schussfeldes. Im Schiesstand sind fünf Stände für Stehendschützen, alle übrigen für Knieendschiessende eingerichtet. Es kommen zur Vermeidung von Gedränge sog. Gewehrordner zur Anwendung (Abb. 12), ausserdem läuft hinter den Schützenständen ein 2,80 m breiter Gang, zu dem nur die Schützen Zutritt haben. Längs der hintern Seite sind die für den Schiessbetrieb nötigen Bureaux und Verkaufsstellen für Doppel, Munition usw. in reichlichem Mass vorgesehen; auch ist hier allzuhitzigen Schützen Gelegenheit zu kalten Duschen gegeben. Die ganze Länge des Schiessstandes beträgt 330 m, jene des Scheibenhauses 386 m. Die Verbindung mit dem Festplatz stellt die schon erwähnte 8 m breite Passerelle über die Thunerlinie und nach dem Schiessplatz Wilerfeld eine solche von 3 m über die Oltenerlinie her, die auf einem Weg längs der Thunerlinie erreicht wird. Zu erwähnen bleiben noch auf jedem der Schiessplätze je eine Bierhalle sowie die nötigen W.-C.-Anlagen. — Entwurf und Bauleitung für alle Arbeiten auf den Schiessplätzen lag in den Händen der Architekten Lutstorf & Mathys in Bern.

Die Gesamtbaukosten der Anlagen auf dem Festplatz sind zu 180 000 Fr., jene der Schiessanlagen zu 150 000 Fr. veranschlagt.

Elektrizitätswerk am Löntsch.

Von Ingenieur *J. Ehrensperger* in Baden.

(Schluss.)

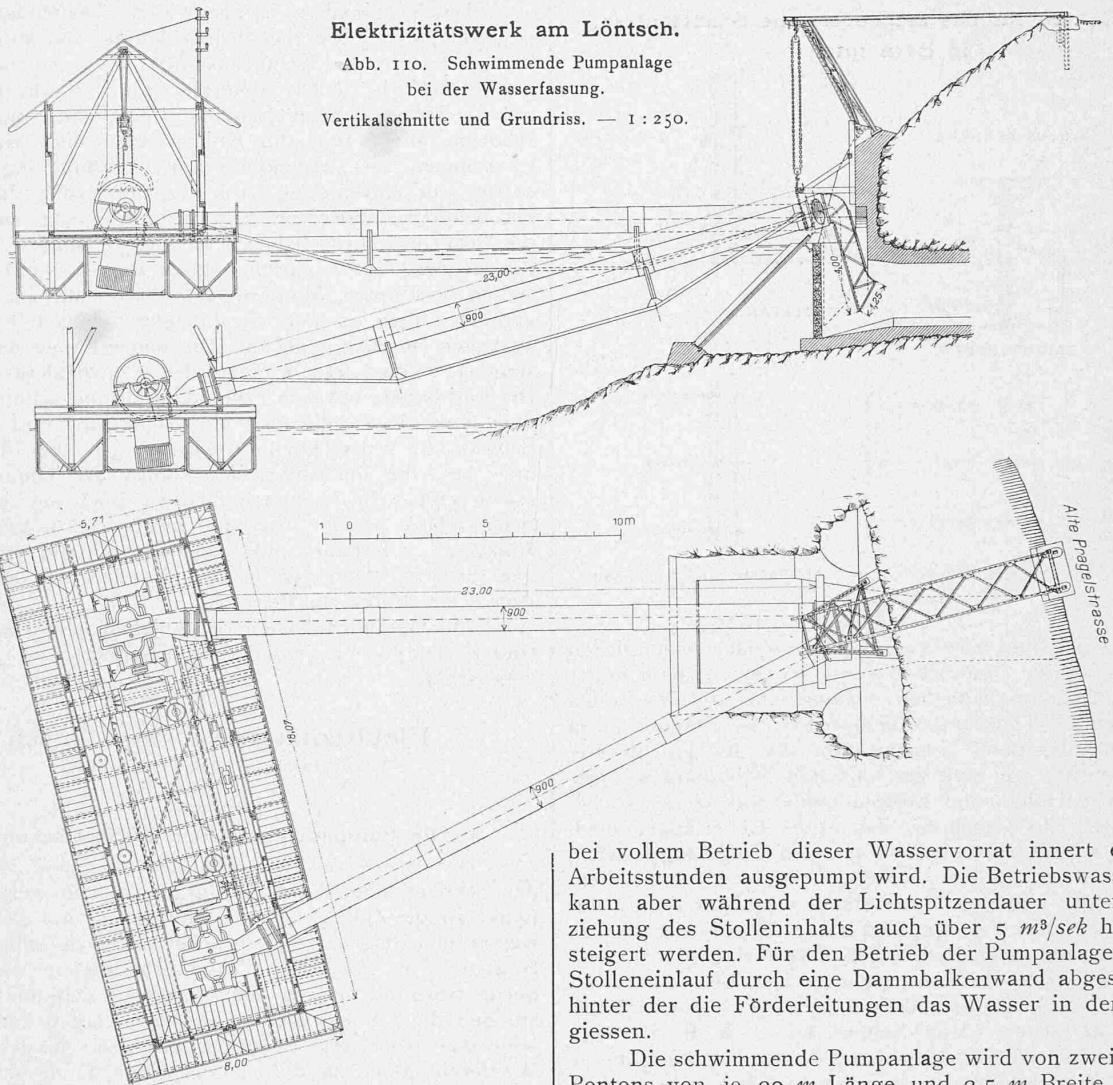
Die Pumpanlage an der Wasserfassung.

Der See erreicht seinen tiefsten Stand vor Eintritt der Schneeschmelze im Einzugsgebiet, von welchem Zeitpunkt an die Zuflüsse wieder anwachsen und das Betriebswasser übersteigen (vergl. Tabellen und Diagramme Bd. LV S. 210). Bei normalen Wasserverhältnissen wird dieser tiefste Seestand erst an dem spätesten Zeitpunkt erreicht, auf den die Schneeschmelze erwartet werden kann. Nach abnormal trockenen Sommern dagegen müsste man die Wasserentnahme im Winter einschränken, um nicht Gefahr zu laufen, dass der tiefste zulässige Seestand vor Eintritt der Schneeschmelze erreicht wird und in diesen Fällen kalorische Reserveanlagen zur Erzeugung von Aushilfskraft herangezogen werden müssten. Träte dann aber die Schneeschmelze früher ein, so verbliebe im See ein unbenütztes Wasserquantum, dessen Energieequivalent in den kalorischen Anlagen bereits erzeugt worden wäre. Dieses zu vermeiden ist der Zweck der Pumpanlage. Wenn im Herbst der normale Wasservorrat nicht aufgespeichert werden konnte, wird die Wasserentnahme so reguliert, dass der Seespiegel schon auf den frühesten anstatt auf den spätesten Beginn der Schneeschmelze bis auf Stollenscheitel sinkt, worauf, falls die Schneeschmelze später eintreten sollte, eine weitere Seesenke mit Hülfe eben dieser Pumpanlage vorgenommen wird. Ueber die Zeitspanne zwischen frühestem und spätestem Eintritt der Schneeschmelze gibt nachstehende Zusammenstellung für die letzten elf Jahre Aufschluss, wonach dieselbe 26 Tage im Maximum betrug (18. März bis 14. April).

Eintritt der Schneeschmelze im Einzugsgebiet.

Jahr	1900	1901	1902	1903	1904	1905
Datum	12.	4.	25.	20.	18.	25.
	April	April	März	März	März	März
Jahr	1906	1907	1908	1909	1910	
Datum	1.	19.	12.	7.	14.	
	April	März	April	April	April	

Die Pumpenanlage ermöglicht die Ausnützung der zwischen den Koten 826,00 und 820,00 gelegenen Wasserschicht, die einen Inhalt von rund 5 Millionen m^3 besitzt. Die Fördermenge der Pumpen beträgt 5 m^3/sec , sodass

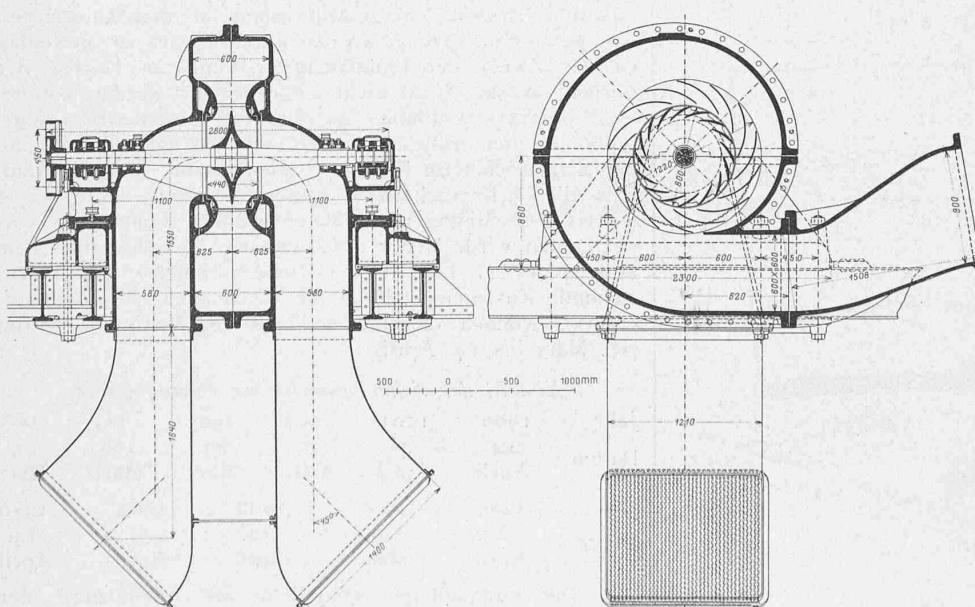


Elektrizitätswerk am Lötsch.

Abb. 110. Schwimmende Pumpanlage

bei der Wasserfassung.

Vertikalschnitte und Grundriss. — 1:250.

Abb. 111. Zentrifugalpumpe der schwimmenden Pumpanlage für $Q = 2,5 \text{ m}^3/\text{sek}$, $H = 6 \text{ m}$, $n = 370$.
Gebaut von Brown, Boveri & Co. in Baden. — Maßstab 1:50.

bei vollem Betrieb dieser Wasservorrat innert etwa 280 Arbeitsstunden ausgepumpt wird. Die Betriebswassermenge kann aber während der Lichtspitzendauer unter Heranziehung des Stolleninhalts auch über $5 \text{ m}^3/\text{sek}$ hinaus gesteigert werden. Für den Betrieb der Pumpenanlage wird der Stolleneinlauf durch eine Dammbalkenwand abgeschlossen, hinter der die Förderleitungen das Wasser in den Stollen gießen.

Die schwimmende Pumpenanlage wird von zwei eisernen Pontons von je 20 m Länge und 2,5 m Breite, geliefert von *Wartmann, Vallette & Cie.* in Brugg, getragen. Auf den Pontons liegt eine kräftige Balkenlage, welche die Maschinen und den Boden aufnimmt; über dem Ganzen

ist eine hölzerne Schutzhütte aufgebaut. Es sind zwei horizontalachsige Zentrifugalpumpen von *Brown, Boveri & Co.*, Baden, aufgestellt, jede mit einem Drehstromasynchronmotor gekuppelt, der bei 370 Uml/min , mit Strom von 500 Volt, 300 PS an der Welle leistet. Jede Pumpe vermag bei einer zwischen 0 und 6 m variierenden Förderhöhe eine Wassermenge von 2,5 bis 2 m^3/sek zu fördern.

Die Saugleitungen besitzen keine Rückschlagklappen; das Anlassen erfolgt, nachdem die Luft aus dem Pumpengehäuse durch eine Kolbenpumpe entfernt ist. An den Druckhals jeder Pumpe ist unter Zwischenschaltung einer Drosselklappe eine Förderleitung von 0,90 m lichter Weite und 20 m Länge angeschlossen. Beide Förderleitungen vereinigen sich in

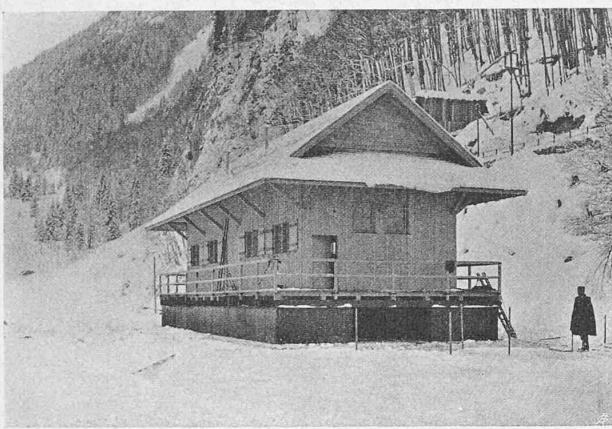


Abb. 112. Schwimmende Pumpanlage im (zugefrorenen) Klöntalersee.

einem durch eine Scheidewand in zwei Hälften geteilten Ausgusskästen, der über dem Stolleneinlauf an zwei Flaschenzügen von 12,5 t Tragkraft hängt. Sie sind mit Sprengwerken ausgerüstet, deren Obergurte die Rohre selbst bilden. Sie dienen so auch als Druckorgane für die Verankerung der Pontons und bilden als solche zusammen mit den Pontons ein Dreieck. Da die Höhenlage der Pumpen mit dem Seespiegel sich ändert, diejenige des Ausgusskastens dagegen unveränderlich bleibt, musste in das System ein Gelenk eingeschaltet werden. Zu diesem Zwecke sind die Pumpengehäuse in Sätteln drehbar gelagert, sodass überall feste Verbindungen zwischen Pumpenhals und Ausgusskästen gemacht werden konnten. In der Schutzhütte haben, außer den Pumpenaggregaten, eine Luftpumpe und eine weitere Zentrifugalpumpe mit Antriebsmotor Aufstellung gefunden; letztere dient als Ballastpumpe zur Einstellung der erforderlichen Eintauchtiefe der Pontons. Die elektrische Energie für den Pumpenbetrieb liefert eine über Schacht II der Wasserfassung installierte Transformatorenstation, enthaltend zwei Dreiphasen-Oeltransformatoren von je 300 KVA Leistung und einem Uebersetzungsverhältnis von 8000/500 Volt nebst Schalteinrichtungen und einem Stationstransformator für die Beleuchtung. Die Energiezuführung zu den Pumpen geschieht durch drei zwischen Schacht I und den Pontons gespannte, blanke Kupferseile von je 100 mm² Querschnitt.

* * *

Die Projekte für das Elektrizitätswerk am Löntsch, sowie die rechnerischen und zeichnerischen Unterlagen sind ausschliesslich durch die Aktiengesellschaft für angewandte Elektrizität „Motor“ in Baden ausgearbeitet worden. Diese Gesellschaft führte auch die im Mai 1905 in Angriff genommenen Bauarbeiten in eigener Regie aus; die Leitung derselben lag in den Händen des „Baubureau Glarus“, eines Zweigbüros der Firma. Der bauliche Teil der Anlage ist bis auf den Staudamm, der im Laufe dieses Jahres vollendet wird, fertiggestellt. Alle drei Rohrleitungen sowie fünf Maschinengruppen befinden sich im Betrieb, das letzte Maschinen-Aggregat ist gegenwärtig in Montage begriffen. Sämtliche Bauplätze waren von Anfang an vom Elektrizitätswerk Beznau mit elektrischer Energie versorgt.

Das Gesamtprojekt und namentlich der Gedanke, durch Aufstauung des Klöntalersees, die ganze demselben jährlich aus dem Einzugsgebiet zufließende Wassermenge zu verwerten, sowie durch elektrische Kupplung des Löntsch-

werkes mit dem Beznauwerk die Ausnützung des letzteren nahezu zu verdoppeln, röhren von Herrn Ing. A. Nizzola, Direktor der A.-G. Motor her. An den Detailstudien des Projektes haben vorwiegend die Herren Ingenieure J. J. Dübendorfer, C. Brodowski und der Verfasser dieses Beitrages Anteil genommen. Die Leitung und Oberaufsicht über den baulichen Teil der Anlage führte bis Ende 1908 Herr Oberingenieur P. Cavalli, dem Herr Oberingenieur C. Brodowski in seiner Funktion folgte. Die Leitung des „Baubureau Glarus“ ist Herrn Ingenieur C. Bronner übertragen worden.

Die Bauausführung ist nicht ohne Unfälle vor sich gegangen; ihr sind leider einige Menschenleben zum Opfer gefallen. Es sei an dieser Stelle des anlässlich der Druckleistungsproben am 22. Mai 1908 tödlich verunglückten Ingenieurs Gustav Weinmann gedacht.

Eisenbahn und Wasserstrassen.

Die der vierten Sektion des VIII. Internationalen Eisenbahnkongresses vorgelegte Frage über den „Einfluss der Wasserstrassen auf den Verkehr der Eisenbahnen als Zubringer und als Konkurrent“ dürfte heute auch in der Schweiz allgemeines Interesse beanspruchen.

Von der ständigen Kommission waren dafür als Berichterstatter ernannt worden: G. R. Jebb aus Birmingham, W. E. Hoyt aus Rochester (N. Y.), C. Colson und L. Marlio aus Paris. Die Schlussfolgerungen der Berichterstatter die von der Sektion, nach der Zeitung des Kongresses, der Plenarversammlung als Resolution beantragt wurden, stimmen darin überein, dass die Kanäle und schiffbaren Flussläufe im allgemeinen eine viel bedeutendere Rolle als Konkurrenten denn als Zubringer der Eisenbahnen spielen.

Als die *Verteilung des Verkehrs* hauptsächlich beeinflussende Umstände werden namhaft gemacht:

Der *Transportpreis* ist gewöhnlich auf dem Wasserwege niedriger als auf der Eisenbahn, namentlich deshalb, weil die Eisenbahn tarife in der Absicht aufgestellt werden, für das Anlagekapital eine möglichst gute Verzinsung zu sichern, während bei den Wasserstrassen die Staaten entweder das Kapital liefern und den Unterhalt besorgen, ohne irgend ein Entgelt zu fordern, oder sich mit Abgaben begnügen, die nur ausnahmsweise die Unterhaltungskosten decken. In England liegen die Verhältnisse anders; dort sind die Transporte auf innern Wasserstrassen für grosse Entfernung selten geworden. Sofern die Eisenbahnen volle Tariffreiheit besitzen, so dass sie nicht gehalten sind, die aus Konkurrenzrücksichten ermässigten Tarife auch auf andere Transporte ausdehnen zu müssen, können sie den Wettbewerb mit Wasserstrassen von geringer Ausdehnung, vielen Schleusen und stark gekrümmtem Lauf aufnehmen und billigere Ansätze als diese gewähren. Dagegen können sie ihre Tarife nicht auf diejenigen Ansätze herabbringen, die auf grossen

Flüssen mit geringem Gefälle und gut reguliertem Flussbett (wie Rhein, Wolga), anwendbar sind, und sie müssen immer beträchtlich höher bleiben als diejenigen auf den grossen Seen, die Binnenmeeren ähnlich sind.

Die *Gebühren* bei Abgang und Ankunft üben auf die Wahl zwischen Eisenbahn und Wasserweg einen starken Einfluss aus, insbesondere dann, wenn nur das eine der beiden Verkehrsmittel die Niederlassung des Absenders oder diejenige des Empfängers direkt bedient. Dieser Einfluss ist bei geringen Entfernungen beinahe entscheidend. Die Konkurrenz entsteht erst bei mittlern Entfernungen, und je länger der Transportweg wird, umso mehr gewinnt

oder verliert die Eisenbahn an Boden, je nachdem ihre Tarife staffellartig rasch fallen oder aber mit der Entfernung proportional bleiben.

Die *Dauer des Transportes* ist auf der Eisenbahn erheblich geringer, ausgenommen solche Strecken der Wasserstrassen, deren Verhältnisse die Anwendung mächtiger Dampfmotoren gestatten.

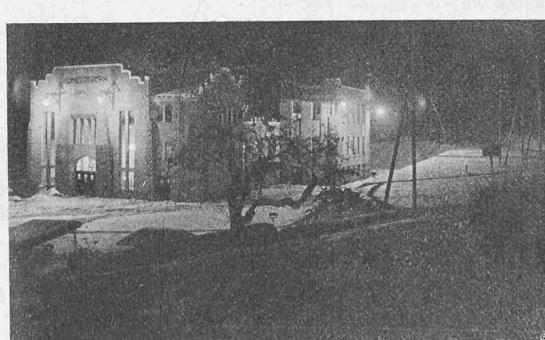


Abb. 113. Zentrale bei Nacht. Arch. Kuder & v. Senger.