

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 85/86 (1925)
Heft: 23

Artikel: Das Kraftwerk Amsteg der Schweizerischen Bundesbahnen
Autor: Studer, Hans
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-40233>

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: 28.01.2026

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

z. B. allgemein bekannt, dass kupferne Rohre, die lange Zeit Schwingungen ausgeführt haben, schliesslich so spröde werden, dass sie brechen. Um sie wieder in ihren ursprünglichen zähen Zustand zurückzuversetzen, werden sie ausgeglüht. Das ist eine Erfahrung, die nur an Kupfer und Messing, nicht aber an Eisen und Aluminium beobachtet wird, die im Gegenteil dabei zähe werden.

Für die praktische Wertung ist es natürlich sehr wichtig, zu erfahren, ob ein Baustoff infolge einer Wechselbeanspruchung spröder oder zäher wird, da davon wesentlich die Gefahr eines Dauerbruches abhängt. Der praktische Betrieb erfordert, dass eine ausgezeichnete Stelle im Baustoff, an der die Spannung besonders hoch ansteigt, bei

oftmaligem Spannungswechsel nicht zu Bruch geht. Durch die Wechselbeanspruchungen ändern aber viele Baustoffe ihre Eigenschaften wesentlich und zwar nur an dieser einen besonders hoch beanspruchten Stelle, die unter Umständen Längenabmessungen von nur einem Bruchteil eines Millimeters haben wird. Für die Haltbarkeit des Stückes ist es wichtig, dass der Baustoff *nach der Veränderung* an dieser einen Stelle stark dämpfungsfähig ist, damit die ausgezeichnete Stelle durch einen erheblichen plastischen Anteil an der Gesamtverformung entlastet werden kann. Die Feststellung der Festigkeitseigenschaften des noch keinen Wechselbeanspruchungen ausgesetzten Baustoffes genügt deshalb nicht für die Wertung.

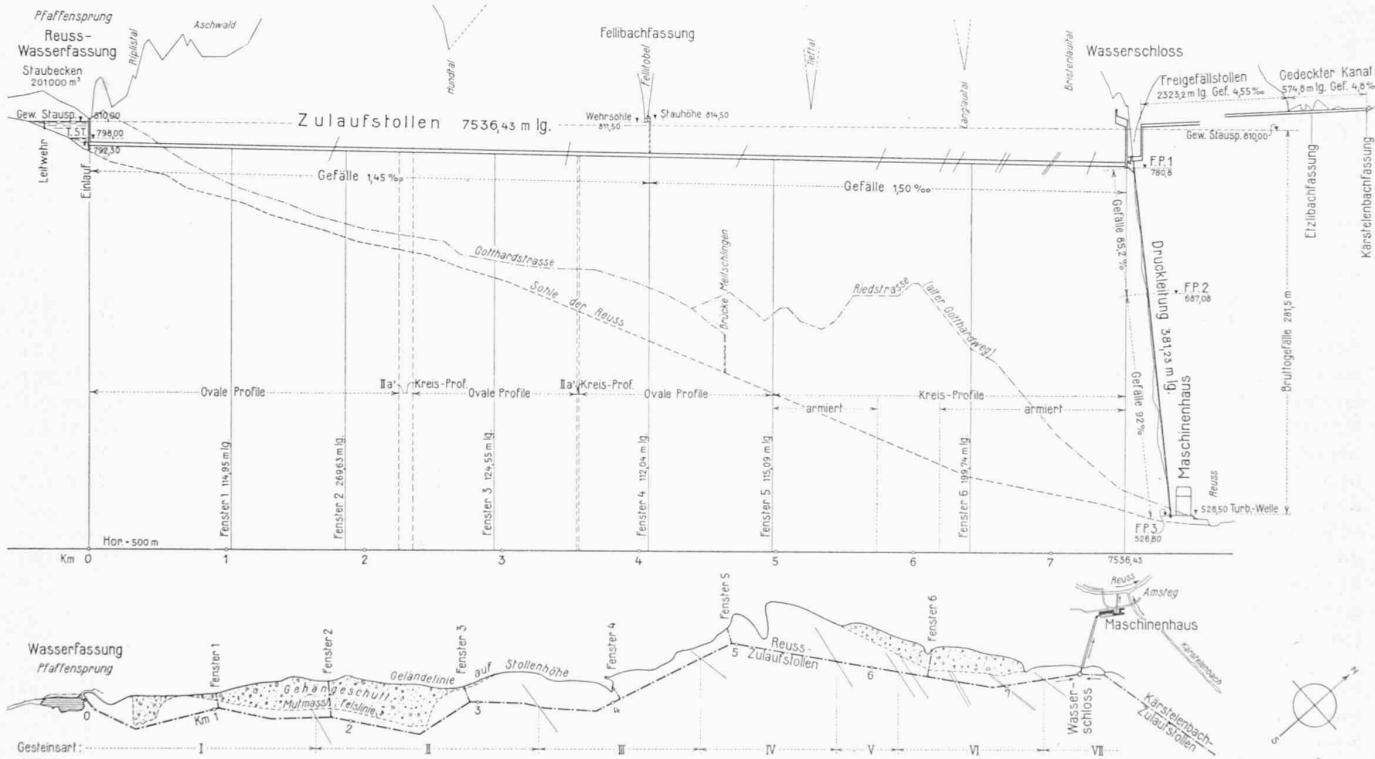


Abb. 29. Längenprofil und Horizontalschnitt des Druckstollens (samt Kärstelenbach-Zuleitung) zum Kraftwerk Amsteg der S. B. B. — Längen 1:50 000, Höhen 1:5000.

Legende der Gesteinsarten: I. und II. Zentraler Aaregranit (I Augengneiss, II Massiger Z. A.). [Bergbaulicher Charakter: Massig, geschlossen, sehr standfest. Wenige Stellen starker geschiefert und klüftig. Ab Km. 0,050 Bergschläge, besonders stark in der unteren Hälfte der Zone.] — III. Biotit-Injektionsgneisse [Massig bis schieferig und feinschichtig, Schieferflächen teils talkig] — IV. Hornblendeschifer und Glimmerschiefer. — V. Biotit-Hornfelse und Biotit-Gneisse. [Zone IV und V: Meist sehr massig und geschlossen, lokal stärker geschieferte, weichere und weniger standfeste Partien.] — VI. Serizit-Chloritgneisse und Schiefer mit Einlagerungen von kohligem Tonschiefern (sedimentär) und Quarzporphyren (Ganggesteine), diese zum Teil übergehend in Serizit-Schiefer. [Standfest bis weniger oder (in kurzen Strecken) nicht standfest, entsprechend geringerer, bankiger oder stärkerer Schichtung, bis zu stark blättrigen, gebrächen, fast druckhaften Einlagerungen (schwarze carbonische Schiefer).] — VII. Chlorit-Serizit-Gneisse. [Sehr standfest, vereinzelte wasserführende Klüfte.]

Das Kraftwerk Amsteg der Schweizerischen Bundesbahnen.

Von Dipl. Ing. HANS STUDER (Zürich), gew. Bauleiter des Kraftwerkes Amsteg.

Fortsetzung von Seite 261.¹⁾

Der Zulaufstollen.

Von der Wasserfassung in der Pfaffensprungschlucht führt der 7535 m lange Druckstollen durch den rechten Talhang, den Fuss des Bristenstock-Massivs, unter einer Reihe von Lawinentälern hindurch bis dicht oberhalb des, an der Mündung des Kärstelenbaches (Maderanertal) in die Reuss gelegenen Dorfes Amsteg. Grundriss und Höhenlage dieses Stollens zeigt die Abbildung 29 (auch Uebersichtskarte Abbildung 2, Seite 230).

Der Zulaufstollen, der einen lichten Querschnitt von 6,5 m², ein Gefälle von 1,5% aufweist und bei gefülltem Staubecken eine maximale Wasserförderung von rd. 21 m³/sek ermöglicht, ist durch sechs Seitenstollen von 112 bis 270 m (von denen fünf dauernd zugänglich bleiben und gegen den Hauptstollen durch eiserne Drucktore abgeschlossen sind) in sieben Abschnitte von 825 bis 1445 m Länge geteilt.

¹⁾ Auf Seite 257 (Nr. 21), Spalte rechts, 17. Zeile von unten, bitten wir das Wort „weisungsgemäss“ zu streichen. Red.

Die Tiefenlage des Zulaufstollens im Berghang wurde so gewählt, dass sein Verlauf im massiven Felsen bei einer maximalen Felsstärke auf Stollenhöhe von 40 bis 50 m gesichert erschien. Da in den obersten drei Stollen-Kilometern der Felsoberfläche Gehängeschutt bis auf über 200 m Stärke vorgelagert ist, wurden die obersten drei Seitenstollen als Sondierstollen vorgetrieben und auf Grund dieser Aufschlüsse, sowie topographischer Aufnahmen der sichtbaren Felsoberfläche die Tiefenlage des Stollens im Berghang festgelegt. In der Tat ist der Stollen nirgends aus dem anstehenden Felsen herausgetreten.

Der Stollenscheitel liegt am Einlauf 14,80 m, am Stollenende 25,85 m unter dem normalen Stauspiegel (Krone der Staumauer) von 810,00 m ü. M. Der hydrostatische Druck, den der Stollen bei einem Katastrophen-Hochwasser von etwa 350 m³/sek auszuhalten hat, beträgt, bezogen auf das Stollenzentrum, am Stollenende 30,35 m. Dazu kommt der hydrodynamische Stoß, die sogenannte Amplitude, die für

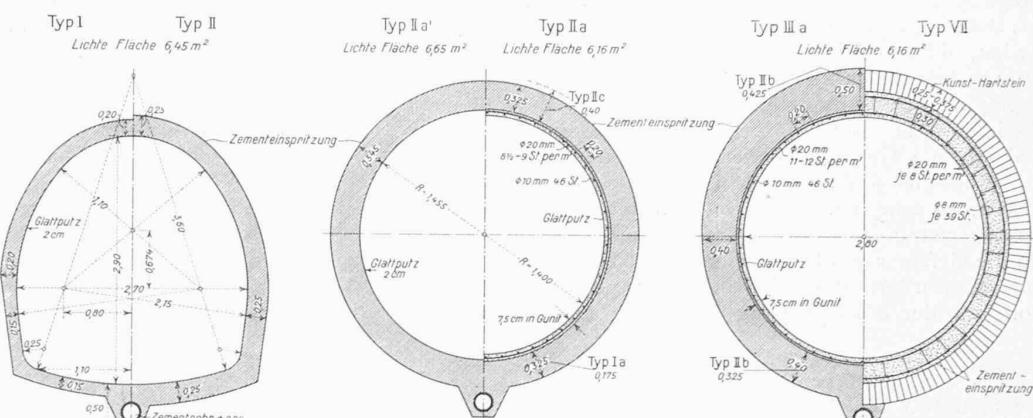
plötzliches Abstellen sämtlicher sechs Turbinen zu etwa 5 m errechnet wurde, was einen totalen innern Wasserdruk am Stollenende von etwas über 35 m ergibt.

Die geologischen Verhältnisse des Zulaufstollens, die prognostisch durch die Geologen Prof. Dr. A. Heim und Dr. W. Staub (Zürich) untersucht wurden, ergaben sich nach derdiagnostischen Feststellung des Geologen Prof. Dr. E. Hugi (Bern) im ausgebrochenen

Stollen als die folgenden (vergl. die Legende zu Abb. 29):

Der Zulaufstollen durchfährt den mittlern Dritteln der Nord-Südausdehnung des östlichen sogenannten Aarmassivs, dessen granitischer Kern zur Carbonzeit in die aus Sedimenten und eruptiven Gesteinen bestehende, durch frühere Gebirgsfaltung aufgestaute Erdrinde heraufdrang und diese ältern Gesteine durch Kontaktmetamorphose in Hornfels, Biotit-, Serizit- und Chloritgneisse und Serizit-Chlorit-Schiefer umwandelt; diese bilden zur Hauptsache die Schieferhülle des Granites. Bei der tertiären Alpenfaltung wurde dann diese metamorphe Schieferhülle von Süden nach Norden über den heraufgequollenen Granitkern überstülpt und zum Teil in den Granitkern eingefaltet. Die obere $3\frac{1}{2}$ km des Stollens durchfahren nun den Granitkern (zentraler Aaregranit) selbst, die unteren 4 km die grösstenteils kontaktmetamorphe, eingefaltete oder durcheinander geworfene, von eruptiven Injektionen durchsetzte Schieferhülle. Die geologische Diagnose unterscheidet in diesen unteren 4 km fünf Einzelzonen (III bis VII in Abbildung 29).

Eine hochinteressante, überraschende Erscheinung beim Ausbruch des Stollens bildeten die sogenannten Bergschläge, die auf die ganze Länge der Granitzone, besonders stark aber in deren unterer Hälfte, auftraten, eine auch vom Bau des Simplon-Tunnels her bekannte Erscheinung, bei der Gesteinsteile mit starkem Knall von der Ausbruchswand abspringen. Beim Simplon-Tunnel erklärte man diese Erscheinung hauptsächlich aus dem durch die Schaffung des Ausbruch-Hohlraumes hervorgerufenen Auslösen innerer, durch die gewaltige Gebirgsüberlagerung im Gestein entstandener Spannungen. Für Amsteg, wo die Erscheinung, zum ersten Mal in diesem Umfang, unter ganz andern Verhältnissen beobachtet wurde, trifft diese Erklärung nicht zu, da die Bergschläge auch in Strecken mit geringerer Gesteins-Ueberlagerung, von z. B. weniger als 50 m, auftraten. Am befriedigendsten dürfte unter verschiedenen Erklärungs-Versuchen der sein, dass sich bei Erstarrung aus dem Magma im Granit innere Spannungen, Schrumpf- oder Gussspannungen bildeten, deren labiles Gleichgewicht durch Aufheben eines Teils derselben (Freilegen des Lichtraumes) und Hinzufügen von Zusatzkräften (Temperaturänderung) gestört wird. Diese Erklärung hat sich, insbesondere mit Bezug auf die Temperaturwirkung, durch eingehende Beobachtungen während des Ausbruchs geradezu aufgedrägt und mehr und mehr erhärtet. Die Tatsache, dass die Bergschläge durchwegs im talseitigen Stoss, und dort am stärksten beim Uebergang des Gewölbeschenkels in das Widerlager auftraten, lässt sich statisch verhältnismässig leicht aus den Strukturverhältnissen des Gebirges erklären, ebenso die weitere interessante Tatsache, dass das Abspringen senkrecht zur „Schalung“ des Gesteins erfolgte. Die abgesprungenen Schalen von der Grösse einer Hand bis zu mehreren Quadratmetern wiesen Stärken bis zu nur wenigen Millimetern auf; es zeigte sich auch, dass ihr Krümmungsradius nach dem Abspringen grösser geworden war, sodass eine Schale nicht



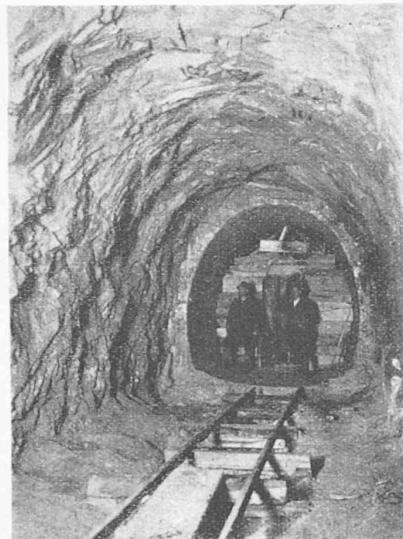


Abb. 33. Profiltyp der oberen 5 km (27. VII. 21).



Abb. 34. Niederbrüche bei Fenster 6 (20. VII. 21).



Abb. 35. Lehrbogen der Kreisprofilstrecken.

Kraftwerke Amsteg und Barberine erstreckte. Gemeinschaftlich mit dieser Kommission studierten die bauleitenden Organe hierauf die für den Amsteger Stollen zu treffenden Massnahmen. Die etwa acht Monate später, im Februar 1921, ausgeführten Abpressversuche zur Feststellung der Wasserdurchlässigkeit des Gebirges der obersten 5 km Stollen bestätigten die Richtigkeit der oben genannten Annahmen der Bauleitung. Ueber die im Amsteger Stollen durchgeföhrten Versuche orientiert in ausgezeichneter Weise der in der „S. B. Z.“¹⁾ veröffentlichte Bericht von Ing. A. Schrafl, Generaldirektor der S. B. B. Wie jenem Bericht zu entnehmen, erstrebten die Versuche neben der Feststellung der Wasserdurchlässigkeit zweier verschiedener Gebirgsarten der obersten 5 km (Augengneiss des zentralen Aaregranits und Biotitinjektionsgneiss), hauptsächlich die Feststellung des Masses der Zusammendrückbarkeit verschiedener Gebirgsarten (Versuch ausgeführt in zwei Gebirgsarten der untersten $2\frac{1}{3}$ km) zur Gewinnung von Grundlagen für die rechnerische Erfassung der Arbeitsverteilung zwischen Stollenauskleidung und Gebirge bei der Aufnahme des innern Wasserdruckes. In dieser Hinsicht führten die Versuche nicht in dem erhofften Masse zum Ziel, was nach Auffassung des Schreibenden auch zu erwarten war. Mit Bezug auf diese Arbeitsverteilung, wenn mit einer solchen gerechnet werden will, und damit auf eine Bemessung der Stollen-Auskleidung wäre man nach wie vor auf gefühlsmässige Einschätzung des passiven Widerstandes der innersten Gebirgs-Zone angewiesen, der nach Ansicht des Schreibenden auf dem betretenen Wege auch nicht durch noch so umfangreiche, übrigens wirtschaftlich unmögliche Messversuche als genügende und einwandfreie Grundlage für die rechnerische Erfassung dieser Arbeitsverteilung festgestellt werden kann. Das Problem der Ausbildung einer Druckstollenauskleidung in nachgiebigem Gebirge bleibt, wenn auch durch die interessanten Amsteger Mess-Versuche in wertvoller Weise mehr in negativer Richtung abgeklärt, in der Hauptsache noch ungelöst. Der Schreibende hegt die Vermutung, dass eine Lösung, wenn sie überhaupt möglich ist, eher auf dem Wege praktischer Versuche, als auf dem des Trachtens nach theoretischer Erfassung gefunden werden kann.

Auf die mehr gefühlsmässige Schätzung blieb man schliesslich auch bei der Bemessung der Eisenbewehrung des Gunit-Mantels des Amsteger Stollens angewiesen, umso mehr, als die grosse Dringlichkeit der Bauvollendung es sowohl bei dieser als auch bei der Bemessung der Betonauskleidung des kreisrunden Profils wie der Auskleidung der übrigen Strecken nicht gestattete, die Ergebnisse der entsprechenden, äusserst zeitraubenden und zum Teil

mühseligen Versuche und deren völlige Auswertung abzuwarten. Die Zeit drängte zu rascher Entscheidung der Bahnorgane und es wurden der Ausführung die in Abb. 30 bis 32 dargestellten Profiltypen zu Grunde gelegt.

Die obersten 4965 m des Stollens sind nach den vertragsgemässen ovalen Verkleidungsprofilen des ursprünglichen Projektes Typen I und II (Abb. 30 und 33) und auf wenige Meter Länge nach einem etwas stärkeren Typ III ausgeführt, mit Ausnahme von zwei Strecken von 103 m und 22 m, die etwas gelockertes Gebirge aufweisen und in denen kreisrunde Betonprofile angewendet wurden, um nötigenfalls einen eisenbewehrten Gunitmantel einzubauen zu können. Dies erwies sich jedoch als überflüssig, indem in diesen Strecken die Betonauskleidung nach den Probe-Abpressungen keinerlei Risse zeigte.

In dieser obersten, rund 5 km langen Stollenstrecke, in der das Gebirge als praktisch genügend wasserdicht angenommen werden durfte, erwies es sich auf mindestens die halbe Länge als so geschlossen und massig, dass auch vom tunnelbaulichen Gesichtspunkte aus eine Auskleidung hätte unterbleiben können, wenn die Bergschläge nicht gewesen wären. Diese erforderten aber aus Gründen der Standfestigkeit wie hinsichtlich Gewährleistung der hydraulischen Leistungsfähigkeit eine Auskleidung.

In den untersten 2571 m wurden die aus den Abbildungen 31 und 32 ersichtlichen Profile mit kreisrundem Lichtraum angewendet, deren Verteilung in Abbildung 29 eingezzeichnet ist. Darnach ist die Strecke Km. 5,736 bis Km. 6,189 in einer Länge von 453 m nach Typ IIa¹⁾, also ohne eisenbewehrten Gunitmantel, 2009 m nach den Profiltypen Ia, IIa, IIb, IIc, IIIa mit diesem Gunitmantel verschiedener Stärken der Eisenbewehrung ausgekleidet. Als Versuchstyp wurde in sechs Einzelstrecken von 7 bis 25 m Länge in mildem talkigem Hornblendeschifer bis leicht plastischem Gebirge (karbonische Tonschiefer) Typ VII angewendet, wobei der äussere Kunststeinring die Pressung, bzw. die Belastung des Gebirges so lange abzufangen hatte, bis der innere, doppeltbewehrte Eisenbetonring, dem er gleichzeitig als äussere Schalung diente, genügend tragfähig geworden war (Abb. 40, S. 289). Bei der Bemessung der Betonstärke, sowie der Eisenbewehrung wurde nicht nur der Grösse des innern Wasserdruckes (in zwei Stufen), sondern gefühlsmässig auch der Qualität des Gebirges Rechnung getragen. Die Typen IIb und IIIa, deren äussere Leibung in der oberen Profilhälfte elliptisch (im Scheitel um 10 cm überhöht) ausgebildet wurde, sind bedingt durch die äussere Belastung, hervorgerufen durch die Ausmauerung von Niederbrüchen im Scheitel, die in der Quarzporphyrostrecke (bei Fenster 6, Abbildung 34) bis zu 6 m Höhe über den Stollenscheitel reichten.

¹⁾ In Band 83, Januar 1924, mit Abbildungen und Diagrammen.

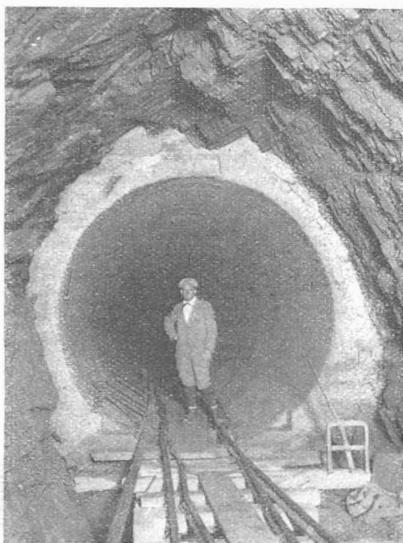


Abb. 36. Fertig betoniertes Kreisprofil ohne Gunitmantel (im Quarzporphy).

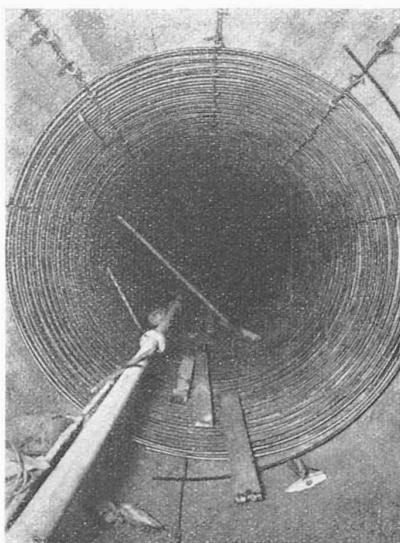


Abb. 37. Montierung der einfachen Armierung für den Gunitmantel.

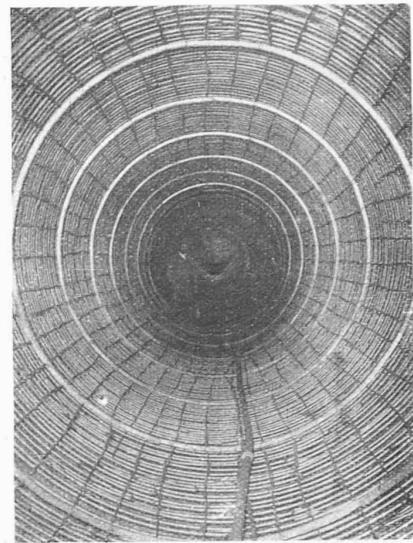


Abb. 38. Fertige Gunitmantelarmierung. (Die weißen Ringe sind hölzerne Lehren.)

Die gefühlsmässige Bestimmung der Eisenbewehrung des Gunitmantels erfolgte in dem Sinne, dass in Strecken mit günstigstem Gebirge eine Verminderung auf 70 %, (Typ IIIa), in denen mit mittigem Gebirge (Typ IIb) auf 85 % der auf die alleinige Aufnahme des vollen innern Wasserdrukkes berechneten Bewehrung vorgenommen wurde, während alle übrigen Strecken Vollbewehrung erhielten.

Bauausführung. Die sechs Seitenstollen, mit deren Bau im März 1917 begonnen worden war, wurden, wie auch der Ausbruch von etwa 10 % der Länge des eigentlichen Zulaufstollens, in eigener Regie ausgeführt, um bei den damaligen unsicheren Preisverhältnissen bessere Anhaltpunkte für die Beurteilung der tatsächlichen Baukosten des Hauptstollens zu gewinnen. Mit seinem Bau wurde im Jahre 1918 begonnen; am 1. Juni 1919 ging der Bau des Zulaufstollens an vier Bauunternehmungen über, von denen zwei je die obersten und untersten 500 m zusammen mit den anschliessenden Bauobjekten: Wasserfassung (mit Staumauer), bezw. Wasserschloss auszuführen hatten.

Ausbruch. In einigen Strecken von insgesamt etwa $3\frac{1}{2}$ km Länge, vorwiegend mit standfeststem Gebirge, wurde der Ausbruch des vollen Profils vorgetrieben, so, dass vor Beginn der Mauerung nur noch eine Regulierung der Ausbruchwand vorgenommen werden musste. Auf die ganze übrige Stollenlänge trieb man einen axialen Soblenstollen von etwa 5 m^2 Querschnitt vor. Die Ausweitung auf volles Profil erfolgte hier in der Regel vor Beginn der Mauerung in einer Stollensektion, in Strecken mit weniger standfestem Gebirge erst unmittelbar vor der betreffenden Stelle.

Die *Bohrung* erfolgte mit Drucklufthämmern. Die 24-stündigen Leistungen an Ausbruch betrugen etwa:

pro Ort im Mittel Max.

in der Granitstrecke (Vortrieb des ganzen

Profils in drei Schichten zu 8 Std.) 1,40 m 2,50 m
in der übrigen Stollenstrecke (Sohlen-
stollen etwa 5 m^2 in zwei Schichten
zu 10 Std.) 1,75 m 5,00 m

Zur Verwendung kamen 100 prozentige Sprenggelatine, Spezialsprenggelatine und die Sicherheitsprengstoffe: Telsit-, Gamsit-, Cheddit-Gelatine.

Mauerung. Das ovale Profil der obersten 5 km (Abbildung 33) wurde in der Reihenfolge Widerlager, Gewölbe, Sohle, das kreisrunde Profil (Abbildungen 35 und 36) dagegen, mit Ausnahme der Strecke Km. 2,245 bis 2,348, in der man die Sohle zuletzt ausführte, von der Sohle aus betonierte, und zwar grundsätzlich in einem Zug, um die Bildung von Arbeitsfugen zu vermeiden; es gelang nach einiger Uebung, den Arbeitsunterbruch (Aufstellen der

eisernen Lehrbögen unmittelbar nach dem Betonieren der Sohle) auf etwa eine halbe Stunde herabzubringen. Widerlager und Gewölbe konnten in der Regel ganz ohne Unterbruch betoniert werden; wo, wie in Strecken mit Einbau oder aus andern Gründen, ein Unterbruch im Betonieren von länger als einer Stunde eintreten musste, wurde die Verminderung der Beton-Zugfestigkeit in den entstandenen Arbeitsfugen durch entsprechenden Eisenquerschnitt ersetzt. Der für die Betonierung verwendete Schotter und Sand wurde in guter Eigenschaft durchwegs aus den besten Teilen des Stollenausbruchs gebrochen; eine systematische künstliche Körnung dieser Materialien konnte der Bauverhältnisse halber nicht vorgenommen werden. Schotter und Sand, wie der durchwegs verwendete Portland-Zement wurden durch zahlreiche amtliche Normenproben geprüft, sämtliche Anmach-Wässer wiederholt chemisch untersucht, ebenso das im Stollen angefahrene Bergwasser von 22 Stellen.

Das Mischungsverhältnis betrug in den obersten 7 km Stollen 250 kg, in den untersten 500 m, im Wasserschloss, sowie für Typ VII 300 kg Portland-Zement pro m^3 Schotter (nicht Kies-Sandgemenge). Der Sandzusatz betrug das Hohlvolumen des Schotters vermehrt um 10 bis 15 % des Schotter-Raumvolumens. Die Mischung des Beton erfolgte maschinell; vor jedem Seitenstollen war eine Brech-, sowie eine Beton-Mischkanlage aufgestellt. Vor dem Einbringen des Beton wurde, wo die Beschaffenheit des Gebirges dies gestattete, die Ausbruchwand von losen Gesteinstrümmern gesäubert und mit Druckwasser und Druckluft reingefegt. Für die Widerlager und die Sohle wurde leicht plastischer, für das Gewölbe weniger plastischer Beton verwendet und im ganzen Profil meist mit Druckluftstampfern in üblicher Weise eingestampft. Versuche mit Gussbeton zeigten kein befriedigendes Ergebnis. Aussergewöhnliche Schwierigkeiten bereitete das Einbringen des Beton in die engmaschige Eisenarmierung nach Typ VII; die Arbeit gestaltete sich äusserst mühselig und damit kostspielig, ohne qualitativ völlig zu befriedigen.

Die Ausführung der mit Rundreisen bewehrten, 75 mm starken Mörtelauskleidung (auf 2009 m Stollen-Länge) geschah in folgender Weise: Einbauen der in Längen von 4,10 und 4,40 m vor dem Seitenstollen abgebogenen 20 mm Haupteisen in fortlaufender Spirale, mit Stoßüberbindung von 35 cm ohne Haken, in Verbindung mit den Längseisen, die ihrerseits an in den Beton eingelassenen Haken befestigt waren (Abbildung 37). Einbringen des Mörtels, auf eine Strecke von etwa 80 m versuchsweise von Hand am ganzen Profilumfang, durch Anwerfen mit der Kelle in mehreren Schichten. Grösstenteils (mit Ausnahme der

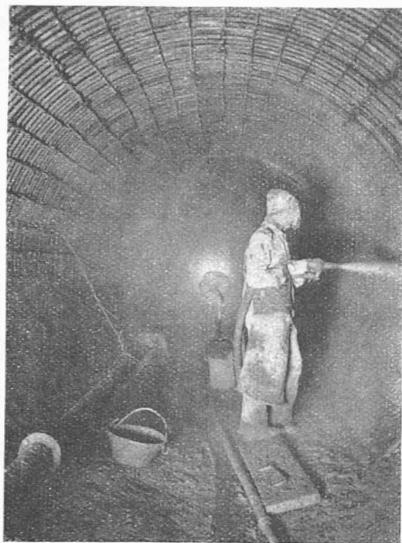


Abb. 39. Gunitierung der einfachen Armierung.
(Vergl. Abb. 31 rechts, Abb. 37 und 38.)



Abb. 40. Doppelarmierung mit Kunststeinring,
Versuchstyp VII. (19. VII. 1921.)



Abb. 41. Torkretierung eines Versuchsrings
mit Doppelarmierung, Typ VII. (29. III. 1921.)

untersten 500 m Stollen) wurde auch die Sohlenpartie mit 1,80 m bis 3,80 m Abwicklung von Hand eingebracht. Im übrigen Profilteil (in den untersten 500 m Stollen auf ganzen Profilumfang), wurde der Mörtel mit der amerikanischen Zementkanone angeschleudert (gleichzeitig im Betrieb waren vier Kanonen oder Guns), und zwar, auf drei Viertel der Länge, in mehreren Schichten von insgesamt 55 mm Stärke, während der innerste, 20 mm starke, abgeglättete wasserdichte Verputz in üblicher Weise von Hand aufgebracht wurde. In den untersten 500 m wurde indessen auch der innere Verputz mit der Zementkanone aufgetragen.

Da der mit der Zementkanone aufgebrachte Mörtel, der „Gunit“, eine grössere Dichte und Festigkeit besitzt, als der von Hand angeworfene, konnte die Zementdosierung von 600 kg Portland-Zement auf 400 kg pro 1000 l Sand vermindert werden. Die mit der Zementkanone erzielten Leistungen an fertiger Gunit-Röhre (Bewehrung + Gunit + wasserdichter Verputz) betragen: pro Arbeitstelle (eine Zementkanone) im Mittel 10 bis 11 m, im Maximum 13 m, oder 88 bis 97 m² bzw. 115 m², je in zwei Arbeitsschichten zu zehn Stunden. Es mag hier erwähnt sein, dass die Zementkanone, und zwar die vorübergehend im Gebrauch gewesene deutsche Form, der „Tector“, im Stollen in Amsteg zum ersten Mal in der Schweiz verwendet wurde.

Zementmilch- oder Zementmörtel-Einspritzungen zur Ausfüllung allfälliger Hohlräume zwischen Auskleidung und Gebirge wurden in der im Bauvertrag von Anfang an vorgesehenen Weise unter einem Luftdruck von bis zu 6 at ausgeführt, und zwar so lange und so häufig, bis der Erfolg gesichert erschien, was festgestellt wurde durch Kontrollausbrüche oder durch Abklopfen mit besondern Instrumenten, die das geübte Ohr auch kleine Hohlräume durch den Beton der Auskleidung hindurch erkennen liessen. Im übrigen gibt der bereits erwähnte Bericht über die Druckstollenversuche (in Band 83) noch weitere Einzelheiten über diese Zement-Hinterpressungen, sowie auch Auskunft über die Ergebnisse der Probe-Abpressungen des fertigen Stollens, sodass auch in dieser Hinsicht darauf verwiesen werden kann.

Um die Ausführung der Stollenmauerung, vor allem der Sohle zu erleichtern, ist fast auf die ganze Stollenlänge eine sogenannte Drainageleitung aus 20 cm weiten Zementröhren unter oder in die Sohle einbetoniert worden, teils in der Stollenaxe, teils am bergseitigen Widerlager gelegen, in die die Bergwässer sorgfältig eingeleitet wurden. Diese Zementrohrleitung, die durch jeden Seitenstollen ins Freie führt, hat man nach Fertigstellung des Stollens provisorisch verschlossen, sodass sie jederzeit wieder geöffnet werden kann.

(Forts. folgt.)

Zum „Messehaus“-Wettbewerb in Hamburg.

Die ganz ungewöhnliche Grösse, in der hier ein modernes Bureauhaus zu planen und einer Stadt einzugliedern war, rechtfertigt eine kurze Betrachtung der beiden erstprämierten Entwürfe dieses Wettbewerbs auch in unserem Blatt, wobei wir die wichtigsten Daten der deutschen Fachliteratur entnehmen.

Programm. Das neue Gebäude soll die gegenwärtig in der Stadt zerstreuten Musterlager der verschiedenen Branchen unter Wahrung ihrer Selbständigkeit in sich aufnehmen. Laut Programm war die Anordnung so zu treffen, dass die in sich abschliessbaren Ausstellungsräume einzeln mit Kontorräumen in Verbindung stehen sollten; ein dauernd vorhandenes Personal von Exportagenten soll dem Aussteller die Anstellung eigener Verkäufer ersparen. Es war eine vermietbare Gesamt-Nutzfläche von etwa 175000 m² vorzusehen, wovon nach früheren Messe-Erfahrungen 100000 m² auf Ausstellungsräume und 75000 m² auf Bureauräume entfallen. Der Baugrund von 18000 m² wurde von der Regierung zur Verfügung gestellt. Das Gebäude wird 20000 Bewohner aufnehmen, und muss für weitere 20000 Besucher Platz bieten; es ist also etwa doppelt so gross als das Metropolitan Building in New York. Die Grösse des Hauses wird einigermassen anschaulich, wenn man hört, dass zur Beleuchtung rund 60000 Glühlampen, zur Heizung stündlich an 30 Mill. kcal nötig sind, dass das Wasser- und Elektrizitätsnetz dem einer modernen Mittelstadt entspricht, und dass sechs Aufzüge für Fahrzeuge, 14 Lastenaufzüge, 16 Paternosterwerke und 22 Personenaufzüge vorgesehen sind.

Situation. Unmittelbar bevor die Züge der Reichsbahn in leichtem Bogen dem östlichen Rand der Hamburger Altstadt entlang in den Hauptbahnhof einfahren, laufen sie dem Steintorwall parallel, an dem der Neubau mit 360 m Frontlänge errichtet werden soll (Abbildung 1). Die Bahn liegt im Einschnitt und wird von den Hauptquerstrassen überbrückt; eine von diesen, die vom Rathaus her kommende Steinstrasse, durchschneidet senkrecht das Baugelände. Vor der konvexen Ostfassade liegt also zunächst ein breiter Strassenzug, dann der noch viel breitere Bahneinschnitt; nach dieser Seite ist demnach keine Rücksicht auf gegenüberliegende Bauten zu nehmen und dementsprechend war die Höhenentwicklung des Neubaues hier einzig durch den für die Rückseite massgebenden Lichteinfallswinkel begrenzt, was eine theoretische Höhe von 140 m ergibt. Das Gelände fällt nach Süden (links auf den Grundrisse) etwa 10 m ab, die Länge der Schmalseite beträgt hier gegen 90 m. Die andere Schmalseite von 50 m grenzt an die Mönckebergstrasse, Hamburgs Hauptverkehrsader; sie liegt dem Hauptbahnhof schräg gegenüber und hat eine festgelegte Gesimshöhe von 24 m. Die Stadtfront ist konkav (Abbildung 10), mit der aus den Grundrisse ersichtlichen Abtreppung in der Flucht der Steinstrasse; hier war auf die Häuser der Gegenseite Rücksicht zu nehmen und die Gesimshöhe auf 30 m beschränkt. Baupolizeilich möglich war also eine riesenhafte, 350 m lange und 140 m hohe Wand gegen die Bahn, hinter der die Bau-