

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 95/96 (1930)  
**Heft:** 17

## Inhaltsverzeichnis

### 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:** 11.02.2026

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

INHALT: Vom Bau des Rheinkraftwerkes Kembs. — Von der II. Weltkraft-Konferenz, Berlin 1930. — Wettbewerb für die Bebauung der „Egg“ in Zürich-Wollishofen. — Die schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1929. — Korrespondenz. — Mitteilungen: Schweizerisches Luftverkehrswesen. Neuere geschweißte Brücken. Die

Deutsche Gesellschaft für Metallkunde. Die Elektrifikation der Österreichischen Bundesbahnen. — Preisausschreiben: Sicherheitsvorlagen für Niederdruck-Azetylen-Entwickler. — Literatur: Atlas metallographicus. Krankenhausbau in Neuer Zeit. Grundlagen des Holzbaues. Eingegangene Werke. — Mitteilungen der Vereine.

## Band 96

Der S. I. A. ist für den Inhalt des redaktionellen Teils seiner Vereinsorgane nicht verantwortlich. Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet.

## Nr. 17

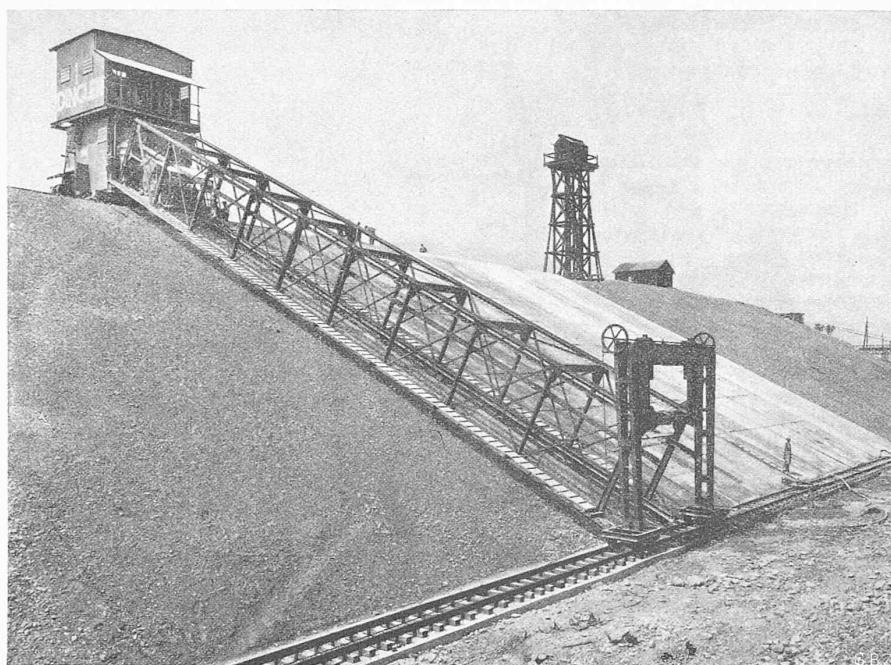


Abb. 17. Betoniereinrichtung der Dinglerschen Maschinenfabrik für die Böschungen der Kanaldämme.

## Vom Bau des Rheinkraftwerkes Kembs.

(Schluss von Seite 192.)

### DIE BETONIERANLAGEN.

An Betonkubaturen sind insgesamt rund 450 000 m<sup>3</sup> auszuführen. Die Zubereitung der zur Betonherstellung nötigen Baustoffe erfolgt in einer zentralen Brech-, Wasch- und Sortieranlage, die am Fusse eines der Dämme erstellt ist, sodass die Materialzufuhr ohne weiteres von oben geschehen kann<sup>1)</sup>. Um Betriebsunterbrechungen zu vermeiden, ist die ganze Anlage doppelt ausgeführt. Beide Teile zusammen können innert 10 Stunden 1440 m<sup>3</sup> Materialien zubereiten, was ungefähr 1200 m<sup>3</sup> fertigem Beton entspricht. Die Dosierung erfolgt automatisch direkt in die unter den verschiedenen Silos verkehrenden Wagen. Bei Vollbetrieb kann der tägliche Zementverbrauch 500 t erreichen. In nächster Nähe der Anlage ist ein Laboratorium für Betonprüfung eingerichtet. — Diese Anlage ist erst im Frühjahr 1930 in Betrieb genommen worden; für die Fundationen der Schleusen und des Maschinenhauses erforderliche Beton wurde in einer provisorischen Anlage hergestellt.

Die Betonierung der *Kanalböschungen* erfolgt mit zwei besondern, von der Dingler'schen Maschinenfabrik gelieferten Einrichtungen (Abb. 17), die sowohl das Legen des zur Armierung dienenden Drahtnetzes, als auch das Aufbringen des Beton und dessen Stampfen besorgen. Das am oberen Ende befindliche Führerhaus enthält die Betonmischmaschine für 25 m<sup>3</sup> Stundenleistung, die Winden und den Antriebs-Dieselmotor. Das der Betonierung vorangehende Ausgleichen und Stampfen der Böschungen wird auf einer Teilstrecke des Kanals von Hand, auf der andern mittels einer eigens dazu gebauten und hier zum ersten Mal zur Anwendung kommenden Maschine vorgenommen, die eine ähnliche Anordnung aufweist, wie die hier dargestellte Betoniermaschine.

<sup>1)</sup> Pläne dieser ungewöhnlich grossen Anlage waren zurzeit der Drucklegung dieses Berichtes noch nicht erhältlich.

Die auf der *Schleusen-Baustelle* errichtete fahrbare Betonieranlage ist aus den Abb. 18 und 19 ersichtlich. Sie stammt aus der Internationalen Baumaschinenfabrik A.-G. (Ibag) und besteht aus zwei Giesstürmen von 60 m Höhe, die mittels vier vierrädrigen und zwei achträdrigen Drehschemeln auf vier Schienen den Baugrubenböschungen entlang laufen. Infolge dieser Beweglichkeit der Lagerung sind Unebenheiten der Geleise bis zu einem gewissen Masse ohne Nachteil für die Anlage. Auf dem Fahrgestell der Türme stehen je zwei Betonmischmaschinen von je 1250 l Inhalt, die mittels zweier Schrägaufzüge vom Bedienungsgeleise aus beschickt werden. Von diesen Mischmaschinen gelangt der fertige Beton in einen Ausgleichbehälter von 4 m<sup>3</sup>, aus dem er nach Belieben entweder in die untere Hilfsgrässrinne c oder an den Aufzugskasten des Turmes abgegeben werden kann. Durch die Anordnung zweier Mischmaschinen und eines Ausgleichbehälters wird bewirkt, dass stets eine genügende Menge Beton für den Aufzug

vorhanden ist. Der Aufzugsbehälter von 1000 l Inhalt weist eine Fördergeschwindigkeit von 2 m/s auf; er entleert seinen Inhalt durch selbsttägiges Kippen in einen der oberen Rinne a vorgesetzten Zwischenbehälter; ein auf der Bedienungsbühne i stehender Arbeiter regelt den Auslauf des Beton derart, dass er in ununterbrochenem gleichmässigem Strom durch die Rinnen fliesst. Der Arbeitsbereich der freitragenden Anlage beträgt 53 m; durch eine nochmalige Unterstützung der Grässrinnen mittels des Turmdrehkrans e kann er auf 70 m vergrössert werden. Für die zur Betonierung der tiefliegenden Teile des Bauwerks dienende Hilfsrinnenanlage am Fusse des Turmes ist diese Breite nur 25 m. Die Hauptanlage eines Turmes weist 76 m Rinnenlänge auf, von denen etwa die Hälfte in drei Flieger aufgelöst ist. — Die Leistung einer Anlage beträgt 50 bis 75 m<sup>3</sup>/h fertigen Beton (durch entsprechende Vergrösserung der Mischmaschinen und Erhöhung der Hubgeschwindigkeit der Aufzugswinde könnte sie auf über 100 m<sup>3</sup>/h gesteigert werden). Die Schlittenwinde, die das ganze Rinnensystem gleichzeitig hebt, hat 8 t Tragkraft; mittels dieser Winde kann der Schlitten mit 0,4 m/min auf und ab bewegt werden. Der Turm selber wird mit rd. 2,5 m/min verschoben. Alle Bewegungen erfolgen mittels Elektromotoren antriebes (insgesamt 235 PS pro Anlage), wobei sämtliche Steuerungen in einer Führerkabine vereinigt sind. Beide Grässanlagen zusammen weisen ein Gewicht von rd. 500 t auf.

Auf der *Maschinenhaus-Baustelle* wird der Beton ebenfalls mittels Grässrinnen verteilt, nur werden dort diese Rinnen von zwei auf Kote 245,5 liegenden Längsstegen aus bedient (Abb. 20), die auf eisernen Stützen ruhen, und mit fortschreitender Aufbetonierung im Beton eingebettet werden. Zwischen beiden Stegen sind zwei an eisernen Türmen befestigte, 250 m lange Kabel gespannt, an denen die Grässrinnen hängen. An dem einen Ende jedes Steges ist eine Mischmaschine von 1000 l Fassungsvermögen aufgestellt, die mittels eines Aufzugs von 1000 l