

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 95/96 (1930)  
**Heft:** 20

## 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:** 12.02.2026

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

**INHALT:** Ausführungstechnisches zum Wehrbau für das Rhone-Kraftwerk Chancy-Pougny. — Von der II. Weltkraft-Konferenz, Berlin 1930. — Kleinwohnungsbau in Zürich (mit Tafeln 9 bis 12). — Ueber den Ersatz der in der Schweiz benötigten Brennstoffe durch hydro-elektrische Energie. — Mitteilungen: Der Einfluss der Lage-

rung auf die Eigenschaften von Normenzenementen. Der Vorgang der Blitzbildung bei Gewittern. Limmat-Kraftwerk Wettingen. Basler Rheinhafenverkehr. Akustischer Konzert- und Vortragsaal mit veränderlichem Volumen. — Nekrologe: Jac. Rehfuss, Alphonse Zollinger. Ernst Burkhard. — 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.

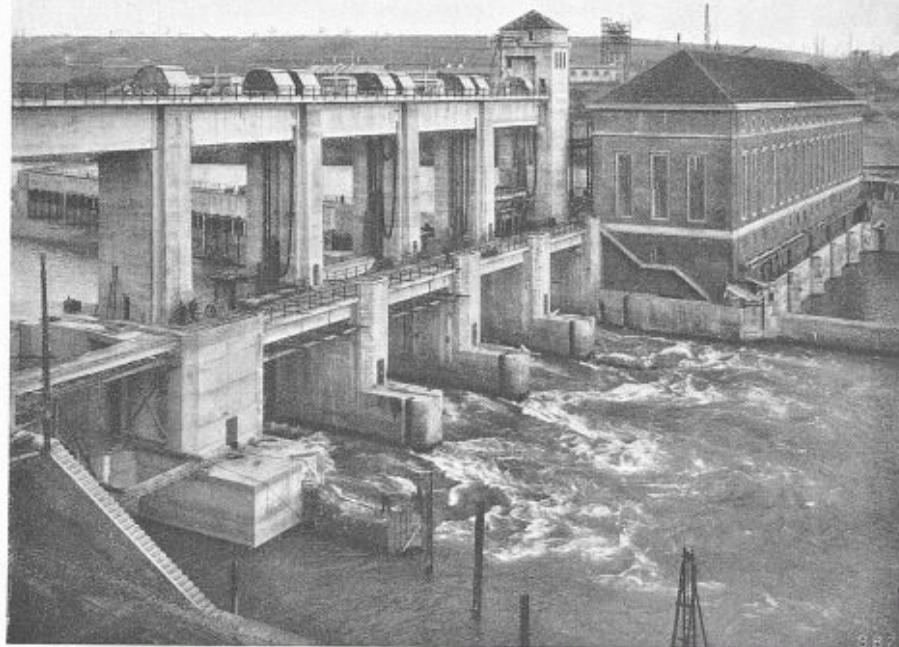
**Nr. 20**

Abb. 10. Ansicht des Wehres von der Unterwasserseite, gegen das Maschinenhaus.

18. Nov. 1924.

### Ausführungstechnisches zum Wehrbau für das Rhone-Kraftwerk Chancy-Pougny.

Von Oberingenieur H. BLATTNER, Locher & Cie., Zürich.

(Schluss von Seite 265.)

Das Haupt der am rechten Ufer gelegenen Schiffschleuse ist in offener Baugrube erstellt worden. Die Abschlüsse aus Larssenspunddielen banden am Ufer in die Böschung ein; am Trennungspfeiler zwischen Wehr- und Schiffschleuse wurden betonierte Stopfkästen erstellt. Der Wasserzufluss war sehr gering.

An die rechtsseitige, hinter der Spundwand erstellten Ufermauer, schliessen sich zwei Ufermauer-Caisson an, in die die Erdleitungskanäle samt den Erdungsplatten angebaut sind. Aus Ersparnisrücksichten sind zwischen den beiden Caissons und dem im Trockenen erstellten Ufermauerstück 4 m breite Fugen offen gelassen worden, die durch Larsseneisenabschlüsse gegen Kolkgefahr gesichert wurden. Anschliessend an die Ufermauer folgt eine Ufersicherung in Form von Steinkisten, die sich gegen das Schienen-Leitwerk eines Schiffspasses lehnen.

Da die Sperre auf beiden Ufern an die wasserdurchlässigen steilböschigen Kiesterrassen angelehnt werden mussten, waren besondere Vorsichtsmassregeln nötig, um seitliche Wasserdurchbrüche um das Wehr und das Turbinenhaus zu vermeiden. Während der linksufrige Talabschluss als gewöhnlicher Betonsporn mit Hilfe gewöhnlicher Getriebezimierung auf den undurchlässigen Mergel hinunter getrieben werden konnte und die Geländeformation von Anfang an seitlich ein genügend tiefes Einbinden des Sporns in die Kiesterrassen erlaubte, waren auf dem französischen Ufer die Verhältnisse nicht so günstig, da unmittelbar neben der Schiffschleuse, auf Höhe der oberen Wehrbrücke, die Linie der P. L. M. Genf-Bellegarde auf der Uferböschung selbst liegt (Abb. 2 auf Seite 263). Wasserdurchbrüche wären deshalb an dieser Stelle, schon

wegen der Bahn, äusserst gefährlich gewesen, und da das Tracé die Erstellung des Sporns im Tagbau nicht ohne weiteres gestattete, mussten rd. 20 m davon im bergmännischen Verfahren ausgeführt werden. Es wurde zu diesem Zweck zuerst ein kleiner Stollen in die Uferlehne vorgetrieben, und von dort aus konnte dann der Schlitz bis auf die wasserdiichte Felsformation heruntergeteuft werden. Da man in einer bestimmten Höhe auf Grundwasser stiess, musste das letzte Drittel des Aushubes mit Wasserhaltung durchgeführt werden. Auf der Sohle angelangt, sind dann alle Quellen sorgfältig gefasst und die Drainageleitungen mit Steigröhren versehen worden. Darauf erfolgte das Betonieren des Sporns mit einem sehr dichten Beton bis über Grundwasser und unter ständigem Ausbau der Getriebezimierung. Nach Erhärtung dieses Beton wurden die Drainagen unten geschlossen, das ganze System mit Mörtel ausgepresst und die Mauer bis auf Höhe der Stollensohle betoniert. Der Stollen selbst ist nicht zubetoniert worden, weil man sich für den Fall, dass der Dich-

tungsporn sich als zu kurz erweisen sollte, die Möglichkeit sichern wollte, diesen vom Stollen aus noch weiter vorzutreiben. Nach erfolgtem Einstau erwies sich aber der Talabschluss als vollkommen dicht und der Stollen, der sicherheitshalber ausgemauert worden war, dient heute als Magazin.

Die Trennungsmauer zwischen Maschinenhaus und Wehr, sowie der Verlängerungsporn stromabwärts ist ebenfalls, wie schon früher bemerkt, pneumatisch fundiert; sie besteht aus acht massiven Betoncaissons (C und E in Abb. 4), die, auf einer Schüttung erstellt, bis 12 m tief in den Mergel- und Molassefelsen abgesenkt wurden, wobei die letzten 4 m als Sporn unter der Caissonschnede ausgehoben worden sind. Die Fugen dieser Caissons mussten ebenfalls gedichtet werden, da das Turbinenhaus samt dem Turbinenauslaufkanal in offener Baugrube erstellt ist und diese Caissons einen Teil des Abschlusses gegen die Rhone bildeten. Sämtliche Fugen wurden, nachdem sie mit Larssenspunddielen abgeschlossen waren, vom Caisson aus geleert und nachher mit dem Rohr ausbetoniert.

Weitere vier Caissons, ebenfalls als leicht armierte, massive Betoncaissons ausgebildet und auf einer Planie erstellt, sichern die linksseitige Ufermauer, wo sie als Übergangskurve aus dem Auslaufkanal nach der normalen Flussuferböschung einbiegt und Kolkangriffen ausgesetzt ist. Die Ufersicherung weiter flussabwärts wird dann durch eine Betonblocksättigung übernommen.

Das Einlaufbauwerk (Abb. 2 und 11), das aus einer zur Stromrichtung schräg gestellten Einlaufschwelle und einer zur Aufnahme der Rechenputzmaschine bestimmten, als Tauchwand ausgebildeten Eisenbetonbrücke besteht, gegen die sich der eiserne Grobrechen lehnt, ist zum Teil in offener Bauweise, zum Teil in Druckluft gegründet worden. Der an das Widerlager links anschliessende Einlaufschwellenteil besteht aus zwei massiven Eisenbetoncaissons ( $P_1, P_2$  in Abb. 4) von je  $4,0 \times 16,40$  m, auf die die