

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 119/120 (1942)
Heft: 11

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: 22.01.2026

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

INHALT: Betriebsgeschichte eines Gebirgswasser-Tunnels. — Un cas urbanistique: Genève. — Der Combi-Motor der Maschinenfabrik Oerlikon. — Mitteilungen: Lehmbauten. Theoret. Reisezeiten Venedig-Locarno. Ges. selbständige prakt. Architekten Berns. Die Trocknung durch Infrarot-

strahlung. Eidgen. Techn. Hochschule. Vom «Verkehrshaus der Schweiz». Vom Schweiz. Comptoir in Lausanne, 12. bis 27. Sept. 1942. Zur Basler Flugplatzfrage. Persönliches. — Literatur. — Mitteilungen der Vereine.

Band 120

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. 11



Abb. 1. Tagbruch-Trichter über dem Umlauf-Tunnel

Betriebsgeschichte eines Gebirgswasser-Tunnels

Erfahrungen mit dem Umleittunnel des Kraftwerks Amsteg der SBB beim Staubecken am Pfaffensprung

Von Dipl. Ing. KURT SEIDEL, I. Sekt.-Chef der Abteilung für Bahnbau und Kraftwerke der SBB, Bern

Bei dem ausserordentlichen Hochwasser der Reuss am 5./6. August 1939 stürzte der Umleittunnel beim Staubecken am Pfaffensprung des Kraftwerkes Amsteg ungefähr in der Mitte ein. In der 23 m hohen Ueberlagerung entstand ein Tagbruch (Abb. 1) und die untere Hälfte des Tunnels wurde fast vollständig mit Schutt und Blöcken ausgefüllt. Die viel Schwemmsel führende Reuss floss durch das Staubecken. Wegen drohender Verstopfung des Rechens wurde der Einlauf zum Zulaufstollen bis zum Abklingen des Hochwassers abgeschlossen, worauf der Betrieb des Kraftwerkes wieder aufgenommen werden konnte. Im nachstehenden Aufsatz wird das Vorgehen zur Instandstellung beschrieben und bei diesem Anlass über die Betriebserfahrungen mit dem Staubecken und dem Umleittunnel, sowie insbesondere über den Unterhalt dieses wegen seiner betrieblichen Beanspruchung aussergewöhnlichen Wassertunnels berichtet.

Staubecken und Umleittunnel. Zur Orientierung über die Anlagen beim Pfaffensprung sei auf die in der SBZ erschienene

Beschreibung des Kraftwerkes Amsteg¹⁾ und das hier erneut eingesetzte Plänechen und das Bild verwiesen (Abb. 2 u. 3). Darnach stellt der Umleittunnel das neue Flussbett dar, durch das die Reuss ausserhalb des Staubeckens geleitet wird. Er vermag nach den bisherigen Feststellungen 200 m³/s bei einer mittleren Geschwindigkeit von 13 m/s abzuführen (schiessender Abfluss). Bei einem ausserordentlichen Hochwasser von 350 bis 380 m³/s fliessen demnach nur 150 ± 180 m³/s durch das Staubecken und über die Staumauer ab. Bis zu einem starken Hochwasser von 180 m³/s gelangen jedoch nicht mehr als 25 m³/s ins Staubecken (Betriebswasser 21 m³/s + Sicherheitszuschlag von 3 ± 5 m³/s, die über die Staumauer abstürzen). Das am oberen Ende des Staubeckens vor dem Umleittunnel angeordnete Leitwehr lässt nur die oberen Wasserschichten ins Staubecken gelangen, wo die mitgeführten Schwebestoffe wie Sand und Schlamm, gelegentlich auch Gerölle, abgesetzt werden. Die mit Schwebestoffen und mit Geschiebe stärker belasteten unteren Wasserschichten fliessen durch den Tunnel ab. Jeden Sommer wird das Staubecken durch den Grundablass entleert und mit bis zu 40 m³/s ausgespült. So kann jeweils das ursprüngliche Reussbett freigelegt und der grösste Teil der Ablagerung abgeschwemmt werden. Das ausserhalb des Flussbettes im Becken zurückgebliebene, nicht abschwemmbar Material hat heute eine Höhe bis zu 3 m erreicht; es befindet sich aber zur Hauptsache unterhalb der obersten Schicht von 10 m Höhe, die als Ausgleichraum benutzt wird, wenn der Zufluss unter die Betriebswassermenge sinkt. So steht selbst im ungespülten Becken gewöhnlich ein nutzbarer Stauinhalt von 150 000 m³ zur Verfügung (ursprünglich 180 000 m³ bei einem Gesamtinhalt von 200 000 m³), während für den Betrieb 100 000 m³ vollauf genügen würden. In Jahren mittlerer Wasserführung beträgt die durch den Grundablass abgeschwemmte Masse, je nach dem Auftreten kleinerer oder grösserer Hochwässer, 15 bis 30 000 m³, in ausgesprochenen Hochwasserjahren, wie 1939, bis zu 50 000 m³. Die Menge der durch den Umleittunnel abgeföhrten Sinkstoffe dürfte mit 60 bis 80 000 m³ im Jahresmittel nicht zu hoch geschätzt sein.

I. Der Tunneleinsturz und die Wiederinstandstellung

1. Das Hochwasser. Ein 24stündiger starker Landregen im Gotthardgebiet führte am Samstag, den 5. August 1939 zu einem Hochwasser der Reuss, mit Spitze um 21 1/2 Uhr, wie es seit 1902 nicht mehr beobachtet worden war. Der Umstand, dass beim Pfaffensprung ein Hauptteil des Wassers durch den Umleittunnel und ein anderer über die Staumauer und in den Zulaufstollen des Werkes abfließt, bot eine selten günstige Gelegenheit, die Abflussmenge mit guter Annäherung zu bestimmen. Für den Tunnel war schon früher auf Grund der bis zu 50 m³/s reichenden Messungen an der oberhalb des Staubeckens von

¹⁾ SBZ Bd. 86/87, 1925/26; auch als Sonderabdruck erschienen.

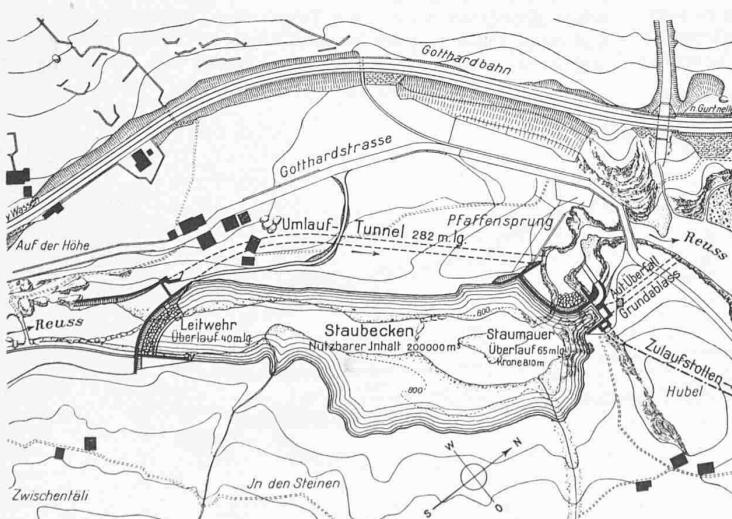


Abb. 2. Lageplan 1:5000. — Bew. 6057, 21. Juni 1942 lt. BRB 3. Okt. 1939

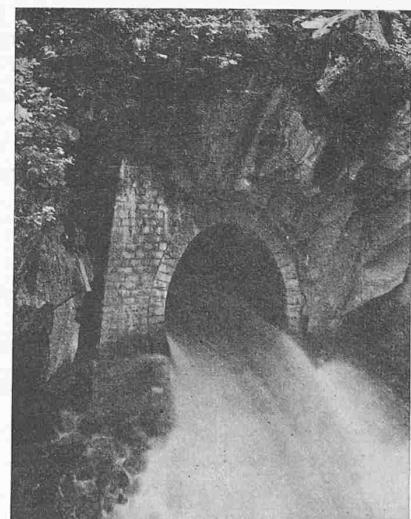


Abb. 3. Ausmündung bei rd. 60 m³/sec