

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 125/126 (1945)  
**Heft:** 24

## Sonstiges

### 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:** 24.01.2026

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

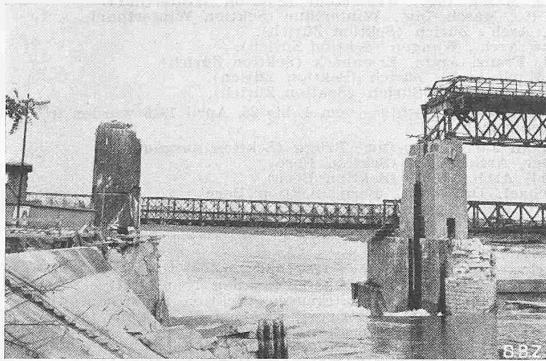


Abb. 2. Stauwehr Kembs vom Oberwasser aus, Oeffnung 1 am elsässischen Ufer. Zerstörung von Widerlager links durch Sprengung und Schütze 1 durch Bomben. Anschliessend Oeffnung 2. Im Hintergrund Notbrücke über Oeffnung 1



Abb. 3. Stauwehr Kembs vom Oberwasser aus, Oeffnung 2 (am wenigst beschädigt), Oeffnung 3, 4 u. 5. Aufbau Pfeiler III und Widerlager rechts durch Sprengung zerstört. Windwerks- und Strassenbrücke eingestürzt, Oeffnung 5 oberwasserseiteig Dammbalken eingesetzt. Unterwasserseiteig Kriegsnotbrücke

im Gleichgewicht mit der umgebenden Luft, d. h. sein Wassergehalt passt sich je nach Porositätsverhältnissen und chemischem Aufbau der Luftfeuchtigkeit an<sup>1)</sup>. Die normalen Feuchtigkeitschwankungen der Aussen- oder Innenluft haben auf die Wärmeleitfähigkeit des Materials mit wenigen Ausnahmen einen vernachlässigbar kleinen Einfluss. Selbst Nebel oder Dampf in sichtbarer Form (Küchen, Bäder, Waschküchen usw.) vermögen daran nicht viel zu ändern. Die letzte Erscheinung ist aber deshalb gefährlich, weil die gesättigte Luft bei geringster Abkühlung Wasser ausscheidet. Was die Feuchtigkeit in einer Mauer und damit die Wärmeleitfähigkeit stark verändert, ist also nicht die relative Luftfeuchtigkeit, sondern der Schlagregen auf der Aussen- und das Kondenswasser auf der Innenseite. Dieses wird vom Baustoff aufgenommen, bewirkt eine Verschlechterung der Isolation und die Folge ist intensivere Kondensation auf der Innenseite.

<sup>1)</sup> P. Haller, Der Austrocknungsvorgang von Baustoffen, EMPA-Bericht Nr. 139, S. 21 und P. Haller, Natursteine, künstliche Steine, Leichtbaustoffe. Schriftenreihe zur Frage der Arbeitsbeschaffung, Zürich 1943.

## MITTEILUNGEN

**Die Zerstörungen am Kraftwerk Kembs<sup>1)</sup>** infolge kriegerischer Handlungen sind gesamthaft genommen glücklicherweise weniger schlimm, als auf Grund der verschiedenen, während der letzten dem Kriegsabschluss vorangehenden Monate eingegangenen Berichte befürchtet werden musste. Die Maschinen in der Zentrale sind grösstenteils intakt, die Schaltanlage allerdings ist im Nahkampf ausgebrannt. Die Schleusen sind als solche unversehrt bis auf die Strassenbrücke, jedoch ist die Schiffsdurchfahrt durch eine versenkte Peniche gesperrt. Die grössten Zerstörungen erlitten die beweglichen Abschlüsse am Wehr, die Windwerksbrücken und die Strassenbrücke aus Eisen. Bei einem Bombardement durch alliierte Flieger wurde am 7. Oktober 1944 die Schütze 1 am elsässischen Ufer zerstört, was bekanntlich eine starke, seither andauernde Senkung des Rheinwasserspiegels in Basel und die Trockenlegung des Hafenbeckens II zur Folge hatte. Die vier intakten Schützen ermöglichen jedoch noch einen gewissen Wasserzufluss zum Kraftwerkkanal, der einen reduzierten Schiffahrtsbetrieb als im Bereich des Möglichen liegend erhoffen liess. Diese Hoffnung machten nun aber die seitherigen Sprengungen des Wehres durch die Deutschen selbst

<sup>1)</sup> Siehe SBZ Bd. 77, S. 245\* (1921); Bd. 96, S. 177\*, 189\*, 201\* (1930); Bd. 99, S. 79\*, 234\* (1932); Bd. 100, S. 339\* (1932); besonders Bd. 105, S. 1\* (1935).

zu Nichte. Die Sprengung vom 10./11. Febr. 1945 brachte den Pfeiler III zum Einsturz und beschädigte die Windwerksbrücken und Schützen der Oeffnungen 3 und 4. Durch eine weitere Sprengung am 31. März litten auch noch das rechtsrheinische Widerlager und die Windwerksbrücke der fünften, ans rechte Ufer anschliessenden Oeffnung (Abb. 1). Den heutigen Zustand des Wehres zeigen deutlich unsere am 29. Mai 1945 aufgenommenen Bilder 2 und 3. Die erste der fünf Wehröffnungen von je 30 m Lichtweite am elsässischen Ufer ist vollkommen frei, die Doppelschütze ist zerstört und liegt irgendwo im Unterwasser. Bei den übrigen Oeffnungen befanden sich einzelne Schützen in teilweise gehobenem Zustande, der Einsturz der Windwerksbrücken, hervorgerufen durch die Sprengung des Aufbaues von Pfeiler III und Widerlager rechts, bewirkte natürlich ein ebenso plötzliches Einsturz der gehobenen Schützen, wodurch deren Endvertikaltträger mit Rollenwagen stellenweise aus den Nuten sprangen und zudem teilweise beschädigt wurden. Immerhin scheint der untere Teil der Pfeiler und Widerlager mit Ausnahme von Widerlager links nicht gelitten zu haben. Das Fehlen von Sprengschächten verhinderte die Durchführung tiefgehender Sprengungen. Trotzdem wird es umfangreicher und angesichts der Schwierigkeiten in der Materialbeschaffung zeitraubender Reparaturarbeiten bedürfen, bis der für die Schiffahrt notwendige Aufstau und anschliessend der Normalstau erreicht sein werden. Mit diesen Arbeiten ist bereits begonnen worden.

Die Laxgrabenbrücke an der Furkastrasse zwischen Fiesch und Grengiols im Wallis wurde 1941/42 nach Plänen von Ing. A. Sarrasin (Lausanne) erbaut. Alle wesentlichen Abmessungen und Einzelheiten des eleganten Bauwerks gehen aus Abb. 4 hervor; auffällig ist vor allem die direkte Auflagerung der als Pilzdecke ausgebildeten Fahrbahnplatte auf den Ständern ohne Vermittlung von Längs- oder Querträgern; auch sind die Abmessungen der Pilzköpfe auf ein Minimum gebracht worden. Als Nutzlast war eine Dampfwalze von 20 t bzw. ein Lastenzug von 13 t bzw. gleichmässig verteilte Last von 500 kg/m<sup>2</sup> zu Grunde gelegt; die Steifigkeit der beiden kurzen Ständer nächst dem Scheitel wurde in der Berechnung berücksichtigt.

## WETTBEWERBE

**Sanierung der Altstadt von Bellinzona.** Nebst den Bebauungsvorschlägen kommt in diesem Wettbewerb der Führung der Hauptdurchgangstrasse Nord-Süd die grösste Bedeutung zu, so-

