

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 49/50 (1907)  
**Heft:** 5

## 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:** 30.01.2026

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

INHALT: Grosses moderne Turbinenanlagen. (Schluss.) — Ein Strassendurchbruch in St. Johann a. d. Saar. — Wettbewerb für einen Saalbau und die Ausgestaltung der Place de la Riponne in Lausanne. (Schluss.) — Die Krümmung der Spitalgasse beim Waisenhausplatz in Bern. — Miscellanea: Motorwagen der Linie Mailand-Varese-Porto Ceresio. Lötsch-

bergbahn. Stadtbaumeister A. Geiser. Das Kunstgewerbemuseum in Zürich. Mitglied des Regierungsrates von Basel. Der Umbau des Hotels Baur am See in Zürich. — Nekrologie: † J. J. Merz. — Vereinsnachrichten: Bernischer Ingenieur- und Architekten-Verein. Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein. G. e. P.: Stellenvermittlung.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur unter der Bedingung genauerer Quellenangabe gestattet.

## Grosses moderne Turbinenanlagen.

Von L. Zodel

von der A.-G. der Maschinenfabriken von Escher Wyss & Cie. in Zürich

### VIII. Wasserkraftanlage an der Etsch bei Verona, mit Zentrale San Giovanni Lupattotto der Manifattura Festi-Rasini in Mailand.

(Schluss)

Die Turbinenanlage ist gebaut für vier Generatorturbinen von je 700 P.S. bei einem Nettogefälle von 5,7 m und zwei Erregerturbinen von je 60 P.S., wovon eine als Reserve dient (Abb. 6 [S. 45] und Abb. 7).

Vorläufig sind zwei Generatorengruppen und zwei Erregergruppen aufgestellt, die die angegebene Minimalwassermenge konsumieren. Die weiteren zwei Generatoren-einheiten sollen aufgestellt werden, sobald durch Erstellung eines Wehres auch bei Niederwasser die doppelte Wassermenge in den Kanal geführt werden kann.

Das verhältnismässig kleine Gefälle, hauptsächlich aber die ausserordentlich grossen Niveaudifferenzen der

weisen alle insofern eine Komplikation auf, als wegen der Anordnung des Turbinenspurlagers unmittelbar unterhalb der Dynamo ein besonderer Boden erforderlich ist, wodurch das Gebäude um ein Stockwerk erhöht, daher nicht unweesentlich verteuert wird; außerdem erfordert die maschinelle Einrichtung Einschaltung von Führungslager, Fundamentplatten, Wellenverlängerung usw.

Schon vor vielen Jahren, ganz im Anfange des Entstehens der hydroelektrischen Kraftwerke und als die horizontalachsige Turbine noch unbekannt war, habe ich versucht, die Turbinenlagerung über, bzw. auf der Dynamo anzurichten. Es blieb aber beim Projekt. Die Idee stiess auf den Widerstand der Elektriker, die zunächst nichts davon wissen wollten, auf ihre Maschine einen so wesentlichen Teil der Turbine wie das Spurlager, den Zapfen, zu verlegen. Man vermutete wahrscheinlich allerhand Abhängigkeiten, Schwierigkeiten beim Demontieren, Drainierung des Magnetfeldes durch Schmieröl, vielleicht fürchtete man sich auch vor einem so verrufenen Organ, wie der Turbinenzapfen seit Menschengedenken es war, der jeden Augenblick warm lief,

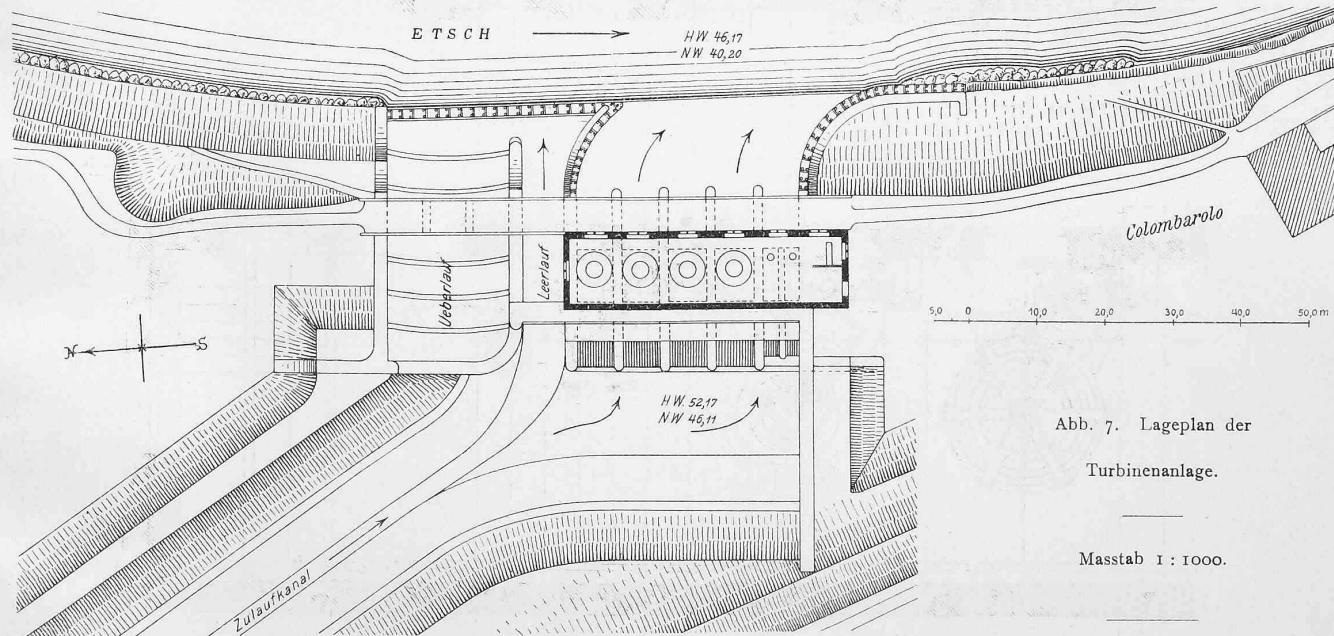


Abb. 7. Lageplan der Turbinenanlage.

Masstab 1:1000.

Wasserspiegel und die Anlage des Maschinenhauses zwischen Fluss und Hügel führten notwendiger Weise dazu, diese Turbinenanlage als „vertikalachsige“ auszubilden. Es sei auf das hierüber bei Darstellung der Anlage Wangen<sup>1)</sup> Gesagte ganz besonders verwiesen. Umsomehr ist es interessant zu wissen, dass bis kurz vor der definitiven Vergebung der Arbeiten die Anlage mit vierfachen, horizontalachsigen Turbinen in direkter Kupplung mit den Generatoren geplant war. Man war dabei der Meinung, dass die höhere Tourenzahl und die einfachere Verbindung zwischen Turbine und Generator den Uebelstand einer Zentrale, deren Boden zeitweise unter den Unterwasserspiegel zu liegen gekommen wäre, deren Breite wesentlich grösser und deren Bauten aus diesen Gründen erheblich teurer hätten werden müssen, aufwiegen werden.

Bezüglich der einfachen Verbindung zwischen Turbine und Dynamo waren die Bedenken erklärlich. Die bisherigen vertikalen Aufstellungen mit direkter Kupplung

Vibrationen verursachte u. s. f., Krankheiten an denen ja die Dynamos der ersten Periode nicht selten auch ohne Turbinenzapfen litten. So bequeme man sich zu der teureren, unzugänglicheren Anordnung des Zapfens unterhalb der Maschine und wendete dann später wennmöglich horizontale Aufstellung an, womit die ganze Zapfenfrage überhaupt beseitigt war.

Im vorliegenden Falle war es klar, dass nur eine vertikale Aufstellung angewendet werden dürfe. Um die Kosten so niedrig als möglich zu halten, war ebenfalls klar, dass nur die einfachste Anordnung zulässig sei, umso mehr als das Betriebswasser ganz ausserordentlich mit Unreinigkeiten aller Art geschwängert war. Es gelang, die Besteller von der Richtigkeit dieser Idee zu überzeugen und die Disposition, wie sie Abbildung 9 (S. 59) im Querschnitt zeigt, konnte definitiv festgesetzt werden, ehe noch der elektrische Teil zur Ausschreibung kam. Eine Aenderung war nun nicht mehr möglich und schliesslich erachteten die Dynamokonstrukteure selbst bei näherem Studium die Lösung als

<sup>1)</sup> Schweizer. Bauzeitung. Bd. XLVII, Seite 167.