

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 57/58 (1911)
Heft: 1

Artikel: Das Wasserkraftwerk Adamello
Autor: Zodel, L.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-82542>

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: 14.01.2026

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

INHALT: Das Wasserkraftwerk Adamello. — Rheinschiffahrt Basel-Bodensee. — Neubau für die Kantonsschule und das chemische Universitäts-Laboratorium Zürich. — Die Eisenbeton-Konstruktionen im neuen Kulissenmagazin des Zürcher Stadttheaters. — Eidgenössische Polytechnische Hochschule. — Miscellanea: Der Rheinfluss und die Rheinschiffahrt. Die Wasserkraft der Insel Sizilien. Limmatbrücke am oberen Mühlensteg in Zürich. Achsantriebe elektrischer Fahrzeuge bei Verwendung hohler Wellen. 20 400 PS-Turbine. Rütli-Gruppe im Bundeshausmittelbau. Aufnahmegebäude der S. B. B.

in St. Gallen. — Konkurrenzen: Walchebrücke über die Limmat in Zürich. — Nekrologie: Dr. Karl Koppe. E. Hagenbach-Bischoff. — Literatur: Hydroelectric Developments and Engineering. Formspulen-Wicklung für Gleich- und Wechselstrommaschinen. — Vereinsnachrichten: Technischer Verein Winterthur. Bernischer Ingenieur- und Architekten-Verein. G. e. P.: Stellenvermittlung.

Tafel 1 bis 4: Neubau für die Kantonsschule und das chemische Universitäts-Laboratorium Zürich.

Band 57.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und unter genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 1.

Das Wasserkraftwerk Adamello.

Nach einem von Direktor L. Zedel im Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein gehaltenen Vortrag.

Auf der vom Ortler aus bis zum Gardasee in südlicher Richtung verlaufenden italienisch-österreichischen Grenze, ziemlich genau in der östlichen Verlängerung des untern Veltlins, erhebt sich bis zu 3567 m Höhe der Gebirgstock des Adamello. Nach allen Seiten fließen von ihm mächtige Gletscher herab, deren Wasser sich nach Osten in die Etsch und den Gardasee, gegen Westen in den Oglio ergiessen, der, die Val Camonica durchziehend, seinerseits in den Lago d'Iseo und weiterhin in den Po mündet. Der Hauptzufluss des Oglio vom Adamello her, den dieser beim Dorfe Cedegolo aufnimmt, ist der Poggia mit seinen beiden Seitenbächen, dem Salarno und dem Poja d'Arno, welch letzterer dem auf 1790 m ü. M. liegenden, rings von steilen Bergen und Felswänden eingeschlossenen Lago d'Arno entspringt.

In der zweiten Hälfte des Jahres 1907 bildete sich in Mailand die Gesellschaft „Società Generale Elettrica dell' Adamello“, die sich zur Aufgabe machte, die Wasserkraft der westlichen, in die Provinz Brescia abfliessenden Gewässer der Adamellogruppe, zunächst des Poggia, nutzbar zu machen und die gewonnene elektrische Energie nach Mailand zu führen. Wie der Uebersichtskarte (Abb. 1, S. 4) zu entnehmen, ist der Hauptarm des Poggia der Abfluss des Adamellogletschers; er führt bis zum Dörfchen Isola, wo er den Poja d'Arno aufnimmt, den Namen Poja de Adamè. Sein Einzugsgebiet bis zu diesem Punkte auf 887 m ü. M. beträgt, mit Einschluss des durch einen Hangkanal nach Isola geleiteten Abflusses aus der Val Salarno, rund 95 km². Die Niederschlagsmengen am Adamello sind, wie dies am Südfusse der Alpen meist der Fall ist, so günstige, dass mit einer natürlichen Minimalabflussmenge von fast 2 m³/sek. bei Isola gerechnet werden kann. Diese werden durch Hangkanal, Stollen und Druckleitung in östlicher Richtung einer in der Val Camonica, unterhalb Cedegolo am Oglio auf 400 m ü. M. gelegenen untern Zentrale zugeführt. Vorher aber wird in einer obern Zentrale bei Isola die Gefällsstufe vom Lago d'Arno bis Isola mit vorläufig rund 910 m Höhe ausgenützt (Abb. 2, S. 5). Das auf der Uebersichtskarte ebenfalls besonders umgrenzte Einzugsgebiet des Lago d'Arno beträgt allerdings nur etwa 14 km². Nun ist aber dieser idyllische Hochgebirgssee sehr tief, hat steile Ufer und konnte 25 m unter seinem natürlichen Spiegel

(1790 m ü. M.) angestochen werden, sodass eine Senkung des jetzigen Seewasserspiegels um 25 m bis Kote 1765 ohne weiteres möglich ist.

Der Flächeninhalt des Sees beträgt bei Kote 1790 rund 578 000 m², bei Kote 1765 noch rund 367 000 m² sodass sich ein nutzbarer Stauinhalt ergibt von rd. 12 Mill. m³. Es würde also eine jährliche Niederschlagshöhe von etwa 1000 mm genügen, um diesen Inhalt zu ersetzen. Nach den Beobachtungen ist aber die Niederschlagshöhe wesentlich



Abb. 3. Gesamtbild des Lago d'Arno von Westen.

grösser. Ebenso wurde durch Messungen festgestellt, dass auch bei den wasserärmsten Zeiten des Winters immer noch ungefähr 300 l/sek. aus dem See abfliessen, was zur Vermutung führt, dass auch im Winter erhebliche Mengen Quellwasser zum Teil auch aus andern Einzugsgebieten sich in den See ergiessen.

Unter Berücksichtigung dieser Verhältnisse ist es möglich, eine konstante Wassermenge von 2000 l/sek. während 7 bis 8 Stunden täglich (das Jahr zu 300 Arbeitstagen gerechnet) dem See zu entnehmen und damit eine Kraft zu erzeugen von rund 19 000 PS. Da das Adamellowerk hauptsächlich zur Lieferung von Spitzenkraft und Ersatzkraft in wasserarmen Zeiten für Mailand bestimmt ist, so dürfte diese natürliche Stauanlage die denkbar günstigste Verwertung finden.

Der Seespiegel kann aber auf leicht zu bewerkstellende Weise und mit sehr geringen Kosten um 20 m höher gestaut werden, wodurch der nutzbare Stauinhalt auf 30 Mill. m³ vergrössert und daher die Anlage mehr als verdoppelt werden kann. Die nötige Speisung des so vergrösserten Stauinhaltes erfolgt durch Zuleitung des Oberlaufes des Adamè, der am Fassungspunkt entsprechender Höhe noch ein Einzugsgebiet von rund 21 km² aufweist. Bereits sind die Arbeiten hierzu in Angriff genommen und der etwa 6 km lange Hangkanal mit Stollen dürfte im Laufe des Jahres 1911 fertig gestellt werden. Auch diese Zuleitung sowie das obere Einzugsgebiet des Adamè sind aus der Uebersichtskarte ersichtlich. Zugleich kann man in der Karte erkennen, dass an dem Talabsturz der oberen Adamèfassung eine dritte Gefällsstufe von etwa 200 m ausnützbare ist, deren Ausbau später event. erfolgen soll. Alsdann wird das am Poggia verwertete Gesamtgefälle in runden Zahlen 470 + 930 + 200 = 1600 m und die während der Hauptarbeitsstunden täglich gewonnene Kraft rund 28 000 + 42 000 = 70 000 PS. betragen. Gewiss ein seltener Fall von Kraftausnützung an einem nur etwa 17 km langen Gebirgsflüsschen.

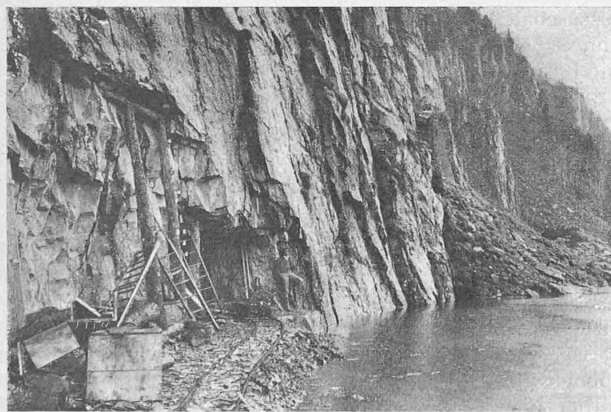


Abb. 4. Fassungsstelle am Lago d'Arno.

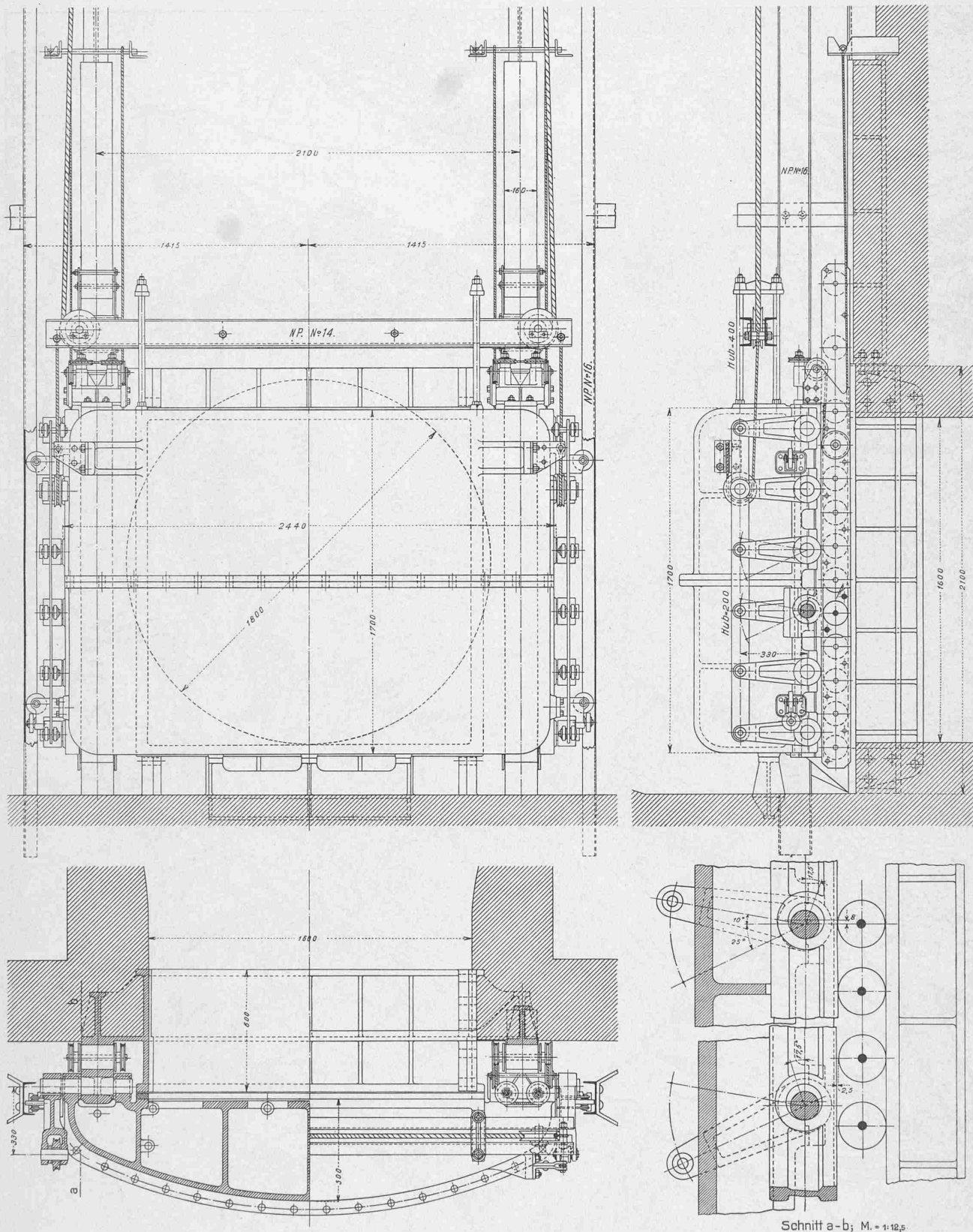


Abb. 6. Druckstollen-Abschluss-Schütze, Konstruktion Escher Wyss & Co., Zürich. — Ansicht und Schnitte 1:25, Detail 1:12,5.

Rollenwagen mitsamt der Tafel bis über den Wasserspiegel gehoben. Der umgekehrte Vorgang spielt sich beim Hinablassen der Schütze ab. Zuerst bleiben die „festen“ Aufhängungen der beiden Rollenwagen in entsprechenden Einkerbungen zweier fester Konsolen liegen, die die Schütze rollt, sobald der einseitige Wasserdruck zu wirken beginnt, auf den Rollen, bis die Tafel am untern Anschlag

aufsitzt, hierauf sinken die seitlichen Drehhebel vermöge ihres Gewichtes und infolge des auf die bewegliche Rollenbahn wirkenden Wasserdruckes in ihre Tieflage, wodurch die Rollen entlastet werden und der Druck auf die Dichtungsleisten übertragen wird. Im Schachte wird die Schützentafel mit den an ihr hängenden Rollenwagen in besonderen Führungsschienen lose geführt.

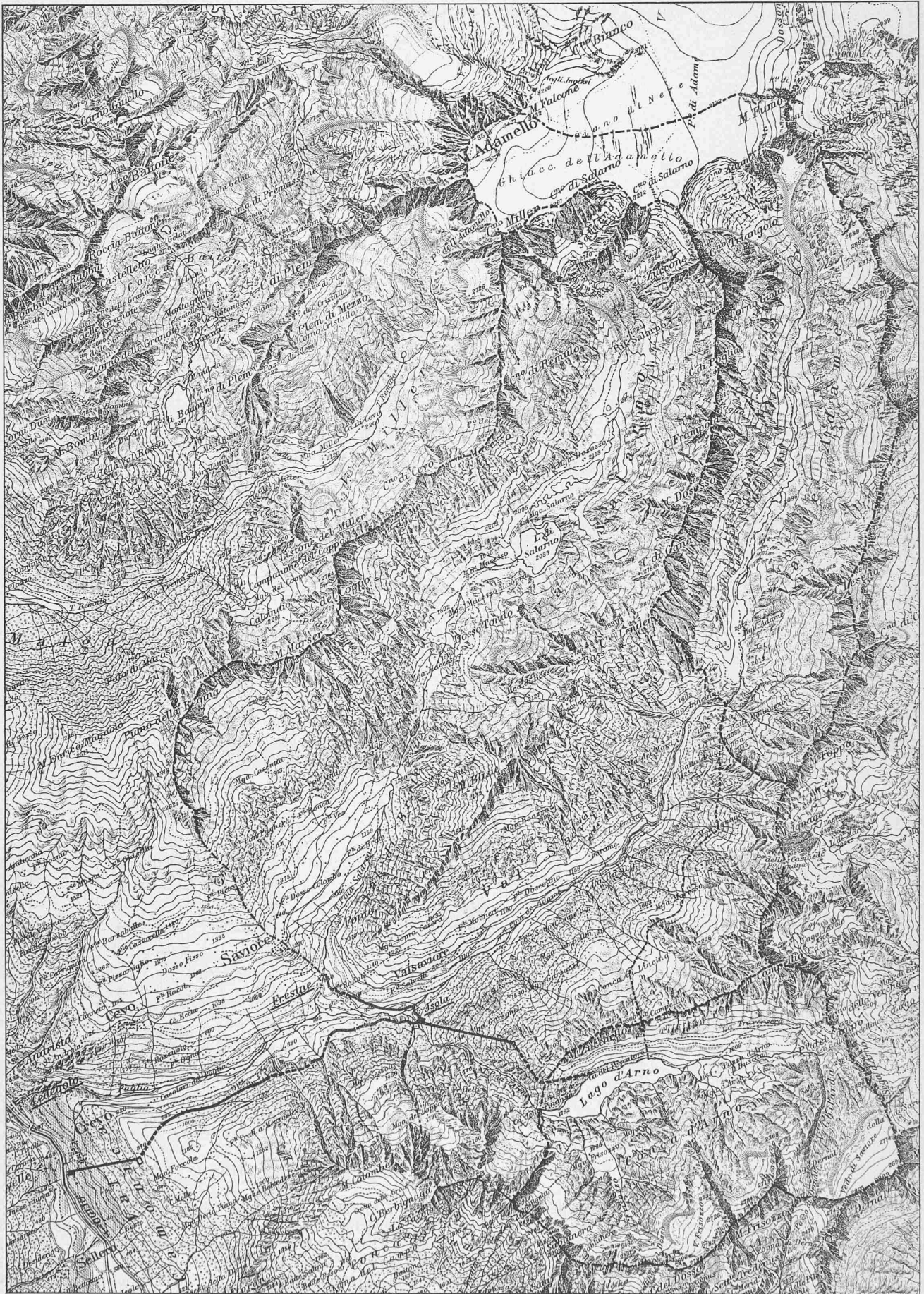
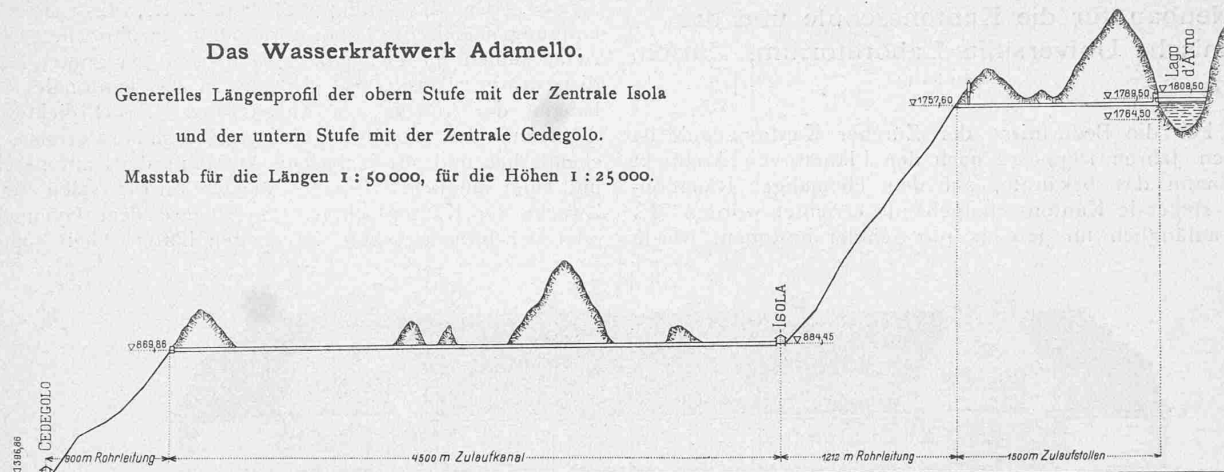


Abb. 1. Uebersichtskarte des Wasserkraftwerks Adamello und seiner Einzugsgebiete. — Masstab 1 : 65 000 (Siehe nebenstehende Anmerkung).

Das Wasserkraftwerk Adamello.

Generelles Längenprofil der obren Stufe mit der Zentrale Isola
und der untern Stufe mit der Zentrale Cedegolo.

Massstab für die Längen 1 : 50 000, für die Höhen 1 : 25 000.



Am untern Ende des Druckstollens, 90 m vor seinem Austritt aus dem Berge, ist ein schachtförmiges Standrohr zum Ausgleich von Druckstössen eingeschaltet, das bei rund 7 m oberem Durchmesser sich etwa 14 m über den höchstgestauten ruhenden Wasserspiegel erhebt. Dieser Druckregler hat die beträchtliche Gesamthöhe von rund 70 m und reicht gerade bis zur Erdoberfläche

(Forts. folgt.)

Rheinschiffahrt Basel-Bodensee.

Die Handels- und Industriegruppe der Bundesversammlung hat eine Sitzung, die sie am 20. Dezember v. J. im Bundeshaus abgehalten hat, der „Stellungnahme der Schweiz zur Rhein-Bodensee-Schiffahrt“ gewidmet.

Ihr Vorsitzender, Nationalrat Dr. E. Sulzer-Ziegler, hob in seinen einleitenden Worten dabei einige wichtige Momente hervor, die von der Versammlung nach eingehender Diskussion, an der sich namentlich auch Nationalrat Dr. Alfred Frey, Vizepräsident des Schweiz. Handels- und Industrie-Vereins, beteiligte, dem Bundesrate zum Studium angelegentlich empfohlen wurden. Es sei unerlässlich, dass man sich rechtzeitig und mit aller Gründlichkeit auf die Unterhandlungen mit den beteiligten Staaten vorbereite, die demnächst beginnen dürften.

Der erste Punkt betraf die *Frage der Schiffahrtsabgaben*, deren Einführung in Deutschland vorbereitet wird. Die Schweiz würde durch solche hinsichtlich der zurzeit schon bestehenden Rheinschiffahrt bis Basel und der geplanten Fortführung bis zum Bodensee in Mitleidenschaft gezogen. Um die Zustimmung der süddeutschen Staaten für diese Neuerung zu gewinnen, hat die Reichsregierung, scheint es, ihnen Aussichten gemacht, aus den betreffenden Einnahmen auch den Ausbau von Binnenkanalnetzen in Süddeutschland zu unterstützen. Soweit sich solche Abgaben auf den Rhein beziehen, erscheint dieses nicht zulässig, da hier die Verhältnisse durch die internationale Rheinschiffsahrtsakte geregelt sind, die für alle Rheinuferstaaten, namentlich für Holland und nicht zuletzt auch für die Schweiz Bedeutung hat.

Dagegen erscheint es dem Referenten nicht unbillig, zur Deckung der für die Verbesserung der Rheinschiffahrtsstrasse selbst erwachsenden Auslagen auch auf der Rheinschiffahrt solche Gebühren zu erheben. Diese Auffassung wird vielfach auch in Deutschland geteilt, wo bekanntlich lebhaft Erörterungen der Frage in der öffentlichen Meinung stattfinden, die zur Folge hatten, dass die Behandlung der Vorlage im Reichstage zunächst noch verschoben worden ist.

Anmerkung der Redaktion. Nebenstehende Abbildung ist ein verkleinerter Ausschnitt aus der unter Leitung von Prof. F. Becker bearbeiteten, vom Deutschen und Oesterr. Alpenverein 1903 herausgegebenen «Karte der Adamello- und Presanella-Gruppe» im Massstab 1 : 50 000.

Es steht wohl ausser Zweifel, dass die geplante Fortführung der Schiffahrt von Basel bis zum Bodensee, infolge der Erstellungskosten der zahlreichen dazu erforderlichen Kunstbauten, sowie deren Instandhaltung und Bedienung, auf die Erhebung von Schiffahrtsabgaben in erster Linie angewiesen sein wird. Da der Anschluss des Bodenseesbeckens an die Rheinschiffahrt aber, mehr noch als für die Schweiz, für den Schiffsverkehr auf der ganzen Länge des Stromes und sodann für die andern Bodenseeufstaaten von Wichtigkeit wäre, sind diese an einem eventuellen Ausbau der Schiffahrtsstrecke Basel-Bodensee in hervorragendem Masse interessiert. Wenn sie, namentlich Baden, auch zurzeit noch grosse Zurückhaltung an den Tag legen, und der Schweiz gerne den Vortritt bei Einleitung dieser Schritte einräumen möchten, so liegt es in der Natur der Sache, dass bei vorsichtigem, aber entschiedenem und zielbewusstem Auftreten von schweizerischer Seite die andern Bodensee-Uferstaaten schliesslich ebenfalls den ihnen gebührenden Anteil an dem Werke übernehmen werden.

In diesem Verhältnisse sah die Versammlung mit Recht ein Moment, das uns zum Mitsprechen bei Einführung von Schiffahrtsabgaben auf dem Rhein bezw. bei Abänderung der internationalen Rheinschiffsahrtsakte berechtigen sollte, bei der wir sonst formell bisher nicht direkt beteiligt waren.

Ein zweites Moment, auf das der Vorsitzende in seinem einleitenden Referate hinwies, ist das der *Bodenseeeabfluss-Regulierung*, durch welche bei dem mächtigen Staubecken, das der Bodensee für das Rheingebiet darstellt, die Schiffbarkeitsverhältnisse für einen grossen Teil des Stromes wesentlich beeinflusst bzw. verbessert werden können. Da zu einer Regulierung der Abflussverhältnisse des Bodensees aber die Mithilfe und Zustimmung der Schweiz erforderlich ist, erscheint es auch aus diesem Grunde natürlich, sie in der Frage allfälliger Einführung von Rheinschiffsahrtsabgaben zum Worte kommen zu lassen.

Die wichtige Aufgabe, die unsern Staatsmännern in dieser Frage erwächst, kann jedoch mit Nachdruck nur verfolgt werden unter genauer Kenntnis der Verhältnisse in wirtschaftlicher und in technischer Hinsicht. Nach beiden Richtungen aber ist die Angelegenheit, ungeachtet der zahlreichen Verbände, die sich mit grossem Eifer der Propaganda für die Binnenschiffahrt in der Schweiz widmen, noch durchaus unabgeklärt. Dass die Schweiz. Bundesbahnen bei den grossen Fragen, die ihnen ihr eigener Haushalt auferlegt, kein Interesse zeigen, sich auch mit dieser Angelegenheit zu befassen, darf man ihnen kaum verübeln.

Es erscheint deshalb zunächst *Aufgabe der Bundesbehörde selbst, sie durch eigenes Studium schnellstens und einwandfrei zu lösen*. Die Frage der wirtschaftlichen Bedeutung für die Schweiz lässt sich nicht leicht hin beantworten und in technischer Hinsicht ist namentlich die Regulierung des Bodenseeeabflusses ein Problem, das, wie es mehrfache Beispiele zeigen, gründlich erwogen werden muss.