

Massnahmen zur Erhöhung der Gestaltfestigkeit von Aluminium-Knotenpunktverbindungen

Autor(en): **Müller, W.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **119/120 (1942)**

Heft 5

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-52299>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

INHALT: Massnahmen zur Erhöhung der Gestaltfestigkeit von Aluminium-Knotenpunktverbindungen. — Zum beschleunigten Ausbau unserer Wasserkräfte. — Wettbewerb für ein Abdankungsgebäude und ein Verwaltungsgebäude im Bremgartenfriedhof, Bern. — Von Bauwerk, Bäumen, Busch und Blumen. — Zur Sicherheit der Seilbahnseile. — Altes und Neues

über die Entwicklung der Uebertragungstechnik in der Telephonie. — Sperrholzplatten als Schalmaterial. — Werkhaftung von Architekt und Unternehmer. — Mitteilungen. — Nekrologe: Fritz Locher. — Wettbewerbe: Primarschulhaus Zürich-Wollishofen. — Literatur. — Mitteilungen der Vereine. — Vortragskalender.

Band 119

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. 5

Massnahmen zur Erhöhung der Gestaltfestigkeit von Aluminium-Knotenpunktverbindungen

Von Ing. W. MÜLLER, Neuhausen a. Rhf.

Mitteilung aus dem Forschungslaboratorium der Aluminiumwerke Neuhausen A.G., Neuhausen a. Rhf.

Der Einfluss der Formgebung auf die Dauerwechselbiegefestigkeit geschweisster, gemuffter bzw. genieteter Knotenpunktverbindungen aus verschiedenen Aluminiumlegierungen wird geprüft und mit der Dauerwechselbiegefestigkeit ähnlicher Konstruktionen aus Stahl verglichen.

Im Fahrzeugbau besteht das Interesse, die Fahrzeuge aus Aluminium-Legierungen herzustellen und viele bisher ausgeführten Konstruktionen haben sich gut bewährt. Zur maximalen Ausnutzung des Werkstoffes ist es erforderlich zu wissen, wie stark die gewählte Knotenpunkt-Verbindung maximal dauerbeansprucht werden darf. Um Grundlagen hierfür zu schaffen, wurden auf den Knotenpunkt-Schwingmaschinen^{1) 2)} entsprechende Dauerwechselbiegeversuche durchgeführt. Die Prüfungen ergaben nicht allein für die Praxis brauchbare Zahlenwerte, sondern durch verschiedenartige Ausführung der Verbindungen und durch Beobachtung der dabei auftretenden Brucharten konnten auch Grundlagen für eine schweiss- und nietgerechte Konstruktion geschaffen werden.

Die vorliegend beschriebenen Prüfungen wurden im Jahre 1936, also zu einer Zeit begonnen, in der noch fast keine Richtlinien für die Konstruktion einer dauerfesten Schweissverbindung irgend eines Werkstoffes vorhanden waren. Da die Dauerfestigkeit einer Schweissverbindung mit derjenigen einer Nietverbindung verglichen werden sollte, war es naheliegend, die Schweissverbindung im Aufbau ähnlich wie die Nietverbindung auszuführen. Die von den Aluminiumwerken Neuhausen A.G. ausgeführten Prüfungen an verschiedenen Al-Legierungen haben jedoch, ähnlich wie die andernorts (siehe Literaturangaben) an Stahl-Schweissverbindungen ausgeführten Prüfungen ergeben, dass die Schweisskonstruktion nach vollständig anderen Gesichtspunkten konstruiert werden muss als die Nietverbindung. Somit sind die ersten Prüfungen an Schweissverbindungen lediglich als Tastversuche zu bewerten, die zur Entwicklung einer möglichst dauerfesten Schweisskonstruktion erforderlich waren.

A. Statische Festigkeit der verwendeten Profile

Zur Herstellung der verschiedenen Knotenpunktverbindungen wurden betriebsmässig hergestellte \square -Pressprofile 40/25/2,5 mm und 60/30/4 mm, bzw. I-Pressprofile 60/50/4 mm und Rohre mit einem Durchmesser von 30/25 mm bzw. 25,2/21,8 mm in Legie-

¹⁾ W. Müller: Neue Versuchseinrichtung zur Prüfung der Ermüdungs-festigkeit von genieteten bzw. geschweissten Knotenpunktverbindungen. «Schweizer Archiv» Bd. 3, 1937, Nr. 10.

²⁾ W. Müller: Werkstoff-Forschung. «Schweiz. Industrieblatt», 1939, Nr. 19.

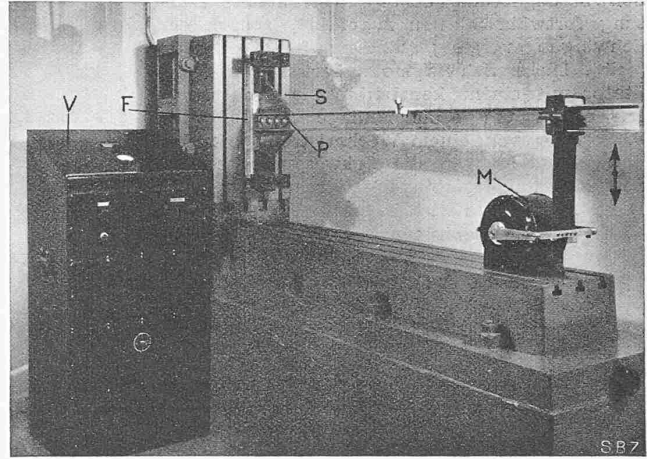


Abb. 1. Knotenpunkt-Schwingmaschine von Ing. E. Schiltknecht (Zürich)

rung Anticorodal B (Gattung nach DIN 1713: Al-Mg-Si), Peraluman 3 (Gattung: Al-Mg) und Avional D (Gattung: Al-Cu-Mg) verwendet, deren Legierungszusammensetzung in Tabelle 1, und deren statische und dynamische Festigkeitswerte in Tabelle 2 zusammengestellt sind. Der Vollständigkeit halber wurden zu den statischen und dynamischen Festigkeitswerten der Aluminiumlegierungen auf Tabelle 2 noch die Festigkeitswerte stumpfgeschweisster Bleche oder Profilschnitte hinzugefügt. Alle Aluminium-Schweissnähte wurden mit einem Azetylen-Sauerstoff-Gasgemisch, mit Lumiweld IV-Schweisspulver und mit Schweisstäben der gleichen Al-Legierung wie die Schweissverbindung verschweisst.

B. Prüfmaschine

Zur Ausführung der Ermüdungsprüfungen an geschweissten bzw. gemufften und gelöteten Knotenpunktverbindungen wurde die auf Abb. 1 wiedergegebene SCHILTKNECHT-Knotenpunkt-Schwingmaschine verwendet. Bei dieser Prüfmaschine wird ein Teil der Knotenpunktverbindung (Fuss F) mit Briden starr

Tabelle 1: Zusammensetzung der untersuchten Aluminium-Legierungen

Legierung	Gattung nach DIN 1713	Si %	Fe %	Cu %	Mn %	Mg %	Al %
Anticorodal B	Al-Mg-Si	0,5 — 1,5	—	—	0,5 — 1,0	0,5 — 1,0	Rest
Peraluman 3	Al-Mg 3	—	—	—	0 — 1	3	Rest
Avional D	Al-Cu-Mg	0 — 1,0	—	3,5 — 5	0,2 — 1,5	0,2 — 1,5	Rest

Tabelle 2: Statische und dynamische Festigkeit der verwendeten Aluminium-Legierungen und der Stahl-Profile (Werte der geschweissten Al-Legierungen ermittelt an 3 mm-Blechen; geschweisst mit Azetylen-Sauerstoff, Schweissraupen unbearbeitet)

Legierung	Zustand	$\sigma_{0,2}$ kg/mm ²	σ_B kg/mm ²	HB kg/mm ²	$\delta_{11,3} \sqrt{F}$ %	Für geschliffene Rundstäbe $\sigma_{wb} 50 \text{ kg/mm}^2$	Für Bleche mit Walzhaut $\sigma_{wb} 10 \text{ kg/mm}^2$
Anticorodal B	ausgehärtet	27 — 38	32 — 42	90 — 110	8 — 14	10 — 13	8,5 — 9,5
	geschweisst	10 — 12	16 — 18	—	2 — 4	—	7,0 — 8,5
Peraluman 3	weich	10 — 13	22 — 26	50 — 65	18 — 26	12 — 14	9 — 11
	geschweisst	9 — 11	22 — 23	—	15 — 18	—	rd. 8 — 10
Avional D	ausgehärtet	24 — 30	38 — 44	95 — 110	16 — 22	12,5 — 14,5	10 — 13
	geschweisst	18 — 20	27 — 32	—	2 — 6	—	9 — 11
Stahl 37,11 (I-Profil)	ungeschweisst	33	44	125	25	—	—
Stahlrohr	ungeschweisst	110	115	210	3,8	—	—

auf den Maschinensockel (S) aufgespannt, während der andere Teil (Prüfstück P) der Verbindung, der auf Wechselbiegung beansprucht werden soll, als frei schwingender Hebel ausgebildet ist und am kürzeren Ende an den Schwingmotor (M) befestigt wird. Die aufgespannte Knotenpunktverbindung stellt ein schwingungsfähiges Gebilde dar, das nach einer einmaligen Schwingungserregung mit einer bestimmten Frequenz mit allmählich kleiner werdender Amplitude weiterschwingt. Mit Hilfe des in Resonanz arbeitenden Schwingmotors wird der Knotenpunktverbindung die während der Schwingungsbeanspruchung verbrauchte Leistung fortwährend neu zugeführt, sodass der Schwingungsvorgang ständig aufrecht erhalten bleibt. Dieser Schwingmotor besteht aus einem Stator mit einem konstanten Magnetfeld und aus einem um seine Nulllage schwingenden Anker, der von einem Wechselstrom mit gleicher Frequenz wie die Schwingungsfrequenz der Knotenpunktverbindung durchflossen wird. Der Wechselstrom wird in einem kleinen Dynamogerät, das am hintern Ende des Ankers befestigt ist (auf der Abb. 1 nicht sichtbar), erregt, im Verstärker (V) mit veränderlicher Leistungssteigerung und selbsttätiger Amplitudenregulierung verstärkt und hierauf dem Schwinganker zugeführt. Die zu einer bestimmten Wechselbiegebeanspruchung erforderliche Schwingungsamplitude wird statisch mit dem Huggenberger-Tensometer ermittelt, mittels eines am schwingenden Teil der Knotenpunktverbindung befestigten Spiegels und eines ausserhalb der Maschine montierten Ablesefernrohres kontrolliert. Die Anzahl Schwingungen bis zum Eintritt des Dauerbruches wird durch einen kleinen Synchronmotor mit Zählwerk registriert.

Die verfügbare Wechselstromleistung (60 Watt) dieser Knotenpunkt-Schwingmaschine reicht aus zur Prüfung genietet, geschweisster oder auch gegossener Konstruktionsteile normaler Abmessungen. Die Frequenz beträgt 20 bis 60 Hertz und ist von den Abmessungen, wie Trägheitsmoment und Masse der schwingenden Teile, abhängig.

C. Dauerfestigkeit der autogen geschweissten Aluminium-Knotenpunktverbindungen

Abb. 4 entspricht genau der Anordnung einer Nietverbindung. Anstelle der Kraftübertragung durch die Nieten wird hier die Kraft durch die seitlich der beiden \square -Profile angebrachten Kehlnähte auf das Knotenblech und hierauf durch zwei weitere Kehlnähte auf das horizontal angeordnete \square -Profilkpaar übertragen. Diese Verbindungsart erweist sich als ungünstig, da während des Schweissens das Knotenblech mit seiner grossen Oberfläche der Schweisstelle viel Wärme entzieht, diese ausstrahlt und deshalb der Schmelzfluss nur durch örtliche Ueberhitzung aufrecht erhalten werden kann. Zudem entstehen während des Abkühlens der Verbindung im Knotenblech neben dem \square -Profil starke Spannungen, die zu den parallel den Schweissnähten liegenden Anrissen (Bruchart 0, Abb. 4) führen. Verwendet man anstelle des 5 mm dicken Knotenbleches ein solches von nur 3 mm Stärke, so treten diese Warmrisse nicht auf.

Bei der dynamischen Prüfung dieser Knotenpunktverbindung erweist sich diese Anordnung als zu starr und die Dauerbrüche treten an der mit P (Abb. 4) bezeichneten Stelle im wechselbiegebeanspruchten \square -Profil auf. Die einzelnen Prüfergebnisse sind auf Abb. 2 und 3 aufgetragen.

Die Verbindung nach Abb. 5 lässt sich in bezug auf Wärmeableitung leichter schweissen als die Verbindung nach Abb. 4. Wie das Prüfergebnis zeigt, treten in den beiden Streben, ähnlich wie im Knotenblech der Verbindung nach Abb. 4, starke Zugspannungen auf, die die Bildung von Rissen in der Schweissnaht bei einer Wechselbiegebeanspruchung beschleunigen (Bruchart Q, Abb. 5).

Bei der Verbindung nach Abb. 6 wurde lediglich anstelle einer einreihigen Nietung eine 12 mm breite Schweissnaht ausgeführt. Hierbei wird die Schweissnaht möglichst in den Bereich der neutralen Zone des biegebeanspruchten \square -Profils verlegt, und die Schweissnaht kann ohne allzustarke Erwärmung des auf maximale Wechselbiegung beanspruchten \square -Profilschenkels ausgeführt werden. Wenn auch diese Verbindungsart als vorteilhaft

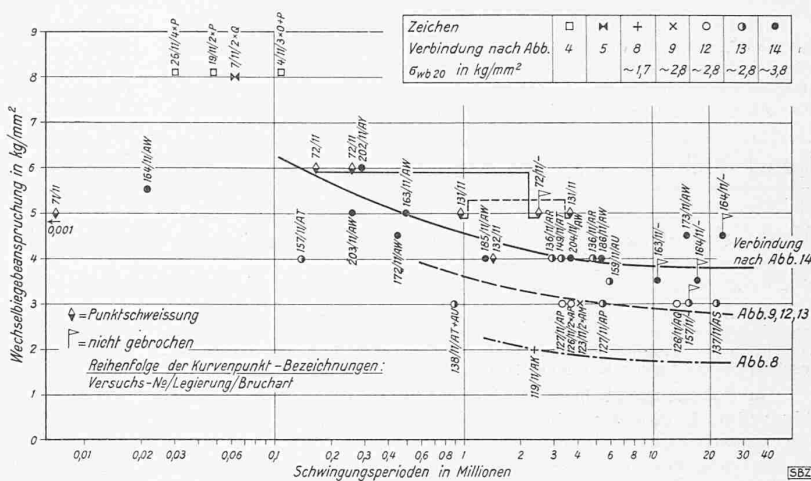


Abb. 2. Dauerwechselbiegefestigkeit autogen geschweisster Anticorodal-Knotenpunktverbindungen

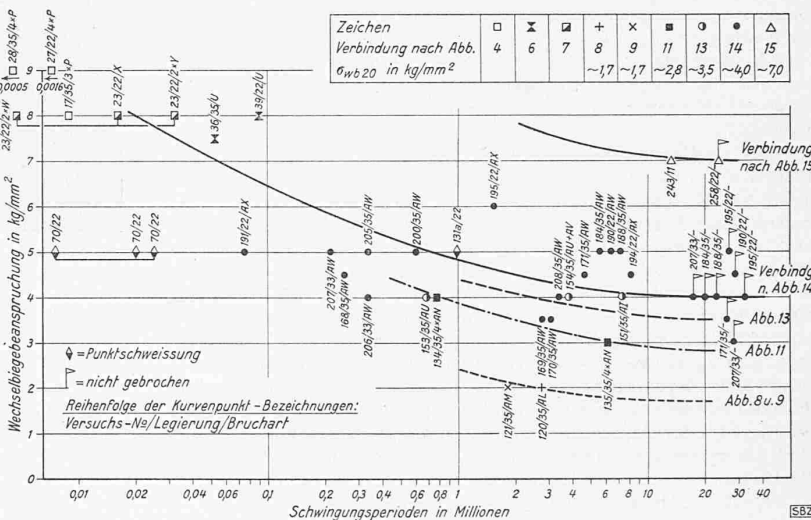


Abb. 3. Dauerwechselbiegefestigkeit autogen geschweisster Avional- und Peraluman-Knotenpunktverbindungen

erscheinen könnte, so ist deren praktische Anwendung doch in Frage gestellt, weil sich diese schmale Naht im engen Profil nur schwer ausführen lässt und weil am oberen Ende der Schweissnaht die Kraftlinienumlenkung schroff erfolgt, wodurch Spannungsanhäufungen an dieser Stelle entstehen, die ihrerseits die Dauerfestigkeit der Verbindung vermindern. Nach den auf Abb. 3 aufgetragenen zwei Prüfwerten (Wechselbiegebeanspruchung

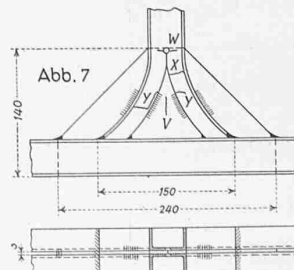
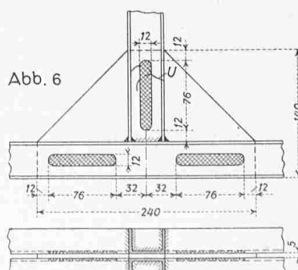
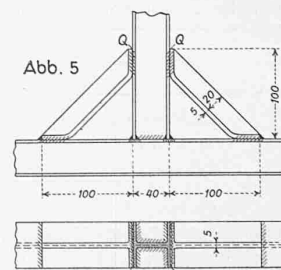
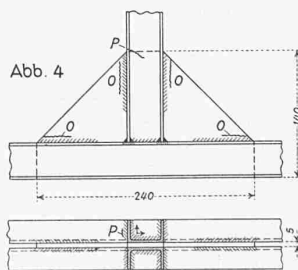


Abb. 4 bis 7. Autogen geschweisste \square -Profil Knotenpunktverbindungen

= 7,5 bzw. 8,0 kg/mm²) kann über die Brauchbarkeit dieser Verbindungsart noch nicht entschieden werden. Durch weitere Prüfungen solcher Verbindungen bei einer Beanspruchung von 4 bzw. 3 kg/mm² könnte diese Frage geklärt werden, was jedoch unterlassen wurde, da andere Verbindungsarten mehr Erfolg versprechen.

Verbindungsart nach Abb. 7 erscheint auf den ersten Blick als eine brauchbare Ausführung für eine gute Schweisskonstruktion. Die bisherige Prüfung der Verbindung Nr. 23 mit den Brucharten 2W, X und 2Y auf Abb. 7 (Prüferte auf Abb. 3) zeigt jedoch, dass diese erste Ausführungsart noch keine endgültige Form darstellt und, wie auf Abb. 15 gezeigt wird, noch verbessert werden kann.

Um bei der Herstellung weiterer Schweissverbindungen von den bisherigen Verbindungsarten, die von der Nietkonstruktion abgeleitet worden sind, frei zu werden, wurde nun für die nachfolgend beschriebenen Verbindungsarten anstelle des U-Profiles das I-Profil 60/50/4 mm verwendet. Die verschiedenen Entwicklungsstufen dieser Schweissverbindungen sind auf den Abb. 8 bis 15 dargestellt.

Die einfachste Verbindungsform dieses Profils stellt eine Stumpfschweissung entsprechend Abb. 8 und 9 dar. Die Dauerwechselbiegefestigkeit ($\sigma_{wb 20}$) dieser beiden Verbindungsarten ist verhältnismässig gering und beträgt nach den auf der Abb. 2 aufgetragenen Prüferten für Anticorodal B-Verbindungen nach Abb. 8 1,7 kg/mm² und für Anticorodal-Verbindungen nach Abb. 9 2,8 kg/mm², während laut Abb. 3 für Avional- und Peraluman 3-Verbindungen nach Abb. 8 und 9 die Dauerwechselbiegefestigkeit 1,7 kg/mm² beträgt.

Bei der Verbindung nach Abb. 9 ist wohl eine günstigere Kraftlinien-Umlenkung in den Flanschen des I-Profiles vorhanden, was eine etwas höhere Dauerfestigkeit als bei der Verbindung nach Abb. 8 ergibt. Die Verbindung nach Abb. 9 wird aber trotzdem in der Praxis nur ausnahmsweise angewendet, weil bei dieser Profilanordnung bei gleicher Biegebeanspruchung des Profils, infolge geringeren Trägheitsmomentes, das maximal zulässige Biegemoment den nur 0,4-fachen Wert aufweisen darf, wie bei der Profilanordnung nach Abb. 8.

Entlastet man die Stumpfschweissnaht dieser beiden Verbindungsarten durch aufgeschweisste Eckbleche, entsprechend Abb. 10 und 11, so kann die Dauerwechselbiegefestigkeit ($\sigma_{wb 20}$) der Verbindung nach Abb. 9 auf rd. 2,8 kg/mm² (Abb. 3) erhöht werden. Die Verbindung nach Abb. 10 wurde nicht geprüft.

Nach der Lage der auftretenden Brüche kann gefolgert werden, dass die Spannungsanhäufungen am Uebergang des schwingenden I-Profiles zum Versteifungsblech zu gross sind und durch entsprechende Umkonstruktion dieser Schweissverbindung eine günstigere Kraftlinienumlenkung und damit eine höhere Dauerfestigkeit erreicht werden kann.

Die Verbindung nach Abb. 12 entspricht einer in Deutschland patentierten Knotenpunktverbindung für geschweisste Stahlkonstruktionen mit erhöhter Dauerfestigkeit. Bei dieser Verbindungsart wird der unterste Teil des Steges herausgeschnitten und durch ein Knotenblech ersetzt.

Nach den Prüfungen an Al-Schweissverbindungen nach Abbildung 12 können auch bei dieser Verbindungsart noch keine Maximalwerte erzielt werden, da einerseits die grösste Spannungsanhäufung immer noch mit der maximal erweichten Stelle der Verbindung zusammenfällt (Bruchart BA, Abb. 12) und andererseits im angeschweissten Knotenblech nach erfolgter Schweissung durch Abschwinden Spannungen entstehen, die das Auftreten eines Dauerbruches (Bruchart AP und AQ, Abb. 12) begünstigen. Anticorodal B-Knotenpunkte nach Abb. 12 weisen laut Abb. 2 eine Dauerwechselbiegefestigkeit ($\sigma_{wb 20}$) von ca. 2,8 kg/mm² auf.

Schweissverbindungen nach Abb. 13 verhalten sich bei der Dauerwechselbiegebeanspruchung ungefähr gleich wie diejenigen nach Abb. 12. Die Dauerfestigkeit ($\sigma_{wb 20}$) dieser Verbindungen beträgt nach Abb. 2 bei Anticorodal B ebenfalls rd. 2,8 kg/mm², während sie bei Verbindungen aus geschweisstem Avional D bzw. Peraluman 3 rd. 3,5 kg/mm² beträgt.

Das Herausschneiden eines Teiles des Steges, sowie das Einpassen eines Knotenbleches erfordert viel Arbeit und bringt verhältnismässig wenig Gewinn in bezug auf Dauerhaltbarkeit der Schweissverbindung.

Wesentlich einfacher ist die Herstellung einer Verbindung nach Abb. 14. Hier werden lediglich zwei Eckbleche angeschweisst, die die Kehlnaht entlasten. Bei richtiger Dimensionierung dieser Eckbleche kann die Dauerfestigkeit der geschweissten Knotenpunkte merklich verbessert werden. Bei der Herstellung dieser Verbindungsart dürfen nicht einfach dreieckförmige Eckbleche angeschweisst werden, sondern diese müssen mit einer kreisförmigen Aussparung (mit einer Bearbeitungszugabe) sorgfältig, d. h. möglichst ohne Ueberhitzung angeschweisst werden. Durch den kreisförmigen Ausschnitt erfolgt einerseits die Kraftlinienumlenkung weniger schroff und andererseits werden die infolge Abschwindens im Eckblech auftretenden zusätzlichen Spannungen bedeutend geringer. Eine Materialzugabe im Eckblech, die nach erfolgter Schweissung weggefräst werden muss, erweist sich als erforderlich, da sonst die dünnen Enden des Eckbleches während des Schweissens zu stark überhitzt würden.

Wird der Steg des schwingenden I-Profiles nicht mit dem horizontalen I-Profil verschweisst, so erweist sich diese Verbindung als weniger dauerhaft und es treten die Brucharten AX, AY und BC (Abb. 14) auf. Mit ganz besonderer Sorgfalt müssen die Enden der Eckbleche an das auf Wechselbiegung beanspruchte I-Profil geschweisst werden, da sonst bei jeglicher Ueberhitzung Brüche an der Stelle AW auftreten. Die Dauerwechselbiegefestigkeit ($\sigma_{wb 20}$) der nach Abb. 14 geschweissten Anticorodal B-Knotenpunktverbindungen beträgt laut Abb. 2 rd. 3,8 kg/mm², während die gleichen Verbindungen, die in Legierung Peraluman 3 bzw. Avional D ausgeführt wurden, laut Abb. 3 eine Dauerfestigkeit ($\sigma_{wb 20}$) von rd. 4,0 kg/mm² aufweisen.

Bei der Konstruktion der Schweissverbindung nach Abb. 15 wurden die obenerwähnten Prüfergebnisse berücksichtigt. Die maximal zulässige Dauerwechselbiegebeanspruchung bei einer Kraftlinienumlenkung von rund 90° (Verbindung nach Abb. 8)

beträgt 1,7 kg/mm², während sie bei Entlastung der Kehlnaht durch ein angeschweisstes Eckblech (Verbindung nach Abb. 14) und durch allmählich erfolgte Kraftlinienumlenkung bis auf eine maximal zulässige Biegebeanspruchung von 4,0 kg/mm² gesteigert werden kann. Zudem ist laut den in Tabelle 2 über die geschweissten Bleche gemachten Angaben bekannt, dass die Dauerwechselbiegefestigkeit je nach der Legierung 7 bis 11 kg/mm² beträgt, wenn wäh-

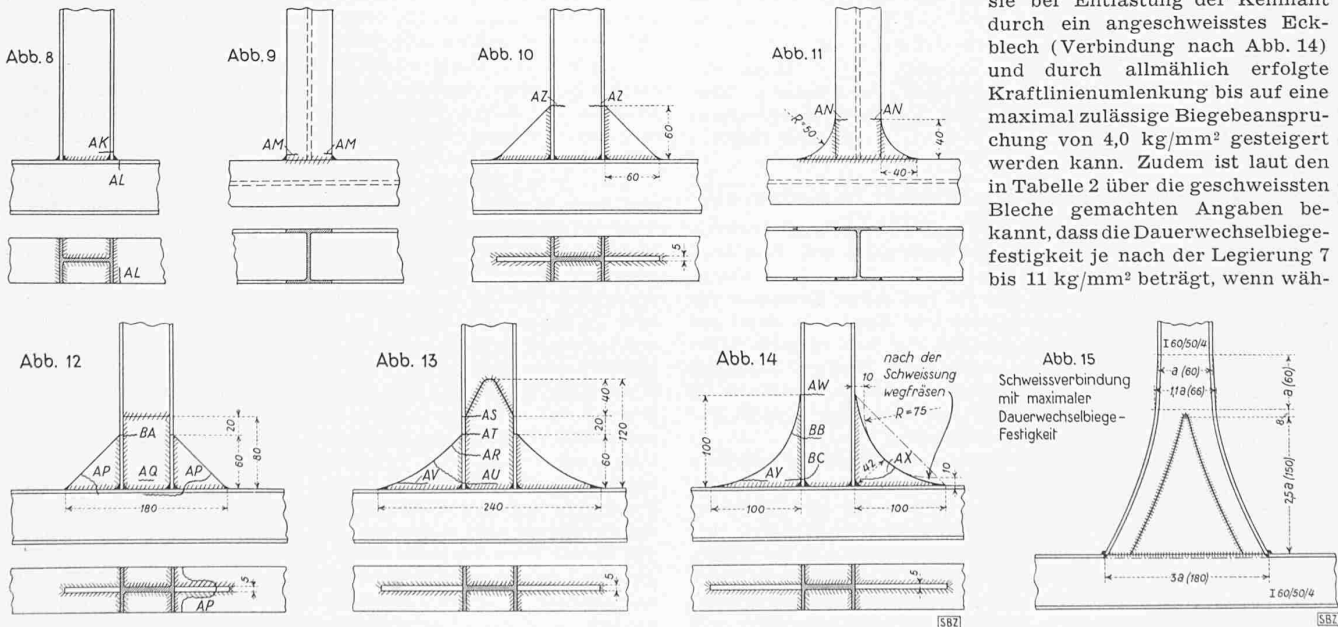
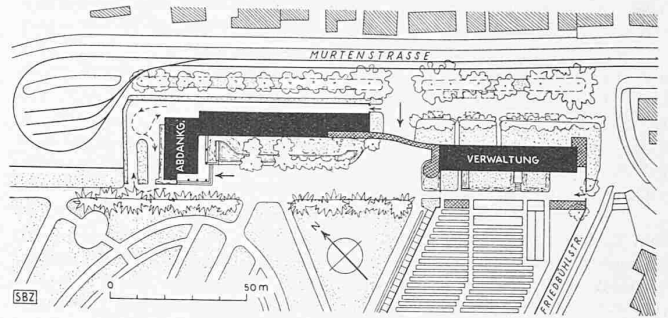
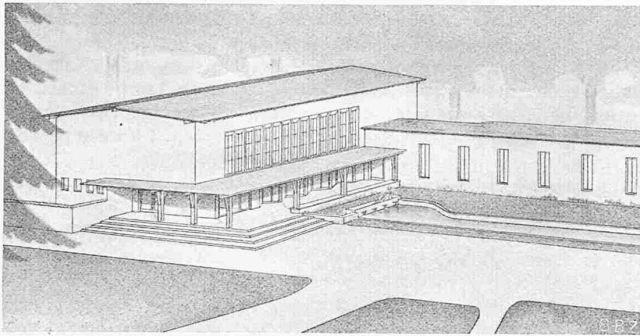
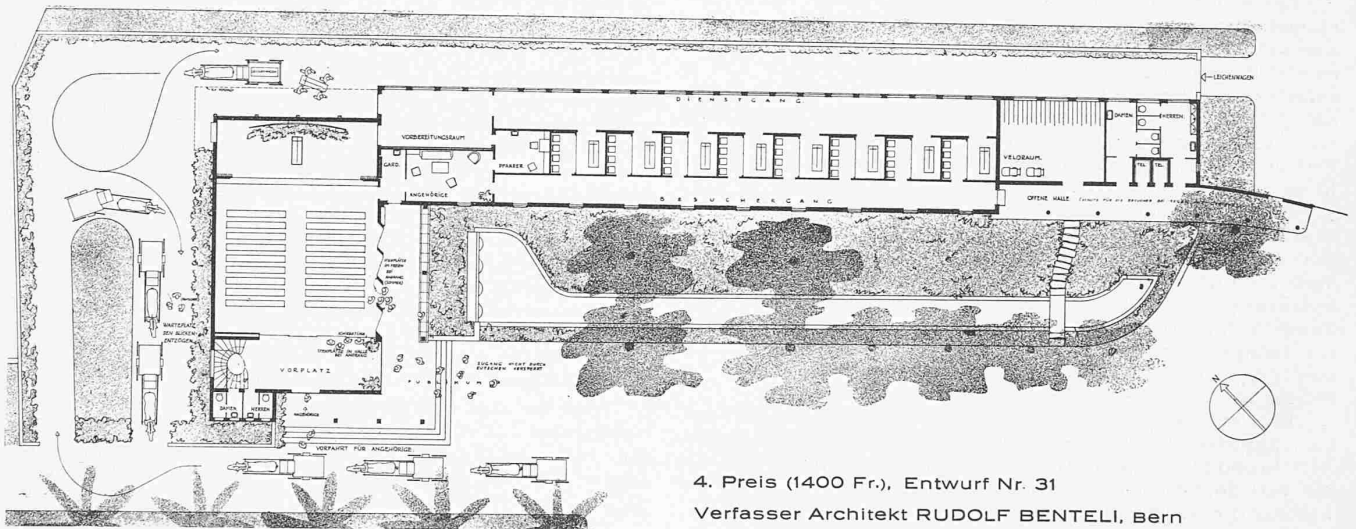


Abb. 8 bis 15. Autogen bzw. elektrisch geschweisste I-Profil-Knotenpunkt-Verbindungen

Wettbewerb für eine neue Abdankungshalle und ein Verwaltungsgebäude im Bremgartenfriedhof in Bern



Lageplan 1:2500. — Abdankungshalle 1:500



4. Preis (1400 Fr.), Entwurf Nr. 31

Verfasser Architekt RUDOLF BENTELI, Bern

rend der Wechselbiegebeanspruchung keine zusätzlichen Spannungsanhäufungen infolge Kraftlinienumlenkung auftreten.

Auf Abb. 15 ist z. B. eine Knotenpunktverbindung angedeutet, bei der durch entsprechende Formgebung maximal hohe Biegekräfte durch ein I-Profil übertragen werden. Wie auf Abb. 3 durch zwei Prüfwerte und eine Kurve angedeutet ist, weisen die nach Abb. 15 geschweissten Avional- bzw. Peraluman 3 Knotenpunktverbindungen eine Dauerwechselbiegefestigkeit von 7,0 kg/mm² auf. Die beträchtliche Erhöhung der Dauerwechselbiegefestigkeit von 4,0 auf 7,0 kg/mm² konnte dadurch erzielt werden, dass ausser der Vergrößerung des Widerstandsmomentes am Fusse der Verbindung auch noch das Widerstandsmoment unmittelbar oberhalb der vertikalen Schweissnaht durch Verlängerung (10%) der Steghöhe vergrößert wurde. Diese Erhöhung des Steges kann bei I-Profilen durch Ausschmieden bzw. bei Rohrquerschnitten durch Hineintreiben eines entsprechend geformten Dornes erfolgen. (Schluss folgt)

Zum beschleunigten Ausbau unserer Wasserkräfte

Zu dem in letzter Nummer mitgeteilten Ausbauprogramm des SEV-VSE erhalten wir aus dem Leserkreis eine Zuschrift mit dem Ausdruck lebhaften Bedauerns, dass das schöne Rheinwald samt Splügen eingestaut und ein Teil seiner Bewohner zur Abwanderung gezwungen werden soll. Der Einsender weist auf andere Möglichkeiten hin, wodurch der für das nächste Jahrzehnt benötigte Mehrbedarf an elektrischer Energie beschafft werden könnte. Er nennt, gestützt auf den erwähnten Band III der «Verfügbaren Wasserkräfte der Schweiz» des A. f. W. folgende Speicherwerke im Bündner Oberland:

1. Greina-Lavaz-Somvis mit Winterenergie von 170 Mio kWh (zu 3,7 Rp./kWh), total 200 Mio kWh, Baukosten 77 Mio Fr.
2. Bargas-Trins mit Winterenergie von 103 Mio kWh (zu 5,2 Rp./kWh), total 131 Mio kWh, Baukosten 67 Mio Fr., und
3. Zervreila-Silgin, Winterenergie 200 Mio kWh (4,5 Rp./kWh), total 345 Mio kWh, Baukosten 124 Mio Fr. — Ferner das Werk
4. Thierfeld (Muttensee-Limmernboden im Kanton Glarus) mit reiner Winterenergie von 182 Mio kWh zu 4,2 Rp./kWh und Baukosten von 89 Mio Fr.

Durch den Ersatz der Hinterrheinwerke durch die genannten vier Werke kommt unser Einsender für das zehnjährige Ausbauprogramm auf eine Gesamtleistung von 1979 Mio kWh und 538 Mio Fr. Baukosten (Basis 1933), gegenüber 2219 Mio kWh und 405 Mio Fr. (Basis 1939) nach SEV-VSE-Programm (vgl. Seite 43 in Nr. 4). — Schliesslich seien noch die Gestehungspreise der ausgebauten Hinterrheinwerke genannt mit etwa 1,8 Rp./kWh für Jahresenergie, bzw. etwa 2,2 Rp./kWh für reine Winterenergie. Die Vergleiche unseres Einsenders sind übrigens deshalb nicht stichhaltig, weil bei den Untersuchungen des A. f. W. vor allem auf möglichst vollständige Ausnützung der Staumöglichkeiten getrachtet wurde, nicht aber auf das wirtschaftliche Optimum, auf das es doch ankommt.

Im Weiteren betont unser Einsender, dass bei den von ihm vorgeschlagenen Speicherwerken, mit Ausnahme des kleinen Beckens bei Silgin, kein wertvolles Kulturland, sondern nur mageres Weidland überstaut und dabei der landschaftlichen Schönheit kein Eintrag getan werden müsse. —

Wir geben hiervon unsern Lesern Kenntnis, weil auch wir, und mit uns sehr Viele, den harten Eingriff ins friedliche Rheinwald schmerzlich empfinden. Allein dies lässt sich nicht so einfach vermeiden, wie unser Kollege glaubt. Vor allem sei hingewiesen auf die mehr als doppelt so hohen Energie-Gestehungspreise der von ihm genannten Werke und die um 133 Mio Fr. oder $\frac{1}{3}$ höhern Baukosten — vorausgesetzt, dass die vorläufig erst generell projektierten Werke bei näherer Prüfung nicht wesentlich teurer werden. Im Gegensatz zu jenen werden die Hinterrheinwerke seit 20 Jahren eingehend studiert; sie sind *baureif*, und das ist in unserer heutigen Notlage, neben der *Wirtschaftlichkeit*, das Entscheidende. Die Grundlagen des SEV-VSE-Programms sind von uninteressierter fachmännischer Seite eingehend geprüft worden, unter Einbezug der andern, oben genannten topographischen Möglichkeiten. Die Speicherstmöglichkeiten sind leider ziemlich beschränkt, weil den meisten das nötige Einzugsgebiet fehlt, auch abgesehen von den geologischen Unzukömmlichkeiten mancher topographisch verlockenden Staustelle. So wird eben uns Allen dieses Opfer nicht erspart bleiben, denn die Hinterrheinwerke bieten zur Zeit die einzige, zudem technisch und energiewirtschaftlich ideale Lösung.