Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 71 (1953)
Heft: 50

Sonstiges

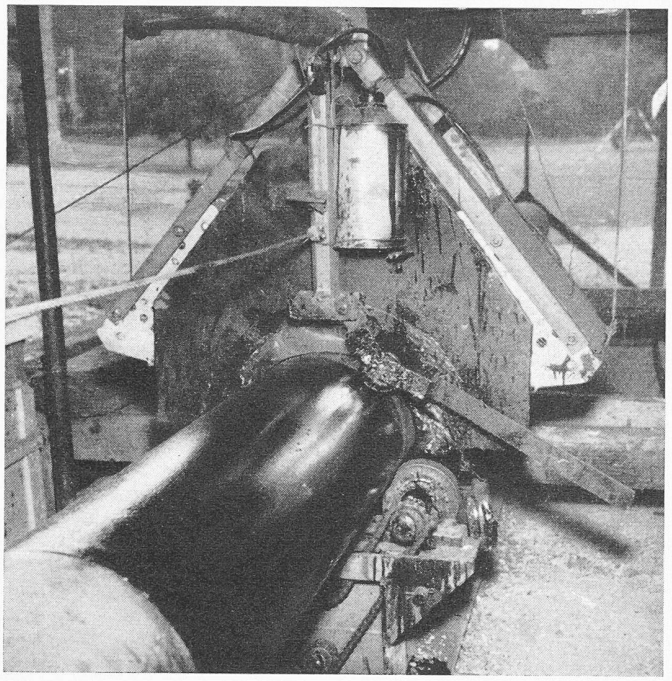
Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. 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

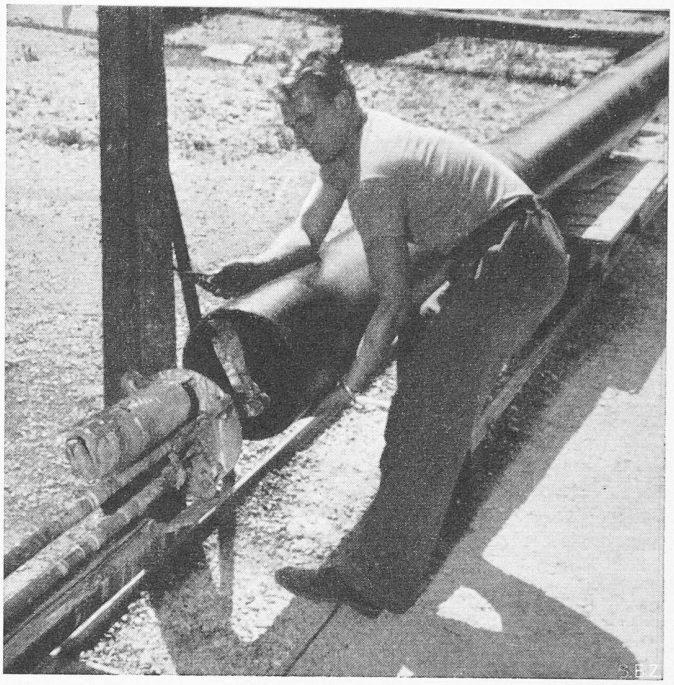
Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans 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: 21.01.2026

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





die verschiedenen Nationalitäten verteilte, ein abgerundetes Bild der Schweiz zu vermitteln. Aehnliche Dienste taten die Seefahrt nach Rapperswil sowie die kleinen und grossen Exkursionen. Wenn man all die Arbeit, die sich für die Veranstalter und die besuchten Unternehmungen ergeben hat, in Betracht zieht, darf man sich des grossen Erfolges um so mehr freuen, als auch noch das Wetter, gemäss dem hier ausgesprochenen Wunsch von Prof. Meyer-Peter, seinen Beitrag zum Gelingen geliefert hat.

Sein anderer Wunsch, dass die deutsche Sprache als Kongresssprache zugelassen werde, wurde leider abgewiesen. Weiter ist von den geschäftlichen Verhandlungen zu erwähnen, dass man fünf Vizepräsidenten (Nordamerika, Südamerika, Asien, Europa, Afrika) gewählt und als Sitz des Sekretariates London bestimmt hat. In der von Musikvorträgen unter der Direktion von Robert Blum umrahmten feierlichen Eröffnungssitzung vom 17. August sprachen Prof. Meyer-Peter, Bundespräsident Etter, Rektor H. Favre von der ETH und Prof. K. v. Terzaghi, dem an diesem Tage der Titel eines Dr. h. c. der ETH verliehen wurde.

Rohrreinigungs- und Rohranstrich-Maschine der Firma von Arx

Von Dr. H. OERTLI, Ing., Bern DK 627.844.004.5

Die für die Druckschächte der Kraftwerke Oberhasli entwickelte von Arx-Rohrreinigungs-Maschine wurde in der SBZ 1953, Nr. 34, S. 493 beschrieben. Vor die Aufgabe gestellt, eine grosse Zahl Rohre von 320 bis 350 mm Innendurchmesser und 6 bis 7 m Länge innen und aussen zu behandeln, baute die Maschinenfabrik von Arx, Sissach, Baselland, eine Maschine, die gleichzeitig die Rohre innen und aussen reinigt und aussen streicht. Für die Aussenreinigung dienen zwei gleiche Entrostungsmotoren, wie sie in die Rohrreinigungs-Maschine eingebaut waren, die im Zulaufstollen und im Druckschacht Oberaar der Kraftwerke Oberhasli verwendet wurde. Für die Innenreinigung stellte die Firma von Arx ähnliche Entrostungsräder her.

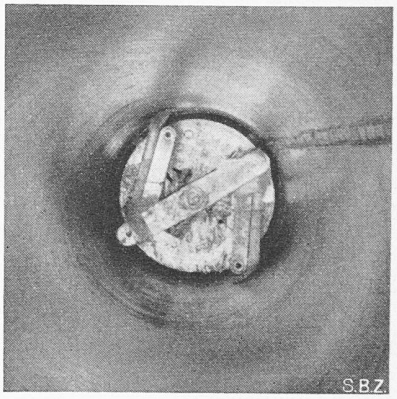
Die Bilder 1, 2 und 3 zeigen die Anlage in Sissach bei der Behandlung von Rohren für das Kraftwerk Thalbach der Zement- und Kalkfabrik Unterterzen AG. Das zu behandelnde Rohr ist drehbar gelagert. Ueber dem Rohr befindet sich ein I-Träger, auf dem eine Laufkatze läuft; an dieser sind die zwei Entrostungsmotoren für die Aussenreinigung und auch die Vorrichtung für den Aussenanstrich angehängt.

Den Entrostungsmotoren für die Aussenreinigung gegenüber befinden sich im Rohrinnern die Entrostungsräder für die Innenreinigung (Bild 2). Sie sind mit einem Gestänge mit der Laufkatze verbunden, so dass das Rohräussere und

Bild 3 (links). Das Rohräussere wird nach der Reinigung sogleich automatisch mit einem dünnflüssigen Bitumenlack gestrichen

Bild 4 (oben). Ausfahren des Anstreichgerätes aus dem Rohrende. Am Ende des Rohres der Pinselhalter, ausserhalb das Lackgefäss, dessen Inhalt für den Anstrich von zwei Rohren ausreicht

Bild 5 (rechts). Das Rohrinnere wird mit rotierenden Pinseln mit einem Kunstharzlack gestrichen



das Rohrinnere mit dem gleichen Vorschub gereinigt werden. Der Vorschub der Laufkatze erfolgt mit Handantrieb. Ein 6 m langes Rohr kann in ungefähr 30 Minuten lupenrein entrostet werden.

In 20 cm Abstand von den Entrostungsrädern folgt die Bürste, die das Rohräussere mit einem dünnen Bitumenanstrich aus Nerol versieht (Bild 3). Nach diesem Anstrich wird das Rohrinnere mit Lackverdünner ausgewaschen und hierauf mit rotierenden Pinseln mit Kunstharzlack (Nuvovern) gestrichen. Der Anstrich eines 6 m langen Rohres dauert etwa 2½ Minuten. Die Rohre erhalten im ganzen vier Innenanstriche; zur Kontrolle der Deckkraft der einzelnen Anstriche wurden verschiedene Farben gewählt, nämlich gelb, rot, grau, weiss.

Die Druckleitungsrohre werden in den Boden verlegt werden. Der Aussenüberzug soll die Rohroberfläche gegen die zu erwartenden Beanspruchungen zuverlässig und dauerhaft schützen. Die aussen mit Bitumen dünn gestrichenen Rohre werden in Sissach mit Heissbitumen bespritzt, mit Glasfasergewebe (Vetrotex) umwickelt, nochmals mit Heissbitumen bespritzt, zur Glättung der Oberfläche abgeflammt und zuletzt zum Schutze gegen zu starke Erwärmung durch die Sonne und gegen das Zusammenkleben bei der Lagerung und beim Transport mit Kalkmilch gestrichen.

MITTEILUNGEN

Zu den «Rheinau-Initiativen». In Nr. 16 des laufenden Jahrgangs haben wir auf S. 233 über den Vortrag berichtet, den Dr. Peter Liver, Professor an der Universität Bern, an der Generalversammlung des Schweizerischen Energiekonsumentenverbandes vom 19. März 1953 in Zürich gehalten hatte, und dessen Titel lautete: «Das Recht der Ausnützung von Na-

turkräften und Bodenschätzen». Der Referent vertrat die Auffassung, dass die Uebergangsbestimmung der ersten Rheinau-Initiative unzulässig sei und nicht der Volksabstimmung unterstellt werden könne. Prof. Dr. Z. Giacometti, Zürich, ist inzwischen in einem Rechtsgutachten zum gegenteiligen Schluss gelangt. Dazu nimmt nun Prof. Liver im «Energiekonsument» vom 15. November 1953 Stellung. Er macht auf die gefährlichen Konsequenzen aufmerksam, die sich aus der Rechtsauffassung Giacomettis ergeben, und die u. a. darin bestehen, dass auf dem Wege der Verfassungsrevision nicht nur jede rechtskräftige Verwaltungsverfügung der letzten verfassungsmässig zuständigen Behörde aufgehoben, sondern auch jedes rechtskräftige Urteil einer zivil- oder militärgerichtlichen Instanz des Bundes kassiert und durch ein anderes ersetzt werden könnte. Das bedeutet die Verneinung jeder Bindung der obersten Instanz an die Postulate des Rechtsstaates, und damit dessen Untergrabung. Demgegenüber vertritt Prof. Liver und mit ihm wohl jeder rechtdenkende Staatsbürger die Auffassung, dass die den Rechtsstaat konstituierenden Prinzipien auch für den Verfassungsgesetzgeber (d. h. für den Stimmbürger) verbindlich sind, weil sie die notwendige Grundlage der Verfassung sind, mit denen diese steht und fällt. Diese Prinzipien verlangen, dass der Verfassungsgesetzgeber rechtskräftige Verwaltungsverfügungen, Urteile und Staatsverträge respektiert. Im Falle einer Annahme der Rheinau-Initiativen läge eine besonders krasse Verletzung dieser Prinzipien vor. Denn die «Uebergangsbestimmung» bestimmt die Aufhebung der Konzession wegen Rechtswidrigkeit. Der Verfassungsgesetzgeber würde also den Verwaltungsakt der Konzessionserteilung als rechtswidrig beurteilen und dieses Urteil als Spezialgesetz zu einer Verfassungsnorm ausgeben. Das ist nicht zulässig, weil nur eine aus grundsätzlichen Erwägungen getroffene generelle Einschränkung einer Norm den Charakter einer lex specialis hat, nicht aber ein Urteil oder eine Verwaltungsverfügung, die im Widerspruch zur Norm steht. — Was uns vor allem bedenklich erscheint, ist die offensichtliche Rechtsunsicherheit in den Fragen der Ausnützung von Naturkräften. Seit 60 Jahren werden diese Kräfte als einziger nationaler Rohstoff in unserem Lande in umfassendster Weise ausgebaut, seit über 30 Jahren plant man den Ausbau des Oberrheins zu einem Grosschiffahrtsweg und erstellt die dortigen Wasserkraftwerke in geradezu vorbildlicher Arbeitsgemeinschaft mit dem nördlichen Nachbarland, seit 1929 besteht ein Staatsvertrag zwischen beiden Ländern, der die grundlegenden technischen und rechtlichen Vereinbarungen über diesen Ausbau festsetzt, und erst heute erwachen die Rechtsgelehrten und streiten sich über die Auslegung von Verfassungsbestimmungen, die diesen schon längst im Gange befindlichen Ausbau betreffen. Dabei scheut man sich nicht, diesen Streit in die breite Oeffentlichkeit zu tragen, dort den Glauben an die elementare Pflicht des Staatsbürgers, die Verfassungsbestimmungen zu halten, zu erschüttern und die so geschaffene Verwirrung zur Hetze gegen ein Werk auszunutzen, dessen Erstellung eindeutig im Interesse des allgemeinen Wohls steht.

Eisenbahnwagen zum Transport von Automobilen wurden seit Jahren in den verschiedensten Ländern geplant. Um die Transportkosten zu vermindern, muss eine Möglichkeit gefunden werden, die Anzahl der Autos pro Wagen zu erhöhen. In Frankreich konstruierte man besonders lange Wagen, auf denen zwei Reihen von Autos übereinander Platz finden. Um das Lichtraumprofil der Bahn einhalten zu können, wurde die untere Plattform tiefer als gewöhnlich gelegt. An den stählernen Wandstreben ist die obere Plattform befestigt, deren beide Enden sich teilweise herabwinden lassen. Die Automobile können mit eigener Kraft in Führungen auf den Wagen fahren und werden mit besonderen Vorrichtungen sicher befestigt. Ein Wagen kann so sechs Personenautos der gebräuchlichsten französischen Typen aufnehmen. 14 derartige Wagen stehen im Betrieb, weitere sind durch die SNCF wie auch durch die Automobilindustrie bei den Ateliers des Wagons de Villeneuve bestellt. Eine Beschreibung mit Bildern und Zeichnungen brachte «L'Ossature Métallique» 1953, Nr. 1, noch gründlicher die «Revue Générale des Chemins de Fer» vom April 1952. Wie wir der «Railway Gazette» vom 22. Mai 1953 entnehmen, kam auch die Deutsche Bundesbahn zu der Lösung, die Wagen in zwei Stockwerken zu beladen. Sie liess hierzu 300 normale, offene Ganzstahlgüterwagen mit hohen Seitenwänden durch die Linke-Hoffmann-Busch GmbH, Watenstedt-Salzgitter, zu 150 Auto-Transporteinheiten von 22,12 m Länge umbauen. Es wurden die Stirnwände abgenommen, jeweils zwei Wagen gekuppelt, die dazwischenliegenden Puffer beweglich abgedeckt und trogförmige, stählerne Oberdecks aufmontiert. Das Beladen des Oberdecks erfolgt mittels Kran oder über eine stationseigene Rampe mittels Winde. Jedes Deck trägt fünf Volkswagen oder vier längere Personenwagen.

Die Brücke von Juazeiro (Brasilien), eine kombinierte Eisenbahn- und Strassenbrücke, überspannt den Rio San Francisco in der Nähe seiner Mündung in den atlantischen Ozean. Sie wird in «La Technique des Travaux» 1953, Nr. 1/2 beschrieben. Der nahezu 800 m breite Fluss wird durch eine Insel in zwei Arme getrennt, deren einer der Schiffahrt dient. Deshalb musste die aus vorgespannten Eisenbetonbalken bestehende, über 18 Oeffnungen durchlaufende Tragkonstruktion durch eine stählerne Hubbrücke von 33 m Länge unterbrochen werden. Die Hubgeschwindigkeit dieses 280 t wiegenden Brückenteils beträgt 5 m/min, die Hubhöhe etwas über 16 m. Besonderes Interesse verdient die Pfeilerfundierung. Die je zu zweien die Pfeilerwände tragenden Betonzylinder wurden als Hohlzylinder vorfabriziert, dann mit vorübergehend geschlossenen Enden an Ort und Stelle geschwommen und in einen schon bis auf den Fels abgesenkten Stahltubus eingeführt; darauf wurde unter Druckluft die Sohle von 1 m Dicke betoniert. Nach Entfernung der Arbeitskammer wurde der Hohlzylinder armiert und zubetoniert und darauf der Metalltubus entfernt. Die Pfeilerwände bestehen aus einem armierten Betonrahmen mit einer dünnen Wand als Füllung. Die vorfabrizierten Betonträger wurden mit Hilfe eines beweglichen Stahlgerüstes im Freivorbau über die Pfeiler vorgebaut und in der Längs- und Querrichtung vorgespannt. Die Fahrbahn besteht aus einer dünnen Eisenbetonplatte, welche zwei Gussasphaltstreifen für den Strassenverkehr und ein Schotterbett für das Bahngleis trägt.

Häuserverschiebungen am Stadtrand von Paris. Beim Ausbau der Hauptverkehrsader Paris-Rambouillet mussten auf einer Strecke von 1 km 15 Häuser entfernt werden. Da es sich um noch verhältnismässig junge Bauten aus den dreissiger Jahren handelte, hielt man eine Verschiebung für wirtschaftlich. Unter dem rd. 60 m² umfassenden Erdgeschoss wurde ein Balkenrost aus Differdingern eingeschoben, welcher an einer Reihe über dem Erdgeschoss liegender Balken aufgehängt war. Diese lagen ihrerseits auf einem rechteckförmigen Fachwerkrahmen, welcher das Haus umgab und durch vier drehbare Rollwagen in jeder Ecke fahrbar gemacht wurde. Die zweigeschossigen Häuser wogen ohne Keller rd. 200 t und waren im Mittel 400 m weit zu verschieben. Die Mauern bestanden aus Backsteinen und konnten somit leicht vom Keller getrennt werden. Eine grosse Zahl von Winden sorgte für eine horizontale Lage und für gleichmässige Uebertragung der Kräfte während des Transportes. Die Verschiebegeschwindigkeit auf der zweischienigen Fahrbahn betrug 4 m/min. Ueber die Kosten dieses «Umzuges» ist kein klares Bild zu gewinnen, da der Staat einen Teil davon auf Konto Erfahrungen für spätere Häuserverschiebungen buchen will. Nach «Le Génie Civil» vom 1. Febr. 1953, das viele Einzelheiten genau darstellt, soll sich das Verfahren bei kleinen Bauten lohnen.

Zur Geschichte der Dampfmaschine in Cornwall. Einen sehr bemerkenswerten Beitrag zur Geschichte der Dampfmaschine leistet W. Tregoning Hooper, Sekretär der Cornish Engines Preservation Society, mit seinem Aufsatz «The Cornish Pumping Engine» in «The Engineer» vom 28. Aug. 1953. Anlass dazu gab der Umstand, dass in nächster Zeit die zwei letzten, in Bergwerken Cornwalls noch im Betrieb stehenden Dampfpumpwerke durch elektrische Pumpen ersetzt werden sollen. Der Prototyp dieser Maschinen ist die 1712 erstmals errichtete Wasserhaltungsmaschine von Newcomen († 1729), die trotz ihres ausserordentlich grossen Dampfverbrauches eine weite Vebreitung gefunden hatte. Gegen Ende des Jahrhunderts wurde sie durch die wesentlich wirtschaftlichere Maschine von Watt allmählich verdrängt. Die erfolgreiche Einführung dieser Maschine, durch die Cornwall für lange Zeit in der Entwicklung der Wasserhaltungseinrichtungen von Bergwerken auf der ganzen Welt führend wurde, ist zu einem grossen Teil das Verdienst einer Reihe tüchtiger, wagemutiger Ingenieure aus jenem Landesteil. Diese Männer schufen einen Maschinentyp, der etwa um 1840 den Höhe-

punkt seiner Entwicklung erreichte, und auch heute noch die ihm gebührende Beachtung verdient. Es ist reizvoll, diese Entwicklung im genannten Aufsatz zu verfolgen.

Die neuen Sulzer-Zweitakt-Schiffsmotoren geschweisster Bauart. Im Abschnitt E. Schlussfolgerungen auf S. 620 des lfd. Jahrgangs ist eine Uebersicht über die zur Zeit des Vortrags von Direktor W. A. Kilchenmann (14. April 1953) gebauten oder im Bau begriffenen Motoren dieses Types gegeben worden. Diese Uebersicht hat sich inzwischen wesentlich erweitert. Ausser der dort erwähnten Dieselgetriebeanlage mit zwei Motoren 10 RS 58 werden zwei Zwölfzylindermotoren für den 12 000 t-Frachter «Otaki» der New Zealand Shipping Co. in England in Lizenz gebaut. Für zwei weitere gleiche Frachtschiffe sind je zwei Zehn- und zwei Zwölfzylindermotoren in England im Bau und zwei siebenzylindrige Motoren werden zurzeit in Holland hergestellt. Vom grösseren Typ von 760 mm Bohrung werden gegenwärtig zwei Sechszylinder-, zwei Achtzylinder-, drei Zehnzylindermotoren und eine Zwölfzylindereinheit gebaut, wobei ein Zehnzylinder- und der Zwölfzylindermotor als Prototyp im Werk Winterthur und die anderen Motoren in Frankreich, Triest und Japan in Lizenz hergestellt werden.

Persönliches. Dr. h. c. *Max Schiesser* hat am 1. Oktober 1953 seine Funktionen als Delegierter des Verwaltungsrates der AG. Brown, Boveri & Cie., Baden, niedergelegt, nachdem er in diesem Unternehmen während beinahe 50 Jahren tätig war. Er bleibt Vizepräsident des Verwaltungsrates. — Auf Anfang nächsten Jahres treten auf eidgenössischem Boden wegen Erreichung der Altersgrenze die folgenden personellen Aenderungen ein: Anstelle von Ing. *François Kuntschen* wird Dr. *Max Oesterhaus* Direktor des Eidg. Amtes für Wasserwirtschaft; sein Nachfolger als Vizedirektor wird Ing. *Fernand Chavaz*. Statt Arch. *Arnaldo Brenni* wird Arch. *Peter Rohr*, bisher Stadtbaumeister von Biel, Chef der Hochbauabteilung in der Generaldirektion der PTT. Als Nachfolger von Dr. *W. Sulzer* wird El.-Ing. *Erwin Bitterli* Fabrikinspektor des dritten Kreises in Zürich. Alle Neugewählten sind S. I. A.- und G. E. P.-Kollegen, die wir herzlich beglückwünschen.

Die Wandlung des Menschen durch die Technik. In der «Z. VDI» vom 11. November 1953 findet man Vortragsauszüge und Diskussionsreden der VDI-Sondertagung vom 30. und 31. März 1953 in Tübingen, die Prof. *O. Kraemer*, Karlsruhe, in vortrefflicher Weise bearbeitet hat. Die sehr bemerkenswerte Zusammenstellung gibt einen ausgezeichneten Querschnitt durch die Tagung, zu der wir uns hier ebennfalls eingehend geäussert hatten (SBZ 1953, Nr. 21, S. 301).

Eidg. Technische Hochschule. Die Ausstellung von Studenten-Arbeiten des 6. Semesters der Abteilung für *Architektur* in der Ausstellungshalle Süd, Säle 45 b bis 47 b des Hauptgebäudes, zeigt städtebauliche Studien in Schwamendingen und Entwürfe von Mietwohnungen. Die Ausstellung, die bis 23. Dezember dauert, ist geöffnet werktags von 8—18 Uhr.

NEKROLOGE

† **Reinhard Meyer-Rein,** Ing. S. I. A. in Bern, geboren am 24. Okt. 1881 in Hallau, hat am 8. Oktober 1953 in Bern seinen Daseinskreis ruhig und würdig vollendet. Sein Todestag im sonnigen Herbst war eine Offenbarung der Natur, deren Wunderwerke er in seinem Leben mit dankbarer Begeisterung wahrgenommen und deren Gesetze er bestrebt war, zu erforschen.

Schon im Gymnasium in Schaffhausen hatte er eine Vorliebe für naturwissenschaftliche Gebiete, besonders für Botanik. Das ist der Grund, der den mit der Scholle verbundenen Sohn des Klettgaus mit dem Wunsch erfüllte, Förster zu werden. Bald schon erwachte aber in ihm der Wille zur schöpferischen Tat und der Drang zum eigenen Gestalten von Werken, was ihn veranlasste, sich der Ingenieurwissenschaft zu widmen.

Nach seinen Studien am Eidg. Polytechnikum in Zürich — wo er in der Studentenverbindung «Helvetia» begeistert aktiv war — und einer beruflichen Weiterausbildung in Deutschland begann er seine Praxis in einem schweizerischen Ingenieurbüro. Dann wirkte er mit beim Bau der Bodensee-Toggenburgbahn und bei der Ausführung des Lötschberg-Tunnels. Hierauf eröffnete er in Spiez ein eigenes Ingenieurbüro, das er nach Thun verlegte und in den letzten zwanzig Jahren mit grossem Erfolg in Bern weiterführte. Auf seinem Lebensweg war ihm seine Gattin Betty Meyer-Rein eine treubesorgte, lebenstüchtige Gefährtin.

R. MEYER-REIN
INGENIEUR
1881 1953

Seine erste selbständige Tätigkeit galt der Eindämmung der Wildwasser der Simme. Er war Projektverfasser und Bauleiter bei weiteren grossen Verbauungswerken, so der Adelbodner Wildbäche. Später begegneten wir ihm als Bauleiter bei der Erstellung der Halenbrücke bei Bern. Eine seiner wichtigsten Arbeiten ist die Projektierung der Hafenanlage in Thun, womit er sich um die Lösung des Verkehrsproblems Schiff-Eisenbahn sehr verdient machte. Seine darauf bezüglichen Pläne waren an der Landesausstellung 1914 in Bern ausgestellt und wurden sehr beachtet.

Im Laufe der Jahre bearbeitete Reinhard Meyer für verschiedene Gemeinden und Gemeindeverbände Projekte für Trinkwasser-Versorgungen, die unter seiner Leitung oder Begutachtung verwirklicht wurden. Im Auftrage der Kantonalen Baudirektion untersuchte er im Jura die vorhandenen Trinkwasserquellen und möglichen Grundwasserfassungen. Das Ergebnis seiner Prüfung wurde der Rahmen einer Trinkwasser-Versorgung für 13 Gemeinden der Freiberge, die auszuführen er erfolgreich mithalf.

Ideen zu fassen und zäh festzuhalten, bis sie Gestalt gewonnen, Planen und Verwirklichen war ihm gleicherweise gegeben. Und er arbeitete nicht nur mit Reisschiene, Winkel und Rechenschieber, sondern mit dem Gefühl eines der Schönheit der Natur ergebenen Ingenieurs. Dabei beachtete er bauliche Sparmöglichkeiten und Gewissenhaftigkeit in der Geschäftsführung, was ihm zusammen mit seinem fachlichen Wissen und Können bei Behörden und Privaten Anerkennung verschaffte.

Mehr als 20 Jahre gehörte Reinhard Meyer dem Verwaltungsrat der Bernischen Kraftwerke an. Vor wenigen Monaten wurde er, dem die Verwirklichung des grossen Kraftwerkprojektes Mauvoisin ganz besonders am Herzen lag, in die Verwaltungsbehörde dieses Unternehmens berufen. Er half die naturwissenschaftliche Gesellschaft Thun gründen und war Mitglied der Naturschutzkommission der Naturforschenden Gesellschaft Bern und der Kantonalen Naturschutzkommission, ferner Schätzungsexperte des Kantonalen Naturschadenfonds für den deutschen Kantonsteil und den Südjura. Dank seiner Erfahrung auf dem Gebiete des Elementarschadenwesens, seines unbestechlichen Urteils und seines Mitgefühls für die in eine Notlage geratenen Geschädigten genoss er das Vertrauen von Behörden und Bevölkerung.

Ich hatte unseren Freund kürzlich in seinem Arbeitszimmer besucht. Seinem Schreibtisch gegenüber erblickte ich Bilder seiner Mutter und seines Vaters, die er beide hochverehrte. An der Rückwand des Raumes hingen Bildnisse einiger Persönlichkeiten der Geschichte, gleichsam als geistiger Rückhalt seines eigenen Wirkens. Von dem weisen Vertreter altrömischer Mannhaftigkeit und Bürgertugend, Markus Porcius Cato, bis zu den Staatsmännern, Dichtern und Schriftstellern, Philosophen und Künstlern neuerer Zeit hat sich unser Freund Auszüge über ihr Sein und Wirken angelegt. Der Inhalt der so entstandenen Sammelbände ist eine Fundgrube zur Abklärung der eigenen Meinung und zur Stärkung der Sicherheit der eigenen Urteilskraft. Ein farbenfrohes Landschaftsbild beherrscht seinen Arbeitsraum; es stellt sein Heimatdorf Hallau im sonnigweiten, von Rebbergen und grünen Hügeln umsäumten Tal des Klettgaus dar. Die Liebe zu seiner Heimat, mit der er ein Leben lang in Anhänglichkeit verbunden blieb, war ihm Ansporn zum Schaffen zweier Werke besonderer Prägung: einer Heimatkunde und Geschichte von Hallau und eines stattlichen Bandes, der der Hallauer Mundart gewidmet ist, die er selber nie verlernt hat.

Walter Bösiger