

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **65 (1947)**

Heft 27

PDF erstellt am: **18.05.2024**

#### **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.

Erstellen von Böschungs-Verkleidungen das Alkali des Zementes schädliche Beton-Treiberscheinungen hervorrief.

Bezüglich weiterer Einzelheiten sei auf den Originalartikel verwiesen, der gut illustriert ist. Er enthält allerdings keine Angaben über die ursprüngliche Herstellung und Beton-Zusammensetzung der schadhaften Bauwerke. Da die Stau-mauern zum Grossteil aus der Gussbetonzeit stammen, dürfen aus ihrem Verhalten keine allgemein gültigen Schlüsse gezogen werden. Es ist zu berücksichtigen, dass seither die Erstellung von Betonsperren grosse Fortschritte gemacht hat und mit wesentlich grösserer Sorgfalt geschieht als früher (Vibration, Reduktion des Wassergehaltes, peinliche Auswahl der Zuschlagstoffe, usw.).

Ad. Zuppinger, Ing.

## NEKROLOGE

† **Otto Seiler.** Am 5. Mai 1947 verschied im Alter von 82 Jahren Oberst Otto Seiler, Ingenieur, in Sarnen. Der Tod erlöste ihn von einem langen und schmerzhaften Krankenlager.

Der Verbliebene wurde am 12. Dezember 1864 in Sarnen als Sohn des nachmaligen Regierungsrates und Polizeidirektors Josef Seiler geboren. Schon im Jahre 1885 wurde er zum Gemeindeförster gewählt. Hier hatte er bereits Gelegenheit, das Wesen der Wildbäche kennen zu lernen; ein Gebiet, auf dem er später ein Meister vom Fach werden sollte. Diese Schule der praktischen Tätigkeit kam ihm bereits zugute, als er 1893 im vorgerückten Alter, damals schon Hauptmann der Infanterie, in die Ingenieurschule des Eidg. Polytechnikums in Zürich eintrat. Nachdem er sie 1897 absolviert hatte, betätigte er sich auf dem Bureau des bekannten Ingenieur-Topographen Xaver Imfeld und nachher auf dem Baudepartement des Kantons Baselstadt. Von 1901 an wirkte er, einem Ruf der Obwaldner Regierung folgend, mit Umsicht und Energie als Kantonsingenieur in seinem Heimatkanton, bis zu seinem Ausscheiden aus dem Staatsdienst im Jahre 1932. Hier besorgte er das gesamte kantonale Bauwesen, wie den Strassenbau, die Wildbachverbauungen, die Gewässerkorrekturen, Meliorationen und das Vermessungswesen. Gleichzeitig war er auch von der Nidwaldner Regierung als technischer Berater und Bauleiter für ihre öffentlichen Bauten beauftragt worden. Von den unter seiner Leitung projektierten und ausgeführten Werken seien erwähnt: die Verbauung der Wildbäche von Lungern, des Lauibachs in Giswil, der Kleinen und Grossen Schlieren, der Wildbäche von Beckenried, des Steinibaches von Hergiswil, der Korrektur der Melchaa, der Bau des Dreiwässerkanals von Giswil bis zum Sarnersee, die Regulierung der Engelbergeraai, die Melioration bei Ennetbürgen und Stans usw. Grosse Verdienste erwarb sich Seiler auch bei der Modernisierung des Strassennetzes von Ob- und Nidwalden, so namentlich bei der wichtigen Brünigstrasse und vielen landwirtschaftlichen Alpstrassen.

Sein Hauptwerk war die Verbauung der Grossen Schlieren, für die er eigentliche Richtlinien schuf.

Inmitten des Arbeitsbeginns wurde der seit über 30 Jahren mit so grossem Erfolg amtierende Kantonsingenieur am 24. April 1932 von der Landsgemeinde, an die inzwischen die Wahlbefugnis übergegangen war, nicht mehr bestätigt. Die sachlich ungerechtfertigte Wegwahl des damals 67-jährigen, um seine Heimat so verdienten Beamten, wurde allgemein und namentlich von seinen Berufskollegen missbilligt. Es wurde vor allem nicht verstanden, dass ein Mann, der die Arbeitskraft seiner besten Jahre dem öffentlichen Wohle widmete, ohne Pension für seinen Lebensabend entlassen wurde (näheres hierüber siehe SBZ Bd. 99, S. 260 und 332).

Noch im gleichen Jahre eröffnete Otto Seiler ein eigenes Ingenieurbureau, nachdem die verantwortlichen Stellen des Bundes und des Kantons, sowie die Wuhrgenossenschaft es durchsetzten, dass die Bauleitung an der Grossen Schlieren in seinen bewährten Händen blieb. Er besorgte diese mit Treue und Geschick so lange, bis Krankheit und Tod dem Wirken des Nimmermüden Einhalt geboten.

Mit der ihm eigenen Tatkraft und der grossen praktischen Erfahrung begründete er den guten Ruf des Ingenieurbureau Seiler in Sarnen. Es wurden ihm die Projektierungen von Wildbachverbauungen in den Kantonen Zürich, Zug, Glarus und St. Gallen übertragen. Er übernahm Projekte und Bauleitungen von Militärbauten und Strassen. Unter seiner Leitung entstanden auch die Schwebebahnen Engelberg-Trübsee und Beckenried-Klewenalp.

Als Meister im Gebiete der Wildbachverbauungen wurde seine Autorität in zahlreichen Expertisen des In- und Auslandes angerufen. So wirkte er als Experte in der vom Regierungsrat des Kantons St. Gallen im Jahre 1908 bestellten Expertenkommission über die st. gallischen Wildbachverbauungen, von 1930 bis 1940 als Obmann der vom Bundesrat mit der Ausarbeitung von Wildbachverbauungsprojekten im Prätigau beauftragten Studienkommission. 1932 berief ihn die Regierung des Kantons Solothurn als Mitglied der technischen Kommission für die Dünnerrenkorrektur. Gleichzeitig wirkte er als Experte der bezüglichen Schätzungs- und Perimeterkommissionen.

Im Militär bekleidete Seiler den Grad eines Obersten der Infanterie. Er war als solcher in den Jahren von 1912 bis 1917 Kommandant der St. Gotthard Ostfront. Anlässlich seines 80. Geburtstages ehrte die E. T. H. sein beispielhaftes Wirken als Bauingenieur mit besonderer Urkunde.

Mit Oberst Otto Seiler ist ein Mann ins Grab gesunken, der, ins Erdreich seiner Zeit tiefe Furchen pflügend, kostbare Saat hineinlegte, die in fernen Zeiten reiche Früchte tragen wird. Oberst Seiler war eine Persönlichkeit, die fest und eindeutig in der Tradition seiner Familie und seines engeren und weiteren Vaterlandes wurzelte. Die Hochschätzung, die ihm allseitig entgegengebracht wurde, galt nicht nur dem hervorragenden Fachmann, dem ehemaligen verdienten Kantonsingenieur, sondern vor allem seiner aufrechten Männlichkeit und seinen ausgezeichneten Charaktereigenschaften. Wenn auch die militärische Karriere und der Beruf mehr die kämpferischen Eigenschaften seines Wesens betonten, so hat sein gutes Herz und das edle Streben in allen Dingen seinen goldlauteren Charakter geformt.

Nehmt alles nur in allem, er war ein Mann! Seine Freunde und weite Kreise der schweizerischen Fachwelt bezeugten beim Heimgang dieses guten Eidgenossen und treuen G. E. P.-Kollegen ihr tiefgefühltes Beileid. Sein Andenken wird für immerdar fortleben.

R. Stuber, N. Reichlin



OTTO SEILER  
INGENIEUR

1864

1947

## MITTEILUNGEN

**Eine Ton- und Erdbau-Tagung in Brüssel** hat vom 19. bis 24. Mai 1947 stattgefunden. Sie war von den meisten west- und nordeuropäischen Staaten, u. a. auch von einer siebenköpfigen Schweizerdelegation besetzt. Die Hauptgruppe befasste sich mit dem Vorkommen, der Konstitution und der Untersuchung der Tone, Mergel und anderer keramischer Rohstoffe, ferner mit dem Verhalten dieser Materialien bei der industriellen Verarbeitung im grünen und gebrannten Zustande. Eine Untergruppe beschäftigte sich mehr mit geotechnischen Fragen; dabei sprachen J. Florentin (Paris) über Rutschungen in Grundmoränen beim Kraftwerk Genissiat; E. de Beer und de Boeck (Gent) über die statistische Verarbeitung physikalischer Kennziffern belgischer Tone; E. de Beer und L. Marivoet (Gent) über Stabilitätsfragen in einem Einschnitt des Albertkanals bei Eigenbilzen; A. von Moos (Zürich) über die Arbeiten der Erdbauabteilung der Versuchsanstalt für Wasserbau und Erdbau an der E. T. H., Zürich; H. Golder (London) über die Entwicklung der Erdbaumechanik in England während und nach dem Krieg im Vergleich

zu derjenigen in Westeuropa; D. Mac Lean (Harmondsworth-West) über die neueren Untersuchungen des Road Research Laboratory zur Verdichtung und Verfestigung von Strassenkörpern; R. Glossop (London) über die geotechnischen Erfahrungen mit dem London clay, dem wichtigsten Baugrund von London, und endlich M. Thuilleaux (Brüssel) über neuere Untersuchungen und Erfahrungen bei der Erstellung tongebundener Strassen mit Calciumchloridzusatz. Ausserordentlich instruktiv waren die Exkursionen im Baugebiet der Jonction Gare du Nord-Gare du Midi in Brüssel (Tunnel erstellt im offenen Einschnitt durch das stark bebaute Stadtgebiet in Schwimmsand mit Grundwasserabsenkung); in das staatliche, sich aber selbst erhaltende Erdbaulaboratorium in Gent, das unter der Führung von E. de Beer steht; an die teilweise erstellte Autostrasse Brüssel-Ostende (Stabilität der Dammschüttungen, Foundation verschiedener Strassen und und Kanalbrücken in locker gelagertem Sand und Lehm); in das Gebiet der wiederaufgebauten Mole von Zeebrügge (Aufsatz von Fertigelementen auf den noch brauchbaren Unterbau der Mole, Entschlammung des Hafenbeckens) und in die in Rekonstruktion befindlichen gründlich zerstörten Hafenanlagen von Ostende (Aufbau der verschiedenen Molen, Rammen von 50 x 50 cm Eisenbetonfertigteilen von 20 m Länge, Ausbaggerung der verschütteten Hafenbecken, Abtrag eines Unterseeboothangars mit 2,5 m Eisenbetondecken, Erstellung neuer provisorischer Hangars). Als Ergebnis der Tagung muss in erster Linie die wertvolle persönliche Kontaktnahme nach dem langen durch den Krieg bedingten gegenseitigen Abschluss erwähnt werden, die durch den gastfreundlichen Empfang in dem durch die Reserven des Kongos und die Tätigkeit der fleissigen Bevölkerung wirtschaftlich rasch wieder aufblühenden Belgien sehr erleichtert wurde. Dazu trat sodann die Anbahnung einer internationalen Zusammenarbeit in der wissenschaftlichen Tonuntersuchung, wie sie namentlich von keramischer Seite angeregt wurde. Im Hinblick auf den Internat. Kongress für Erdbaumechanik und Baugrundgeologie in Rotterdam 1948 fassten endlich die Geotechniker auch für später eine jährliche Zusammenkunft der westeuropäischen Fachleute mit wechselndem Tagungsort ins Auge, wie das 1938 am Erdbaukurs der E. T. H. in Zürich erstmals versucht worden war.

A. von Moos

**Zur Energieversorgung elektrischer Vorortbahnen von Buenos Aires.** Die Argentinische Zentralbahn elektrifizierte im Jahre 1916 ihre 28 km lange Vorortstrecke von der Hauptstadt nach Tigre, dem beliebten Ausflugsort an der Mündung des Rio Paraná in den Rio de la Plata. Das hierzu in Canal San Fernando errichtete Dampfkraftwerk von 12000 kW Leistung bestand ursprünglich aus acht Kesseln von Babcock und Wilcox von je rd. 9 t/h Dampferzeugung und vier Parsons-Turbogeneratoren von je 3000 kW, deren Drehstrom von 2500 V in der Zentrale auf 20000 V hochtransformiert wurde, um auf drei Unterstationen verteilt und dort durch je drei rotierende Umformer (je 1000 kW) auf Gleichstrom von 800 V zur direkten Speisung der Fahrleitung umgewandelt zu werden. In «The Engineer» vom 6. Mai 1947 werden die inzwischen an dieser Dampfzentrale durchgeführten Erneuerungen beschrieben. Darnach wurde sie 1929 in Verbindung mit der Elektrifizierung der doppelspurigen Strecke Buenos Aires-Suarez (an der Linie nach Rosario) durch drei weitere Parsons-Turbogeneratoren von je 7500 kW auf insgesamt 34000 kW vergrößert, unter gleichzeitiger Ergänzung der Kesselanlage durch vier Babcock- und Wilcoxkessel von je 23 t/h Dampferzeugung. Unmittelbar vor Kriegsausbruch begann eine durchgehende Erneuerung. Zunächst wurden eine neue Maschinengruppe von 7500 kW und zwei Kesseleinheiten aufgestellt, worauf zwei alte Gruppen von je 3000 kW abgebaut werden konnten. An ihre Stelle trat gegen Ende 1941 eine fünfte Einheit von 7500 kW und ein Kessel von 23 t/h. Schliesslich sind die zwei alten Einheiten von je 3000 kW demontiert worden. Der Kesseldruck wurde bei diesen Umänderungen von 15 auf 20 atü und die Ueberhitzungstemperatur von 345° auf 385° C gesteigert. Gleichzeitig erhielt die Zentrale eine neue Schaltanlage. Alles Material ist während des Krieges aus England nachgeliefert worden. Bei dieser Gelegenheit sei an die Diesel-elektrischen Lokomotiven und Triebwagen erinnert, die Gebrüder Sulzer schon vor 15 bis 30 Jahren für die Argentinische Südbahn und die Provinzialbahn von Buenos Aires geliefert hatten und über deren Betriebsergebnisse die Technische Rundschau Sulzer 1946, Nr. 3, S. 28, interessante Einzelheiten enthält.

**Der Internationale Eisenbahn-Kongress** hat einen glänzenden Verlauf genommen, begünstigt von einer Woche herrlichsten Wetters. Während über 500 Eisenbahnfachleute an den Sitzungen teilnahmen, stieg die Zahl der Anwesenden bei den geselligen Anlässen bis auf 1200, so dass beispielsweise anlässlich des Banketts vom 26. Juni das Leistungsvermögen der Festhalle und der Verkehrsmittel aufs äusserste beansprucht war. Einheitlich komponierte Leichtwagenzüge führten jeweils die Teilnehmer zu den Fabrikbesichtigungen, die grossen Anklang fanden. Den Organisatoren des Kongresses wurde der verdiente Dank zu Teil. In der ständigen Kommission wurden der Schweiz zwei zusätzliche Sitze zuerkannt; sie werden von Ing. C. Lucchini, Direktor des Kreises II der SBB, und von Ing. F. Steiner, Vizedirektor des Eidg. Amtes für Verkehr, bekleidet. Dr. W. Meile, Präsident der General-Direktion der SBB und des Luzerner Kongresses, wurde zum Mitglied der ständigen Kommission auf Lebenszeit ernannt. Man beschloss, alle vier Jahre einen Internationalen Eisenbahn-Kongress abzuhalten, während die ständige Kommission ihre Sitzungen in der Zwischenzeit abhalten wird. Die nächste Session der ständigen Kommission findet im Jahre 1949 in Lissabon statt. Der Ort des Kongresses von 1951 ist noch nicht bestimmt; die Frage wird von der ständigen Kommission entschieden werden. Wie üblich, werden wir auf die fachlichen Ergebnisse des Kongresses noch zurückkommen.

**Sessel-Seilschwebbahn Grindelwald-First.** Am Sonntag, den 15. Juni hat in Grindelwald die offizielle Eröffnungsfeier der neuen Sesselbahn auf First (zwischen Faulhorn und Schwarzhorn) stattgefunden. Der Bedeutung der neuen Bahnanlage entsprechend nahmen Vertreter der Landesbehörden, der Presse und der am Bau beteiligten Firmen an der einfachen, würdigen Feier teil. Der Präsident des Verwaltungsrates, alt Nationalrat Balmer, dessen Initiative die Bahn zu verdanken ist, schilderte den Teilnehmern deren Entstehungsgeschichte, die Bestrebungen zur Erschliessung des Sonnenhanges gegen das Faulhorn als Skigebiet, wobei er auch die alpwirtschaftliche Bedeutung der Bahn hervorzuheben wusste. Allen Gästen bleiben die Worte von Nationalrat Brawand unvergesslich, der in packender Begeisterung das Panorama beschrieb, das vom First aus zu sehen ist. Die Ersteller der Bahn, die Unternehmung Losinger & Cie. in Bern und die von Roll'schen Eisenwerke, werden hier demnächst über deren technische Einzelheiten berichten. Die wichtigsten Daten sind:

|                                                   |                |
|---------------------------------------------------|----------------|
| Schiefe Länge der Bahn (vier Sektionen) . . . . . | 4354 m         |
| Höhenunterschied . . . . .                        | 1103 m         |
| Höhe über Meer der Bergstation First . . . . .    | 2200 m         |
| Transportleistung . . . . .                       | 450 Personen/h |

**Baukosten in den USA.** Die reichdokumentierte Nummer vom 17. April 1947 des «Engineering News Record» ist hauptsächlich den Baukosten in den USA gewidmet, die seit Januar 1946 neuerdings um etwa 30 % gestiegen sind und heute beinahe das Vierfache von 1913 erreichen. Ein ausserordentlich umfangreiches statistisches Material beleuchtet die Entwicklung und den Aufbau der Baukosten. Für verschiedene Baugebiete werden interessante Vorschläge zur Kostensenkung gemacht. Auch sind 44 neueste Preiseinlagen für Hoch- und Tiefbauten der verschiedensten Art im Detail aufgeführt.

**Das englische «Iron and Steel Institute»** würde sich freuen, wenn Interessenten aus der schweizerischen Wirtschaft und Industrie dem Kongress vom 10. und 11. Juli im Auditorium Maximum der E. T. H. beiwohnen würden. Das Programm der Diskussion findet sich im Vortragskalender auf Seite 366 letzter Nummer. Die (englischen) Texte der zur Diskussion gelangenden Referate können, soweit Vorrat vorhanden, beim Sekretariat des Vereins Schweiz. Maschinen-Industrieller, Postfach Zürich-Enge, angefordert werden.

**Das Baugeschichtliche Museum der Stadt Zürich** im Helmhaus zeigt bis 12. Juli eine Ausstellung von Bildern und Plänen, die einen Ueberblick bieten über die Entwicklung des Stadtbildes vom 15. Jahrhundert bis in die Gegenwart. Sie ist geöffnet werktags 10 bis 12 und 14 bis 17 h, sonntags nur 10 bis 12, montags geschlossen. Jeden Donnerstag 20 h Führung.

**Flugzeughallen.** In der Aprilnummer von «Architectural Record» veröffentlicht Ing. Severud eine interessante, vergleichende Studie über die verschiedenen Typen von Flugzeughangars, mit kurzer Aufzählung der Vor- und Nachteile der dargestellten 19 Systeme.

**Der Konflikt im schweiz. Baugewerbe** (S. 232 und 245 lfd. Jgs.) ist nach langwierigen Verhandlungen in der Hauptsache beigelegt worden. Aus den Vereinbarungen beider Parteien über Löhne, Ferien, Versicherungen, Arbeitszeit usw. dürfte sich eine Steigerung der Baukosten von 8 bis 10% ergeben.

## WETTBEWERBE

**Verwaltungsgebäude des Kantons Baselland in Liestal.** Teilnahmeberechtigt sind alle im Kanton heimatberechtigten, sowie alle seit mindestens 1. Januar 1946 in den Kantonen Baselland und Basel-Stadt niedergelassenen Architekten schweizerischer Nationalität. Architekten im Preisgericht: R. Christ (Basel), M. E. Haefeli (Zürich), M. Kopp (Zürich), H. Liebetrau (Rheinfelden), W. Arnold (Liestal) als Ersatzmann. Für fünf bis sechs Preise stehen 25 000 Fr., für Ankäufe 8000 Fr. zur Verfügung. Anfragetermin 23. August, Ablieferungstermin 16. Dezember 1947. Verlangt werden: Lageplan 1:500, Grundrisse usw. 1:200, Modell, Perspektive, Kubatur, Bericht. Die Unterlagen können gegen 50 Fr. Hinterlage (auf Postcheckkonto V 2655, Kantonale Baudirektion Liestal) bezogen werden beim Kantonalen Hochbauinspektorat in Liestal, wo sie auch zur Einsicht aufliegen.

**Anschluss des Transhelvetischen Kanals an den Genfersee und Regionalplan Morges-Ouchy-Vufflens-la-Ville.** Der Schweiz. Rhone-Rhein-Schiffahrtsverband eröffnet einen Ideenwettbewerb zur Erlangung von Vorschlägen über die allfällige Führung des «Transhelvetischen Kanals» zwischen Vufflens-la-Ville und Genfersee, sowie eines allgemeinen Regional- und Verkehrsplanes im genannten Geländedreieck. Dieser Wettbewerb bildet einen wichtigen Bestandteil des allgemeinen Studienprogramms für die Ausarbeitung eines Projektes, das die Schaffung einer schiffbaren Wasserstrasse zwischen Rhein und Genfersee zum Ziel hat. Teilnahmeberechtigt sind Fachleute schweizerischer Nationalität, die seit mindestens 1. Juli 1947 in der Schweiz niedergelassen sind, sowie Fachfirmen, die ihren Hauptsitz in der Schweiz haben und seit mindestens 1. Juli 1947 im Handelsregister eingetragen sind, schliesslich Verbindungen zwischen den beiden genannten Arten von Teilnahmeberechtigten. Verlangt werden: Bericht, Karte 1:25 000 und 1:10 000, Kanalplan 1:5000, Längen- und Querprofile, Skizzen der Verkehrsknotenpunkte usw. Anfragetermin 15. Sept. 1947, Ablieferungstermin 1. März 1948. Preisgericht: Arch. A. André, syndic de Morges, Ing. H. Blattner, Zürich, Arch. J. Favarger, Ing. W. Martin, Ing. J. Peitrequin, Ing. Ch. Pelet, Ing. Prof. Dr. A. Stucky, alle in Lausanne; Ersatzmänner Ing. A. Studer, Neuchâtel, Arch. E. Virieux, Lausanne. Für höchstens sechs Preise stehen 25 000 Fr. zur Verfügung. Die Unterlagen sind gegen Hinterlegung von 50 Fr. erhältlich bei der Association Vaudoise pour la Navigation du Rhône au Rhin, Hôtel de Ville, place de la Palud, Lausanne (Postcheck II 10648).

## LITERATUR

**Zusammenfassender Bericht der bundesrätlichen Experten über das Dreistufenprojekt der Kraftwerke Hinterrhein und einige Ersatzprojekte.** Mitteilung Nr. 37 des Amtes für Wasserwirtschaft, Bern 1946. Zu beziehen bei der Eidg. Druck-sachen- und Materialzentrale Bern und in den Buchhandlungen. Preis kart. 17,50 Fr.

Auf Auftrag des Eidgenössischen Post- und Eisenbahn-departementes hat der Bundesrat im Jahre 1945 beschlossen, durch unabhängige Experten die Fragen technischer und wirtschaftlicher Natur begutachten zu lassen, die im Zusammenhang mit der Behandlung des Rekurses des Konsortiums «Kraftwerke Hinterrhein» gegen den Entscheid des Kleinen Rates des Kantons Graubünden abzuklären waren. Mit der Durchführung dieser Prüfung wurden als unbeteiligte, anerkannte Fachleute beauftragt: Dr. h. c. E. Meyer-Peter, Professor für Wasserbau an der E. T. H., Zürich; Dr. h. c. H. Eggenberger, alt Oberingenieur der Abteilung für Elektrifikation der SBB, Bern; Ingenieur E. Payot, Direktor der Schweizerischen Gesellschaft für elektrische Industrie, Basel. Diese Experten haben am 1. Juni 1946 ihren endgültigen Bericht abgeliefert. Da er von allgemeinem Interesse ist, hat das Post- und Eisenbahndepartement das Amt für Wasserwirtschaft beauftragt, das Gutachten mit seinen Planbeilagen als Mitteilung Nr. 37 erscheinen zu lassen.

Im Kapitel I umschreiben die Experten die ihnen gestellte Aufgabe. Anschliessend werden einheitliche Berechnungsgrundlagen aufgestellt. Im Vorwort ersucht das Amt alle projektierenden Ingenieurbureaux, sich in Zukunft bei der Ausarbeitung ihrer Planvorlagen, die den Behörden zu unterbreiten sind, möglichst an diese Grundlagen zu halten. Weiter wird dort bekanntgegeben, dass der Schweizerische Wasserwirtschaftsverband eine Kommission gebildet habe, in der die zuständigen eidgenössischen Ämter mitarbeiten, und deren Aufgabe das Aufstellen von Richtlinien für die Berechnungs- und Bewertungsgrundlagen ist und zwar nicht nur für Speicher-, sondern auch für Laufkraftwerke. Ueber diesen sehr wichtigen Gegenstand wurde hier bereits ausführlich berichtet<sup>1)</sup>; eine weitere Studie steht in Vorbereitung.

Im Kapitel III werden die in Frage stehenden Kraftwerkgruppen anhand der aufgestellten Berechnungsgrundlagen miteinander verglichen. Aus dem Vergleich der Gestehungskosten für die Winterenergie geht hervor, dass nur die Werkgruppe Greina-Blenio als vorläufiger Ersatz für die Hinterrheinwerke mit Stausee Rheinwald in Frage kommen kann, da nur sie eine Energiequalität mit noch tragbaren Gestehungskosten zu liefern vermag, die mit der der Hinterrheinwerke vergleichbar ist. Wertvoll sind hier vor allem die Grundsätze für eine Gesamtplanung für die Ausnützung der in der Schweiz noch verfügbaren Wasserkrafts und der hierfür von den Experten vorgeschlagene Ausbau im Zentral- und Südostalpenraum.

Das Kapitel IV enthält die inzwischen bekannt gewordene<sup>2)</sup> Beantwortung der Expertenfragen. Beigeheftet sind sieben Übersichtspläne 1:100 000 der untersuchten Kraftwerkgruppen, sowie sieben Wasser- und Energiewirtschafts-pläne.

Wenn auch die vorliegende Publikation aus verständlichen Gründen gewissermassen erst «nach der Schlacht um das Rheinwald» herausgekommen ist, und eine frühere Bekanntgabe der Hauptergebnisse der Expertenuntersuchungen in mancher Beziehung von Vorteil gewesen wäre, so behält sie dank der für unseren Kraftwerkbau grundlegenden Gedanken und Richtlinien auch weiterhin ihren grossen Wert.

A. Ostertag

**Kantholz-Normung** mit Gebrauchstabellen für Gebälke und Sparren. Herausgegeben von der Sektion Holz des KIAA, Bern, bearbeitet von der LIGNUM, Zürich. Erlenbach-Zürich 1946, 105 Seiten. Verlag für Architektur. Preis kart. Fr. 13,50, geb. 17 Fr.<sup>3)</sup>

Eine der wesentlichen Voraussetzungen für eine sparsame und zweckmässige Verwendung des Baustoffes Holz ist die Normung der Kantholzquerschnitte. Das vorliegende Handbuch erbringt den Nachweis, dass die bei uns durch Verfügung Nr. 6 des KIAA am 1. Oktober 1943 eingeführte Kantholz-normung für die normalen Aufgaben des Holzbaues zweckmässig ist und dem Konstrukteur einen durchaus ausreichenden Spielraum für die Wahl der Holzabmessungen belässt. Die beigegebenen Gewichts- und Bemessungstabellen für den Hochbau werden dem Praktiker willkommen sein. F. Stüssi

Eingegangene Werke; Besprechung vorbehalten:

**Das Bürgerhaus in der Schweiz, Band VI: Kanton Schaffhausen.** Herausgegeben vom Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Verein. Zweite Auflage. 74 S. Text und 141 S. Tafeln. Zürich 1946, Orell Füssli Verlag. Preis kart. 35 Fr.

**Einführung in die technische Thermodynamik.** Von W. R. G und-lach. 264 S. mit 130 Abb. und 23 Tafeln. Zürich 1947, Verlag Ernst Wurzel. Preis kart. 18 Fr., geb. 20 Fr.

**Grundzüge der Tensorrechnung in analytischer Darstellung.** Von Adalbert Duschek und August Hochrainer. 129 S. Wien 1946, Springer-Verlag. Preis kart. 12 sFr.

<sup>1)</sup> s. SBZ, Bd. 128, S. 263\*.

<sup>2)</sup> Graubündens Volkswirtschaft, Von Ing. G. A. Töndury-Osirinig, Samedan, 1946, Engadin Press Co.

<sup>3)</sup> Aus Kreisen der Praxis kommt uns die Klage zu, dass dieser Preis zu hoch sei, Red.

Für den Textteil verantwortliche Redaktion:

Dipl. Ing. W. JEGHER, Dipl. Masch.-Ing. A. OSTERTAG  
Zürich, Dianastr. 5. Tel. 23 45 07

## VORTRAGSKALENDER

Zur Aufnahme in diese Aufstellung müssen die Vorträge (sowie auch nachträgliche Änderungen) bis spätestens jeweils Mittwoch Abend der Redaktion mitgeteilt sein.

12. Juli (Samstag). Maschineningenieurgruppe der G. E. P. Zürich. 14 h auf dem Militärflugplatz Dübendorf: Vorführung des Düsenjägers «Vampir» (in Verbindung mit andern Gesellschaften).