

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 121/122 (1943)  
**Heft:** 1

**Nachruf:** Stodola, Aurel

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 15.03.2025

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



OSKAR GIGER  
KULTURINGENIEUR

10. Okt. 1879 20. Nov. 1942

## NEKROLOGE

† **Oskar Giger**, Kulturingenieur, dessen Tod wir bereits gemeldet haben, stammte von Quarten am Walensee. Er absolvierte die Kantonschule St. Gallen und 1901/04 die Kulturingenieur-Abteilung der E. T. H.; ans Studium anschliessend blieb er noch während zweier Jahre Assistent von Prof. C. Zwicky, um dann theoretisch gründlich vorgebildet, 1906 in die Dienste des Kantons St. Gallen zu treten. Dessen Kulturingenieurbureau blieb er zeitlebens treu, zuletzt als Adjunkt des Chefs. Oskar Giger hat in seinen 36 Dienstjahren eine grosse Zahl von Meliorationen seines auf diesem Gebiet stets vorbildlich rührigen Heimatkantons entworfen und durchgeführt, so Kanalbauten und Entwässerungen, Güterstrassen, Alpwege und Alp-

gebäude; es sei hier erinnert an seinen Bericht über «Kulturtechn. Weganlagen» in unserem Sonderheft vom 17. Juni 1939. Dankbar sind ihm manche Alpverwaltung, sowie Güter- und Alpwegkorporationen, dankbar auch die Bewohner abgelegener Bergheimwesen, dass sie heute gute Fahrverbindung mit dem Tale haben. Seit Jahren war ihm die Kontrolle über die ausgeführten Arbeiten übertragen; er verstand es auch gut, mit den Eigentümern der ausgeführten Projekte in loyaler Weise die notwendigen Instandhaltungen und Ergänzungen ohne Widerstreben zu erlangen. Als besondere Arbeit war ihm die Projektierung der grossen st. gallischen Linthebene-Melioration übertragen. Die Oskar Giger kannten, behalten ihn in guter Erinnerung als einen bescheidenen Mann, dessen hervorragende Merkmale menschliche Güte und treue Pflichterfüllung waren.

† **Jakob Pfaff**, Maschineningenieur von Liestal, geb. am 12. Juni 1876, gew. Vorstand der SBB-Werkstätte Bellinzona, ist am 19. Dezember 1942 nach schwerem Leiden entschlafen. Pfaff hatte seine Studien 1896 an der E. T. H. begonnen und 1901 an der T. H. Stuttgart abgeschlossen. Von Anfang an widmete er sich dem Bahndienst, zuerst in Werkstättepraxis und Lokomotivdienst bei der ehem. J.-S.-Bahn, dann als Ingenieur der B. N. und T. S. B. in Bern, beim Kreis II der SBB in Basel, in Depot und Werkstätte Olten, später wieder in Basel, endlich als Stellvertreter und 1917 als Vorstand der Werkstätte Bellinzona, wo er seinen dauernden Wohnsitz genommen hatte. Mit 1942 war er in den Ruhestand eingetreten, den zu geniessen ihm nur noch während eines Jahres vergönnt war.

† **Kurt Zehnder**, Dipl. Architekt, von Suhr (Aargau), geb. am 2. Juni 1909, E. T. H. 1929/34, ist ebenfalls von langem Leiden am 19. Dezember durch den Tod erlöst worden. Unser junger G. E. P.-Kollege hatte während des Studiums ein Jahr lang auf dem Architekturbureau von Steger & Egender gearbeitet; 1934/36 war er Assistent von Prof. Dr. W. Dunkel an der E. T. H., anschliessend bis Ende 1939 auf dem Bureau Dr. R. Rohn. Fast das ganze Jahr 1940 nahm ihn der Militärdienst in einem Flab-Det. in Anspruch, worauf er sich mit Arch. Karl Flatz in Zürich selbständig machte. Zehnder erzielte beim Wettbewerb für das Lehrerinnenseminar Aarau (1941) unter 67 Bewerbern den III. Preis. Eine unheilbare Blutkrankheit liess ihn seinen frühen Tod wissen, dem er aber tapfer und gefasst entgegenschah. Wer ihn kannte, wird dem sympathischen jungen Kollegen das beste Andenken bewahren.

† **Aurel Stodola**, von Lipt. St. Nikolau (Ungarn), geb. am 10. Mai 1859, E. T. H. 1878/81, von 1892 bis 1929 Professor für Wärmekraftmaschinen an der E. T. H., ist am 25. Dezember 1942 einem Schlaganfall erlegen. An seiner Bahre sprachen am 29. Dez. ausser dem Schulratspräsidenten Prof. Dr. G. Eichelberg und, namens der Maschinenindustrie, Dir. Dr. h. c. Ad. Meyer (Baden). Nachruf und Bild folgen.

## MITTEILUNGEN

**Eidgen. Techn. Hochschule.** Das Ergebnis des Preisausschreibens der *Culmann-Stiftung* an der Abteilung für Bauingenieurwesen ist folgendes:

*Preisaufgaben 1941/42.* Der Schweiz. Schulrat hat auf Antrag der Konferenz der Abteilung für Bauingenieurwesen beschlossen,

für die Preisaufgaben 1941/42 folgende Preise auszurichten  
*Massivbau*, Thema 1: Zusammenwirken von Eisenbetonbogen mit ihrem Aufbau, und Thema 2: Wirtschaftlichster Armierungseinhalt von auf Biegung beanspruchten Eisenbetonkonstruktionen:

Dipl. Ing. R. Hochstaetter, Zürich	3000 Fr.
Dipl. Ing. W. Schibler, Naefels	1000 »
Dipl. Ing. O. Schubert, Zürich	1000 »
Dipl. Ing. F. Ebner, Basel	1000 »
Dipl. Ing. E. Derron, Zug	1000 »

*Stahlbau*, Thema 3: Wirtschaftliche Grenze der Spannweiten zwischen Fachwerkträgern und Vollwandträgern:

Dipl. Ing. Ch. Dubas, Döttingen	3000 Fr.
Dipl. Ing. W. Schibler, Näfels	1000 »
Dipl. Ing. M. Frei, Brugg	1000 »

*Preisaufgaben 1943/44.* Für die Preisaufgaben der Culmann-Stiftung 1943/44 wird als einziges Thema die Bearbeitung folgender Aufgabe gestellt: Theorie und Ausführung von gewölbten Brücken in Naturstein.

Es wird eine Arbeit gewünscht, die zur Förderung der Natursteinbauweise im Brückenbau beiträgt. Teilnahmeberechtigt sind alle Studierenden und ehemaligen Absolventen der Abteilung für Bauingenieurwesen an der E. T. H. Die Arbeiten sind spätestens am 31. Dezember 1943 an den Vorstand der Abteilung für Bauingenieurwesen, Prof. Dr. F. Stüssi, E. T. H. Zürich, mit Angabe von Name und Adresse des Verfassers einzureichen. Die Arbeiten wird eine Prüfungskommission, bestehend aus den Ingenieuren Dr. h. c. A. Bühler, Sektionschef für Brückenbau bei der Generaldirektion SBB in Bern, sowie den Professoren Dr. M. Ritter und Dr. F. Stüssi an der E. T. H., beurteilen. Zur Ausrichtung von Preisen steht ein Betrag von maximal 6000 Fr. zur Verfügung. Das literarische Eigentumsrecht an den Arbeiten verbleibt den Verfassern; die Abteilung für Bauingenieurwesen behält sich jedoch das Recht einer zusammenfassenden Veröffentlichung über die wichtigsten Ergebnisse des Wettbewerbes unter Namensnennung der Verfasser vor.

**Magnetische Schnellwaage.** Eine solche, von Lange und Fransen entwickelt, ist in «Stahl und Eisen» 1942, Nr. 42 beschrieben. Sie bezweckt die rasche Feststellung des ferromagnetischen Gehaltes von nicht über 100 g schweren Materialproben. Mit einer solchen Probe wird am Waagebalken durch Auffüllen einer Waagschale mit Tarierschrot Gleichgewicht hergestellt, erstens im Schwerefeld (Hebelarm der Waagschale  $h_1$ ), zweitens nach Eintauchen der Probe in ein zusätzliches starkes Magnetfeld, durch Vergrössern des Hebelarms um die Strecke  $h_2$ . Das Magnetfeld fügt zu dem Gewicht  $G$  der Probe einen gleichgerichteten Zug  $Z$ ; das Verhältnis  $Z : G = h_2 : h_1$  ist bei bekanntem Magnetfeld ein Mass für die spezifische Magnetisierung, auf die die Waage geeicht ist. L. c. sind die Waage und der benützte Elektromagnet in Skizzen dargestellt; zwischen dessen abgeschragten Polschuhen herrscht bei 4 cm Polabstand ein Feld von 12 bis 14000 Gauss, mit einem über 6 cm Länge konstanten Gradienten von 550 Gauss/cm. Dies bei 1,8 kW elektrischem Leistungsaufwand.

**Kraftwerk Verbois.** Am 26. Dezember ist durch Senkung der Schützen mit dem teilweisen Stau begonnen worden, so zwar, dass die Speisung des unterhalb liegenden Kraftwerks Chancy-Pougny<sup>1)</sup> nicht beeinträchtigt wird. Andererseits darf stromaufwärts der Stau nur bis zum Kraftwerk Chèvres<sup>1)</sup> reichen, da dieses vorläufig noch im Betrieb bleibt. In Verbois wird dieser Tage eine der vier Maschinengruppen von je 22000 kW mit ungefähr 10 m Druckhöhe, d. h. etwa der Hälfte der endgültigen, in Betrieb gesetzt. Nach Ausschaltung des alten Kraftwerks Chèvres wird der volle Stau der Rhone erzielt, der alsdann bis ans alte Kraftwerk La Coulouvrenière<sup>1)</sup> in der Stadt Genf und bis in die Arve-Mündung, bzw. in den künftigen Rhone-Hafen Genfs in Plainpalais<sup>2)</sup> reicht.

**Der elektrische Betrieb auf der Brienzseebahn**, Strecke Meiringen-Brienz-Interlaken von rd. 28 km, ist am 24. Dez. 1942 aufgenommen worden; damit ist die ganze Brüniglinie Luzern-Interlaken elektrifiziert. Ueber die Brienzseebahn sei erinnert an den Streit der Meinungen vor 30 Jahren, ob sie als Verlängerung der Thunerseebahn normalspurig oder als Verlängerung der Brünigbahn mit Meterspur zu bauen sei. Die Schmalspur trug den Sieg davon, immerhin mit normalspurigem Unterbau und Tunnelprofil und 250 m Minimalradius. Die bauliche Beschreibung der Brienzseebahn findet sich in SBZ Bd. 59, S. 310\* (1912), der elektr. Gepäcktriebwagen in Bd. 118, S. 310\*.

<sup>1)</sup> Vgl. La Coulouvrenière SBZ Bd. 3, S. 54\* (1884), Chèvres in Bd. 20, S. 96\* (1892), Chancy-Pougny Bd. 96, S. 261\* ff., Verbois Bd. 114, S. 318\*.

<sup>2)</sup> Vgl. den Lageplan in Bd. 120, S. 129\* (1942).