Wallot, Paul

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **59/60 (1912)**

Heft 7

PDF erstellt am: **13.09.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

mit der Geschäftsüberhäufung der technischen Abteilung entschuldigt wird, so ist das keine blosse Redensart, zeigen doch die Berichte dieser Abteilung, dass sich ihre Arbeitslast aus den blossen laufenden Geschäften im letzten Jahrzehnt um rund 70% vergrössert hat, ohne dass eine Vermehrung des in Betracht fallenden Personals stattgefunden hätte. Wir brauchen dabei nicht auf zufällige Verhinderungen durch Krankheiten und Personalwechsel hinzuweisen.

Sobald die neue Brückenverordnung fertiggestellt sein wird, soll die Umarbeitung der Vorschriften über den Eisenbetonbau weiter verfolgt werden. Inzwischen wird das Eisenbahndepartement fortfahren, bei ihrer Anwendung dem jeweiligen Stand der Dinge bestmöglich Rechnung zu tragen.

Bern, den 12. August 1912.

R. Winkler,
Direktor der technischen Abteilung
des schweiz. Eisenbahndepartements.

† Amédée Gremaud.

Nach mehrmonatlichem Kranksein ist am Dienstag den 6. d. M. zu Freiburg unser alter Freund Kantonsingenieur A. Gremaud in seinem 71. Lebensjahr zur letzten Ruhe eingegangen. Wir konnten noch in der ersten Nummer dieses Bandes auf Seite 14 über das Erscheinen des III. Bandes des „Bulletin de la Société fribourgoise des Ingénieurs et Architectes" berichten, wohl die letzte Arbeit in der Reihe der ungezählten Publikationen, welche seine unermüdliche Feder der Vereinstätigkeit gewidmet hat, und heute, am Tage der Generalversammlung der G. e. P., an der seine alten Freunde ihn zu begrüssen hofften, müssen wir sein Bild, mit dem die dankbaren Freiburger Kollegen jenen III. Band schmückten, zum Andenken an den nun heimgegangenen Fachgenosen unserem Nachrufe beifügen!

Gremaud wurde am 25. September 1841 zu Riaz im Greyerzerland des Kantons Freiburg geboren. Er besuchte die Volksschulen von Riaz und Bulle, die Kantonsschulen in Freiburg (1856/57), in Frauenfeld (1857/59) und von Aarau (1859/60); mit dem Reifezeugnis der letztern ging er im Herbst 1860 an die Eidgenössische Technische Hochschule über, die er 1864 mit dem Diplom als Bauingenieur absolvierte. Vom Studium weg trat er sofort in das Baubureau der Bahn Lausanne-Freiburg-Bern ein. Nach deren Fertigstellung war er beim Bau der Strecke von Wil nach St. Gallen tätig. Es zog ihn aber mächtig seiner engern Heimat zu, und wir finden Gremaud bereits 1866 als Ingenieur und bald als Adjunkt des Kantonsingenieurs in Freiburg. Schon im Frühjahr 1870 wurde er vom Grossen Rat mit der Ausübung der Tätigkeit des Inspecteur général des Ponts et Chaussées, d. h. mit den Funktionen des Kantonsingenieurs betraut. Er bewährte sich darin so gut, dass er bereits im Mai 1871 definitiv an diese Stelle berufen wurde, die er dann 41 Jahre lang mit grösster Hingebung und schönem Erfolg versehen hat.

Allen den Bestrebungen, die in seinem Amte hinsichtlich des kantonalen Bau- und Verkehrswesens zusammenliefen, brachte er das gleiche Verständnis entgegen und widmete er seine stets unverdrossene Arbeitslust. Vor allem beschäftigte ihn das Strassenwesen. Das kantonale Strassennetz, das bei seinem Amtsantritt rund 300 *km* umfasste, weist heute deren 540 auf, und für weitere 160 *km* liegen von Gremaud vorbereitete Entwürfe vor; ebenso hat er an der noch grössern Entwicklung der Gemeindestrassen mitgewirkt. Eine grosse Arbeit widmete er der Regulierung und Verbauung, sowie der Ausnützung der Wasserläufe und im Zusammenhang damit den Aufforstungsarbeiten. Aus dem grossen Felde dieser Tätigkeit seien nur die Kunststrasse von Bulle nach Boltigen mit 40 Brücken, darunter die vom Javroz, dann der Umbau der Freiburger Hängebrücke, sowie jener von Corbières genannt, das Eisenbahnprojekt Vevey-Bulle-Thun usw.

Mit gleichem Eifer wie beim Studium, dem Entwerfen und der Ausführung seiner Werke, war Gremaud — und dafür wissen ihm seine Fachgenossen besonders Dank — bemüht, diese Bauten, sowie die vor seiner Zeit im Kanton entstandenen Kunstbauten, auch aus dem Gebiet der Architektur, in Werk und Schrift festzuhalten und einem weitern Leserkreis zur Kenntnis zu bringen; sei's in den Fachzeitschriften der Schweiz oder auch in ausländischen, sei's in besondern, oft sehr reich ausgestatteten Heften, zu deren Bearbeitung und Herausgabe er die Hilfe und Mitarbeit verschiedener Vereine zu gewinnen verstand, denen er beigetreten war, oder die er selbst gegründet hatte. Wir verweisen auf die vielen Beiträge in frühern Jahren in der „Eisenbahn", in der „Schweizerischen Bauzeitung", in der „Revue scientifique", dem „Bulletin de la Société Vaudoise des Ingénieurs et Architectes", dem „Bulletin technique de la Suisse Romande" und dann in den spezifisch freiburgischen Schriften „Fribourg artistique", „Etrennes Fribourgoises" usw. usw.

Besonders dankbar ist ihm sein Heimatkanton für die von ihm 1885 ins Leben gerufene Gewerbeschule in Freiburg, deren Leitung er durch viele Jahre besorgt hat und an der er selbst Mathematik, Baukunde und Vermessungswesen lehrte. Die vielen Schüler, die an der Anstalt herangebildet worden, haben Gremaud bei dem vor zwei Jahren gefeierten 25-jährigen Jubiläum ihre lebhafte Anerkennung und Dankbarkeit bekundet.

Was Gremaud unsern grossen technischen Vereinigungen gewesen, ist allen Kollegen gegenwärtig. In der Gesellschaft ehemaliger Studierender der Eidgenössischen Technischen Hochschule sass er seit 1885 als eifriges Mitglied im Ausschuss, und im Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Verein hat er den Anschluss der Freiburger Sektion (die von ihm 1881 gegründet und mit Unterbruch von nur vier Jahren bis zu seinem Ableben geführt wurde) an den grossen schweizerischen Verein in glücklichster Weise vermittelt.

Ein so gearteter und so vielseitig tätiger Mann musste eine grosse Zahl Gesinnungsgenossen um sich versammeln. Allgemein ist deshalb die Trauer um den Verlust nicht nur in seiner engern Heimat, sondern unter allen Fachgenossen und seinen vielen Freunden im ganzen Schweizerland.

Nekrologie.

† **Paul Wallot.** In Langenschwalbach, wo er zur Kur weilte, ist Professor Dr.-Ing. Paul Wallot, der bekannte Erbauer des Reichstagsgebäudes, in der Nacht vom 10. auf den 11. August im 72. Lebensjahr gestorben. Paul Wallot wurde am 26. Juni 1841 in Oppenheim am Rhein geboren, besuchte die Real- und Gewerbeschule in Darmstadt, das Polytechnikum in Hannover und kam 1862 nach Berlin, wo er seine Studien auf der Bauakademie fortsetzte und später bei Gropius, Lucae und Hitzig arbeitete; 1868 unternahm er eine Studienreise nach Italien und England; 1869 liess er sich in Frankfurt nieder, wo er eine lebhafte Tätigkeit auf dem Gebiet des Privatbaues entfaltete. Insbesondere schuf er dort eine Anzahl Wohn- und Geschäftshäuser. Im Jahre 1876 erhielt er den ersten Preis in der Konkurrenz um die Zentralfriedhofsanlage in Dresden, 1881 den dritten Preis für sein Projekt der Stefanienbrücke in Wien. Am bekanntesten wurde sein Name aber durch den Ausgang des Preisausschreibens für das deutsche Reichstagsgebäude im Jahre 1882, wobei ihm der erste Preis zuerkannt und die Ausführung des Baues übertragen wurde. Bis 1895 widmete er sich in Berlin der Bauleitung, verliess aber, hauptsächlich misslicher Kritik zufolge, die Reichshauptstadt, ehe der Bau vollendet war und nahm eine Professur an der Technischen Hochschule in Dresden an. Von seinen spätern Bauten sind besonders das Reichstagspräsidium in Berlin und in Dresden das Ständehaus zu erwähnen.

Miscellanea.

Diesel-Lokomotive mit Druckluft-Kraftübertragung. Das Problem der mittels Verbrennungsmotoren betriebenen Lokomotive hat seitens der „Closed Circuit Air Transmission C°" in Glasgow eine Lösung in der Verwendung einer Druckluft-Kraftübertragung gefunden, derart, dass die nach dem Verbrennungsprozess arbeitenden primären Motorkompressoren (Diesel-Zylinder mit unmittelbar angebauten Luftkompressorzylindern) die Druckluft für die als Kolbenmaschinen nach Art gewöhnlicher Lokomotiv-Dampfmotoren ausgebildeten Sekundärmotoren, also für die eigentlichen Achsantriebmotoren liefern. Neuartig ist bei dieser Kombination die Führung der Uebertragungs-Druckluft in einem geschlossenen Kreislauf, indem also die seitens der Sekundärmotoren ausgestossenen Luftmengen wiederum den Luftkompressoren zugeführt werden. Die Luftleitungen zwischen den Zylindern der Kompressoren und denen der Sekundärmotoren führen durch einen Gasbehälter, in dem die