

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Band:** 79/80 (1922)  
**Heft:** 20  
  
**Nachruf:** Walser, F.

### **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:** 17.11.2024

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

verteilen, deren Entwürfe sich innerhalb den gesteckten finanziellen Grenzen bewegen. Es beschliesst folgende Verteilung der Preissumme:

Je 900 Fr. an Nr. 1, 3, 7, 37, 55, ferner je 750 Fr. an zwei Projekte des vierten Rundganges, nämlich Nr. 33 und 53.

Inbezug auf das weitere Vorgehen zählt das Preisgericht darauf, dass das Denkmalkomitee sich mit dem im ersten Rang stehenden Projektverfasser, dessen hervorragend künstlerischer Entwurf, wie der im zweiten Rang stehende, wegen zu hoher Kosten leider nicht prämiert werden konnte, in Verbindung setze, um die definitive Lösung zu finden. Das Preisgericht hat durch eigenes Studium gefunden, dass es möglich ist, die Idee des im ersten Rang stehenden Entwurfes innerhalb der vorgesehenen Kostensumme durchzuführen.“ —

### Miscellanea.

**Ausfuhr elektrischer Energie.** Die A.-G. Motor in Baden stellt das Gesuch um nunmehr definitive Erweiterung der Bewilligung Nr. 21<sup>1)</sup> zur Ausfuhr elektrischer Energie an die Société des Houillères de Ronchamp, die Compagnie Lorraine d'Electricité in Nancy und an die Forces Electriques Sundgoviennes in Ferrette in dem Sinne, dass die in der *Sommerperiode* vom 16. März bis 15. Oktober jeden Jahres auszuführende Leistung von max. 16 000 kW auf max. 28 000 kW erhöht wird, wobei die täglich auszuführende Durchschnittleistung 22 000 kW und die täglich auszuführende Energiemenge 528 000 kWh statt wie bisher 384 000 kWh betragen soll. In der *Winterperiode* (16. Oktober bis 15. März) soll der A.-G. Motor über den Rahmen der bisherigen Bewilligung (11 040 kW) hinaus auf Ersuchen hin bei günstigen Wasserverhältnissen und bei gedecktem Inlandbedarf gestattet werden können, die Ausfuhr ebenfalls auf das obengenannte Maximum zu erhöhen. Die derart erweiterte Ausfuhrbewilligung sollte nicht mehr bloß auf Energie aus dem Kraftwerk Olten-Gösgen, sondern allgemein auf solche aus dem Sammelnetz der A.-G. Motor lauten. Einsprachen und andere Vernehmlassungen irgendwelcher Art sind bis spätestens 10. August 1922 beim Eidg. Amt für Wasserwirtschaft einzureichen.

**Ausbau des Münchener Hauptbahnhofes.** Der im Jahr 1912 beschlossene Umbau des Münchener Hauptbahnhofes<sup>1)</sup>, ist in letzter Zeit um einen bedeutenden Abschnitt vorwärts gekommen. Nachdem schon am 30. April 1921 das neue Flügelgebäude für den Starnberger und den Vorortverkehr an Stelle des seit 1893 bestehenden Holzfachwerkbauwerks in Benutzung genommen worden war, wurde am 1. April dieses Jahres, wie wir der „Z. d. V. D. I.“ entnehmen, auch der neue Flügelbahnhof für den Holzkirchener Verkehr mit einem neuen Abfertigungsgebäude und sechs Perron-Geleisen dem Betrieb übergeben. Damit ist der Teil des Umbaus fertiggestellt, der für den Reisenden-Verkehr bestimmt ist, und mit 32 diesem Zwecke dienenden Geleisen übertrifft nunmehr der Münchener Hauptbahnhof jenen von Leipzig, der mit 26 Perron-Geleisen bisher als der grösste Bahnhof Europas galt. Die noch auszuführenden Umbauten umfassen die Anlage eines neuzeitlich eingerichteten Abstellbahnhofes, den Bau von doppelspurigen Zufahrtlinien von diesem zum Hauptbahnhof, die die einzelnen Hauptbahnlinien schienenfrei kreuzen sollen, und die Erstellung einer elektrischen Sicherungsanlage für den ganzen Bahnhof.

**Verein deutscher Ingenieure.** Die diesjährige Hauptversammlung des Vereins findet am Sonntag den 18. Juni 1922 in Dortmund statt. Nach den geschäftlichen Verhandlungen werden Prof. Dr.-Ing. *Klingenberg* (Berlin) über „Die Zukunft der Energiewirtschaft Deutschlands“, Dr.-Ing. *Ruths* (Stockholm) über „Dampf-

speicherung und Fabrikation“ und Dr.-Ing. *Wendt* (Essen) über „Konstruktionsforderungen und Stahleigenschaften“ sprechen. Auf den Montag vormittag sind die Verhandlungen der Gesellschaften und Ausschüsse angesetzt. In der Arbeitsgemeinschaft deutscher Betriebsingenieure wird dabei Direktor *Reindl* (Berlin) einen Vortrag halten über den „Einfluss des Austauschbaues auf Mess- und Bearbeitungsmethoden“, Baurat *Haier* (Magdeburg) einen solchen über „Sparwirtschaftliche Massnahmen bei der Arbeitsvorbereitung, der Fertigungsverfolgung und der Abrechnung in einem Grossbetrieb mit gemischter Fertigung“. Im Deutschen Ausschuss für technisches Schulwesen sind Referate über neuzeitliche Unterrichtsmittel, über Praktikantenausbildung und Betriebsfachschule angemeldet. Der Montag nachmittag ist Besichtigungen, der Dienstag einem Ausflug nach Münster i. W. gewidmet.

**Schiffahrt auf dem Oberrhein.** Am 11. Mai hat die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt einstimmig einen „Kompromiss“ beschlossen, wonach einerseits das *Kraftwerk Kembs gebaut*, andererseits die *untere Rheinstrecke reguliert* werden soll. Wir werden einlässlich über das Ergebnis berichten, sobald wir im Besitz genauer Daten sein werden.

Das *schweizerische Regulierungs-Projekt*, um dessen Darstellung wir uns an zuständiger Stelle seit über einem Jahr vergeblich bemüht hatten, ist uns am 20. März d. J. mit der Ermächtigung zur Veröffentlichung zugestellt worden; die Veröffentlichung wird erfolgen, sobald die dazu nötigen Zeichnungsarbeiten unsererseits beendet sein werden.

Schliesslich verweisen wir auf die *Erklärung des Central-Comité des S. I. A.* in Bezug auf unser bisheriges Verhalten in der Rheinfrage unter Vereinsnachrichten am Schluss dieser Nummer.

**Eidg. Kommission für Mass und Gewicht.** Als Mitglieder dieser Kommission hat der Bundesrat auf eine neue dreijährige Amtsdauer bestätigt die Herren Ingenieur *J. Landry*, Professor der Elektrotechnik an der Ingenieurschule in Lausanne, als Präsident; Ingenieur *Conrad Roth* in Zürich, als Vizepräsident; Dr. *C. E. Guye*, Professor der Physik an der Universität Genf; *Vinzenz Morger*, Professor für Physik und Direktor des kantonalen Lehrerseminars Marienberg, in Rorschach; Regierungsrat Dr. *Hans Tschumi*, Nat.-Rat, in Bern.

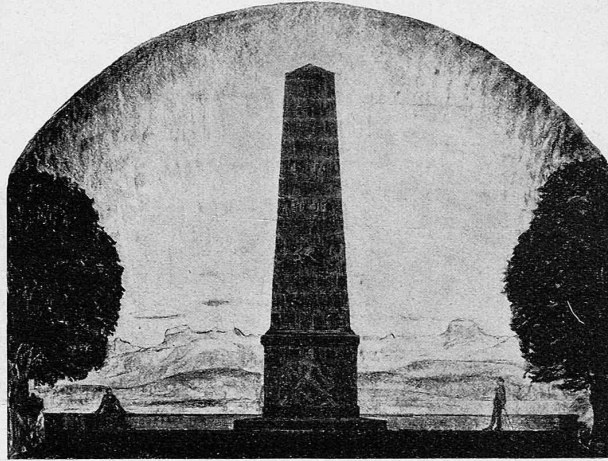
**Schiffahrt-Kanal von Mailand zum Po.** Wie die „Z. d. V. D. E. V.“ mitteilt, hat das italienische Ministerium für öffentliche Bauten drei von der Hafenverwaltung von Mailand eingereichte Pläne gutgeheissen, nach denen für Erdarbeiten und Kunstbauten auf der 10 km langen Strecke Lodi-Pizzighetone des Schiffahrt-Kanals von Mailand zum Po 9,4 Mill. Lire verausgabt werden sollen. Mit den bereits bisher in Angriff genommenen Arbeiten werden damit von den 61 km Gesamtstrecke des Kanals 17 km im Bau sein.

**Deutsche Gewerbeschau München.** Am 13. Mai ist in München die Deutsche Gewerbeschau eröffnet worden. Sie dauert bis zum Monat Oktober.

### Nekrologie.

† **F. Walser.** Zu Basel ist am 14. Mai in seinem 82. Lebensjahr Architekt Friedrich Walser-Hindermann sanft entschlafen. Nach den Aufzeichnungen im Archiv unserer Technischen Hochschule wurde der Verstorbene zu Teufen am 21. Januar 1841 geboren. Von Birsfelden aus, wohin sein ursprünglich als Pfarrer in Liestal wirkender Vater übersiedelt war, besuchte er die Basler Stadtschulen und bereitete sich an der dortigen Gewerbeschule zum Eintritt in die Architektenabteilung der Eidgen. Technischen Hochschule vor. An dieser studierte Walser von 1859 bis 1861, um zunächst bis 1863 sich in Basel und Zürich in seinem Fache praktisch zu be-

### Wettbewerb für ein Wehrmänner-Denkmal des Kantons Zürich.



IV. Rang, Nr. 53. Arch. L. Völki mit Arch. Stadelmann (Winterthur).

<sup>1)</sup> Vergl. das Gesuch um provisorische Erweiterung auf Seite 157 dieses Bandes (25. März 1922), dem der Bundesrat am 13. April 1922 entsprochen hat.

<sup>2)</sup> Vergl. „Deutsche Bauzeitung“, Jahrgang 1911, S. 667, 756, 831 und 847.

tätigen und sodann von 1863 bis 1864 sein Hochschulstudium abzuschliessen. Prof. G. Semper, zu dessen begeisterten Schülern Walser zählte, beschäftigte ihn dann bis zum Jahre 1869 auf dem Baubureau und als Bauführer bei den grossen Bauten, die damals von Sempers Hand in Zürich und Winterthur entstanden sind. Im Jahre 1869 errichtete Walser ein eigenes Architekturbureau in Pest, wo nach dem politischen Ausgleich vom Jahre 1867 eine lebhaft Bautätigkeit eingesetzt hatte. Die 1873 beschlossene Vereinigung der Städte Pest und Ofen zum heutigen Budapest führte folgerichtig zunächst zur Aufstellung eines umfassenden grossen Bebauungsplanes, zu dessen Gewinnung im gleichen Jahre 1873 ein Wettbewerb ausgeschrieben wurde. Walser errang dabei einen Preis für seinen Vorschlag zur Lösung der Frage des Aufstieges von der Kettenbrücke zur Ofener Königsburg — eine Aufgabe, die einige Jahre später in noch viel weiter ausgreifender Weise gelöst wurde.

Im Jahre 1875 in die Schweiz heimgekehrt, arbeitete er als Architekt bis 1880 in Zürich und von da ab in Basel, wo er verschiedene Bauten für Private und auch im Dienste der Stadt ausgeführt hat, wie u. a. die allgemeine Gewerbeschule und den Bau der Christof Merian-Stiftung. Der Gemeinde stellte er stets gerne sein Können und seine reichen Erfahrungen zur Verfügung; so war Walser durch mehrere Perioden Mitglied des Grossen Rates und des Bürgerrates und vielfach in Kommissionen tätig, bei Inspektionen der Gewerbeschule u. a. m. Mit grossem Fleiss und Geschick führte er auch einige Jahre den Vorsitz der Kommission zur Pflege- und Heilanstalt Friedmatt.

### Konkurrenzen.

**Monument des Schweizer Schützenvereins in Aarau** (Band LXXVIII, Seite 320). Zu diesem Wettbewerb sind 80 Entwürfe eingereicht worden. Nach dreitägiger Prüfung derselben hat das Preisgericht folgenden Entscheid gefällt:

I. Preis, ohne Geldentschädigung, weil nach Programm die Ausführung damit verbunden ist.

Projekt Nr. 19 „Gelöbnis“; Verfasser *Julius Schwyzer*, Bildhauer in Zürich.

Projekt Nr. 27 „Symbol“; Verfasser *Hermann Hubacher*, Bildhauer in Zürich und Prof. *H. Bernoulli*, Architekt in Basel.

Projekt Nr. 57 „Kampfspiel“; Verfasser *Louis Weber*, Bildhauer in Basel und *Paul Artaria*, Architekt in Basel. Diese drei Projekte sollen als einheitliche Gruppe zusammengefasst werden.

II. Preis (3000 Fr.), Projekt Nr. 12 „Schweizerkreuz“; Verfasser *G. Foglia*, Bildhauer in Lugano.

III. Preis ex aequo (2000 Fr.), Projekt Nr. 11 „Tell junior“; Verfasser *Jakob Probst*, Bildhauer in Basel.

III. Preis ex aequo (2000 Fr.), Projekt Nr. 72 „Vor dem Ziel“; Verfasser *E. Kissling*, Bildhauer in Bergdietikon.

IV. Preis (1000 Fr.), Projekt Nr. 2 „1800“; Verfasser *Bracher & Widmer*, Architekten in Bern.

V. Preis ex aequo (500 Fr.), Projekt Nr. 22 „Ursprung“; Verfasser *E. Dallmann*, Bildhauer in Zürich.

V. Preis ex aequo (500 Fr.), Projekt Nr. 70 „Platzgestaltung“; Verfasser *Otto Ingold*, Architekt in Bern und *Paul Kunz*, Bildhauer in Bern

Die Entwürfe sind vom 22. Mai bis 4. Juni 1922 im Saalbau in Aarau öffentlich ausgestellt.

**Bebauungsplan für die Stadt Belgrad** (Bd LXXVII, S. 182). Zu diesem Wettbewerb sind insgesamt 22 Entwürfe eingereicht worden. Das Preisgericht, an dessen Verhandlungen schweizerischerseits an Stelle des verhinderten Stadtgenieurs W. Dick in St. Gallen Architekt Edmund Fatio in Genf teilnahm, hat am 28. April folgendes Urteil gefällt:

Ein I. Preis wurde nicht erteilt.

Drei II. Preise ex aequo (je 120 000 Dinars) erhielten:

„Singidunum Novissima“; Verfasser Arch. *Rudolf Perko*, *Erwin Ilz* und *Erwin Böck* in Wien.

„Urbs magna“; Verfasser Arch. *Marcel Auburtin*, *Albert Paranti*, *Jean Naville* und *Henri Zschokke* in Paris.

„Santé, beauté, commerce et trafic“. Verfasser Arch.-Ingenieure *Emeric Forbat*, *Eugen Lehner* und *Ladislav Varga*, Budapest.

Zwei III. Preise ex aequo (je 75 000 Dinars) erhielten:

„Saint Sava“. Verfasser Professor *Josef Brix* in Berlin und *Baurat Karl Barth* in Merseburg.

„Danubius“. Verfasser die Architekten *Gustav Blohm* und *Erwin Ockert* und die Ingenieure *Paul Weichhold*, *Eugen Ramhorst*, *Wilhelm Stein* und *Hans Dempwolff*, alle in Hamburg, im Auftrag der Bauunternehmung *Milovanović* in Belgrad.

Drei IV. Preise ex aequo (je 35 000 Dinars) erhielten:

„Voivoda Mikić“. Verfasser *Julian Zaborski* und *Josef-Johann Voitka* in Vrchatz (Jugoslavien).

„Impartial“. Verfasser die Architekten *N. Boloni* und *D. Davidesko* in Bukarest.

„Oj ma more“. Verfasser Ingenieur *Albert Bodmer* und Architekt *Fritz Schwarz* in Biel mit Ingenieur *Uroš Mikić* in Zürich.

Angekauft (zu je 20 000 Dinars) wurden vier Projekte, darunter jenes mit Motto „Forum“ der Architekten *Rittmeyer & Furrer* in Winterthur unter Mitwirkung von Herrn *Katscharowski* in Winterthur und der Ingenieure *L. Kürsteiner* und *F. Bösch* in Zürich.

Eine Belohnung (je 10 000, bzw. 8 000 Dinars) erhielten sechs Entwürfe, darunter der mit Motto „Au fur et à mesure“ der Architekten *Witmer & Senn* in Zürich.

### Literatur.

**Die Heissdampf-Lokomotiven mit einfacher Dehnung des Dampfes.** Bearbeitet von Dipl.-Ing. *Eugen Brückmann*. Dritte, umgearbeitete Auflage. I. Band, I. Abschnitt, 1. Teil, 2. Hälfte. Erste Lieferung aus „Die Eisenbahntechnik der Gegenwart“, herausgegeben von *Barkhausen*, *Blum*, *Courtin* und *v. Weiss*. Mit 696 Abbildungen im Text und 11 lithographischen Tafeln. Berlin 1920, C. W. Kreidels Verlag. Preis geh. 120 M., geb. 140 M. 1)

Vom dem vom Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen preisgekrönten grossen Werke „Die Eisenbahntechnik der Gegenwart“ ist in dritter Auflage wiederum ein Band erschienen, mit dem in der Ueberschrift angegebenen Titel. Obwohl nur ein engbegrenztes Gebiet behandelt wird, umfasst dieser Band über 600 Textseiten und elf lithographierte Tafeln. (In der zweiten, 1903 erschienenen Auflage beanspruchte der Abschnitt über Heissdampflokomotiven nur 20 Textseiten). Nach einem interessanten geschichtlichen Rückblick über die Entwicklung der Heissdampf-Lokomotiven von 1839 bis 1902 werden die Eigenschaften des Heissdampfes erörtert und die durch dessen Anwendung zu erzielenden Ersparnisse theoretisch berechnet. Sehr eingehend ist die Theorie der Lokomotiv-Kessel und Ueberhitzer behandelt, wobei auch die Verdampf-Versuche erwähnt sind. Der in der Praxis stehende Ingenieur, der kaum Zeit finden wird, die gründliche Berechnung eines Heissdampfkessels nach den Angaben dieses Werkes durchzuführen, findet im Kapitel „Regeln für die Berechnung der Kessel von Heissdampf-Lokomotiven“ die überaus einfachen, massgebenden Verhältniszahlen zur Festsetzung der verschiedenen Heizflächen. Im Abschnitt „Bauarten und Ausführungen von Ueberhitzern“ sind die bei verschiedenen Verwaltungen gebräuchlichen Ueberhitzer-Ausführungen und deren Einzelteile beschrieben. Bei der „Berechnung der Heissdampfmaschine“ sind u. a. die zahlreichen Versuchsergebnisse mitgeteilt, die auf den in Amerika vorhandenen Prüfständen ermittelt wurden. Es werden sodann die konstruktiven Ausführungen: Zylinder, Kolben, Stopfbüchsen, Kolbenschieber, Lufterlass- und Sicherheits-Ventile, Umströmvorrichtungen und die Schmierapparate erläutert; die Ventilsteuerung ist in diesem Bande nicht behandelt. Zahlreiche Ausführungen von Heissdampflokomotiven mit einfacher Dampfdehnung werden kurz beschrieben. Am Schlusse ist eine tabellarische Zusammenstellung über die Abmessungen von über 500 Heissdampflokomotiven aller Länder enthalten. Bei den Beschreibungen und in den Zusammenstellungen sind die vom Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen angenommenen Abkürzungen für die Bezeichnung der Bauarten angewendet, leider ohne deren Bedeutung zu erläutern. Der Hinweis auf „Band I, dritte Auflage, Seite 4“ nützt nichts, wenn der Leser nicht zufällig glücklicher Besitzer dieses Bandes ist. Da diese meines Erachtens nicht glücklich gewählten, zum Teil gar nicht aussprechbaren Zeichen ohne Erklärungen nicht verständlich sind, geben wir deren

1) Ankündigung und Besprechung dieses zu Ende 1920 erschienenen Buches erscheint erst jetzt infolge eines Versehens, für das wir Autor, Verlag und Rezensenten um Entschuldigung bitten. Red.