

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 87/88 (1926)
Heft: 9

Nachruf: Walcher-Gaudy, Emanuel

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: 01.04.2025

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

Il faudrait dans ces conditions supposer aux administrateurs des Chemins de fer étrangers une dose de naïveté pour croire qu'ils ne se rendent pas compte des manoeuvres retardant l'adoption d'une solution qui s'impose.

Toutes les conférences qui pourront être tenues, tous les rapports qu'on pourra rédiger, ne prévaudront pas, près des techniciens avisés, devant ce fait que le frein compound existe et qu'il fonctionne normalement dans plusieurs pays.

En résumé cet appareil est entré définitivement dans la pratique et s'impose aujourd'hui comme jadis le frein Westinghouse s'était imposé lui-même. Il est nécessaire que les hautes personnalités qui ont la charge de prendre des décisions à ce sujet se rendent compte de la lourde responsabilité qu'elles assument en se prêtant aux manoeuvres qui tendent à différer une solution. On ne peut pas retarder plus longtemps l'adoption d'un appareil dont l'application doit constituer un progrès indéniable pour l'exploitation de nos Chemins de fer. Ni la France ni les pays qui règlent leur allure sur elle ne peuvent en être privés plus longtemps.

*

Unmittelbar vor Redaktionsschluss erhalten wir vom „Comité technique pour le freinage des trains“ in Paris eine Broschüre (vergl. S. 112 unter „Literatur“), in der Ing. L. Tolmer, ehemaliger Oberingenieur für das Rollmaterial bei der französischen Ostbahn, im Hinblick auf die erwähnten Zugbremsungs-Versuche, die im vorliegenden Artikel berührte Frage in sehr ausführlicher Weise ebenfalls behandelt. In seinen reich dokumentierten Ausführungen hebt auch Tolmer die Vorteile der in Deutschland reichlich erprobten Kunze-Knorr-Bremse gegenüber der noch im Versuchstadium befindlichen Westinghouse-Güterzugbremse hervor. Für Frankreich hat die Frage insofern erhöhte Bedeutung, als die Einführung der Kunze-Knorr-Bremse ausser technischen auch finanzielle Vorteile bieten würde, da laut dem bekannten „Dawes-Plan“ die Lieferung der Bremsausrüstungen durch Deutschland unter die Reparations-Sachleistungen fallen würde.

Nekrologie.

† **Emile Rod**, Ingenieur, I. Adjunkt und Stellvertreter des Eidgen. Oberbauinspektors, ist nach längerer Krankheit am 26. Januar 1926 in Bern gestorben.

Emile Rod wurde am 25. Oktober 1856 in Yverdon geboren; er besuchte nach Absolvierung der westschweizerischen Schulen die thurgauische Kantonschule in Frauenfeld und beschloss seine Studien am Eidgen. Polytechnikum in Zürich, das er im Jahre 1878 mit dem Diplom eines Bauingenieurs verliess. Zuerst in der Unternehmerfirma Dorsaz beschäftigt, ging er dann, wie viele seiner damaligen Kameraden, nach Frankreich, um sich in der Praxis weiter auszubilden. Dort beschäftigte er sich an den Bahnbauten der Compagnie d'Orléans in der Haute-Vienne und bei Nantes, wo er Gelegenheit hatte, seine Fähigkeiten zu entwickeln und die erforderlichen technischen Kenntnisse zu vertiefen. In Frankreich gründete er auch seine Familie, mit der er in die Heimat zurückkehrte, wo er zuerst beim Baudepartement des Kantons Waadt eine ihm zusagende Stellung fand. Am 17. Oktober 1891 trat Ingenieur Rod in den Dienst des Eidgen. Oberbauinspektorates über, wo ihm die Aufsicht über die in der Ost- und Zentralschweiz vom Bund subventionierten Flusskorrekturen und Wildbachverbauungen übertragen wurde.

Nach dreizehnjährigem Aufenthalt in Frankreich und in der welschen Schweiz war es für ihn nicht leicht, in kurzer Zeit die deutsche Sprache genügend zu beherrschen; er brachte es aber fertig, diese Schwierigkeit zu überwinden und zugleich sich in ein ihm ganz neues technisches Gebiet einzuarbeiten, denn er war genötigt, seine frühere Beschäftigung als Eisenbahningenieur aufzugeben und sich ganz dem Wasserbau zu widmen, dem er dann bis zum Ende seines Lebens treu geblieben ist. Seine mannigfachen Amtsgeschäfte führten ihn in die meisten Gegenden der Schweiz, ins

Gebirge wie in die Ebene, sodass er bei seinen Inspektionsreisen Gelegenheit fand, die Schönheiten unseres Landes zu bewundern, aber auch die gefährlichen Naturkräfte kennen zu lernen, die ihm zeigten, dass es der Kunst des Ingenieurs nicht immer gelingt, der Wucht der Elemente zu widerstehen. Nachdem Rod im Jahre 1909 zum Adjunkten vorgerückt war, wurde er 1918 als Stellvertreter des Oberbauinspektors und etwas später als Mitglied der Linthkommission gewählt. Zudem war er einer der schweizerischen Delegierten im ständigen Bureau für internationale Strassenkongresse und in der Ueberprüfungskommission der internationalen Rheinregulierung.

Dank seiner Eigenschaften des Gemütes, seiner Verständigkeit und seiner mit Takt und Liebenswürdigkeit verbundenen technischen Erfahrung, hatte Emil Rod mit den eidgenössischen, kantonalen und kommunalen, Behörden mit denen er in Berührung kam, die besten Beziehungen. Er verstand es, seine persönlichen, in bestimmten Grenzen sich bewegenden Ansichten den tatsächlichen Anforderungen unterzuordnen und auf diese Weise ein schroffes Vorgehen zu vermeiden. Deshalb wird ihm auch im ganzen Lande ein freundliches Andenken bewahrt bleiben. B.

† **Emanuel Walcher-Gaudy**, Architekt in Rapperswil, ist am 4. d. M. von langem Leiden erlöst worden. Walcher stammt aus Glarus; er ist geboren am 21. November 1859, durchlief die dortige Volksschule, dann die Kantonschule in St. Gallen, um sich dann vom Herbst 1877 bis 1879 dem Studium der Architektur am Eidgen. Polytechnikum zu widmen. Seine Ausbildung ergänzte er in Paris und Cannes, um schliesslich sich in Rapperswil am Zürichsee niederzulassen

und ein Architekturbureau zu eröffnen. Von der Fruchtbarkeit seiner beruflichen Tätigkeit zeugen viele Wettbewerbserfolge, so das Bahnhofquartier in Schwanden, das Konviktsgebäude in Chur, das Krankenhaus in Lachen u. a. m. Zahlreich sind auch die von Walcher-Gaudy erbauten Villen, Schulhäuser, Fabriken im Glarnerland, in der March und im Zürcher Oberland; bei allen seinen Bauten strebte er nach zweckmässiger Einteilung und Pflege heimischer Bauformen. Auch im öffentlichen Leben stellte er seinen Mann in verschiedenen Behörden, im Stadtrat von Rapperswil u. a., ferner war er lange Jahre ein wegen seiner reichen praktischen Erfahrungen geschätztes Mitglied der Eidgen. Expropriationskommission der S. B. B. So hinterlässt Arch. Walcher-Gaudy, auch dank seines sympathischen, freundlichen Wesens, ein gutes Andenken bei allen seinen Freunden.

Miscellanea.

Vom Bau der Lidingöbrücke bei Stockholm. Die kürzlich vollendete Lidingöbrücke verbindet Stockholm mit der durch einen etwa 750 m breiten Meeresarm, den kleinen Värtan, vom Festland getrennten Insel Lidingö. Die neue Strassenbrücke ersetzt mit Hilfe zweier Strassenbahngeleise, die bei Nacht auch durch Güterzüge der Staatsbahn befahren werden, die alte, bei Tauwetter und Wellenschlag fast unpassierbare Flossbrücke und zwei Dampffähren. Neben einer Reihe kleinerer Ueberbauten, einfachen Balken und Gerberträgern von durchschnittlich 50 m Spannweite, und einer Klappbrücke Strauss'scher Bauart von 22 m Lichtweite, ist der Hauptüberbau ein Zweigelenkbogen mit Zugband und Balkenlagerung von 140 m Spannweite aus hochwertigem Baustahl. Die Lidingöbrücke ist nicht durch aussergewöhnliche Spannweiten ihrer Oeffnungen oder wegen grosser Betriebslasten (die Verkehrslast beträgt 6,45 t/m Brücke) bemerkenswert, wohl aber durch ihre wirtschaftliche Gesamtanordnung, und durch die entsprechend dem heutigen Stand des Eisenbaues gut durchgebildeten Einzelheiten, dann aber vor allem wegen der Schwierigkeiten, die bei der Pfeilergründung überwunden werden mussten. (Noch 1921 ward ein Wettbewerb für den Bau einer Schwimmbrücke ausgeschrieben.) Die ausgeführte feste Brücke (Projekt Brückenbauanstalt Louis Eilers in Hannover und Tiefbauunternehmung Grün & Bilfinger A. G. in Mannheim) besitzt Pfeiler aus 10 bis 21 einzelnen Eisenbetonröhrenpfählen von 93 cm Durchmesser und bis 44 m Länge, die von schwimmenden Rüstungen aus gerammt, nachträglich ausbetoniert und durch armierte Pfeilerköpfe



EMILE ROD
INGENIEUR

25. Okt. 1856

26. Jan. 1926