

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 71 (1953)
Heft: 44

Nachruf: Giger, Walter

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>

den Fernleitungsdruck verdichtet, nachher unter Arbeitsleistung entspannt und so tief gekühlt, dass Wasser und Naphthalin bis zum gewünschten Gehalt ausscheiden. Dieses Verfahren erfordert im Gegensatz zu den oben beschriebenen keine Absorptionsmittel für das Naphthalin und überdies nur wenig Energie. Der Verfasser gibt weiter wertvolle Einzelheiten über Rohrverbindungen, Armaturen, Staubabscheider, Korrosionsschutz, Messgeräte, Instandstellung und Nachrichtwesen bekannt.

Die Strassenbahn in Frankfurt a.M. Im Aufsatz von Ach. A. Jenny über «Frankfurt — eine werdende Stadt» in Nr. 37, Seite 543, der Schweiz. Bauzeitung vom 12. Sept. 1953 findet sich der folgende Passus: «Dass die Entfernung der Strassenbahn aus den stark belasteten Verkehrszügen der City einen gewaltigen Vorteil für die Beschleunigung des Verkehrs bedeutet, kann man in Frankfurt auf sehr angenehme Weise selbst erfahren, wenn man es als Zürcher noch nicht aus eigener Anschauung wusste.»

Arch. Jenny hat sich offenbar in Frankfurt sehr schlecht umgesehen, sonst könnte er nicht eine derartige Behauptung aufstellen. Die Innenstadt ist keineswegs, wie man nach seiner Ausdrucksweise meinen könnte, tramfrei. Die «Hauptwache», das Herz der City (mit dem Paradeplatz in Zürich vergleichbar), wird z. B. von rund 10 Tramlinien berührt. Ueber die «Zeil», die bekannte Diagonalstrasse der Frankfurter City, rollen die Wagen von 5 Tramlinien. Durch die Taunus- und die parallel dazu verlaufende Münchnerstrasse, welche beide den Hauptbahnhof mit dem eigentlichen Zentrum verbinden, führen ebenfalls eine ganze Anzahl Tramlinien. Die einzige, nach dem Kriege tramfrei gemachte Hauptverkehrsstrasse ist die Ebertstrasse (frühere Kaiserstrasse), die zwischen dem «Rossmarkt» und dem Bahnhofplatz liegt. Um die für den grosszügigen Ausbau des Hauptbahnhofs vor dem Hauptbahnhof der Bundesbahn notwendige Längenausdehnung zu erhalten, verlegte man die Tram-Doppelspur aus der Ebertstrasse in die nördliche Parallelstrasse, die Taunusstrasse. Wie in den meisten deutschen Grossstädten werden aus den bekannten Gründen auch in Frankfurt die Hauptarterien des öffentlichen Verkehrsnetzes durch Tramlinien gebildet. Autobus und Trolleybus sind auf den Zubringer- und Ergänzungsdienst auf den verkehrsschwächeren Linien verwiesen. Interessant ist ferner, dass Frankfurt — «die werdende Stadt» — in der letzten Zeit verschiedene neue Strassenbahnstrecken gebaut hat (wohlverstanden, es handelt sich nicht um einen Wiederaufbau von kriegszerstörten Linien!). Als Beispiel zitieren wir die Strecke von Nied nach Höchst.

Dr. F. Bandi, Direktor der Verkehrsbetriebe Bern

Persönliches. Am 3. November 1953 vollendet der auch in unserem Lande gut bekannte Baurat Dipl. Ing. *Emil Treiber* in Töging (Bayern) das 70. Lebensjahr. Seine umfassende Tätigkeit auf dem Gebiet des Baues und Betriebs von Wasserkraftanlagen verdient bei diesem Anlass ein Wort dankbarer Anerkennung. Nach dem Abschluss seiner Studien und einjähriger Assistententätigkeit beim Schreibenden an der Techn. Hochschule Stuttgart, sowie nach einigen Jahren Ingenieurpraxis bei Turbinenfirmen fand Treiber 1912 sein Schaffensgebiet teils als fest angestellter, teils als freier Berater und Mitarbeiter prominenter Unternehmungen für den Bau von Wasserkraftwerken: Ruhrtalsperrenverein, Badenwerk, Innwerk, Lahmeyer & Co., Alpen-Elektrowerke u. a. Seine schöpferische Begabung, seine Fähigkeit, auch für scheinbar unvereinbare Forderungen der aufeinander angewiesenen Einzelgebiete einer Anlage eine glückliche Synthese zu finden, seine reichen Erfahrungen beim Bau und beim Betrieb formten Treiber zu dem bedeutenden, von allen Seiten zu Rate gezogenen Fachgenossen. Ausser einigen kleineren systematischen Werken stammt eine grosse Zahl anerkannter Abhandlungen in verschiedenen Fachzeitschriften aus Treibers Feder.

Prof. Dr. R. Thomann Prof. Dr. A. v. Zeerleder hat von der Società Italiana di Metallurgia die goldene Medaille Guido Donegani erhalten. Es ist dies die erstmalige Verleihung der zum Andenken des Gründers der Montecatini, Guido Donegani, gestifteten Goldmedaille für Leichtmetallmetallurgie. Sie wird alle zwei Jahre einem Forscher verliehen, dessen Werk besonders zur Entwicklung der wissenschaftlichen Kenntnisse über das Aluminium und der damit verbundenen Metallurgie und Technologie beigetragen hat.

Lärmbekämpfung. Zur Koordinierung und Unterstützung der diesbezüglichen Arbeiten haben sich in Deutschland Mediziner, Techniker, Juristen und Vertreter aus 19 Verbänden, Dienststellen und wissenschaftlichen Organisationen im Sept. 1952 zum «Deutschen Arbeitsring für Lärmbekämpfung» zusammengefunden und haben mit der praktischen Arbeit begonnen. Das Muster einer Polizeiverordnung für Bekämpfung gesundheitgefährdenden Lärms wurde den Mitgliedern der Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände vorgelegt und als Unterlage für derartige Verordnungen empfohlen. Der Entwurf enthält alle zur Bekämpfung des übermässigen Lärms durch Kraftwagen, Rundfunk, Feuerwerk und sonstige Ruhestörungen möglichen Massnahmen. Zur Durchführung der Arbeiten wurden folgende drei Ausschüsse gebildet: Betriebslärm - Verkehrslärm - Wohnlärm; Medizinisch-literarische Sammlung; Bundes- und landesrechtliche Vorschriften zur Lärmbekämpfung. Die Geschäftsstelle des Deutschen Arbeitsringes befindet sich im Hause des VDI, Düsseldorf, Prinz-Georg-Str. 77/79.

Ermittlung der wirtschaftlichsten Trasse einer Autobahn. Im «Internat. Archiv für Verkehrswesen» 1953, Nr. 11, schildert Prof. Dr.-Ing. e. h. W. Müller, Aachen, ein neues, von ihm entwickeltes Verfahren. Seit vielen Jahren arbeitet Professor W. Müller an den Verfahren für die Fahrzeitermittlung und für die Berechnung des Kohlen- oder Stromverbrauchs bei der Eisenbahn. Er hat seine streng mathematisch aufgebauten Verfahren immer weiter vereinfacht und ihre Handhabung erleichtert, und er hat sie schon seit langem auch auf den Strassenverkehr übertragen. Hier zeigt er nun eine vereinfachte Methode zur Ermittlung der Fahrzeiten und Verbrauchswerte, die die Grundlage für die wirtschaftliche Beurteilung einer Trasse bilden.

Eidg. Techn. Hochschule. Die Graphische Sammlung zeigt eine Ausstellung «Die farbige Zeichnung, neue Schweizer Druckgraphik, Handzeichnungen, Pastelle und Aquarelle». Sie dauert bis 10. Januar 1954, geöffnet werktags 14 bis 17 h, sonntags 11 bis 12 h, Eintritt frei.

NEKROLOGE

† **Walter Giger.** Am 18. Dezember 1895 als Spross einer in Brugg verbürgerten Familie in Zürich geboren, begann Walter Giger seine Studien an der Abteilung für Elektrotechnik der ETH im Jahre 1915, die er, durch wiederholten Aktivdienst unterbrochen, im Jahre 1920 mit dem Diplom abschloss. War es Omen, war es Zufall: in den frühen Morgenstunden des 1. Juli 1920, an dem Walter Giger seine erste Stelle bei Brown, Boveri in Baden antrat, hatte zum ersten Mal eine elektrische Lokomotive den Gotthardtunnel durchfahren. Es war jene grosse, denkwürdige Zeit des Beginns der Elektrifikation unserer Bundesbahnen, die viele der jungen Elektroingenieure von damals in ihren Bann zog, und für so manchen richtunggebend fürs Leben werden sollte. Zu diesen gehörte auch Walter Giger, und er war der Besten einer. Mit seiner ganzen grossen Begeisterung, die er sich bis zuletzt erhalten hatte, widmete er sich dem Fachgebiet der elektrischen Traktion.

Nach dem Studium wollte Giger an praktischer Betätigung nachholen, was ihm eine vorher begonnene, aber vorzeitig abgebrochene Lehre als Maschinenschlosser noch nicht ganz hatte geben können. So trat er 1921 in die Dienste der Bündner Kraftwerke und half bei der Montage des Kraftwerks Küblis mit. Dann zog es ihn ins Ausland. In der Tschechoslowakei hatten die als Hüttenwerk und Maschinenfabrik bekannten Skodawerke in Pilsen einen elektrotechnischen Fabrikationsbetrieb eröffnet, in dem u. a. auch der Bau elektrischer Triebfahrzeuge gepflegt werden sollte. Zusammen mit einer Anzahl junger Schweizer Ingenieure trat Giger 1923 in die Dienste dieser Firma. Als sich ihm aber bereits 1924 Gelegenheit bot, sich in Amerika zu betätigen, und damit die Erfüllung eines langgehegten Wunsches winkte, griff er zu.

Zunächst war Giger im Locomotive Department der General Electric Co. in Schenectady tätig. Als dann im Jahre 1925 die Firma Brown, Boveri & Cie. in Gestalt der «American Brown, Boveri Electric Corporation» in Camden ihre amerikanische Filiale gründete, übernahm er die Leitung der Bahnabteilung des jungen Unternehmens. Im Jahre 1931 kam es als Folge der in Amerika wesentlich stürmischer einsetzenden



WALTER GIGER

ELEKTRO-INGENIEUR

1895

1953

Krisenperiode zur Liquidation der Firma, deren Bahnabteilung samt Personal die Allis Chalmers Mfg. Co. in Milwaukee übernahm. So trat Giger in die Dienste dieser Firma und zählte bald zu deren gesuchtesten Mitarbeitern. 1931 bis 1934 wirkte er als «Railway Equipment Engineer», anschliessend 1934 bis 1937 als «Engineer in charge of Engineering and Sales of Railway Equipment».

So sehr ihm auch sein Wirkungskreis zusagte, so sehr der Schweizer Ingenieur seines Könnens wegen geschätzt war, so kam doch die Zeit, in der sich in Walter Giger das Heimweh stärker geltend machte, wobei das Verlangen mitspielte, die beiden Kinder — er hatte in Milwaukee einen eigenen Hausstand gegründet — in der Schweiz aufwachsen und erziehen zu lassen. Als ihm im Jahre 1937 die Maschinenfabrik Oerlikon den Posten eines Chefs der Verkaufsabteilung für Bahnen anbot, der nach dem Tod von Robert Stockar¹⁾ unbesetzt geblieben war, stellte er sich zur Verfügung. Im Jahre 1942 vertauschte er diese Stelle mit einer solchen bei Brown Boveri, weil diese ihm mehr Gelegenheit zu selbständiger technischer Entwicklungsarbeit zu bieten schien als die reine Verkaufstätigkeit, und darüber hinaus die Möglichkeit bot, bei der Einführung der von Brown, Boveri entwickelten Gasturbinen-Elektrolokomotive in Kanada und den Vereinigten Staaten unter Verwertung seiner amerikanischen Erfahrungen und Beziehungen entscheidend mitzuwirken. Beide Erwartungen haben sich zu Gigers grossem Leidwesen nicht erfüllt. Als dann die Allis Chalmers Mfg. Co. im Jahre 1947 neuerdings an ihren früheren bewährten Mitarbeiter herantrat und ihm den Posten eines «Consulting and Executive Engineer for Railway Equipments» anbot, mit der besonderen Aufgabe, die Gasturbinen-Elektrolokomotive mit Kohlenstaubverbrennung bis zu einer brauchbaren Lösung weiter zu entwickeln, da lockte ihn neben der Grösse der Aufgabe der grosse umfassende Wirkungskreis, und er nahm das Anerbieten an. Seine Freunde aber wissen, wie schwer es dem damals bereits 52jährigen fiel, noch einmal die geliebte Heimat zu verlassen, für die er auch während des zweiten Weltkrieges in wiederholtem Aktivdienst eingestanden war. Vielleicht hat auch Giger die Enttäuschungen vorausgeahnt, die seiner harrten. In der Hauptsache waren diese bedingt durch die ganz anders gearbeteten amerikanischen Geschäftsprinzipien, die viel betonter auf grossen und raschen materiellen Nutzen ausgerichtet sind und «unproduktive» Entwicklungsarbeiten grundsätzlich nicht in Zeiten ausgesprochener Hochkonjunktur vorzunehmen erlauben. Die Hochkonjunktur hat aber in Amerika durch den Koreakrieg eine noch stärkere Akzentuierung erfahren als bei uns. Diese Entwicklungen, die Giger immer mehr von seinem eigentlichen Arbeitsgebiet abdrängten, an dem er mit ganzer Seele hing, haben seiner Gesundheit schwer zugesetzt und zu einer Verschärfung eines schon seit längerer Zeit bestandenen Herzleidens geführt. Ein Kuraufenthalt in Bad Nauheim im vergangenen Sommer konnte nur mehr eine scheinbare und vorübergehende Besserung seines Leidens bringen. Am 25. September ist Walter Giger in seinem Heimatstädtchen Brugg, während er bei seiner Schwester seine Rückreise nach Amerika vorbereitete, an einer Herzlähmung gestorben.

Mit Walter Giger ist ein prächtiger Vertreter unseres Berufsstandes dahingegangen. Er war ein Ingenieur, wie er sein soll, erfüllt von Begeisterung, voll von Ideen und voll Phantasie. Jedes Zusammensein mit ihm war eine Bereicherung. Und hinter dem hervorragenden Fachmann stand ein treuer Kamerad, ein lieber guter Mensch von unbedingter Wahrhaftigkeit, wie sie dem grossen Ingenieur eben eigen ist. Der Heimgegangene hat schweizerisches Wissen und Können in die Welt hinausgetragen und dort zur Mehrung des Ansehens unserer Heimat sehr erheblich beigetragen. Dafür wissen wir ihm Dank.

K. Sachs

1) SBZ Bd. 105 (1935), S. 271.

† **Max Kaufmann**, Dr., El.-Ing. S. I. A., der am 1. Oktober dieses Jahres im 58. Altersjahr in Kilchberg-Zürich verstorben ist, hat in grosser Stille ein in seiner Art umfassendes Lebenswerk geschaffen. Absolvent der Realschule in Basel — er war überzeugter Bürger dieses Stadtstaates — arbeitete er viele Jahre in der Zugerischen Fabrik für elektrische Messinstrumente Landis & Gyr. Während zweier Jahre unterbrach er diese Tätigkeit, um ein Praktikum bei den Siemens-Schuckert-Werken in Berlin zu absolvieren, bei welcher Gelegenheit eine Arbeit über die «Anwendung der Sätze von Hooke, Maxwell, Castigliano und Clapeyron auf Systeme elektrischer Leiter; Elektrische Systeme» entstand, für die er von der ETH in Zürich mit der Würde eines Doktors der Technischen Wissenschaften ausgezeichnet wurde. Später leitete Dr. Kaufmann die Union-Kassenfabrik in Zürich. Vor etwa sechs Jahren, von der Leitung besagter Firma zurückgetreten, begann er sich dem Patentwesen zu widmen. Er gründete ein Ingenieur- und Patentanwaltsbureau, das sich in kurzer Zeit zu einem Institut internationalen Rufes entwickelte, insbesondere nach Uebernahme der Baslerischen Kanzlei A. Bietenholz. Seine letzte Veröffentlichung: «Das Wichtigste über Patente, Muster, Modelle und Marken», fand sehr grossen Anklang (siehe Besprechung auf S. 137 dieses Jahrgangs der SBZ). Auch viele weitere veröffentlichte und unveröffentlichte Artikel zeugen von seinem Weitblick und von der Grösse seines Geistes.

R. Bleuler

† **W. J. Tobler**, Arch. S. I. A., G. E. P., von Mettlen TG, geb. am 5. August 1895, ETH 1915 bis 1919, Inhaber eines Architekturbureau in Küsnacht-Zürich, ist am 15. Oktober nach kurzer Krankheit gestorben.

BUCHBESPRECHUNGEN

Die Hochspannungs-Freileitungen. Von K. Girkmann und E. Königshofer. 2. Auflage. 655 S. mit 529 Abb. und 124 Zahlentafeln. Wien 1952, Springer-Verlag. Preis geb. 96 Fr.

Dieses Buch der beiden bekanntesten Autoren behandelt alle Gebiete des Leitungsbaues. Es beginnt mit den elektrischen Kennwerten der Freileitung und mit den Berechnungsgrundlagen der elektrischen Kraftübertragung, spricht von den Leitern, Isolatoren und Armaturen und vom Entwurf des Mastbildes, behandelt sehr eingehend die verschiedensten Masten, ihre Werkstoffe, ihre statische Berechnung und Konstruktion und befasst sich mit den Mastfundamenten und ihren Berechnungsverfahren. In weiteren Abschnitten werden Fragen der Gesamtplanung, die Vorarbeiten im Gelände, wie Trassierung, Bestimmung der Maststandorte usw., die Mastmontage und der Seilzug erläutert und schliesslich Fragen besprochen, die während des Betriebes der Leitung auftreten.

Gegenüber der ersten Auflage vom Jahre 1938 weist diese zweite bedeutende Erweiterungen auf. Die Seitenzahl ist um 151, die Anzahl der Abbildungen um 99 und diejenige der Zahlentafeln um 57 gestiegen. Der Abschnitt «Berechnungsgrundlagen der elektrischen Grosskraftübertragung» wurde neu aufgenommen, ebenso die Kapitel über Hochfrequenz- und Hochspannungs-Telephonie-Anlagen (letztere von B. Kleebinder verfasst). Im neuen Absatz über «Stahlsparende Bauweisen für Gittermaste» werden die ausbetonierten Rohrmaste und die Maste nach neuern italienischen Bauweisen erwähnt. Kurz gestreift sind auch die Delta-, Stahlpanzer-, Leichtmetall- und verspannten Holzmaste, ferner die Maste aus vorgespanntem Beton. Der bedeutend umfangreicher gestaltete Anhang zählt die in den wichtigsten europäischen Ländern und den USA geltenden Vorschriften für die Errichtung von Hochspannungs-Freileitungen auf und enthält Auszüge der selben in Tabellenform. Die aus der ersten Auflage übernommenen Kapitel wurden durchwegs dem neuesten Stand der Technik angepasst, die Literaturverzeichnisse erweitert und, was sehr wertvoll ist, der zweiten Auflage ist ein Sachverzeichnis, das ein rasches Aufschlagen ermöglicht, angefügt worden.

Das Buch geht zwar von den Vorschriften des VDE aus (wobei die Neufassung VDE 0210/2.51 berücksichtigt ist), büsst aber deswegen für unsere Schweizer Verhältnisse keineswegs an Wert ein. Der Grossteil des behandelten Stoffes ist ja nicht an bestimmte Vorschriften gebunden, sondern hat allgemeine Gültigkeit; im übrigen ergibt sich für den, der unsere Vorschriften kennt, die Anpassung von selbst.

Das Buch ist ein sehr praktisches und übersichtlich abgefasstes Hilfsmittel für alle, die sich in diesem Spezialgebiet