

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 65 (1947)
Heft: 19

Nachruf: Isler, Walter

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 15.01.2026

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

25. Nov. 1944 in Zürich (s. Bd. 125, S. 203), die durch eine Initiative der Sektion Basel ausgelöst worden war. Prof. H. Hofmann hat damals die an der E.T.H. massgebenden Meinungen dahin zusammengefasst, dass nicht ein eigentlicher Lehrstuhl für Landesplanung oder gar ein Diplom in diesem Fach vorzusehen sei, sondern dass die Hochschule nur die vielen Belege zu vermitteln habe, die alle zusammen erst den Begriff Landesplanung ergeben. Das Fazit der Aussprache gab ihm grundsätzlich recht, und die Versammlung fasste folgende Resolution: «Der S.I.A. begrüßt die Schaffung eines Instituts für Landesplanung an der E.T.H. und ersucht die Behörden der Hochschule, die Fragen von Städtebau, Regional- und Landesplanung gebührend zu berücksichtigen». Wie der Bericht von Arch. A. Jenny zeigt, haben es nun Prof. Guterson und seine Mitarbeiter verstanden, gerade das zu realisieren, was in der genannten D.V. als Ziel bezeichnet worden war: Ausbildung in Landesplanung durch freies Zusammenwirken von Hochschuldozenten mit der V.L.P. und Männern der Praxis. Wir beglückwünschen die Behörden der E.T.H. dazu und hoffen auf eine ertspriessliche Weiterentwicklung dieses Weges.

Gelegentlich hören wir (und hören z. B. gerade anlässlich des Vortrages von Prof. P. Abercrombie wieder) den Ausdruck des Bedauerns darüber, dass kein Meister seines Faches wie seinerzeit H. Bernoulli mehr über Städtebau doziere. Diesem Einwand möchten wir entgegenhalten, dass dafür eine ganze Reihe von Vorlesungen, jede von ihrem Standpunkt aus, heute dieses Thema behandeln, wodurch der Horizont des Studierenden und die Schärfung seines Urteilsvermögens wohl mehr gewinnen, als wenn er nur einen einzigen Dozenten hören könnte. Es wird heute (Sommer- und Wintersemester) folgendes geboten: Abt. I: Städtebau und Gartenarchitektur (Hess, 1 h), Städtebauliche Uebungen (Dunkel), Geschichte und Theorie des Städtebaus (Egli, 4 h), Städtebau und Gebäudelehre III (Hofmann, 2 h), Städtebauliche Uebungen (Hofmann), Gebäudelehre IV und Städtebau (Hofmann, 2 h), Heimatschutz, Landesplanung, formale Gestaltung technischer Bauten (Hofmann, 1 h). Abt. II u. VIII: Bebauungs- und Quartierplan (Kupli, 2 h Vorlesung und 2 h Uebungen, nach Abteilungen getrennt). Zu diesen Vorlesungen und Uebungen kommt das reichhaltige Programm hinzu, das im Stundenplan für Spezialstudien (4. Landesplanung) enthalten ist.

Red.

NEKROLOGE

† W. Bärlocher. Am 23. März 1947 ist in Zürich völlig unerwartet Dipl. Bauing. Werner Bärlocher, ehemaliger Ober-Ingenieur und Direktor-Stellvertreter des Kreises III der Schweizerischen Bundesbahnen, an einer Herzlärmung verschieden. Dem Verstorbenen, der sich auf Ende 1943, noch rüstig an Körper und Geist, in den wohlverdienten Ruhestand begeben hatte, war es leider nicht vergönnt, an der Seite seiner Gattin einen länger dauernden Lebensabend beschaulich zu geniesen.



W. BÄRLOCHER
INGENIEUR

1878

1947

W. Bärlocher wurde am 19. Juli 1878 in seiner Vaterstadt St. Gallen, der er zeitlebens eine treue Anhänglichkeit bewahrte, geboren. Nach Absolvierung der dortigen Kantonschule bezog er im Jahre 1897 das Eidg. Polytechnikum in Zürich. Seine akademischen Studien, die durch ein Jahr praktischer Tätigkeit auf der Baustelle des Kubelwerkes unterbrochen wurden, schloss er im Frühjahr 1902 mit dem Diplom als Bauingenieur ab.

Nachher arbeitete er kurze Zeit auf dem Tiefbaubureau des Kreises III der SBB in Zürich, übernahm darauf die Bau-

leitung einer Wasserversorgung in Balgach im st. gallischen Rheintal, leistete vielmonatlichen Militärdienst und wandte sich darauf dem Bahnbau zu. Vom Oktober 1904 bis November 1911 wirkte er bei der Projektierung und anschliessend als Bauführer der technisch schwierigen Strecke St. Gallen-Herisau der Bodensee-Toggenburg-Bahn. Im Jahre 1912 war er für das Bureau für Befestigungsarbeiten in Bern als Bauleiter in Airolo tätig. Dank seiner beruflichen und militärischen Tüchtigkeit wurde er im Dezember 1913 zum Geniechef im Kommandostab der St. Gotthard-Befestigungen mit Sitz in Andermatt ernannt. Diesen wichtigen Dienst erfüllte er während des ganzen Weltkrieges 1914/18. Seine Stellung brachte ihm neben militärischen Funktionen eine vielseitige Tätigkeit bei den zahlreichen Bauten, die mit den militärischen Anlagen am Gotthard, am Simplon und im Südtessin im Zusammenhang standen. Seine als eifriger und gewandter Berggänger erworbenen Kenntnisse der Alpenwelt kamen ihm dabei sehr zu statten.

Am 1. März 1919 trat der Verstorbene als technischer Bureauvorstand beim Oberingenieur des Kreises IV in St. Gallen in den Dienst der Schweizerischen Bundesbahnen und wurde bereits $2\frac{1}{2}$ Jahre später mit den Funktionen des Ober-Ingenieur-Stellvertreters betraut. Der damalige Kreisdirektor in Luzern und spätere Präsident der Generaldirektion H. Etter berief ihn auf den 1. April 1924 zum Oberingenieur der Bauabteilung des durch die Reorganisation erweiterten Kreises II nach Luzern. Anfang 1930 übersiedelte W. Bärlocher nach Zürich, um in gleicher Stellung die Leitung der Bauabteilung des Kreises III zu übernehmen. Seine Ernennung zum Direktor-Stellvertreter auf den 1. April des gleichen Jahres war ein weiterer Beweis für das volle Vertrauen, das die Geschäftsleitung in ihn setzte. Anlässlich der Mobilmachung im September 1939 vertrat der Verstorbene vorübergehend den zum Aktivdienst eingerückten Kreisdirektor als Direktor der Betriebsgruppe III. Bei dieser Gelegenheit wurde er unter gleichzeitiger Beförderung zum Obersten dem Stab der Eisenbahnoffiziere zugeteilt.

Die langjährige und erfolgreiche Wirksamkeit von a. OberIng. Bärlocher im Dienste der Schweizerischen Bundesbahnen ist gekennzeichnet durch eine rastlose und vielseitige Tätigkeit. Es entsprach seiner Veranlagung, seine grosse Arbeitsbürde in treuer, hingebender Pflichterfüllung und gleichmässiger Ruhe zu bewältigen. Mit militärisch geschultem, klarem Blick verstand er es stets, das Wesentliche vom Unwesentlichen zu trennen. Seine Entscheidungen waren geleitet von strenger Sachlichkeit und verrieten ein gereiftes Urteil. Das Streben nach äusserer Anerkennung war ihm fremd; ihm genügte die innere Befriedigung nach getaner Arbeit. Er war kein Freund vieler Worte, doch konnte er in engerem Kreis durch seinen trockenen Humor recht unterhaltsam sein. Seinen Mitarbeitern und Untergebenen war er ein gerechter Chef, der Strenge mit Güte zu verbinden wusste. In seinen Mussestunden waren ihm weite Wanderungen in der freien Natur und die Pflege von Kunst und Musik ein Bedürfnis.

A. Dudler

† Walter Isler, Dipl. Ing. Während eines militärischen Trainingskurses ist am 5. März Hauptmann Walter Isler, Kommandant der Fliegerstaffel 20, mit einem Morane-Jagdflugzeug in der Nähe von Meiringen tödlich abgestürzt.

Walter Isler, geb. am 15. Aug. 1912, war einer jener schweizerischen Maschinen-Ingenieure, die sich speziell im Flugzeugbau ausgebildet haben, um auf dem Gebiete des Flugwesens ihre Lebensaufgabe zu erfüllen. Die Neigung zur Beschäftigung mit der Luftfahrt — und der schweizerischen Luftfahrt im Besonderen — hatte er wohl schon von seinem Vater ererbt, von dem bereits 1941 verstorbenen Direktor des Eidg. Luftamtes und Organisator unseres zivilen Flugwesens vor dem Kriege, Oberst Arnold Isler.

Nach der Berner Maturität kam der junge Isler 1931 zum Maschineningenieur-Studium an die E.T.H.; er folgte seines Vaters Spuren durch den Beitritt zur Studentenverbindung «Karolingia» und durch die Meldung zur Dienstleistung bei der Fliegertruppe. Nach Abschluss seiner Studien mit dem Diplom im Jahre 1936 benützte er eine im Jahre darauf sich bietende Gelegenheit zu einem längeren Studienaufenthalt in Amerika, wo er sich besonders im Massachusetts Institute of Technology in Cambridge bei Boston grundlegende Kenntnisse auf dem Gebiete des Flugzeugbaus holte. Reisen bis an die Westküste der Vereinigten Staaten boten

ihm eine weitere, willkommene Ausdehnung seines Blickfeldes, aber trotz der ungleich grösseren Aussichten, die sich gerade in Amerika für einen schweizerischen Flugingenieur ergaben, hielt es ihn doch nicht auf die Dauer dort fest. Im Sommer 1939 kam er in die Schweiz zurück und trat als Mitarbeiter beim damaligen «Studienbureau für Spezialflugzeuge» an der E. T. H. ein, das unter der Leitung von Prof. E. Amstutz Entwicklungsarbeiten für die Konstruktion von neuen, den schweizerischen Verhältnissen besonders angepassten Flugzeugtypen verfolgte. Diesem Ingenieurbureau, dem späteren Studienbureau des Schweizerischen Flugtechnischen Vereins, bewahrte er Treue, und beteiligte sich dort als gründlicher und sachkundiger Ingenieur massgebend an vielen Untersuchungen und Konstruktionen. Er war besonders auch an der Entwicklung und Erprobung des Spezialflugzeugs Pilatus SB-2 «Pelican» verantwortlich beteiligt.

Neben seiner beruflichen Tätigkeit brachte ihm der Militärdienst ein hohes Mass zusätzlicher Arbeit und Beanspruchung. Mit welchem Ernst und Eifer er das ihm während des Krieges übertragene Kommando der Fliegerkompanie 20, und später der Fliegerstaffel 20 ausübte, zeigt wohl am besten die grosse Sympathie, die ihm stets von seinen Vorgesetzten, Kameraden und Untergebenen entgegengebracht wurde.

Mit Walter Isler verliert das schweizerische Flugwesen wiederum einen seiner hoffnungsvollen Flieger-Ingenieure; und wenn er auch durch seine bescheidene und unaufdringliche Art wenig in den Vordergrund getreten ist, so trauern doch viele um ihn als einen treuen Freund und wertvollen Kameraden.

H. Belart



C. F. KEEL

MASCHINEN-INGENIEUR

1. Juni 1880

18. März 1947

Keel durch die Entwicklung und Propagierung der Rechts-schweissmethode unzweifelhaft bedeutend unterstützen können. Auch diese Arbeitsmethode wurde vom Ausland übernommen.

Als Lehrer und Leiter von über 400 Schweisskursen hat er unzählige Lernbegierige in das autogene und elektrische Schweissen eingeführt, und ihnen damit einen wichtigen Beitrag zur Berufstüchtigkeit gegeben.

Die «Zeitschrift für Schweißtechnik» verdankt ihren Erfolg der fachkundigen Redaktion von Prof. Keel. Viele praktische und wissenschaftliche Artikel trugen wirksam zum Bekanntmachen der Autogenschweissung bei. Das Handbuch «Der praktische Autogenschweisser» schätzen heute Zehntausende von Schweizer Berufsleuten. Dem Schweizerischen Acetylenverein gab Prof. Keel durch die Einrichtung des Institutes «Haus der Schweißtechnik» in Basel ein eigenes Heim, in dem heute neben Bureaux und Redaktion auch die Kurslokale und die Versuchslabore eingerichtet sind.

Die langjährige erfolgreiche Tätigkeit als Schweißfachmann und als Privatdozent an der E. T. H. haben ihn auch im Ausland bekannt gemacht. So hat er verschiedene internationale Acetylen-Kongresse durch wissenschaftliche Beiträge bereichert. Er war langjähriges Mitglied der «Commission internationale permanente de la soudure autogène». Die «British Acetylene Association», London, hat ihn bereits im Jahre 1936 zum Ehrenmitglied ernannt.

Im steten Kontakt mit Industrie und Gewerbe war Prof. Keel auch in der Lage, für alle Probleme, die sich bei der autogenen Metallbearbeitung und bei der Verwendung der technischen Gase stellten, beratend zu wirken. Ein starker Drang nach tieferer Erkenntnis der Dinge veranlasste ihn, selbst forschend im Laboratorium zu arbeiten. Ungezählt sind vor allem die praktischen Lösungen, die sich daraus ergaben, und von denen die Benutzer der Acetylen-Sauerstoffflamme profitieren konnten.

Im Sommer letzten Jahres ist der Verstorbene in den Ruhestand getreten. Anlässlich der Hauptversammlung vom 29. Juni in St. Gallen ehrte ihn der Schweizerische Acetylenverein durch die Ernennung zu seinem Ehrenmitglied.

† Otto Seiler, alt Kantonsingenieur von Obwalden, ist am 5. Mai in seinem 82. Lebensjahr gestorben.

MITTEILUNGEN

Tennessee Valley Authority (TVA). Zur wirtschaftlich-kulturellen Erschliessung des 105 000 km² umfassenden Tennessee-Tales in U. S. A. wurde 1933 eine autonome Verwaltung geschaffen, die mit Erfolg folgende vier Hauptaufgaben gelöst hat: Den Kampf gegen die Ueberschwemmungen, die Beseitigung der Bodenerosionen, die Erzeugung elektrischer Energie und die Schiffsbarmachung. 26 Stauanlagen regulieren den Lauf des Tennessee und seiner Zuflüsse, 70 000 ha Land wurden urbar gemacht, 23 000 m³ Stein und Erde verlegt, 1930 km Strassen und 225 km Schienenwege gebaut. Für dieses Riesenwerk bezahlte die amerikanische Bundesregierung 750 Mio \$, wovon 450 Mio \$ auf den Bau der Staudämmen und der Kraftanlagen entfielen. Die Elektrizitätswerke des Tennessee-Systems ermöglichen eine Jahreserzeugung von

Tabelle 1. Leistungen der elf Hauptwerke des Tennessee-Tales

Anlage	Gegenwärtige Leistung	Geplante Leistung (Vollausbau)
Kentucky	kW	kW
Pickwick	—	154 000
Wilson	77 000	221 000
Wheeler	175 000	427 000
Goutersville	63 000	252 000
Hales Bar	71 000	95 000
Chickamanga	30 000	30 000
Niawassee	75 000	100 000
Watts Bar	56 000	112 000
Fort Lawdam	—	147 000
Norris	92 000	98 000
Total	639 000	1 728 000

Als die SUVA 1919 den Schweizerischen Acetylenverein als Prüfstelle für Acetylenanlagen in versicherungspflichtigen Betrieben bezeichnete, hat sich der Verstorbene für die Aufstellung einer einheitlichen Acetylenverordnung eingesetzt,

ihre endgültige Redaktion besorgt und ihre Annahme 1923 herbeigeführt.

Als die SUVA 1919 den Schweizerischen Acetylenverein

als Prüfstelle für Acetylenanlagen in versicherungspflichtigen Betrieben bezeichnete, hat sich der Verstorbene für die Aufstellung einer einheitlichen Acetylenverordnung eingesetzt, ihre endgültige Redaktion besorgt und ihre Annahme 1923 herbeigeführt.

Sein klares Denken liessen ihn auch zur selben Zeit die Ursache der damals öfters beobachteten schweren Explosio-nen an Acetylenentwicklern mit Vergasung des Karbids unter schwimmender Gasglocke erkennen. Es ist sein Verdienst, in den Jahren zwischen den zwei Weltkriegen die vollständige Beseitigung dieser als gefährlich erkannten Apparate aus allen Betrieben durchgesetzt zu haben. Die neuen Acetylen-apparate sind betriebssichere Geräte, die sich stark verbreiteten. Die als gut erkannten Grundsätze sind auch vom Ausland übernommen worden. Die sich im Laufe der Jahre ständig mehrenden Anwendungen der Autogenschweissung hat C. F.