

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 68 (1950)  
**Heft:** 44

**Nachruf:** Kienast, 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:** 11.01.2026

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

der bei vollem Becken 1400 km<sup>2</sup> bedeckenden Seefläche, die teilweise Durchlässigkeit der Beckensohle und den stark wechselnden Erhaltungszustand des Melaphyrgesteins der Sperrstelle aufzuklären und die sich daraus ergebenden Probleme wasserwirtschaftlicher und bautechnischer Natur zu lösen, was nach den Beobachtungen der ersten fünf Betriebsjahre vollkommen gelungen ist.

**Der Bau und Betrieb von offenen Schwimmbädern** ist in «Eng. News-Record» vom 17. August von Redaktor J. C. Bumstead nach Rücksprache mit zahlreichen Fachleuten äusserst gründlich nach dem heutigen Stand dieses Spezialgebietes geschildert. Der Bau von staatlichen und privaten Schwimmbädern ist in den USA dermassen in Zunahme begriffen, dass Redaktor Bumstead es als dringend notwendig erachtete, baulustigen Interessenten mit praktischen Winken an die Hand zu gehen. So äussert er sich eingehend über die zu erwartenden Besucherzahlen, die beste Form und Ausbaugrösse des Beckens, dann über bauliche Einzelheiten wie Ausbildung der Ueberläufe und der Beckenoberfläche, über Beckenzugänge, Springtürme, Beleuchtung, Duschen, Bureaux usw. Ein weiterer, eingehender Abschnitt ist der Zuleitung und Reinigung des Badewassers gewidmet, unter Beigabe einer interessanten, tabellarischen Zusammenstellung von 28 seit 1947 in den USA erstellten Schwimmbädern verschiedenster Grösse. Ein letzter, origineller Abschnitt macht auf all die Punkte aufmerksam, die für den Betriebsleiter wichtig sind, wie Becken-Reinigung, Bakterien-Kontrolle, chemische Ueberprüfung des Wassers, Desinfektionen, Filter-Reinigung, Temperatur-Kontrolle, Kabinen-Reinigung, Ueberwachung der Badenden, Instruktion des Bade-Personals usw. Aus den empfohlenen Betriebs-Vorschriften seien hier besonders erwähnt: Der Zutritt zum Bade ist untersagt für Personen mit offenen oder verbundenen Wunden. Essen, Trinken und Rauchen ist in der Bade-Zone nicht erlaubt. Jeder Badende muss sich vor Zulassung zum Schwimmbecken mit heissem Wasser und Seife waschen. Zuschauer in Strassenkleidern sind in der Bade-Zone nicht zugelassen.

**Die Generalversammlung der I. A. T. A.** in San Francisco sind am 16. Oktober Delegierte von Luftverkehrsgesellschaften der ganzen Welt zur ordentlichen Generalversammlung der International Air Transport Association zusammengetreten. Die Swissair war durch Dr. W. Berchtold, Direktionspräsident, Dr. A. Ehinger, Mitglied des Verwaltungsrates und Dr. G. von Meiss, technischer Direktor, vertreten. Den Vorsitz des I. A. T. A. hat Warren Lee Pierson, Verwaltungsratspräsident der T. W. A., übernommen. Der Bericht von Sir William P. Hildred, Generaldirektor der I. A. T. A., enthält aufschlussreiche Zahlen über die Entwicklung des internationalen Luftverkehrs im Berichtsjahr. Darnach haben die Flugzeuge der 66 Mitgliedsgesellschaften der Organisation im Jahre 1949 rd. 1,4 Mrd km (10 % mehr als im Vorjahr) oder 35 000 mal den Erdumfang, zurückgelegt. Im Linienverkehr sind 27 Mio Passagiere befördert worden, 3 Mio mehr als im Vorjahr. Einen besonders erfreulichen Aufschwung hat der Luftfrachtverkehr erfahren; die Leistung von 600 Mio tkm übersteigt diejenige von 1948 um 20 %. Die Abwertung zahlreicher Währungen hat die Tarifstruktur der Gesellschaften wohl erschüttert und einen vorübergehenden Rückschlag verursacht; sie vermochte aber die weitere Ausdehnung des Luftverkehrs nicht aufzuhalten. Zwischen Oktober 1949 und März 1950 haben 50 000 Personen (35 % mehr als in der gleichen Zeit im Vorjahr) den Atlantik in Richtung Europa im Flugzeug überquert.

**Der deutsche Gross-Schaufelradbagger.** Zur Abraumgewinnung im Braunkohlen-Tagebau, im besondern zur Aufschliessung des Barbarafeldes der Reichselektrowerke A.-G. in Mitteldeutschland, wurde während des Krieges ein Grossbagger von 3500 m<sup>3</sup>/h theoretischer Förderleistung gebaut, der bei Kriegsende auf der Baustelle zum grössten Teil zusammengebaut war, aber nicht mehr fertig gestellt werden konnte. Er wird in «Z. VDI» Nr. 16 vom 1. Juni 1950 eingehend beschrieben. Die gewaltige, rd. 100 m lange, rd. 40 m hohe Maschine von etwa 6200 t Dienstgewicht enthält 92 Elektromotoren von insgesamt 8000 kW Leistung (einschliesslich 2600 kW der Leonardsätze). Sie stellt auf ihrem Gebiet eine Spitzenleistung dar, nicht nur in bezug auf ihre Abmessungen und Leistungen, sondern auch wegen der folgerichtigen Berücksichtigung aller mit derartigen Geräten gesammelten Betriebserfahrungen. Wenn man bedenkt, dass mit derartigen Riesengeräten grössteils landwirtschaftlich genutztes Kultur-

land abgeräumt werden soll, um Brennstofflager freizulegen und so unseren Energiehunger zu stillen, so wird man die hervorragende Bedeutung einer sinnvollen Energiewirtschaft nicht erkennen können und den Appell zu sparsamstem Gebrauch von Energie jeglicher Form im kleinen wie im grossen ebenso ernst nehmen, wie wir es bezüglich des täglichen Brotes gelehrt worden sind.

**Diesel-Schnelltriebwagenzüge in Irland.** Die irische Bahngesellschaft «Great Northern Railway» hat anfangs 1948 die Anschaffung von 20 Diesel-Triebwagen zum Ersatz von Dampflokotomotiven für den Dienst auf Haupt- und Nebenlinien beschlossen, von denen die ersten zwei Züge im Verlaufe dieses Sommers auf der Strecke Dublin-Belfast in Betrieb kamen, während die übrigen Wagen bis anfangs 1951 abgeliefert sein werden. Es ist beabsichtigt, sie zu dreigliedrigen Kompositionen zusammenzustellen, bestehend an den beiden Enden aus je einem Triebwagen und in der Mitte aus einem gewöhnlichen Personenwagen. Die ganze rd. 60 m lange Komposition (Spurweite 1600 mm) weist 24 Sitzplätze I. Klasse, 118 Sitzplätze III. Klasse sowie eine Bar und zwei Gepäckabteile auf. Die von der A. E. C. Ltd., Southall, Middlesex, gebauten Wagen sind in «The Railway Gazette» vom 2. Juni 1950 beschrieben; sie sind für eine Höchstgeschwindigkeit von 112 km/h (obere Stufe) bzw. von 75 km/h (untere Stufe) gebaut. Sie weisen zwei zweiachsiges Drehgestelle auf; ihr Dienstgewicht beträgt 38,5 t. Die unter dem Fussboden angeordneten sechszyllindrigen A. E. C.-Dieselmotoren von 140 mm Bohrung und 142 mm Hub leisten bei der grössten Drehzahl von 1800 U/min 125 PS. Das Drehmoment wird über eine bewegliche, gekuppelte Zwischenwelle und ein fünfstufiges Rädergetriebe auf die Radaxe übertragen. Die beiden Brennstoffbehälter fassen je 227 l.

**Ein Oelabscheider für Kesselspeisewasser** wird nach amerikanischen Lizzenzen von der Firma G. und J. Weir, Ltd., Cathcart, Glasgow, in verschiedenen Grössen hergestellt. Er ist in «Engineering» vom 4. August 1950 beschrieben. Er besteht aus einem zylinderförmigen Gefäß mit vertikaler Axe, in das das zu reinigende Wasser tangential eingeführt wird. Das Wasser durchstreicht dann mit sehr kleiner Geschwindigkeit kreisringförmige, konzentrisch angeordnete Filtereinsätze radial einwärts, um schliesslich durch ein zentrales Rohr gereinigt abzufließen. Die Filtereinsätze bestehen aus geknittertem Stahldraht, der nach einem besonderen Verfahren gewalzt und aufgewickelt wird, derart, dass der so hergestellte Filtereinsatz das Wasser in sehr dünne Fäden aufteilt und sich die Oeltröpfchen an den sehr grossen Beschlagflächen festsetzen; diese vereinigen sich zu grösseren Tröpfchen und steigen allmählich durch den Filtereinsatz nach oben, wo sie sich in kleinen Behältern ansammeln. Der Oelstand ist dort an Anzeigegläsern sichtbar. Das Oel kann von Zeit zu Zeit abgelassen werden.

**Persönliches.** Der Nobelpreis für Physiologie und Medizin ist gemeinsam den Professoren Dr. Philip S. Hench (Rochester), Dr. Edward C. Kendall (Rochester) und Ing.-chem. Dr. Tadeus Reichstein (Basel), Mitglied der G. E. P., verliehen worden, und zwar für ihre Entdeckungen auf dem Gebiete der Hormone der Adrenalcortex (Rheuma- und Arthritis-Behandlung).

**Der Bau von Luftschutzräumen in den USA** wird gegenwärtig von manchen Städten ernsthaft erwogen, wie «Eng. News-Record» vom 17. August zu entnehmen ist. Das Projekt für New York im Kostenbetrage von 450 Mio Dollars sieht zahlreiche, unter Pärken und Spielplätzen verteilte Grossschutzräume vor, die in Friedenszeiten als Auto-Parkplätze benutzt werden könnten.

**Wohnbauten im Horburg-Areal der Ciba in Basel.** Nachzutragen ist, dass die in Nr. 40 auf den Seiten 554 bis 557 wiedergegebenen Photos dieser Siedlung von Photographin Elisabeth Oberrauch stammen.

## NEKROLOGE

† Walter Kienast, Dipl. Bau-Ing., G. E. P., von Zollikon, geb. am 30. Juni 1891, ist am 4. Oktober in Winterthur nach langem, schwerem Leiden verschieden.

Walter Kienast wuchs in Bern auf und besuchte das dortige städtische Gymnasium. Im Jahre 1910 bestand er mit Auszeichnung die Maturität. Hierauf siedelte er nach Zürich über, um am Eidg. Polytechnikum Bauingenieurwesen zu studieren. 1914 verliess er die Hochschule mit dem Diplom. Seiner speziellen mathematischen Begabung und der besonderen



W. KIENAST  
INGENIEUR

1891

1950

dem begabten Konstrukteur eine Fülle neuer und wichtiger Aufgaben, die dank seiner besonderen Fähigkeiten und seines Arbeitseifers in der Folge zu bemerkenswerten Neukonstruktionen und Verbesserungen führten. Umfangreiche Gasometerbauten, Grossbehälter und Tankanlagen entstanden unter seiner Führung und haben in Fachkreisen Beachtung gefunden. Vor allem sind aber hier die Rohrleitungen für die Kraftwerke Wäggital und Vernayaz, sowie für andere Hochdruck-Wasserkraftwerke zu nennen.

Der damalige Stand der Technik und die verfügbaren Werkstoffe beschränkten die Ausführungsmöglichkeit von Druckleitungsrohren im allgemeinen auf genietete Konstruktionen von mässigen Dimensionen. Dickwandige Rohre in feuerschweißter Ausführung mussten von Spezialfirmen aus dem Auslande bezogen werden. Mit der fortschreitenden Entwicklung und Anwendung der Elektro-Schweißtechnik eröffneten sich allmählich ganz neue Möglichkeiten. Mit Energie und Sachkenntnis setzte sich hier Walter Kienast für die Anwendung dieser neuen Art der Metallverbindung auf seinem Tätigkeitsgebiete ein. Als sichtbaren Erfolg der von ihm als Oberingenieur geleiteten technischen Entwicklung wurden der Firma Sulzer nacheinander eine Reihe der bedeutendsten Druckleitungen der Schweiz übertragen, so vor allem diejenigen für die Kraftwerke Dixence und Etzel, die unter der Führung von Walter Kienast zu Marksteinen im Druckleitungsbau wurden.

In seinem unermüdlichen Streben nach Vervollkommenung widmete er sich weiteren Spezialarbeiten. So gelang es ihm, für die Abzweigrohre von Verteilungsanlagen eine geeignete Verstärkung zu entwickeln, die sich als «Sulzer-Verstärkungskragen» vorzüglich bewährt hat und die Behebung zahlreicher Schwierigkeiten ermöglichte. Geschweisste Druckbehälter und Wagonzisternen in Sonderkonstruktion für höchste Drücke folgten im Zuge der Entwicklung.

Die letzte grosse Aufgabe, mit der sich der Verstorbene noch intensiv beschäftigt hat und deren Lösung und Bewährung ihm wenigstens noch teilweise zu erleben vergönnt war, bestand in der Entwicklung glattwandiger Schweisskonstruktionen für hohe Drücke anstelle der bandagierten Rohre und Druckbehälter.

W. Kienast-Curti war verheiratet, doch blieb dem im Jahre 1921 geschlossenen glücklichen Ehebund der Kindesegen versagt. Heute trauern um ihn seine Gattin, sowie zwei seiner Geschwister.

Walter Kienast war nicht nur ein hervorragender Konstrukteur, sondern auch ein befähigter und gewissenhafter Akquisiteur. Mit seiner geraden und ernsthaften Art erwarb er sich nicht nur das Vertrauen der Kunden, sondern er verstand auch freundschaftliche Beziehungen aufzubauen, die sich in seiner vielseitigen Geschäftstätigkeit als treue Verbundenheit bewährten. Bei der Zusammenarbeit mit ihm und im persönlichen Verkehr erkannte man bald sein lautes und aufrichtiges Wesen. Seine zunächst zurückhaltende Art öffnete sich bei näherem Umgang. Er zeigte seinen Mitarbeitern, Freunden und Bekannten echtes menschliches Interesse. Seine beruflichen Erfolge und die aufrichtige Zuneigung, die ihm zuteil wurde, lagen in seinen hohen Charaktereigenschaften begründet.

W. Müller

Neigung für die Aufgaben der Baustatik folgend, vertiefte er sich mit Vorliebe in Berechnungsprobleme, die er meisterhaft zu lösen verstand. Seine ersten Berufsjahre verbrachte er bei Gollnow in Stettin und bei Breest in Berlin, wo er an bedeutenden Brücken- und Hochbauten mitwirkte. Hierauf war er während einiger Jahre bei den Basler Firmen Lonza A.-G. und später bei Buss A.-G. auf seinem Fachgebiet als Statiker tätig.

Im September 1923 trat Walter Kienast in die Firma Gebrüder Sulzer ein, um sich speziell mit Festigkeitsproblemen auf dem Gebiete des Behälter- und Druckleitungsbaues zu befassen. Hier ergaben sich

† **Kurt Brieger**, Dr., Dipl. Ing.-chem., von Riga, geb. am 23. Okt. 1888, Eidg. Polytechnikum 1906 bis 1910, ist am 17. Okt. im Flüchtlingslager Baltic Camp in Göttingen von langem, schwerem Leiden erlöst worden. Unser Kollege, der seit 1921 als Mitinhaber der Seifen- und Parfumfabrik H. A. Brieger in Riga gelebt hatte und dort die G. E. P. vertrat, hielt sich seit Herbst 1944 als Flüchtling in Deutschland auf.

† **Robert Stucky**, Dipl. Masch.-Ing., G. E. P., von Hinwil, geb. am 12. Okt. 1898, ETH 1917 bis 1921, Inhaber einer Nagelfabrik in Kempten (Zürich), ist am 19. Oktober nach langer Krankheit gestorben.

## LITERATUR

**Basel.** Die schöne Altstadt. Rundgänge zu den Baudenkmälern von Basel und seiner Umgebung, mit Zeichnungen von Niklaus Stoecklin. 2. Auflage. 171 S., 19,5 × 13 cm. Herausgegeben von der Vereinigung für Heimatschutz beider Basel; in Kommission bei Wepf & Co., Basel 1950. Preis kart. Fr. 6.50.

Der leider verstorbene Verfasser Dr. Albert Baur gibt einen praktisch verwendbaren Führer, eingeteilt in vier Rundgänge mit einem Anhang über die Umgebung. Der Text ist mit allen nötigen Angaben für einen Rundgang versehen, aber nicht überlastet mit historischen Daten — gerade das Richtige für einen belebenden Spaziergang. Auch die Ausstattung ist ausnehmend nett. Die Verwendung eines schönen Papiers würde das Büchlein noch handlicher machen. Man möchte sich für alle Städte ähnliche Führer wünschen. P. M.

**Le Corbusier, œuvre complète 1938—1946.** Publié par W. Boesiger. 207 S. 23 × 28 cm, 400 Abb. Zürich 1950. Verlag Girsberger. Preis geb. 38 Fr.

Die zweite, erweiterte Auflage des vierten Bandes des Gesamtwerkes von Le Corbusier ist kürzlich erschienen. Die erste Auflage wurde in der SBZ 1948, Nr. 7, S. 101 ausführlich besprochen, so dass es sich erübrigt, näher auf das Werk einzutreten. Es soll nur hervorgehoben werden, dass die Erweiterung vor allem darin besteht, dass der gegenwärtig in Ausführung begriffene und heftig diskutierte Wohnblock in Marseille sehr ausführlich (zweiundzwanzig Seiten) zur Darstellung gebracht wurde.

H. M.

**Leben und Bauen.** Von Paul Bonatz. 296 S. mit 45 Zeichnungen des Verfassers und 12 Tafeln. Stuttgart 1950, Engelhornverlag Ad. Spemann. Preis geb. DM 18.80.

Wir verweisen auf die Besprechung dieses Buches auf Seite 608 dieser Nummer.

Red.

**Mechanik deformierbarer Körper.** Von Prof. Dr. F. R. Tölke. Erster Band: Der punktförmige Körper. VIII, 338 S., 339 Abb. Berlin 1949, Springer-Verlag. Preis geb. 45 DM.

Der Verfasser hat sich die Aufgabe gestellt, in Anpassung an die Ausweitung der Probleme der dynamischen und thermischen Beanspruchung von Konstruktionsteilen und an die Entwicklung der hydrodynamischen und thermodynamischen Grenzgebiete, insbesondere auf dem Gebiete der Schwingungen und Stosserscheinungen ein Werk herauszugeben, das sich in folgende Bände gliedert: 1. Der punktförmige Körper, 2. Der statisch beanspruchte feste Körper, 3. Der dynamisch beanspruchte feste Körper, 4. Der thermisch beanspruchte feste Körper, 5. Flüssigkeiten und Gase. Hierbei sollen außer der Vektor- und Tensorrechnung auch die Elemente der Differentialgeometrie und der Feldertheorie zur Anwendung gelangen.

Im ersten Band, der zur Besprechung vorliegt, kommen neben der Einführung in die notwendigen mathematischen Grundlagen in erster Linie die Methoden der Punktmechanik zur Behandlung. Diese werden auf eine Reihe technischer Probleme angewendet und an Hand einer grösseren Anzahl vollständig durchgerechneter Beispiele näher erläutert. Es handelt sich hierbei um Probleme, die auf den geradlinig, sowie beliebig bewegten, punktförmig idealisierten Körper und auf den punktförmig idealisierten Körperhaufen zurückgeführt werden können. In besonderem Masse werden hierbei die Bewegungsprobleme im Allgemeinen und die Schwingungsprobleme im Besonderen behandelt. Beziiglich Anwendungen seien unter anderen genannt: Bewegungen in Potentialfeldern, Bewegungen von Kurbelgetrieben, Bewegungen und Schwingungen eines Werkzeugmaschinenschlittens, Querschwingungen gespannter Seile, verschiedene Probleme der Federung, Verlauf der Erregerschwingungen bei einem Massenschwinger und bei einem linear gedämpften Schwingungs-