

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 74 (1956)  
**Heft:** 2

## Sonstiges

### 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:** 02.04.2026

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

Tabelle 1: Unterrichtsstunden am Technikum Winterthur, Abteilung Hochbau

Hauptgruppen	Fächer	a	b	c	
Grundlagen für Darstellung	Darst. Geometrie	120			
	Perspektive	40			
	Freihandzeichnen	360			
		520	280		
	Angew. darst. Geom.		120		
	Linear- u. Fachzeichn.		160		
	Modellieren		200		
			480	—	
Grundlagen für das Rechnen im Beruf	Rechnen	60			
	Algebra	160			
	Geometrie	160			
	Vermessungskunde	40			
	Mathematik		80	—	
		420		300	
Grundlagen für das Disponieren im Beruf	Physik	180			
	Chemie	120			
	Baumaterialpraktikum	40			
	Baumechanik	180			
	Baukonstr. L. u. Bauz.	680			
		1200	400		
		Baukunde		120	
		Baukosten u. -führg.		120	
		Bautentwerfen		560	
		Stahl- und Eisenbetonbau		240	
	Erd- und Wegbau		60		
	Install'arbeiten		100		
	Baustillehre		40		
	Baurecht		40		
			1280	—	
Geschäftskundl. Fächer	Deutsche Sprache	160			
	Staatsbürgerkunde	40			
	Buchführung	60			
		260	220		
		2180	2060	1200*)	

\*) davon 240 St. Freifächer.

a) Stunden für Fächer, die auch im Programm für Hochbauzeichner der Gewerbeschule Zürich figurieren.

b) Stunden für Fächer, die im Zürcher Programm nicht figurieren.

c) Vergleichs-Stundenzahlen aus dem Zürcher Programm für Hochbauzeichner (960 St. Pflichtfächer + 240 St. Freifächer).

leichtert: a) Dank der dann reglementarisch zulässigen höheren Stundenzahl für bestimmte Fächer. b) Dank der Möglichkeit, die Stoffbereiche auf die Jahre besser zu verteilen. c) Dank der grösseren Reife der Schüler und der erhöhten Bereitschaft, das Dargebotene aufzunehmen und zu verarbeiten.

Man darf der Hoffnung Ausdruck geben, dass allen an der Ausbildung und Schulung von Hochbauzeichnern beteiligten oder interessierten Fachleuten und Instanzen klar geworden ist, welche Bedeutung diesem Beruf in der Bauwirtschaft zukommt. Der Hochbauzeichner ist nicht mehr der Planpauser längst vergangener Jahrzehnte, er ist der unentbehrliche, auf der ersten Stufe stehende technische Mitarbeiter des Architekten. Seiner sorgfältigen Ausbildung ist die gebührende Beachtung zu schenken; es kann nicht verantwortet werden, dass wie bisher rund ein Drittel der Lehrlinge bei Abschluss der Lehre als unbrauchbar oder ungenügend ausgebildet beurteilt werden müssen.

Es ist mir zu Ohren gekommen, dass ein früher schon unternommener Vorstoss zur Behebung der gerügten Missstände durch Sektionen eines Berufsverbandes unterbunden worden sei mit der Begründung, «soziale Bedenken ständen der Idee einer vierjährigen Lehrzeit im Wege». Mir scheint, dass soziale und wirtschaftliche Überlegungen dazu führen, der Idee einer Lehrzeitverlängerung zuzustimmen. Was die rein finanzielle Seite der Frage anbelangt, sei darauf verwiesen, dass es durchaus möglich ist, durch bescheidene Er-

höhung des Monatslohnes während den ersten drei Lehrjahren und Entrichtung eines Mittelwertes zwischen Lehrlingsbesoldung und Besoldung des Ausgelernten im 4. Lehrjahr den Ausgleich zu finden; ein derartiges Verfahren ist meines Wissens in Genf üblich. Es bietet den zusätzlichen Vorteil, dass der stossende Sprung vom Lehrlingslohn zum Angestelltenlohn gemildert wird.

Ich glaube auch zu wissen, weshalb der früher schon unternommene Vorstoss im Sande verlaufen ist. Die aufgeworfenen Fragen sind derart wichtig zu nehmen, dass sie nur nach erfolgter Orientierung und Aussprache beantwortet werden können; es geht nicht an, solche Dinge mit dem Mittel von Zirkularschreiben und Fragebogen einer Lösung entgegenzuführen zu wollen.

Adresse des Verfassers: Architekt E. Roth, Regensdorferstr. 43, Zürich-Höngg

## MITTEILUNGEN

**Energieverbrauch im Betriebsjahr 1954/55.** Nach einer Mitteilung des Eidgenössischen Amtes für Elektrizitätswirtschaft, Bern, betrug 1954/55 der gesamte Umsatz der Schweiz an elektrischer Energie 16 073 Mio kWh. Die Erzeugung der Wasserkraftwerke war um 2387 Mio kWh oder 18,3 % grösser als im Vorjahr. Diese ausserordentlich grosse Zunahme war dank der sehr günstigen Wasserführung im Winterhalbjahr möglich. Tabelle 1 gibt Auskunft über Erzeugung und Verwendung in den Betriebsjahren 1954/55 und 1953/54. Die Zahlen beziehen sich auf die Produktion der Werke der Allgmeinversorgung sowie auf die der Bahn- und Industriekraftwerke.

Tabelle 1. Erzeugung und Verwendung elektr. Energie der Schweiz in Mio kWh

	1954/55	1953/54	Zunahme	
			abs.	in % <sup>1)</sup>
1. Erzeugung				
Wasserkraftwerke	15 381	12 994	2387	18,3
Wärmeerkraftwerke	67	186	—	—
Einfuhr	625	1 197	—	—
Total	16 073	14 377	1696	11,8
2. Verwendung				
Haushalt und Gewerbe	5 101	4 801	300	6,2
Bahnen	1 215	1 175	40	3,4
allg. Industrie	2 238	2 075	163	7,9
spez. Anwendungen <sup>2)</sup>	2 790	2 485	305	12,3
Elektrokessel	847	599	248	—
Speicherpumpen	143	170	—27	—
Verluste	1 730	1 648	82	5,0
Totaler Inlandverbrauch	14 064	12 953	1111	8,6
Ausfuhr	2 009	1 424	585	—
Totaler Verbrauch	16 073	14 377	1696	11,8

### Association de recherches pour lignes aériennes (ARLA).

Am 29. September 1955 hat sich in Lausanne auf Initiative der Energie de l'Ouest-Suisse (EOS) und des Laboratoire d'essai des matériaux de l'Ecole Polytechnique de l'Université de Lausanne (LEMPEPUL) eine Gesellschaft mit dem Zweck gebildet, Forschungen auf dem Gebiete elektrischer Freileitungen, insbesondere von zweckmässigen, sichern und wirtschaftlichen Mastkonstruktionen durchzuführen. Die ARLA errichtet zu diesem Zweck in Chalex bei Aigle eine Versuchstation für Masten, die voraussichtlich im Frühling 1956 in Betrieb genommen werden soll. Sie umfasst bereits mehr als 20 Mitglieder aus allen Teilen der Schweiz, die sich aus Kreisen für die Erzeugung und Verteilung elektrischer Energie, aus industriellen Unternehmungen, aus Studiengesellschaften usw. rekrutieren. Andere interessierte Gruppen können zu den selben Bedingungen Mitglieder werden wie die Gründer. Der Vorstand der ARLA besteht aus *Louis Piller*, Vizedir. der EEF, Fryburg, Präsident, Dr. *H. Oertli*, Obering. der Bern. Kraftwerke, Bern, Vizepräsident; Dr. *A. Chevalley*, Obering. bei Giovanola frères, Monthey; *Ch. Dubas*, Obering.

1) Zunahme in % der Beträge von 1953/54

2) Chemische, metallurgische und thermische Anwendungen

Ateliers de Constructions mécaniques, Vevey; *W. Niggli*, Ing. NOK, Baden; *L. Poltier*, Ing., EOS, Lausanne; *R. Voegeli*, Obering., Motor Columbus, Baden. Prof. *J. Paschoud*, Chef der Abteilung für Metalle an der LEMEPUL, übernimmt unter deren Verantwortlichkeit die Leitung der Versuche und der Forschungsarbeiten in Vollzug der Aufträge, die ihm durch die ARLA, ihre Mitglieder oder Dritte erteilt werden. Prof. *M. Cosandey* wird dem Vorstand als Berater beistehen. Der Sitz der ARLA befindet sich im Bureau der LEMEPUL, Bel-Air Métropole 10, Lausanne.

**Verein Deutscher Ingenieure.** Der VDI begeht vom 12. bis 15. Mai 1956 in Berlin seine Hundertjahrfeier. Das Programm lautet in seinen Grundzügen wie folgt: Samstag Hauptvorträge über Naturwissenschaft und Technik; Entwicklungsrichtungen der Technik; Forschung und Entwicklung: Energiefragen unter besonderer Berücksichtigung der Kernspaltung, Einfluss der Werkstoffe auf die Entwicklung, Verfahrenstechnik. Gestaltung: Der Versuch als Grundlage der Konstruktion, der Leichtbau, die schöne Form. Abends Berliner Abend in der Ostpreussenhalle. — Sonntag Festakt mit Festvortrag: Der Mensch und seine Technik, abends Festvorstellung im Schillertheater. — Montag Hauptvorträge über: Soziale Auswirkungen der Technik, Gesetze des Lebendigen; Herstellung: Grundpfeiler der Fertigung, Fliesen und Fördern, Fortschreiten der Automatisierung; Mensch und Wirtschaft: Führungsnachwuchs, der Ingenieur in der Güterverteilung, gewerblicher Rechtsschutz. — Dienstag Besichtigungen und Sektoren-Fahrten. Ausserdem finden während der gesamten Tagung Damenveranstaltungen statt.

**Betonbeläge auf Güterwegen.** In Eclépens-Pompaples (VD) versammelten sich am 24. November 1955 die Kultur-Ingenieure der Westschweiz zu einer bescheidenen Jubiläumsfeier, der auch ein Vertreter des zuständigen Bundesamtes folgte. Vor fünf Jahren sind nämlich die ersten Güterwege aus Beton erstellt worden, und dies war um so mehr Anlass zur Freude, als sie sich glänzend bewährt haben; weitere folgten übrigens bald nach, so dass heute in den Kantonen Freiburg, Genf, Neuenburg und vor allem auch in der Waadt rund 30 Kilometer in Beton ausgebaut sind (vergl. SBZ 1955, S. 310). Die Erstellungskosten dieser Zufahrtswege waren um rund 15 % höher als der Bau gewöhnlicher, bekieser Güterstrassen; die Mehraufwendungen haben sich indessen gelohnt, da in bezug auf den Unterhalt Ersparnisse möglich waren und ein schneller, reibungsloser Verkehr selbst schwerbeladener Fahrzeuge auf dem strapazierfähigen Belag ohne weiteres sichergestellt ist.

**225-kV-Leitung Chandoline - Riddes - Morgins - Génissiat.** Diese Leitung, die dem Energieaustausch zwischen Frankreich und der Schweiz sowie der Verbesserung der Energieversorgung der Stadt Genf dient, ist am 9. Dezember 1955 in Betrieb genommen worden. Sie ist an die 225-kV-Leitung angeschlossen, die vom Wallis über den Sanetschpass nach Mühleberg führt und gleichzeitig in Betrieb kam. Der Abschnitt auf Schweizerboden ist von der S. A. l'Energie de l'Ouest-Suisse (EOS) gebaut worden, die zusammen mit der Société des Forces Motrices de Mauvoisin S. A. Besitzerin dieses Abschnittes ist; der Abschnitt auf französischem Boden wurde von der Electricité de France errichtet. Die genannten neuen Leitungen haben bereits bedeutende Energieeinfuhren aus Frankreich ermöglicht, die wegen der herrschenden Trockenheit in letzter Zeit nötig waren.

**Persönliches.** Der Verwaltungsrat der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur hat als neuen Präsidenten seinen bisherigen Delegierten Dr. *Max Ziegler* gewählt und gleichzeitig Vizepräsident *Alfred Heusser* in seinem Amt bestätigt. Er hat ferner Ing. Dr. *René Feiss*, Chef der technischen Büros der Abteilung Motorenbau, Kollektivprokura und Ing. *Ernst Arne*, Verkaufsingenieur der Abteilung Motoren- und Kompressorenbau sowie *Otto Haefele*, Chef der Abteilung Einkauf und Materialverwaltung, kollektive Handlungsvollmacht erteilt. Vizedirektor *Max Loeffler* tritt nach 40jähriger Tätigkeit in den Ruhestand, und Dr. iur. *Hans Reber* verlässt die Firma, um sich als Rechtsanwalt selbständig zu machen. — Am 24. Januar begeht a. Kantonsingenieur *Hans Erich Marty* in Zürich seinen 70. Geburtstag, zu dem wir ihm unsere herzlichsten Glückwünsche entbieten! — Im Ingenieurbureau Gebrüder Gruner in Basel wurden zu Prokuristen

ernannt: Ing. *Jakob Hohloch*, Leiter der Konstruktionsabteilung für Tiefbau und Wasserbau, Dipl. Ing. *Werner Jauslin*, Leiter der Abteilung für Hochbau, und Dipl. Ing. *Eugen Keller*, Ingenieur für Wasserkraftanlagen.

**Gewerbeschule der Stadt Zürich.** Anlässlich der öffentlichen Besuchstage vom 23. bis 28. Januar sind Schul- und Werkstattbetrieb für jedermann zur freien Besichtigung geöffnet. Lehrmeister, Lehrmeisterinnen, Eltern, Vertreter von Berufsverbänden und Schulfreunde sind eingeladen, die Schule und ihre Arbeit aus eigener Anschauung kennenzulernen und sich ein Bild vom heutigen Stand des gewerblichen Unterrichtes zu verschaffen. Nähere Auskunft durch das Sekretariat, Tel. (051) 42 67 00. Ein Besuch ist um so nötiger, als in den Fachkreisen die Frage der Ausbildung der Bauzeichner heftig diskutiert wird.

**Die Entwicklung der Lawinenabwehr** ist der Titel eines Aufsatzes von Dr. *L. Liebscher*, Wien, in der «Oesterreichischen Bauzeitschrift» 1955, Hefte 7 und 10, auf die im Hinblick auf die umfassenden Studien von Dr. *A. Voellmy* in SBZ 1955 Nr. 12, 15, 17, 19 und von Ing. *A. Roch* in Nr. 37 hingewiesen sei. Diese beiden Aufsätze werden demnächst als Sonderdruck erscheinen.

**Landesplanung in der Schweiz.** Der Vortrag, den Prof. Dr. H. Gutersonn, ETH, Zürich, anlässlich der 64. Generalversammlung des VSE am 1. Oktober 1955 in Luzern gehalten hatte, ist im «Bulletin SEV» 1955, Nr. 26, veröffentlicht.

## BUCHBESPRECHUNGEN

**Motorvägförbindelse Sverige—Danmark mellan Malmö och Köpenhamn** (Motorfahrzeugverbindung Schweden—Dänemark zwischen Malmö und Kopenhagen). Herausgegeben vom *Konsortium Oersundsbrücke* im Januar 1954. 14 Seiten und 8 Planbeilagen.

Das Konsortium Oersundsbrücke besteht aus den Bauunternehmungen «Aktiebolaget Armerad Betong», Malmö, «Christiani & Nielsen», Kopenhagen, «Byggnadsaktiebolaget Contractor», Stockholm, «Højgaard & Schulz A/S», Kopenhagen, «Kampmann, Kierulff & Saxild A/S», Kopenhagen, und «Aktiebolaget Skanska Cementgjuteriet», Stockholm. Schon im Jahre 1935/36 haben die drei schwedischen und die drei dänischen Firmen einen Vorschlag für eine Strassen- und Eisenbahnverbindung zwischen Malmö und Kopenhagen ausgearbeitet. Der Nordische Rat behandelte nach dem Krieg die Frage einer festen Verbindung zwischen den nordischen Staaten, wobei das Problem starkes Interesse in allen Schichten der Bevölkerung auslöste. Im Jahre 1952 beschlossen die sechs Firmen, ein Projekt auf der Grundlage des Projektes vom Jahre 1935/36 neu zu bearbeiten. Gemeinsam mit den technischen Studien wurden finanzielle Untersuchungen in Zusammenarbeit mit drei schwedischen Banken durchgeführt.

Die geplante Verbindung weist eine Länge von 18 km auf, die mit Motorfahrzeugen in 15 bis 20 Minuten gefahren werden kann. Sie führt von der Halbinsel Amager direkt nördlich des Flughafens Kopenhagen-Kastrup über die Insel Saltholm nach der Westküste Schwedens an einen Punkt unmittelbar südlich von Limhamn (südlich der Stadt Malmö). Dank dieser Verbindung misst die Strecke Rathausplatz Kopenhagen—Stadtzentrum Malmö 38 km; sie kann in 40 bis 50 Minuten durchfahren werden. Die 18 km lange Verbindung Ostküste Dänemark—Westküste Schweden besteht aus einem Damm von 1485 m Länge, einem Tunnel von 2730 m Länge unter der Meeresenge Drogden, einem Damm von 6684 m Länge über die Insel Saltholm, einer Hochbrücke von 6257 m Länge über den Oeresund und einem Damm von 844 m Länge. Sie weist zwei getrennte Fahrbahnen von je 7,0 m Breite auf. Die Hochbrücke ist eine Stahlbrücke mit einer Fahrbahnplatte aus Eisenbeton. Sie ist, je nach Spannweite der einzelnen Abschnitte, verschieden ausgebildet, und zwar kommen, jeweils über eine grössere Anzahl von Oeffnungen, folgende Typen vor: Vollwandträger mit vier Hauptträgern von 55,0 m Spannweite, Fachwerkträger mit zwei Hauptträgern über Spannweiten von 62,0 m, 74,0 m und 75,0 m; die Saltholmrinne wird 15 m über Wasserspiegel mit einem Fachwerkträger von 80 m überspannt. Die Flinrinne wird 45 m über dem Wasserspiegel mit einem Bogen von 300 m Spann-

weite überbrückt und die Trindelrinne 25 m über dem Wasserspiegel mit einem Bogen von 200 m Spannweite. Die Gesamtkosten sind auf 300 Mio Kronen voranschlagt, wobei die Brücke rd. 130 Mio und der Tunnel mit den maschinellen und Ventilationsausrüstungen rd. 150 Mio Kr. kostet.

Dipl. Ing. G. Steinmann, Genf

**Einführung in die Mechanik.** Teil I: **Mechanik des Massenpunktes.** 202 S. mit 114 Abb. Teil II: **Mechanik der Punktsysteme.** 200 S. mit 166 Abb. Von *Max Schuler*. Wolfenbüttel 1950, Benno Kracke Verlag. Preis beide Bände zusammen 24 DM.

Diese zweibändige Einführung in die Mechanik ist aus einer Reihe von Vorlesungen entstanden, welche der Autor an der Universität Göttingen gehalten hat. Das Werk ist in ansprechender und flüssiger Form abgefasst und macht den Leser mit den Grundlagen der klassischen Mechanik vertraut. Es setzt die Kenntnis der Grundzüge der Differential- und Integralrechnung voraus und beschränkt sich im wesentlichen auf die Mechanik des Punktes, der Punktsysteme und des starren Körpers. Zudem vermittelt Band 2 einen sehr schönen Einblick in die Kreiselltheorie und in die Mechanik der Flüssigkeiten. Die Statik, die Festigkeitslehre und die Kinematik werden nur soweit behandelt, als sie für die oben genannten Gebiete von Bedeutung sind. Das Buch ist deshalb insbesondere für Physiker und Mathematiker, aber auch für mechanisch interessierte Ingenieure sehr zu empfehlen.

Dipl. Phys. *Max Anliker*, Dietikon

**Philipp Suchard 1797 bis 1884.** Von *Hans Rud. Schmid*. 28 S. Text, 24 S. Abb. Wetzikon ZH 1955, Verlag Buchdruckerei Wetzikon. Preis 6 Fr.

In der Buchreihe «Schweizer Pioniere der Wirtschaft und Technik» ist gleichzeitig mit zwei anderen Biographieheften als Band I die Geschichte von Philipp Suchard, 1797 bis 1884, erschienen. Die Gründung der nach ihm benannten Schokoladenfabrik, Gründungen im Gebiete der See- und Flussschiffahrt und im Zusammenhang mit den jurassischen Asphalt-Vorkommen zeichnen den Lebensweg dieses vielseitigen Neuenburgers des letzten Jahrhunderts.

## NEKROLOGE

† **Alfred Walther**, Prof. Dr. h. c. Die Nachricht vom Tode Prof. Walthers am 15. Dezember 1955 traf gar manchen unerwartet und schwer. Schon zu Beginn dieses Wintersemesters trat der Dozent wegen seines Gesundheitszustandes von seinem Amt als ordentlicher Professor der Betriebswirtschaftslehre an der Universität Bern zurück. Viele, die ihm nahe standen, hofften, es könne der seit so vielen Monaten anhaltenden schweren Krankheit Einhalt geboten werden.

Der Verstorbene war Bauingenieur. In diesem Beruf erkannte er — und er betonte dies in seinen Vorlesungen —, dass ein ausschliesslich auf technische Belange ausgerichtetes Denken für die Unternehmensleitung sehr schädlich ist (oft zitierte er Rathenau: «Ein guter Direktor ist selten ein guter Ingenieur, nie ist ein guter Ingenieur ein guter Direktor»). Deshalb wurden ihm, zunächst in seiner leitenden Stellung als Ingenieur, die Fragen nach den geeigneten Grundsätzen für die Leitung von Unternehmungen zur Lebensaufgabe: er wurde Betriebswirtschaftler.

1925 zeigte ein erster Aufsatz in der Schweiz. Bauzeitung (Einflüsse amerikanischer Betriebsführung auf unsere Industrie, Bd. 86, S. 181 ff., Oktober 1925) das Suchen des damals 39jährigen nach Lösungen auf die eben geschilderten Fragen. 1927 begann die Hochschullehrtätigkeit mit der Habilitation an der ETH. An dieser Stätte blieb er als Privatdozent und erster Lehrer der Betriebswirtschaftslehre bis 1939. Er wirkte auch bei der Gründung des Betriebswissenschaftlichen Instituts mit. 1940 wurde er ausserordentlicher, 1944 ordentlicher Professor der Betriebswirtschaftslehre an der Universität Bern. 1953 ehrte die Technische Hochschule Darmstadt seine Leistungen durch die Verleihung des Ehrendoktors.

In den Berner betriebswirtschaftlichen Vorlesungen und besonders in den Seminarien wurde ein schönes Verhältnis zwischen Lehrer und Schüler gepflegt: Der gütige Humor und

die eigenen reichen Erfahrungen des wirklich väterlichen Lehrers förderten die Studierenden, liessen dem einzelnen gerne und vielfach das Gefühl eigener, aufbauender Mitarbeit. In dieser Zusammenarbeit wurde die Fühlung mit Unternehmerpersönlichkeiten, mit den Problemen lebendiger Unternehmungen und in nachfolgender lebhafter Erörterung die wissenschaftliche, in klaren Begriffen geordnete Erkenntnis dieser Gegebenheiten der Praxis mit Eifer gesucht. Der Ruf der guten Lehre zog immer mehr Studenten der Betriebswirtschaftslehre nach Bern; Aussenstehende sprachen von der «Berner Schule» — ein Wort, das Walther, der gebürtige Zürcher, lächelnd übernahm. Aber nicht nur während dieser «Lehrzeit» umsorgte das vorbildliche Pflichtbewusstsein des Lehrers seine Schüler; mit den «Ehemaligen» hielt der Gedankenaustausch über Jahre und oft über weite Entfernungen an; manch einer verdankte ihm Erfolg und Förderung im Beruf.

Mit diesen Worten ist aber das Bild des Menschen noch unvollkommen gezeichnet: Die für den Gelehrten Walther so charakteristische selbstkritische Ueberprüfung des eigenen Gedankengutes verlangt besondere Erwähnung. Lange arbeitete er an seinem in zwei Bänden erschienenen Werk «Einführung in die Wirtschaftslehre der Unternehmung», und immer wieder wurden die eigenen Ideen untersucht, gewogen, verworfen und neu gefasst. Auch während seiner Krankheit plante er die Ueberarbeitung des Hauptwerkes und die Herausgabe weiterer Schriften. Neben dieser stark beanspruchten literarischen und pädagogischen Tätigkeit war der Berner Betriebswirtschaftler oft beigezogener Gutachter, Berater öffentlicher und privater Unternehmungen und als früherer Geniechef (der 6. Division) Kommissionsmitglied in militärischen Ausschüssen. Im Privatleben bewahrte der Oberst unverkennbar als selbstverständlich die Zucht soldatischer Erziehung, sie war Teil seiner männlichen Lauterkeit.

Die Zuneigung zum Bauwesen blieb in Walther wach. Seine 1948 in dritter Auflage erschienene Schrift «Kalkulation und Rechnungswesen des Baugeschäftes» zeigt, dass hier ein Praktiker und ein Wissenschaftler zugleich dem Baufach seine grosse Erfahrung zur Verfügung stellte. Auch im S. I. A. hat er als Mitglied des Central-Comité jahrelang aktiv mitgearbeitet.

Uausdrückbares, das in einem solchen Augenblick des Abschiedes besonders fühlbar wird, soll hier nicht in unzulängliche Worte gebracht werden. Es bleibt unser Dank und das liebende Andenken.

Dr. *Martin Keller*, Basel



Prof. Dr. ALFRED WALTHER  
Bauingenieur

17. Sept. 1886 15. Dez. 1955

## WETTBEWERBE

**Kirchliche Bauten an der Saatlenstrasse in Zürich-Schwamdingen.** Teilnahmeberechtigt sind alle seit mindestens 1. Jan. 1954 in der Stadt Zürich ansässigen oder verbürgerten Architekten reformierter Konfession. Einzuzureichen sind Lageplan 1:500, Risse 1:200, Modell, je eine Perspektive des Kirchenraums und des Kirchgemeindesaales (statt diesen können auch höchstens vier Photos von Innenraummodellstudien eingereicht werden), Berechnung von Kubikinhalte und überbauter Fläche, Bericht. Antragstermin 14. März, Ablieferungstermin 12. Juni. Für vier bis fünf Preise stehen 15 000 Franken und für Ankäufe 5000 Fr. zur Verfügung. Architekten im Preisgericht: E. Gisler, W. M. Moser, J. Schader, W. Stücheli, O. Stock als Ersatzmann, alle in Zürich. Die Unterlagen können gegen Hinterlegung von 40 Fr. im Kirch-