

Schaffer, Walter

Objektyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **66 (1948)**

Heft 51

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

gen bedeuten für die schweizerische Volkswirtschaft eine schmerzliche Belastung, die unsere Lebenshaltung verteuert. Die in den Konsortien Greina-Blenio und Kraftwerke Hinterrhein vereinigten Werke sind bereit, die beiden Projekte Greina-Blenio-Somvix und Valle di Lei-Hinterrhein in der Reihenfolge der Baubereitschaft in Angriff zu nehmen. Sie bringen ungefähr die gleiche Speichermenge wie alle bereits in der Schweiz bestehenden Speicherwerke. Mit der Ausführung des Projektes Greina-Blenio-Somvix kann sofort nach Genehmigung der Konzession begonnen werden. Für das Werk Valle di Lei-Hinterrhein fördert der Bundesrat die Verhandlungen mit Italien nach Möglichkeit.

Es wäre abwegig, den Baubeginn für das baureife Projekt Greina-Blenio-Somvix hinauszuschieben, bis das Projekt und die Konzessionerteilung Valle di Lei-Hinterrhein den gleichen Stand erreicht haben werden, um so mehr als zwei so grosse und in der gleichen Gegend gelegene Bauvorhaben nicht gleichzeitig miteinander in Angriff genommen werden können. Die Staffelung bringt auch der Gegend Vorteile, indem durch sie der Arbeitsmarkt gleichmässiger und auf längere Zeit beansprucht wird. Die Werke hoffen auf eine Genehmigung der Konzession Greina-Blenio-Somvix bis zu der vom Kleinen Rat des Kantons Graubünden gewünschten Bindefrist vom 10. Februar 1949. Auf Grund der bisher gemachten Erfahrungen sind sie aber auch verpflichtet, andere Möglichkeiten beschleunigt abzuklären, um auf diese greifen zu können, wenn der Kanton Graubünden von der ihm gebotenen Chance nicht Gebrauch machen sollte.

NEKROLOGE

† **Walter Schaffer.** Am 25. Mai 1948 verschied in Luzern an einer Herzlähmung Dipl. Ing. Walter Schaffer, beratender Ingenieur der Integra, Studien- und Projektierungsgesellschaft A.-G. Wallisellen und ehemaliger Sektionschef für Sicherungsanlagen des Kreises II der SBB. Geboren am 13. August 1882 und aufgewachsen in Bern, hatte Walter Schaffer 1905 an der Bauingenieur-Abteilung der E.T.H. in Zürich diplomiert. Seine praktische Tätigkeit führte ihn bald in das Eisenbahnsicherungswesen. Er wirkte mit am Bau der Ramseil-Huttwil-Bahn, der Bodensee-Toggenburg-Bahn und 1911—1917 am Bau und Betrieb der Lötschberg-Bahn, wobei sein spezielles Interesse dem Oberbau und den Stellwerkanlagen zuneigte. Nach einem Studienjahr bei Stellwerkfirmen in Bruchsal, Braunschweig und München, wo er sich für das Eisenbahnsicherungswesen gründliche Fachkenntnisse erwarb, trat der Verblichene 1918 als Sektionschef für Sicherungsanlagen des Kreissitzes Luzern in den Dienst der SBB.

Kurz vor Erreichen der Altersgrenze nahm er im Herbst 1945 die ihm von der Integra AG. Wallisellen angebotene Stelle eines beratenden Ingenieurs dieser Gesellschaft an, in der Zuversicht, sich noch längere Jahre in dem ihm lieb gewordenen Spezialfach betätigen zu können.

Walter Schaffer war es vergönnt, einen grossen Teil der Entwicklung des Eisenbahnsicherungswesens, von den mechanischen zu den modernen elektrischen Anlagen, mit Lichtsignalen, automatischem Streckenblock und automatischer Zugsicherung mitzumachen. Er selbst förderte auf Grund seiner reichen Kenntnisse und seiner nie erlahmenden Initiative in hohem Masse diese Entwicklung. Eine Reihe moderner elektrischer Stellwerk- und Blockanlagen im Kreise II, die unter seiner Leitung als Erstaussführungen erstellt wurden, sind Zeugen seiner Tätigkeit.

Seinen Mitarbeitern und Untergebenen vermittelte der Heimgegangene immer gerne von seinem vielseitigen Wis-



WALTER SCHAFFER
INGENIEUR

1882

1948

sen und seinen Erfahrungen, so dass er, dank seinem edlen Charakter und wahrer Kollegialität, ihre Zuneigung und Freundschaft gewann. Es sei ihm daher ein dankbares Andenken zugesichert von allen, die mit ihm in ernstesten und frohen Stunden in Berührung kamen.

F. J. Winiger

† **Karl von Flüe,** Alt-Kantonsingenieur in Sarnen, wurde am 11. Dez. 1893 in Sachseln als Nachkomme des grossen Niklaus von Flüe geboren. Er besuchte nach der Volksschule während vier Jahren das Kollegium Engelberg und vollendete seine Mittelschulstudien an der Kantonsschule Luzern mit der technischen Realmatura. 1915 bis 1919 absolvierte er die E. T. H.

Seine erste Anstellung als Ingenieur fand v. Flüe im Bureau des kantonalen Baudepartementes (unter Kantonsingenieur Wydler) in Aarau. Während 14 Jahren war er hier tätig und hatte Gelegenheit, sich insbesondere im Strassenbau grosse Routine zu erwerben. An seine Aarauzeit hat er sich immer gerne erinnert und ist seinen dortigen Kollegen treu geblieben. Als 1933 der Posten eines Kantonsingenieurs in seinem Heimatkanton Obwalden frei wurde, bewarb sich K. v. Flüe um diese Stelle. An der Landsgemeinde 1933 erhielt er das Vertrauen seiner Landsleute («mierz wänd de Vofliä» tönte es aus dem Ring).

v. Flüe hatte schon als kleines Kind Vater und Mutter verloren und besass keine Geschwister. Ausser Onkeln und Tanten hatte er also keine näheren Angehörigen in Obwalden zu besuchen, aber alle 14 Tage zog es ihn heim in seine engere Heimat. Ueber den Sonntag fuhr er von Aarau «nach Hause». Es ist daher erklärlich, dass er mit Begeisterung seinen Posten als Kantonsingenieur des Heimatkantons antrat und alle materiellen Ueberlegungen (Pensionsberechtigung) beiseite liess. In die Zeit seines Amtsantrittes fiel neben zahlreichen Wildbachverbauungen der Ausbau des Strassennetzes, hauptsächlich der Brünigstrasse. Hierfür brachte er langjährige Erfahrungen aus seiner Aargauer Praxis und grosse Liebe mit. Davon zeugt z. B. der Ausbau der Brünigstrasse mit ihren Kunstbauten: Brücken und (zum grossen Teil für den Strassentouristen unsichtbare) Lehnenviadukte, Stützmauern und Rutschungsüberbrückungen. Sein urwüchsiges, leutseliges Wesen, seine gesellige Art, sein bescheidenes Auftreten erleichterten ihm den Verkehr mit seinen Landsleuten. Er war «isere n eine» und wurde beliebt. Aber auch bei seinen ausserkantonalen Kollegen war er gerne gesehen.

1939 wurde K. v. Flüe erstmals von einer Lähmung befallen, die ihn aber nicht sonderlich behinderte. Ein zweiter Anfall jedoch, fünf Jahre später, brachte eine weitere Lähmung mit sich, die ihm das Lesen und Schreiben verunmöglichte. Er musste daher 1945 seine Stellung aufgeben. Dieser Schlag traf ihn und seine Familie sehr hart. Seine sieben Kinder waren damals alle unmündig. In den folgenden schweren Jahren hatte er eine grosse Stütze an seiner tapferen Frau. Der feste Wille, doch noch gesund zu werden, veranlasste unsern S. I. A.- und G. E. P.-Kollegen, im Juli dieses Jahres sich einer neuzeitlichen Operation zu unterziehen. Sie führte aber am 14. Juli 1948 zum Tode. Karl v. Flüe wurde seinem Wunsche gemäss auf dem Friedhof seiner Heimatgemeinde Sachseln begraben.

H. Braun



K. VON FLÜE
INGENIEUR

1893

1948

MITTEILUNGEN

Schwere Güterzuglokomotive der Französischen Nationalbahnen. Die S. N. C. F. hat eine neuartige sechszyindrige Güterzuglokomotive mit sechs gekuppelten Triebachsen dem Betrieb übergeben, bei der zwei zwischen dem Rahmen vorn angeordnete HD-Zylinder auf die zweite Triebachse (gezählt von vorn nach hinten) arbeiten, ein ND-Zylinderpaar weiter hinten ebenfalls zwischen dem Rahmen sitzt und die vierte Triebachse antreibt, während sich das zweite ND-Zylinderpaar ausserhalb des Rahmens, unmittelbar neben dem HD-Zylinderpaar befindet und in der üblichen Weise die dritte Triebachse antreibt. Der Rauchröhren-Ueberhitzer ist zwei-