

Chatelanat, Robert

Objektyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **75 (1957)**

Heft 28

PDF erstellt am: **25.09.2024**

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.



HERMANN SCHÜRCH

Bauingenieur

1881

1957

bis nach Russland ausgedehnt. Der Kriegeausbruch schränkte jedoch die Bautätigkeit in Deutschland stark ein. Hermann nützte diese Zeit aus, um 1916 an der Technischen Hochschule zu Dresden eine Dissertation über «Versuche beim Bau des Langwieser Talüberganges und deren Ergebnisse» zu verfassen, womit ihm der Titel eines Dr. Ing. verliehen wurde. Der von der Schweizer Filiale der Firma Züblin 1914 fertiggestellte Langwieser Viadukt der Chur—Arosa-Bahn, an dessen Bau er in hervorragender Weise mitgewirkt hatte, darf mit seiner 100 m grossen Spannweite und der 42 m messenden Pfeilhöhe als eines der kühnsten Eisenbetonbauwerke jener Zeit betrachtet werden.

Der frühe Tod seines Schwiegervaters im Jahre 1916 hatte zur Folge, dass H. Schürch nicht nur die technische Direktion, sondern die ganze Last des weitverzweigten Unternehmens zufiel. Der Ausgang des Krieges 1914/18 zwang zu einschneidenden Massnahmen in der Firmenorganisation, mit dem Ziel, die in den einzelnen Ländern bestehenden Niederlassungen in selbständige Firmen umzuwandeln. H. Schürch blieb «Administrateur-Délégué» des französischen Zweiges in Strassburg, dessen Leitung er 1934 abgab. Alle Zweige der Firma Ed. Züblin AG. ziehen heute noch Nutzen aus den reichen technischen Erfahrungen, die der Verstorbene in 30jähriger Arbeit als hervorragender Ingenieur gesammelt hat, und seine früheren Mitarbeiter bewahren ihm ein treues und ehrendes Andenken.

Im Jahre 1934 übernahm er die Leitung der «Société Alsacienne de Travaux Publics (SATP)», in Strassburg, eines Unternehmens, das ausser einer Hoch- und Tiefbauabteilung solche für Strassenbau und Kiesgewinnung umfasste. Trotz der zeitweilig recht schwierigen Zeiten vor dem Zweiten Weltkrieg gelang es ihm, durch rastlose Tätigkeit allen Betriebszweigen der Firma einen neuen Aufschwung zu geben. Während des Zweiten Weltkrieges und der Besetzungszeit, verstand er es, nicht nur die Interessen seiner Unternehmung zu wahren, sondern er fand auch noch Zeit, die persönlichen Anliegen seiner Betriebsangehörigen weitgehend zu unterstützen. Dank den früheren Beziehungen zur Firma Ed. Züblin in Stuttgart konnte der «Société Alsacienne de Travaux Publics» während der Besetzungszeit eine gewisse Selbständigkeit unter Wahrung der elsässischen Eigenart erhalten werden. Nach dem Kriege gelang es Schürch, seiner Firma im Zuge des Wiederaufbaues erneut grossen Auftrieb zu geben. Die SATP wurde mit zahlreichen bedeutenden Bauaufträgen betraut, die sie teils allein, teils als federführende Firma von Arbeitsgemeinschaften ausführte, so z. B. das Europahaus in Strassburg, Industriebauten und Hüttenwerkmodernisierungen in Lothringen, Brückenbauten für Strassen- und Bahnverwaltungen, Flugplatzbauten für die Militärbehörden, Zollstrasse Basel - Blotzheim und Flugplatz Basel-Mülhausen (dieser in Arbeitsgemeinschaft mit zwei Schweizer Firmen). Seine beneidenswerte Gesundheit bei bereits fortgeschrittenem Alter erlaubte es H. Schürch, den erhöhten Ansprüchen gerecht zu werden. Stets darauf bedacht, die Modernisierung und den

nuar 1904 zum Pontonier-Leutnant befördert, übernahm er am 1. Januar 1912 das Kommando der Pont. Kp. II/2, mit der er 1914 in den Aktivdienst eintrat und die er mit Ausnahme von kurzen Auslandsurlaubsperioden ständig führte. 1916 zur Zentralschule II vorgeschlagen, wurde ihm die Wiederausreise aus Strassburg durch die deutschen Behörden verweigert und somit seiner militärischen Laufbahn ein vorzeitiges Ende gesetzt.

Nach einer geradezu phantastischen Entwicklung hatte die Firma Züblin ihre Tätigkeit über die Grenzen des Elsass bis nach Frankreich, der Schweiz, Belgien, Luxemburg, Italien, sogar

Ausbau des Unternehmens zu fördern und der Belegschaft die sozialen Rechte zu bewahren, verstand er es, seinen Mitarbeitern eine weitgehende Selbständigkeit zu überlassen und dennoch die Leitung des Unternehmens fest in der Hand zu behalten. Er war ein Mann von Charakter und Format, ein intelligenter und edler Mensch, ein Chef im wahrsten Sinne des Wortes,

Zusammen mit seiner Gattin, die ihm zwei Kinder schenkte, hielt er in Strassburg ein offenes und gastliches Haus, in dem zahlreiche liebe Freunde von nah und fern ein- und ausgingen.

Neben seiner eigentlichen Tätigkeit versah unser Kollege eine Reihe von beruflichen und ausserberuflichen Aemtern. Er amtierte nach dem Ersten Weltkrieg interimistisch als Schweizer Konsul in Strassbourg und war Ehrenmitglied der «Société Suisse», Präsident der «Union de l'Industrie Routière du Bas-Rhin», «Membre d'Honneur de la Fédération des Entrepreneurs du Bâtiment du Bas-Rhin»; er blieb zeitlebens Ehrenpräsident des Verwaltungsrates der Firma Züblin AG., Stuttgart.

Der im Arvenholz der Station Langwies eingebraunten Inschrift: «Höhen und Tiefen ebnet die Zeit, aber sie eilet, versteh' sie und schaffe» hat sich Hermann Schürch zeitlebens erinnert, und er fühlte es deutlich, als auch für ihn die Zeit nahte. Er verschied am 4. März 1957 nach kurzer Krankheit, abgerufen aus voller Tätigkeit. Am 16. März 1957 fand in der reformierten «Eglise St. Paul» in Strassburg die eindrucksvolle Trauerfeier statt, an der sich von weit her zahllose Freunde, Bekannte und Mitarbeiter einfanden, um ihm die letzte Ehre zu erweisen.

R. Sch.

Robert Chatelanat, Dipl. El.-Ing., geb. 12. Nov. 1900, ETH 1919 bis 1924, S. I. A., Direktor der Fours Borel S. A. Peseux und Verwaltungsratsmitglied der Compagnie des Tubes Electroniques Comet, Bern, ist am 28. Juni 1957 einem längeren Herzleiden erlegen.

Francis Regard, Dipl. Masch.-Ing., geb. 22. Jan. 1882, Eidg. Polytechnikum 1901 bis 1905, G. E. P., beratender Ingenieur, ist am 27. Juni 1957 nach kurzer Krankheit verschieden.

MITTEILUNGEN

Elektrifizierung der Portugiesischen Eisenbahnen. Am 28. April 1957 wurde in Lissabon die erste Bauetappe der Elektrifizierung der Portugiesischen Eisenbahnen eingeweiht, die den Vorortverkehr der Stadt Lissabon, d. h. die Strecken Lissabon - Sintra und Lissabon - Carregado umfasst. Die Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses (CP) hatte vor drei Jahren den Beschluss gefasst, ihre wichtigsten Vorort- und Hauptlinien mit Einphasenstrom 50 Hz zu elektrifizieren. Dieser Auftrag wurde einem internationalen Konsortium, bestehend aus deutschen, französischen, portugiesischen und schweizerischen Firmen übertragen, die auf diesem Gebiete führend sind. Der Gesamtauftrag für die Strecken Lissabon - Sintra und Lissabon - Carregado - Entroncamento, total 140 Streckenkilometer, umfasst zwei Unterwerke, die Fahrleitung, 15 vierachsige Lokomotiven von 2700 PS für universelle Verwendung, 25 dreiteilige Triebwagenzüge von 1500 PS sowie die Fernsteuerungs- und Signalanlagen. Die Schweizer Industrie ist durch die Firmen Brown, Boveri & Cie., Maschinenfabrik Oerlikon und Schindler Waggon, Pratteln, an der Ausführung dieses Auftrages namhaft beteiligt; insbesondere hat sie für die Triebwagenzüge die Transformatoren, die Fahrmotoren, die Antriebe, Hilfsantriebe und Laufdrehgestelle geliefert. Die Einweihungszeremonie, an welcher ungefähr 600 Gäste teilnahmen, führte zuerst im Extrazug nach Carregado. Nach den Ansprachen des Präsidenten der Republik, des Verkehrsministers und des Verwaltungsratspräsidenten der CP fand ein Défilé der Triebfahrzeuge und -wagen statt, welche von der CP seit ihrer Gründung im Jahre 1856 bis heute in Betrieb genommen worden sind. Von der ältesten Dampflokomotive über die modernen Diesellokomotiven und Triebwagen bis zu den neuesten elektrischen Triebwagen zogen sie majestätisch vorbei. Darauf fuhr der Präsidialzug nach dem berühmten früheren Königssitz Sintra und zurück nach Lissabon.