Epp, Dominik

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 38

PDF erstellt am: **29.03.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

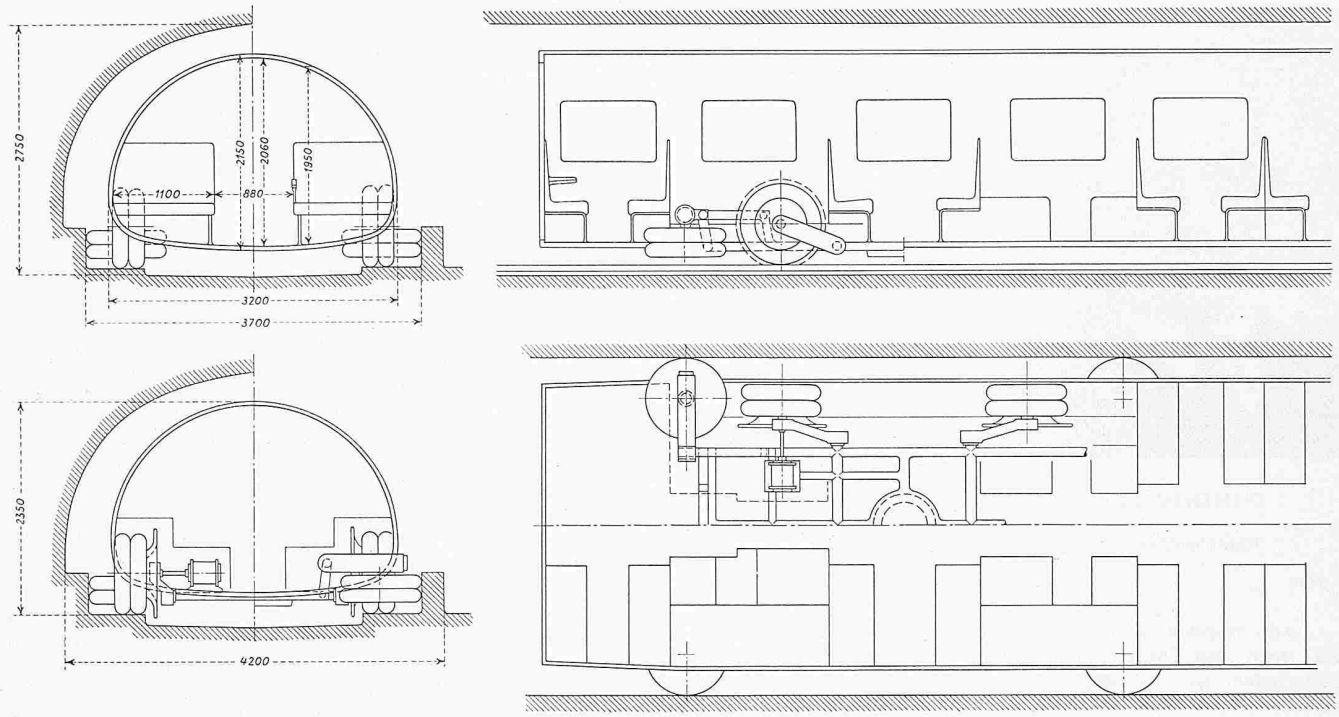


Bild 1. Untergrundbahn nach dem Vorschlag von Dr. R. Meyer, 1:80

Durch diese Unterteilung der Vortriebsleistung sind auch die Getriebe klein und leicht. Sie werden unmittelbar mit dem Motor verbunden und können als Planetengetriebe ausgebildet sein. Die Stromzuführung erfolgt über seitliche Kontaktschienen und Stromabnehmer in bei Städteschnellbahnen üblicher Weise. Der Zugang zu jedem Antriebsmotor kann unmittelbar vom Innenraum des Fahrzeugkörpers her durch Oeffnen des Verschalungskastens erfolgen. Dies ist für den Betrieb gerade von Untergrundbahnen von entscheidender Wichtigkeit.

In den Fahrzeugkörper kann ohne jede Stufe vom Perron ein- und ausgestiegen werden. Die günstige Raumaufteilung der 17,6 m langen Wagen gestattet das Anbringen dreier bis 1,60 m breiter, teleskopisch ineinanderschiebbarer Türen und die Unterbringung von 68 Sitz- neben weiteren Stehplätzen. Die Querschnittsgestalt des Wagenkörpers kann natürlich verändert werden. Sie wurde im Hinblick auf geringsten Luftwiderstand im Tunnel entwickelt. Vielfach wird man den Tunnel mit 3000 mm Scheitelhöhe, z. B. im Schildvortrieb, ausführen, so dass hinsichtlich der Querschnittsgestaltung des Fahrzeugkörpers Konzessionen gemacht werden können. Bei der vorliegenden Querschnittsform beträgt die Höhe der Türen 1950 mm, wobei deren Oberkante gegen die Mitte des Wagenquerschnittes zu liegen kommt. Der Einstieg ist so ausserordentlich bequem, zumal vom Bahnsteig ohne Stufe im Gefälle von 6 cm auf 1 m in den Innenraum hineingegangen werden kann.

Zusammenfassung

Das massgebend Wichtige an diesem Projekt ist das geräuschlose Befahren von einfachen Betonbanketten und die Ausbildung des Fahrwerkes, die dies gestattet. Es kann dadurch erstmalig eine besonders niedrige Tunnelhöhe verwirklicht werden, so dass eine Verringerung der Baukosten in grossem Masse eintritt. Ueberall dort, wo der Neubau einer Untergrundbahn in Betracht gezogen wird, erscheint dieses Projekt geeignet, zur Verwirklichung erwogen zu werden.

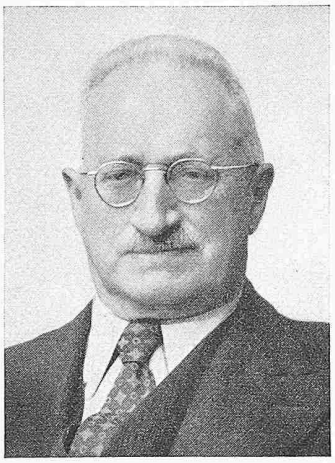
NEKROLOGE

† **Dominik Epp,** Kantonsingenieur, ist am 24. Juni in Altdorf hochbetagt gestorben. Mit ihm ist eine jener markanten Persönlichkeiten dahingegangen, wie wir ihnen heute nur noch selten begegnen.

Dominik Epp wurde am 4. August 1874 geboren. Er besuchte die Gymnasien von Einsiedeln und Schwyz; hierauf bezog er das Eidgenössische Polytechnikum, das er mit dem Diplom eines Kulturingenieurs abschloss. Anschliessend finden wir ihn zunächst in der Firma Zschokke bei grossen Wasserbauten in Südfrankreich. Nachdem er im Auslande seinen Horizont geweitet hatte, zog es ihn wieder in die Heimat zurück, wo er als Kulturingenieur der Korporation Uri seine Laufbahn im Dienste der Oeffentlichkeit begann. Neben seinem eigentlichen Fachgebiet galt sein Interesse schon damals dem Verkehrswesen. Zusammen mit seinem Bruder, Kantonsingenieur Willy Epp, der im Jahre 1912 in Ausübung seiner Berufspflicht tödlich verunglückte, gründete er die Strassenbahn Altdorf–Flüelen, der er Zeit seines Lebens als Verwaltungsrat seine Dienste zur Verfügung gestellt hat. Schon im hohen Alter stehend, leitete er nach dem Zweiten Weltkrieg ihre Umstellung auf Autobusbetrieb. Er erbaute auch die Strassenbahn Schwyz–Brunnen und leitete im Auftrag der SBB den Umbau der Stationsanlage von Göschenen.

Im Jahre 1923 erfolgte seine Wahl zum urnerischen Kantonsingenieur. Gross ist die Arbeitslast und Verantwortung an solchen Posten in einem kleinen Gebirgskanton, der sich keine hochspezialisierte Verwaltung leisten kann. So hatte Ingenieur Epp das ganze Bauwesen, also den Hoch- und den Tiefbau zu betreuen. Hier konnte er seine technische Begabung, die mit einem ausgesprochenen Sinn fürs Oekonomische gepaart war, reich entfalten. Wenn dank günstigen geologischen Verhältnissen im Kanton Uri die Wildbäche auch weniger zu schaffen machen als im Voralpengebiet, so erforderten doch vor allem der Schächen und die Reuss eine ständige Ueberwachung, Weiterführung und Ergänzung der Verbauungswerke. Eine Aufgabe, die ihm besonders am Herzen lag, war der Ausbau der Wasserkräfte, ein über das rein Technische hinausgehendes Gebiet, in welchem er die Konzessionsbehörde zu beraten hatte. Noch in seinen letzten Lebensjahren haben ihn diese Probleme intensiv beschäftigt, und er hat darüber zahlreiche Aufzeichnungen hinterlassen.

Im Strassenwesen galt es, zunächst mit den bescheidenen Mitteln, die dem Kanton seit 1928 als Anteil am sogenannten Benzinzollviertel und aus Steuergeldern zuflossen, das Nötigste in die Wege zu leiten. Grossen Auftrieb erhielt 1937 der Strassenbau mit dem ersten eidgenössischen Alpenstrassenprogramm. Dieser begann mit dem Ausbau der Axen- und der Gotthardstrasse, die mit ihren zahlreichen Kunstbauten für Kantonsingenieur Epp sozusagen zur Vorschule für seine eigentliche Lebensaufgabe, den Bau der neuen Sustenstrasse wurden. In einem Alter, wo andere in den Ruhestand treten, begann er im Jahre 1938 das grosse Werk; nach Kriegsende konnte er es im Jahre 1945 seiner Oberbehörde übergeben. Stellt im Hochgebirge schon die Natur dem Bauen eine Fülle von Problemen, so kamen hier noch die kriegsbedingten



DOMINIK EPP

Kantonsingenieur

1874 1957

Schwierigkeiten hinzu, wie Mangel an Arbeitskräften, Baumaterial und Brennstoffen. Kantonsingenieur Epp meisterte sie mit ruhiger und sicherer Hand, dabei stets im Bestreben, die grossen vom Bund zur Verfügung gestellten finanziellen Mittel aufs treulichste zu verwalten. Er organisierte einen eigenen Transportdienst und unterhielt eine ständige Regiegruppe zum raschen Einsatz, wo es immer die Umstände erforderten. So blieb er selber mit dem eigentlichen Baubetrieb, dem ein Beamter leicht entwächst, in ständiger Verbundenheit. Nach Vollendung der Sustenstrasse, mit der er sich ein bleibendes Denkmal geschaffen hat, blieb er noch bis zum Jahre 1950 im Amt.

Aus tiefster Veranlagung und aus Familientradition — war doch sein Vater Oberst und seine Mutter die Tochter des päpstlichen Generals Schmid — stellte er seine Kraft auch der Armee zur Verfügung, in der er den Grad eines Obersten bekleidete.

Auf ausserkantonalem Boden amtete Kantonsingenieur Epp jahrelang als vom Bundesgericht gewählter Experte der eidgenössischen Schätzungskommission, eine nicht leichte Aufgabe, die ihm aber Befriedigung und Anerkennung brachte.

Wenn wir in der Erinnerung vor uns das Bild von Kantonsingenieur Epp aufsteigen lassen, so sehen wir einen Mann der Tat, allen grossen Worten abhold, pflichtbewusst und anspruchsvoll gegen sich selber, aber auch von seinen Mitarbeitern volle Pflichterfüllung verlangend, ein Mann, der mit seiner wortkargen Art seine Gefühle zu verdecken suchte. Härten, die sich aus seiner fast patriarchalischen Amtsführung ergeben mochten, suchte er, ohne davon zu reden, bei nächster sich bietender Gelegenheit zu mildern oder gar auszugleichen, wenn ihn dies sein Gefühl für Billigkeit als angezeigt erscheinen liess. Ingenieur und Oberst Epp war ein Sohn des Gotthards, dessen Verkehr von jeher den Geist der weiten Welt in die Enge der Bergtäler brachte und der die Männer zu Baumeistern der öffentlichen Werke und des Staates werden liess. Wenn er, geformt durch Herkommen, Erziehung, Beruf und Soldatentum, seinem Wesen nach eher einer vergangenen Epoche anzugehören schien, blieb er doch bis ins hohe Alter durch Studium der neuesten Fachliteratur auf der Höhe der Zeit und für Neuerungen aufgeschlossen. So arbeitete er sich, bereits über 70 Jahre alt, noch in die neue Theorie des Geschiebetriebes der Versuchsanstalt für Wasserbau an der ETH ein, als ihn das Problem der Reusskorrektion Amsteg–Altdorf beschäftigte.

Oberst Epp war eine nicht leicht zugängliche Natur, und auch bei den jährlichen Zusammenkünften der Kantonsingenieure zeigte er sich nur selten. Wer aber einmal sein Vertrauen gewonnen hatte, den lud er nach des Tages Arbeit, nach gemeinsamen Begehungen an den Wildwassern und auf Alpenstrassen gerne zu einer Erfrischung und Plauderstunde in sein stattliches Haus an der Herrengasse zu Altdorf ein, dem seine Gattin mit Freundlichkeit vorstand. Hier fand er auch seine Erholung, umgeben von vier Töchtern, die alle ein medizinisches Staatsexamen absolviert haben, und seinem Sohn, der dem Berufe des Vaters gefolgt ist.

So wie er gelebt hat, so starb er auch; keine Klage kam während seiner langen Krankheit über seine Lippen, und ruhig und gefasst sah er dem Tod entgegen.

Seinen Angehörigen sprechen wir unser Beileid aus.

Robert Ruckli

† **Vittorio Piani,** Dr. Ing. G. E. P., geboren am 3. Mai 1889, ETH 1908—1912, freierwerbender Ingenieur und Unternehmer in Mailand, ist am 9. Juli 1957 gestorben.

† **Ernst Reich,** Dipl. Ing. G. E. P., von Sennwald und Zürich, geboren am 30. Juli 1882, Eidg. Polytechnikum 1901 bis 1905, ist am 6. Sept. in Zürich gestorben, wo er seit 1948 im Ruhestand lebte. Nach seinen Lehr- und Wanderjahren, die ihn auch nach Chile und Mesopotanien geführt hatten, war er je zwei Jahre bei der Stadt Zürich und beim Bahnbau Herisau–Gossau tätig gewesen, um 1913 in die Dienste der SBB in Zürich zu treten, wo er seine Lebensaufgabe gefunden hat.

MITTEILUNGEN

Der Zürcher Baukostenindex erreichte am 1. August 1957 den Stand von 212,9 Punkten (Juni 1939 = 100), was gegenüber dem Stand vor Jahresfrist einer Erhöhung um 3,2 % entspricht. Bei den Rohbaukosten sind die Spenglerarbeiten infolge von Lohnerhöhungen seit 1. Febr. 1957 um 2,3 % angestiegen, während die übrigen Arbeitsgattungen dieser Gruppe praktisch unverändert blieben. Bei den Innenausbaukosten weisen die Gipserarbeiten mit 10,1 % die stärkste Erhöhung auf. Sie hängt zusammen mit Lohnsteigerungen und Arbeitszeitverkürzung. Die Kosten der Ausheizung und der Sonnenstoren haben sich um je rund 5 % erhöht, während die Schlosserarbeiten, die Tapeziererarbeiten und die Zentralheizung um 2 bis 3 % teurer geworden sind. Bei den Aufwendungen für elektrische Installationen, für Kochherd und Boiler sowie für die Holzböden ergeben sich Verbilligungen um 1 bis 2 %. Unter den übrigen Kosten ist vor allem der Anstieg der Bauzinse um 7,1 % zu erwähnen, der auf die allgemeine Verteuerung der Baukredite zurückzuführen ist. Die nach den Normen des S. I. A. ermittelten Kosten pro Kubikmeter umbauten Raumes betragen Fr. 110.42 für das normale Mehrfamilienhaus.

Gründung der «Energie Nucléaire S. A.» Die am 18. Juli 1957 in Lausanne gegründete westschweizerische Aktiengesellschaft «Energie Nucléaire S. A.» bezeichnet die Forschung, das Studium von Konstruktion, Ausrüstung und Betrieb von Installationen, die zur Erzeugung und Verwertung von Kernenergie dienen, als Zweck. Sie beabsichtigt, auf die Schweizerische Landesausstellung hin, die 1964 in Lausanne stattfinden soll, ein Atomkraftwerk für industrielle Elektrizitätserzeugung in der Nähe dieser Stadt als Kavernenanlage zu errichten und zu betreiben. In Aussicht genommen ist ein Siedewasserreaktor von 5 MW elektrischer Leistung, der mit leicht angereichertem Uran betrieben werden soll. Als Moderator und Kühlflüssigkeit wird gewöhnliches Wasser verwendet werden. Die Anlagekosten sind generell auf 30 Mio Fr. veranschlagt. Das Gründungskapital beträgt 0,6 Mio Fr. Die neu gegründete Gesellschaft, der Industriefirmen, Elektrizitätswerke und Behörden angehören, beabsichtigt, mit der Ecole Polytechnique de l'Université de Lausanne (EPUL) eng zusammenzuarbeiten und die Anlagen zur Ausbildung von Kader auf dem Gebiet der Kernphysik zu benützen.

Erhöhung der Staumauer Albigna der Bergeller Kraftwerke. Um mehr Energie vom Sommer zum Winter verschieben zu können, soll der Stauraum des Albignabeckens von 60 Mio m³ durch eine Erhöhung der Mauer um 7 m auf 67 Mio Kubikmeter vergrössert werden [1]). Dadurch steigt die mittlere Winterenergieerzeugung von 237 auf 258 Mio kWh, während die im Sommerhalbjahr erforderliche Pumpenergie von 7 auf 11 Mio kWh zunimmt. Die Gesamterzeugung der Bergeller Kraftwerke wird nach der Stauraumvergrösserung 183 Mio kWh im Sommer und 258 Mio kWh im Winter, also insgesamt 441 Mio kWh betragen, wobei sich die Gestehungskosten der Winterenergie loco Bergell auf 3,83 Rp./kWh (vor Stauraumerhöhung 3,77 Rp./kWh) stellen werden. Sie sind damit deutlich niedriger als die der Kraftwerke Hinterrhein (mit 4,4), Blenio (mit 4,5) und Maggia (mit 4,8 Rp./kWh). Eine entsprechende Weisung des Stadtrates Zürich liegt vor dem Gemeinderat.

Vorspannung einer bestehenden Stahlbrücke. «Civil Engineering» vom Sept. 1956 berichtet, dass in Birmingham eine Strassenbrücke über Geleiseanlagen durch Vorspannen repariert und verstärkt wurde. Die 1906 erbaute Brücke hatte durch Lokomotivrauch schwere Schäden an Querträgern, Fahrbahn und Zuggurt des Fachwerk-Hauptträgers erlitten. Ohne Behinderung des Bahnverkehrs wurde die Fahrbahn abgenommen, die Querträger wurden ersetzt und der Hauptträger

[1]) Projektbeschreibung SBZ 1954, Nr. 43, S. 621