

# Bräm, Heinrich

Objektyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **74 (1956)**

Heft 34

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.

und Regulierbauwerk am Tigris ist auf 9000 m<sup>3</sup>/s dimensioniert. Von dort wird das Wasser vorerst in einem Kanal von 500 m<sup>3</sup>/s Abflussvermögen in südwestlicher Richtung geleitet. Uebersteigen die Hochwasserfluten das Schluckvermögen des Kanals, so überfluten sie ein etwa 300 km<sup>2</sup> grosses Wüstengebiet bis zu einer Wassertiefe von 5 m, bevor sie durch einen 6 km langen und 150 m breiten Graben die Wadi Tharthar-Senke erreichen. Ein 57 km langer, 5 m hoher Schutzdeich verhindert das Zurückfluten des abgeleiteten Hochwassers in den unteren Tigris. Das 1949 begonnene Werk hat neben seiner wirtschaftlichen auch eine eminent technische Bedeutung. Die Erdbewegung wird mit 40 Mio m<sup>3</sup> Erde angegeben. Ein Maschinenpark von über 100 schweren Einheiten amerikanischer Provenienz musste angeschafft werden. Das 250 m lange Hauptwehr am Tigris weist 17 Oeffnungen auf, die 7000 m<sup>3</sup>/s abzuleiten vermögen. Der «Regulator», das Wasserableitungs- und Regulierbauwerk, ist 500 m lang und besitzt 36 Oeffnungen. In einem späteren Zeitpunkt ist auch der Bau einer Zentrale von 100 MW Leistung zur Wasserkraftnutzung vorgesehen. Der Artikel in «The Engineer» berichtet über weitere, interessante Phasen und Einzelheiten dieses Bauunternehmens, das einen weiteren Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung im Mittleren Osten leistet.

**Eidg. Technische Hochschule.** Zum o. Professor für technische Petrographie ist Titularprofessor Dr. *F. de Quervain* gewählt worden. — Die Familie von Thomas Mann hat dessen literarischen Nachlass und die Einrichtung seines Kilchberger Arbeitszimmers der ETH geschenkt, die damit ein *Thomas-Mann-Archiv* einrichten und es voraussichtlich 1958 eröffnen wird. — Die Professoren Dr. *B. Bauer* und *E. Dünner* treten auf den 1. April 1957 in den Ruhestand. Folgende Privatdozenten erhielten die Würde des Titularprofessors: Dr. *Max Brunner*, Dr. *E. Hardegger*, Dr. *O. Jeger*, Dr. *P. Nolfi*, Dr. *Hans Wyss*. — Wir haben noch nachzutragen, dass zu Anfang des vergangenen Sommersemesters Dr. *G. Huber* als Professor für Philosophie und Pädagogik gewählt worden ist.

**Ueber Rostschutz durch Kathodisation** berichtet ein am 15. März 1956 erschienener Aufsatz (Vol. 156, Nr. 11) der Zeitschrift «Engineering News-Record». Das amerikanische Corps of Engineers hat an Schützenkonstruktionen von Wehrbauten am Mississippi grossangelegte Versuche durchgeführt, um die Bekämpfung der Rostbildung auf galvanischem Wege zu studieren. Die Versuche sollen erfolgreich verlaufen sein. Der erwähnte Aufsatz beschreibt den Aufbau der Versuchsanlage, die Wahl des Kathodenmaterials und gibt weitere elektrotechnische Details dieser Untersuchungen wieder.

**Flugplanmässige Uebersee-Luftfrachtlinien** eröffnete im April dieses Jahres die Seaboard and Western Airlines, Inc., New York, um der wachsenden Nachfrage nach Luftfrachtraum gerecht zu werden. Die Gesellschaft führt wöchentlich fünf Transatlantikflüge aus und bedient Shannon, London, Glasgow, Amsterdam, Brüssel, Hamburg, Frankfurt, Düsseldorf, Stuttgart, Nürnberg, München, Paris, Genf und Zürich.

**Die Zentralbank von Irak** schreibt nunmehr den Bau ihres Gebäudes in Bagdad zur Submission aus. Das Projekt, das unsere Leser aus dem letzten Jahrgang der SBZ, Nr. 43, S. 681, kennen, stammt bekanntlich von Prof. *W. Dunkel*, ETH, während die Ingenieurarbeiten Ing. *E. Schubiger*, Zürich, anvertraut worden sind.

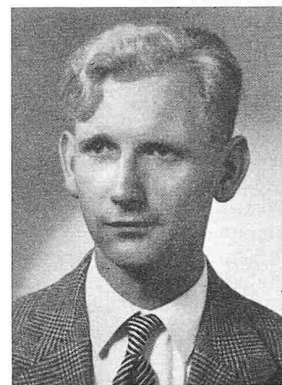
## NEKROLOGE

† **Max Füg**, Dipl. El.-Ing. G. E. P. Wie so oft hat Max Füg am 1. Juli seine geliebten Berge aufgesucht, um Abstand vom Alltagswust zu gewinnen. Dort hat er am gleichen Tag mit seinem Seilkameraden den Tod gefunden. Ein lebenswerter Mensch und tüchtiger Ingenieur ist in der Vollkraft seiner Jahre plötzlich von uns gegangen und hat bei uns eine schmerzliche Lücke hinterlassen.

Max Füg kam am 12. Dezember 1920 in Jugoslawien als Sohn eines schweizerischen Bauingenieurs zur Welt. In seinem dritten Lebensjahr übersiedelte seine Familie ins Unterwallis und drei Jahre später nach Spiez. Dort besuchte er Primar- und Sekundarschule, anschliessend das Realgymnasium in Bern. Sein nachfolgendes Studium an der ETH, 1942 bis 1946,

wurde durch den Militärdienst während des Zweiten Weltkrieges erheblich behindert; trotzdem schloss er es Ende 1946 erfolgreich mit dem Diplom eines Elektro-Ingenieurs ab. Nach einem Jahr Tätigkeit als Hochfrequenz-Ingenieur in Solothurn trat er in die Dienste der Firma Brown, Boveri in Baden ein. Seit dem Beginn des Jahres 1948 hat er sich dort den Aufgaben des Netz- und Maschinenschutzes gewidmet. Mit seinem gediegenen Können hat er auch heikle Probleme seines Arbeitsgebietes bald sicher gemeistert; im Jahre 1955 wurde ihm die Gruppenführung für Schutzfragen im Rechnungsbüro seiner Abteilung übertragen.

Max Füg war ein zurückhaltender, fast scheuer Mensch. Seine berufliche Zuverlässigkeit wurde allerdings bald jedem klar, der mit ihm geschäftlich in Berührung kam. Wer ihm jedoch persönlich nicht sehr nahe stand, konnte nur allmählich merken, wie vielseitig sein Wesen und seine Interessen waren. Er, der nicht den Eindruck eines Sportmenschen erweckte, übte sich einige Jahre im Segelflug. In der Sektion Lägern des S.A.C. erwarb er sich den Ruf eines geübten und sicheren Berggängers. Als Photograph verriet er tiefes Naturverständnis und ein klares künstlerisches Urteil. Von der Gediegenheit seines Charakters gewann man dann eine Ahnung, wenn man einmal fast auf Umwegen erfuhr, dass sein Vater seit vielen Jahren bettlägerig ist und dass er in verschwiegener Selbstverständlichkeit mit seiner Schwester zusammen für seine Eltern gesorgt hat. Seine Vorgesetzten und Mitarbeiter nehmen daher besonders herzlichen Anteil an dem schweren Verlust, den seine nächsten Angehörigen durch seinen Weggang erlitten haben.



MAX FÜEG

El.-Ing.

1920

1956

*G. Courvoisier*, Baden

† **Robert Gaudart**, Dipl. Masch.-Ing., von Bern, geb. am 3. Januar 1879, Eidg. Polytechnikum 1899 bis 1903, ist am 4. April 1956 gestorben. Nachdem er zuerst acht Jahre lang in den USA gewirkt hatte, trat unser G. E. P.-Kollege 1911 bei der Giesserei Bern in Stellung, 1914 machte er sich selbständig und ging, nach zwei kürzeren Tätigkeitsperioden beim Kraftwerk Faal a. d. Drau und bei den Bernischen Kraftwerken, nach Zürich, wo er seit 1928 als Patentingenieur bei E. Blum & Co. arbeitete.

† **Heinrich Bräm**, Architekt S. I. A. in Zürich und Wädenswil, ist am 13. August im 69. Lebensjahr den Folgen eines Unfalls erlegen.

† **C. Harold Waetjen-de Stefani**, Masch.-Ing., von Vevey, geb. am 19. Juli 1889, ETH 1911 bis 1914, ist am 13. Aug. 1956 gestorben. Brown, Boveri, Baden, Patentbureau Blum und Bureau T. E. Harley in Zürich, Motosacoche Genf waren die Stationen, mit denen unser S. I. A.- und G. E. P.-Kollege seine praktische Laufbahn begann, bevor er 1924 in die Dienste der Vacuum Oil Co. in Basel trat. Das Vorkriegsjahrzehnt verbrachte er in Paris als Ingénieur-Conseil, und seit 1945 wirkte er in der gleichen Stellung in Genf (in der Kriegszeit hatte er die Sektion Schmierstoffe im KIAA geleitet), hauptsächlich auch als Verwaltungsrat verschiedener Gesellschaften tätig.

† **Rudolf J. Voegeli**, Bau-Ing. G. E. P., von Böttstein, geb. am 8. Oktober 1896, ETH 1915 bis 1920, ist am 1. April 1956 in Basel gestorben. 1924 bis 1931 hatte er in den USA praktiziert; nach seiner Rückkehr liess er sich in Basel nieder, das ihm zur zweiten Heimat wurde. In städtischen Diensten stehend, war er eben auf den 1. Januar 1956 pensioniert worden.

† **Leo Braegger**, Kult.-Ing. Die Nachricht vom Tode dieses G. E. P.-Kollegen haben wir auf S. 418 bereits bekanntgegeben. Nun hat er im «S. V. G. W.-Monatsbulletin» 1956, Nr. 7, einen Nachruf mit Bild erhalten.