

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 74 (1956)
Heft: 42

Nachruf: Eggenschwyler, Adolf

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: 18.01.2026

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



Dr. Ad. Eggenschwyler

Ingenieur

1885 1956

NEKROLOGE

† Adolf Eggenschwyler, Dr. sc. techn., Dipl. Ing., entschlief am frühen Morgen des 15. Juli an einem Herzschlag in seinem Hause in Schaffhausen. Am 12. April 1885 als Sohn eines Gymnasiallehrers in Schaffhausen geboren, durchlief er die Schulen seiner Heimatstadt bis zur Maturität. Von 1903 bis 1907 studierte er am Eidgenössischen Polytechnikum und diplomierte 1908 als Bauingenieur. Seine berufliche Tätigkeit begann er in Norddeutschland, wo er während eines Jahrzehnts als bauleitender Ingenieur am Nord-Ostsee-Kanal wirkte. Nach dem Ersten Weltkrieg arbeitete er als Stahlbauer in der Schweiz und im

Ausland, hauptsächlich auf dem Gebiet des Stahlwasserbaues. Sein Interesse für Probleme, verbunden mit seiner mathematischen Begabung, drängten ihn immer wieder zu wissenschaftlichem Wirken. Im Jahre 1921 ergänzte er sein Ingenieurdiplom mit einer Doktorprüfung und einer Dissertation über den Schubmittelpunkt. Weitere Arbeiten halfen mit, die Knickfestigkeit auch für jene Fälle abzuklären, für welche die Eulersche Formel nicht angewendet werden kann. Seit der Krisenzeit zog er sich vollständig aus dem Wirtschaftsleben zurück und lebte als Privatgelehrter in Schaffhausen. Er behandelte zahlreiche Fragen des Verkehrs und der Wasserwirtschaft; so trat er beispielsweise hartnäckig dafür ein, dass für die künftige Hochrhein-Schiffahrt eine Umfahrung des Rheinfalls durch einen Kohlfirsttunnel vorgesehen werde. Auch den Lesern der SBZ ist er durch seine Beiträge wohlbekannt.

Der Verstorbene hinterlässt zwei Söhne, welche ebenfalls den Ingenieurberuf ausüben. Mit unserem G. E. P.- und S. I. A.-Kollegen geht eine Opposition verloren, welche sicher oftmals wertvoll war; denn ohne Rücksicht auf materielle Folgen war er bereit, auch auf aussichtlosem Posten seine persönliche Ansicht zu verteidigen.

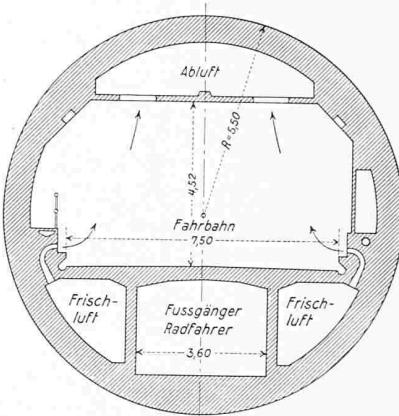
MITTEILUNGEN

Leichtmetall-Gliedertriebzüge in den USA. Mehrere Bahnverwaltungen in den USA werden in den nächsten Jahren Leichtmetall-Gliedertriebzüge in Betrieb nehmen, die in mancher Hinsicht den seit einigen Jahren in Spanien verkehrenden Talgo-Zügen ähneln¹⁾. Beim Bau dieser Züge werden verschiedene Verbesserungen, die aus den Betriebserfahrungen mit den Talgozügen gesammelt werden konnten, zu Nutze gezogen. Nach «Railway Gazette» vom 20. April 1956 hat die Verwaltung der New York-New Haven & Hartford Bahn drei solcher, aus drei bis sechs Wageneinheiten bestehender, 84 bis 96 Passagiere fassender Züge bei drei amerikanischen Wagenbaufabriken bestellt. Der 10,5 m lange und 3,1 m breite Unterbau der Wagen ist so gestaltet, dass er nach Aufbau des vorfabrizierten Wagenkörpers sowohl für Personenwagen wie für Schlaf- oder Speisewagen verwendet werden kann. Das Gewicht je Passagier wird mit 320 bis 365 kg angegeben, was weniger als die Hälfte des entsprechenden Wertes für amerikanische Wagen üblicher Bauart ist. Ein Prototyp dieser Wagenbauart zeigte bei Geschwindigkeiten bis zu 145 km/h ruhigen Lauf. Für die Pennsylvania Railroad wird ein aus acht Wagen bestehender Zug gebaut, der je nach Bahnstrecke von einer Diesellokomotive oder einer elektrischen Lokomotive gezogen wird. Der mittlere Teil der 25,9 m langen, 56 Passagiere fassenden Wagen hat einen vertieften, nur 56 cm über Schienenoberkante liegenden Fußboden und auf gleicher Höhe angeordnete Türen. Die Böden

1) Talgo = Tren articulado ligero Goicoechea Oriol. Giocochea Oriol ist der Name des Erfinders. Jene Züge sind abgebildet in SBZ Bd. 122, S. 148 (1943).

der Endabteile liegen 109 cm über Schienenoberkante, und die Abteile weisen einen Vorraum auf, dessen Boden noch 15 cm höher liegt und der durch eine weitere Türe zugänglich ist. Wagentüren auf zwei verschiedenen Höhen sollen das Ein- und Aussteigen bei Perrons verschiedener Höhe erleichtern. In jedem der höher gelegenen Wagenteile ist ein durch eine transparente Wand getrenntes Raucherarbeits für je 14 Passagiere vorhanden. Die röhrenförmigen Wagen haben eine Höhe von 3,6 m. Schätzungsweise sind diese Wagen 40 % leichter als Leichtwagen der üblichen amerikanischen Bauart. Einer der acht Wagen wird mit zwei Diesel-Generatorgruppen von je 400 PS ausgerüstet, welche den elektrischen Strom für die umfangreichen Nebenanlagen (Heizung, Klimaanlage und Beleuchtung) liefern. In diesem «Power Car» ist auch ein Küchenabteil für Bereitung einfacher Mahlzeiten vorhanden.

Unterwasserstrassentunnel in Japan. In einer Sonder-
schrift orientiert das Bauministerium der japanischen Regie-
rung über Projekt und Bau eines Tunnels, der die Shimonoseki-
Strasse zwischen Shimonoseki an der Südwestspitze der japani-
schen Hauptinsel und Moji auf der Insel Kyushu unterfährt.
Zwischen beiden Städten bestehen bisher Schiffsverbindungen
sowie zwei Eisenbahntunnel. Die Arbeiten am neuen Strassen-
tunnel wurden 1939 begonnen, 1944 unterbrochen und 1952
wieder aufgenommen. Man rechnet mit der Fertigstellung auf
1958. Für diesen Zeitpunkt wird ein jährlicher Verkehr von
700 000 Lastwagen, 550 000 Personenwagen, 110 000 Radfah-
rern und 77 000 Fußgängern erwartet. Einige technische Da-
ten: Tunnellänge unter Wasser 3460 m, unter Land 6216 m,
eine einzige Röhre mit 7,50 m Fahrbahnbreite, ferner in der
Unterwasserstrecke zusätzliche 3,80 m für Fußgänger und



Tunnelquerschnitt 1 : 200

wird der längste Mee-
ressstrassentunnel der Welt sein, zugleich auch der tiefste
unter Wasserspiegel, der zweitlängste Unterwassertunnel und
der dritt längste Strassentunnel überhaupt. Als erster Tunnel
wird er unter Wasser zweistöckig ausgebildet sein, wobei
die Auto-Fahrbahn über dem Radfahrer- und Fussgängerweg
liegt. Er wird mit Beleuchtung, Drainage, Feuerlöscheinrich-
tungen, Aufzügen, Verkehrssignalen usw. ausgerüstet. Pro-
jekt und Bauausführung liegen in japanischen Händen.

100 Jahre Gas in Zürich. Im Spätherbst dieses Jahres werden es 100 Jahre her sein, seit das erste Gaswerk der Stadt durch private Initiative seinen Betrieb aufgenommen hat. Der Zeit vorauselend, wie es die Gasleute sind, hat das Gaswerk der Stadt Zürich dieses Ereignis schon im August gefeiert. Bei diesem Anlass hörte die Festversammlung eine fesselnde historische Uebersicht aus dem Munde des Vorstehers der industriellen Betriebe, Stadtrat W. Thomann. Die ersten Jahrzehnte der privaten Gasgesellschaft brachten ihr unvorstellbare Gewinne. 1886 wurde das Werk von der Stadt übernommen, und man übertrug 1891 die Leitung Ing. A. Rothenbach, dem 1897 Ing. A. Weiss, 1914 Ing. F. Escher und 1943 Ing. H. Schellenberg folgten, von denen jeder die seiner Epoche gemässen technischen Neuerungen zielbewusst durchführte. Heute liefert das Gaswerk der Stadt Zürich jährlich 100 000 t Koks und 70 Mio m³ Gas zum Preis von 25 Rp., d. h. gleichviel wie schon 1894 verlangt wurde. Einen prägnanten techni-