

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 75 (1957)
Heft: 28

Nachruf: Schürch, Hermann

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: 08.07.2025

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

Im dritten Rundgang müssen weitere acht Entwürfe ausscheiden, obwohl diese Entwürfe über erhebliche Qualitäten verfügen; für die engste Wahl hingegen können auch sie nicht in Betracht fallen.

Nach nochmaligem eingehendem Studium der Pläne und Modelle, nach mehrmaliger Besichtigung des Baugeländes und nach Zuziehung der im Programm genannten Oberschwester werden die in engster Wahl verbliebenen Entwürfe durch das Preisgericht beurteilt.

Stadtsptal, Raumprogramm

1. Bettenabteilungen

a) Anzahl und Grösse der Bettenabteilungen

Bettenabteilung	Art der Patienten	Zahl Pflege-Einh.	Betten je Einh.	Betten total
Chirurgie I	Erwachsene, akut, allg. Chirurgie und Unfälle	4	30	120
	Erwachsene, chr.	1	20	20
Chirurgie II	Erwachsene, akut, allg. Chirurgie	3	30	90
	Erwachsene, akut, Ohren-, Nasen-, Halskranke	1	30	30
	Erwachsene, chr.	2	20	40
				160
Medizin Erwachsene	Erwachsene, akut	4	30	120
	Erwachsene, chr.	2	20	40
Medizin Kinder	Kinder, akut	4	20	80
Rheumatologie	Erwachsene, akut	2	20	40
	Erwachsene, chr.	3	20	60
		26		640

b) Pflegeeinheiten und Zimmerkategorien

	Pflegeeinheit	Zimmer zu			
		1 Bett	2 Bett	4 Bett	6 Bett
Erwachsene akut		20	4	2	3
		30	4	3	5
	chronisch	20	4	4	2
Kinder akut		20	—	2	1

c) Ausmass der Bettenzimmer

Erwachsene	Einbettzimmer	etwa 15 m ²
	Zweibettzimmer	etwa 20 m ²
	Vierbettzimmer	etwa 36 m ²
Kinder	Zweibettzimmer	etwa 15 m ²
	Vierbettzimmer	etwa 36 m ²
	Sechsbettzimmer	etwa 36 m ²

2. Raumgruppen für Untersuchung und Behandlung

Haupteingang mit Notfallstation (Aufnahme, Einlieferung und chirurgische Notfallstation)	m ²
Chirurgie I (Chefarzträume, übrige Arztträume, Operationsabteilung I)	850
Chirurgie II (Chefarzträume, übrige Arztträume, Zahnarzt, Operationsabteilung II)	580
Medizin Erwachsene (Chefarzträume, Arbeits- und Untersuchungsräume des Oberarztes, Untersuchung und Behandlung, Laboratorien)	750
Medizin Kinder (Chefarzträume, Untersuchung und Behandlung, Milchküchenräume)	490
Rheumatologie (Chefarzträume, orthopädische Behandlung, physikalische Therapie)	395
Strahlenabteilung (Chefarzträume, Röntgendiagnostik und -therapie, Photographie)	1190
Aerztebibliothek und medizinische Archive	520
Apotheke mit Arbeitsräumen, Fabrikations- und Lageräumen, Kräuterboden	85
	840

Beschäftigungstherapie mit Raumgruppen für Erwachsene und Kinder, Patientenbibliothek	m ²
Sektionsabteilung	320
	550

3. Raumgruppen für Verwaltung und Wirtschaft

Verwaltung, Fürsorge usw.	700
Warenannahme und Küche	1500
Gemeinschaftsräume (Essäle und Nebenräume, Festsaal)	900
Wäscherei, Glätterei, Flickerei, Magazine, Heizung, Werkstätten, Garagen	3300
Luftschutzräume für 600 Personen	1200

Personalwohnungen Stadtsptal

In Verbindung mit Spital (27 Wohnschlafzimmer, fünf Wohnungen)	520
In Personelhäusern (5 Wohnungen, 9 Wohnschlafzimmer, 350 Einerzimmer)	3850

Raumprogramm für die Maternité

Bettenabteilungen (217 Betten, Abteilungen für Hauschwangere, Wöchnerinnen, Säuglinge und Kleinkinder, kleines Kinderheim)	2810
Raumgruppen für Untersuchung und Behandlung (Haupteingang, Gebärd- und Operationsabteilung, Röntgendiagnostik und Laboratorium, Mütterberatungsstelle)	1030
Raumgruppen für Verwaltung und Wirtschaft	1880
Luftschutzräume	500

Personalwohnungen Maternité (225 Betten, 2 Wohnungen)

Schwesternhaus mit Nebenräumen (20 Wohnschlafzimmer, 32 Zweierzimmer, 79 Einerzimmer)	2050
Wohnungen für übriges Personal (3 Wohnschlafzimmer, 13 Zweierzimmer, 31 Einerzimmer)	820
Handwerkerwohnungen (2 Wohnungen, 2 Einerzimmer)	245
Luftschutzräume (pro Person 2 m ³ Luftraum)	

(Schluss folgt)

NEKROLOGE

† Hermann Schürch, Dipl. Ing., Dr.-Ing., S. I. A., G. E. P., ist am 14. März 1957 in seiner Wahlheimat Strassburg nach kurzer Krankheit seiner am 13. Dezember 1956 ebenfalls dort verstorbenen Gattin, Margarethe Schürch-Züblin, im Tode nachgefolgt. Mit ihm ist ein Mann dahingegangen, der mit Recht zu den Pionieren des um die Jahrhundertwende aufkommenden Eisenbetons zu zählen ist, ein Mann, der neben ausgesprochenen Führerqualitäten die Vorzüge eines schöpferischen und geistig edlen Wesens aufwies.

Geboren am 30. März 1881 in Biel, durchlief der junge Hermann Schürch die Volksschule in seiner Heimatstadt und trat im Frühjahr 1896 in das Realgymnasium Bern ein, das er 1899 nach bestandener Matura verliess, um seine Studien am Eidg. Polytechnikum aufzunehmen. Im Herbst 1903 verliess der junge Ingenieur seine Heimat, um in Strassburg in den Dienst der Firma Ed. Züblin einzutreten. Als Lizenznehmerin des Systems «Hennebique» hatte diese Firma bereits einige sehr interessante Bauten verwirklicht und dies zu einer Zeit, da es weder genaue Vorschriften noch bindende Richtlinien für diese Bauweise gab. Als Schüler von Professor W. Ritter war Hermann Schürch mit ausgezeichneten Fachkenntnissen versehen und wurde bald zum wichtigsten Mann in der Firma Züblin. Was Ed. Züblin senior mit sicherem Konstrukteurgefühl als richtig erkannte, was bereits von anderen rechnerisch zu erfassen versucht worden war, verstand er nun statisch einwandfrei zu berechnen und auszuführen. So entstanden innerhalb kurzer Zeit Bauten wie die Württembergische Baumwollspinnerei und Weberei, Esslingen a. N. 1904; das Warenhaus Hermann Tietz & Co., in Strassburg 1904; das Städtische Lagerhaus am Strassburger Rheinhafen 1905; die Eisenbetonbrücke als Bogen mit Zugband bei Pettoncourt (Lothringen) 1905; das Volksbad in Colmar 1905; die neue Brücke über die Mosel bei Novéant und zahlreiche andere Bauwerke, welche in jener Zeit als Neuerungen zu betrachten waren und die ihm Gelegenheit gaben zur Publikation zahlreicher Aufsätze in technischen Fachschriften.

In der Zwischenzeit hatte Hermann Schürch seine Pflichten gegenüber seiner Heimat nicht vernachlässigt. Am 1. Ja-



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 Strassburg 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 eingebrannten 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.