

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 15

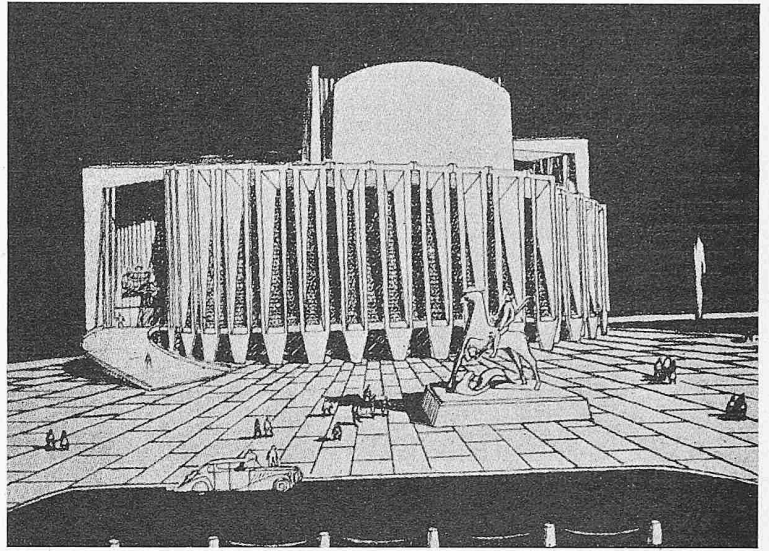
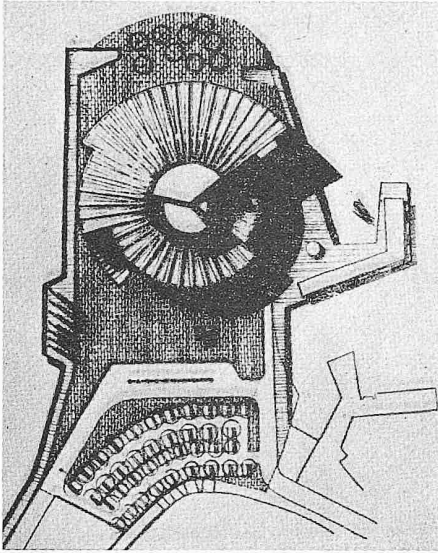
PDF erstellt am: **19.09.2024**

### **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.



2. Preis, links Situationsplan, rechts Perspektive. Verfasser: Marzella, Loschetter, Cunningham, Weissmann, Brecher, Geddes und Qualls, USA

dieser Zeichnungen zurückkommen und wir sind überzeugt, dass sie die Konzeption eines Opernhauses liefern, welches fähig sein wird, eines der bedeutenden grossen Bauwerke der Erde zu werden. Wir betrachten diesen Entwurf als die originellste und schöpferischste Eingabe. Wegen seiner ausserordentlichen Originalität ist er ein kämpferischer Entwurf. Wir sind jedoch vollkommen von seinen Vorzügen überzeugt», usf.

Der zweite Preis, offenbar weniger originell, aber doch noch extravagant genug, um vor der internationalen Fachwelt zu bestehen, ordnet die Häuser spiralförmig wie eine grosse, urzeitliche Mammutschnecke um den Bühnenturm an. Beim dritten Preise kommen wir etwas in der Entwicklung zurückgebliebenen Alpenbewohner wohl eher nach. Der grosse und der kleine Bruder geben sich brav die Hand.

Auch wir müssen — wie das Preisgericht — immer wieder zum Studium dieser Zeichnungen zurückkommen und uns fragen:

wohin, o Bächlein, sprich, wohin?

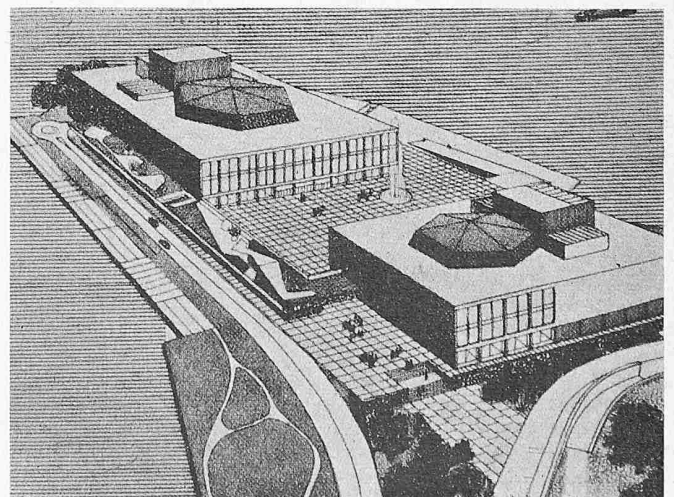
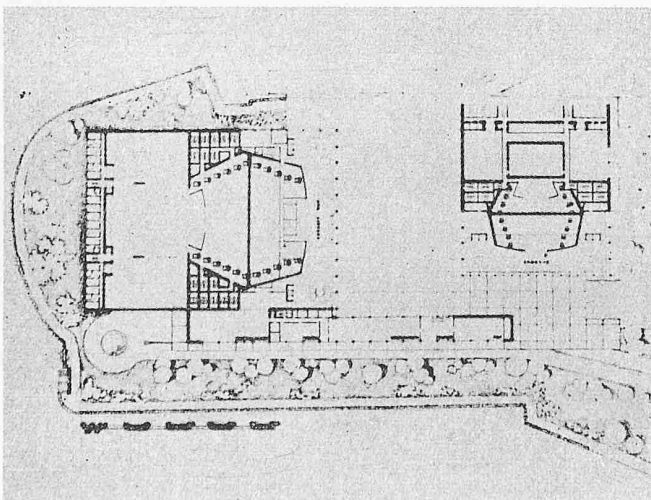
H. M.

## MITTEILUNGEN

**Rohrbekleidungsband aus PVC.** Die internationale Abteilung der Minnesota Mining and Manufacturing Co. in St. Paul (Minnesota) zeigt den Verkauf eines Rohrbekleidungsbandes aus Polyvinylchlorid an, das sogar bei Frosttemperaturen erhöhte Haftfestigkeit und Anpassungsfähigkeit aufweist und bis  $-18^{\circ}\text{C}$  verwendet werden kann. Das Band ist eine neue, verbesserte Abart des von der gleichen Firma erzeugten Rohr-

isolierbandes und ist ausschliesslich zur Verhinderung der Korrosion von Rohrleitungen bestimmt. Es ist mit einem verbesserten Klebemittel versehen, das bei allen Temperaturen besser hält, und ausserdem mit einem die Korrosion verhindernden Stoff, der durch seine grünliche Färbung kenntlich ist. Es sind zweierlei Arten des Bandes erhältlich: «Scotchrap» Rohrisolierband Nr. 50, das 0,25 mm dick ist und zur Umwicklung von Armaturen und überall dort verwendet wird, wo höchste Anpassungsfähigkeit nötig ist, und Nr. 51, das 0,5 mm dick ist und zur Umwicklung gerader Rohre dient. Die neuartigen Allwetterbänder werden dort erhöhte Verwendung finden, wo es sich um die Umwicklung von über der Erde und im Boden verlegten Rohren handelt, bei Rohrleitungen, Benzintanklagern, chemischen Werken, Gas- und Wasserleitungen, und wo immer Korrosion zu bekämpfen ist. Der Gebrauch der Bänder erübrigt schwer zu handhabende Geräte oder besonders ausgebildete Arbeiter, ermöglicht jedoch einen sparsamen, zusammenhängenden Ueberzug auf kaltem Wege, der leicht und sicher bei jeder Temperatur von den gewöhnlichen an der Rohrleitung beschäftigten Arbeitern aufgelegt werden kann.

**Amerikanische Einschiene-Hängebahn.** In Houston (Texas) wurden, wie «The Engineer» vom 21. Sept. 1956 berichtet, auf einer 300 m langen Einschienehängebahn Versuchsfahrten mit einem neuartigen, 60 Personen fassenden Fahrzeug ausgeführt. Ueber der Fahrschiene, die auf der Versuchsstrecke von 9,1 m hohen, zylindrischen, oben bogenförmig auskragenden Stahlmasten getragen wird, ist eine Führungsschiene angebracht mit Einrichtung zur Verhinderung von



3. Preis, links Situationsplan, rechts Perspektive. Verfasser Boissevain und Osmond, England

Entgleisungen. Auf der eigentlichen Fahrstrecke bleibt zwischen Fahrzeug und Boden eine lichte Höhe von 5,5 m. Das für die Versuchsfahrten mit zwei 305-PS-Benzinmotoren, acht pneumatischen Rädern, elektrischen Bremsen und Kuppungen ausgerüstete Triebwerk ist oberhalb der Fahrschiene angeordnet und mit dem darunter hängenden Wagen verbunden. Eine im Wagen untergebrachte, 7 t schwere Luftkonditionierungsanlage soll auch in tropischem Klima angenehme Verhältnisse schaffen. Der Führer sitzt in einer über dem Triebwerk aufgebauten Kabine; er hat freie Sicht über die ganze Fahrstrecke und steuert das Fahrzeug ähnlich wie ein Automobil, jedoch nur mit zwei Gängen. Das aus konzentrischen, durch Längsbänder miteinander verbundenen Stahlringen zusammengebaute Fahrzeug hat ovalförmigen Querschnitt und ein Gewicht von 12 t. Hauptabmessungen sind: Länge 16,4 m, Breite 2,43 m, Innenhöhe 2,12 m. Die äussere Verkleidung besteht zur Hauptsache aus einer verstärkten Kunstfaserhaut und die Verglasung aus einer leicht getönten, durchsichtigen Plastikscheibe. Mit dem Fahrzeug sollen Geschwindigkeiten bis zu 160 km/h bei dauernd ruhigem Lauf erzielt werden.

**Inbetriebsetzung der Werke Gerlachshausen und Volkach am Main.** Am 31. März 1957 kam das von der Rhein-Main-Donau AG. im Zusammenhang mit der Schiffbarmachung des Mains zwischen Aschaffenburg und Bamberg errichtete Kraftwerk Gerlachshausen mit einer Leistung von 2440 kW und einer jährlichen Erzeugung von 11 Mio kWh in Betrieb. Das Werk liegt am Ende eines 6 km langen Durchstichkanals, der die Mainschleife zwischen Volkach und Gerlachshausen abschneidet. Da aus wasserwirtschaftlichen Gründen ein Teil der Abflüsse des Mains in der Mainschleife verbleiben muss, wird am Wehr bei Volkach ein zweites Werk errichtet, das diese Abflüsse verarbeitet und mit Gerlachshausen hydraulisch parallel geschaltet ist. Die Anlage Volkach, die eine Leistung von 1500 kW und im Regeljahr eine Erzeugung von 9 Mio kWh bringt, wird voraussichtlich Ende Juli 1957 fertig werden. Nach der Inbetriebsetzung von Volkach wird das Kraftwerk Gerlachshausen von dort aus ferngesteuert. Mit diesen beiden Werken steigt die Zahl der Rhein-Main-Donau-Kraftwerke auf 28.

## NEKROLOGE

† **Hermann Schwyzer.** Am 6. März ist Prof. Dr. Hermann Schwyzer in Maadi bei Kairo an einem Herzschlag gestorben. Wieder ist ein Kollege der ältern Generation, Mitglied der G. E. P. seit 1901, dahingegangen. In seiner grossen Bescheidenheit versuchte er nie ins Rampenlicht grösser Publizität zu treten, die Lebensaufgabe, die ihm die Vorsehung zugeordnet, löste er jedoch in mustergültiger Weise.

Geboren in Zürich am 27. Dezember 1878 besuchte er nach Absolvierung der Mittelschule das Eidg. Polytechnikum, das er 1901 mit dem Diplom als Ingenieur verliess. Er wandte sich dem Brückenbau zu: MAN Gustavsborg, USA, Brückenbauamt des Kanalamtes Kiel (Entwürfe für die Hochbrücken über den erweiterten Nordostseekanal, Bauleitung der Hochbrücke Rendsburg, Entwurf und Bauleitung der Strassenbrücke über die Eider bei Friedrichstadt). Dazwischen ein zweijähriges Zwischenspiel in Frankfurt am Main bei einer Eisenbetonfirma.

1919 kehrte H. Schwyzer in die Heimat zurück, promovierte an der ETH mit einer Dissertation über «Statische Untersuchungen der aus ebenen Tragflächen zusammengesetzten räumlichen Tragwerke» und trat 1920 in das Brückenbau-bureau der SBB in Bern ein. Von hier wurde er durch Prof. Potterat, dem gerade die Neuorganisation der Technischen Hochschule in Giza bei Kairo übertragen worden war, als Professor für Baustatik und Stahlbau dorthin berufen. Hier fand er seine eigentliche Lebensaufgabe, der er sich ganz und mit grossem Erfolg hingab. Professor Schwyzer war nicht nur bewährter Konstrukteur, sondern auch ein geborener Lehrer. Selten noch gelang es einem Ausländer in dem Masse, sich durch seinen einfachen, klaren Vortrag, durch seine aufopfernde Hingabe, sein wohlwollendes, geduldiges Interesse für jeden Einzelnen die Hochachtung und Verehrung der ägyptischen Studenten zu gewinnen. Auch die Sympathie der ägyptischen Kollegen hatte er durch seine stets freundliche

Kollegialität und seine natürliche Bescheidenheit erworben. Seinen Landsleuten diente er als langjähriger Präsident der Schweizerschule in Kairo.

Vor einigen Jahren zwang ihn sein Alter, sich von der Professur zurückzuziehen, nachdem ein jüngerer, an der ETH wissenschaftlich und in verschiedenen europäischen Stahlbauunternehmen praktisch ausgebildeter Kollege, der bereits einige Jahre unter seiner Leitung mitgelehrt hatte — Dr. Ibrahim El-Demirdash, Vertreter der G. E. P. in Aegypten — in der Lage war, die Aufgabe Schwyzers in dessen Sinn weiterzuführen. Aber (und das ist bei einem Ausländer in Aegypten etwas ganz Ausserordentliches) die unterdessen zu einer Fakultät der Universität Kairo gewordene Hochschule beauftragte ihn bis zuletzt immer wieder mit Spezialvorlesungen für bereits Diplomierte (post graduates) und mit der Leitung und Begutachtung von Dissertationen.

Prof. Schwyzer blieb nach seinem Rücktritt in Aegypten. Seine Frau und er hatten sich in Maadi ein schönes Heim eingerichtet. Die erst in vorgerücktem Alter geschlossene Ehe war kinderlos geblieben, und Aegypten war ihnen zur zweiten Heimat geworden. Jedes Jahr verbrachten sie allerdings einen Teil des Sommers in ihrer wirklichen Heimat, meistens in Zollikon im Elternhaus der Frau, gewesene Fräulein Nussberger, mit deren Schwester.

Prof. Schwyzer hat sich um die Ausbildung einer ganzen Generation ägyptischer Ingenieure hochverdient gemacht. Diese hat es, was dort nicht so selbstverständlich ist, erkannt und ist ihm dankbar geblieben. In grosser Zahl schlossen sich seine ägyptischen Kollegen und ehemaligen Schüler am 7. März anlässlich der Trauerfeier in Kairo den Schweizerfreunden an. Nun ruht er in der ihm lieb gewordenen ägyptischen Erde.

C. Andreae

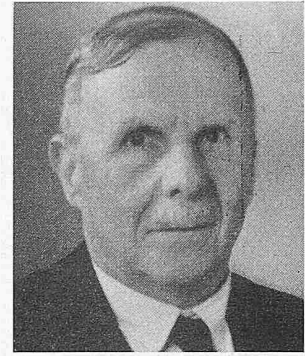
Dieser Nachruf war schon geschrieben, als wir von Prof. El-Demirdash noch folgende Zeilen erhielten:

Prof. Dr. Hermann Schwyzer bleibt seinen Kollegen und Schülern der Polytechnischen Fakultät von Giza unvergessen. Wir bewahren ihm ein treues Andenken. Seit dem Tag, da er 1925 der Berufung der Universität Kairo Folge leistete, hat er unermüdet an seinem Werk der Ausbildung der neuen Generation ägyptischer Ingenieure gearbeitet. Wir Aegypter sind beinahe versucht, dies als seine eigentliche Lebensaufgabe zu betrachten. Es war immer ein Genuss, die Vorlesungen Schwyzers zu besuchen. Sein Scharfsinn und sein klares Denken, welches das Schwierigste auf seine Grundelemente zurückzuführen wusste, grenzten zuweilen an Genialität. Seine wissenschaftlichen Leistungen auf dem Gebiete der Baustatik und des Brückenbaues sind in ihrer Art klassisch und sein Name wird noch lange mit diesen Arbeiten verknüpft bleiben.

Hermann Schwyzer war vor allem anderen ein Mensch, lieb, gut und rein, einfach und bescheiden. Er war ein treuer Freund, ein aufrichtiger Kollege und ein pflichtbewusster Lehrer. Der Verewigte ruhe in Frieden. Er hat ihn durch sein Wirken und Schaffen wohl verdient. Gott habe ihn selig!

I. A. El-Demirdash

† **Jean J. A. Bourgeois,** Ing. méc. S. I. A., G. E. P. — Avec Jean Bourgeois vient de disparaître le premier membre d'un petit groupe d'amis de langue française de la volée 1926 à 1930 de la Section Ingénieurs mécaniciens et électriciens du Poly. En novembre dernier encore, notre regretté collègue assistait à la réunion de notre groupe, dans une atmosphère de franche et gaie camaraderie, à laquelle lui aussi avait visiblement trouvé le plus grand plaisir. Et pourtant, ce départ, dans toute sa soudaineté, ne fut pas la conséquence d'un accident, mais bien l'aboutissement d'une maladie, d'une maladie foudroyante, il est vrai.



PROF. DR. H. SCHWYZER

Ingenieur

1878

1957