

Spiess, Paul

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **77 (1959)**

Heft 27

PDF erstellt am: **20.05.2024**

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.



HARTMANN EGG

El.-Ing.

1871

1959

(als Konkurrenzvorschlag zum Bau des Hauenstein-Basis-tunnels) bearbeitet.

1911 folgte Egg als überzeugter Befürworter der niederfrequenten Einphasentraktion einer Berufung als Direktor der Bergmann-Elektrizitätswerke Berlin. In die Zeit seiner achtjährigen Tätigkeit bei diesem Unternehmen, das mit Siemens-Schuckert und der AEG auf dem Gebiet der Vollbahn-Elektrifizierung als führend galt, fallen die Leitungsanlagen der Mittenwaldbahn, der Strecke Bitterfeld-Leipzig und mehrerer schlesischer Gebirgsbahnen, alle der nachmaligen Deutschen Reichsbahn gehörend. Alle diese Linien sind mit dem später bei den SBB angewandten Stromsystem ausgerüstet. Auch in der Herstellung von elektrischen Triebfahrzeugen war diese Firma mit Schnellzugs- und Güterzugs-Lokomotiven bis zu 3000 PS Leistung hervorgetreten. Seine umfassende Tätigkeit führte H. Egg auch wiederholt in die Türkei, wo er sich trotz seiner ausserordentlich starken Inanspruchnahme die türkische Sprache in Wort und Schrift aneignete. Die unbefriedigende Entwicklung der politischen Verhältnisse in Deutschland nach dem ersten Weltkrieg sowie sein Wunsch, seine reiche Berufserfahrung der Heimat zur Verfügung zu stellen, führten ihn 1919 in die Schweiz zurück.

Die SBB hatten auf Grund der Empfehlungen der bereits 1904 ins Leben gerufenen Studienkommission für den elektrischen Bahnbetrieb im Jahre 1911 eine ihrer Generaldirektion angegliederte Abteilung für Elektrifizierung geschaffen. Egg hatte sich schon während seiner Tätigkeit bei der Firma Alioth als ständiger Mitarbeiter der genannten Kommission sehr aktiv beteiligt und diese Funktion auch in seiner Stellung in Berlin weiter ausgeübt. Emil Huber-Stockar sicherte sich die überaus wertvolle Mitarbeit von Egg, der im Oktober 1919 nach Bern übersiedelte und sich mit unermüdlichem Eifer und grosser Umsicht und Hingabe an die Lösung der ihm anvertrauten Aufgaben machte. In seinem Arbeitsbereich lagen neben den die Energieerzeugung und -verteilung betreffenden Studien allgemeiner Natur die Projektierung und Ausführung der elektromechanischen Ausrüstung der Kraftwerkzentralen und Unterwerke. Seinen Mitarbeitern schenkte er volles Vertrauen; mit seiner grundgütigen Natur verband sich eine strenge Auffassung von Pflichtgefühl und ein ausgesprochener Gerechtigkeitssinn.

Nachdem die grossen Bauaufgaben ihrem Ende entgegengingen, sah man Egg Mitte 1925 nur sehr ungern scheiden, als er bei der Maschinenfabrik Oerlikon die Stelle des technischen Direktors übernahm. Neben den vielseitigen Obliegenheiten, welche die Leitung der Konstruktionsabteilungen und des Fabrikbetriebes einer weltumspannenden Firma mit sich bringt, widmete sich Egg mit besonderer Liebe und Fachkenntnis dem Ausbau des Forschungswesens. Es war für ihn eine Genugtuung, dass sein Sohn Gotthard Egg bei der MFO in leitender Stellung weiterwirkt.

Alioth in Münchenstein die Bahnabteilung zu gründen, deren Direktor er im Jahre 1906 wurde. Unter seiner Leitung hat diese Firma die Stromerzeugungs- und Verteilungsanlagen, die Fahrleitungen und das elektrische Rollmaterial hauptsächlich folgender Bahnen gebaut: Birs-eckbahn, Birsigtalbahn, Grey-erzerbahnen, Wengernalp-bahn (Elektrifizierung), Ber-ninabahn, Montreux-Ober-landbahn, Monthey-Cham-pérybahn, Altstätten-Gaisbahn sowie verschiedene Drahtseilbahnen. Ferner wurde damals die Vollbahnversuchsstrecke Cannes-Grasse der PLM sowie Elektrifizierungsprojekte der BLS, der Rh.B. und der alten Hauensteinlinie der SBB

Mit 64 Jahren zog sich Hartmann Egg im Jahre 1931 ins Privatleben zurück, um seinen Lebensabend in stiller Abgeschiedenheit im Kreise seiner Familie, die ihm so sehr am Herzen lag, zu verbringen. Mit seiner Frau, die ihm drei Kinder schenkte, verband ihn eine über 60 Jahre währende überaus glückliche Lebensgemeinschaft.

Mit berechtigter Genugtuung nahm er im Jahre 1942 an der anlässlich der Aufnahme des elektrischen Betriebes auf der ehemaligen Versuchsstrecke Seebach-Wettingen veranstalteten Feier zur Ehrung der Veteranen des elektrischen Vollbahnbetriebes in Zürich (siehe «Bulletin des SEV» 1942, Nr. 6) teil. Den beiden Fachverbänden S. I. A. und SEV blieb er bis in sein hohes Alter ein treues Mitglied, wenn er auch im aktiven Vereinsleben bei seiner vornehmen Be-scheidenheit wenig in Erscheinung trat.

Als Mensch von hoher Geistesbildung befasste er sich viel mit weltanschaulichen, philosophischen und astrono-mischen Problemen. Bei der ihm innewohnenden tiefen Religiosität suchte er stets im Mitmenschen das Gute zu erkennen. Die durch die beiden Weltkriege verursachten Zerfallserscheinungen der Menschheit bedrückten ihn sehr, so dass er sich immer mehr in sich selbst zurückzog. Wer mit ihm in Berührung kam, wird sich stets dankbar seiner erinnern und ihm ein gutes Andenken bewahren. Er ruhe im Frieden!
A. Dudler

† **Andreas N. Hadjikyriacos**, dipl. Ing.-chem. G. E. P., von Hermoupolis (Insel Syra), geb. am 11. Nov. 1876, Eidg. Polytechnikum 1894 bis 1899, Präsident und Generaldirektor der Allg. Zement-Gesellschaft in Athen, Ehrenpräsident des Verbandes der Griechischen Industriellen, ist am 13. Juni in die Ewigkeit abberufen worden.

† **Paul Spiess**, Masch.-Ing. S. I. A., G. E. P., von Uh-wiesen und Zürich, geb. am 25. März 1882, Eidg. Polytech-nikum 1901 bis 1905, von 1911 bis 1932 Oberingenieur im Dampfturbinenbau bei Escher Wyss und seither als beraten-der Ingenieur in Zollikon, ist am 23. Juni nach langem Leiden zur ewigen Ruhe eingegangen.

Buchbesprechungen

Bauhandbuch 1959 (80. Jahrgang des früheren Bauka-landers). Redaktion Dr. W. Hauser. 836 S., Taschenformat. Preis geb. 17 Fr. **Anhang 1959** zum Bau- und Ingenieurhand-buch. 712 S. Preis geb. 14 Fr. Zürich 1959, Verlag Schweizer Druck- und Verlagshaus AG.

Inhalt, Umfang und Ausstattung dieser bewährten Handbücher (vgl. die Besprechungen in SBZ 1953, S. 299; 1954, S. 414; 1955, S. 353; 1956, S. 403; 1958, S. 504) sind seit letztem Jahr unverändert, jedoch hat man die Richt-preise auf den neuesten Stand gebracht. Das zweibändige Ingenieurhandbuch soll erst in etwa drei Jahren neu auf-gelegt werden.
Red.

Längskräfte im Eisenbahngleis. Von J. Wattmann. An-hang von F. Birmann. 234 S. mit Abb. und Tafeln. Darm-stadt 1957, Otto Elsner Verlagsgesellschaft. Preis geb. Fr. 21.80.

Ein interessantes und wertvolles Handbuch, insbeson-dere auch für die bauausführenden Organe. Der Anhang be-handelt Erfahrungen der Deutschen Bundesbahn mit dem durchgehend geschweissten Gleis. J. Wattmann hat schon seit über 30 Jahren massgebliche Studien auf dem Gebiet des Längsschienenoberbaus betrieben und viele praktische wie auch theoretische Abhandlungen hierüber veröffentlicht.

Das Buch ist das Ergebnis langjähriger Untersuchungen und Erfahrungen. Der Schienenstoss bleibt der schwächste Punkt im Gleis, er verlangt die häufigste Stopfarbeit, er bildet die Hauptursache der vorzeitigen Schienen-Kopf-abnutzung, hervorgerufen durch die beim Befahren unvermeid-lich auftretende Schlagwirkung, ganz gleichgültig, ob dem Stoss Doppelschwellen unterlegt sind, oder ob er fliegend angeordnet wird. Daher auch das Bestreben aller Eisen-bahnverwaltungen, die Zahl der Stosslücken zu vermindern, was früher nur durch die Erhöhung der Walzlängen der Schienen möglich war. Heute spielen das Langschienengleis