Bourgeois, Jean J.A.

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 15

PDF erstellt am: **24.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

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 pneubereiften Rädern, elektrischen Bremsen und Kupplungen 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 grosser Publizität zu treten, die Lebensaufgabe, die ihm die Vorsehung zugedacht, 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 Gustavsburg, 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 Brückenbaubureau 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.

PROF. DR. H. SCHWYZER

Ingenieur

1878 1957

Vor einigen Jahren zwang ihn sein Alter, sich von der Professur zurückzuziehen, nachdem ein jüngerer, an der ETH wissenschaftlich und in verschiedenen europäischen Stahlbaufirmen 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 liebgewordenen 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 unermüdlich 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.

J. J. A. BOURGEOIS

Ing. méc.

1906 1957

Né le 7 décembre 1906 à Genève, Jean Bourgeois connut dès son plus jeune âge l'infortune de perdre son père, alors Directeur technique de la Lonza. Il passa toute son enfance dans sa ville natale, y suivit les écoles et le collège jusqu'à sa maturité. Puis ce furent, sur les traces de son père, les années d'étude au Poly, comme ingénieur mécanicien, avec l'intermède usuel de la pratique d'atelier et le début dans la carrière durant les dures années de la crise économique commençante. Il occupa différents postes dans diverses sociétés en Suisse, collabora entre autre avec le Professeur Fischer dans l'AFIF naissante. Cette première période mit déjà en évidence les qualités de travailleur infatigable par amour passionné de son métier qui devaient aller en s'accentuant toujours davantage.

Le 4 janvier 1937 marqua la fin de cette période de formation et de tâtonnements par son entrée au service de Brown Boveri. Il passa successivement à la plate-forme d'essais des machines thermiques et au département de vente des turbines à vapeur à Baden, puis partit brusquement, quelques mois à peine après s'être marié, pour Alexandrie auprès du représentant de cette même maison. Il y resta beaucoup plus longtemps qu'il ne l'avait jamais pensé, un peu par la force des circonstances (on était en pleine guerre), beaucoup par intérêt pour une tâche professionnelle qui l'absorbait et le passionnait, malgré ou à cause de toutes les difficultés qu'elle comportait. Et il se mit aussi petit à petit à s'intéresser à toute la culture de ce pays, à l'étudier et à l'assimiler, sachant toujours intéresser ses interlocuteurs par son érudition et jouant un rôle actif dans la colonie suisse d'Alexandrie.

Il y a très sensiblement une année qu'il se vit confier toujours par Brown Boveri la fondation et la direction d'un bureau technique à Beyrouth, avec la mission de veiller aux intérêts de BBC et de seconder ses représentants locaux dans les nombreux pays du Moyen-Orient. Avec le zèle qu'il mettait dans tout ce qu'il entreprenait, il se lança à fond dans cette tâche pour laquelle il était tout particulièrement destiné et les premiers succès ne se firent pas attendre. Malheureusement un mal sournois et implacable vint le terrasser en pleine activité et c'est un homme dont l'organisme était déjà brisé que ses amis virent arriver à Kloten fin janvier, prévenus par un télégramme laconique dont le sens profond ne pouvait les leurrer. Effectivement un mois plus tard, le 25 février, notre camarade s'éteignait après avoir supporté avec vaillance ces jours pénibles, soutenu et encouragé par la présence à son chevet de sa proche famille. Qu'il nous soit permis ici d'adresser à son épouse et à ses deux orphelins l'expression de nos condoléances émues et de notre profonde sympathie.

P. Waldvogel

BUCHBESPRECHUNGEN

Neue Läden. Läden, Kaufzentren, Kaufhäuser. Zwei Bände. Von *Konrad Gatz* und *Fritz Hierl*. 614 S. Din A 4 mit Zeichnungen und Tafeln. München 1956, Verlag Georg D. W. Callwey. Preis geb. 87 DM.

Das von den gleichen Autoren 1950 verfasste zweibändige Werk «Läden» wurde nach seiner zweiten Auflage völlig neu bearbeitet. Die vorliegende Ausgabe ist auf Grund des Bedürfnisses entstanden, möglichst viele neue Läden zur Darstellung zu bringen. Die Abbildungen, Werkzeichnungen und Beschreibungen sind ausgezeichnet geraten; sie vermitteln dem Leser einen guten Einblick in den gegenwärtigen Stand des Ladenbaus. Im ersten Band sind die theoretischen Grundlagen von der Planung bis zur Ausstattung verschiedenster Läden sowie die betrieblichen Voraussetzungen für Raumanlage und Einrichtung wichtiger Detailgeschäfte mit den Konstruktions- und Ausstattungsdetails zusammengetragen und durch viele, meistens gut ausgewählte Bilder ergänzt. Der zweite Band enthält ausschliesslich Werkzeichnungen zu Ladenfronten und Raumeinbauten und Konstruktionsblätter zu Ladenmöbeln in den Masstäben 1:5 bis 1:50, alle nach einheitlicher Darstellungsnorm sehr sauber gezeichnet und übersichtlich angeordnet.

Das Werk zeichnet sich durch Gründlichkeit und schöne graphische Gestaltung aus. *H. M.*

Die Sitterbrücke bei Bischofszell. Von *Albert Knoepfli*. 60 S., 33 Abb. Bischofszell 1956, Verlag Buchdruckerei A. Salzmann-Schildknecht. Preis geh. 3 Fr.

Dem thurgauischen Konservator Albert Knoepfli ist eine Monographie der Bischofszeller Sitterbrücke zu verdanken, welche dieses Bauwerk auch in seiner Vorgeschichte und seit seinem Entstehen im Jahre 1811 zur thurgauischen Rechts- und Finanzgeschichte sowie zur allgemeinen Historie in Beziehung setzt. Besonders Wertvolles vermittelt Knoepfli in einer weit über das Beispiel von Bischofszell hinausgreifenden systematischen Würdigung historischer Holz-Brückenbaukunst und in einem reichen Quellen- und Literaturverzeichnis.

Während allein schon der technisch-historische Gehalt dieser Publikation das Interesse eines über den Fachbereich von Ingenieuren, Architekten und Zimmerleuten hinausgehenden Kreises verdient, mögen auch die vom Autor überzeugend vorgebrachten Beweggründe zur Erhaltung der Sitterbrücke von Bischofszell in unserem Lande weit herum gehört werden. Die vom thurgauischen Konservator unternommenen Bestrebungen zur Rettung der Sitterbrücke Bischofszell werden von namhaften Persönlichkeiten — meist als Vertreter kultureller Vereinigungen — unterstützt. Dass die Bemühungen dieses Gremiums nicht ohne Berechtigung sind, erweist sich, neben der Eigenart der Sitterbrücke — die ein heute nur mehr selten vorhandenes holzbauliches System aufweist — auch aus dem Umstande, dass schon eine Anzahl solcher Brücken aus zumeist anfechtbaren Gründen dem modernen Strassenverkehr geopfert worden sind. Darin erweist sich, «wie wenig Verständnis jenen Baudenkmälern gegenüber gezeigt wird, die zugleich Marksteine in der Geschichte der Technik sind. Es fehlt weitherum in nur technisch orientierten oder besser verorientierten Menschen an einem Resonanzboden für das Historische. Dieser Verlust des historischen Denkens trägt mit einen Teil der Schuld an der langen Liste geschlissener Holzbrücken».

Die aussergewöhnliche Schrift Knoepflis ist in vier Kapitel aufgeteilt: Rechts- und Finanzgeschichte, Baugeschichte, Lob der Zimmermannskunst, Was nun? Jedes dieser sich auf eine reiche Dokumentation stützenden interessanten und lehrreichen Kapitel wäre einer besonderen Würdigung wert und kennzeichnet den Verfasser der Schrift als berufensten Inhaber seines Amtes.

Im Abschnitt «Lob der Zimmermannskunst» gibt der Autor zuerst einen Ueberblick auf die Entwicklung des Holzbrückenbaus, hervorhebend, dass leider dessen systematische Geschichte einschliesslich der allgemein-geschichtlichen, der ökonomisch-wirtschaftsgeographischen und der konstruktiven Motive wie auch einer kunstgeschichtlichen Würdigung der Holzbrücken als Baudenkmäler noch nicht geschrieben ist. In der dargestellten Entwicklung von den einfachen Balken- und Jochbrücken über die Spreng- und Hängewerkbrücken zu den Bogenbrücken sind die Zwischensysteme nicht enthalten. Von den genannten Brückentypen führt die Schrift heute noch bestehende Beispiele auf. Nach einer Beschreibung der fünf alten thurgauischen Holzbrücken, die die Thur überspannten, gibt der Verfasser einen lehrreichen Exkurs über Bogentragwerke von Traian bis Grubenmann, um schliesslich auf die Sitterbrücke bei Bischofszell einlässlich zu sprechen zu kommen.

Manch allgemein Gültiges und für uns Nachfahren nicht unbedingt Schmeichelhaftes enthalten die Ausführungen von Konservator Knoepfli im Schlusskapitel «Was nun?». Doch lassen wir den Verfasser — mit Bezug auf die Sitterbrücke — selbst sprechen: «Rund hundert Jahre genügt die Brücke den Anforderungen. Sie zeugt von schweizerischer altüberlieferter Zimmermannskunst, die gerade in jenen Jahren dem Heimatlichen der Landschaft, schon rein materialgemäss, zu einer letzten schönen Blüte verholfen hat. Einer Zimmermannskunst, die aus der Erfahrung und Tradition mehr schöpfte als