

**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. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 21.12.2024

**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 Kohlfirstunnel 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 aussichtslosem Posten seine persönliche Ansicht zu verteidigen.

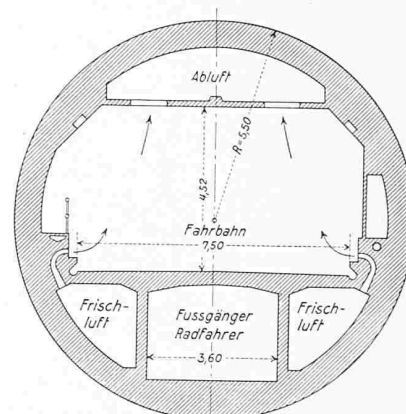
## MITTEILUNGEN

**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 ähneln<sup>1)</sup>. 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 Wagenbauabriken 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 Diesel- 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. Goicoechea 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 Raucherabteil 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 Sonderchrift orientiert das Bauministerium der japanischen Regierung über Projekt und Bau eines Tunnels, der die Shimonoseki-Strasse zwischen Shimonoseki an der Südwestspitze der japanischen Hauptinsel und Moji auf der Insel Kyushu unterfährt. Zwischen beiden Städten bestehen bisher Schiffsverbindungen sowie zwei Eisenbahntunnel. Die Arbeiten am neuen Strassentunnel 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 Radfahrern und 77 000 Fussgängern erwartet. Einige technische Daten: 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 Radfahrer (Zugang mittels Aufzügen an den Küsten), Lichthöhen 4,50 m über Fahrbahn, 2,53 m über Radfahrer- und Fussweg, grösstes Gefälle 4%, Kurvenradius 500 m, aufwärts gerichtete Querlüftung, Tunnelausbau in Beton, Tiefe unter mittlerem Wasserspiegel 48,43 m, vier Entlüftungsschächte, voraussichtliche Kosten, einschliesslich der Anschlüsse, 15 200 000 \$.



Tunnelquerschnitt 1 : 200

Der Kanmon-Tunnel wird der längste Meeresstrassentunnel der Welt sein, zugleich auch der tiefste unter Wasserspiegel, der zweitlängste Unterwassertunnel und der drittlängste 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, Feuerlöschrichtungen, Aufzügen, Verkehrssignalen usw. ausgerüstet. Projekt 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 vorausseilend, 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 m<sup>3</sup> Gas zum Preis von 25 Rp., d. h. gleichviel wie schon 1894 verlangt wurde. Einen prägnanten techni-