Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 77 (1959)
Heft: 25

Nachruf: Correvon, René

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: 16.07.2025

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

Enge, Kantonale Verwaltungsgebäude Walche, Rentenanstalt, Spital Neumünster, Pflegerinnenschule, verschiedene Schulhäuser, Quaibrückenumbau, Hirschengrabengestaltung und eine grosse Zahl Einfamilienhäuser.

An gegen hundert Architekturwettbewerben amtete ich als Preisrichter. Eine Fülle von Anregungen boten mir diese vielfältigen Bauaufgaben unseres Landes. Im Februar 1950 starb Werner. Meine Söhne Kurt und Hans traten da in die Stapfen von Onkel und Vater.

Liebe Nachfahren, die ihr unsere Bauten noch besehen müsst, seid gnädig mit Euerm Urteil und reiht unsere Bausünden in die Zeit ein, in der sie entstanden sind!

Als Rückblick: Viel haben wir gebaut. Das Bewusstsein, das Letzte ausgegeben zu haben, brachte uns die Genugtuung bei der Fertigstellung der Arbeit. Die Begeisterung, mit der wir an unsere Aufgabe herantraten und die innere Freude bei einer anerkannten Bauübergabe waren die Höhepunkte in unserem Berufsleben.

Zurückgezogen im Kreise meiner Familie und einiger weniger Freunde verbrachte ich einen geruhsamen Lebensabend.

† **René Correvon,** Ing. S. I. A., G. E. P., von Cuarny VD und Genf, geb. am 4. Okt. 1877, Eidg. Polytechnikum 1895 bis 1899, ist am 27. April 1959 gestorben. Anfänglich im Bahnbau tätig, arbeitete er nachher drei Jahre lang an Wasserkraftanlagen der Lonza, wurde 1911 Direktor der Berninabahn und betrieb von 1921 an Studien über Flusschifffahrt. 1924 trat er in die Dienste der SBB für den Bau des Bahnhofs Cornavin und der Verbindungsbahn nach La Praille, um 1950 zum Genfer Département des Travaux publics hinüberzuwechseln.

† **Alfred Lüthy,** dipl. Masch.-Ing. S. I. A., G. E. P. von Basel, geb. am 24. Sept. 1873, Eidg. Polytechnikum 1893 bis 1897, anfänglich in Zürich, Brüssel und Manchester tätig und seit 1907 in seiner Heimatstadt niedergelassen, ist dort am 9. Juni gestorben. Unser treuer Vereinskollege hat in Basel von 1910 bis 1954 sein eigenes Ingenieurbüro betrieben.

Mitteilungen

Vom Verkehrshaus der Schweiz in Luzern. In der Nacht vom 10./11. Juni sind 19 historische Fahrzeuge sowie einer der neusten Einheitswagen der SBB, insgesamt 400 t Rollmaterial, unter Benützung der Gotthardlinie sowie eines provisorisch erstellten Hilfsgleises vom Depot Luzern in das 1955 bis 1959 errichtete Verkehrshaus der Schweiz übergeführt worden. Darunter befanden sich die Lokomotive «Genf» der Schweiz. Centralbahn, erbaut 1858 durch Kessler, Esslingen (Gewicht 47 t, Leistung 258 PS, Höchstgeschwindigkeit 60 km/h), eine Rangier-Tenderlokomotive der Gotthardbahn, erbaut 1881 durch die SLM Winterthur (15 t, 93 PS, 50 km/h), eine Mallet-Lokomotive der Schweiz. Centralbahn, erbaut 1893 durch Maffei, München (59 t, 488 PS, 55 km/h), eine Einphasen-Wechselstrom-Lokomotive für die Versuchsstrecke Seebach—Wettingen, erbaut 1904 von der Maschinenfabrik Oerlikon und der SLM (40 t, 400 PS, 60 km/h), eine Drehstrom-Lokomotive der Burgdorf-Thun-Bahn, erbaut 1899 durch Brown Boveri & Cie. und die SLM (30 t, 300 PS, 50 km/h). Unter den ausgestellten Fahrzeugen seien weiter genannt: eine Zahnrad-Lokomotive der Vitznau-Rigibahn, System Riggenbach, gebaut 1873 von der SLM (15 t, 196 PS, 7,5 km/h) sowie eine Rekonstruktion der Lokomotive «Limmat» der «Spanischbrötlibahn», gebaut 1847 von Emil Kessler, Karlsruhe (35,5 t, 185 PS, 40 km/h). Ein Besuch dieser ständigen Schau, die auf 10 000 m² Fläche Bau, Betrieb und Technik unserer Verkehrsträger (Eisenbahn, Auto, Schiff, Flugzeug, Nachrichtenübermittlung) in ihren geographischen, historischen, wirtschaftlichen und technischen Zusammenhängen zeigt, ist sehr zu empfehlen. Sie soll am 1. Juli feierlich eröffnet werden.

Planung des schweizerischen Hauptstrassennetzes. Am 27. Mai 1959 hielt die Kommission des Eidg. Departements des Innern für die Planung des Hauptstrassennetzes unter der Leitung von Nationalrat S. Brawand ihre 18. Sitzung ab. Zur Behandlung stand unter anderem im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens eine nochmalige begutachtende Prüfung der Linienführung für die Autobahn Zürich—Pfäffikon SZ im Raum Horgen-Oberrieden. Die Kommission stellte fest, dass in bautechnischer und verkehrstechnischer Hinsicht die sogenannte mittlere Variante nach wie vor als die günstigste betrachtet werden muss. Sie anerkennt aber, dass wichtige regionalplanerische Gründe, so insbesondere hinsichtlich der landwirtschaftlichen Nutzung und der künftigen baulichen Entwicklung, zugunsten der obern Variante sprechen. Vom gesamtschweizerischen Standpunkte aus genügen beide Varianten den Anforderungen, die an eine Fernverkehrsstrasse gestellt werden müssen. Die Kommission hat indessen keinen Anlass, auf ihren Bechluss vom 29. März 1957 betreffend die Linienführung einer Strassenverbindung zwischen Zürich und Chur zurückzukommen. Sie hat aber, sofern die endgültige Wahl auf das obere Trasse fällt, gegen einen solchen Beschluss der Behörden nichts einzuwenden. Als Hauptgeschäft bereinigte die Kommission den vierten Teil ihres ausführlichen Schlussberichtes an das Eidg. Departement des Innern, der die Strassenverbindungen über die Alpen zum Gegenstand hat. Damit hat sie nunmehr fünf von den vorgesehenen sechs Teilen ihrer ausführlichen Berichterstattung genehmigt. Der noch nicht behandelte Band, der die Fragen der städtischen Expresstrassen als Verbindungsstrecken der Autobahnen erläutert, soll ebenfalls noch im Laufe dieses Jahres verabschiedet werden.

Orientierung der Maturanden über die technischen Berufe. Schon zum dritten Mal führten die Ingenieure der Industrie der S. I. A.-Sektion Zürich Orientierungen der Maturanden in Verbindung mit Fabrikbesichtigungen durch. Teilgenommen haben alle Maturanden-Klassen mit Lehrern der kantonalen Mittelschulen (Literargymnasium, Realgymnasium, Oberrealschule), sowie des Juventus-Instituts, des Freien Gymnasiums und des Tschulokinstituts. In vier Gruppen von je rd. 40 bis 60 Maturanden wurden die Werkstätten der Maschinenfabrik Oerlikon, der Werkzeugmaschinenfabrik Oerlikon Bührle & Cie., der Micafil AG. und der Standard Telephon und Radio AG. unter kundiger Führung besichtigt, nachdem Fachleute dieser Firmen über die einzelnen Abteilungen und Erzeugnisse berichtet hatten. Anschliessend offerierten die Firmen einen Imbiss, bei welchem Fragen beantwortet und auch der menschliche Kontakt gepflegt wurden. Den Firmen sei für die freundliche Aufnahme auch hier bestens gedankt! Das Interesse für solche Einblicke in das industrielle Leben ist unter den Maturanden und insbesondere auch unter den Lehrern der verschiedensten Disziplinen in erfreulicher Weise stark gestiegen, was sich schon in der grösseren Teilnehmerzahl äusserte. Auch jene, die keine technischen Berufe wählen, begrüssen die ihnen gebotene Möglichkeit, sich über das Geschehen in der Arbeitswelt der Techniker ein sachliches Bild machen zu können, was sich später nicht nur für die Industrie, sondern auch für Volk und Land vorteilhaft auswirken wird. Wir danken auch den Kollegen der F. I. I.-Gruppe Zürich, die diese Besichtigungen vorbereitet und die Maturandenklassen begleitet hatten.

Gefahren bei Sprengarbeiten im Tiefbau. Wie die «Schweiz. Blätter für Arbeitssicherheit», herausgegeben von der SUVA, in Nr. 21 vom Mai 1959 mitteilen, wird der «Verordnung über die Unfallverhütung bei Sprengarbeiten» vom 24. Dez. 1954 oft zuwidergehandelt.. Die meisten Unfälle sind auf Nachlässigkeit und Disziplinlosigkeit zurückzuführen, und zwar von seiten der Betriebsleiter, Bauführer, Poliere, Vorarbeiter sowie der Arbeiterschaft. Im Jahre 1958 explodierten in 11 Fällen angebohrte Restladungen, wobei insgesamt 48 Personen schwere Verletzungen davontrugen und drei den Tod fanden, und in 17 Fällen gaben Fehler beim Handhaben, Befördern, Laden oder Zünden der Sprengstoffe Anlass zu Explosionen, bei denen insgesamt 19 Arbeiter verletzt und vier getötet wurden. Anhand einer grössern Zahl von Beispielen wird gezeigt, wie und weshalb sich die Unfälle ereigneten und wie sie sich hätten vermeiden lassen.