

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 77 (1959)  
**Heft:** 27

**Nachruf:** Egg, Hartmann

### **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:** 03.04.2025

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

Kompressors gesunken ist und sich das Rückschlagventil 27 in der Druckluftleitung geschlossen hat. Dadurch wird die Druckwelle vom Kompressor ferngehalten. Die Druckleitung bleibt mit Druckluft gefüllt, so dass sie bald wieder einsetzenden Bedarf genügen kann. Und schliesslich verhindert das vorzeitige Schliessen der Rückschlagklappe ein hartes Zuschlagen mit entsprechenden übermässigen Beanspruchungen. Das Ventil 10 stellt sich nachher so ein, dass das Pumpen verhindert wird. Zugleich passt sich die Drehzahl der Gruppe durch die Wirkung der Organe 19, 22 und 4 dem verringerten Bedarf an.

Beim Hochofenbetrieb verändert sich der Luftbedarf weniger schroff. Dementsprechend wird das Differenzierrelais ausgeschaltet; an seine Stelle tritt das Relais 13, das aus der von 14 übermittelten Druckdifferenz die Quadratwurzel auszieht und diesen Wert, der im wesentlichen gleich dem durch die Leitung A B geförderten Luftvolumen ist, auf die Sollwertverstellung des Druckreglers 9 wirken lässt. Wenn die Luftmenge in die Nähe der Pumpgrenze absinkt, öffnet das Ventil 10. Im normalen Hochofenbetrieb wird wie im Konverterbetrieb auf konstanten Luftdruck bei B geregelt, der über die Organe 17, 18, 19, 22, 4 auf die Drehzahl der Gruppe wirkt. Ein Dreiweghahn 11 erlaubt, den Sollwert von Hand zu beeinflussen.

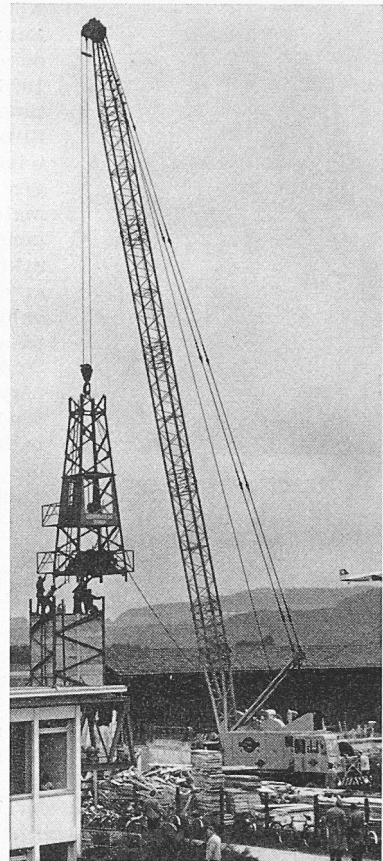
Die beschriebene Anlage soll noch im Laufe des Jahres 1959 in Betrieb kommen. Dabei dürften interessante Erfahrungen gesammelt werden können.

Adresse des Verfassers: Prof. Dr. P. Profos, Büelweg 11, Winterthur.

## Mitteilungen

**100 Jahre Deutscher Verein von Gas- und Wasserfachmännern.** Als der DVGW im Jahre 1859 in Frankfurt am Main gegründet wurde, standen die Gas- und Wasserversorgungen noch am Anfang ihrer Entwicklung. Der Zusammenschluss bezweckte ursprünglich Aussprachen über fachliche Fragen sowie kollegialen Erfahrungsaustausch. Bald kam die Bearbeitung besonderer Aufgaben in Kommissionen hinzu, deren Ergebnisse in Form von Merkblättern und Richtlinien zu Händen der Mitglieder sowie teilweise auch einer breiteren Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt wurden. Man wollte auf diese Weise zu einer einwandfreien und gefahrlosen Versorgung beitragen. Beim Gas lag das Schwergewicht der Vereinsarbeit anfänglich auf den Verfahren und Apparaturen zum Erzielen einer hochwertigen Gasbeschaffenheit. Später verschob es sich auf die Gebiete der Fortleitung, der Verteilung und der Anwendung. Während das Gas ursprünglich nur der Beleuchtung diente, ist es mehr und mehr zum Energieträger für Koch- und Heizzwecke geworden. In neuester Zeit traten wieder Erzeugungsprobleme in den Vordergrund (neue Verfahren, andere Gaszusammensetzung, andere Ausgangsstoffe wie Oel, Raffineriegas, Erdgas). Auf dem Gebiet der Wasserversorgung lagen die Hauptaufgaben ursprünglich bei der Förderung und Verteilung. Allmählich wurde die Beschaffung zum Problem. Die Erschliessung grosser Grundwasservorkommen stellte grosse Aufgaben. Diese werden neuerdings ergänzt durch die Aufbereitung von Oberflächenwasser, namentlich auch aus Seen und Flüssen. Forschung, Ausbildung und Weiterbildung des Nachwuchses sind wichtige Vereinsarbeiten, die namentlich im Institut für Gastechnik, Feuerungstechnik und Wasserchemie geleistet wird. Für technische Arbeiten bestehen Haupt- und Sonderausschüsse. Der Verein zählte Ende 1958 1396 persönliche Mitglieder, 873 Werke sowie 468 Firmen und Organisationen. Gemeinsam mit dem Verband der deutschen Gas- und Wasserwerke (VGW), der Wirtschaftlichen Vereinigung Deutscher Gaswerke AG (WV), der Zentrale für Gasverwendung (ZfG) und der Abwassertechnischen Vereinigung (ATV) führt er als Vereinsorgan die sehr gut redigierte Zeitschrift «Das Gas- und Wasserfach» unter der Schriftleitung von Dipl.-Ing. R. Seipenbusch und Oberbaurat W. Ebner, Stuttgart N., Druck und Verlag: R. Oldenbourg, München 8. Wir beglückwünschen den DVGW zu seinem Jubiläum und wünschen ihm auch weiterhin ein segensreiches Wirken.

**Der grösste Lastwagenkran** ist der englische, dreiaxige Colles-Kran, der kürzlich von der Robert Aebi AG., Zürich, importiert wurde. Er wiegt 37 t, sein längster Ausleger misst 44 m. Er hat für alle Bewegungen diesel-elektrischen Antrieb und ist trotz seines wuchtigen Unterbaues sehr beweglich. Daher eignet er sich besonders für Katastrophenhilfe oder auch für die schnelle Montage von Turmdrehkränen. Unser Bild zeigt ihn beim Aufsetzen des 3,5 t schweren Kabinenzwischenstückes eines Portalkrans. Die ganze Montage wurde von der Eigentümerin des Kranes, der G. Stiefel AG., Zürich, in einem Tag durchgeführt, während das bisherige Montagenadelverfahren bis zu einer Woche Zeit benötigt.



**Kraftwerkprojekte in Nordkalifornien.** Zur Zeit sind umfangreiche Arbeiten im Gange, um den gegen den Stillen Ozean abfliessenden Trinity River an mehreren Stellen zu stauen und das Wasser über einen 17 km langen Stollen in das Sacramentotal zu führen, wo es vorwiegend für die Bewässerung dienen soll. Der Höhenunterschied von 450 m zwischen den beiden Tälern erlaubt eine Kraftgewinnung in mehreren Stufen. Das Hauptbauwerk des Gesamtprojektes ist der Trinity Dam, ein Erddamm von 164 m Höhe und 23 Mio m<sup>3</sup> Inhalt. Allein an dichtem Kernmaterial werden 7 Mio m<sup>3</sup> benötigt. Bei den gegebenen geologischen und topographischen Verhältnissen erwies es sich als am wirtschaftlichsten, dieses Material aus 3200 m Entfernung bei etwa 400 m Höhenunterschied von der Gewinnungsstelle zum Einbauplatz mittels eines gewaltigen Bandförderers zu transportieren, der täglich bis zu 20 000 m<sup>3</sup> leisten kann. Die gesamte Länge ist in neun unterschiedliche Abschnitte unterteilt mit Gefällen bis zu 25 %. Besonderes Studium erforderten die Konstruktion des Bandes und der Umschlagstellen sowie die Organisation der Zu- und Abfuhr und der Zwischenlagerung an den Bandenden. Einzelheiten beschreibt «Eng. News-Record» vom 16. Okt. 1958.

## Nekrologe

† **Hartmann Egg.** Am 14. März starb in seinem trauten Heim in Thalwil Hartmann Egg, der den grössten Teil seiner erfolgreichen Berufstätigkeit der Elektrifizierung der Bahnen des In- und Auslandes gewidmet und darin Bedeutendes geleistet hat.

Geboren in Rüslikon ZH am 1. März 1871, verlebte er im Kreise mehrerer Geschwister eine schöne Jugendzeit. Nach Absolvierung der Kantonsschule in Zürich bezog er das Eidg. Polytechnikum und beendete seine Studien als Elektroingenieur an der Technischen Hochschule Darmstadt bei Geh.-Rat Prof. Dr. Kittler. Bereits die ersten vier Jahre seiner praktischen Tätigkeit lenkten ihn auf den Bau elektrischer Strassenbahnen in Mülheim an der Ruhr und Witten. Im Jahre 1899 kehrte er in die Schweiz zurück, um bei





HARTMANN EGG

El.-Ing.

1871

1959

(als Konkurrenzvorschlag zum Bau des Hauenstein-Basistunnels) 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 angeeignete. 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 unermüdelicher 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 weiterwirkte.

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 Bescheidenheit wenig in Erscheinung trat.

Als Mensch von hoher Geistesbildung befasste er sich viel mit weltanschaulichen, philosophischen und astronomischen 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 Uhwiesen und Zürich, geb. am 25. März 1882, Eidg. Polytechnikum 1901 bis 1905, von 1911 bis 1932 Oberingenieur im Dampfturbinenbau bei Escher Wyss und seither als beratender Ingenieur in Zollikon, ist am 23. Juni nach langem Leiden zur ewigen Ruhe eingegangen.

## Buchbesprechungen

**Bauhandbuch 1959** (80. Jahrgang des früheren Baukaders). Redaktion Dr. W. Hauser. 836 S., Taschenformat. Preis geb. 17 Fr. **Anhang 1959** zum Bau- und Ingenieurhandbuch. 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 Richtpreise auf den neuesten Stand gebracht. Das zweibändige Ingenieurhandbuch soll erst in etwa drei Jahren neu aufgelegt werden.  
Red.

**Längskräfte im Eisenbahngleis.** Von J. Wattmann. Anhang von F. Birman. 234 S. mit Abb. und Tafeln. Darmstadt 1957, Otto Elsner Verlagsgesellschaft. Preis geb. Fr. 21.80.

Ein interessantes und wertvolles Handbuch, insbesondere auch für die bauausführenden Organe. Der Anhang behandelt 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-Kopfabnutzung, hervorgerufen durch die beim Befahren unvermeidlich auftretende Schlagwirkung, ganz gleichgültig, ob dem Stoss Doppelschwellen unterlegt sind, oder ob er fliedend angeordnet wird. Daher auch das Bestreben aller Eisenbahnverwaltungen, die Zahl der Stosslücken zu vermindern, was früher nur durch die Erhöhung der Walzlängen der Schienen möglich war. Heute spielen das Langschienengleis