

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 83/84 (1924)  
**Heft:** 4

## **Sonstiges**

### **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:** 23.02.2026

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



Die Brücke kreuzt mehrere Geleise des Verschiebebahnhofes, sodass der Verkehr der Verschiebe-Lokomotiven unter ihr ein sehr reger ist; sie besass Zoresbelag auf eisernen Längsträgern und zeigte infolge der Rauchgase sehr starke Schäden. Um diesen Schäden wirksam entgegenzuarbeiten, wurden die alten Längsträger durch neue ersetzt und zugleich einzelne, besonders stark angerostete Querträger-Gurtplatten losgenietet und ausgewechselt. Statt der Belageisen wurden Betonplatten verlegt und die Unterflächen des Fahrbahnrostes mit einem Ueberzug von Torkretbeton versehen. Besonderer Wert wurde vorgängig des „Torkretierens“ auf die gründliche Reinigung der Eisenteile von Schmutz und Farbresten gelegt. Nach erfolgter Reinigung wurden die Eisenteile mit Zementmilch geschlämmt und mit Maschendraht umhüllt, um dem Torkretbeton eine erhöhte Widerstandsfähigkeit gegen Rissbildungen zu geben. Alsdann wurde der Torkretüberzug in zwei Schichten von je 1½ cm Stärke aufgetragen, wobei die Dichtigkeit des Ueberzuges durch Trasszusatz noch erhöht wurde. Um auch die Torkretsicht selbst gegen die Einwirkung der Rauchgase zu sichern, wurde sie noch mit einem erprobten Säureschutzmittel gestrichen. y.

**Privattätigkeit beamteter Architekten und Ingenieure.** Mit Befriedigung nimmt man Kenntnis von folgender auf den Kanton Bern bezüglichen Mitteilung des „Bund“ vom 7. d. Mts.:

Mehrmals haben sich die frei praktizierenden Architekten und Ingenieure über die Nebenarbeit einzelner Funktionäre der kantonalen Baudirektion beklagt und verlangt, dass dieser Konkurrenzierung ein Riegel geschoben werde. Bisher waren alle Eingaben erfolglos und die Reklamationen in Rat und Presse vermochten nicht, den Missständen ein Ende zu bereiten. Baudirektor W. Bösiger hat nun neuerdings die Sache an die Hand genommen; es ist zu hoffen, dass damit die Angelegenheit endlich zur Ruhe komme. Der Baudirektor hat an die Abteilungen seiner Direktion folgende Weisung erlassen:

„Die Privattätigkeit und der Privaterwerb auf dem Gebiete des Baugewerbes ist während und ausserhalb der Bureauzeit für sämtliche Beamte und Angestellte der Baudirektion des Kantons Bern untersagt. Zur Förderung der beruflichen Weiterbildung kann dem Personal gestattet werden, ausserhalb der Bureauzeit an Wettbewerben zur Erlangung von Entwürfen teilzunehmen. Die Bewilligung zur Teilnahme an Plankonkurrenzen erteilt der Baudirektor, der sich überhaupt den Entscheid in Ausnahmefällen vorbehält.“

**Hochbrücke Baden-Wettingen.** Die Einwohnergemeinde Baden hat den ihr zugedachten Beitrag von 630 000 Fr. (ohne Expropriationen) an die Kosten der Schulhausplatzbrücke nach kantonalem Dekret, und damit dieses Projekt selbst, mit 745 gegen 131 Stimmen aus finanziellen Erwägungen abgelehnt. Hierauf erläuterte Bierbrauer Müller sein billigeres Projekt einer mittelhohen Brücke zwischen Schulhausplatz und Wettingerstrasse (ähnlich Variante Ib der städtischen Experten, vergl. Abb. 5, Seite 333 letzten Bandes vom 29. Dezember 1923), das von der städtischen Bauverwaltung überprüft und ergänzt worden, und dessen Ausführung einschliesslich Expropriationen auf 1,4 Mill. Fr. zu stehen kommen soll (gegenüber 1,8 Mill. Fr. ohne Expropriation für die Hochbrücke). Dieser Entwurf fand mit 546 gegen 247 Stimmen grundsätzlich Billigung<sup>1)</sup>. Zu gleicher Zeit hat auch Wettingen seine Kostenbeteiligung an der kantonalen Hochbrücke abgelehnt, sodass diese wohl endgültig als erledigt anzusehen sein dürfte. Näheres über das sogenannte „verbesserte Projekt Müller“ bleibt abzuwarten.

**Eine Luftverkehrslinie Petersburg-Wladiwostok.** Die „Russische Gesellschaft der freiwilligen Luftflotte“ plant die Einrichtung von sechs Fluglinien mit dem Ausgangspunkt Moskau nach Petersburg, Charkow, Archangelsk, Astrachan, Minsk und Wladiwostok, ferner von drei Linien in Mittelasien und von zwei Linien in der Kirgisen-Republik. Als erste Teilstrecke ist nach einer Mitteilung der „Z. V. D. E.“ im letzten Sommer der Verkehr zwischen Moskau und Nishni-Nowgorod aufgenommen worden; die Weiterführung nach Wladiwostok wird ziemlich genau der Sibirischen Bahn folgen. Unter der Annahme, dass die Flugreise nachts durch Bahnfahrten

unterbrochen würde, werden für die Zurücklegung der 10 000 km langen Strecke Petersburg-Wladiwostok im Sommer fünf, im Winter sechs Tage erforderlich sein, gegenüber 18 Tagen mit der Bahn allein.

**Bahn-Elektrifikation in Italien.** Wie berichtet wird, hat der italienische Ministerrat beschlossen, die Elektrifikation auf zwei wichtige Linien zu erstrecken: die Strecke Voghera-Mailand-Chiasso (wodurch die ganze Verbindungslinie der Schweiz nach Genua elektrifiziert würde), sodann der Brennerlinie von Verona nordwärts. Bemerkenswert ist dabei, dass diese Elektrifikationen durch die

Privatindustrie, nämlich die A. G. Ernesto Breda ausgeführt werden sollen, und dass diese Gesellschaft im weitem auf die Dauer von 30 Jahren die Lieferung der elektrischen Energie und den Unterhalt der elektrischen Einrichtungen übernimmt.

**Die deutsche Technische Hochschule in Brünn** tritt in das 75. Jahr ihres Bestandes und es soll dieser Umstand durch ein Fest gefeiert werden, bei dem sich in den ersten Maitagen 1924 alle derzeitigen und ehemaligen Angehörigen, Freunde und Gönner dieser Hochschule in Brünn vereinigen sollen. Der Festausschuss fordert daher auf diesem Wege alle ehemaligen Hörer und Freunde der Hochschule auf, baldigst ihre Adressen unter seiner Adresse (Brünn, Komenskyplatz 2) bekanntzugeben, damit sofort mit der Versendung der Einladungen begonnen werden kann.

**Die „Akademie“ der Studierenden der E. T. H.** findet statt Freitag, den 1. Februar d. J. in allen Räumen der Tonhalle. Da der Ertrag zur Unterstützung unbemittelter Studierender dient, sei hiermit die Veranstaltung auch

auswärtigen „Ehemaligen“ und andern Kollegen in empfehlende Erinnerung gerufen. Eintrittskarten (Damen 8 Fr., Herren 12 Fr.) können bestellt werden bei der Akademie-Kommission des Verbandes der Studierenden an der E. T. H. in Zürich.

**Eidgen. Kommission für Ausfuhr elektrischer Energie.** An Stelle des zum Mitglied der Kommission vorgerückten Ingenieurs R. Naville in Cham wählte der Bundesrat Oberst E. de Goumoëns, Generaldirektor der Viscose A. G. in Emmenbrücke, als Ersatzmann der Konsumenten-Vertreter.

## Nekrologie.

† **R. Wildberger.** Am 30. Dez. 1923 verschied in Chur nach kurzer Krankheit Ingenieur und Grundbuchgeometer Robert Wildberger in seinem 77. Altersjahr. In Neunkirch, Kanton Schaffhausen, im Jahre 1847 geboren, besuchte er nach den Schulen seiner Heimat und nach längerer praktischer Lehrzeit, verbunden mit Privat- und Selbstunterricht, während einiger Zeit als Hörer auch die Ingenieur-Abteilung des Eidgen. Polytechnikums, worauf er bald bei der Nordostbahn Anstellung fand und seine Kenntnisse beim Bau der Bötzingenlinie und bei der Projektierung der Linie Schaffhausen-Eglisau anwenden und erweitern konnte. Nachdem er neun Jahre bei der N. O. B. tätig gewesen und inzwischen im Jahr 1877 das Patent als Konkordatsgeometer erlangt hatte, wurde er 1879 veranlasst, die Katastervermessung von St. Moritz und die Triangulation IV. Ordnung des ganzen Oberengadins zu übernehmen.

Im Jahre 1881 liess sich Wildberger in Chur nieder; er gründete ein technisches Bureau, das zeitweise ein ziemlich grosses Personal beschäftigte und in der ganzen Schweiz einen guten Ruf genoss. Ausser weiteren vier Triangulationen im Kanton Graubünden, den Katastervermessungen von Pontresina, Celerina und Thusis führte er eine ganze Reihe von Waldvermessungen und Bahnkataster-Aufnahmen in und ausser unserem Kanton durch und bearbeitete zwischenhinein und nachher ungezählte Eisenbahn-, Strassen- und Wasserkraft-Projekte, so z. B. ein vollständiges und wohl gelungenes Projekt der Chur-Arosa-Bahn, für die er selbst die Konzession erworben und mit Ausdauer die Finanzierung erstrebt und gerade noch rechtzeitig vor der Finanzkrise erreicht hatte.

Ingenieur Wildberger war Mitbegründer des Techniker-Vereins Chur und des Bündner Geometer-Vereins und in beiden viele Jahre als Vorstandsmitglied und einige Jahre als Präsident tätig; auch



ROBERT WILDBERGER

<sup>1)</sup> Wortlaut des Gemeindebeschlusses vergl. „N. Z. Z.“ vom 19. Jan. d. J. Nr. 89.