

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 87/88 (1926)
Heft: 13

Nachruf: Schreck, Willy

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: 22.01.2026

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

vorgenommen (1924: 264). Das Amt hat die Versuche über das Verhalten des hydrometrischen Flügels bei sehr grossen Wassergeschwindigkeiten abgeschlossen. Die Ergebnisse werden im Jahre 1926 veröffentlicht.¹⁾ — Die Arbeiten für die Bodenseeregulierung und die Abklärung der Verhältnisse bei Schaffhausen erforderten nachstehend genannte Aufnahmen zwischen Feuerthalen und Rheinfall: Nivellements, Aufnahme je eines Längenprofils am rechten und linken Ufer, von 37 Querprofilen und einer detaillierten Vermessung des Rheinbettes auf der Strecke Moserdamm-Flurlingersteg. Das Aufnahmefmaterial war Ende 1925 vollständig ausgearbeitet. — Im Staugebiet des Kraftwerkes Eglisau wurden auf Rechnung der Nordostschweizerischen Kraftwerke 22 Querprofile im Rhein zwischen Rüdlingen und Ellikon sowie 7 Querprofile im untersten Thurabschnitt aufgenommen zwecks Feststellung der Aenderung des Sohlzustandes der erstmals im Jahre 1919 aufgenommen worden war. — Für die Projektierungsarbeiten für den Ausbau des Rheins zwischen Eglisau und Schaffhausen wurden auf der Strecke Ellikon-Rheinau 48 Querprofile sowie ein Niederwasserlängenprofil Rüdlingen-Rheinau aufgenommen. — Die abschliessende Bearbeitung der Projekte für eine zweite Jura-Gewässerkorrektion erforderte die Aufnahme von 150 Querprofilen zwischen Büren und Wangen. Es handelt sich um die Feststellung der Veränderungen im Flussbett seit der Profilaufnahme in den Jahren 1890 bis 1894. — Es waren die durch den Bau des Elektrizitätswerks Chancy-Pougny neu geschaffenen Stauverhältnisse der Rhone im Kanton Genf festzustellen. Aufnahmen und Ausarbeitungen wurden abgeschlossen. — Die früher begonnenen Untersuchungen über Geschiebeführung und Kiesablagerung in der Stauhaltung des Kraftwerkes Kallnach wurden fortgesetzt. — Zur Feststellung des Fortschreitens der Deltabildung im Langensee wurde im Herbst des Berichtsjahres, auf Veranlassung des tessinischen Wasserwirtschaftsverbandes und mit Beiträgen dieses Verbandes und des Kantons Tessin, erstmals mit den Aufnahmen des Maggiadeltas begonnen. Die eigentlichen Sondierungen werden im Frühjahr 1926 zum Abschluss gelangen. — Die von den St. Gallisch-Appenzellischen Kraftwerken seit 1921 unternommenen Arbeiten betreffend die Frage der Nutzbarmachung des Sämtiser- und des Fählensees für Kraftgewinnung konnten noch nicht abgeschlossen werden. — Die Erhebungen am Sihlüberfall wurden auch im Berichtsjahre im Einvernehmen mit der Professur für Wasserbau an der Eidgen. Techn. Hochschule weitergeführt. Die Untersuchungen haben bereits wertvolle Ergebnisse gezeigt, konnten aber noch nicht abgeschlossen werden; die Aufnahmen sind bei aussergewöhnlichen Hochwasserständen durchzuführen und hängen somit weitgehend vom hydrographischen Charakter des Jahres ab. — Das Bestreben, interessierte Kreise, z. B. industrielle Unternehmungen, zu Beiträgen an die Kosten für den Bau eines Wasserbaulaboratoriums zu veranlassen, war von Erfolg begleitet, indem bereits namhafte Beiträge gezeichnet wurden.

Wasserkräfte.

Im Berichtsjahre wurden folgende grössere Wasserkraftanlagen oder deren Erweiterung in Betrieb genommen: Das Kraftwerk *Tremorgio* der Officine Elettriche Ticinesi, Bodio, mit 120 000 PS Leistung, am 11. Januar 1925; das Kraftwerk *Turtmann* der Illsee-Turtmann A.-G., Oberems, mit 21 000 PS Leistung, am 2. Februar 1925; das Kraftwerk *Chancy-Pougny* an der Rhone mit vorläufig 34 400 PS Leistung (endgültiger Ausbau 43 865 PS), im April 1925; die vierte Maschinengruppe der Erweiterung, in besonderem Maschinenhaus, des Kraftwerkes *Wynau* an der Aare, womit der Vollausbau von 8800 PS der Erweiterung erreicht ist, im Februar 1925; die dritte und die vierte Maschinengruppe, mit je 16 000 PS, der Zentrale *Siebenen* des Kraftwerkes *Wäggital*, am 11. September bzw. 19. November 1925, ferner die zweite und die dritte Maschinengruppe der Zentrale *Rempen* des Kraftwerkes *Wäggital*, mit je 20 000 PS, am 9. März und 17. November 1925; das Kraftwerk *Davos-Klosters* der Bündner Kraftwerke A.-G., Chur, mit vorläufig 10 000 PS (endgültiger Ausbau 30 000 PS), am 1. November 1925.

In Bau begriffen waren am Ende des Berichtsjahres die Kraftwerke Oberems der Illsee-Turtmann A.-G., Vernayaz der Schweizerischen Bundesbahnen, Handeck der Kraftwerke Oberhasli A.-G., Innertkirchen, und die (inzwischen vollendete) Erweiterung des Lungenseewerks.

Der gegenwärtige Ausbau unserer Wasserkräfte ist aus folgender Zusammenstellung ersichtlich:

¹⁾ Vergl. Besprechung auf Seite 68 ds. Bds. (17. Juli 1926).

Red.

Ende 1924 installierte Leistung (inklusive kleinere Anlagen) annähernd	1 680 000 PS
Im Laufe des Jahres 1925 in Betrieb gesetzt	140 000 PS
Ende 1925 im Bau befindlich (inbegriffen die in den Werken Chancy-Pougny, Illsee-Turtmann, Davos-Klosters und Wäggital noch zu installierende Leistung von zusammen 60 000 PS)	280 000 PS

Ende 1925 installierte und im Bau befindliche Leistung 2 100 000 PS

Zwei dem Bericht beigegebene Tabellen orientieren über die genehmigten Wasserkraftprojekte und über die in Aussicht genommenen grösseren Kraftwerke. Darüber ist folgendes zu bemerken:

Dem Bewerber für das interkantonale *Lankwerk*¹⁾ wurde der endgültige Text der Verleihung zugestellt, nachdem in rechtlicher Hinsicht Uebereinstimmung zwischen den in Betracht kommenden Departementen sich ergab und die wirtschaftlichen Fragen Gegenstand einer Fachexpertise gebildet hatten. Die St. Gallisch-Appenzellischen Kraftwerke verzichteten darauf auf die Konzession.

Nachdem im April 1924 das einstufige Projekt der *Ausnutzung der obern Dixence* auf Grund des Art. 5 des Bundesgesetzes über die Nutzbarmachung der Wasserkräfte genehmigt worden war, reichte im Laufe des Berichtsjahres der Konzessionsbewerber das Gesuch um Erteilung des Expropriationsrechtes gegenüber einem bestehenden Wasserrecht ein. Eine gütliche Verständigung der Parteien erwies sich als nicht erreichbar. Die Inhaberin des bestehenden Wasserrechts²⁾ stellte, unter Einbringung neuer Vorschläge über die Ausnutzung des Gewässers, das Gesuch, es möchte die Angelegenheit erneut in jeder Hinsicht geprüft werden. Es waren infolgedessen neben der Abklärung sehr wichtiger juristischer Fragen auch umfangreiche technische und wirtschaftliche Untersuchungen durchzuführen. Der Entscheid fällt ins Jahr 1926.

Bezüglich der *projektierten Rheinkraftwerke* Schwörstadt, Dogern und Rekingen hat die badisch-schweizerische Kommission in ihrer Sitzung vom 3. bis 6. Februar die Bewerber für die Stufen Schwörstadt und Rekingen angehört und die Konzessionsentwürfe daraufhin nochmals abgeändert. Die Bewerber für das zu errichtende *Kraftwerk Rekingen* haben die Annahme dieser Konzession erklärt, womit die Verhandlungen für dieses Kraftwerk beendet sind. Die formelle Erteilung der Konzession fällt nicht mehr ins Berichtsjahr. Die Bewerber für das *Kraftwerk Schwörstadt* haben Vorbehalte an die Annahme geknüpft, sodass die Verhandlungen für dieses Kraftwerk weitergehen müssen. Die den Bewerbern für die Werke Schwörstadt und Rekingen gewährten Abänderungen wurden dem Konzessionsbewerber für das *Kraftwerk Dogern*, der bereits die Annahme der frühern Fassung erklärt hatte, gleichfalls zugestellt. Seine endgültige Äusserung steht noch aus.

Nachdem die Verhandlungen über den Höherstau bei den bestehenden Rheinkraftwerken, sowie über die Erteilung der Konzessionen für die Kraftwerke Schwörstadt, Dogern und Rekingen abgeschlossen sind oder doch ihrem Abschluss entgegenstehen, wird sich die badisch-schweizerische Kommission speziell mit der Frage des *Ausbaues der Strecke Eglisau-Schaffhausen*, der besondere Schwierigkeiten bietet, sowie mit der Erteilung der Konzession für das *Kraftwerk Birsfelden* befassen. Es hat sich beim Projekt der Teilstrecke Eglisau-Schaffhausen des Nordostschweizerischen Verbandes für Schifffahrt Rhein-Bodensee gezeigt, dass der Abschnitt Rüdlingen-Rheinau eine eingehende Untersuchung verlangt, bevor die Wahl der endgültigen Variante getroffen werden kann. Das Amt hat es übernommen, die zahlreichen notwendigen Rheinquerprofile im genannten Abschnitt aufzunehmen. (Schluss folgt.)

Nekrologie.

† **Willy Schreck.** Am 13. Juli starb dipl. Ingenieur Willy Schreck in Bern, im Alter von 44 Jahren. Wer den frischen, fröhlichen und ausserordentlich tatkräftigen Menschen kannte, wurde von dessen frühem Tod im Innersten getroffen.

Willy Schreck wurde als dritter Sohn des spätern Sihltalbahndirektors Schreck im Jahre 1882 geboren. Er wuchs mit seinen acht Brüdern in froher Kameradschaft auf. Die Heiterkeit, die ihm schon damals eigen war, blieb ihm während seines ganzen Lebens erhalten und hat ihn sogar in seinen letzten Tagen nicht verlassen.

¹⁾ Siehe Band 82, Seite 290 (1. Dezember 1923).

Red.

²⁾ Die Aluminium-Industrie A.-G. Neuhausen. Vergleiche hierüber Band 83, Seite 210 (3. Mai 1924) und Band 84, Seite 11 (5. Juli 1924).

Red.

Nach der Maturität studierte Schreck zwei Semester am Eidgen. Polytechnikum in Zürich. Sein freier, unabhängiger Sinn zog ihn aber ins Ausland. In Dresden fand er einen Kreis junger Schweizer Kollegen, mit denen er neben gewissenhaften gründlichen Studien vergnügte Stunden verlebte. Schon vor dem Schlussexamen wurde er, durch vorzügliche Zeugnisse ausgewiesen, von den Preussischen Staatsbahnen in Münster in Westphalen als Fachmann beschäftigt. Hier bereitete er neben der beruflichen Tätigkeit seine Diplomarbeiten vor und absolvierte in Dresden die Diplomprüfung mit Auszeichnung.

Im Jahre 1908 wurde Schreck Chefingenieur der Firma Hermann Richter, Eisenbetonbauten, in Hamburg. Später berief ihn Architekt Prof. Schumacher als Ingenieur-Sachverständigen an die Hochbau-Direktion der Stadt Hamburg. Schumacher, der die Mitarbeit des tüchtigen Ingenieurs sehr schätzte, hätte ihn gerne ständig in seinem Amte behalten, doch konnte Schreck das feuchte Klima Hamburgs nur schlecht ertragen und beschloss deshalb schweren Herzens, nach der Schweiz zurückzukehren. Er wurde in Bern 1913 Bureauchef und Prokurist der Firma O. & E. Kästli; in Bern gründete er auch einen glücklichen Hausstand. 1919 trat er als Associé in die Firma von Bonstetten-von Wattenwyl ein und nach deren Liquidation eröffnete er, seiner Tatkraft und innern Berufung entsprechend, ein eigenes Bureau.

Dank seinen gründlichen wissenschaftlichen Kenntnissen, dank auch seiner liebenswürdigen verbindlichen Art und seinem durchaus lauten Charakter, gelang es Willy Schreck in kurzer Zeit, sein Bureau zu einem der angesehensten zu machen. Zuverlässigkeit, strenge Rechlichkeit und grosses Verantwortungsgefühl zeichneten ihn in hohem Masse aus. Oft wurde er von seinen Kollegen durch die Wahl in Kommissionen und Vereinsvorstände ausgezeichnet. Er präsidierte in vorbildlicher Weise die Sektion Bern des Schweizer Ingenieur- und Architektenvereins, und im letzten Jahre wurde er zum Präsidenten der Gesellschaft schweizerischer beratender Ingenieure gewählt, eine Auszeichnung, die Schreck mit vollem Recht verdiente. Wegen seines rechtlichen Sinnes und seiner fachmännischen Fähigkeit wurde er auch häufig von Gerichten und technischen Gesellschaften als Experte zugezogen. In seinen Berichten kam sein logisches Denken und seine hohe Berufsauffassung besonders überzeugend zur Geltung. Fachkreisen und Behörden stellte er sich stets selbstlos zur Verfügung und scheute sich nicht, seine ohnehin schwere Arbeitslast zu vergrössern.

Trotz diesem gedrängten Mass an Arbeit und Pflichten liess er sich nicht abhalten, immer wieder eine heitere Geselligkeit zu pflegen, und die zahlreichen Gäste, die bei ihm verkehrten, verliessen stets froh und innerlich bereichert sein Haus.

In den letzten Monaten liess seine ausserordentliche Spannkraft nach und seine Freunde sahen ihn seltener. Er suchte in Italien Ruhe und Erholung. Scheinbar gestärkt kehrte er zurück, aber nach wenigen Tagen erfasste ihn eine heftige Krankheit, der er plötzlich erlag.

Schrecks Tod wirkte erschütternd auf alle, die ihn kannten. Ein jeder ahnte, dass ein Mann im wirklichen Sinne des Wortes von ihnen gegangen war. Er war ein Mensch, dem es vergönnt war, unbeirrt und treu seinen Beruf und sein Leben mit der innersten menschlichen Forderung in Einklang zu bringen. R. G.

Miscellanea.

Zweistöckige Eisenbahnwagen. Im allgemeinen gehören Eisenbahnwagen mit Unterbringung der Reisenden in zwei übereinanderliegenden Abteilreihen der Vergangenheit an, wie z. B. die Fahrzeuge der frühern Verbindungsbahn zwischen dem Thuner und dem Brienzer-See, und ein Dampftriebwagen der Lausanne-Echallens-Bahn. Heute finden wir solche Wagen noch bei der Rorschach-

Heiden-Bahn, und vor allem im Vorortverkehr von Paris, besonders auf den Linien der Staatsbahn. Es ist von Interesse zu beachten, dass diese Konstruktionsweise nun in moderner Ausbildung wieder aufgegriffen wird. Laut „Modern Transport“ vom 3. Juli sehen die Süd-Afrikanischen Bahnen versuchsweise Drehgestellwagen für 120 Personen vor, 48 in jeder Etage und 24 in den Vorräumen an den Wagenenden. Der Hauptrahmen wird zwischen den Drehgestellen unter die Radachsenhöhe herabgesenkt. Die Sitze werden in der Längsrichtung angeordnet, und zwar in der untern Etage beidseitig eines mittlern Durchganges, in der obern Etage mit vereinigten Rückenlehnen. Diese letzten Sitze ermöglichen auf diese Weise die Ausbildung einer Wölbung über dem Mittelgang des untern Stocks, um eine genügende Raumhöhe zu erhalten. Die grosse Aufnahmefähigkeit dieser Wagen, die für Schmalspurbahnen (Kapspur) bestimmt sind, ist bemerkenswert. Rr.

Der Schweizerwoche-Verband veranstaltet anlässlich seiner zehnten Jahresversammlung am 29. September in Bern (14¹/₂ Uhr, im Burgerratsaal des Casino) eine besondere Tagung mit dem Zweck engerer Fühlungnahme mit den wirtschaftlichen Kreisen und um die Bestrebungen des Verbandes immer weiteren Schichten der Bevölkerung bekannt zu machen. Hierzu werden sprechen Bundesrat E. Schulthess als Vorsteher des Eidgen. Volkswirtschaftsdepartement, der Bauernsekretär Prof. Dr. E. Laur, Nationalrat Dr. H. Tschumi als Präsident des Schweiz. Gewerbeverbandes, Dr. E. Wetter vom Schweiz. Handel- und Industrieverein, Karl Dürr vom Schweiz. Gewerkschaftsbund, und als Letzte (nicht sehr galant!) Frau S. Glättli für den Bund schweizerischer Frauenvereine. Eine freie Aussprache über die Ziele und Wege dieses Verbandes zur Förderung unserer nationalen Volkswirtschaft soll sich anschliessen und wird umso fruchtbarer werden, je reger die Beteiligung. Zu dieser aufzumuntern ist der Zweck dieser Mitteilung.

Eidgenössische Technische Hochschule. Doktorpromotion. Die E. T. H. hat folgenden Herren die Doktorwürde verliehen: *Doktor der technischen Wissenschaften*: Willy Brugger, dipl. Ing.-Chemiker aus Berlingen (Thurgau) [Dissertation: Zur Kenntnis des acht- und neungliedrigen Kohlenstoffringes]; Richard Gosset, dipl. Ing.-Chemiker aus Gessenay (Bern) [Dissertation: Sur la formation de l'acide trisulfonique 3 6 8 de l'α Naphtylamine (Acide de Koch)]; Robert Steiger, dipl. Ing.-Chemiker aus Flawil (St. Gallen) [Dissertation: Ueber den Manilacopal und Vorversuche zur Synthese des Retens und Methylretens]; Johann Schmid, dipl. Ingenieur aus Basel [Dissertation: Statische Grenzprobleme in kreisförmig durchörtertem Gebirge]; — *Doktor der Mathematik*: Ernst Wanner, dipl. Fachlehrer in Mathematik und Physik, aus Zürich [Dissertation: Volle Systeme von Grundinvariantentypen].

Internationale Verständigung über Materialprüfungen der Technik. An der von 60 Vertretern aller europäischen Länder besuchten Konferenz vom 18. d. M. in den Räumen der Eidgen. Materialprüfungsanstalt in Zürich (vergl. Seite 163) wurde beschlossen, im September 1927 in Amsterdam einen Internat. Kongress für die Materialprüfungen der Technik abzuhalten. Ferner wurde beschlossen, alsdann ein ständiges Internat. Komitee zu bestellen; mit der Vorbereitung sind die zuständigen Aemter Hollands und der Schweiz betraut worden, deren gemeinsame Initiative, wie man hoffen darf, wohl zu dem vorgesteckten Ziele führen wird.

Deutsche Studiengesellschaft für Automobilstrassenbau. Das in letzter Nummer (Seite 177) kurz mitgeteilte Programm der Hauptversammlung vom Montag/Dienstag den 4./5. Oktober in Wiesbaden erfährt insofern eine Aenderung, als anstelle Dr. Schmidts sprechen wird Oberreg.-Rat Dr. Rappaport vom „Siedlungsverband Ruhrkohlenbezirk“ über: Die Verwendung des vorhandenen Strassen-Netzes für den neuzeitlichen Automobilverkehr.



WILLY SCHRECK
INGENIEUR

24. April 1882

13. Juli 1926