

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 125/126 (1945)
Heft: 1

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

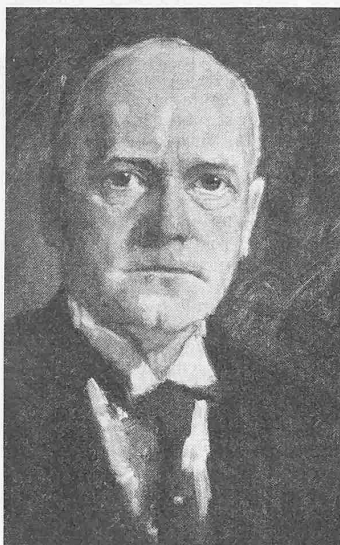
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 25.01.2026

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



JOST WEY

BAUINGENIEUR

14. Juni 1889

7. Jan. 1943

NEKROLOGE

† Jost Wey¹⁾, Dipl. Bauingenieur und Dr.-Ing., von Buttisholz (Luzern), erblickte das Licht der Welt am 14. Juni 1889 als Sohn des um die st. gallische Rheinkorrektion hochverdienten damaligen Rheinbauleiters Jost Wey in Rorschach. Sein Gymnasialstudium erledigte er an der Kantonschule St. Gallen. Alseifriger «Rhetoriker» trat er zu Beginn seines Hochschulstudiums an der E.T.H. alsbald bei den Singstudenten ein, in deren Kreis er eine frohe Studienzeit geniessen konnte, wie sie in so unbeschwerter Sorglosigkeit wohl nur noch den Generationen vor dem ersten Weltkrieg beschieden war. Er entwickelte sich zum flinken Fechter, naturbegeisterten Bergsteiger und Skifahrer und in der Feldartillerie zum gewandten Reiter. 1913 erwarb Wey das Diplom als Bauingenieur, worauf er noch zwei Semester in Berlin bei Prof. Dr. de Thierry studierte später, 1920, promovierte er an der T.H. Dresden noch zum Dr.-Ing. Eine erste berufliche Betätigung im Brückenbau in New York verschaffte ihm die Freundschaft seines G. E. P.-Kollegen O. H. Ammann. Der Ausbruch des Weltkrieges rief ihn in die Heimat zurück; nach einjährigem Grenzbesetzungsdienst übernahm er die Leitung der ungarischen Bauxitgruben der A. I. A. G. und 1918 berief ihn die gleiche Gesellschaft zur Leitung ihrer Ton-erdefabrik Martinswerk in Bergheim bei Köln. Nachdem er in Ungarn die kommunistische Revolution durchgestanden hatte, erlebte er hier die Aufstände der Spartakisten, Arbeiterstreiks, und schliesslich die Rheinlandbesetzung. Immer wieder wusste Jost Wey durch Energie, Härte und soziales Verständnis die schwierigsten Lagen zu meistern, sodass der Arbeitgeberverband der Gegend, mit Unternehmen bis zu 40000 Mann, ihn, den Schweizer, zu seinem Vorsitzenden berief. — In die Schweiz zurückgekehrt, verband er sich 1925 als Teilhaber mit Kaspar Winkler, in dessen Firma er den Auslandsdienst übernahm. 1930 trennte er sich von Winkler und übernahm auf eigene Rechnung das deutsche «Sika»-Geschäft in Durmersheim bei Karlsruhe, was mit weiten Reisen in viele, auch überseeische Länder verbunden war.

«Jost Wey war einer jener Schweizer, die im besten Sinne gleichzeitig Europäer sind, und denen diese Tatsache die Quelle für eine weltweite Aufgeschlossenheit für das Schicksal aller Völker bedeutet. Er konnte ebensogut in Berlin wie in Siebenbürgen, im Rheinland wie in Süddeutschland leben, aber immer blieb er seinem Vaterlande treu. Nur seine besten Freunde wissen, unter welchen Schwierigkeiten er immer wieder für sein Land eingetreten ist, und welche Opfer er ihm gebracht hat, hat er doch nicht weniger als drei Revolutionen an exponierten Stellen miterlebt, entnehmen wir einem Nachruf von Freundesseite. Die Komplikationen im heutigen Deutschland haben schliesslich die Kräfte unseres treuen G. E. P.-Kollegen aufgezehrt. Jost Wey, dieser senkrechte Mann, wird aber in der Erinnerung seiner Freunde und Kollegen noch lange weiterleben!

† Anton Schrafl, Ing., Dr. h. c., ehemaliger Präsident der Generaldirektion der SBB, ist am 3. Januar in Bern einem Schlaganfall erlegen. Nachruf folgt.

MITTEILUNGEN

Die bauliche Gestaltung von Startpisten und Rollfeldern. Wie der letzte Weltkrieg Ursache sprunghafter Entwicklung des motorisierten Strassenverkehrs war, wird der gegenwärtige zum Schrittmacher eines ausgedehnten zivilen Flugverkehrs werden.

¹⁾ Wir haben etwas nachzuholen. Als wir in Bd. 121 den Tod unseres Freundes und Kollegen Jost Wey mitgeteilt, stellten wir einen Nachruf in Aussicht. Leider ist es uns damals nicht gelungen, ein gutes Lichtbild zu beschaffen, und im Warten darauf ist im Drang der täglichen Arbeit der Nachruf selbst vergessen worden, was wir sehr bedauern. Nun haben wir die Photographie eines ausgezeichneten Oelbildes erhalten und möchten das damals Versäumte nachholen.

Flugzeuge mit Gewichten bis 100 t in Ruhestellung und mit hohen Fluggeschwindigkeiten werden geplant. Das könnte aber zu Ueberdimensionierung und Unwirtschaftlichkeit führen, genau wie im Zeitalter der Eisenbahn — schon deshalb, weil auch Startpisten und Rollfelder diesen Höchstgewichten angepasst sein müssen. Bei 5 bis 6 kg/cm² höchstzulässiger Bodenpressung stellen 100 t Last auf drei Stützrollen verteilt schon sehr hohe Anforderungen an Piste, Hangarböden und Aufstellplätze, während für die Rollfelder normal bemessene Bauarten genügen. Nach Prof. E. Thomann in «Flug-Wehr und -Technik» Bd. 6 (1944), Nr. 11 eignet sich die elastische Bauweise für solche Extrembelastungen besser, genau wie im Strassenbau, dessen bekannte und bewährte Bauweisen an die Besonderheiten der Beanspruchung durch Flugzeuge angepasst, auf Startpisten übertragbar sind. Auch da wird die Oberflächenrauigkeit der Piste für die Landesicherheit haftbar sein. Weniger günstig ist die Nachverdichtung eines elastischen Belages, da die Verkehrsbelastung weniger intensiv und gleichmässig verteilt ausfallen wird als bei der Strasse. Dagegen hat die Strasse seitens fahrender Schwerfahrzeuge viel höhere Bodenpressungen auszuhalten. Eine elastisch gebaute Piste wird den Landestop nicht nur auffangen, sondern auch dämpfen. Beim gummiereiften Rad tritt an der Berührungsfläche mit der Fahrbahn eine Temperatursteigerung ein, die bei Gleitbremsung zu Substanzveränderungen in der Gummi- oder Belagmasse führt, die Gleitsicherheit vermindert und starker Abnützung der Reifen ruft. Bauseitig können diese Nachteile durch entsprechende Oberflächenrauigkeit, flugzeugseitig durch beim Landen angetriebene Räder gedämpft werden. Jenes ist einfacher und wichtiger (vgl. auch «Grundsätzliches zum Bau von Startpisten und Rollfeldern auf Flugplätzen» vom gleichen Verfasser, Sonderdruck der «NZZ» 1944).

Eidg. Techn. Hochschule. Die E. T. H. hat die Würde eines Doktors der technischen Wissenschaften ehrenhalber verliehen an die Herren

Marc Birkigt, Gründer und Generaldirektor der Sociétés de Hispano Suiza, in Barcelona «en reconnaissance de ce que cet éminent constructeur, demeuré fidèle à la technique créatrice, a, par un travail personnel, opiniâtre, réalisé, puis perfectionné sans relâche les automobiles, les moteurs et l'outillage de qualité exemplaire, qui sous le nom de Hispano Suiza fait honneur à celui de notre pays».

Dr. h. c. René Neeser, Ingénieur diplômé E. P. F., Delegierter des Verwaltungsrates der «Ateliers des Charmilles» in Genf «en reconnaissance de son importante contribution au progrès de la technique, en particulier dans le domaine des machines hydrauliques, de l'appui qu'il a prêté aux recherches scientifiques, ainsi que de son action personnelle, en vue de maintenir l'industrie suisse des machines en haute considération».

Bewirtschaftung des Aluminiums. Die Sektion für Metalle des KIAA teilt mit, dass infolge der gegenwärtigen Import-schwierigkeiten auch unsere Versorgungslage in Aluminium gefährdet und eine straffere Bewirtschaftung unumgänglich geworden sei. Eine Bestandesaufnahme bei den Aluminium-Walzwerken sowie gewisse Lieferverbote wurden bereits unterm 1. Dezember 1944 angeordnet. Ab 1. Januar 1945 sind alle Global-Kontingente für Aluminium aufgehoben worden. Infolgedessen sind künftighin Bezug und Abgabe von Roh-Aluminium, Aluminium-Halbfabrikaten sowie Alt-Aluminium der Bewilligungspflicht durch die Sektion für Metalle unterstellt. In Anbetracht der unsicheren Lage sind alle Aluminium-Verbraucher gehalten, in der Verwendung ihrer Aluminium-Vorräte äusserste Sparsamkeit walten zu lassen. Zuteilungen und Lieferungsbewilligungen von Roh-Aluminium, Halbfabrikaten sowie Alt-Aluminium können nur noch für absolut unerlässliche Bedürfnisse der Wirtschaft zugestanden werden.

75 Jahre Kant. Gewerbemuseum Bern. Das ad interim unter Leitung von Arch. H. Klauser stehende Berner Gewerbemuseum, 6 Jahre älter als jenes von Zürich, feierte vor kurzem sein 75-jähriges Bestehen unter Teilnahme des Direktors des Innern, Regierungsrat Gafner, Gemeinderat Arch. H. Hubacher als Präsident der Aufsichtskommission, sowie der keramischen Fachschule Bern und der Schnitzerschule Brienz. Es kam zum Ausdruck, welch hoher Stand der Ausbildung des Nachwuchses den genannten Institutionen zu verdanken ist; auch die Notwendigkeit, das Kornhaus für das Gewerbemuseum umzubauen und den Neubau der Schnitzerschule zu erstellen, wurde betont.

Arbeitgeberverband schweiz. Maschinen- und Metallindustrieller. Auf Ende 1944 ist der langjährige und um den sozialen Frieden hochverdiente Präsident, Generaldirektor der von Roll'schen Eisenwerke, Dr. h. c. E. Dübi, zurückgetreten und durch Ing. H. Ambühl, Direktor der A.-G. Brown Boveri in Baden, ersetzt worden. Zum Vizepräsidenten wurde Hch. Steiner, Direk-

tor der A.-G. J. J. Rieter & Cie. in Winterthur gewählt. Möge es dem neuen Leiter des Verbandes gelingen, das Schiff in ebenso glücklicher Weise durch die Fährnisse der Zukunft zu steuern, wie es seinem Vorgänger beschieden war.

WETTBEWERBE

Siedlungsbauten für die kant. Anstalten Waldhaus-Chur und Realta (Bd. 124, S. 139). Unter je 31 Entwürfen traf das Preisgericht (Arch. A. Kellermüller, Winterthur, H. Leuzinger, Zürich, und Eric A. Steiger, St. Gallen) folgenden Entscheid:

- Waldhaus:** 1. Preis (900 Fr.) Chr. Trippel, Arch., Zürich
2. Preis (600 Fr.) E. Zietzschmann, Arch., Davos
3. Preis (500 Fr.) Jak. Padrutt, Arch., Zürich
Ankäufe zu je 400 Fr.: B. Giacometti, Arch., Zürich
Th. Domenig, Arch., Chur
Entschädigungen erhielten sieben Projekte.
- Realta:** 1. Preis (900 Fr.) A. Wilhelm, Arch., Zürich
2. Preis (600 Fr.) R. Marugg, Arch., Zürich
3. Preis (500 Fr.) A. Theus, Arch., Chur
Ankäufe zu je 400 Fr.: Jak. Padrutt, Arch., Zürich
E. Zietzschmann, Arch., Davos
M. Schucan, Arch., Zürich
Entschädigungen erhielten elf Projekte.

Die Ausstellung der Entwürfe in der Aula der Kantonschule ist sehr interessant; sie dauert leider nur noch bis morgen Sonntag, 7. Januar (Mitteilung verspätet erhalten!).

Siedlung mit Kindergarten in Witellikon (Zollikon). Teilnahmeberechtigt sind seit mindestens 1. Januar 1944 in Zollikon niedergelassene schweizerische Fachleute; ausserdem sind eingeladen die Zürcher Architekten Hans und Kurt Pfister, Werner Stücheli, Rob. Winkler und Rob. Landolt. Verlangt werden Lageplan mit 2 bis 3 Geländeschnitten 1:500, Modell auf gelieferter Unterlage, Kindergartengebäude, sowie mindestens drei Haustypen 1:200 (für Einkommen von 8000, 10000 und 12000 Fr.) samt kub. Berechnung. Sämtliche Pläne in Strichzeichnung ohne Farben. Für höchstens drei Preise stehen 4500 Fr. zur Verfügung, ferner weitere 4500 Fr. für Entschädigungen. Einlieferungsfrist 1. Mai 1945, Anfragen bis 31. Januar. Preisgericht: Gem.-Präs. Dr. E. Utzinger, Stadtbmstr. A. H. Steiner und Arch. H. Leuzinger, Zürich; Ersatz-Fachpreisrichter Gem.-Ing. E. Ochsner, Zollikon. Unterlagen (Lagepläne 1:1000 und 1:500 mit Kurven, Modell 1:500, Programm) gegen Hinterlage von 20 Fr. beim Gemeindebauamt Zollikon.

LITERATUR

Eingegangene Werke; Besprechung vorbehalten:

Kosmos und Mensch. Weltbild im 20. Jahrhundert. Von Jakob Sulser. 240 S. Zürich 1944, Aehren-Verlag, Preis geb. Fr. 7,50.

Der Grossverkehrs-Flugplatz Zürich-Kloten. Auszug aus dem Bericht der Firma Locher & Co., Zürich, an die Direktion der öffentlichen Bauten des Kantons Zürich, vom 8. Juli 1944, 8 S. mit 4 Abb. Separatdruck aus «Schweizer Aero-Revue», Juli 1944.

Das Ornament in der Kunstgeschichte. Seine Bedeutung und Entwicklung. Von Peter Meyer. 85 S. mit 80 Abb. Zürich 1944, Schweizer Spiegel Verlag, Preis geb. Fr. 8,80.

Progetto e costruzione di aeroporti. Francesco M. Macchi. 136 Pag. 27 Tabelle e 111 fig. Losanna 1944, centro studi per l'edilizia. Jahresbericht und Rechnung der Techn. Prüfanstalten des SEV für das Jahr 1943. 22 Seiten. Zürich 1944, A.-G. Fachschriften-Verlag.

Zwischen Erde und Himmel. Von Hugo Ratmich. 128 S. Zürich 1944, Zwingli-Verlag, Preis geb. Fr. 6,50.

Mensch und Gesellschaft. Von Jakob Sulser. 253 S. Affoltern a. A. 1944, Aehren-Verlag, Preis geb. Fr. 7,50.

Für den Textteil verantwortliche Redaktion:

Dipl. Ing. CARL JEGHER, Dipl. Ing. WERNER JEGHER

Zuschriften: An die Redaktion der «SBZ», Zürich, Dianastr. 5. Tel. 23 45 07

MITTEILUNGEN DER VEREINE

S.I.A. Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein

Vereinssitzung vom 13. Dezember 1944

Zu einer Zeit, in der Reisen ins Ausland sozusagen unmöglich sind und auch die ausländische Fachliteratur immer bescheidener wird, begrüsst es die sehr zahlreich erschienenen Zuhörer besonders, in Wort, Lichtbild und Schmalfilm durch Ing. W. Schnebli, Direktor der Internat. Stuag (Zürich), klar und lebendig orientiert zu werden über das Thema:

Betonstrassenbau im Ausland

Die vermehrte Anwendung der Betonfahrbahndecke fällt auf den Anfang der Dreissigerjahre. Bis zum Kriegsbeginn 1939 steigerte sie sich in Deutschland, ging hingegen in Italien bis auf 10 % der früheren Jahresleistung zurück, während in England im Verlaufe von 10 Jahren ihre Anwendung sich unverändert hielt. Die Zunahme der Betonstrassen ist in Deutschland auf den Bau der Reichsautobahnen zurückzuführen, in Belgien auf den Umstand, dass ältere Pflasterdecken, die keinen beson-

deren Unterbau aufwiesen, durch Betondecken ersetzt wurden, und in Ungarn darauf, dass die einschichtige Betondecke von nur 13 cm Stärke, direkt auf den Erdboden verlegt, wirtschaftlicher war als jede andere Bauweise. Wenn in Polen, trotz der einheimischen Bitumen, der Beton vielfache Anwendung fand, lag dies am Mangel an geeigneten Zuschlagstoffen für den Asphaltbeton. Für den neuzeitlichen Strassenbau in Frankreich, der zu einem grossen Teil im Ausbau von vorhandenen, konsolidierten Strassen besteht, ist die Verwendung von Bitumen hingegen wirtschaftlicher.

Die Betondecke ermöglicht die Uebertragung der Verkehrslasten auf den Strassenkörper ohne besonderen Unterbau (grosse Wirtschaftlichkeit); Volumen- und Frostbeständigkeit des Untergrundes sind jedoch Voraussetzung und müssen u. U. durch Bodenverbesserung erreicht werden.

Unterschiede im Deckenquerschnitt und in der Ausführungsart, die von Land zu Land bestehen, hängen mit den örtlichen Bedingungen, aber auch mit verschiedener Betrachtungsweise der gestellten Probleme zusammen. Ob der Betonbelag ein- oder zweischichtig auszuführen ist, richtet sich nach der Frage der Materialbeschaffung und der damit verbundenen Wirtschaftlichkeit. Wir finden einschichtige Decken von 12 bis 14 cm, zweischichtige von 15 bis 22 cm Gesamtstärke. In Deutschland und Polen wird die Herabsetzung der Plattenstärke bei bestehenden, konsolidierten Strassen angestrebt. Im Gegensatz dazu traten in Ungarn bei einer 13 cm starken Platte, auf alter Makadamstrasse verlegt, Risse ein, während der selbe Querschnitt beim Neubau, nur auf den Erdkörper verlegt, gute Resultate ergab. Grosse Unterschiede in der Zementdosierung von Unter- und Oberschicht sind nicht zweckmässig, sie sollen max. 100 kg pro m³ fertigen Beton betragen. Die Reichsautobahn verwendet sogar für beide Schichten die gleiche Zementdosierung. Dass die Fugenausbildung ein nicht so einfaches Problem stellt, geht aus den verschiedenen, im Bilde gezeigten Systemen hervor. Die wirtschaftlichen Ausführungen weisen meist den Nachteil auf, dass der verdichtete Beton nochmals gestört werden muss.

Dem so wichtigen Faktor der «Nachbehandlung» des Betons wird in Ungarn und Bulgarien bei Strassen mit wenig Längsgefälle Rechnung getragen durch Eindeichen und Unterwasseretzen der Oberfläche während acht bis 14 Tagen.

Für Schweizerverhältnisse ungewohnt sind die grossen Einbauleistungen von ausländischen Betondecken. Die grossen Bauaufgaben mit einer vom bestehenden Verkehr unbehinderten Arbeitsstelle erlauben weitreichende Bauinstallationen, sodass es möglich ist, in 12 Arbeitsstunden 450 m³ Beton zu einer Belagfläche von 2000 m² einzubauen. Beachtenswert ist, dass bei einem hoch mechanisierten Bauvorgang zwar die aufgewendeten Arbeitsstunden pro m³ Beton um 13 % gesenkt werden können, andererseits aber der Wert der Installationen gegenüber einer einfacheren Baustelle 400 bis 500 % grösser ist und daher die Kosten pro m³ sogar höher werden.

Eine Diskussion über die Frage Bitumen- oder Betondecke entwickelte sich nicht, äusserte sich der Referent doch, dass jede Bauweise, am richtigen Platze angewendet, ihre Berechtigung besitze.

J. Schneider

VORTRAGSKALENDER

Zur Aufnahme in diese Aufstellung müssen die Vorträge (sowie auch nachträgliche Aenderungen) bis spätestens jeweils Mittwoch Abend der Redaktion mitgeteilt sein.

8. Jan. (Montag). Naturforsch. Ges. Zürich. 20.15 h im Aud. II E. T. H. Vortrag von Prof. Dr. E. Brandenberger (E. T. H.): «Der Aufbau pflanzlicher, tierischer und menschlicher Verkalkungen im Lichte der röntgenographischen Kristallstrukturuntersuchung».
8. Jan. (Montag). V.-H. Zürich. 20.30 h im Hörsaal 101 der Universität. Vortrag von Dr. E. Fehr (Dir. der NOK): «Die kantonalen und interkantonalen Elektrizitätswerke».
10. Jan. (Mittwoch). S.I.A.-Sekt. Waldstätte. 20.15 h im «Wilden Mann». Vortrag von Nat.-Rat Ing. Paul Zigerli (Zürich): «Moderne Abwasserreinigung».
10. Jan. (Mittwoch). Zürcher Ing.- u. Arch.-Verein. 20 h auf der Schmidstube. Vortrag von Ing. Paul Gurewitsch: «Russlands technische Grossbauten».
10. Jan. (Mittwoch). Studentenschaft der Universität Zürich. 20 h im Aud. max. der E. T. H. Vorlesung von Dr. W. Szilasi (Brissago, früher Freiburg i. Br.): «Wissenschaft als Philosophie». Einführung von Prof. Dr. P. Scherrer E. T. H.
12. Jan. (Freitag). V.-H. Zürich. 20.30 h im Hörsaal 119 der Universität. Vortrag von N.-R. Ing. P. Zigerli: «Gewässerschutz».
12. Jan. (Freitag). Diskussionsabend für Forst- und Holzfachleute. 16.15 h, Aud. 11d des Land- und Forstwirtschaftl. Instituts der E. T. H. Vortrag von Eidgen. Forstinspektor Dr. E. Hess: «Ueber generelle Wegnetze».
12. Jan. (Freitag). Sektion Bern S. I. A. 20 h im Saal des Hotel Bristol. Vortrag von Obering. E. Wirth (Winterthur): «Unsere Wasserkräfte in der Wärmewirtschaft der Industrie- und Raumheizung».