

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 71 (1953)  
**Heft:** 33

**Nachruf:** Hartmann, Werner

#### **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>**



Hermann Wipf-Walser

Bau-Ing.

1893

1953

Im Jahre 1928 siedelte er zur Tiefbohr- und Baugesellschaft in Zürich über. Aus dieser Stellung heraus wurde er im Jahre 1931 in die Firma Ad. Guggenbühl AG. berufen, in der er bis 1937 als projektierender Ingenieur und Prokurator tätig war und sich mit allen Aufgaben der Wasserfassung und Wasserversorgung beschäftigen konnte. Dies war sein eigentliches Lieblingsgebiet, das ihn, den grossen Naturfreund, immer wieder hinaus in Feld und Wald führte. Im Jahre 1937 wurde er von Dr. h. c. Ing. A. Kaech nach Bern berufen, wo er zuerst für die Projektierung der grossen Jura-Wasserversorgung in den Freibergen tätig war, um anschliessend von 1938 bis zur Vollendung im Jahre 1941 die Bauleitung dieser Wasserversorgung auszuüben. — Mit genügend Erfahrung auf dem Gebiete der Wasserversorgung ausgerüstet, eröffnete Hermann Wipf-Walser im Jahre 1942 sein eigenes Bureau für Wasserversorgungen, Tief- und Hochbau in Zürich, das er bis zu seinem Tode mit grösster Hingabe und Gewissenhaftigkeit führte. In den Jahren 1942 bis heute sind viele Wasserversorgungen durch ihn projektiert und ausgeführt worden, daneben auch Eisenbetonkonstruktionen im Hoch- und Tiefbau. Er durfte im Mai 1953 noch die Freude der offiziellen Eröffnung der Furttalwasserversorgung erleben, an der die lokalen und kantonalen Behörden ihre Befriedigung über das gelungene Werk zum Ausdruck brachten. Bauherrschaft, Behörden und Unternehmer haben ihn überall wegen seiner Arbeitsamkeit, Zuverlässigkeit und unbeugsamen Geradheit hoch geschätzt. Sein Bureau wird vom Unterzeichneten, seinem Schwager, weitergeführt.

Im Militär war er Hauptmann der Genietruppen; er diente bei den Sappeuren und im Mineurbataillon. Im letzten Krieg war er Geniechef der Grenzbrigade 54.

Hermann Wipf hinterlässt seine Frau, zwei Töchter und einen Sohn, die den so unerwartet eingetretenen Verlust ihres selbstlosen Gatten und Vaters tief betrauern. Guido Walser

† Werner Hartmann, Dr.-Ing., Direktor der Abteilung Maschinenbau der Gutehoffnungshütte, Oberhausen-Sterkrade, Verfasser des in SBZ 1950, Nr. 21, 22 und 23 erschienenen Aufsatzes: «Streifzug durch die technischen Probleme bei der Förderung und Verwertung der Ruhrkohle», ist am 3. August nach schwerer Krankheit gestorben.

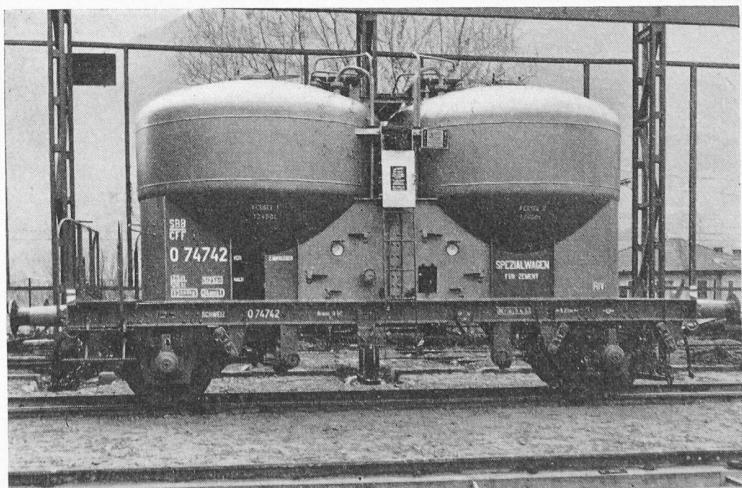
## MITTEILUNGEN

**Neuerungen im Zementtransport auf den SBB.** Auf Anregung der leitenden Ingenieure der Flugplatz-Arbeitsgemeinschaft VEBA Blotzheim-Basel wurden zusammen mit der Firma Hunziker & Cie. in Olten-Hammer und dem Portland-Zement-Kontor Zürich Versuche durchgeführt, die zur Verwendung der SBB-Grossbehälter für den Zementtransport geführt haben. Von diesen Behältern zu je  $5\frac{1}{2}$  t Fassungskapazität werden je drei auf einem Bahnwagen transportiert, also  $16\frac{1}{2}$  t Zement. Die Behälter werden dann mit SBB-Sattelschleppern auf der Strasse der Baustelle zugeführt, wo sie in 5 bis 8 min pneumatisch in den Baustellen-Silo entleert werden. Vor dem Verlad werden die Grossbehälter mit Papierstreifen abgedichtet, um jeden Verlust durch die Ritzen zu vermeiden. Diese im «SBB - Nachrichtenblatt» 1953, Nr. 1, beschriebene Transportart kommt auf mittelgrossen Baustellen in Frage, wo sich die Anwendung des Kübelsystems der Firma «Transports mécanisés» (SBZ 1951, S. 648 \*) noch nicht lohnt. — Eine weitere neue Transportart für Zement, welche den Leer-Umlauf kleinteiliger Behälter vermindert, wird erstmals für die Staumauer Sambuco des Maggiakraftwerkes angewendet: neue Spezialwagen der SBB führen bis 400 t Zement täglich von Wildegg und Siggenthal nach der Station Rodi der Gotthardbahn. Die dort eingerichtete

Zementumschlag-Station übernimmt den Umlad in Kübel, welche auf der Seilbahn über den Campolungopass zur Baustelle gebracht werden. Bei den neuen Wagen handelt es sich um Grosskübelwagen (siehe untenstehendes Bild) mit einem Bruttogewicht von 40 t und einer Tragfähigkeit von 26,5 t. Sie sind über Puffer 8,6 m lang und haben einen Achsstand von 5,25 m. Die Untergestelle wurden (für SBB-eigene Wagen zum erstenmal) nach den neuesten internationalen Normen des IEV für einen Achsdruck von je 20 t gebaut und mit einem besondern Federgehänge sowie mit Rollenlagern ausgerüstet. Sie sind, um einen raschen Umlauf zu ermöglichen, zur Einstellung in Züge bis zu 100 km/h Geschwindigkeit eingerichtet. Die Wagen haben zwei als Druckbehälter ausgebildete Grosskübel von total  $25 \text{ m}^3$  Inhalt zur Aufnahme des Zementes, welcher mit Druckluft von 2—3 at in feste Silos entleert werden kann. Sie können innert einiger Minuten staubfrei beladen bzw. entladen werden.

**Kohle aus Flusschlamm für Energieerzeugung.** Die Pennsylvania Water and Power Co. (PWP) hatte 1910 am Susquehanna-Fluss den Holtwood-Staudamm gebaut, um hydroelektrische Energie zu gewinnen. Der in der Stauhaltung abgeschiedene Schlamm enthält einen beträchtlichen Prozentsatz Anthrazit, der von den ausgedehnten Kohlenbergwerken am Oberlauf des Flusses herrührt. 1921 schritt die PWP an die Ausbeutung dieser Kohlevorkommen. 1925 errichtete sie ein eigenes Dampfkraftwerk von 30 000 kW in Holtwood, das mit Flusskohle betrieben wird. Neuere Studien ergaben, dass mit den auf wirtschaftliche Weise abbaubaren Vorräten eine Anlage von 100 000 kW während 40 Jahren betrieben werden könne (Jahresbedarf 500 000 t Kohle). Demzufolge wurde eine Erweiterung der bestehenden Zentrale um 70 000 kW projektiert, die gegenwärtig in Ausführung begriffen ist. Die Aufbereitung der Kohle erfolgt in drei Stufen und ist beschrieben in «Engineering News-Record» vom 23. April 1953. Der Aschegehalt der aufbereiteten Kohle beträgt etwa 15 %, die Kosten bis Bunker im Kraftwerk werden zu etwa der Hälfte der Stromkosten angegeben, die sich bei Verwendung von landesüblicher Kraftwerkskohle ergeben würden.

**Tunnelbau.** Das Kernstück eines dem Tunnelbau gewidmeten Sonderheftes der «Eisenbahntechn. Rundschau» vom Dezember 1952 ist wohl der Bericht von Prof. Dr. R. Hanner, Wien, über den kürzlich vollendeten Bau des neuen Semmeringtunnels. Hundert Jahre hatte der alte, 1511 m lange Tunnel seinen Zweck erfüllt. Die bald nach seiner Fertigstellung infolge Gebirgsdruck aufgetretenen und seither durch Sickerwasser und Rauchgase immer grösser gewordenen Schäden verlangten schliesslich Abhilfe, die dadurch geschafft wurde, dass neben der zweigleisigen Tunnelröhre eine zweite, einspurige erstellt wurde und die alte nunmehr einspurig ausgebaut wird. Wie schon dem Bau des ersten, bereiteten die geologischen Verhältnisse — es handelt sich um tektonisch stark beanspruchte, mesozoische Sedimente — auch dem Bau des zweiten Tunnels ausserordentliche Schwierigkeiten, die diesen Bau unter die interessantesten seiner Art einreihen. Aus den übrigen Aufsätzen geht der Wandel hervor, den die Tätigkeit



Zementtransportwagen der SBB (aus «SBB-Nachrichtenblatt» 1953, Nr. 6).