

Schrafl, Anton

Objektyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **125/126 (1945)**

Heft 1

PDF erstellt am: **26.04.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



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-