

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 87/88 (1926)
Heft: 8

Vereinsnachrichten

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 22.12.2024

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

von 5 km, eine Breite von 3 km und einen Inhalt von 485 Mill. m³. Die Gesamtausgaben für das Bauwerk erreichen den Betrag von 8,5 Mill. £, wovon allein 5,6 Mill. £ auf die Staumauer entfallen. Jy.

Der Deutsche Betonverein hält seine 29. Hauptversammlung vom 4. bis 6. März in Berlin ab. Es werden u. a. sprechen Reg.-Bmstr. Schmidt (Oberkassel) über den Bau einer Stampfbetonbrücke von 70 m Spannweite; Prof. Dr.-Ing. Möller (Braunschweig) über die Eisenbahnbrücke über die Oker als Dreigelenk-Betonbogen; Prof. Dantscher (München) über die Bauausführungen an der Kachletstufe; Prof.-Ing. G. Rüth (Biebrich) über die Sicherungsarbeiten am Mainzer Dom; Prof. Dr.-Ing. E. Probst (Karlsruhe) über die Entwicklung des Beton- und Eisenbetonbaues in den U. S. A., und Dr.-Ing. Agatz (Bremen) über Erfahrungen mit Gussbeton bei Hafengebäuden.

Zum Direktor der Internat. Bureaux für gewerbliches, literarisches und künstlerisches Eigentum wählte der Bundesrat, an Stelle des verstorbenen Prof. Dr. Röthlisberger, Bundesrichter Dr. Fritz Ostertag von Basel.

Elektrifikation der Schweizer Bundesbahnen. Am 18. Februar ist auf der Strecke Lausanne-Palézieux der regelmässige elektrische Betrieb aufgenommen worden.

Nekrologie.

† Walter Wyssling, Sohn. Nach ganz kurzer Krankheit starb am 27. Januar dieses Jahres Ingenieur Walter Wyssling in Zürich, zur schmerzlichen Ueberraschung Aller, die ihn kannten.

Geboren am 13. November 1891 in Zürich, als Sohn von Professor Dr. W. Wyssling, damals Ingenieur des städtischen Elektrizitätswerkes, besuchte er, nach Uebersiedelung der Familie nach Wädenswil, die dortige Primarschule und von dort aus die zwei untern Klassen des Gymnasiums und dann die kantonale Ober-Realschule in Zürich. Während des folgenden Studium an der Eidgen. Technischen Hochschule, die er 1915 als diplomierter Bauingenieur verliess, machte er eine Ferienpraxis in St. Gallen im Ingenieurbureau Kürsteiner und absolvierte in der Folge seine Dienste als Offizier an der Grenze. Dabei zog er sich im Pruntrut eine Grippe zu, deren Folgen ihm ein langes Krankenzimmer brachten, von dem er sich aber vollständig erholte.

Im Herbst 1915 begann er seine erste praktische Tätigkeit als Ingenieur bei der Bauleitung des Kraftwerkes Eglisau der N. O. K. In konsequenter und eifriger Arbeit verblieb er an diesem interessanten Bauwerk bis zu dessen Vollendung im Jahre 1920. Während dieser Zeit nahm er in eigener Sache am Wettbewerb des Linth-Limmat-Verbandes über einen Wasserwirtschaftsplan der Linth-Limmat im Jahre 1920 teil und holte sich dort, zusammen mit Ing. Vaterlaus, einen Preis für die Bearbeitung der Strecke von Schlieren bis zur Aare. Die in Eglisau erworbenen Kenntnisse erweiterte und vertiefte er sodann in seiner folgenden Tätigkeit als Adjunkt des Bauleiters des grossen Kraftwerkes Chancy-Pougny an der Rhone bei Genf, im Dienst der Schweizerischen Eisenbahnbank Basel, wobei er sich zugleich die perfekte Kenntnis der französischen Sprache aneignete und seinem Chef freundschaftlich verbunden wurde. Nach Vollendung der Hauptarbeiten dieses Werkes trat er im Frühjahr 1923 in die Dienste der Illsee-Turtmann-Werke im Wallis, als Stellvertreter des örtlichen Bauleiters dieser vielseitigen Hochdruckanlage. Hier besorgte er fast ganz selbständig die örtliche Bauleitung der obern hochgelegenen Werkstufe des Illseewerkes, eine anstrengende Tätigkeit, die ihn zu allen Zeiten des Jahres auf die über 2300 m hoch gelegenen Baustellen führte und die seiner selbständigen Art zusagte. Vom Wallis aus trat er im Mai 1925 als Oberingenieur und Mitarbeiter in das Bureau für Wasserkraftanlagen des Unterzeichneten in Zürich ein, um sich hier teilweise noch weiter mit dem Illseewerk, vornehmlich aber mit andern Kraftwerkprojekten zu befassen.

Ingenieur W. Wyssling zeichnete sich durch grosse Gewissenhaftigkeit und Sorgfalt in der Erfüllung seiner Aufgaben aus. Er besass einen trefflichen Schatz von gründlichem technischem Wissen auf dem Gebiet des Wasserkraftbaues, sowie eine grosse Intelligenz und Selbständigkeit im Denken. Diese Eigenschaften erwarben ihm das unbedingte Zutrauen seiner Vorgesetzten und sie befähigten ihn,

in seinem letzten Tätigkeitsgebiet ziemlich selbständig im Inland und Ausland zu arbeiten. So war er mit Erfolg in Oesterreich, Frankreich und zuletzt als Mitarbeiter einer Expertenkommission noch in Rumänien tätig. Mitten aus dieser Wirksamkeit, die seiner Art und seiner Vielseitigkeit entsprach, hat der Tod ihn, erst 34 jährig, unvermittelt abgerufen und seiner Entwicklung, die zu den schönsten Hoffnungen berechtigte, ein jähes und vorzeitiges Ende gesetzt.

Mit Ingenieur W. Wyssling ist aber nicht nur ein tüchtiger Ingenieur dahingegangen, sondern auch ein klar denkender, fein gebildeter junger Mann, der, voll Achtung für die Persönlichkeit seiner Untergebenen und Mitarbeiter, sich selbst die Achtung und Sympathien seiner Mitarbeiter sicherte. Nicht einseitig als blossen Erwerb hat er seinen Beruf aufgefasst, sondern es war ihm ein Herzensbedürfnis, ihn harmonisch mit seiner idealen Lebensauffassung und seinem Wesen durchzuführen. Getreu seiner Art hat er auch in seiner jungen Familie — vier Söhne waren ihm beschieden — seine schönsten Stunden verlebt und ihr sein warmes Streben und Leben gewidmet. Wir aber denken freundlich des lebenswürdigen Kollegen.

J. Büchi.

† Bruno Zschokke. Nach langem Leiden starb in Zürich am 12. Februar Professor Bruno Zschokke, Adjunkt der Eidgen. Materialprüfungsanstalt. Ein Nachruf mit Bild wird folgen.



WALTER WYSSLING
INGENIEUR

13. Nov. 1891

27. Jan. 1926

Konkurrenzen.

Concours pour l'établissement de passages et de garages souterrains destinés à l'amélioration de la circulation. La Ville de Paris ouvre un concours, auquel pourront être admis les étrangers sous réserve de l'agrément préalable de l'Administration, en vue de l'établissement de passages souterrains destinés à l'amélioration de la circulation. — Les primes

mises à la disposition du jury s'élèveront à 100 000 fr. — Les demandes d'inscription sont à adresser jusqu'au 28 février au Préfet de la Seine. Après cette date, aucune demande ne sera plus admise. — Les concurrents devront effectuer le dépôt de leurs projets avant le 30 juin 1926. — Pour tous renseignements, s'adresser à la Direction de Travaux de Paris (Secrétariat), 98, quai de la Rapée, qui adressera le programme sur demande.

Redaktion: CARL JEGHER, GEORGES ZINDEL.
Dianastrasse 5, Zürich 2.

Vereinsnachrichten.

Société Technique et Section de Fribourg de la S. I. A.

Extrait du rapport présidentiel

Iu à l'assemblée générale du 24 Janvier 1926.

L'effectif de notre société était au 31 Décembre 1925 de 138 membres, dont 106 internes, en augmentation de 9 membres sur 1924. La section S. I. A. a de son côté enregistré 4 admissions, ce qui porte son effectif à 24 membres.

Mr. Léon Jungo, architecte fédéral, Mr. Patru, ingénieur, notre ancien président, et Mr. Muller, ingénieur C. F. F., quittant Fribourg ont présenté leurs démissions. A ces dévoués collègues nous adressons nos remerciements pour l'intérêt qu'ils ont toujours porté à notre société.

L'avoir de notre société était au 31 décembre 1925 de frs. 1340,25 en diminution de frs. 14,35 sur celui de fin 1924.

L'activité de notre section s'est manifestée par une assemblée générale, six séances ordinaires, une course et deux visites de chantiers. Le comité a tenu huit séances et celui de la S. I. A. une.

Lors de nos réunions nous avons eu le plaisir d'entendre:

- Mr. B. Hefti, ingénieur, „Le béton armé et ses applications modernes“.
- Mr. Ls. Tschertmann, ingénieur, „Les Améliorations foncières dans le canton de Fribourg“.
- Mr. Ed. Weber, ingénieur, „Les travaux exécutés à la pile centrale du pont de bois à Fribourg“.
- Mr. H. Weber, ingénieur, „Le réseau des Entreprises électriques fribourgeoises“.
- Mr. Meuwly, technicien, „Les travaux de correction de la Broye“.
- Mr. Marmy, ingénieur, „Ce que chacun doit savoir de l'électricité“.

Notre course de printemps a eu lieu le 9 Mai à Semsales; elle avait pour buts: la visite des travaux de corrections de routes au Rio-Courin vers Romont, et à Vuisternens, sous la conduite de Mr. B. Aeby, technicien. Les travaux de correction de la Broye, explications complémentaires à la communication de Mr. Meuwly, la nouvelle église de Semsales, sous la direction de Mr. l'architecte Dumas et du peintre décorateur Sévérini.

Le 27 Octobre, notre section eu le plaisir de recevoir 50 membres de la section de Berne que nous avons conviés à visiter les travaux du pont de Grandfey; c'est au nombre de 87 que nous étions réunis à la collation qui suivit la visite des chantiers.

La commission de „La maison bourgeoise“ est constituée par MM. F. Broillet, architecte, L. Hertling, architecte, A. Cuony, architecte, ce dernier remplaçant Mr. L. Jungo démissionnaire.

Monsieur le président H. Geinoz ayant décliné toute réélection, l'assemblée générale nomme président Mr. A. Rossier, ingénieur. Le nouveau Comité est constitué comme suit:

Président: A. Rossier, ingénieur, S. I. A.; Vice-président: A. Hertling, architecte, S. I. A.; Caissier: H. Weber, ingénieur; Secrétaire: A. Cuony, architecte, S. I. A.; Bibliothécaire: W. Scheim, entrepreneur; Membre adjoint: M. Bossailler, technicien.

Par ordre le Secrétaire: A. Cuony.

Sektion Bern des S. I. A.

VII. Mitglieder-Versammlung.

Freitag, den 8. Januar 1926, 20¹/₄ Uhr, im „Bürgerhaus“ Bern.

Vorsitz: Architekt Ziegler, Präsident. Anwesend rund 50 Mitglieder und Gäste.

1. Vortrag (mit Lichtbildern) von Ingenieur Arthur Meier über Die Finanzierung der Strassen in Rücksicht auf den Automobilverkehr.

Der Vortrag bildet eine Ergänzung des frühern Referates, das Ingenieur Meier am 20. März 1925 in der Sektion Bern gehalten hatte (siehe Protokoll in der „S. B. Z.“ Band 86, Seite 54).

Der Vortragende ging wieder von der Grundfrage aus, in welcher Weise die Wirtschaftlichkeit des schweizerischen Transportwesens im besondern und die Volkswirtschaft im allgemeinen durch die Eingliederung des Motorfahrzeuges in das Verkehrssystem beeinflusst werden, indem er auf Grund eigener Berechnungen darlegte, in welcher bedeutender Weise der Automobilverkehr auf der einen Seite in verbilligendem, auf der andern in verteuernendem Sinne in die Wirtschaft eingreift. Seine Darstellungen zeigen, dass die grösste Wirtschaftlichkeit im gesamten schweizerischen Transportwesen nur erreicht werden kann, wenn auch im Strassenverkehr der Anteil der Fahrbahnkosten in den Frachten verrechnet wird. — Der Vortragende schilderte an Hand eines geschichtlichen Rückblickes, wie früher die Kosten für Bau und Unterhalt der Strassen aus Wegeabgaben bestritten worden sind, wie diese Wegzölle später der Staatsfinanzierung dienstbar gemacht wurden, und wie sie heute als Landeszölle ihrem ursprünglichen Zweck entfremdet sind. Man sieht aber in vielen Staaten die Zweckmässigkeit von Strassenbenützungsgeldern wieder ein, sei es als Automobil- und Wegtaxen, oder in der Form von Benzinsteuern. Die letztgenannte Massnahme gewinnt hauptsächlich in den Ver. Staaten rasch an Ausbreitung. Diese Strassentaxen, die einerseits dem Strassenbenützer unerwünscht sind, haben andererseits für ihn die angenehme Auswirkung, dass sie vorteilhaft auf den Ausbau und Unterhalt des Strassennetzes einwirken, was bedeutende Ersparnisse an Traktionskosten mit sich bringt. — Der Referent untersuchte alsdann, in welchem Verhältnis die Strassenkosten zu den eigentlichen Traktionskosten stehen und fand, dass die Strassenkosten etwa 25% der reinen Traktionskosten betragen. Da diese Belastung als für den Strassenverkehr tragbar bezeichnet werden dürfte, ergebe sich als zweckmässigste Organisationsform der Strassenverwaltung die Selbstverwaltung und Selbsterhaltung, wie das bei staatlichen Bahn- und Elektrizitätsbetrieben schon längst der Fall sei. — Er wiederholt ferner seinen früher gemachten Vorschlag, dem Eidgen. Post- und Eisenbahndepartement sei eine Abteilung für Strassenverkehr anzugliedern, um zu ermöglichen, dass der gesamte zu leitende Verkehr in volkswirtschaftlich richtiger Weise auf die einzelnen Verkehrsmittel verteilt werde.

In seinem Schlusswort beantwortet Ing. Meier die von den Ingenieuren Binz und Ryser gestellten Anfragen. Der Vortrag wurde warm verdankt.

2. *Geschäftliches*: Der Präsident macht die Mitglieder auf den Demonstrationsvortrag über „Lichtwirtschaft“ aufmerksam, zu dem die B. K. W. und das Elektrizitätswerk der Stadt Bern einladen.

Gemäss Beschluss der Mitglieder-Versammlung wird das Protokoll der VI. Mitglieder-Versammlung verlesen und genehmigt.

Der Vorsitzende teilt mit, dass aus Mitgliederkreisen die Veranstaltung eines geselligen Anlasses angeregt wurde.

Schluss der Sitzung 22¹/₄ Uhr. Der Protokollführer: Ko.

Besichtigung der Installationen für den Sulgenbachstollen.

Samstag, den 16. Januar 1926, 15 Uhr.

An der Exkursion beteiligten sich etwa 40 Mitglieder. Die Ingenieure F. Steiner, E. Kästli und F. Moos übernahmen in verdankenswerter Weise die Führung.

Der Sulgenbachstollen verläuft in rd. 45 m Tiefe in der allgemeinen Richtung Marzili-Bollwerk unter der Stadt hindurch und soll insbesondere zur Ableitung der Abwasser aus dem südlichen Stadtteil und zur Entsumpfung des Marzilimooses dienen. Er erhält eine Länge von 1040 m und einen Durchmesser von etwa 3 m im Lichten. Mit den Bauarbeiten wurde Ende Februar 1922 auf der Nordseite unterhalb der Eisenbahnbrücke begonnen. Bekanntlich erfolgte im Mai 1923, nachdem der Stollen in gelbem Sandstein bereits 750 m vorgetrieben war und auf wasserhaltige Moräne stiess, der Einbruch unterhalb der Christoffelgasse. Die Arbeiten auf der Nordseite wurden eingestellt und der Vortrieb mit Druckluft und Schild von der Marziliseite her in Angriff genommen. Infolge des hohen Druckes, bis 3 at, wird in sechs Schichten zu vier Stunden gearbeitet. Es wurden ferner besondere sanitäre Massnahmen, wie Bereitstellung einer Krankenschleuse notwendig. Zur Sicherstellung der Druckluftzufuhr stehen zwei unabhängige Kraftquellen zur Verfügung, nämlich elektrische Energie aus dem städtischen Elektrizitätswerk und eine eigene grosse Dieselanlage. Die Unternehmung hatte lange Zeit mit den grössten technischen Schwierigkeiten zu kämpfen. Der Fortschritt war während längerer Zeit sehr gering, heute beträgt er 0,80 m im Tag. Man hofft, dass der Durchschlag anfangs April möglich sein werde.

Der Präsident der Sektion Bern dankt der Unternehmung und dem bauleitenden Ingenieur F. Moos für die interessanten Ausführungen.

Der Protokollführer: Ko.

Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

X. Sitzung im Vereinsjahr 1925/26

Mittwoch, den 24. Februar 1926, 20.15 Uhr, auf der Schmidstube.

Vortrag (mit Lichtbildern) von Prof. Dr. A. Grosse, Freiburg i. B.:

Das japanische Haus.

Eingeführte Gäste und Studierende sind willkommen!

S. I. S.	Schweizer Technische Stellenvermittlung Service Technique Suisse de placement Servizio Tecnico Svizzero di collocamento Swiss Technical Service of employment
-----------------	--

ZÜRICH, Tiefenhöfe 11 — Telefon: Selnau 23.75 — Telegramme: INGENIEUR ZÜRICH
Für Arbeitgeber kostenlos. Für Stellensuchende Einschreibgebühr 2 Fr. für 3 Monate.
Bewerber wollen Anmeldebogen verlangen. Auskunft über offene Stellen und Weiterleitung von Offerten erfolgt nur gegenüber *Eingeschriebenen*.

Es sind noch offen die Stellen: 591, 655, 662, 663, 682, 684, 693, 696, 697, 698, 701, 702, 705, 706, 707, 708, 711, 712, 713, 715.

Technicien capable, ayant une grande expérience en montage de machines électriques, comme chef d'équipe ou contremaître, pour Ateliers de Constructions électriques en France. (606a)

Jeune *chimiste*, avec expérience des procédés d'application des colorants sur métaux, pour organiser et surveiller un atelier de coloration de perles métalliques. Suisse romande. (695a)

Bautechniker-Architekt, guter Zeichner, mit Technikum-Diplom (event. Hochschulbildung) und mindestens zwei Jahren Praxis, selbständig in kleinern Entwürfen und Werkplänen. Auf 1. März. Architekturbureau der Ost-Schweiz. (717)

Jüngerer *Bautechniker* mit 1 bis 2 Jahren Bureau-praxis, zur selbst. Ausarbeitung kleiner Projekte. Auf 1. April. Kt. Zürich. (718)

Tücht., womöglich akademisch gebildeter *Färberei-Chemiker* mit Erfahrung in Appretur-, sowie Baumwoll- und Wollbranche für Fasern, Garne und Tücher. Gute Stellung. Deutsche Schweiz. (720)

Bon *technicien ou dessinateur* en charpente métallique et chaudronnerie en fer. Suisse romande. (722)

Hochbautechniker, an selbständiges Arbeiten gewöhnt, für ein grösseres Wohn- und Geschäftshaus. Auf 1. März. Zürich. (723)

Junger, energischer *Bautechniker* für den Bauplatz, wenn mögl. mit Maurer- u. Zimmerei-Praxis, für sofort. Deutsche Schweiz. (724)

Elektro-Techniker mit Elektro-Installationspraxis. Dauernde verantwortungreiche Stelle. Zürich. (725)

Ingenieur, Spezialist auf luft-technische Anlagen, für Geschäft von Entstaubungs-Anlagen. Dauerstelle. Deutsche Schweiz. (726)

Jüngerer *Techniker*, Konstrukteur für Apparatenbau und Serienfabrikation. Praxis erwünscht (insbesondere Metall- und Blechbearbeitung). Deutsch und Französisch. Zürich. (727)

Gartenarchitekt zur weitem, prakt. Ausbildung. Zürich. (732)

Elektro-Ingenieur oder *Techniker*, mit Erfahrung im Innen- und Aussendienst (für den Verkauf von Elektromotoren). Deutsch und Französisch, womöglich Englisch. Deutsche Schweiz. (733)

Maschinen- oder Elektro-Ingenieur, mit Erfahrung in Dampf- und elektrischen Maschinen, für ein franzö. Holzfurnituren- und Sperrholzplatten-Geschäft. Englisch erwünscht. (734)