

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 121/122 (1943)
Heft: 2

Nachruf: Wey, Jost

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: 16.05.2025

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

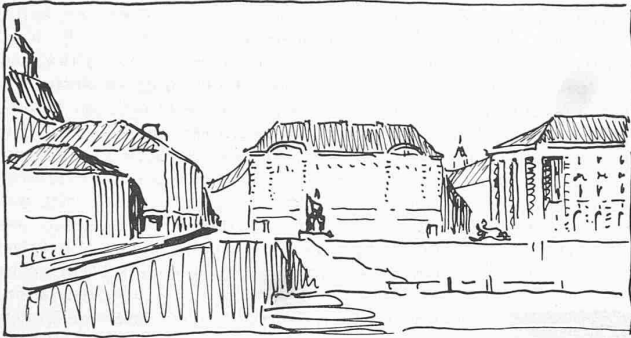


Abb. 14. Schiffslände mit «vorgeschuhter» alter Kantonalbank

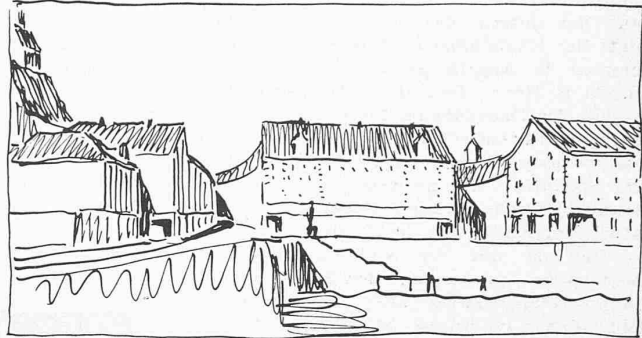


Abb. 15. Mit vorgezogenem Neubau rechts und Giebelndächern

Lösungen zu finden, die die Aufrechterhaltung unseres Schiffahrtbetriebes erlaubten. Das Tätigkeitsgebiet unserer Reederei liegt vorwiegend *ausserhalb unserer Landesgrenzen*. Dank des grossen Verständnisses, das wir alle Zeit bei den Behörden der kriegführenden Staaten und der übrigen Länder gegenüber den Bestrebungen unserer Reederei gefunden haben, sind für uns nie Lagen entstanden, aus denen sich kein Ausweg gezeigt hätte.

Die Zufuhren auf dem Rhein waren recht unregelmässig. Nach einer mehrwöchigen Unterbrechung der Schifffahrt infolge Eis zu Beginn des Jahres 1942 konnten im Frühjahr die Transporte von Kohlen aus dem Ruhrgebiet wieder aufgenommen werden. Unsere Rheinflotte war zeitweilig beinahe ausschliesslich in den Dienst der schweizerischen Kohlenzufuhr eingesetzt.

Unserer Tätigkeit auf dem Gebiete der Seeschifffahrt waren durch die heutige Lage gewisse Grenzen gezogen. Unsere drei Seedampfer «Calanda», «Maloja» und «Albula» waren mit kurzen, für Ueberholungsarbeiten notwendigen Unterbrechungen für die schweizerische Landesversorgung in Fahrt. S/S «Calanda» führte mehrere Reisen zwischen den U. S. A. und Genua aus und hat auf Ende des Jahres eine längere Fahrt nach Portugiesisch-Ost-Afrika angetreten. S/S «Maloja» war mit Ausnahme einer Reise nach verschiedenen westafrikanischen Küstenplätzen in den Dienst zwischen Lissabon und Genua eingestellt. S/S «Albula» stand ausschliesslich im Verkehr von Lissabon nach Genua. Durch die «Stiftung für die Durchführung von Transporten im Interesse des Roten Kreuzes» wurde uns der Betrieb des Dampfers «Caritas I» übertragen. Dieses unter Schweizerflagge fahrende Seeschiff ist ausschliesslich für Transportaufgaben des «Internationalen Roten Kreuzes» bestimmt. Im Auftrag der Nautilus S. A. in Lugano haben wir das von dieser Firma erworbene S/S «Lugano» im Sommer des Jahres 1942 in Dakar übernommen. Dieser Dampfer, dessen Betriebsführung ebenfalls in unseren Händen liegt, ist mit einer Tragfähigkeit von rund 10000 t die grösste Einheit der schweizerischen Seeflotte. Ausser den Seeschiffen «Albula», «Lugano» und «Caritas I» hat die Schweizerflotte im Jahre 1942 keinen Zuwachs erhalten. Die Beschaffung von neuem Schiffsraum ist zweifelsohne schwierig; umso mehr ist eine vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Behörden und den privaten Eigentümern von Seeschiffen nötig. Das Gleiche gilt für alle Fragen des Neubaus von Seedampfern für die Nachkriegszeit.

Schon bei Einführung der Schweizerflagge zur See hat unsere Reederei den Grundsatz vertreten, dass gleichzeitig eine Frachtenregelung erfolgen müsse, die den volkswirtschaftlichen Interessen Rechnung trage. Wir haben vor mehr als Jahresfrist dem Kriegs-Transport-Amt¹⁾ eingehende Vorschläge für eine solche im Landesinteresse stehende Lösung eingereicht. Ein Entwurf zu einem Bundesratsbeschluss ist in verschiedenen Fassungen erörtert worden, und es liegen nunmehr Zusicherungen vor, dass in nächster Zeit eine endgültige Abklärung dieser für den Reeder und die Landesversorgung wichtigen Frage erfolgen soll.

Wenn wir an die Bemühungen unserer Reederei um Einführung der Schweizerflagge zur See denken, so dürfen wir im Rückblick auf das zweijährige Bestehen einer schweizerischen Seeschifffahrt mit Genugtuung feststellen, dass das von uns angestrebte Ziel erreicht worden ist. *Umsomehr gibt es zu denken, wenn gewisse Kreise in öffentlichen Resolutionen die Abschaffung der Schweizerflagge zur See für die Nachkriegszeit fordern und damit den Wunsch verbinden, die heute in Fahrt stehenden Dampfer nach Kriegsende so rasch als möglich zu verkaufen. Wenn sogar aus Kreisen der Spediteure eine schweizerische Seeflotte, die sich auf kaufmännischer Grundlage erhält, als unerwünscht betrachtet wird, so ist eine solche Einstellung sehr zu*

bedauern und nicht zu verstehen²⁾. Die Schweizerische Reederei A.-G. hat je und je den Standpunkt vertreten, dass das Schweizerschiff auf dem Weltmeer im Kriege eine Notwendigkeit ist und im Frieden dem Lande nützt und das Ansehen der Schweiz im Ausland hebt. Aus diesen Ueberlegungen heraus werden wir uns nach wie vor für die Schweizerflagge zur See einsetzen und uns nicht durch Sonderinteressen gewisser Erwerbskreise abhalten lassen. Wir glauben, in unseren Bemühungen auf die tatkräftige Mitwirkung unserer Behörden rechnen zu dürfen.

Der Ausbildung von Schiffspersonal haben wir im Berichtsjahre weiterhin alle Aufmerksamkeit geschenkt. Insgesamt stehen zur Zeit rund 120 Matrosen und Schiffsjungen, die aus den Kursen unseres Schulschiffes «Leventina» hervorgegangen sind, auf Einheiten unserer Rhein- und Seeflotte im Dienste. Die Arbeit an den verschiedensten Hafenplätzen erfordert heute viel Tatkraft und Umsicht. Alle unsere Mitarbeiter im Ausland, die fern der Heimat auf ihren Posten stehen, haben sich unter schwierigen Verhältnissen bewährt und um unser Unternehmen verdient gemacht. Volle Anerkennung gebührt auch unseren Kapitänen und den gesamten Besatzungen unserer Schiffe, die unentwegt jahraus, jahrein ihre Pflicht erfüllen.

Rheinbauleiter Jost Wey zum Gedächtnis

Morgen jährt sich zum 100. Male der Geburtstag des ersten st. gallischen Rheinbauleiters Jost Wey, eigentlicher Vater und während 35 Jahren unentwegter Betreuer und Kämpfer für das grosse Werk der Rheinkorrektion oberhalb des Bodensees. Da ziemt es nicht nur der rheintalischen Bevölkerung, sondern auch der SBZ, dieses Mannes zu gedenken und an seine hervorragenden Verdienste zu erinnern. Sein langjähriger Mitarbeiter Ing. Rob. Stuber widmet der Lebensarbeit Weys im heutigen «St. Galler Tagblatt» einen warmempfundenen Nachruf, mit sehr interessanter Schilderung des Werdegangs der Rheinkorrektion, auf den wir gerne verweisen, da wir ihn leider raumeshalber nicht auch bringen können. Wir können aber unsere Leser auf zahlreiche Aufsätze Weys verweisen, die sogar bis auf die «Eisenbahn» zurückgehen. Dort findet sich in Band VIII (1878, Nr. 22/23) sein erster grösserer Bericht, während für die «Bauzeitung» verwiesen sei auf Bd. 15, Nr. 4/6 (1890), Bd. 32, Nr. 3/4 (1898) und hauptsächlich Bd. 49, Nr. 1/3 (1907), wo wir anhand vieler Zeichnungen über Weys «Memorial zum Diepoldsauer Durchstich der Internat. Rheinregulierung» berichtet haben.

Jost Wey hat als armer Bauernsohn am 11. Juli 1843 im Luzernischen das Licht der Welt erblickt. Durch eisernen Fleiss und grösste Sparsamkeit hat er sich emporgearbeitet bis zur Maturität, und von 1864 bis 1868 hat er am Eidg. Polytechnikum das Diplom als Bauingenieur und anschliessend jenes eines Fachlehrers in Mathematik und Physik, mit Auszeichnung, erworben. Dieser wissenschaftlich so gründlich vorgebildete und so energische junge Ingenieur wurde 1873, also dreissigjährig als Sektionsingenieur an die St. Galler Rheinkorrektion berufen; 1879 rückte er zum Oberingenieur auf und damit konnte sich sein Feuergeist dem Werke widmen, das ihm so sehr am Herzen lag und dem er seine ganze Kraft geopfert hat.

Wey erfasste die Rheinkorrektion als Ganzes: er beschränkte sich nicht auf Bewehrung und Sohlekorrekturen des verwilderten Rheinbettes, er behielt das Endziel stets im Auge, d. h. nicht nur die Sicherung der rd. 14000 ha umfassenden Talebene, sondern auch ihre Melioration, Entwässerung, Kolmatierung usw. So schuf er (1882/84) zuerst den 21 km langen Werdenberger

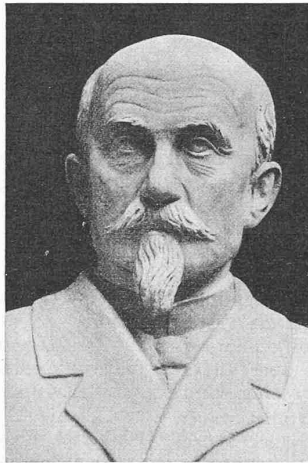
¹⁾ Sein Chef ist E. Matter, alt Oberbetriebschef der SBB. Red.

²⁾ Wir unterstreichen. Red.

Binnenkanal als Vorfluter für die Entwässerung; nach Eröffnung des untern, des Fussacher Rheindurchstichs (1895/1900) folgte der Rheintalische Binnenkanal, die Vorbedingung zu der nunmehr in Angriff genommenen Integralmelioration (vergl. Bd. 120, S. 286*). Den härtesten Kampf führte Wey gegen das Projekt des Diepoldsauer Durchstichs, den er für zu breit und überhaupt für entbehrlich erklärte. Er wollte ihn versuchsweise ersetzt wissen durch eine einfache «Normalisierung» der Diepoldsauer Schleife, d. h. eine wesentliche Verschmälerung des Mittelgerinnes zwecks Erhöhung der Stosskraft des Wassers und natürlicher Eintiefung der Sohle.

Wey ist mit den wohlbegründeten Vorschlägen seines «Memorials» unterlegen, der Buchstabe des Staatsvertrages siegte über die bessere Einsicht. Mitten im Kampf ist er, am 7. Februar 1908, einem Herzschlag erlegen. Hinterher haben die von ihm vorausgesagten bedenklichen Auflandungen im zu breiten Diepoldsauer Durchstich ihm Recht gegeben; auch die Hebung des Grundwasserstandes ist eingetreten. Es bedurfte der umfangreichen Modellversuche an der Versuchsanstalt für Wasserbau der E. T. H., um erst in jüngster Zeit die Verschmälerung des Mittelgerinnes — mit erheblichen Kosten — in die Wege zu leiten; inzwischen muss im Durchstich Jahr für Jahr gebaggert werden¹⁾.

Wie einst Escher von der Linth für das Gasterland, so war auch Jost Wey ein Ingenieur in bestem Sinne, ein Retter aus der Not für Tausende von Bauern. Sein Andenken verdient in Ehren gehalten zu werden. Aber auch uns lebenden Ingenieuren sei er ein Vorbild unentwegten Einsatzes für technische Lösungen, die man auf Grund wissenschaftlicher Erkenntnis und ehrlicher Ueberzeugung als richtig erkannt hat, unbeirrt durch unsachliche politische Widerstände, gegen die anzukämpfen wir nie müde werden dürfen. C. J.



JOST WEY
RHEINBAULEITER

11. Juli 1843

7. Febr. 1908

Nach einer Porträt-Büste

MITTEILUNGEN

Versuche mit Nagelverbindungen. Im Jahre 1941 sind im Versuchsraum der Staatsbauschule zu Holzwinden an der Weser Versuche über die Haftkraft von Nagelverbindungen angestellt worden, die z. T. in der «Bautechnik» vom 28. Nov. 1941 beschrieben worden sind. Es sollte untersucht werden, in welchem Mass die Nägel der Schalung und der Sparren bzw. Pfetten durch Windsog auftretende Kräfte aufnehmen können. Die Versuche erstreckten sich auf 500 kurze Nägel 31/65 bis 31/80 und auf 400 lange Nägel 70/180 bis 70/230 in handelsüblicher Ausführung. Bei den kurzen Nägeln ist die Gefahr, dass die Köpfe durch die Schalungsbretter von 20, 22 und 24 mm Dicke hindurchgezogen werden, grösser, als die Gefahr, dass die Nägel aus den Sparren herausgezogen werden. Da mindestens 90 kg für das Durchziehen eines 3,1 mm dicken Nagels aufgewendet werden müssen, besteht bei der üblichen Ausführung von Dachschalung keine Gefahr, dass die Schalung von den Sparren abgehoben wird. Anders verhält es sich bei den Sparren und Pfetten. Untersuchungen von durch Windsog oder Unterwind beschädigten Dächern haben gezeigt, dass gerade die «langen» Nagelverbindungen versagt haben. Ein «Durchziehen» der Köpfe kommt nicht in Frage ($850 \div 1000$ kg/Nagel), sondern ausschlaggebend ist die Haftkraft des Schaftes, d. h. der Widerstand gegen Herausziehen. Wie die Versuche gezeigt haben, ist diese Grösse abhängig von der Länge des eingeschlagenen Nagelschaftes und von der Zeit, die seit dem Einschlagen verflossen ist. Die Haftspannung von 7 mm starken Nägeln betrug z. B. sofort nach dem Einschlagen 31,4 kg/cm², 24 Stunden danach noch 23,7 kg/cm² und nach 96 Stunden 20,7 kg/cm². Holzbeschaffenheit, Astigkeit, Feuchtigkeitsgehalt, Oberflächenbeschaffenheit des Nagels und Form der Nagelspitze sind weitere Faktoren, die zu berücksichtigen sind. Es wurden sieben Versuchsgruppen durchgeführt, bei denen die zum Einschlagen und Herausziehen erforderliche Kraft in Abhängigkeit von Schaftlänge und Zeit nach dem Einschlagen ermittelt wurden. Abschliessend stellt der Verfasser fest, dass bei leichten Dachdeckungen, bei denen das Eigengewicht kleiner als der mögliche Windsog bzw. Unterwind wird, die Nagelverbindung nur eine geringe Sicherheit gegen Abheben

bietet, sodass die Anwendung altbewährter Verbindungsmittel wie Schraubenbolzen u. dgl. in Erwägung gezogen werden sollte.

Ueber «Autogene Press-Schweissung» macht C. F. Keel (Basel) in der «Zeitschrift für Schweisstechnik» No. 3/1942 bemerkenswerte Vorschläge. Die Press-Schweissung an Stelle von Hammer-Schweissung wird seit langem angewandt, um Rund-, Profileisen, Wellen, Stähle usw. zusammenzuschweissen. Die Vereinigung der im Feuer auf Schweisstemperatur gebrachten, genau auf einander passenden Enden, geschieht durch Zusammenpressen unter einem Druck von rd. 20 kg/cm²; dabei tritt mit einer gewissen Stauchung ein dauerhaftes Verschweissen der Enden ein. Zum Zusammenpressen dienen Schrauben-Kniehebel oder hydraulische Pressen je nach Durchmesser des Werkstückes. Es wird nun vorgeschlagen, zur Erwärmung der zu verschweisenden Enden zweckmässig gebaute Azetylen-Sauerstoff-Brenner zu verwenden. Die dabei erreichten Vorteile sind: 1. Rasche Erwärmung der Werkstücke infolge der hohen Temperatur der Azetylen-Sauerstoff-Flamme; 2. reine Schweissflächen, da reduzierende Flamme; 3. leichte Regulierbarkeit der Wärmezufuhr. Die durchgehende vollständige Erwärmung des Werkstückes geht sehr rasch vor sich. Sie ist erreicht, wenn aussen die Schweisstemperatur, d. h. der Schmelzfluss (rd. 1400° C) erreicht ist, was im allgemeinen ein geübter Schweisser mit Sicherheit erkennt. Für grosse Stücke leisten optische Pyrometer gute Dienste. Die Wärme fliesst mit einer sehr grossen Geschwindigkeit in das Innere des Werkstückes, da die Wärmeleitzahl 11 bis 26 Cal/cm²sec beträgt. Bei einer Temperaturdifferenz von 1000° C fliessen durch den cm² Stahl 11000 Cal/sec nach innen. Mit zunehmender Erwärmung verlangsamt sich die Wärmetransmission; es tritt nach und nach eine Wärmestauung ein, die zur Schmelzung führt. In diesem Zeitpunkt hat die Schweissung zu erfolgen. Sie geschieht in gleicher Weise wie bei der Feuer-Press-Schweissung. Während des Zusammenpressens ist die

Erwärmung fortzusetzen bis zur Beendigung der Schweissung. Zur Durchführung des Schweissens sind Einspannvorrichtungen erforderlich, die erlauben, Stäbe von beliebiger Länge in die Presse einzuspannen. Zum Erwärmen der Schweissstellen, das auf etwa 20 bis 40 mm Breite erfolgen soll, dient für grössere Stücke zweckmässig ein zweiflammiger Brenner. Das Verfahren eignet sich für das Verschweissen von Stählen der verschiedensten Profile, Wellen, Röhren usw. und zwar sowohl in axialer Richtung als senkrecht zueinander oder in Gehrung; dann auch besonders für das Aufschiessen von Werkzeugstählen. Es sollen nach Möglichkeit in beiden Stücken die Walzfasern in gleicher Richtung verlaufen. Aus den Angaben des Verfassers über Dauer der Schweissung und Gasverbrauch entnehmen wir folgende Beispiele:

Durchmesser oder Querschnitt	Zeit min	Brennerstärke l/h	Azetylen 1	Sauerstoff 1
10 mm Ø Rundeisen	1	600	10	12
50 mm Ø Rundeisen	5	1800	150	180
Eisenbahnschiene 50 cm ²	8	3000	500	600
Rohr 50 mm Ø	4	750	50	60

Die Prüfung der Schweissung auf Güte und Festigkeit ist die übliche. Ein Nacharbeiten ist nur zur Beseitigung der Stauchung durch Schmieden im Gesenk oder Abschleifen nötig.

Elektrische Abtaueinrichtung für Fahrleitungen. Während der Wintermonate wird an feuchten Tagen durch Raureifbildung an den Fahrdrähten die Betriebsaufnahme in Trolleybus-Anlagen sehr erschwert. Ein Abkratzen des Raureifes durch Stromabnehmer mit besonderen Eiskratzern beschädigt die Politur des Fahrdrahtes und verkürzt damit auch die Lebensdauer der Fahrleitung und der Kohlenschleifstücke. Das Abschmelzen der Eisschicht durch elektrisches Heizen umgeht diese Mängel und führt rascher zum Ziel. Bei diesem Verfahren speist die Unterstation die Fahrleitung, die an ihrem Ende über Widerstände auf $4 \div 5$ A/mm² belastet wird. Je nach Aussentemperatur wird die Eisschicht in 10 ÷ 30 Minuten sicher abgeschmolzen. Nach eingehenden Versuchen bestellte die Stadt. Strassenbahn Bern zwei Abtaueinrichtungen von BBC, die im November 1942 dem Betrieb übergeben wurden. Jede Einrichtung umfasst in einer Blechkabine, für Aufstellung im Freien, die Belastungswider-

¹⁾ Vgl. Bd. 109 (1937): Rheinbauleiter K. Böhi S. 187*; Prof. E. Meyer-Peter und Mitarbeiter S. 199*, 212*; Bd. 110: Rheinbauleiter F. Nesper (Bregenz) S. 143*, 161*; Red. S. 164*; Einstein, Müller S. 167*, 180*.