

Weber, Adolf

Objektyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **76 (1958)**

Heft 25

PDF erstellt am: **19.09.2024**

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.

ausgenützten Sommerabflüsse, die nun zur Erzeugung von Winterenergie im Limmernbecken aufgespeichert werden.

In der untern Höhenlage führt ein Stollen das Wasser des Fiseten- und des Walenbaches nach einem Ausgleichsbecken im Hintersand, von dem ein 4,8 km langer Druckstollen zu einem Wasserschloss im rechten Talhang oberhalb der Pantenbrücke führt. Hier mündet ein zweiter Stollen von Norden her, der das Wasser des Durnagel-, Boden- und Furbaches zuleitet. Auch der Abfluss des Limmernbaches aus dem nicht unerheblichen Einzugsgebiet unterhalb der Stau- mauer und allfällige Sickerverluste sollen durch Einleiten in den erstgenannten Stollen (Sandwasser) genützt werden. Der Druckschacht führt vom Wasserschloss ins Maschinenhaus im Tierfeld, wo neben den bereits erwähnten drei Maschinen- gruppen zwei Pumpengruppen von je 2,75 m³/s Fördermenge und 19 000 kW Antriebsleistung das aus der untern Höhen- lage zufließende Wasser unter Ueberwindung eines Höhen- unterschiedes von 559 m mit Nacht- und Wochenendenergie aus dem Netz der NOK in das Limmernbecken fördern. Zum Heben von 1 m³ sind im Mittel 1,8 kWh minderwertige Ener- gie erforderlich, aus der nachher 2,4 kWh hochwer- tige Winter-Tagesenergie erzeugt werden können. Für diesen Zweck nicht benötigtes Wasser der untern Höhenlage lässt sich in zwei weiteren Maschinengruppen von je 18 000 kW zur direkten Energieerzeugung oder zum Hochpumpen verwenden. Insgesamt sind im Durchschnittsjahr 67 Mio kWh Pumpen- energie erforderlich.

Die Kraftwerke Linth-Limmern werden in allen drei Stufen bei mittlerer Wasserführung pro Jahr 354 Mio kWh er- zeugen, wovon 73 % auf das Winterhalbjahr entfallen. Von diesen sind 90 % Speicherenergie. Daher wird die Winter- erzeugung auch in trockenen Jahren nur wenig abnehmen.

Mit der Erschliessung der Baustellen ist bereits im Som- mer 1957 begonnen worden und zwar durch Erstellen einer Bauseilbahn von 3 t Tragkraft vom Tierfeld nach dem Was- serschloss beim «Kalktrittli» oberhalb der Baumgartenalp. Von hier wird in einseitigem Vortrieb der 3 km lange Stollen zum Limmernboden erstellt. Profil 5/5,5 m. Er mündet ober- halb des rechten Widerlagers der Staumauer und soll bis Frühjahr 1959 fertiggestellt sein. In Auftrag gegeben sind ferner eine Seilbahn von 5 t nach dem Kalktrittli, die auch nach dem Bau betrieben werden soll, sowie eine Schwerlast- bahn von 18 t. Man rechnet in den Jahren 1961 und 62 mit Tagesleistungen beim Betonieren der Staumauer in 20stündi- gem Betrieb von 800 t Zement. Dieser erreicht Linthal in Silo- wagen der SBB, wo er in Behälter von 16 t Nutzlast umge- schlagen wird. Diese gelangen auf Lastwagen nach Tierfeld, von dort mit der Seilbahn nach dem Kalktrittli und dann mit der zweigleisig angelegten Stollenbahn zum Silo der Betonier- anlage.

Die ersten Maschinengruppen in den Zentralen Tierfeld und Linthal sollen im Herbst 1962 in Betrieb kommen. Auf diesen Zeitpunkt ist auch ein teilweiser Aufstau des Limmern- beckens vorgesehen.

Nekrologe

† Adolf Weber, Ing. G. E. P., ist nach einer Zeit des Lei- dens, die sich fast über dreissig Jahre hinzog, am 17. April 1958 im Krankenhaus Waid in Zürich gestorben. In bewun- dernswerter Tapferkeit hat er ein schweres Schicksal getra- gen und dabei bis zur letzten Stunde seinen Pflichten und Idealen in Treue nachgelebt und gedient.

Adolf Weber wurde am 19. Mai 1880 in Strengelbach bei Zofingen als Sohn des Bauunternehmers A. Weber geboren. Mit seinen drei Geschwistern verbrachte er seine ersten Ju- gendjahre in Aarburg, aber schon 1892 siedelte die Familie nach Zürich über, der Stadt, die für den begabten Jüngling zur zweiten Heimat wurde. Hier durchlief er nach der Volks- schule die Klassen der damaligen Industrieschule und trat nach bestandener Matura, ganz seinen technischen Neigungen folgend, in die Maschinenfabrik Millot in Zürich ein, denn aus finanziellen Gründen — sein Vater starb schon im Jahre 1894 — konnte er nicht gleichzeitig mit seinem Zwillingbruder Otto das Studium am Poly beginnen. Im Sommer 1900 begann dann auch seine militärische Ausbildung als Kanonier bei der Festungsartillerie in Andermatt, ein Jahr später erfolgte seine Brevetierung zum Leutnant.

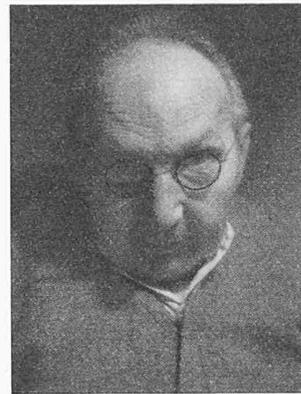
Der Herbst 1900 brachte Adolf Weber die Erfüllung sei- ner Pläne, er immatrikulierte sich an der Ingenieurschule des Eidg. Polytechnikums und be- stritt dann sein Studium weit- gehend mit den vorher selbst erworbenen Mitteln. Die Ferien wurden regelmässig durch Mili- tär- oder praktische Tä- tigkeiten ausgefüllt, so beim Studienbureau Strub und Peter für die Bauleitung verschiedener Bergbahnen. Als erste bedeu- tende Arbeit nach Studienab- schluss führte A. Weber 1909 an leitender Stelle den Bau des 1600 m langen Ochsenkopf- Tunnels in Schlesien durch. Ein Jahr später finden wir ihn bei der Firma Julius Berger, die ihm die Verantwortung für den südlichen Teil des Hauenstein-Basistunnels anvertraute. Bei der Erstellung des Münster-Grenchentunnels war Weber Sek- tionsingenieur und erwarb sich anschliessend die Bauleitung der Wohlen-Meisterschwanden-Bahn, die er zusammen mit seinem Schwager Ing. Juan Weber 1914 vollendete.

Während des Ersten Weltkrieges diente Adolf Weber mit Begeisterung und Entschlossenheit seinem Vaterlande zuerst als Hauptmann, dann als Major in der Eigenschaft eines Fort- kommandanten in Airolo. Noch vor Kriegsende richtete er seine Blicke wieder ins Ausland, indem er die Unterlagen für die Untergrundbahn in Madrid schuf und 1917 die Bau- leitung im Auftrage der Elektrobank Zürich für die beiden Wasserkraftwerke Corchado und Buitreras in Andalusien übernahm. Das zielbewusste und initiative Eingreifen führte ihn im Jahre 1919, zusammen mit seinem Bruder, zur Grün- dung der Baufirma Ingenieria y Construcciones de Barcelona. Dieses Unternehmen erwarb sich in kurzer Zeit einen soliden Namen, so dass zahlreiche Werke erstellt werden konnten. Das Hauptprojekt sollte aber in der Errichtung der Metro- Transversal de Barcelona bestehen, doch brachte die politische Umwälzung im Zusammenhang mit der Septemberrevolution von 1923 eine vorzeitige Auflösung der Firma mit sich.

Unerschrocken arbeitete und plante Adolf Weber weiter, indem er sich durch Studienaufenthalte in Paris, London und New York die neuesten Kenntnisse im Bau von Untergrund- bahnen aneignete. Mit einem erstaunlichen Einsatz widmete er sich darauf dem Bau der Hafenanlagen von Valencia. Doch während dieser Arbeit wurde er von einer schweren und ge- fährlichen Krankheit befallen, der Arthrosis deformans, an der er bis zu seinem Tode hart zu leiden hatte. Seine letzte grosse Arbeit gipfelte in der Betreuung der obersten Leitung der Bayrischen Zugspitzebahn, bei der über 4500 m Tunnel er- forderlich waren. Für dieses Meisterwerk, das als Krönung seiner Laufbahn bezeichnet werden darf, setzte sich Weber nochmals mit seiner ganzen Schaffenskraft ein und vollendete es oft unter grössten Schmerzen.

Aus Gesundheitsrücksichten musste der nun international anerkannte Tunnelfachmann eine ehrenvolle Berufung als Professor an die Technische Hochschule in München ablehnen. Es folgten noch einige Expertisen für die französische Regie- rung und für eine deutsche Bauunternehmung, aber bald wa- ren seine körperlichen Kräfte erschöpft. Trotz Badekuren, Höhengaufenthalten und weiteren Behandlungen nahm seine Krankheit solche Formen an, dass nur noch ein Spitalaufent- halt in Frage kam, der sich über Jahrzehnte erstrecken sollte. Seit 1942 lebte er dann ununterbrochen im Krankenhaus Waid und vermochte nur noch mit seiner geschickten Feder, die er mit verstümmelten Händen mühevoll führen musste, seine weiteren Projekte zu bearbeiten.

Dass sich der erfahrene Ingenieur auch tatkräftig mit politischen Fragen beschäftigte, geht aus der im Jahre 1936 verfassten Schrift mit dem Titel «Rhythmus von Krieg und Frieden», hervor, geschrieben unter dem Motto: «Wer den Frieden will, muss die Macht besitzen». In diesen Zeilen setzt sich Weber mit seinem erstaunlichen Weitblick mit dem Ge- danken einer Völkerbundsarmee oder einer internationalen Polizeitruppe auseinander. Aber die Anregungen des Schweiz- ers fielen auf taube Ohren, und kein geringerer als Minister-



ADOLF WEBER

Ingenieur

1880

1958

präsident Benesch antwortete darauf: «Wir fühlen uns nicht bedroht!»

Wer Adolf Weber in den letzten Jahren im Spital besuchte, hatte mehr den Eindruck, sich in einem Konstruktionsbureau als in einem Krankenzimmer zu befinden. Die Wände waren mit Plänen und Zeichnungen tapeziert und der Tisch mit technischen Fachzeitschriften beladen. Im Jahre 1943 befasste er sich mit Studien von Kavernen-Hochspeichern für Wasserkraftanlagen im Berner Oberland und Wallis, und 1953 erschien aus seiner Feder eine Aufklärungsschrift über den Wildstrubel-Tunnel. Mit Gleichgesinnten bildete er das Initiativ-Komitee für eine Untergrundbahn in Zürich, dessen erster Präsident er war. Dank seiner praktischen Veranlagung entwickelte Weber in seinen letzten Jahren das Projekt eines Tunnelbauautomaten, der das schweizerische und das deutsche Patent erhielt. Leider konnte der Erfinder die praktische Auswertung nicht mehr miterleben; möge die Zukunft die vielversprechende Erfindung zu würdigen wissen!

Wenn wir uns heute an Ingenieur Adolf Weber zurückerrinnern, so wissen wir, dass mit ihm ein Mensch mit weiten technischen Kenntnissen, aber auch mit umfassenden Lebenserfahrungen von uns ging. In seiner grossen Güte ertrug er sein schweres Los ohne Bitterkeit und ohne Klage, ja, er vermochte dazu seine Besucher noch geistig und seelisch zu stärken. Er war uns allen ein Gebender sowie ein Vorbild im wahren Sinne des Wortes, und deshalb hinterlässt Adolf Weber nicht nur im engeren Familienkreis, sondern auch in seinem weiten Freundeskreis, eine kaum ausfüllbare Lücke.

H. P. Künzi

† **Otto Frei**, Masch.-Ing. G. E. P., von Mogelsberg und Zürich, geb. am 25. April 1887, ETH 1912 bis 1916, seither ununterbrochen bei Escher Wyss tätig, ist am 10. Juni nach kurzer Krankheit heimgegangen.

† **Karl Frey**, Arch. S. I. A., Inhaber eines Büros in Biel, ist am 10. Juni gestorben.

Mitteilungen

Die Zürcher Handelskammer orientiert in ihrem neuesten Geschäftsbericht über die Tätigkeit im Jahre 1957. Zahlreiche Fragen stellen sich auf dem Gebiet von Gesetzgebung und Recht: Kartellgesetzgebung, Automation, Atomenergie, Invalidenversicherung, Erwerbersatzordnung, Getreideversorgung, Exportrisikogarantie usw. Beim Abschnitt über Finanzen und Steuern ist vor allem die Bundesfinanzreform Gegenstand eingehender Würdigung; ausserdem sind Tabellen über die Steuerbelastung im laufenden Jahr aufgenommen. Mancherlei Einzelfragen waren auf dem Gebiet des Personen-, Güter- und Nachrichtenwesens, im besonderen des Bahn-, Luft- und Postverkehrs zu behandeln. Die Gestaltung der täglichen Arbeitszeit in der Stadt Zürich war Objekt einer umfassenden Untersuchung. Selbstverständlich müssen in einem exportorientierten Kanton auch die Probleme des Handelsverkehrs, des Zahlungswesens sowie die Zollangelegenheiten ständig aufmerksam verfolgt werden. So enthält denn der Bericht auch eine besondere Uebersicht der Formalitäten, die je nach Bestimmungsland beim Export schweizerischer Produkte zu beachten sind. Auch mit dem kaufmännischen Bildungswesen hatte sich die Handelskammer mehrfach zu befassen.

«**Halbe Autobahnen**». Zu diesem als Schlagwort unsachlicher Propaganda besonders in Automobilistenkreisen beliebten Ausdruck gibt Dr. H. J. Rapp in «Die Autostrasse» 1958, Nr. 3, eine sehr lesenswerte Kopfkklärung. Er weist darauf hin, dass man vor allem zu unterscheiden hat zwischen Nurautostrassen einerseits, die von Anfang an und für immer als Zweispurstrassen vorgesehen sind, und vierspurigen Autobahnen andererseits, von denen als erstes Baustadium nur die eine Doppelspur gebaut und vorläufig im Gegenrichtungsverkehr betrieben wird. Jede dieser Möglichkeiten hat ihre Berechtigung je nach der Verkehrsbedeutung der Strasse und den wirtschaftlichen Verhältnissen, und alle Entscheidungen müssen von Fall zu Fall getroffen werden, nicht aber mit einem apodiktischen Entweder-Oder. «Meines Erachtens handelt es sich hier nicht um einen Entscheid über Gut oder Böse, sondern, wie so oft in der Strassenplanung, um eine Frage des Masses», sagt der Verfasser treffend.

Eine Kaminbetrachtung stellt Dr. G. Lampmann in «Die Bauwirtschaft» (Ausgabe A) vom 26. April 1958 an. Mit Recht geisselt er die modischen Spielereien der Gegenwart, die wir besonders aus Amerika zu übernehmen im Begriffe sind, und deren Beliebtheit sich als Reaktion auf das naturferne Leben des Städters von heute erklären lässt. Auch für die wirtschaftlichen Nachteile dieser Kaminspielerei in Miethäusern gibt der Verfasser ein sprechendes Beispiel.

Persönliches. P. Schmidheiny, Präsident des Verwaltungsrates der Escher Wyss AG., Zürich, ist vom Bundesrat mit Wirkung ab 1. April 1958 zum Chef des Kriegs-Industrie- und Arbeits-Amtes (KIA) ernannt worden.

Buchbesprechungen

Flächentragwerke. 4. Auflage. Von *Karl Girkmann*. 596 S. mit Abb. Wien 1956, Springer-Verlag. Preis geb. Fr. 67.60.

Die neueste, vierte Auflage dieses bekannten Lehrbuches ist in mehr als einer Beziehung bemerkenswert. Die klare Gliederung der früheren Auflagen wurde beibehalten. Das Lehrbuch umfasst die fünf Hauptabschnitte: Allgemeine Grundlagen der mathematischen Theorie der Elastizität, die Scheiben, die Platten, die Schalen, die Faltwerke.

Der stete Fortschritt in der zunehmenden Anwendung der Flächentragwerke, vor allem im Massivbau (Eisenbeton und vorgespannter Beton) ist in der neuen Auflage an zahlreichen Ergänzungen und Erweiterungen in hohem Masse berücksichtigt. Erwähnt seien insbesondere die eingehendere Behandlung der kreis- und keilförmigen Scheibe, die Erweiterung für die Platten-Streifen und Platten-Halbstreifen, für die eingespannten Rechteckplatten und die Piltdecken; ferner die Ergänzungen zu den Rotations- und Translationsschalen und diejenigen zur Berechnung eines durchlaufenden Faltwerkes.

Als besonders wertvoll und nützlich muss das neu ergänzte Literaturverzeichnis zu jedem Hauptabschnitt hervorgehoben werden. Es vermittelt einen weitgehenden, zusammenhängenden und systematischen Ueberblick über diejenigen Veröffentlichungen und Forschungsarbeiten, die für das betreffende Gebiet recht eigentlich charakteristisch sind.

Im vorliegenden Lehrbuch stehen die Lösungsmethoden der mathematischen Analysis im Vordergrund, deren Anwendung bei den wichtigsten Grundfällen der Scheiben, Platten, Schalen und Faltwerke überzeugend und klar herausgearbeitet sind. Die angegebenen Lösungen, meist in Abhängigkeit der Haupt-Parameter dargestellt, besitzen allgemeine Bedeutung. Jeder Sonderfall kann aus ihnen abgeleitet werden. Es liegt in der Natur der strengen analytischen Methode, dass sie ein wertvolles und zuverlässiges Vergleichskriterium bildet in allen Fällen, wo der Geltungsbereich und die Güte der Approximation einer Näherungsmethode abgeschätzt werden müssen. Trotz der Entwicklung der numerisch-statischen und der experimentellen Methoden behält die mathematisch-analytische Methode ihre volle Bedeutung weiter bei.

Der Verfasser hat es verstanden, die an sich sehr schwierige Materie mit beispielhafter Klarheit darzustellen. Das Lehrbuch eignet sich für jede Stufe des Studiums, von der ersten Einführung bis zur Vertiefung bereits erworbener Kenntnisse in ein Gebiet, das in der baulichen Verwirklichung heute mit an erster Stelle steht.

Prof. Dr. P. Lardy, ETH, Zürich

Spannbetonbau. 2. Teil. Von *Wolfgang Herberg*. 407 S. mit Bildern und Tafeln. Leipzig 1957, B. G. Teubner Verlagsgesellschaft. Preis geb. 26 DM.

Während im 1956 erschienenen 1. Band (besprochen in SBZ 1957, S. 183) die Grundlagen des Spannbetons (Baustoffe, Versuche, Berechnungen) behandelt sind, befasst sich der nun vorliegende 2. Band mit der Konstruktion und der Ausführung von Bauten in vorgespanntem Beton. Zu Beginn werden die verschiedenen Verfahren zur Herstellung von Spannbetontragwerken erwähnt, dann wird eine Uebersicht über die Tragwerkformen des Brücken-, Hoch- und Tiefbaues gegeben, und anschliessend werden die bekannten Spannverfahren systematisch erläutert. Der Hauptteil des Buches befasst sich mit der Beschreibung von ausgeführten Brücken-, Hoch- und Tiefbauten. Es werden dabei die im Schrifttum bis Ende 1956 bekanntgemachten wichtigen Spannbetonbauwerke kurz beschrieben, mit Erwähnung interessanter Einzelheiten. Zum