

Weyermann, R.

Objektyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **45/46 (1905)**

Heft 7

PDF erstellt am: **21.09.2024**

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.

Der Zentralbahnhof in Hamburg. Der Bau des grossen Hamburger Zentralbahnhofes ist derart gefördert, dass seine Fertigstellung Oktober 1906 erfolgen kann. Die Haupthalle, die eine Höhe von 23 m und eine Spannweite von 73 m besitzt, wird die grösste in Deutschland; sie übertrifft an Spannweite die Bahnhofshallen in Dresden, Köln und Frankfurt a. M., von denen die letztere 56 m Spannweite aufweist.

Landes-Bauordnung im Grossherzogtum Baden. Das badische Ministerium des Innern hat soeben den Entwurf einer Landes-Bauordnung fertiggestellt, der erstmals Bestimmungen über die Feuersicherheit in Warenhäusern, Theatern und öffentlichen Versammlungslokalen, sowie Vorschriften zur Regelung der Wohnungsverhältnisse enthält.

Die elektrische Zahnradbahn Brunnen-Morschach, die den Verkehr zwischen Brunnen und der Bergterrasse von Morschach vermittelt, wurde am 1. August eröffnet.

Nekrologie.

† **J. Schmid.** Im Alter von 60 Jahren starb am 6. August d. J. in Bern Julius Schmid aus Zürich, Mitglied der Generaldirektion der S. B. B. und Vorsteher des kommerziellen Departements in derselben. Hr. Schmid hatte Theologie studiert und amtierte als Pfarrer, bis ihn ein Halsleiden, das er sich als Feldprediger bei der Grenzbesetzung 1870/71 zugezogen hatte, diesem Berufe zu entsagen. Er trat in den kommerziellen Dienst der Nordostbahn ein, in dem er durch grosse Pflichttreue und hervorragende Arbeitsfreudigkeit bis zum Dienstchef im kommerziellen Departement vorrückte und sich solches Ansehen erwarb, dass er bei Besetzung der Generaldirektion der S. B. B. als Chef der kommerziellen Abteilung in diese berufen wurde. Die grosse Arbeitslast seines Postens, den er mit grösster Pünktlichkeit zu versehen gewohnt war, mag zum verhältnismässig frühen Heimgang des verdienten Mannes beigetragen haben.

† **R. Weyermann.** Zu dem Nachruf von befreundeter Seite, den wir in der letzten Nummer dem Verstorbenen widmen konnten, bringen wir heute auf Seite 89 sein Bild nach einer uns von der Familie freundlich überlassenen Photographie.

Literatur.

Die Zahnbahnen der Gegenwart. Bearbeitet von C. Dolesalek, Geheimer Regierungsrat, Professor an der Technischen Hochschule in Hannover. Mit 208 Abbildungen im Text. Abschnitt A des IV. Bandes des Werkes „Die Eisenbahn-Technik der Gegenwart“. Herausgegeben von Blum, Geh. Oberbaurat in Berlin, von Borries, Geh. Regierungsrat und Professor a. d. Technischen Hochschule in Berlin und Barkhausen, Geh.

Regierungsrat und Professor a. d. Technischen Hochschule in Hannover, 1905. C. W. Kreidels Verlag in Wiesbaden. Preis geh. M. 6,60.

Das vorliegende Werk stellt sich als ein zwar knappes, aber dennoch ausreichendes Handbuch der Zahnbahnen dar, das alle Neuerungen und gemachten Erfahrungen im Bau und Betrieb berücksichtigt, und sowohl für den Theoretiker, als auch für den praktischen Eisenbahntechniker, besonders aber für den Studierenden ein recht wertvoller Begleiter ist. Es enthält etwa das, was der Verfasser auch in seinen Vorträgen ausführt, umfasst alles wesentliche, in der Literatur zerstreute Material und zahlreiche, treffend gewählte Beispiele und Abbildungen dienen zur Erklärung. Das Werk liefert den Beweis, wie sehr die technische Hochschule zu Hannover in alle Gebiete des Eisenbahnwesens eindringt.

Der erste Abschnitt umfasst: die Neigungsgrenze bei Reibungsbahnen, künstliche Erhöhung der Reibung und Vergleich zwischen Reibungs- und Zahnbahnen. Der zweite Abschnitt gibt eine geschichtliche Entwicklung, eine Beschreibung und Prüfung der verschiedenen Zahnstangensysteme. Der dritte Abschnitt behandelt die reinen Zahnbahnen und die gemischten Reibungs- und Zahnbahnen, wie Zugsbildungen, Fahrgeschwindigkeiten, Rollmaterial für Dampf und Elektrizität, Spurweite, Krümmungen, Oberbau, Weichen, Strassenübergänge und Einfahrten.

Es ist zu wünschen, dass das Werk eine gute, seinem Werte entsprechende Aufnahme finden möge.

E. Strub.

Liste des Stations des chemins de fer auxquels s'applique la convention internationale sur le transport des marchandises par chemins de fer. Publiée par l'Office central à Berne. 1905.

Von dem Verzeichnis sämtlicher Stationen der dem Verband für den internationalen Eisenbahntransport angehörenden Linien des europäischen Kontinents ist soeben die vierte Ausgabe erschienen. Dem alphabetischen Namensverzeichnis der Stationen, deren Charakter, Ausrüstungen usw. jeweils durch konventionelle Zeichen angegeben sind, geht ein nach Ländern geordnetes, vollständiges Verzeichnis der in Frage kommenden Bahnverwaltungen mit allen nötigen nähern Hinweisen voraus. In einem Anhang sind die seit Drucklegung des Verzeichnisses vorgekommenen Änderungen zusammengestellt.

Das Verzeichnis ist vom Zentralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern herausgegeben und bei diesem zum Preis von 2 Fr. (Kosten zu Lasten des Bestellers) zu beziehen.

Lexikon der gesamten Technik und ihrer Hilfswissenschaften. Im Verein mit Fachgenossen herausgegeben Otto Lueger. Zweite, vollständig neu bearbeitete Auflage. II. Band. In Halbfranz gebunden 30 M. (Stuttgart, Deutsche Verlagsanstalt).

Von dem II., soeben zur Ausgabe gelangten Bande der zweiten Auflage von Luegers geschätztem technischen Lexikon gilt in erhöhtem Maasse, was wir bereits auf Seite 141 unsers letzten Bandes über den ersten Band

Loch-Lied.

Von Löchern singt ein Dichter selten,
Sie mögen nicht viel bei ihm gelten.
Betrachten wir sein Inventar,
So ist's an Gegenständen zwar nicht rar,
Wovon er Lieder singt und druckt,
Wenn es ihm in der Seele juckt.
Holde Augen, blonde Haare
Gehören zu dem Inventare.
Liebeswonne, des Schmerzes Zucken
Machen seine Feder jucken.
Darum ist es ungerecht
Und von ihm schlecht,
Dass so selten Lochgesang
Noch erklang.
Jetzt aber singt von einem Loch mein Mund
Das mit Krachen in des Berges Fels erstund.
Ingenieure haben es erdacht,
Auch eronnen, wie mans macht,
Mineure bohren mit Stahls- und Dynamit-Gewalt es
Und die Bundesbahn bezahlt es,
Simplontunnel heisst es
Und mein Liedel preist es.
Doch so einfach wie diese Worte
War es nicht als man es bohrte,
Bei Iselle hat es eine Ecken
Da war's schon schwer es abzustecken,
Und dann ging viel Zeit verloren
Im Antigoriogneis zu bohren,
Denn was solche Gneisse sind,
Die sind hart wie ein Bureaukratengrind.
Solche Stein oder Grinde seit alter Zeit
Verlangsamten immer die Schnelligkeit,

Langsame Schnelligkeit ist immer vom Bösen
Und ist es auch bei Iselle gewesen.
Denn nun kam es so heraus
Dass von der Briegersseite aus
Im Glanz- und Kalk- und Glimmerschiefer
Die Bohrung fortschritt schneller und tiefer,
Und als man dann die Mitte durchfuhr,
War dort vom Südosten noch keine Spur.
Man bohrte ihm wohl noch ein bischen entgegen
Und liess es dann, des Wassers wegen.
Wasser ist ja wohl ein Freund der Reinlichkeit,
Aber nur teilweise der Tunnelbohrarbeit,
Und auf der Südseite war es nicht besser,
Ja sogar noch viel nasser,
Dazu kam noch druckhaftes Gestein
Das wollte immer in den Tunnel hinein.
Am Ende wurde auch die Hitze noch zur Plage
Und die Tunnelbauberichte nichts als Klage.
Zuletzt war noch mehr Wärme und so viel Wasser da
Wie beim Kanalbau fast, in Panama.
Der Tunnel war von dem Kanal nur mehr zu
unterscheiden,
Weil am Tunnel nicht beschissen wurde, wie am
anderen der beiden.
Und zu allem noch musste man Schichten durch-
fahren,
Die ganz unrichtig waren.
Gar nicht nach dem Profil der Geologen
Waren sie gerichtet und gebogen.
Schämen sollten sich die Schichten für alle Zeit
Ob ihrer profilabweichenden Ungenauigkeit.
Die Ingenieure aber wussten immer Rat
Und endlich gelang die grosse Tat,
Denn die den Tunnel lochten, die waren rechte
Locher von Tatkraft, Verstand und Mut

Von den Mineuren an bis zu Brandau, Brandt und
auch Eduard dem Locher lochten sie alle gut.
Wenn man ihr Werk betrachtet, ist es zwar nur
ein Loch,
Aber von allen Löchern das «längste» ist es doch.
Was das Loch wirken soll, das will ich nicht be-
singen,
Ich müsste sonst das längste Lied euch bringen.
Und seh ob solcher langen Sachen
Euch schon die «längsten» Gesichter machen.
Drum will mit Einsicht und Verstand ich meine
Verse jetzt beschliessen
Und aufs Gelingen dieses Werkes meine Gurgel
froh begiessen.
Das passt sich gut, denn sie ist halt
Auch von lochähnlicher Gestalt.
Es floss seit alten Zeiten viel edler Rebensaft
Von wundersamem Dufte und wunderbarer Kraft
Durch ihre enge Pforte, die glucksende Wonne fühlt
Wenn der hehre Saft liebkosend sie bespült.
Als fröhlicher Geselle zieht er durch sie ins Haus
Und treibt mit seinem Geiste die Sorgen all hinaus.
Da darf die Pforte, die erkoren, dass solch ein
Gast durch sie zieht ein,
Wohl kühniglich behaupten, der Löcher «edelstes»
zu sein;
Wenn nun zu Simplons Ehren den Becher wir
erheben,
Kommt in die alte Gurgel ein neues frohes Leben
Da macht sie mit, da bringt sein Hoch
Das «edelste» dem «längsten» Loch,
Und aller Locher sei gedacht,
Die dieses lange Loch gemacht.

M. G.

(Schluss folgt.)

Beleuchtungsanlagen in Erziehungs- und Unterrichtsanstalten.

Ueber die Verwendung von Gasglühlicht oder elektrischem Bogenlicht zur indirekten Beleuchtung in Erziehungs- und Unterrichtsanstalten hat der Deutsche Verein von Gas- und Wasserfachmännern in München vor kurzem durch eine Kommission von Sachverständigen vergleichende Versuche anstellen lassen (vergl. S. 34). Generalarzt z. D. Dr. Seggel und Universitätsprofessor Dr. Eversbusch, die der erwähnten Kommission als Mitglieder angehörten, haben im Hinblick auf das Ergebnis dieser Versuche die nachstehenden Schlussätze formuliert:

1. Für geringe Anforderungen an die Beleuchtungsstärke — 25 Lux (d. i. Hefnerkerzen) in Weiss, 10 in Rot gemessen —, wie sie bei Schul- und Hörsälen gestellt werden, genügt halb zerstreutes Licht mit einfachen Auerlampen; dies allerdings unter der bestimmten Voraussetzung, dass die Glühkörper tadellos beschaffen sind und dass von der Bezugsquelle eine nur geringe Abnahme der Leuchtkraft nach längerer Brenndauer gewährleistet wird.

2. Die Anwendung von elektrischen Bogenlichtlampen zum Zwecke halb zerstreuter Beleuchtung erscheint wegen des grossen Lichtverlustes und der hohen Kosten für Schul- und Hörsäle im allgemeinen zwecklos und mag nur in ganz besondern Fällen Platz zu greifen haben.

3. Für Zeichensäle, die an den Arbeitsstellen eine Helligkeit von 80 Lux (d. i. Hefnerkerzen) in Weiss gemessen (32 Lux in Rot) erfordern, tritt jetzt die ganz zerstreute Beleuchtung durch Gaslicht in den neuern Formen des Pressgases mit der ganz zerstreuten Beleuchtung durch elektrisches Bogenlicht in Wettbewerb, nachdem erwiesen ist, dass bei dem Vorhandensein entsprechender, wenn auch einfacher Ventilationsvorrichtungen die Luftbeschaffenheit der Säle bei Gasleuchtung nicht hinter der bei elektrischer Beleuchtung mit Bogenlicht zurücksteht.

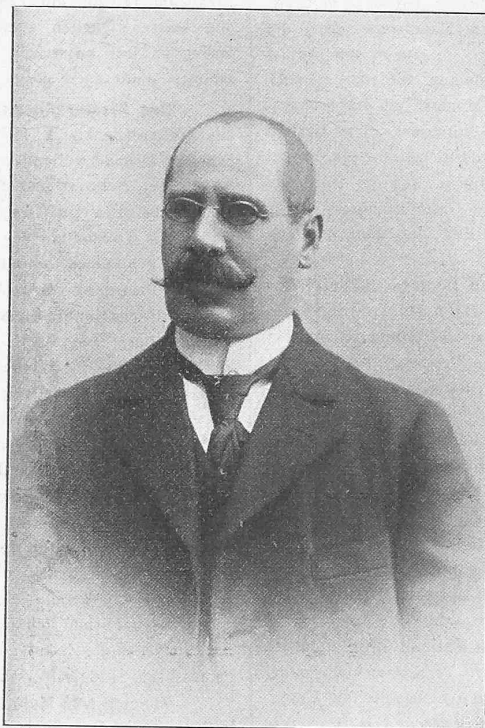
4. Der Kostenbetrag ist am geringsten bei halbzerstreutem Licht mit einfachen Auer-Lampen, wenn die Beleuchtungsstärke von 25 Hefnerkerzen für die Bestimmung eines Saales ausreicht.

Für Zeichensäle und bei einem Lichtbedürfnis von 80 Hefnerkerzen

sind die Kosten der hier erforderlichen ganz zerstreuten Beleuchtung bei Anwendung von Pressgas geringer als bei elektrischem Bogenlicht, so lange es nicht gelingt, elektrisches Bogenlicht mit umgekehrter Kohlenstellung herzustellen, bei dem alle Plätze gleichmässig beleuchtet sind und ein mehr oder weniger häufiges Zucken beseitigt ist.

Ein Museum für die Stadt Luzern.

In Ausführung eines Ende April 1904 erteilten Auftrages des Stadtrates von Luzern hat Architekt *Meili-Wapf* in Luzern ein Projekt für ein Museum der Stadt Luzern studiert und ausgearbeitet. Als Bauplatz war dem Architekten das frühere Gasfabrikareal an der Hirschmattstrasse bestimmt worden, das durch seine zentrale Lage im zukünftigen Stadtbild für das geplante Gebäude besonders geeignet erschien. Die Gebäulichkeiten sollten einen grossen Saal für öffentliche Versammlungen, Konzerte und andere Veranstaltungen enthalten mit allen nötigen Nebenräumen, dazu Säle für das Gewerbe- und Kunstmuseum sowie für die Turnausstellungen und die Veranstaltungen der einheimischen Künstler und Räume, die als Arbeiter-Bibliothek, Lese-, Schreib- und Sitzungszimmer Verwendung finden könnten. Alles war unter einem Dach in tunlichst gegenseitiger Verbindung unterzubringen. Die Aufgabe wurde derart gelöst, dass Konzerthaus und Kunstmuseum je dreistöckig geplant und durch einen niedriger gehaltenen Mittelbau mit einander verbunden wurden. Besonderer Wert ist auf die Stellung der verschiedenen Gebäudeteile auf dem vorhandenen Gelände und die praktische Anlage der verschiedenen Zugänge an den geeignetsten Zufahrtsstrassen gelegt worden. Der grosse Versammlungs- und Konzertsaal enthält im Saal bequem 706 Sitzplätze, auf den Galerien ungefähr 308 Sitzplätze, sowie 200 Stehplätze und hat ein Podium von 150 m². Ein daran



Rud. Weyermann,

Obermaschineningenieur der Schweiz. Bundesbahnen.

Gest. am 26. Juli 1905.

anschliessender kleiner Saal zählt etwa 250 Sitzplätze. Die Fassaden der Gebäude sind im Putzbau geplant unter tunlichster Einschränkung in der Verwendung von Haustein aber mit möglichst grosser Flächenwirkung, um so bei aller Sparsamkeit doch noch eine monumentale Wirkung zu erzielen. Die Erstellungskosten des ganzen Gebäudes werden auf ungefähr 950 000 Fr. veranschlagt.

liess viele, die an geistigen Genüssen übersättigt mehr ihres Leibes pflegen wollten und warme Speisen, anregende Tischunterhaltung und ein ruhiges Durchkosten der verschiedenen dargebotenen Weine den schönsten Tafelreden vorzogen, eine rasche heimliche Flucht nach jener grossen Halle veranstalten, wo sie sich vor allen drohenden Festrednern sicher wähnten. Doch auch hier sollten sie in ihren Hoffnungen getäuscht werden; denn wess das Herz voll ist, läuft bekanntlich der Mund über.

Im Pavillon der Tönhalle nahm das offizielle Bankett indessen seinen programmgemässen Anfang. Der Tafelmajor Direktor *Bertschinger* entbot allen Erschienenen, namentlich den Vertretern der deutschen und österreichischen Vereine und des Vereins schweizerischer Maschinen-Industrieller herzlichen Willkomm. Nach kurzem Rückblick auf die grossen Werke, die in unserem Vaterlande dank der Arbeit unseres Polytechnikums ausgeführt werden konnten, gedachte er der beiden gewaltigen Aufgaben, deren Lösung noch aussteht, der Nutzbarmachung unserer Gewässer und des damit innig verbundenen elektrischen Betriebs unserer Bahnen. Auch der schönen Aufgaben des Heimatschutzes widmete er kurze Worte und leitete damit über zu dem bewussten Stolz der schweizerischen Architekten und Ingenieure auf ihr so herrliches und charakteristisches Land. In den Ruf unsere liebe und schöne Schweiz, sie lebe hoch! stimmte die Tischgesellschaft begeistert ein, dankbar für die warm und anregend gehaltene, wirkliche Tischrede, die sich aller Erörterungen enthalten hatte. Stehend sang man das Lied «Rufst du mein Vaterland» in lebhafter Begeisterung.

Hierauf erhob sich Herr Bundesrat *Comtesse*, um in glänzender Ansprache die Sonderart dieses Festes und dann die Bedeutung und Nützlichkeit der polytechnischen Schule zu preisen. Das neuzeitliche Leben verlange nicht nur Mut, nicht nur guten Willen, sondern vor allem solides Wissen. Und da seien denn die Erfolge des bis jetzt am Eidg. Polytech-

nikum gehandhabten Systems unverkennbar. Die Disziplin habe den Geist der Initiative, der Willens- und Tatkraft nicht erstickt, sondern im Gegenteil frühzeitig die Eigenschaften des Ordnungssinnes, der Pünktlichkeit und des methodischen Denkens entwickeln helfen. Daher müsse bei einer Umgestaltung mit Vorsicht vorgegangen werden, damit die Schule nicht das bisherige Vertrauen verliere. Das heutige Fest gebe ferner Gelegenheit zu bekennen, dass die Kraft eines Landes mehr und mehr in der Entwicklung des in ihm lebendigen, wissenschaftlichen Geistes und im Aufschwung des Standes seiner Männer der Wissenschaft begründet sei; denn die Wissenschaft lehre auch unsere Demokratie aufs deutlichste, dass der wahre Beherrscher der Welt nicht der Verstand allein sei, sondern der Verstand unter Leitung des Wissens. Deswegen erhebe er sein Glas auf die Entwicklung des wissenschaftlichen Geistes, also auf eine Mehrung des Einflusses der Polytechnischen Schule und der Männer der Wissenschaft, wie sie im Ingenieur- und Architekten-Verein organisiert seien!

Nach kurzer Pause dankte Herr Stadtbaumeister *Geiser* im Namen der Mitglieder des Vereins für die schmeichelhaften Worte des Herrn Comtesse und gelobte, der Verein werde sich auch fernerhin derselben würdig zeigen. Er erwähnte darauf die grossen Dienste, die das Eidg. Polytechnikum auch fortwährend noch den Männern der Praxis leiste und gedachte besonders der hochwichtigen Arbeiten der Festigkeitsanstalt mit lebhaftem Dank. Schliesslich betonte er, dass auch er die geringe Einschränkung der Freiheit am Polytechnikum nie lästig empfunden habe. Nirgendwo im Leben gebe es eine absolute Freiheit, die nur in der Ordnung und Unterordnung in ihrer wahrsten Form gedeihe. Zwar seien die Techniker manchmal gar trockene Leute, trotzdem aber dienten viele ihrer Werke der Menschenliebe. So gehörten z. B.