Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 65/66 (1915)
Heft: 1

Artikel: Die Büste Prof. Dr. H.F. Webers
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-32169

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 03.12.2025

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

ausser den Kranzhölzern keine auf Biegung beanspruchten Teile vorhanden.

Um obiger Senkung des Gerüstes, sowie um den Einflüssen des aus verschiedenen Gründen sich ergebenden Zusammenziehens des Betons und demzufolge der Verkürzung des Gewölbes zu begegnen, ferner um einem eventuellen Nachgeben der Widerlager, welche in der Berechnung mit 2 *cm* angenommen wurde, Rechnung zu tragen, wurde das Gerüst gegen den Scheitel hin entsprechend erhöht. Nach dem Herunterlassen des Gerüstes zeigte sich jedoch, dass die Widerlager sich nicht bewegt, und dass der Scheitel sich nur unmerklich gesenkt hatte.

Die Belastungsproben sind mit einer Dampfwalze von 15 *t* Gewicht vorgenommen worden, wobei sich im Scheitel vorübergehend Senkungen von 3,5 bis 4,0 *mm* ergeben haben. Eine bleibende Senkung ist nicht wahrgenommen worden.

Im Auftrage der Regierung des Kantons Solothurn ist das Projekt durch die Ingenieurfirma *Froté & Cie.* in Zürich ausgearbeitet worden, welcher Firma auch die Bauausführung der ganzen Arbeit übertragen wurde. Die Gesamtkosten der Brücke haben sich auf 135 000 Fr. belaufen.

Palace-Hotel Bellevue in Bern.

Erbaut durch *Max Hofmann*, Architekt, in Bern.

(Mit Tafeln 1 und 2.)

Die Darstellung dieses grössten Hotel-Neubaues der Bundesstadt gedachten wir in dieser Nummer zu bringen. Nun ist der Artikel durch etwelche Ergänzung so umfangreich geworden, dass wir für heute uns auf die Bilder beschränken müssen, die wir auf Tafel 1 und 2 vorausschicken. Die übrigen Bilder samt Grundrissen usw., sowie die einlässliche Beschreibung der mit äusserster Sorgfalt studierten und ausgeführten Heizungs- und Lüftungsanlagen folgen in nächster Nummer, worauf in Nr. 3, ebenfalls unter Beigabe zahlreicher Zeichnungen, die interessantesten Eisenbeton-Bauteile mit Angaben über ihre Berechnung den Beschluss dieser Hotelbau-Publikation bilden werden.

Auf dem oberen Bilde von Tafel 1 sieht man links, anschliessend an den Ostflügel des Bundeshauses, das neue Hotel Bellevue, rechts das von dem gleichen Erbauer, bezw. der damaligen Architekten-Firma Lindt & Hofmann stammende Kasino[1]) der Stadt Bern. Dazwischen schwingen sich über die Aare die beiden Bogen der Kirchenfeldbrücke, deren eiserne Hauptpfeiler nachträglich in Eisenbeton ummantelt worden sind. Diese, sowie die übrigen Verstärkungsarbeiten an der Brücke[2]), die ihren Zweck, die erheblichen Schwingungen der Konstruktion zu beseitigen, völlig erreichten, bilden den Gegenstand einer besondern, in Vorbereitung befindlichen Veröffentlichung.

Die Büste Prof. Dr. H. F. Webers.

Im Sommer 1912 sandte Ing. *A. Crawford* in Bombay, Mitglied der „G. e. P.", an deren Präsidenten einen Brief, in dem er anregte, dem verstorbenen Prof. Weber, dem ausgezeichneten Lehrer der Physik an der Eidg. Technischen Hochschule, ein Denkmal zu errichten. Seine Anregung bekräftigte er durch Beifügung eines ersten Beitrags in der Höhe von 500 Fr. Dieses schöne Beispiel dankbaren Gedenkens wirkte anspornend unter den zahlreichen ehemaligen Schülern Webers und bald war unter Mitwirkung auch der Mitglieder des Schweizer. Elektrotechnischen Vereins das nötige Kapital beisammen, um die Idee unseres Kollegen Crawford zur Ausführung zu bringen. Unsere Leser erinnern sich der in den Protokollen der G. e. P. mitgeteilten Einzelheiten, auch dass die Büste nun aufgestellt ist. Wir bringen zur Ergänzung hier noch das Bild des Denkmals sowie, da die Lichtverhältnisse zur photographischen Aufnahme an Ort und Stelle z. Zt. sehr ungünstige sind, ein besonderes Bild der Büste für sich. Der Kunstkritiker der „N. Z. Ztg.", Dr. H. Trog, hat das Werk mit folgenden Worten begrüsst:

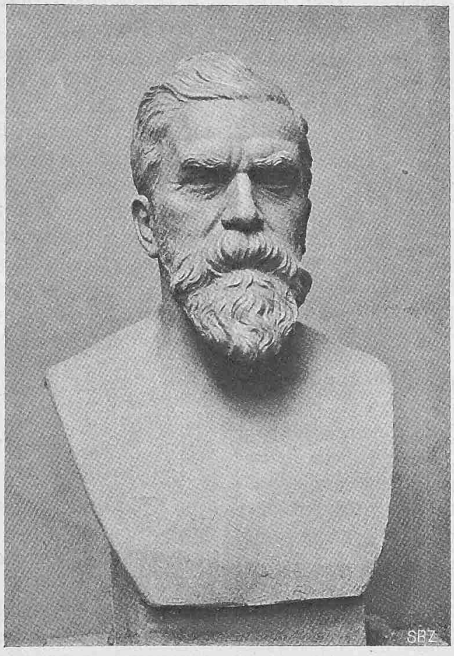


Abb. 1. Die Büste Prof. Dr. H. F. Webers. Bildhauer *Aug. Heer* in Arlesheim.

„Herr Architekt Prof. *Bluntschli* hat das aus schwarzem, graugeädertem Ragazer Marmor bestehende, einfachwürdige architektonische Gehäuse für eine Büste des hochverdienten Lehrers in Gestalt einer von Pilastern eingerahmten, durch einen gebrochenen Giebel abgeschlossenenen Nische geschaffen, deren breiter Sockel die schlichte Inschrift trägt, die nur den Namen und die Jahre (1875—1912) der Zürcher Lehrtätigkeit H. Webers nennt. Die Büste aber ist das Werk des Basler Bildhauers *August Heer*. Aus einer engern Konkurrenz ging er als Sieger hervor. Man darf sich dessen freuen; denn was er geformt und in Bronze gegossen hat, ist ein schönes Kunstwerk geworden. Streng und klar ist der ernste Forscherkopf gestaltet, höchst lebendig im Ausdruck der geistigen Konzentration. Alles Detail —

Abb. 2. Umrahmung der Weber-Büste durch Prof. Dr. *F. Bluntschli*.

[1]) Dessen eingehende Beschreibung vergl. Bd. LV, S. 99 u. 120.
[2]) Vorläufige Mitteilungen mit Zeichnungen in Bd. LX, S. 350.

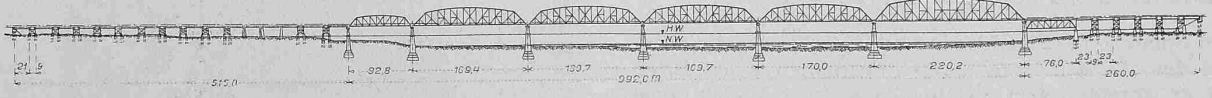
der kurze Bart, die buschigen Augenbrauen, das die nicht sehr hohe, aber bedeutsam gewölbte Stirn einfassende Haar — ist der Gesamtwirkung sicher ein- und untergeordnet. Nichts vom Gewande gab der Künstler bei; die Brustpartie bleibt nakt, als ruhige, breite und doch nicht leblose Fläche, über der das Haupt, der Träger des Geistigen, fest und bestimmt thront. Die Patina der Bronze fügt sich farbig sehr gut und belebend dem dunkeln Marmorgehäuse ein und die Schrift am Sockel korrespondiert im Ton mit ihr. Das Ganze ist eine Schöpfung, die die Künstler ehrt und dem Physikgebäude einen edlen Schmuck zuführt."

Sie ehrt auch, fügen wir bei, alle ehemaligen Schüler Webers, die mit ihren Beiträgen aus allen Ländern sich einstellten, um ihm und damit der Schweizerischen Technischen Hochschule ihren Dank auszudrücken für die Bildung, die sie in jungen Jahren hier genossen.

Miscellanea.

Die Gleichstrom-Lokomotiven der Butte, Anaconda and Pacific Railway. Die vor etwas mehr als Jahresfrist auf den elektrischen Betrieb mit Gleichstrom von 2400 Volt übergegangene 48 *km* lange Strecke von Butte nach Anaconda, die mit ihren vielen Abzweigungen etwa 140 *km* einfache Spur umfasst, dient vorwiegend für die Beförderung von schweren Erzzügen. Gegenwärtig wird der Güterdienst von 15 vierachsigen Lokomotiven von 72,5 *t* besorgt. Diese besitzen zwei zweiachsige Drehgestelle, die mit je zwei in Serie geschalteten Gleichstrommotoren von je 260 *PS* Dauerleistung bei 1200 Volt ausgerüstet sind; ihre Länge über Puffer beträgt 11,4 *m*. Sie sind für eine Leerlaufsgeschwindigkeit von 56 *km/h* gebaut und entwickeln bei 24 *km/h* eine Zugkraft von 11500 *kg* dauernd und rund 22000 *kg* maximal 5 Minuten lang, unter Voraussetzung eines Traktions-Koeffizienten von 30%. Auf der grössten Steigung von 25‰ werden Züge von 1800 *t* Gewicht durch zwei Lokomotiven mit einer Geschwindigkeit von 19 *km/h* befördert; auf den Strecken mit kleinen Steigungen wird das Zugsgewicht verdoppelt, wobei dann die Geschwindigkeit bei 3‰ Steigung etwa 26 *km/h*, bei horizontalen Strecken etwa 34 *km/h* beträgt. Um nun diese Lokomotiven, besonders beim Verschiebedienst, für noch schwerere Züge verwenden zu können, hat die Gesellschaft anlässlich der Anschaffung von vier neuen Lokomotiven, wie wir dem „El. Railway Journal" entnehmen, die Einführung von Zusatz-Triebgestellen beschlossen. Diese letzteren erhalten die gleiche Ausrüstung wie ein Drehgestell der Lokomotiven; ihre Länge über Puffer beträgt 6,1 *m*. Mit einer vierachsigen Lokomotive mechanisch und elektrisch gekuppelt, wandeln sie diese in eine sechsachsige um, die bei Serieschaltung von je drei Motoren bei einer um 30% geringeren Geschwindigkeit, ohne grösseren Stromverbrauch, eine um 50% höhere Zugkraft zu entwickeln vermag. Die neuen Lokomotiven sind mit entsprechenden Kontrollern ausgerüstet. Eisenbarren und Zementblöcke, die in der über die Längsträger des Gestells angeordneten Plattform eingebaut sind, geben dem Triebgestell das erforderliche Gewicht von 36,25 *t*. Die durch eine Lokomotive und ein Zusatz-Triebgestell gebildete Einheit von 108,75 *t* Gesamtgewicht kann bei einstündiger Belastung eine Zugkraft von 19500 *kg*, beim Anlauf eine solche von 32500 *kg* entwickeln. Die Fahrgeschwindigkeiten sind 7,7 *km/h* bei Serieschaltung aller sechs Motoren, 16,6 *km/h* bei Serieschaltung von je drei Motoren.

Eisenbahnbrücke über den Ohio bei Metropolis. Für die Ueberführung der 24 *km* langen Bahnlinie von Metropolis nach Paducah, die eine direktere Verbindung zwischen Chicago und den Häfen des Golfs von Mexiko ermöglichen soll, über den Ohio River, ist vor einigen Monaten eine zweigeleisige Fachwerkbrücke in Bau genommen worden, die als solche durch ihre Abmessungen bemerkenswert ist. Wie aus der beigegebenen, nach „Eng. News" gezeichneten Längsansicht ersichtlich, umfasst die eigentliche Brücke vier Oeffnungen von je rund 170 *m* und eine für die Schifffahrt gedachte Hauptöffnung von 220 *m* die mittels einzelner Fachwerk-Balkenbrücken mit unterliegender Fahrbahn überspannt sind; dazu kommt rechtsseitig eine rund 93 *m* grosse, in gleicher Weise überbrückte, und linksseitig eine 76 *m* grosse, mittels Parallelträger mit obenliegender Fahrbahn überbrückte Oeffnung. An diese 1068 *m* lange Brücke schliessen sich Vorlandbrücken von 515 *m*, bezw. 184 *m* Länge an. Diese bestehen aus einfachen Balkenträgern, die auf Turmpfeilern ruhen, und eine Decke aus Eisenbeton zur Aufnahme des Schotters als Geleisebettung erhalten sollen. An einer Stelle, wo die Brücke eine andere Eisenbahnlinie kreuzt, sind die Turmpfeiler durch solche aus Mauerwerk ersetzt. Die Brücke ist über der 220 *m* Oeffnung horizontal und fällt nach beiden Seiten mit 3‰. Die für die Schiffahrt zur Verfügung stehende lichte Durchfahrtshöhe beträgt bei Hochwasser 16,2 *m*, bei Niederwasser 34 *m*.



Der Gesamt-Kohlenvorrat der Welt wird, wie wir seinerzeit kurz mitteilten, zu rund 7,4 Billionen *t* angenommen. Nach der vom XII. Internationalen Geologen-Kongress in Toronto 1913 herausgegebenen Monographie verteilt sich dieser Vorrat auf die verschiedenen Kohlenarten und die verschiedenen Erdteile wie folgt:

		Anthrazit	Steinkohlen	Braunkohlen	Total
Amerika	Mill. *t*	22 542	2 271 080	2 811 906	5 105 528
Asien	„	407 637	760 098	111 851	1 279 586
Europa	„	54 346	693 162	36 682	784 190
Australien	„	659	133 481	36 270	170 410
Afrika	„	11 662	45 123	1 054	57 839
		496 846	3 902 944	2 997 763	7 397 553

Von den für Europa angenommenen Zahlen entfallen für Anthrazit rund 70% auf Russland und 21% auf England, für Steinkohle 59% auf Deutschland und 26% auf England, für Braunkohle 50% auf Oesterreich, Ungarn, Bosnien und Herzegowina und 37% auf Deutschland. Selbstverständlich können diese Zahlen, die nicht nur bekannte, sondern auch vermutliche Vorräte umfassen, keinen Anspruch auf Genauigkeit machen; insbesondere ist anzunehmen, dass sie im Laufe der Zeit infolge Entdeckung neuer Lager noch eine bedeutende Erhöhung erfahren werden.

Eidgen. Technische Hochschule. *Doktorpromotionen.* Die Eidgen. Techn. Hochschule hat die Würde eines Doktors der technischen Wissenschaften (Dr. sc. techn.) verliehen dem diplomierten Chemiker Herrn *Robert Pfenninger* aus Wald (Zürich) [Dissertation: Ueber das Verhalten von Eisen gegenüber von Wasser und wässerigen Lösungen im Dampfkessel] und Herrn *Schachno Peisach Schotz* aus Pernau (Russland) [Dissertation: Versuche zur Darstellung von Ketenen der Campherreihe].

Am 27. Dezember 1914 hat Professor Dr. *J. Platter,* der seit 1884 den Lehrstuhl für Staatswissenschaften an der Eidg. Technischen Hochschule inne hat, sein 70. Lebensjahr in voller geistiger Frische und körperlicher Rüstigkeit vollendet. Wir wünschen dem angesehenen Lehrer und Gelehrten noch ein langes fruchtbares Wirken.

Als Professor für landwirtschaftliche Botanik und verwandte Fächer an der Eidg. Technischen Hochschule hat der Bundesrat gewählt: Herrn Dr. *Max Düggeli* von Luzern, bisher Titularprofessor und Hülfslehrer für die genannten Disziplinen.

Das Kraftwerk Eglisau. Am 21. Dezember 1914 haben in Eglisau Vertreter der grossherzoglich badischen Strassen- und Wasserbaudirektion, des eidgenössischen Departements des Innern, der Baudirektion des Kantons Zürich und der Konzessionsinhaber getagt behufs endgiltiger Feststellung der Lage des neuen Wehres der Kraftanlage und damit zusammenhängender Bauten am rechten Rheinufer, worüber allseitiges Einvernehmen erzielt wurde, sodass dem Baubeginn in dieser Richtung nichts mehr im Wege steht.

Wir verweisen unsere Leser auf die Darstellung des Projektes in Band LXI S. 129 u. ff. sowie auf den Vortrag, den am 25. Februar 1914 die Professoren G. Narutowicz und Dr. W. Wyssling im Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein gehalten haben und über den in Band LXIII S. 147 ausführlich berichtet ist.

Verwaltungsgebäude der Stadt Luzern. Der Grosse Stadtrat in *Luzern* hat am 21. Dezember l. J. dem Antrage des Stadtrates (Band LXIV, S. 242) zugestimmt und den verlangten Kredit von 3500000 Fr. bewilligt. Im Rate wurde der Wunsch geäussert, die Ausführung sei sofort zu beginnen und ohne grössere Zeitintervalle durchzuführen. Eine Anregung, die Haupt- und West-