

Chappuis, Julien

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **93/94 (1929)**

Heft 16

PDF erstellt am: **17.05.2024**

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.

schweren Wagen mit ihren ausschliesslich von schweizerischen Firmen stammenden Karosserien, die Motor- und Fahrräder, und eine *Flugzeugausstellung*; diese stellt nicht nur die erste Veranstaltung dieser Art in der Schweiz dar, sondern dürfte in ihrer Konzentration auf die Sport- und Tourenflugzeuge überhaupt einzig dastehen. Sieben Länder werden in dieser Abteilung vertreten sein.

Eine neue Synagoge in Zürich soll auf dem Areal westlich des alten Bahnhofs Enge, an der General-Wille- und Lavaterstrasse erstellt werden. Damit wird das Projekt einer Synagoge an der Nüscherstrasse fallen gelassen. Der Neubau tritt an die Stelle der alten Synagoge an der Löwenstrasse, die den neuen Strassenbauplänen der Stadt geopfert werden muss. Ein Wettbewerb für den Neubau soll im Laufe des nächsten Monats ausgeschrieben werden.

Nekrologe.

† Rudolf Weber. Am 3. Februar 1929 ist a. Oberingenieur R. Weber, aus Menziken im Kanton Aargau stammend, nach langer, schwerer, geduldig ertragener Krankheit im Alter von 74 Jahren durch den Tod erlöst worden. Einer der letzten, markantesten Eisenbahningenieure aus der Blütezeit des schweizerischen Eisenbahnbaues, einer, der noch den Bau der Bötzb-, der Gotthard-, Nord-Ost-, Albula- und Bodensee-Toggenburgbahn mitgemacht hat, ist mit ihm aus einem Leben geschieden, in dem er ein reiches Mass von Arbeit vollbracht hat.

Ausgerüstet mit dem Maturitätszeugnis der Kantonschule Basel absolvierte Rudolf Weber von 1872 bis Frühjahr 1876 seine Studien an der Ingenieurschule des Eidg. Polytechnikums in Zürich. Im unmittelbaren Anschluss daran konnte er seine praktische Laufbahn am Bau der Bötzbahn (1876 bis 1878) beginnen. Der Bau der Linie Baden-Niederglatt beschäftigte ihn dann bis 1879, als ihn die bekannte Unternehmung Fischer & Schmuziger für den Bau der Strecke Flüelen-Göschenen der Gotthardbahn anstellte, an der er als Bauleiter vier Jahre lang mitwirkte. 1882 wurde Weber für die damals im Bau begriffenen Peloponnesischen Eisenbahnen in Griechenland, als Sektionsingenieur der Chemins de Fer Pirée-Péloponèse, berufen. Bis 1887 hat Weber unter grossen Strapazen seinen Dienst in Griechenland versehen und dabei die ersten Betonbauten durch Aufstellung mustergültiger Normalien eingeführt. Nach Abschluss der Bauarbeiten der Griechischen Bahn hat sich Weber keine Erholung gegönnt, obschon der kräftig gebaute Mann in Griechenland von einem Magenleiden befallen worden war, das nicht recht ausheilen wollte. Als geschäftsleitender Ingenieur der Unternehmung A. Höschele, Halle a./S., wirkte er sodann am Bau der Verbindungsbahn Leipzig-Connewitz und der Strategischen Bahn Weizen-Immeningen mit, bis ihn 1889 seine alte Unternehmung von der Gotthardbahn, Fischer & Schmuziger, als geschäftsleitenden Ingenieur berief. In dieser Stellung hat er sich mit der Ausführung mannigfacher Bauten, die nicht immer die leichtesten waren, beschäftigt, unter anderen mit dem Viadukt auf der Strecke Zürich-Oerlikon, dem Elektrizitätswerk an der Sihl, den grossen Wasserkraftanlagen Olten-Aarburg, vor allem aber mit der Ausführung des Stadelhofer- und des Lettner-Tunnels der rechtsufrigen Zürichseebahn, die unter teilweise sehr geringer Ueberlagerung dicht bebaute Stadtteile unterfahren. Bei den Zürcher Tunnels hatte Weber Gelegenheit, mit vollem Erfolg ein neues Bausystem, die *Firstschlitz-Methode*, auch für schwierige Bodenverhältnisse auszubauen, wodurch er gegenüber den alten überlieferten Verfahren nicht nur einen rascheren Fortschritt, sondern auch bedeutende Kostenersparnisse erreichte.

Als im Jahre 1901 die Firma Fischer & Schmuziger sich auflöste, traf es sich, dass infolge der Schwierigkeiten, die damals beim Bau des Albula-Tunnels eingetreten waren, die Rhätische Bahn den Weiterbau in Regie übernehmen musste. Auf der Nordseite des

Tunnels war man in einer Strecke angelangt, in der der Zellenolomit durch das auslaugende Wasser jeden Zusammenhang verloren hatte, sodass die lockere Felsmasse in feinen Schlammsand zerfallen war und die bauausführende Unternehmung, Ronchi & Co., den Mut wie die Geldmittel verloren hatte. Es kam ein gütliches Uebereinkommen zustande, wonach die Rhätische Bahn den Weiterbau in Regie übernahm; zur Leitung der Regiearbeiten wurde der Tunnelbauspezialist Rud. Weber berufen. Dank dem exakt organisierten Weber'schen Tunnelbetrieb gelang es, in 278 Kalendertagen 3120 m Stollen zu bewältigen, was einem mittleren Tagesfortschritt von 11,22 m gleichkam und einen Rekord der damaligen Alpendurchstich-Technik bedeutete.¹⁾ Auch hier ging Weber zur Methode des Firstschlitzes über und führte dadurch, wie Hennings in der Denkschrift der Albulabahn nachweist, namhafte Ersparnisse herbei.

Die folgenden Jahre 1903 bis 1913 finden wir Weber in St. Gallen als Oberingenieur der Bodensee-Toggenburgbahn, für die er sowohl die Projektierungs- wie auch die Bauarbeiten leitete. Beim Bau der Bodensee-Toggenburgbahn wurde von Weber das Prinzip der Linie gleichen Widerstandes angewendet.²⁾ Die Traversierung der Quertäler, die vom Norgabhang des Alpsteingebirges unvermittelt herunterkommen, brachte es mit sich, dass die ganze Bahnstrecke eine Aufeinanderfolge tiefer Einschnitte, Tunnels, hoher Dämme, und Viadukte bildet, deren Ausführungsschwierigkeit neben wissenschaftlichen Kenntnissen noch grosse Energie, Intelligenz und praktische Erfahrung verlangten. Weber hat die ihm gestellte Aufgabe glänzend gelöst und zum Abschluss gebracht.

Vom Jahre 1914 an, nach Vollendung der Bodensee-Toggenburgbahn, war Weber mit Gutachten und Expertisen beschäftigt, die er stets mit strenger Unparteilichkeit und grosser Sachkenntnis erledigte. Leider wurde seine Tätigkeit durch eine schwere Krankheit unterbrochen, von der er sich erst nach zwei Jahren erholte und die ihn zwang, in den letzten Jahren zurückgezogener zu leben.

Ein Vorbild in der Gewissenhaftigkeit seiner Pflichterfüllung, anspruchslos und bescheiden, von ungewöhnlicher Gründlichkeit in der Behandlung jeder Arbeit, war Weber ein Mann der alten Schule, gründerlich, gütig und von vornehmem Charakter. Bei allen seinen Verdiensten blieb er bescheiden, bestrebt, jeder äusseren Ehrung aus dem Wege zu gehen. So gross sein Wissen und seine Spezialkenntnisse waren, scheute er sich, in der Öffentlichkeit damit hervorzutreten. So bemerken wir z. B., dass die Idee Webers über das Unterstollen-System bei Bauausführung von zweigleisigen Alpentunnels nur durch Vermittlung von Prof. R. Hennings seinerzeit in die Öffentlichkeit gelangte und Weber nur nachträglich die Zweckmässigkeit seines Gedankens begründete („Schweiz. Bauzeitung“ vom 4. August 1906). Die Werke aber, denen er seine Kraft und Tätigkeit gewidmet hat, sprechen für ihn.

Tue recht und scheue niemand, das war sein Grundsatz für alle seine Handlungen.

Acatos.

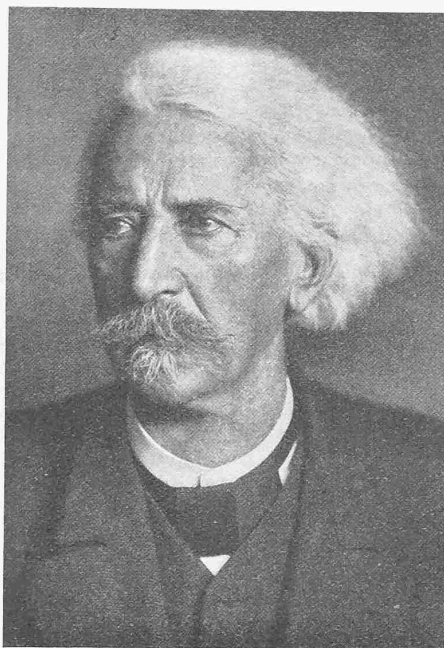
† E. Kittler. Am 14. März ist in Darmstadt Prof. Dr. Erasmus Kittler, ehemaliger Professor an der dortigen Technischen Hochschule, im Alter von 76 Jahren gestorben. Kittler wirkte seit 1883 an jener Hochschule und hat als erster in Deutschland „Elektro-Ingenieure“ geschult und praktisch ausgebildet.

† Julien Chappuis. Am 3. April verschied in Lausanne, im hohen Alter von 83 Jahren, Ingenieur Julien Chappuis, einer der Gründer der Firma Probst, Chappuis & Wolf, jetzt Wolf & Cie., Constructions métalliques in Nidau.

† Emil Blum, Patentanwalt in Zürich, Ehrenmitglied der G. E. P., ist nach kurzem Kranksein am 14. April im Alter von 82 Jahren sanft entschlafen.

¹⁾ Vgl. Fortschrittsdiagramm in „S. B. Z.“ Bd. 39, S. 267 (14. Juni 1902). Red.

²⁾ Vgl. „S. B. Z.“ Band 49, Seite 281 ff. (8. und 15. Juni 1907). Red.



RUDOLF WEBER

a. OBERINGENIEUR

6. Okt. 1854

3. Febr. 1929