

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Band: 76 (1958)
Heft: 6

Nachruf: Hübner, Fritz

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: 21.11.2024

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

gern und dem Ingenieur höhere Geltung im Allgemeinbewusstsein zu geben. Hierzu werden an den Angestellten folgende Hauptforderungen gestellt: Rechtschaffenheit, Treue zu Beruf und Arbeitgeber, technische Fähigkeiten und Bemühen um Steigerung derselben, Stolz auf die eigene Arbeit und den Beruf überhaupt, gutes Verhalten in der Öffentlichkeit. Der Arbeitgeber ist dem Angestellten schuldig: Rechtschaffenheit, Anerkennung der technischen Fähigkeiten, Zahlung eines den Fähigkeiten und der Verantwortung angemessenen Gehaltes, Sicherheit der Anstellung. Der amerikanische Verfasser, der diese Fragen in «Civil Engineering» vom Nov. 1956 behandelt, ist gegen geschlossene tarifliche Lohnforderungen von Angestelltenverbänden, wo möglich durch Streik, hingegen für freie Vereinbarungen über eine allgemeine Steigerung und Anpassung. Jeder Fall des einzelnen Ingenieurs bleibt gleichwohl für sich zu betrachten. Die freimütige Zusammenarbeit und Aussprache zwischen Arbeitgeber und Angestelltem sollte mit Vertrauen und Verständnis für beide Teile die besten Lösungen bringen.

«Oesterreichische Ingenieur-Zeitschrift» nennt sich die seit Anfang dieses Jahres im Springer-Verlag in Wien erscheinende Zeitschrift, die aus der Zusammenlegung dreier früherer Zeitschriften entstanden ist, nämlich aus «Zeitschr. des Oesterr. Ing.- und Arch.-Vereins», «Maschinenbau und Wärmewirtschaft» und «Oesterr. Bauzeitschrift». Die Schriftleiter sind E. Czitary, J. Zeman und O. Weywoda. Auf den gleichen Zeitpunkt hat der in seinem 110. Jahr stehende Oesterr. Ing.- und Arch.-Verein durch neue organisatorische Massnahmen einen engeren gegenseitigen Zusammenschluss der einzelnen Landesvereine im Gesamtverein vorgenommen. Das durch technische Originalaufsätze sehr reichhaltig und schön gestaltete erste Heft der neuen Zeitschrift enthält auch Beiträge zur Geschichte des Gesamtvereins und der Landesvereine.

Dreiaxialer Prüfapparat für Betonproben. Die amerikanische Firma Soiltest, Inc., 4711 W. North Ave., Chicago 39, Illinois, hat neulich einen der grössten dreiaxialen Prüfapparate an das Institut für Bodenmechanik und Grundbau der Technischen Hochschule Karlsruhe zur Bestimmung von Druck- und Scherfestigkeiten an Asphalt-, Erd- und Mörtelproben geliefert. Die Belastungsfähigkeit des Apparates beträgt rd. 9000 kg.

Kunststoffe in der Technik. Die «Schweizerische Technische Zeitschrift» hat eine Sondernummer 43/44 vom 31. Oktober 1957 mit 60 Textseiten herausgegeben, in der namhafte Fachleute über Kunststoffchemie und Kunststoffanwendung berichten.

Nekrologe

† **Fritz Hübner**, der am Sonntag, 15. Dez 1957, in Bern nach kurzer Krankheit entschlafen ist, seit 1935 a. o. Professor der EPUL für Stahl- und Holzbau, von 1949 an o. Professor und seit seinem Uebertritt in den Ruhestand im Jahre 1951 Honorarprofessor, war die Verkörperung des wahren Ingenieurs.

Am 6. Mai 1881 in Kairo geboren, kam er im Alter von zehn Jahren nach Thun in die Schule, danach nach Lausanne ins Realgymnasium. 1899 trat er ins Eidg. Polytechnikum ein, wo er im Jahre 1903 mit dem Diplom als Ingenieur abschloss. Nach kurzer Praxis auf dem Bureau der Rheinkorrektion in Rorschach ging er im gleichen Jahr wieder nach Aegypten zurück und nahm in Kairo eine Stelle auf dem Brückenbaubüro der dortigen Staatsbahnen an. 1905 wieder in die Schweiz zurückgekehrt, trat er nach zweijährigem Wirken als Chefstatiker bei Bosshard & Co. in Näfels im Jahre 1908 als Kontrollingenieur in die Dienste des Eidg. Eisenbahndepartements, wo er in der Folge bis 1947 als Brückeninspektor beim Eidg. Amt für Verkehr wirkte. Diese Tätigkeit sagte ihm voll und ganz zu, und er verwuchs so sehr mit ihr, dass er für die grosse Zahl der Fachkollegen, die ihn kannten, fast zur legendären Persönlichkeit wurde.

Erfüllt von lateinischer Kultur und früh vor die Aufgabe gestellt, mit anderen Rassen und Geistesrichtungen sich zu befassen, hat er es gelernt, Gelassenheit und Begeisterung, Vorsicht und Wagemut, Freundschaft und Autorität, Humor

und Ernst, Arbeit und Ruhe, Theorie und Praxis miteinander in Einklang zu bringen, so dass er oft nur schon durch seine Anwesenheit eine Teillösung der Probleme brachte, die vorlagen. Er war beliebt bei allen Vertretern der Privatbahnen; sie schätzten seinen Sparwillen wie seine technische Strenge und seine nie versagende väterliche Güte.

Seine Schüler vergötterten ihn, und er vergalt ihnen ihre Liebe hundertfach. Er lehrte mit ganzer Hingabe. Ungezählt sind die Stunden, die er damit verbrachte, schwerfälligen Schülern die Schönheit des Holzes oder einer Vernichtung klar zu machen. Mit welcher Wärme konnte er Ideen verteidigen, und welche Geduld brachte er auf, Liebe zu geben und zu wecken! Um den Glauben ganz zu verstehen, der ihn erfüllte, muss man sich ihn vorstellen, wie er seinen Schüler leicht beiseite stiess, um dessen Platz einzunehmen, und dann einen halben Nachmittag sitzen bleiben konnte, um eine misslungene Arbeit zu verbessern. In dieser Atmosphäre des Vertrauens und der Freude wurde der Lehrstoff von den Schülern rasch aufgenommen. Langeweile gab es keine in den Übungen. Und wie er in den Vorlesungen feierlich, doch mit dem Schalk im Nacken und der Zigarre zwischen den Lippen, seinen Lehrstoff vor den Schülern in Angriff nahm, wird wohl keiner vergessen. Seine ganze Liebe zum Beruf konnte er da den Studenten mitteilen, und es gelang ihm, die abstraktesten Begriffe ahnend von aus dem Leben gegriffenen Beispielen verständlich zu machen.

Aber nicht nur seiner menschlichen Eigenschaften wegen bleibt Fritz Hübner uns unvergessen. Sein technisches Werk ist bedeutend, trotzdem er seiner übergrossen Aufgaben wegen uns kein Buch über seine technischen Erfahrungen hinterlassen hat, wie er dies lange Zeit vorhatte. Durch seine Tätigkeit im Amt für Verkehr wurde Prof. Hübner ein Pionier auf dem Gebiet der Messungen an ausgeführten Bauwerken. Er hat einen entscheidenden Anteil an der Entwicklung dieser besonderen Tätigkeit des Ingenieurs und hat sich einen hervorragenden Namen gemacht in der sehr speziellen Kunst der Interpretation der Messergebnisse. Ohne eine vollständige Liste der Publikationen geben zu wollen, seien doch die wichtigsten herausgegriffen: 1917 «Schweiz. Bauzeitung»: Das Versuchswesen in der Praxis des Eisen- und Eisenbetonbaues; 1926 Internationaler Kongress für Brückenbau und Hochbau: Allgemeine Betrachtungen über Erfahrungen bei Versuchen an Bauwerken und bei der Verwertung der Messergebnisse; 1935 «Bulletin Technique de la Suisse Romande»: Les essais sur ouvrages existants. Seine durch diese Studien gewonnene Erkenntnis des wirklichen Verhaltens der Bauwerke führte Prof. Hübner ins Zentrum der zu lösenden Probleme, und das ist es, was seine Vorlesungen und vielen Vorträge im S. I. A. und seinen Fachgruppen immer wieder so anziehend gestaltete.

Aber vor allem ist es seine Theorie der Verteilung konzentrierter Belastungen durch die Brückenfahrbahn, mit welcher der Verstorbene unserem Lande einen Dienst erwiesen hat. Schon 1922, in seinem berühmten Vortrag vom 29. Sept. an der ETH, entwickelte er mit Nachdruck die Gedanken, die er 15 Jahre später, erhärtet durch zahllose Versuche, in Form eines bemerkenswerten Schlussberichtes im Buch zur Vierhundertjahrfeier der Universität Lausanne veröffentlichte. Dank dieser Theorie Hübners konnten, trotz dem ständigen Anwachsen der Verkehrslasten, zahlreiche Holzbrücken ohne grosse Veränderungen erhalten werden — ruhmvolle Zeugen unserer Vergangenheit und für die junge Generation Beispiele technischen Spürsinns!

Man wird den Verlust, den wir erlitten haben, noch besser verstehen, wenn wir in Erinnerung rufen, dass Fritz Hübner ein Künstler war, ein begeisterter Musiker und besonders



FRITZ HÜBNER

Ingenieur

1881

1957

ein Freund des Gesanges. Alles, was den Menschen anging, rief in ihm ein Echo wach. Wir werden seine liebenswerte Persönlichkeit in leuchtender Erinnerung behalten.

Maurice Cosandey

Buchbesprechungen

Das Aergernis des Christentums. Von *Emil Brunner*. 110 S. Zürich 1957, Zwingli-Verlag. Preis geh. Fr. 6.75.

Wer immer über den Sinn seines Tuns und Lassens nachdenkt, stösst auf die Frage: Wer bin ich eigentlich? Die Antworten, die wir auf sie von uns aus zu geben vermögen, befriedigen uns um so weniger, je ernsthafter wir fragen. Sie umschreiben Modellvorstellungen, die wir uns vom Menschen machen, sagen aber nichts über unser eigentliches Wesen aus. Unverkennbar ist heute ein starker Zug nach einer Neubestimmung auf Grund des Evangeliums Jesu Christi. Denn in ihm ist die einzige, vollgültige Antwort auf unser Fragen nach den letzten Dingen gegeben. Um sich aber in ihm zurecht zu finden, bedürfen wir einer Anleitung, die von unserer Zeit mit ihren Problemen ausgeht und uns dorthin führt, wo wir dem Menschen aller Menschen begegnen.

Es gibt viele Anleitungen, die uns solcherart dienen wollen, aber nur wenige, die unsere wahren Nöte kennen und ernst nehmen. Der besondere Vorzug der vorliegenden liegt vor allem darin, dass sein weitgereister und welterfahrener Verfasser in einem an schweren Prüfungen reichen Leben zu jener überlegenen Schau hindurch gereift ist, die hinter der bunten Vielfalt der Erscheinungen das Wesentliche und Eigentliche sieht und es einfach und schlicht nachzuzeichnen weiss. Er kennt unsere Vorbehalte und Einwände gegen das Christentum, die Philosophien und Theologien, die wir uns zurecht gelegt haben, unsere Versuche, Gott zu verstehen, und unsere Bilder von ihm. Er versteht das alles aus eigenem Erleben, zeigt, was daran richtig ist, was die Grenzen unserer Zuständigkeit überschreitet und was nach Christi Lehre gilt. Dabei wird vor allem eines deutlich: Der christliche Glaubensweg ist ein Weg des Aergernisses. Er führt in die Tiefe, wo unsere persönliche Schuld, sein zu wollen wie Gott, die dadurch hervorgerufene seelische Not des Getrenntseins von Gott und unsere völlige Unfähigkeit offenbar werden, uns selber von dieser Not zu erlösen. Im Tiefpunkt solcher Not kann die entscheidende Wendung, die Begegnung mit Christus, geschehen. Dann werden Elemente unserer eigentlichen Bestimmung sichtbar, fällt Licht auf den wahren Sinn des Lebens, und hinter der Not erscheint etwas von der herrlichen Freiheit, zu der wir als Partner des Schöpfers berufen sind.

Die fünf Vorlesungen hatte der Verfasser in englischer Sprache teils in Chicago, teils in Glasgow gehalten; sie erscheinen jetzt erstmals in deutscher Sprache. Sie bilden ein einheitliches Ganzes. Wer mit seinem Wirken und Sein den Mitmenschen wahrhaft dienen und niemandem zur Last fallen will, wer in seiner Berufsarbeit Befriedigung und in seinem Leben Erfüllung sucht, dem sei diese einzigartige Schrift als täglicher Berater wärmstens empfohlen.

A. O.

Neue Gärten. Von *Otto Valentien*. 136 S. mit Abb. Ravensburg 1957, Verlag Otto Maier. Preis geb. 30 DM.

Wieder erfreut uns Otto Valentien, der zu den bekanntesten europäischen Gartenarchitekten gehört, mit einem Buch. Er ist ein ausgesprochener Pflanzenfreund und ist sich selbst in diesem Buch treu geblieben, was uns die reizvollen, jeden Blumenliebhaber beglückenden Blumen- und Gehölzzeichnungen immer wieder zeigen.

In der Einleitung befasst sich Valentien mit der wachsenden Bedeutung des Gartens als Stätte der Einkehr und Entspannung, wo man von der Unruhe unseres beruflichen Alltags Erholung findet. Richtigerweise macht er darauf aufmerksam, dass die Voraussetzungen zur Gestaltung immer wieder andere seien und dass es ein entscheidendes Merkmal guter Gartengestaltung sei, diese Gegebenheiten nicht mit allen Mitteln der Gartentechnik zu nivellieren, um irgendein Gartenklischee zu erhalten, sondern dass jeder Garten einmalig und aus den jeweiligen Voraussetzungen entwickelt seine eigene Note und Atmosphäre erhalten soll.

Aus der Fülle der von ihm geplanten und ausgeführten Gärten hat Otto Valentien 24 verschiedene, besonders charakteristische Beispiele mit den vorkommenden Möglichkeiten ausgewählt: Garten am Hang, am See, am Stadtrand, schmale,

breite, rechteckige und unsymmetrische Grundstücke usw. Hervorzuheben ist besonders die klare Ordnung des Buches, wobei die Reihenfolge nach der Grösse der Grundstücke bestimmt ist, beginnend mit dem kleinen 500÷600 m² grossen Kleingärten steigend bis zu den 2÷3 Hektaren grossen Gärten. Der Leser kann an Hand von Plänen, Ansichten, Fotos und begleitendem Text viele lehrreiche Anregungen und besonders eine gute Vorstellung gewinnen, was für Möglichkeiten es gibt, um eine allseitig befriedigende Lösung zu finden.

Seinem Grundsatz treu bleibend, behandelt der Verfasser das wichtige Thema Pflanzung mit besonderer Hingabe und die sorgfältig aufeinander abgestimmten Pflanzengemeinschaften sind wie kleine Naturausschnitte, in denen der ganze Zauber der Natur mit allen seinen Wundern und Geheimnissen noch spürbar ist. Nebst den Bepflanzungsplänen sind einige wichtige Gartenelemente wie Treppenanlage, Pflanzen- und Wasserbecken, Schwimmbassin usw. in Arbeitsplänen mit Massangaben dargestellt.

Otto Valentien versucht richtigerweise die harmonische Beziehung zwischen Haus und Garten, aber auch zwischen Garten und umgebender Landschaft überall hervorzuheben. In den klaren Texten, welche die verschiedenen Gärten mit ihren Besonderheiten begleiten, sind auch Erkenntnisse und Leitsätze der neuzeitlichen Gartengestaltung enthalten, die sowohl dem Gartenfreund wie auch dem Fachmann wertvolle Hinweise und Richtlinien geben können.

P. Zbinden, Garteninspektor der Stadt Zürich

Blumenfenster. Von *Paulhans Peters*. 93 S. mit Abb. München 1957, Verlag Georg D. W. Callwey. Preis geheftet DM 12.50.

Dieses Buch befasst sich nicht nur mit der Gestaltung von Blumenfenstern, sondern vor allem mit den Voraussetzungen für das Gedeihen von Pflanzen, die dort leben sollen. Feuchtigkeit, Lüftung, Heizung, Sonnenschutz, Materialien für den Bau von Pflanzenbecken und Böden und eine Uebersicht über die baulichen Möglichkeiten bilden den Hauptteil der sympathischen Publikation, die auch einen ausgedehnten Bildteil mit Konstruktionszeichnungen, Grundrissen, Schnitten und Photographien enthält. Besonderer Wert wurde darauf gelegt, möglichst unterschiedliche Beispiele zu wählen. Eine Tabelle derjenigen Pflanzen, die sich für das Blumenfenster eignen, bildet den Abschluss des wertvollen Buches.

H. M.

Richtlinien für die Anlage von Landstrassen (RAL), I. Teil, Querschnittsgestaltung. Ausgabe 1956. Herausgeber: *Deutsche Forschungsgesellschaft für das Strassenwesen*. 52 S. Format A 4. Bielefeld 1957, Kirschbaum-Verlag. Preis 8 DM.

Die systematische Aufgabe dieser Richtlinien ist bemerkenswert: Nach den Bedürfnissen des Verkehrs wird der nötige Verkehrsraum, unterteilt in Verkehrsspuren, festgestellt. Aus dieser Einteilung ergeben sich die baulichen Bestandteile des Strassenquerschnittes. Für die am häufigsten auftretenden Verkehrsverhältnisse werden schliesslich Regel-Querschnitte festgelegt.

Im grössten Hauptabschnitt sind die Erfordernisse des Verkehrs für alle Verkehrsarten ausführlich dargelegt. Der Motorfahrzeugverkehr ist in drei Kategorien unterteilt, diesen werden die entsprechenden Strassentypen zugewiesen: Typ L für leichten, Typ S für schweren und Typ SS für schnellen und schweren Verkehr. Auf die Bedeutung der Geschwindigkeiten (die Begriffe Verkehrsgeschwindigkeit und Ausbaugeschwindigkeit sind definiert) bei der Bemessung des Strassenquerschnittes ist hingewiesen. Es wird angegeben, wie die Verkehrsmenge, die der Planung zu Grunde gelegt werden soll, zu bestimmen ist. Die Auswirkung grösserer Längsneigungen auf den Lastwagenverkehr muss berücksichtigt werden. Die verschiedenen Arten von Motorfahrzeugen werden in Personwagen-Einheiten bewertet.

Als für die Dimensionierung massgebend gilt entsprechend den in den USA erarbeiteten Empfehlungen jene stündliche Verkehrsmenge, die im Verlauf eines Jahres 30mal erreicht oder überschritten wird. Vorläufig wird dafür ein Zehntel des durchschnittlichen täglichen Verkehrs eingesetzt. Als weitere Grundlagen für die Dimensionierung finden wir Angaben über die Leistungsfähigkeit verschiedener Querschnitte unter verschiedenen Bedingungen. Sie stützen sich auf die im Highway Capacity Manual enthaltenen Resultate der amerikanischen Untersuchungen. Der Verkehrssicherheit ist