

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 113/114 (1939)  
**Heft:** 4

## **Wettbewerbe**

### **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:** 03.04.2026

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

vollkommen ebene Laufflächen zu sorgen. Die zweckmässigste Viskosität des Oels hängt von der Umfangsgeschwindigkeit des Lagers, dem Lagerdruck und den Anlaufbedingungen ab. Bei grösseren Lagern darf der spezifische Lagerdruck 28 kg/cm<sup>2</sup> betragen, weniger bei kleineren Lagern, wo die erreichbaren Oelfilmstärken geringer sind.



**Die Zementhalle der Abteilung Bauen** (vgl. S. 122/123\* von Bd. 113 und S. 126\* in Bd. 112) ist in ihren Abmessungen, ihrer Einfügung in den Hof, mit ihren horizontalen Deckenteilen und der durchgehenden Passerelle vom Architekten *H. Leuzinger* der ganzen Abteilung hineinprojektiert worden. Ing. R. Maillart hat dann die exakte Form und die elegante Ausführung eronnen und berechnet und das Ganze auf die beiden Stützenpaare gestellt. Die Halle ist also das Ergebnis enger Zusammenarbeit von Architekt und Ingenieur. Auch für das dortige, von Ing. Max Greuter & Co. entworfene, berechnete und ausgeführte Brücklein über den Schiffliabach stammt die Idee von Arch. H. Leuzinger, was hier nachgetragen sei.

**Skilifts.** Ausser den beiden hier bereits dargestellten Systemen Constam (Bd. 105, S. 78\*) und Oehler (Bd. 113, S. 177\*) zeigt «Architecture d'aujourd'hui» Nr. 4/1939 noch folgende Varietäten: eine amerikanische, bei der die Skifahrer in Sesseln sitzen und (ohne ihre Skier abzuschneiden) frei schwebend in geringer Höhe über Boden getragen werden; sowie das System «Teleski», bei dem mittels eines zweiten, etwas langsamer als das Zugseil umlaufenden Kabels und eines zugehörigen Klemm-Mechanismus eine sanfte Beschleunigung der Fahrer erstrebt wird. Auch verwendet dieses System einen Bügel mit Gurt, den man unter die Arme fasst.

**Die Baumesse an der Basler Mustermesse**, die seit ihrer Einführung von Jahr zu Jahr schlechter beschickt war, soll durch den Neubau einer besonderen *Baumesse-Halle* flott gemacht werden. Wie wir «Hoch- und Tiefbau» vom 1. Juli entnehmen, hat Arch. P. Trüdinger, Chef des Stadtplanbureau, einen Entwurf ausgearbeitet für einen solchen Bau auf dem Gelände der J. R. Geigy A.G. (die ihren Betrieb nach Schweizerhalle verlegt hat) am Riehenring.

**Eidg. Techn. Hochschule.** Als Rektor für die Amtsdauer 1939/1941 hat die Professorenkonferenz Prof. Dr. Walter Saxer, Dozent für höhere Mathematik, gewählt.

## WETTBEWERBE

**Neubau eines Kirchengemeindehauses und Vergrößerung der evang. ref. Kirche Neuhausen** (Bd. 113, S. 187). Unter 17 Entwürfen hat das Preisgericht folgende Rangordnung aufgestellt:

1. Rang (2000 Fr.): W. Henne & M. Werner, Dipl. Architekten, Schaffhausen.
2. Rang (1800 Fr.): E. Schmid-Scharrer, Arch., Schaffhausen.
3. Rang (1500 Fr.): F. Käser, Arch., Neuhausen.
4. Rang (1200 Fr.): B. Rahm & A. Meyer, Architekten, Hallau.

Das Preisgericht empfiehlt, die Verfasser des erstprämierten Entwurfes mit der Weiterbearbeitung zu betrauen.

## NEKROLOGE

† **Emil Huber-Stockar.** Mit Emil Huber hat unser Land einen seiner besten Techniker und Menschen, den Schöpfer der Elektrifikation der Schweizerischen Bundesbahnen, einen Bürger universellen Geistes und überragender Leistungen verloren. Er wurde am 15. Juli 1865 in Zürich-Riesbach als Sohn weitblickender Eltern, die ihm eine glückliche Jugend bereiteten, geboren, besuchte das Zürcher Gymnasium und bestand im Jahre 1884 die Maturität mit Auszeichnung. Für Mathematik und Naturwissenschaft zeigte er schon hier ganz ungewöhnliche Begabung. Aber auch für die Sprachen, insbesondere das Griechische, hatte er grösstes Interesse. Am Eidg. Polytechnikum studierte er Maschineningenieurwesen und schloss dieses Studium mit dem Diplom als Maschineningenieur ab.

Eigentlich hätte er sich jetzt am liebsten mit rein wissenschaftlichen Arbeiten abgegeben, doch er folgte einem Wunsche seines Vaters, der ihm eine praktische Tätigkeit bei der Maschinenfabrik Oerlikon nahelegte. Eine zweijährige Bureau- und Werkstattpraxis ergänzte sein theoretisches Wissen; später unternahm er mit seinem Freunde Sulzer eine Reise nach Nordamerika, von der er um viele Erfahrungen bereichert, 1892 zurückkehrte. Von 1892 bis 1911 diente er sodann der Maschinenfabrik Oerlikon in verschiedener Stellung, zuletzt als Generaldirektor. Während dieser Zeit ergriff er die Initiative für die klassisch gewordene Versuchsstrecke für Einphasen-Traktion Seebach-Wettingen, die später für unser Land, ja für die gesamte Einphasen-Traktion diesseits und jenseits des Ozeans von so ausschlaggebender Be-

deutung wurde. Als es im Jahre 1903 auf Grund einer Anregung von Dr. E. Tissot zur Gründung der Schweizerischen Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb kam, stellte Emil Huber sein wertvolles Fachwissen bereitwillig zur Verfügung und trat so in die vor-derste Reihe der Pioniere für die Elektrifikation der Schweiz. Bundesbahnen.

Das Schicksal hatte E. Huber schon auf der Schulbank mit bedeutenden Männern zusammengeführt. Am Gymnasium sass er neben dem nachmaligen Bundesrat Haab, und die ähnliche Wesensart und Gesinnung dieser beiden Schulkameraden führte da-

zu, dass sie sich zu einem Freundschaftsbund zusammenfanden, der sich zeitlebens in gegenseitiger Achtung und Wertschätzung äusserte. Als sich im Jahre 1912 die SBB dazu entschlossen, die Elektrifikation ihres Netzes an die Hand zu nehmen, war es der damalige Generaldirektor der Schweizerischen Bundesbahnen und spätere Bundesrat Dr. Haab, dem es gelang, seinen Freund für die Leitung dieses umfangreichen, technisch und wirtschaftlich so bedeutenden nationalen Werkes zu gewinnen, zum Segen für die Bundesbahnen und das ganze Land. Denn E. Huber hat sich während fast 25 Jahren mit voller Hingabe, unübertrefflicher Sachkenntnis und grösstem Geschick dieser Aufgabe gewidmet und sie trotz vieler Schwierigkeiten und Anfeindungen mit nicht erlahmender Beharrlichkeit und bewundernswürdiger Ruhe zu einem guten Abschluss geführt<sup>1)</sup>. Seinen zahlreichen Mitarbeitern gegenüber zeigte er sich immer freundschaftlich und gerecht. Er verstand es, sie zu selbständiger Arbeit zu erziehen und sie in jeder Hinsicht zu fördern, sodass sie ihm hohe Achtung, Verehrung und fast unbeschränktes Vertrauen entgegenbrachten. Diese Art der Arbeitsleistung, die offene, ehrliche Sprache und die sichere Hand, mit der Emil Huber seine Aufgabe durchgeführt hat, war für die Leitung der SBB von unschätzbarem Wert.

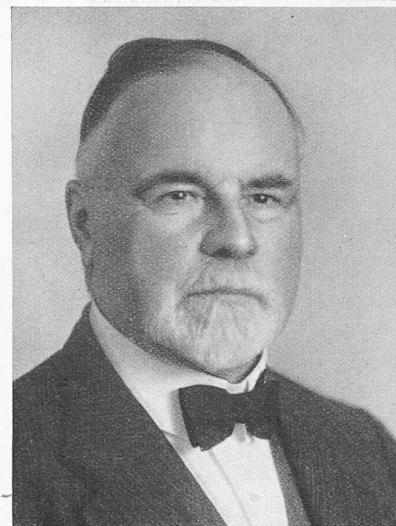
Fragen von grösster Bedeutung und wirtschaftlicher Tragweite waren hierbei zu entscheiden, so die Wahl des Systems, der anzuwendenden Spannung usw., lauter Dinge, die neu geordnet werden mussten und die für den Erfolg des Ganzen entscheidend waren. Dass sich dabei hier und da auch Zweifel geltend machten, die Emil Huber beschäftigten und beunruhigten, ist durchaus verständlich, da sein Sinnen und Trachten stets von ausgesprochener Vaterlandsliebe getragen und darauf gerichtet war, seinem Lande ein möglichst vollkommenes und nutzbringendes Werk zu liefern. In solchen Gewissenskämpfen nahm er dann Zuflucht zur Natur und unseren Bergen, die er über alles liebte und die ihm wieder zur Sammlung, Abklärung und Beruhigung verhalfen.

Der Erfolg der Elektrifikation unserer Bahnen ist heute nicht mehr umstritten. Seine Mitarbeiter und Freunde dürfen samt seinen Angehörigen mit grosser Beruhigung feststellen, dass es dem Dahingeshiedenen noch vergönnt war, selbst zu erleben und sich davon zu überzeugen, wie sehr seine Mitbürger den Erfolg und die Güte seines Lebenswerkes anerkannt haben.

Seine reichen technischen Kenntnisse und Erfahrungen stellte E. Huber auch in den Dienst der Landesverteidigung. Als Oberst der Artillerie, namentlich am Gotthard, war er mit Eifer und Begeisterung tätig. Während des Weltkrieges wurde seine wertvolle Mitarbeit auch bei den Vorarbeiten zur Sicherung des Heeresbedarfes wiederholt und in ausgiebiger Weise in Anspruch genommen und bis in die letzte Zeit seines Lebens gehörte er der Militär-Eisenbahnkommission an, in der er durch sein überlegtes Urteil und seine reiche Sachkenntnis manche wichtige Entscheidung zu erleichtern verstand.

In den Fragen der elektrischen Zugförderung galt er weit über die Grenzen seines Landes hinaus als Autorität, die häufig

<sup>1)</sup> Vgl. die anschauliche Darstellung im «Bulletin SEV» 5. Juli 1939.



Dr. h. c. EMIL HUBER-STOCKAR  
MASCHINEN-INGENIEUR

15. Juli 1865

9. Mai 1939