

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

**Nachruf:** Huber-Stockar, Emil

### **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:** 17.02.2026

**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 ersonnen 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 Kirchgemeindehauses 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 erstprämiierten 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 bedeutsamen 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!). 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.

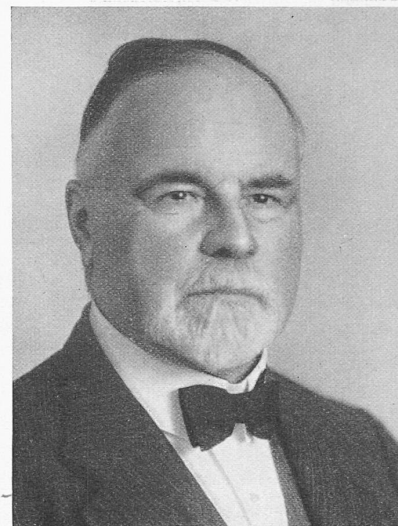
Fragen von grösster Bedeutung und wirtschaftlicher Tragweite waren hierbei zu entscheiden, so die Wahl des Systems, der anzuwendenden Spannung usw., lauter Dinge, die neu geordnet werden mussten und die für den Erfolg des Ganzen entscheidend waren. Dass sich dabei hie und da auch Zweifel geltend machten, 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



Dr. h. c. EDOUARD ROTH

ELEKTROINGENIEUR

17. Jan. 1878

28. April 1939

liebe- und verständnisvoll begleitete. Seine beiden Töchter und ihre sechs Kinder waren die Freude seines Alters und trugen Sonnenschein in sein gutes Herz. Leiden und Schmerzen blieben seinem Alter erspart. Aufrecht und energisch ging er seiner Arbeit nach, bis er sich am 9. Mai abends zur Ruhe legte, um in der Nacht ohne Kampf aus dem Leben zu scheiden.

Bei der Trauerfeier im Zürcher Krematorium widmeten nach der Rede von Pfarrer Fulda a. Generaldirektor A. Schrafl namens der Schweizerischen Bundesbahnen und Direktor M. Schiesser namens der Schweizerischen elektrotechnischen Organisationen dem Dahingeschiedenen Worte höchster Anerkennung und aufrichtiger Trauer, von denen folgende diesen Nachruf beschliessen mögen: «Genau so musterhaft und souverän, wie Emil Huber-Stockar die gewaltige Aufgabe der Elektrifikation der Bundesbahnen mit einem beispiellos geringen organisatorischen Aufwand durchführte, leitete er seit 1912 bis zu seinem Tode auch das Comité Electrotechnique Suisse. Er war in dieser Eigenschaft der unersetzliche Vermittler zwischen der im Schweizerischen Elektrotechnischen Verein zusammengefassten Elektroindustrie und der internat. Elektrotechnischen Kommission, in der alle Länder vertreten sind. Wir haben Emil Huber am Werk gesehen in New York, in Stockholm, im Haag, in Paris, in London, und ihn stets von neuem bewundert. Wir haben ihn bewundert, wie er durch sein universelles Wissen, durch den tiefen Ernst seiner Persönlichkeit, der von einem unübertrefflichen Charme getarnt war, und durch seine weltweiten persönlichen Beziehungen ein Mass an Ansehen und Einfluss gewann, das weit über die Bedeutung unseres kleinen Landes hinausging, uns aber restlos zugute kam. Wir haben ihn bewundert, wie er in glänzender internationaler Umgebung in würdigster und feinsten Weise unser demokratisches Land vertrat — durch und durch Schweizer allerbesten Prägung.»

† **Edouard Roth.** Am 28. April 1939 wurde Dr. h. c. Edouard Roth, ebenfalls eine der markantesten Persönlichkeiten der Elektrotechnik von universellem Ruf, seiner erfolgreichen Berufstätigkeit, der technischen Wissenschaft und seinen vielen Freunden unerwartet durch den Tod entrissen.

Edouard Roth wurde am 17. Januar 1878 in Mülhausen geboren. Am Eidg. Polytechnikum in Zürich erwarb er im Jahre 1900 das Diplom als Elektroingenieur und trat dann bei der «Société Alsacienne de Constructions Mécaniques» in Belfort ein, welchem Unternehmen er auch nach der Verschmelzung mit der französischen «Thomson-Houston» zur «Alsthom» während mehr als 38 Jahren die Treue bewahrte. Gleich zu Beginn seines Wirkens stellten sich ihm Aufgaben, die sonst nur erfahrenen Praktikern anvertraut werden. Während bisher die «Société Alsacienne» ihr elektrisches Material auf der Basis von Lizenzen hergestellt hatte, blieb es Edouard Roth vorbehalten, bei der Schaffung eigener Maschinentypen sein Können unter Beweis zu stellen. Zu seinen ersten Arbeiten gehörte auch das erfolgreiche Studium der Drehstrom-Kollektormotoren, für die sich dank ihrer Drehzahlregulierbarkeit ein grosses Anwendungsgebiet in der Textilindustrie des nahen Elsass bot. Bald darauf konnte Roth seine

und mit Erfolg um Rat gefragt wurde. Die Eidg. Technische Hochschule hat ihm im Jahre 1925 die Würde eines Ehrendoktors verliehen und sowohl schweizerische wie ausländische elektrotechnische Gesellschaften fühlten sich glücklich, ihn zu ihrem Ehrenmitglied ernennen zu dürfen. Dem Comité Electrotechnique Suisse hatte er namentlich durch das grosse Ansehen, das er auf internationalem Boden besass und die Geschicklichkeit, mit der er seinen Einfluss geltend zu machen wusste, ausserordentliche Dienste geleistet. Alle ihm zugedachten Ehrungen änderten aber nichts an seiner ausgesprochenen Einfachheit und Natürlichkeit.

Im Jahre 1885 hatte er sich mit Helene Stockar verheiratet, die ihn auf seinem ganzen Lebensweg

erste Studienreise nach den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika zum Besuche der Weltausstellung von St. Louis unternehmen. Hier knüpfte er Verbindungen mit Fachkollegen an, die ihn später noch oft als hochgeschätzten Fachmann in dieses Land führen sollten.

Dann durchlief Edouard Roth in kürzester Zeit die ganze Stufenleiter eines Ingenieurs. Bei Gründung der «Alsthom» wurde er zum Chefingenieur sämtlicher technischer Betriebe dieses Unternehmens ernannt. Daneben schuf er in rastlosem Arbeits-eifer, gestützt auf seine grossen Erfahrungen und begünstigt durch eine aussergewöhnliche Begabung für Mathematik, drei Werke über Wechselstrom-, Synchron- und Gleichstrom-Maschinen und über 30 technisch-wissenschaftliche Veröffentlichungen. Einige weitere Arbeiten sind leider unvollendet geblieben.

Edouard Roth war Mitglied zahlreicher französischer und internat. wissenschaftlicher Kommissionen, er war ferner Vize-Präsident des französischen Komitees für Elektrotechnik und hierdurch Delegierter der internat. elektrotechnischen Kommission. In diesem Amte präsiidierte er mehrere Sektionen, was ihn des öfters nach der Schweiz führte, wo er in alter Anhänglichkeit und Dankbarkeit für unsere Hochschule jede Gelegenheit benützte, um mit seinen Freunden in der G. E. P. zusammenzukommen. Im Jahre 1926 verlieh ihm die Technische Hochschule in Brunn den Titel eines Doktor h. c., 1932 wurde ihm ein Lehrauftrag an der «Ecole Supérieure d'Electricité» in Paris erteilt.

Mit Edouard Roth ist nicht nur eine Autorität auf dem Gebiete der Elektrotechnik dahingegangen, sondern auch ein Mensch von lauterem Charakter und grosser Herzensgüte, der allen seinen Freunden unvergesslich bleiben wird. Von den ergreifenden Worten, die an seinem Grabe gesprochen wurden, seien nur einige Stellen aus der Rede des Herrn A. Detœuf, Vize-Präsident des Verwaltungsrates der «Alsthom» wiedergegeben:

«La mort soudaine d'Edouard Roth est pour notre industrie, un grand malheur — de ces malheurs dont on ne mesure pas si vite la grandeur. Cet homme que la nature de son génie naturel — la formation qu'il avait reçue à l'Ecole, et celle qu'il s'était faite plus tard, rendaient aussi apte à la théorie qu'à la pratique — dont la technique s'appuyait inébranlablement sur la théorie, et qui cependant ne laissait jamais la théorie se perdre dans l'irréel — cet homme était le type même de l'ingénieur, de l'expérience sans routine, de l'invention, de la création sans imprudence. Ce type complet du savoir, qui, à côté de la science pure, parce qu'il la comprend, parce qu'il en mesure les résultats, parce qu'il est en état de travailler sur son plan et de la faire progresser en vue de l'application, construit la pratique; qui, parce qu'il connaît les conditions et les nécessités de la technique, la fait marcher d'un pas égal côte à côte avec la science. Il y a bien peu de ces hommes là en France, Roth a été l'un des plus grands.»

«De tous ses titres, de tous ses rôles, Edouard Roth n'a jamais sollicité aucun; de tout le travail qu'il a fourni, il n'a jamais réclamé la moindre récompense. Ce n'est point dans la manière de ceux d'ici, d'intriguer, de rechercher les honneurs et les prébendes; c'était moins encore dans la manière de Roth. Il faisait ce qu'il devait sans en attendre semblait-il d'autre prix que l'estime de soi-même et le respect des autres.» W. H., M. Z.

† **Henri Naville**, Maschineningenieur, bis vor kurzem oberster Leiter der Firma Brown, Boveri in Baden, ist am 8. Juli in seinem 64. Lebensjahr einem Schlaganfall erlegen.

† **Johann Metzger**, Architekt in Zürich, ist am 11. Juli im Alter von 84 Jahren gestorben.

Für den Textteil verantwortliche Redaktion:

Dipl. Ing. CARL JEGHER, Dipl. Ing. WERNER JEGHER

## MITTEILUNGEN DER VEREINE

### S. I. A. Schweizer. Ingenieur- und Architekten-Verein

#### Protokoll der Delegierten-Versammlung

vom 15. April 1939, 9.15 Uhr, im Kantonsratssaal Solothurn.

#### TRAKTANDEN:

1. Protokoll der Delegierten-Versammlung vom 4. Sept. 1937.
2. Bericht des Präsidenten.
3. Rechnung 1938 und Budget 1939.
4. Ersatzwahlen eines Mitgliedes und dreier Ersatzmitglieder der Schweiz. Ständekommission.
5. Genehmigung der revidierten Statuten der Sektion Fribourg.
6. Genehmigung des neuen S. I. A.-Vertrages Bauherr/Ingenieur.
7. Genehmigung der neuen S. I. A.-Skiliftnormen und der revidierten Aufzugsnormen.
8. Genehmigung der revidierten, bzw. neuen Formulare:  
No. 123: Bedingungen und Messvorschriften für Spenglerarbeiten,