

Hennings, Friedrich

Objektyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **79/80 (1922)**

Heft 7

PDF erstellt am: **19.09.2024**

Nutzungsbedingungen

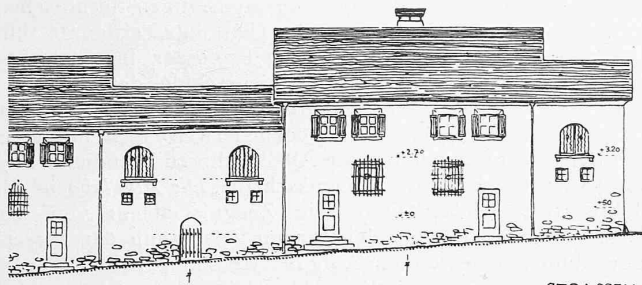
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.

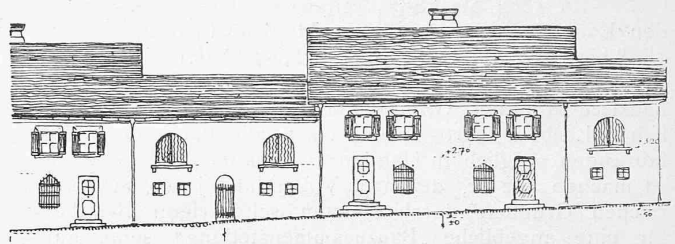
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

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.



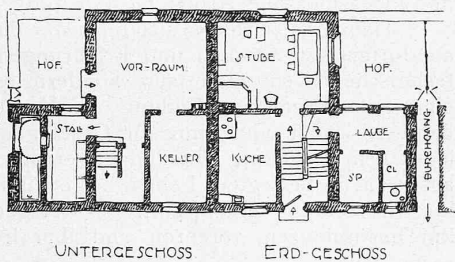
TYPUS A.
AN DER OBEREN MOTTA.



TYPUS B.
AN DER UNTEREN MOTTA.

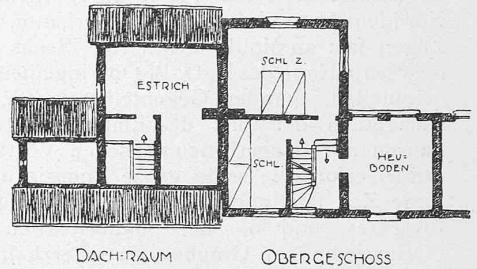
**Wohnhaus mit
Kleinviehstall.**

Alle Häuserpläne
sind im
Masstab 1 : 300.



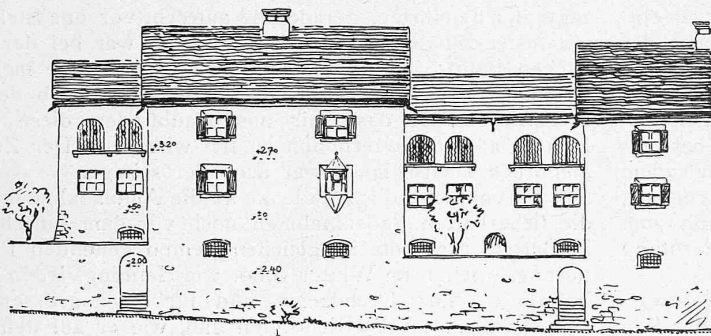
II. Preis
Entwurf Nr. 19.

Architekten
Nic. Hartmann
und
E. Stockmeyer
in St. Moritz.

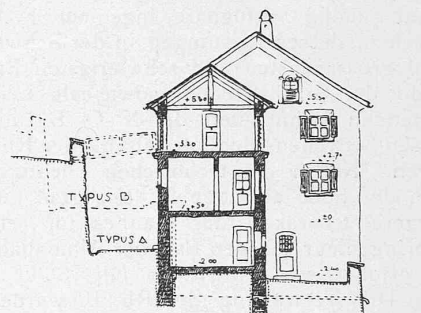


Noch weiter geht das mit dem I. Preis ausgezeichnete Projekt Nr. 15 von Schäfer & Risch. Mit Unbefangenheit sind hier Formen angewendet, Räume angeordnet, die sich unsern mittelschweizerischen Verhältnissen nähern. Der engere Zusammenschluss mit dem übrigen Schweizerland durch Militärdienst, Zeitung, Rhätische Bahn, wird nicht mehr ängstlich ignoriert, sondern als bestehend hingenommen und künstlerisch, oder sagen wir einfacher, baulich verwertet. Diese freie Behandlung verlangt ein sicheres Augenmass des Zutraglichen, des Erlaubten — es ist alles erlaubt, aber es frommet nicht alles.“
(Schluss folgt).

Lugano aus an den Vorstudien für die Gotthardbahn beteiligten konnte. Die nächsten fünf Jahre widmete er sich dem Bau der Württembergischen Schwarzwaldbahn. Dann rief ihn die grosse Oesterreichische Eisenbahnbauperiode zur Generalunternehmung der Kaschau-Oderberger-, Salzburg-Tiroler-, Rakonitz-Protiviner- und Salzkammergut-Bahnen, die ihm von 1870 bis 1878 ein vielseitiges Arbeitsfeld boten. Das glänzende Zeugnis seines gereiften Könnens hat der als Sektionsingenieur nach Faido Berufene dann von 1879 bis 1883 in der kühnen Schlaufen-Ent-



UNTERE ANSICHT
BEIDER GRUPPEN



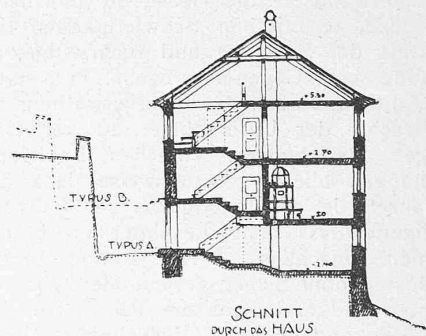
SCHNITT
DURCH DEN STALL

† Prof. Dr. h. c. F. Hennings.
(Mit Tafel 6.)

II. Preis
Entwurf Nr. 19.

Architekten
Nic. Hartmann
und
E. Stockmeyer
in St. Moritz.

Im hohen Alter von 83 Jahren ist unser Meister und Führer im Gebirgsbahnbau nach einem segensreichen Leben, reich an technisch glänzenden Erfolgen, aber auch schweren persönlichen Prüfungen, von uns gegangen. Fritz Hennings, geboren in Kiel am 15. Dezember 1838, durchlief von 1851 bis 1856 die dortige „Gelehrtenschule“, wie man das Gymnasium nannte, um 1856 am Polytechnikum Hannover seine Ingenieurstudien zu beginnen. 1859 kam er nach Zürich an das damalige Polytechnikum, die heutige Eidg. Technische Hochschule, wo er sich 1861 das Diplom erwarb und dann sofort am Bahnbau Zürich-Zug-Luzern seine erste Ingenieurpraxis machen durfte. Wie so mancher Ingenieur erzählte Hennings noch in spätern Jahren besonders gern von diesem ersten erwartungsvollen Schritt in das praktische Leben, in dem sein hervorragendes Talent soweit geschätzt wurde, dass er sich 1864 bis 1865 von



SCHNITT
DURCH DAS HAUS

wicklung des Monte Piottino und Dazio grande an der Südrampe der Gotthardbahn abgelegt. Das waren geniale Meisterwerke der Eisenbahnbaukunst, die den Namen ihres entwerfenden Ingenieurs zu grösstem Ansehen erhoben. Seine damaligen Mitarbeiter wussten immer wieder leuchtenden Auges von dem Gotthardbahnbau und ihrem allgemein verehrten Sektionsingenieur zu berichten.

Von 1884 bis 1887 treffen wir Hennings wieder in den Karpathen an der Linie Munkacs-Beszkid und von 1888 bis 1890 als Oberingenieur der schleifenreichen sogen. Strategischen Bahn Weizen-Immendingen längs der schaffhausisch-badischen Grenze. Mit einem gewissen schmerzlichen Lächeln lehrte er uns einst, alle Baudaten und Erfahrungen sorglich in Händen zu behalten und es ja nicht zu machen wie er, der nach Vollendung jenes, aus militärischen Gründen durchgesetzten schwierigen Bahnbaues für eine angebliche „Bauzusammenstellung“ seine ganze Sammlung der Regierung abgegeben und auch kein Zettelchen mehr davon je wieder gesehen habe.

Mit 1890 liess sich Hennings dauernd in der Schweiz nieder; er bürgerte sich bei uns ein, blieb aber dessenungeachtet stets der Typus des vornehmen feingebildeten Norddeutschen von der Wasserkante, der in gewissen Zügen fast an Moltke erinnerte. Sechs Jahre lang war er die rechte Hand des N.-O.-B.-Oberingenieurs R. Moser, diesem originellen, geraden Gegenteil seines eigenen Charakters. Namentlich der Bau des Emmersbergtunnels bei Schaffhausen mit seinem pneumatischen Vortrieb im Schwemmsand¹⁾ erforderte seine ganze Energie und Intelligenz. In diese Zeit fällt auch die Ausarbeitung eines Splügenbahn-Projektes, und die der phantastischen Guyer-Zellerschen „Orientbahn“, in Graubünden scherzhafterweise „Scharans-Bombay“ genannt. Derart vorgebildet trat Oberingenieur Hennings im Jahre 1898 an seine schwierigste, aber auch glänzendste Lebensarbeit heran, worüber sein damaliger erster Mitarbeiter, unser verehrter a. Direktionspräsident der Rhät. Bahn Dr. h. c. A. Schucan folgendes schreibt:

„Die ungewöhnlich grosse und schwierige Aufgabe des Baues einer Bahn von Thusis über den Albulapass in's Engadin wies ohne weiters darauf hin, dass für dessen Durchführung nur ein im Bau von Bahnen im Gebirge erfahrener, mit den topographischen, geologischen und klimatischen Verhältnissen unserer Schweizeralpen durchaus vertrauter Ingenieur ersten Ranges genügen könne. Diesen Anforderungen schien in erster Linie der dann zumal zufällig verfügbare Ingenieur F. Hennings zu entsprechen, dessen Leistungen in der Schweiz, als Leiter der wohl grossartigsten und schwierigsten Bauten der Sektion Faudo der Gotthardbahn, sowie als Leiter der sehr bedeutenden Bahnbauten der N. O. B.-Linie Eglisau-Schaffhausen-Etzwilen, der Verwaltung der Rh. B. wohl bekannt waren. Neben der technischen Tüchtigkeit sprach zudem auch der hohe allseitige Bildungsgrad und der vornehme, integere Charakter des Mannes für seine Eignung zum Oberingenieur für den Bau der Albulabahn. Auf Berufung hin erfolgte sein Eintritt im Juli 1898.

Die Verwaltung der Rh. B. wurde in ihren Erwartungen nicht getäuscht. Hennings erwies sich als der ihm gestellten Aufgabe nach allen Richtungen gewachsen. Nicht nur überwand er die vielen, oft plötzlich sich entgegenstellenden, technischen Schwierigkeiten durch rasche Erkenntnis der Sachlage und rechtzeitige, abwehrende Anordnung von Gegenmassregeln; er verstand es insbesondere, die Interessen der Bahnverwaltung zu wahren, ohne die Rechte der Unternehmer zu verletzen. Die gegenseitigen Beziehungen zwischen Bauleitung und Unternehmungen blieben vorzugsweise dank diesem taktvollen Verfahren der Bauleitung bis zur Bauvollendung so befriedigend, dass sämtliche Unterbau-Abrechnungen mit zusammen, einschliesslich Albulatunnel, gegen 20 Mill. Fr. Baukosten, ohne Schiedsgericht oder Prozess erledigt werden konnten und andererseits die Rh. B. trotzdem zu einer der schönsten und doch, im Verhältnis zu den überwundenen Schwierigkeiten billigsten Gebirgsbahn gelangte.

Die Bahn konnte bis Celerina programmgemäss am ersten Juli 1903 eröffnet werden. Die Eröffnung der Strecke Celerina-St. Moritz blieb lediglich infolge der Verzögerung durch die lange unentschiedene Lage der Station St. Moritz auf das folgende Jahr verschoben.

¹⁾ Von ihm beschrieben in Bd. XXIV (Sept. 1894) und Bd. XXV (Mai 1895).

In Würdigung der grossen, vielseitigen technischen Erfolge des Oberingenieurs Dr. Hennings, ernannte ihn der Schweizer. Schulrat 1903 zum Professor für Strassen- und Eisenbahnbau an der Ingenieurschule der E. T. H., was seinen etwas vorzeitigen Austritt aus dem Dienste der Rh. B. veranlasste, ihn jedoch glücklicherweise nicht hinderte, die Bauabrechnungen für die Albulabahn zu beenden und im Auftrage der Rh. B. die Denkschrift „Die Albulabahn“ im Jahre 1908 auszuarbeiten, die Zeugnis ablegt von der Grosszügigkeit, die bei der ganzen Erledigung der aussergewöhnlich bedeutenden Aufgabe stets eingehalten wurde.

Ferner übernahm Prof. Dr. Hennings auf besondern Wunsch der Verwaltung der Rh. B. die Ausarbeitung des generellen Projektes und Kostenvoranschlages für die Fortsetzung der Rh. B. von Bevers nach Schuls, und lieferte die abgeschlossene Arbeit im Juli 1905 ab.

Hennings zeichnete sich nicht nur durch seine grossen, auf fortgesetzte Studien und Erfahrungen sich gründenden technischen Kenntnisse aus, sondern es stand ihm auch eine hohe allgemeine Bildung zur Verfügung. Auch verband er damit viel Sinn für Geselligkeit und kargte gelegentlich nicht mit Mitteilungen ernster und heiterer Art aus seinem bewegten Leben. Wer ihn kannte und mit ihm in näheren Verkehr zu treten Gelegenheit hatte, musste ihn hochschätzen, verehren und ihm freundschaftlich zusetzen sein.“ —

Die von seinem Gotthardkollegen Gerlich übernommene Professur für Eisenbahnbau an der E. T. H. in Zürich bekleidete Hennings von 1903 bis 1921. Von Zürich aus überprüfte er auch die Projekte der Chur-Arosa-Bahn. Er empfand es in den letzten Jahren selbst schmerzlich, dass er mit der Zeit eigentlich zu alt geworden sei für die überschäumende Jugend und dass ein herbes Schicksal ihm doch keinen Uebertritt in den längst wohl verdienten Ruhestand gestatte. Als Dr. A. Schucan und der Unterzeichnete ihm am 29. März 1921 anlässlich seines Rücktritts und Wegzugs aus der Schweiz eine goldene Denkmünze der Rhätischen Bahn überreichen durften, da sagte der 82-jährige, gerade und aufrecht vor uns Stehende mit fester Stimme: „Ja, meine Glanzzeit war bei der Rhätischen Bahn; ich habe mich auch nachher nie mehr so glücklich gefühlt wie damals und es freut mich deshalb ausserordentlich, dass mir aus Graubünden diese letzte Ehrung auf Schweizerboden zu teil wird.“ — Der Zusammenbruch Deutschlands war auch der seinige.

Wenn ich so zurückdenke an die Albulabahnjahre, die fieberhaften Bauaufnahmen noch vor dem Einschneien in Bergün und die im gleichen Tempo gehenden Projektierungsarbeiten im Winter 1900, wie Hennings jeden Meter Bahnlinie selbst durchdachte und für jeden grossen Tal-Übergang selbst die Richtlinien gab, wie er auf dem Bau jeweils mit grösster Freude von seinen Ingenieuren wie von den Unternehmern erwartet wurde und überall sofort entscheidend eingriff, wie er dann nach getaner Arbeit in herzlicher Liebe von seiner Gattin und seiner Tochter erzählen und sich nach den persönlichen Verhältnissen seiner Untergebenen erkundigen konnte, so ist es mir, wie wenn ein goldener Lichtstrahl auf ein besonders schönes Bild meiner ersten Praxis zurückfiel.

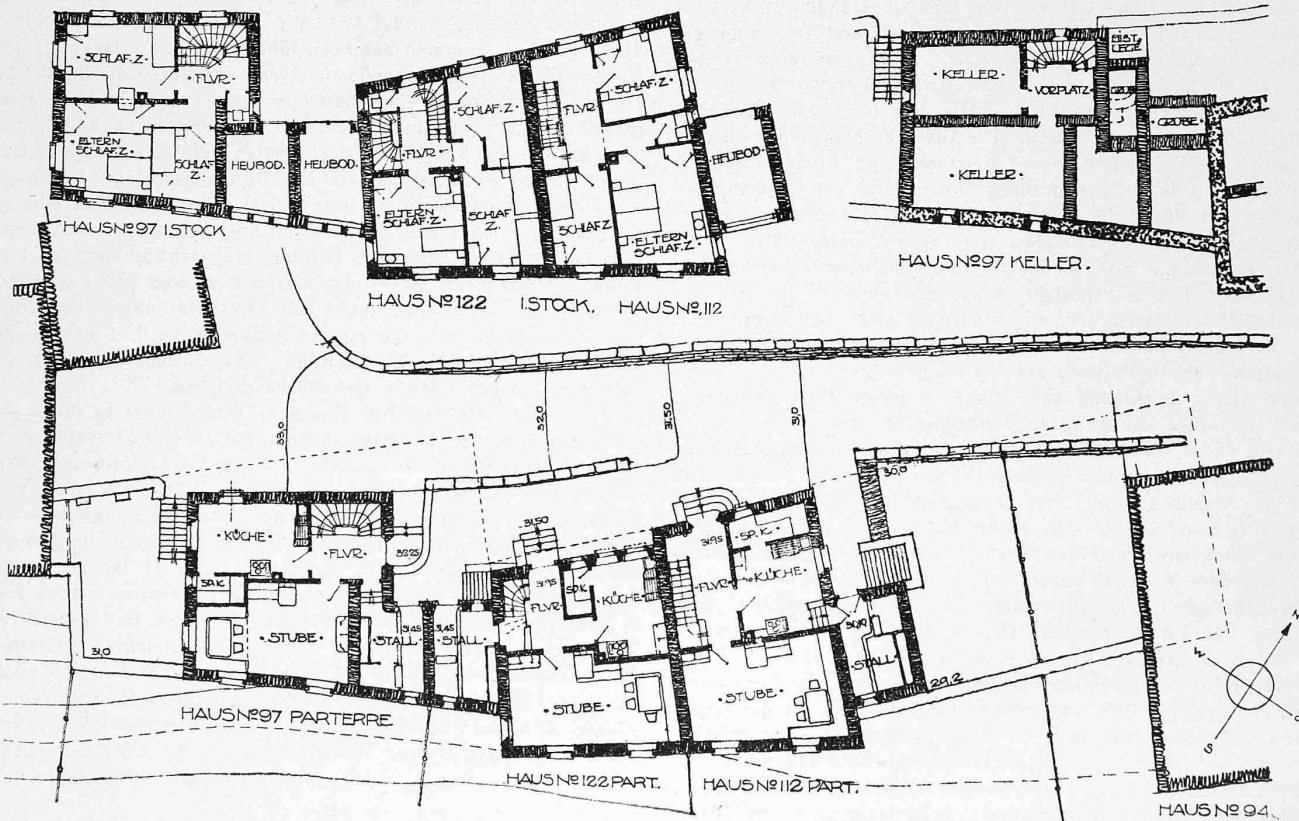
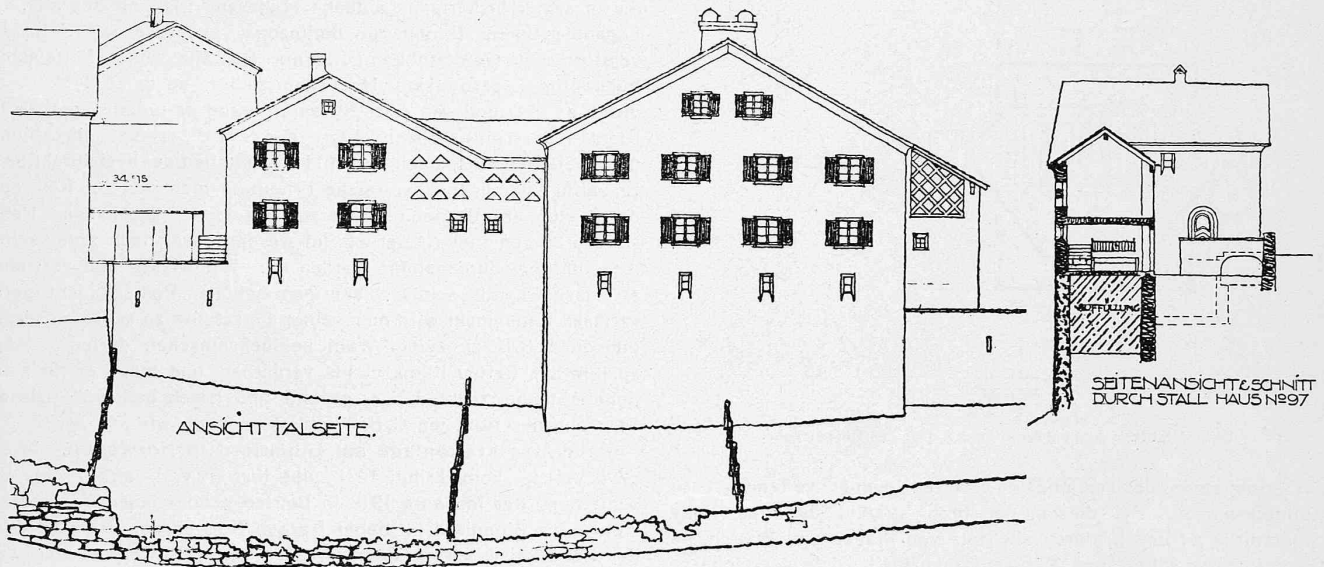
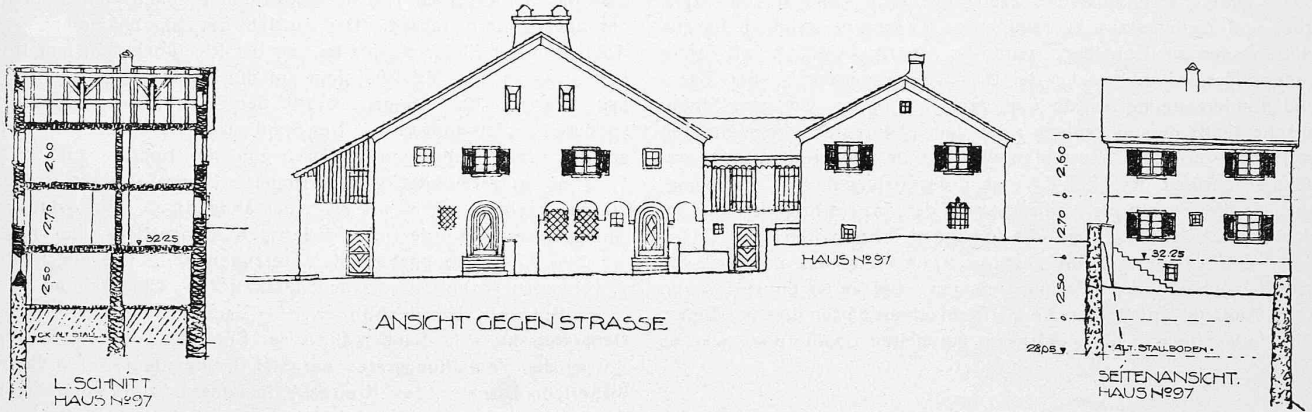
Allen seinen damaligen Mitarbeitern und Untergebenen bleibt der Name Hennings ein „Mensch- und Berufs-Ideal“, ein grosser Führer und Leiter und ein stärkender Trost in diesen stürmischen Zeitläufen. In Graubünden besonders ist in ihm die grossartigste und glänzendste Entwicklung unseres Eisenbahnbaues verkörpert. *G. Bener.*

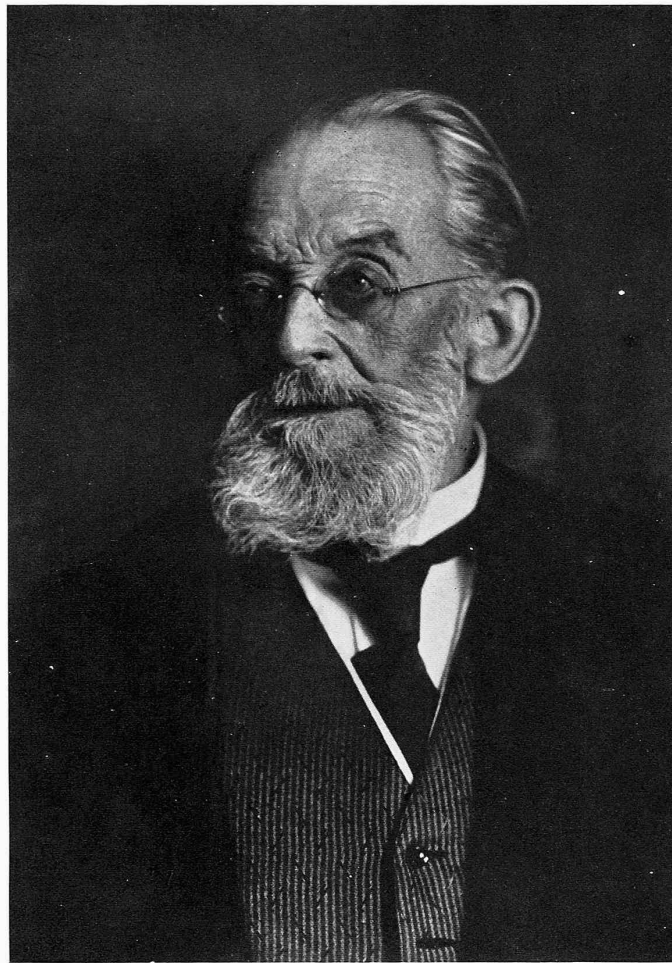
*

Eine Ironie des Schicksals fügte es, dass die Bestattung des Eisenbahnbauers just in die Tage des Verkehrsstreikes fiel, sodass sie in kleinstem Kreise Leidtragender vor sich gehen musste. Immerhin war es Prof. Rohn noch gelungen, Wiesbaden rechtzeitig zu erreichen, wo er als Vorstand der Ingenieurschule der E. T. H. und Präsident des S. I. A. und als einziger Fachkollege Hennings die letzte Ehre erwies. *Red.*

Wettbewerb für den Wiederaufbau von Sent. — Wohnhaus mit Kleinviehstall.

III. Preis, Entwurf Nr. 26. — Architekt J. Willi in Chur. — Häusergruppe am Südwest-Vorsprung des Mottahügels. — Masstab 1:300.





PROF. Dr. h. c. FRIEDRICH HENNINGS

INGENIEUR, ERBAUER DER ALBULABAHN
LEHRER DES EISENBAHNBAUES AN DER
EIDGEN. TECHN. HOCHSCHULE IN ZÜRICH

Geb. 15. Dez. 1838

Gest. 2. Febr. 1922