

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

Sonstiges

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: 09.11.2024

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

ment de l'échangeur, et donc du tracé local ou régional des autoroutes, est fonction finalement de la distribution attendue de la circulation.

Installations accessoires des autoroutes

On désigne d'une manière générale sous ce nom toutes les installations destinées à faciliter le ravitaillement, à améliorer le confort et la sécurité des usagers des autoroutes. Ce sont les stations de ravitaillement en carburant, les hôtels et motels, les places de parc, de repos et de pique-nique, les stations de premier secours et de dépannage avec les téléphones SOS, les locaux pour la police de l'autoroute, les dépôts de matériel et machines pour l'entretien, le sablage et le déneigement. Toutes ces installations se trouvent déjà le long de nos grandes routes et, tout en étant fort utiles à l'utilisateur, présentent des inconvénients et des dangers par les manœuvres souvent intempestives qu'elles provoquent. Il n'est pas question de les laisser construire sans discernement et selon des initiatives individuelles le long de nos futures autoroutes. La limitation des accès latéraux qui est fondamentale pour l'autoroute deviendrait illusoire. Au contraire, trois principes doivent être absolument observés:

1^o Seules les installations strictement indispensables à l'utilisateur pourront être placées le long des autoroutes.

2^o Ces installations feront partie de l'ouvrage, autrement dit seront construites sur la propriété de l'autoroute, en même temps que l'autoroute, selon un plan systématique et aux emplacements choisis par l'autorité responsable du projet.

3^o Les raccordements de ces installations aux chaussées de l'autoroute se feront selon les règles de l'art, par le truchement de voies de décélération et d'accélération pareilles à celles des jonctions. Il n'y a en effet pas de raison d'être moins stricte pour ces entrées et sorties de l'autoroute que pour celles des jonctions.

L'application de cette dernière règle, l'emprise de terrain et les frais qui en découlent, forceront déjà à la parcimonie. Pour la même raison, ces installations accessoires seront le plus souvent combinées avec des jonctions, ce qui évitera d'ailleurs toute nouvelle source de danger. On objectera peut-être que des stations d'essence, buffets et autres exploitations sont inutiles à ces endroits-là, puisqu'il est vraisemblable qu'aux jonctions, du moins aux principales, hors de la zone de l'autoroute, les garages, auberges et hôtels vont se multiplier. Les terrains s'achètent déjà! Il ne faut pas oublier cependant qu'une notable partie des usagers de l'autoroute ne connaît pas les lieux et hésitera à quitter l'autoroute pour se ravitailler, surtout de nuit.

Pour cette raison, la Commission de planification a prévu la création de *stations de service* (fig. 5) tous les 15 à 20 km, tantôt à droite, tantôt à gauche de l'autoroute. Comme elles seront le plus souvent placées à des jonctions peu fréquentées, il sera possible en cas d'urgence de rejoindre celles situées sur le côté opposé de l'autoroute en utilisant le passage dénivelé. Ces stations ne feront que le service usuel à l'exclusion des réparations et dépannages qui restent le lot des garages existants. A ces stations-service seront annexés un minuscule buffet, des toilettes, un téléphone et une station de premier secours. Il n'y aura pas de restaurant proprement dit, tout au plus un panneau indiquant les possibilités de

restauration et d'hébergement aux environs de la jonction. Les restaurants, hôtels et garages sont suffisamment nombreux, confortables et bien équipés partout dans notre pays pour que l'on puisse se dispenser d'en créer de nouveaux le long de l'autoroute.

En revanche, pour des raisons touristiques et pour éviter aussi que les gens s'arrêtent sur l'accotement, il faut prévoir ici et là et principalement aux points panoramiques des *places de repos*, de détente et de pique-nique, en principe sans kiosques et autres étalages. Si l'on ne peut les combiner avec des jonctions, ces places devront être reliées à l'autoroute par les voies de transition et rampes réglementaires. Aucune prescription n'est donnée concernant leur nombre, cela dépendra de la valeur touristique des tronçons. L'expérience dictera la ligne de conduite à suivre.

Il en est de même pour les installations de service, police de l'autoroute, cantonniers et matériel d'entretien, quoiqu'il serait désirable de prévoir ces installations au stade du projet déjà, d'entente avec les autorités compétentes du canton et de la Confédération.

Adresse de l'auteur: J.-L. Biermann, Ing. S.I.A., route du Pavement 117, Lausanne.

Mitteilungen

«*Unsere Kunstdenkmäler*». Aus allen Teilen der Schweiz wurden Mitteilungen über Leistungen und Projekte der Denkmalpflege vereinigt in dem vorzüglich ausgestatteten Heft, das den achten Jahrgang der Vierteljahresschrift «*Unsere Kunstdenkmäler*» zum Abschluss bringt. Die Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte hat sich durch die Herausgabe dieses Mitteilungsblattes ein Verdienst um die heimatische Kulturpflege erworben, denn nur eine im ganzen Volke verbreitete Kenntnis und Wertschätzung des historischen Bau- und Kunstgutes vermag den oft dringend notwendigen Rettungs- und Erneuerungsaktionen den sicheren Rückhalt zu geben. So finden wir in dem neuen, von Dr. Ernst Murbach redigierten Heft eine einlässliche Würdigung der Aussenrestauration der ehemaligen Klosterkirche von Muri (Aargau), die mit der Instandstellung des spätgotischen Kreuzganges und der Wiedereinsetzung der herrlichen Glasgemälde verbunden war. Sodann berichten Fachleute aus verschiedenen Kantonen über Wandmalereien in den Kirchen von Ormalingen (Baselland) und Bubikon (Zürich) und in der Schlosskapelle von Oberhofen am Thunersee, die Wallfahrtskirche Oberdorf (Solothurn), den imposanten Palazzo Pollini in Mendrisio, eine Renaissance-Täferstube in Bilten (Kt. Glarus) und architektonische Erneuerungsarbeiten in Fribourg, Moudon, Payerne, Neuenburg und Sitten, wie auch über die Kapelle Triboltingen (Thurgau) und die Altstadt-Schutzmassnahmen in Schaffhausen.

Der Ingenieur als Arbeitgeber und Arbeitnehmer. Die Diskussion von allgemeinen Berufsfragen nimmt in der amerikanischen Fachliteratur einen immer breiteren Raum ein. Es geht darum, das Arbeitsverhältnis gesünder werden zu lassen, die Freude am eigenen Beruf zu heben, die Leistungen zu stei-

Les circuits *z* et *v* sont destinés avant tout aux véhicules de service.

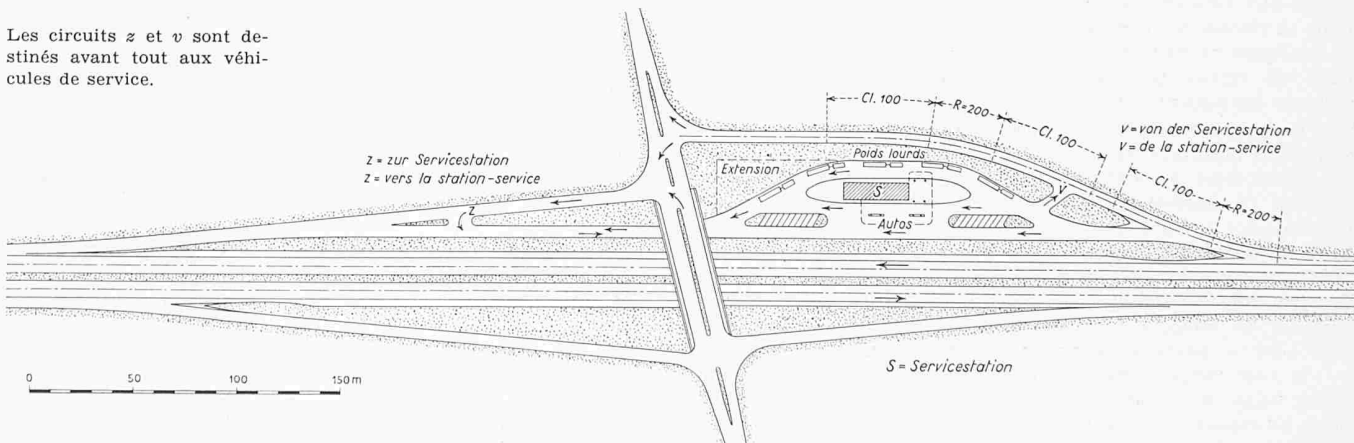


Fig. 5. Station-service à une jonction. Disposition adoptée pour l'autoroute Lausanne — Genève. Echelle 1:3500

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 Uebungen. 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