

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 81 (1963)  
**Heft:** 8

**Nachruf:** Eichenberger, Hans

### **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:** 15.03.2025

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

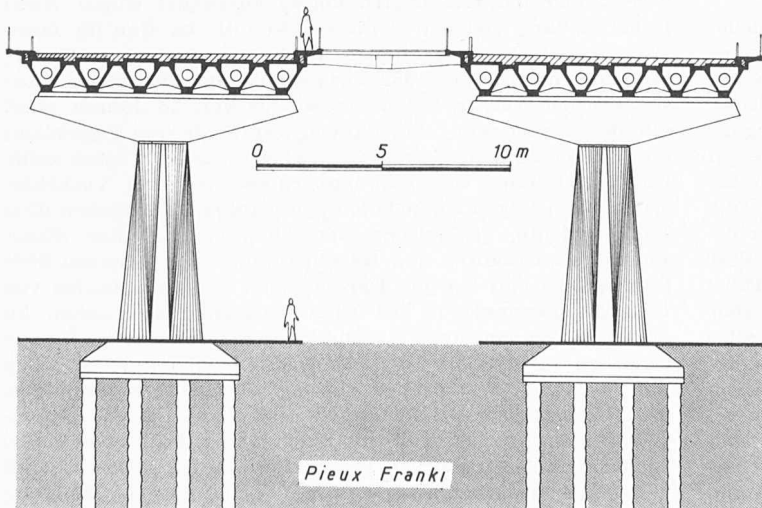
## Mitteilungen

**Persönliches.** Am nächsten Montag, den 25. Februar, wird Prof. Dr. h. c. *Eugen Meyer-Peter* seinen 80. Geburtstag begehen. Noch ist der markige Ingenieur der Firma Conrad Zschokke nicht vergessen, der seine ganze Praxiszeit seit 1905 auf Bauplätzen zugebracht hatte, als er 1920 auf den Lehrstuhl für Grund- und Wasserbau an der ETH berufen wurde, wo er bis zur Erreichung der Altersgrenze im Jahre 1953 Generationen von Ingenieuren in seinem Fache ausgebildet hat. Freunde und Schüler haben ihm damals Arbeiten gewidmet, die in den Heften 8, 9 und 11 des Jahrganges 1953 der SBZ erschienen sind, und aus denen hervorgeht, wie weit der Einfluss des hochgeschätzten Lehrers reichte. Seither ist es in der Welt der Technik stiller geworden um Professor Meyer-Peter, was aber gar nicht heisst, dass er untätig geblieben ist. Expertisen, besonders für grosse Wasserkraftanlagen, sowie Mitarbeit in Gesellschaften und Vereinen, wo sein fachmännischer Rat sehr geschätzt wurde, nahmen seine Arbeitskraft noch lange Zeit in Anspruch; auch haben die Leser der SBZ noch letztes Jahr seine Stimme zum Gruner-Jubiläum vernommen. Es darf unsern hochverehrten S. I. A.- und G. E. P.-Kollegen mit tiefer Genugtuung erfüllen, dass es ihm vergönnt ist zu erleben, wie die von ihm in den zwanziger Jahren aus dem Nichts geschaffene Versuchsanstalt für Wasserbau und Erdbau an der ETH eine Bedeutung erlangt hat, welche die damaligen Erwartungen noch weit übertrifft. Wir danken ihm für dieses Werk und wollen seinen massgebenden Anteil daran nie vergessen, so wenig wir die charaktervolle, lautere und mannhafte Persönlichkeit des Lehrers vergessen, dem wir von Herzen nun einen wirklichen Ruhestand wünschen.

W. J.

**Der Corso Francia in Rom** wurde aus Anlass der Olympischen Spiele 1960 ausgebaut. Er bildet den Hauptzubringer von Norden in die Stadt und besteht aus einer zweiteiligen, 900 m langen Hochstrasse. Die beiden vollständig getrennten Fahrbahnen von je  $10,35 + 2 \times 1,00$  m Breite haben 5 m gegenseitigen Lichtabstand, der nur alle 50 m durch Passerellen überbrückt wird. Jede der beiden Strassen ruht auf einer zentralen Reihe von Eisenbetonstützen in rd. 16 m Abstand, die auf Frankipfähle gegründet sind. Jede Stütze trägt oben einen beidseitig auskragenden, vorgespannten Querträger. Auf diesen wiederum liegen die sechs vorgefertigten und vorgespannten Längsträger, jeder von oben offenem, auf der Spitze stehendem Dreieckquerschnitt mit Querschotten, Höhe 1,10 m, grösste Breite 1,90 m, Wandstärke 7 bis 16,5 cm. Auch die obere Abschlussplatte, die den Fahrbahnbelag trägt, ist aus vorgefertigten Elementen zusammengesetzt, desgleichen die beidseitigen Trottoirs. («La Technique des Travaux», Heft März/April 1962.) Wer einer solchen Säulennalle überhaupt Geschmack abgewinnen kann, muss die hier gewählte Lösung als elegant und gelungen bezeichnen, ihre Zweckmässigkeit steht ausser Frage.

H. Jobst



Corso Francia in Rom, Querschnitt 1:300

**Der Flughafen Zürich im Jahre 1962.** Verglichen mit dem Vorjahr ist die Zahl der Starte und Landungen im gewerbsmässigen Verkehr um 4459 oder 8,3 % angestiegen. Im Durchschnitt sind 160 Flugzeuge pro Tag angekommen oder abgeflogen. 21 231 oder 42 % aller Bewegungen im Linienverkehr erfolgten mit Strahlflugzeugen (1961: 30 %). Die Zunahme im Passagierverkehr beträgt 14,5 %, im Frachtverkehr 22,6 % und im Postverkehr 1,8 %. Mit Ausnahme des Postverkehrs ist der Anstieg des Verkehrs im Durchschnitt etwas grösser als die Zunahme des Transportvolumens im Weltluftverkehr, die von der ICAO im Passagierverkehr mit 11 %, im Frachtverkehr mit 19 % und im Postverkehr mit 13 % angegeben wird. Von den 1 581 223 Passagieren wurden 1 507 484 im Linienverkehr befördert. Diese Zahlen betreffen die Passagiere, welche ihre Flugreise in Kloten begannen oder beendeten. Weitere 178 215 Passagiere betraten den Hafen im Transitverkehr. Die Verkehrsspitze ist am 1. September mit 8255 Passagieren erreicht worden. Der Tagesdurchschnitt betrug 4820 Fluggäste. 21 205 t Fracht wurden im Linien- und 868 t im Bedarfsverkehr befördert. Von allen Postsendungen entfielen 1724 t auf den ankommenden und 2070 t auf den abgehenden Verkehr.

**Das Zeiss-Nivellier-Instrument Ni 2,** das zu einem Astrolabium ausgebaut worden ist, dessen Ziellinie sich automatisch sehr genau horizontal einstellt, hat sich als ein mit ausreichender Genauigkeit arbeitendes Hilfsmittel zur geographischen Ortsbestimmung in unerschlossenen Gebieten erwiesen. Durch Beobachtung von Sternkoordinaten im Horizontalsystem und genaue Zeitbestimmung ergeben sich exakte Werte für geographische Länge und Breite des Standpunktes. Hieran können nun mit den sonst im Vermessungswesen üblichen Methoden die einzelnen Punkte der Umgebung angeschlossen werden. Bei Vermessungen in der Libyschen Zentralsahara konnten Klaus Koller und Eberhard Zenke nach einem Bericht in den «Zeiss-Informationen» Nr. 47 vom 15. Jan. 1963 durch Sternbeobachtungen eine Genauigkeit von im Mittel 20 m feststellen.

**Verbessertes Induktionsgerät für 180 Hz.** Zur Versorgung von Schmelz- und Heizöfen, die nach dem Induktionsprinzip arbeiten, hat die Inductotherm Corp. in Rancocas, N. J. USA, ein verbessertes Dreiphasen-Gerät für 180 Hz herausgebracht, das gegenüber den bisherigen Konstruktionen wesentliche Vorteile aufweist. Es ist im Leistungsbereich von 125 bis 700 kW lieferbar.

## Nekrologe

† **Hans Eichenberger**, dipl. Ing. ETH, S. I. A., G. E. P., beratender Ingenieur ASIC, ist am 23. Nov. 1962 in seiner Erholungskur in Cademario (TI) an einem Herzschlag ganz unerwartet und plötzlich gestorben. Er stand im Höhepunkt seines unermüdlichen Schaffens und hatte zwei Jahre zuvor das 20jährige Bestehen seines bestbekannt gewordenen Ingenieurbüros gefeiert. Im Bestreben, seinen Rückzug aus dem Geschäft in den Weg zu leiten, hat er sich in diesen letzten Jahren entschieden zuviel zugemutet.

Im hintersten Winkel des Möhlintales, in Wegenstetten, wurde Hans Eichenberger am 19. März 1899 als Sohn eines Lehrers geboren. Seine Eltern entstammten alteingewachsenen Bauernfamilien des Aargaus, und es ist sicher diese Herkunft, die ihm das ganze Leben hindurch die Richtung seines Denkens und Schaffens gab. Die strenge Erziehung im kleinbäuerlichen Gewerbe seiner Eltern und Grosseltern legte den Grund zu seinem naturverbundenen Beruf. Diese ersten Jahre seines Lebens bezeichnete Hans Eichenberger selber als die Wurzel seiner engen Verbundenheit mit der engern Heimat und dem Denken unseres Volkes.

Den Abschluss seiner Schulausbildung in Rheinfelden und später in Basel bildete die Matura an der Oberrealschule. Am Ende des ersten Weltkrieges



HANS EICHENBERGER  
Dipl. Bau-Ing. 1899 1962

begann er sein Studium an der ETH und schloss es schon 1922 mit dem Diplom eines Bauingenieurs ab. Seinen Auslandsaufenthalt verbrachte der junge Ingenieur im Gebiete der Bresse (Frankreich) und in der wunderschönen andalusischen Hauptstadt Sevilla. Von dort zurück, konnte er bei der Firma AG. Heinrich Hatt-Haller die Arbeiten am Völkerbundspalast in Genf und den Bau des Eitzelwerkes leiten. Aus dieser Zeit ist ihm sein damaliger Chef, Heinrich Hatt-Haller, als leuchtendes Vorbild stets in Erinnerung geblieben.

Als Hans Eichenberger 1937 erneut auswanderte, und zwar nach Teheran, erfüllte sich sein längst gehegter Wunsch, den Orient kennen zu lernen. Hier schrieb er selber: «Die Erlebnisse brachten mir eine reiche Ausbeute auf allen Gebieten des kulturellen Lebens, der Kunst, der Wissenschaften und der Technik. Ich erkannte auch, dass Kultur und Wissenschaften mehr bedeuten, als Technik, die wir als Ingenieure vergöttern».

Nachdem er durch den Ausbruch des zweiten Weltkrieges gezwungen wurde, nach Hause zurückzukehren, entschloss sich Hans Eichenberger im Herbst 1940, entgegen den Ratschlägen einiger Kollegen, ein eigenes Ingenieurbüro für Projektierung und Bauleitung von Wasserkraftanlagen, Hoch- und Tiefbau zu gründen. Mit der Hilfe eines treuen Freundes in Genf, Architekt Jean Erb, nahm er den Anlauf zu einer raschen Karriere, die ihm dank beispiellosem Einsatz und grossem Können zahlreiche Erfolge sicherte. Die von ihm Ende 1960 herausgegebene Jubiläumsschrift zeigt am besten, um welche Werke er sich verdient gemacht hat. Der Name Eichenbergers ist mit vielen Brücken — im besonderen der Weinlandbrücke, heute als Pionierleistung der damaligen Zeit gewertet — und den mit grossem Berufsinteresse betreuten Kraftwerkbauten der Innerschweiz verbunden. Sein Ingenieurbüro, das heute zu einer beachtenswerten Grösse angewachsen ist, bearbeitet jedes Teilgebiet im breiten Feld der heutigen Bauingenieurkunst. Selbst angesichts der ausgesprochenen Vielseitigkeit seiner Firma war Hans Eichenberger mit jedem einzelnen Problem seiner Werke vertraut. Seine Expertisen wurden über unsere Landesgrenzen hinaus geschätzt und seine Ratschläge fanden besondere Beachtung. Wer ihm Vertrauen entgegenbrachte, sicherte sich einen Freund, der mit seinem markanten Auftreten beim Ratsuchenden ein Gefühl der Geborgenheit und Sicherheit aufkommen liess.

Die Begeisterungsfähigkeit Eichenbergers für die neuesten Entwicklungen im Bauwesen, um die ihn manch Junger beneiden konnte, und die Abgeklärtheit, die sich aus seiner jahrelangen Erfahrung ergab, machten jede Unterhaltung zu einem Erlebnis; man bewunderte in ihm einen begnadeten Ingenieur und Pädagogen, der auch an das Edle im Menschen fest glaubte. Immer wieder musste man über die natürliche und einfache Art staunen, mit der er auch die kompliziertesten technischen Probleme anfasste und zu erklären wusste. Wo durch mühselige Rechnungen ein Resultat erarbeitet wurde, hatte oft längst zuvor der Spürsinn Hans Eichenbergers die Lösung eingegeben. Ganz besonders aber werden sich viele an seine offene Art erinnern, die alles Konventionelle vergessen liess und sofort eine Atmosphäre warmer Gemütlichkeit schaffte — eine Charaktereigenschaft, die ihn in seinem Leben so viele Freunde gewinnen liess. Allen seinen zahlreichen Freunden und ehemaligen Mitarbeitern ist die tiefe Dankbarkeit und aufrichtige Liebe gemein, mit der sie an ihrem Vorbild hingen und die sich heute in der Fortführung seines Werkes, seines In-

genieurbüros, ausdrückt. Sie alle trauern gemeinsam mit seiner Familie um den Heimgang dieses edlen Menschen, dem ich als Stiefsohn, mehr als ich es auszudrücken vermag, zu danken habe.  
*Jean-Claude Dystli*

† **Gustav A. Kahnt**, Bau-Ing. G.E.P., von Basel und Kloten, geboren am 26. August 1895, ETH 1914 bis 1920 mit Unterbruch, seither bis 1953 bei der Eisenbaugesellschaft Zürich und dann bei der Meto-Bau AG. tätig, ist am 12. Februar durch einen Herzschlag mitten aus der Arbeit gerissen worden.

## Buchbesprechungen

**Rechteckige und schiefe Platten mit Randbalken.** Von *K. Stiglat*. 84 S. mit 77 Abb. und 21 Tafeln. Berlin 1962, Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Preis 26 DM. (geheftet).

Die vorliegende Veröffentlichung erschliesst die rechteckigen und schiefwinkligen Platten mit Randbalken der Berechnung. Hierbei kann die Scheibenwirkung der Platte als Druckzone des Randbalkens berücksichtigt werden. Beruhend auf der Differenzenmethode besteht die Rechenarbeit hauptsächlich im Aufstellen und Lösen von linearen Gleichungssystemen, deren Koeffizienten bei schiefen Platten allerdings relativ umständlich zu berechnen sind. Es wird auf diese Weise getrennt das Platten- und das Scheibenproblem behandelt, und die Lösungen werden zuletzt unter Beachtung der Elastizitätsbedingungen zusammengesetzt. Die Methode ist naturgemäss recht schwerfällig, und Vereinfachungen, z. B. die Beschränkung auf das bloss Abschätzen der Scheibenwirkung — was auf die Schätzung der mitwirkenden Plattenbreite hinausläuft — werden sich im allgemeinen als vernünftig erweisen. Die vorgeschlagene Ermittlung der Momente unter Einzellasten vermag nicht in jeder Beziehung zu befriedigen. Alles in allem wird das Buch im konkreten Fall bei der statischen Berechnung Hilfe und Anleitung geben können, und mehr war wohl auch nicht beabsichtigt.

*Jörg Schneider*, dipl. Ing., ETH, Zürich

**HAFRABA-Hansestädte-Frankfurt-Basel. 30 Jahre Autobahnbau.** Herausgegeben vom *Bundesminister für Verkehr, Abteilung Strassenbau*. 221 S. mit 110 zum Teil mehrfarb. Abb. und 14 Karten. Wiesbaden 1962, Bauverlag G. m. b. H. Preis geb. 40 DM.

Zur Vollendung der Autobahnstrecke Hansestädte-Frankfurt-Basel (HAFRABA) hat das Bundesministerium für Verkehr in Bonn ein Buch herausgegeben, das weit über das Mass üblicher Festschriften bei der Einweihung von Autobahnen hinaus reicht. Dies trifft sowohl in bezug auf den Umfang des Buches und den Reichtum der Abbildungen, wie vor allem auf die Sorgfalt und Vollständigkeit des Inhaltes zu.

Der erste Teil des Buches beschäftigt sich mit der Geschichte der Nord/Süd-Autobahn, zu deren Verwirklichung bereits 1926 der HAFRABA-Verein gegründet wurde. Nach Ueberwindung vieler Widerstände konnte der Bau im Jahre 1933 an die Hand genommen, nach kriegsbedingten Unterbrechungen im Jahre 1952 fortgeführt und 1962 abgeschlossen werden. Dieser Vollendungsdauer von 36 Jahren steht allerdings eine reine Bauzeit von nur 17 Jahren gegenüber, immerhin eine Zeit, die uns Schweizer teilweise trösten kann. Der Darstellung von Planungsgrundsätzen und Verkehrserhebungen folgen für jede Etappe detaillierte Angaben über Baugeschichte, geologische Unterlagen, eigentlichen Strassenbau, Kunstbauten und Nebenbauten sowie Angaben über Landerwerb und Kosten. Daraus seien nur zwei Zahlen von Interesse genannt: 1. Die Kilometerkosten schwanken im Mittel für die einzelnen Abschnitte von 30 bis 140 km Länge zwischen 1,6 und 2,8 Mio DM, was sowohl billige Strecken auf guten Böden und teure Abschnitte im Hügelland oder in der Nähe grosser Städte einschliesst. 2. Im Raume Baden-Württemberg mussten auf die Länge von 254 km rund 20 000 Grundstücke in Anspruch genommen werden, wobei überall — bis auf eine einzige Enteignung — eine gütliche Einigung mit den Eigentümern möglich war.