

Kahnt, Gustav A.

Objektyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **81 (1963)**

Heft 8

PDF erstellt am: **12.07.2024**

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.



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 Kraftwerksbauten 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 Differenzmethode 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.