Archivalie des Monats
Ausgabe 05/2012
Redaktion: Matthias Haupt
Alle Rechte beim Stadtarchiv Wasserburg a. Inn
Hausanschrift:
Kellerstraße 10, 83512 Wasserburg a. Inn
E-mail: matthias.haupt@stadt.wasserburg.de
Telefon: 08071/920369, Telefax: 08071/920371
Internet: www.stadtarchiv.wasserburg.de

Stadtarchiv Wasserburg am Inn

Zum Gedächtnis an den Wasserburger Ingenieur Fritz Huber

Vor siebzig Jahren verstarb der bekannte Wasserburger Bürger Dr. Fritz Huber. Aus diesem Anlass recherchierten die Oldtimerfreunde Albaching im Stadtarchiv Wasserburg die hier verfügbaren Quellen zur Person des Ingenieurs und Erfinders des berühmten Lanz-Bulldogs.

Die daraus entstandene kurze Biografie, verfasst von Hans Huber, wird hier im Originaltext in unserer Reihe „Archivalie des Monats“ veröffentlicht, denn Idee unserer Serie war von Anfang an auch, Benützern des Archivs eine Veröffentlichungsmöglichkeit vor allem von kleineren Forschungsarbeiten zu geben.

Alle in der Auswertung von Hans Huber verwendeten Archivalien des Stadtarchivs sind mit Veröffentlichung dieses Beitrags „Archivalien des Monats Mai 2012“.

Der folgende Text wurde ebenfalls in einer Kleinauflage durch die Oldtimerfreunde Albaching gedruckt und kann bei Herrn Hans Huber unter der E-Mailadresse oldi.freund@freenet.de zum Preis von €3,80 bezogen werden.

Auf den Folgeseiten nun der Originaltext von Hans Huber aus Pfaffing:

Fabrikdirektor

Dr. Ing. Dr. rer. Nat. h.c.

Fritz Huber

Schöpfer des Lanz-Bulldog
des ersten Schwerölschleppers der Welt

Geboren am 8. März 1881 in Wasserburg am Inn

Gestorben am 14. April 1942 in Mannheim

Quellen:
In blauer Schrift: Auszüge aus Hans-Erhard Lessing: *Mannheimer Pioniere*. Wellhöfer-Verlag, Mannheim 2007
Schwarzweiß-Fotos: StdA Wbg./Inn (Stadtarchiv Wasserburg a. Inn) Bildarchiv V1
(Familie Huber, Kaufmann Ingenieur Dr. Fritz Huber)

Herausgegeben anlässlich des Gedenkens an Dr. Ing. Fritz Huber im April 2012, organisiert von den Oldtimerfreunden Albaching

Zusammenstellung, Text, Farbbilder: Hans Huber, Pfaffing

Fabrikdirektor

Dr. Ing. Dr. rer. Nat. h.c.

Fritz Huber

12 PS Lanz Bulldog mit Luftbereifung

Dieser 12er Lanz wurde auf Bitte von Landrat Stulberger als Vorsitzender des Heimatvereins 1955 von den Lanz-Werken zur Verfügung gestellt. Er wurde in der Landwirtschafts-schule ausgestellt. Dort stand er allerdings im Freien, so dass er dann dem Deutschen Museum in München übergeben wurde.

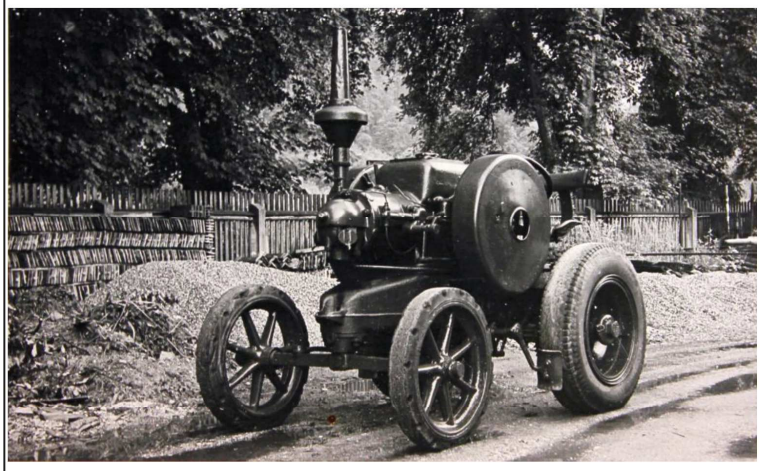


Foto: unifoto E.J. Braunsperger, Wasserburg a. Inn

In Wasserburg a. Inn wird am 14. April 2012 des 70. Todestages von Dr. Ing. Fritz Huber gedacht. Der gebürtige Wasserburger hat etwas geschafft, was nicht vielen Menschen gegönnt ist. Er hat mit der Konstruktion des Lanz-Glühkopfmotors Geschichte geschrieben. Sein Ziel in der Konstruktion und Entwicklung war die Einfachheit. Alles, was mehr oder weniger kompliziert ist, muss wegfallen. Sein Spruch: Die Landmaschine ist einfach oder sie ist keine Landmaschine. Der Motor der Bauern kann gar nicht einzylindrig genug sein, wenn er für die Landwirtschaft wirklich geeignet sein soll.

Familie Ludwig Huber

von links: Fritz, Franz Xaver, Therese, Hans, die Eltern Ludwig und Babette Huber

Fritz Huber wurde am 8. März 1881 als viertes Kind des Leinewebermeisters Ludwig Huber und seiner Frau Babette, geborene Stiglmeier, in Wasserburg a. Inn geboren. Bereits während seiner Schulzeit in der königlichen Realschule (Vorgängerin des Luitpold-Gymnasiums) in Wasserburg war zu erkennen, dass er besondere Begabungen hatte.

Lassen wir ihn selbst zu Worte kommen: *„Aus meiner eigenen Schulzeit kann ich berichten, dass ich mathematische Beweise in Schulaufgaben und dergleichen meistens auf andere Weise durchführte, als es uns gelehrt wurde. Und das nicht zur Freude des betreffenden Lehrers, mit dem ich mich um den Wert meiner Beweisführung nachträglich streiten musste.“*

Seine Anstellungen lesen sich wie ein Who-is-Who des Motorenbaus: 1904 bei Martini & Co. im schweizerischen Frauenfeld, wohin schon Robert Bosch seinen ersten Zündapparat geliefert hatte. Zwei Jahre später finden wir ihn beim Motorenbau Etablissement Buchet von Elie Buchet in Paris, wo es ihn nur ein Jahr hielt. 1907 ist Huber bei der Grade Motorenwerke GmbH in Magdeburg. Der Flugzeugpionier Hans Grade baute damals außer Motoren seinen ersten Dreidecker. Hier lernte Huber den Zweitakt-Motor kennen. H. Breuer & Co. in Höchst mit 1000 Mitarbeitern war 1908 Hubers nächste Station. Hier ging es mehr um Stationärmotorenbau.

Huber selbst resümierte diese Zeit so: *„Während des Studiums hatte ich den Wunsch, mich dem neu entstandenen Dieselmotor zu widmen, kam aber dann –da ein geeigneter Posten nicht frei war – zufällig in den damals ebenso jungen Fahrzeugmotoren- und Kraftwagenbau, wo ich mich mehrere Jahre mit recht sichtbarem Erfolg betätigte. Meine Motoren erzielten in*

großen Rennen sieben erste Preise." (Anmerkung: Ein von ihm konstruierter Bootsmotor für eine Rennjacht errang sieben erste Preise bei Motorboot-Rennen).

Nach zwei Jahren in Höchst ging der 29-jährige Huber zu den Climax-Werken Bachrich & Co. in Wien. Dies war insofern schicksalhaft, als der junge Ingenieur hier ein vom Otto- und Dieselmotor an den Rand gedrängtes Prinzip kennen lernte: den Akroyd-Motor.

„Dann bekam ich in einer Fabrik für Schwerölmotoren den Auftrag zum Bau eines Fahrzeug-Dieselmotors und lernte im gleichen Werk auch den alten Mitteldruck-Glühkopfmotor kennen. Aus meinen früheren Erfahrungen im Autobau und den neuen Erkenntnissen im Schwerölmotorenbau sollte ich nun etwas Neues zusammenbauen. Es gelang mir, den Mitteldruck-Glühkopfmotor wesentlich zu verbessern, so dass eine neue Maschine entstand."

Die Climaxwerke vermarkteten diesen extrem einfachen und robusten Stationärmotor als „Climax-Motor – System Huber" auch für Boote.

Die Anfänge dieses Motorenprinzips beschrieb Huber selbst einmal so: *„Der Akroyd-Motor wurde als Ergebnis einer Zufallserfindung von einem wissenschaftlich hochstehenden Ingenieur geschaffen: Herbert Akroyd Stuart, der auch andere wichtige Erfindungen gemacht hat. Er war erst Assistent am Finsbury Technical College in London und trat später in die Werkstatt seines Vaters ein, wo er die zum Akroyd-Motor führenden Versuche machte. Dort wurde durch eine Unachtsamkeit Petroleum in flüssigem Metall verdampft. Es entstand eine schwache Explosion ohne weiteren Schaden, die dem scharfen Beobachter Anregung zu weiteren Versuchen gab. Das war im Jahr 1885, im Jahre 1890 waren die ersten Motoren fertig".*

Da war Huber neun Jahre alt gewesen. Der eingespritzte Treibstoff entzündete sich beim Akroyd-Motor an der heißen Innenwand einer besonders geformten Vorkammer, dem Glühkopf, der zum Starten mit einer darunter gestellten Lötlampe zum Glühen gebracht werden musste. Bei längerem Leerlauf erkaltete der Glühkopf allmählich und der Motor blieb stehen. Es gab einen Prioritätenstreit mit Rudolf Diesel, dessen etwas späterer Motor eine höhere Kompression benutzte und daher effizienter war, aber bei der Brennstoffwahl längst nicht so anspruchslos wie der Akroyd-Motor. Letzterer konnte mit Altöl, Rohöl, geschmolzenen Tier- und Pflanzenfetten und sogar flüssigem Teer bei geeigneten Glühkopfformen betrieben werden. In England wurde von der Firma Hornsby schon 1896 ein Schlepper mit Akroyd-Motor gebaut, seit 1905 auch Raupenschlepper, die dann im Ersten Weltkrieg Kanonen zogen. Auch in Schweden und Russland wurden vor dem Krieg bereits Ackerschlepper mit Akroyd-Motor konstruiert. Fischerboote und Küstenschiffe nutzten ebenfalls den anspruchslosen, kostengünstigen Antrieb, nur nicht bei uns.

Zu Beginn des Ersten Weltkriegs meldete sich Huber freiwillig und diente als Sanitäts-Offizier, bis ihn 1916 eine schwere Krankheit wehrdienstunfähig machte. Am 20. September 1916 trat Huber bei der Firma Lanz ein. Auf seinen Erfahrungen bei den Wiener Climax-Werken aufbauend, konstruierte Huber bei Lanz in Mannheim zunächst einen Stationärmotor mit Glühkopf für Innenräume und nannte ihn „Bulldog“ – wegen der Ähnlichkeit des Glühkopfs mit dem Kopf der Bulldogge –.

Fritz Huber
als Sanitätsoffizier im Ersten Weltkrieg

Bei der Umstellung auf Friedensproduktion 1918 schlug Huber vor, für Schlepper statt des Ottomotors den kostengünstigen und wartungsarmen Glühkopfmotor zu verwenden. Denn hierzulande spielte der Benzinpreis eine entscheidende Rolle und Rohöl war viel billiger. Aufgrund von Gegenstimmen im Werk musste Huber jedoch zunächst an der Verbesserung der Landbaufräse mitarbeiten und nutzte die Zeit, um 1919 an der TH München mit der Arbeit „Erschütterungen schwerer Fahrzeugmotoren“ zum Dr. Ing. zu promovieren.

Das war eines der Probleme, die Huber dann abmildern konnte. Ein weiteres Problem war die unvollständige Verbrennung, indem unverbrannte, glühende Kohleteilchen durch den Auspuff ins Freie gelangten und Feld-, Wald- und Scheunenbrände auslösten. Durch eingebaute Funkenfänger wurde das Problem bewältigt.

1921 war es soweit, der erste LANZ-Rohölschlepper mit 12 PS war fertig. Der Eisenbulldog, wie er dann hieß, war geboren.

Dr. Fritz Huber
und Schwester Therese

Huber blieb Junggeselle. Laut Familienüberlieferung habe ihm seine drei Jahre ältere Schwester Therese die Verlobung mit einer Wasserburger Apothekerin ausgeredet. Seine privaten Interessen waren Kunst, Musik, Theater, Wandern und Bergsteigen.

1935 wurde Dr. Fritz Huber zum Konstruktionsleiter und zum Direktor für den gesamten Bulldogbau ernannt. 1941 erhielt er von der Universität Halle den Titel eines Ehrendoktors. In dieser Zeit war Dr. Fritz Huber bereits schwer erkrankt. Er starb am 14. April 1942 in Mannheim. Er wurde in Wasserburg a. Inn in einem Ehrengrab beerdigt.

Dr. Fritz Huber hatte es in all den Jahren verstanden, mit dem Glühkopf der immer stärker werdenden Konkurrenz, vor allem den mit Dieselmotoren betriebenen Schleppern, standzuhalten. Noch im Jahr 1942 verließ der 100.000ste Lanz Bulldog das Werk in Mannheim.

Dr. Fritz Huber war seiner Heimatstadt Wasserburg treu verbunden. Er vermachte der Stadt laut Testament einen Betrag von 300.000 Reichsmark. Mit diesem Betrag sollte ein Landgut angekauft und von der Stadt als Mustergut auf ewige Zeiten geführt werden.

Darüber hinaus vermachte er dem Städtischen Museum fünf Ölgemälde, eine Uhr der Berliner Porzellanmanufaktur, zwei Nymphenburger Porzellanfiguren, einen Empire-Spiegel sowie zwei Lüster, die im Städtischen Museum ausgestellt bzw. verwahrt werden.

Ehrengrab

Die Erbschaft wurde mit Stadtratsbeschluss vom 30. Juni 1942 angenommen und gleichzeitig bestimmt, dass am Todestag von Dr. Fritz Huber jeweils ein Kranz an der Grabstätte niederzulegen ist.

Nach der Währungsreform belief sich der Wert des Vermächtnisses auf 50.000 DM, so dass die Erfüllung des Stifterwillens nicht mehr möglich war. Der Stadtrat hat daher in der Sitzung vom 28. Oktober 1953 beschlossen, mit dem Vermächtnis den noch nicht im Eigentum der Stadt befindlichen Teil des Kernhauses von der Dempf'schen Erbengemeinschaft zu erwerben und mit dem verbleibenden Rest die Fassade zu sanieren.

Fassade des Kernhauses

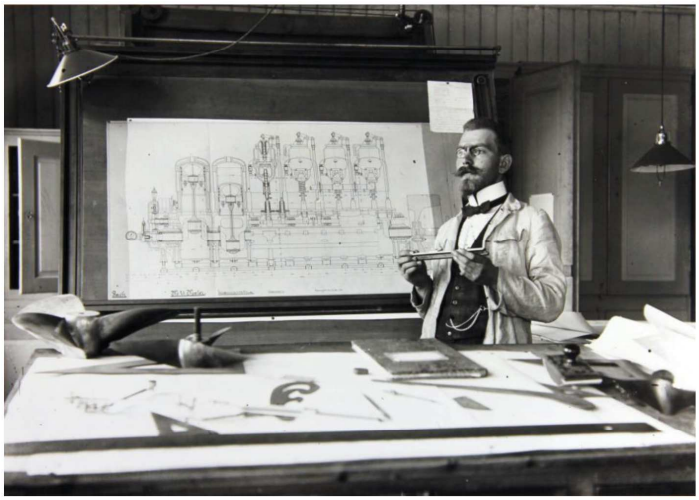
Der hierfür nicht benötigte Betrag wurde über die Jahre angespart. Ende des Jahres 2010 beläuft sich das Vermögen auf rund 17.000 €, die jährlichen Zinserträge liegen bei durchschnittlich 500 €. Im Februar 2012 hat der Stadtrat beschlossen, das Sondervermögen aufzulösen, die Verwendung aber noch offen gelassen.

Die Stadt Wasserburg besaß selbst lange Jahre einen 45 PS Eilbulldog Glühkopf-Lanz. Lassen wir dazu den bereits verstorbenen Hans Klinger, jedem Wasserburger bestens bekannt, erzählen: *Jahrzehntelang steuerte dieses „Ungetüm" der Festl Franz. Er war für alles zuständig, zumal er diese einzige „Kraftmaschine" vom damaligen Baustadl wirklich beherrschte. Und wo er mit seinem Bulldog aufkreuzte, gab es immer was zu schauen. Umgestürzte Bäume schleppte er weg, verunglückte Fahrzeuge zog er aus Gräben heraus, verschob im Winter Schneeberge und schlammige Hochwasserrückstände im Sommer. Egal ob es um Langholz ging, um Heizmaterial oder städtischen Müll, der Lanz-Bulldog war unentwegt im Einsatz. So hatten der Festl und „sein" Bulldog in der Stadt gehöriges Ansehen.* *(Stadtarchiv Wasserburg a. Inn, VI 4100).*

Die Dr.-Fritz-Huber-Straße im Burgerfeld in Wasserburg wurde mit Stadtratsbeschluss vom 15. März 1950 benannt.

Geburtshaus des Dr. Ing. Fritz Huber 1881 – 1942
Direktor der Heinrich Lanz AG Mannheim
Schöpfer des ersten Schwerölschleppers

Dr. Fritz Huber
am Arbeitsplatz



Speisezimmer von Dr. Fritz Huber in Mannheim.

Bild und Lüster, sowie Uhr und 2 Porzellanfiguren erbte laut Testament die Stadt Wasserburg a. Inn

Gebetsandenken
an Herrn
Dr. Ing. Dr. rer. nat. h. c.
Fritz Huber
Direktor der Heinrich Lanz A.G.
in Mannheim
Kriegsteilnehmer 1914/18
gest. 14. April 1942 im Alter
von 61 Jahren

Mein Jesus Barmherzigkeit!
Vater unser R. I. P. Ave Maria

Fr. Dempf, Wasserburg