

# Tobler, Hans Konrad

Objektyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **79 (1961)**

Heft 8

PDF erstellt am: **06.08.2024**

## **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.

Der Aufbau ist leicht und durch jedermann zu bewerkstelligen. Es gibt keine kleinen Teile; dabei ist aber kein Teil schwerer, als dass ihn nicht ein einziger Mann tragen könnte. Für die Montage werden keine Werkzeuge benötigt. Die Anwendungsmöglichkeiten sind mannigfaltig. Nach dem Baukasten-Prinzip lassen sich die je 2 m hohen Etagen eine auf die andere aufbauen. Es wurden so schon Türme bis zu 100 m Höhe aufgestellt. In jeder Etage ist eine Treppe eingebaut. Diese verleiht beim Aufstieg maximale Sicherheit. Ueberhaupt wurde dem Faktor Sicherheit bei der Entwicklung dieses Gerüsts grosse Aufmerksamkeit geschenkt. In statischer Hinsicht wurden Konstruktion und Material sorgfältigen Prüfungen unterzogen. Für die Lagerhaltung und den Transport lassen sich die einzelnen Etagen zu einem flachen «Paket» zusammenklappen. Das Gerüst steht auf arretierbaren Lenkrollen; die Füsse lassen sich bis zu 60 cm ausziehen. Das Gerüst kann daher auch auf stark abschüssigem Gelände, auf Treppen usw. aufgestellt werden. Vertretung für die Schweiz: Indupro AG., Löwenstrasse 20, Zürich 1, Tel. (051) 23 23 91.

**Persönliches.** Im Ingenieurbureau A. Aegerter & Dr. O. Bosshardt AG., Basel, sind die diplomierten Ingenieure S. I. A., G. E. P. R. *Egloff* und W. *Hänggi* zu Vizedirektoren befördert worden. — Unser früher in Zürich tätiger Kollege Dr.-Ing. W. *Husmann*, Chefchemiker der Emschergenossenschaft und des Lippeverbandes, ist zum Honorarprofessor der Techn. Hochschule Aachen ernannt worden. — Bei Escher Wyss AG., Zürich, wurden zu Prokuristen befördert C. *Battegay*, R. *Giacometti*, Dr. W. *Dubs*, H. U. *Stampfli*, F. *Achermann* und H. *Spühler*. — In der Gesellschaft der Ludwig von Rollschen Eisenwerke AG., Gerlafingen, wurden auf 1. Dezember 1960 zu Vizedirektoren ernannt: *Ulrich Kappeler*, *Arthur Bossi* und *Rolf Walker*, zu Prokuristen *Fritz Nyffeler*, *Manfred Werthmüller* und *Eduard Bader*. — Mit Beginn 1961 hat Direktor J. H. *Steinmann*, dipl. Ing., die Geschäftsleitung der *Adolf Feller* AG., Horgen, übernommen; zu Vizedirektoren wurden *Ernst Richi* und *Kurt Richi* ernannt.

**Die neue Ringautobahn um Brüssel.** Im Rahmen der Autobahnplanung von Nordwesteuropa ist Brüssel als Knotenpunkt zweier Hauptarterien Belgiens vorgesehen, und es erwies sich als notwendig, die Stadt mit einer ringförmigen Autobahn, 5 bis 8 km vom Zentrum entfernt, zu umgeben. Bis heute sind erst etwa 15 % des Ringes gebaut, und zwar der Abschnitt Grand Bigard - Strombeek - Bever, der für die Weltausstellung 1958 fertiggestellt sein musste, während der restliche Teil der Autobahn erst in einigen Jahren zur Ausführung gelangen wird. Das Projekt, beschrieben in «La Technique des Travaux», Heft Nr. 9 bis 10, 1960, ist vor allem hinsichtlich Verkehrsplanung interessant, rein baulich bietet es keine Besonderheiten, mit Ausnahme der geplanten Ueberquerung einer Montagehalle der Renaultwerke, auf eine Länge von 53 m, was im Hinblick auf die Verkehrsplanung Zürichs eine gewisse Parallele darstellt.

**Eidg. Technische Hochschule.** Dr. sc. techn. Wilhelm *Simon*, von Biel, hat sich auf den Beginn des Sommersemesters 1961 an der Abteilung für Chemie für das Gebiet der Instrumentalanalyse in der organischen Chemie als Privatdozent habilitiert.

## Nekrologe

† **Hans Konrad Tobler**, gestorben am 9. Januar 1961, war am 22. Dezember 1878 geboren worden. In der ehemaligen Gemeinde Enge als einziger Sohn und viertes Kind des Kaufmanns und Ueberseers J. C. Tobler von Speicher AR aufgewachsen, verbrachte der Verstorbene in Zürich eine schöne Jugendzeit, verlor aber schon mit 16 Jahren seinen Vater. Nach einer Lehrzeit in einer feinmechanischen Werkstätte bereitete sich Konrad Tobler auf den Rat seiner Mutter auf die Maturität vor, um nach bestandener Prüfung 1898 in die Kulturingenieurschule des Eidg. Polytechnikums überzutreten. Für Militärdienst und eine Vermessungspraxis bei der internationalen Rheinkorrektion unterbrach er zwei Jahre

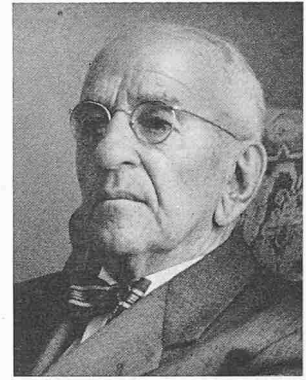
seine Studien, erwarb aber dann das Abgangszeugnis mit einer Arbeit auf dem Urnerboden und in Linthal bei Prof. F. Bekker. Eifriges Mitglied der Zofingia und Gründermitglied der Neu-Zofingia hat er als Aktiver und alter Herr seine dort erworbenen Freundschaften in steter Treue hochgehalten.

Das Blut seines Vaters, der viele Jahre auf den Philippinen zugebracht hatte, rief auch den Sohn ins Ausland, und wir finden Konrad Tobler 1904 vorerst im Dienste der griechischen Regierung, wo er für die topographische Karte von Thessalien längs der damaligen türkischen Grenze in Larissa, Trikala und Kalabakka arbeitete. Ein Malariaanfall liess ihn aber nach zwei Jahren zurückkehren, und nach kurzer Tätigkeit beim Bauamt des Kantons Graubünden fand er im Ingenieurbureau Kürsteiner in St. Gallen eine Stelle, die ihn zum ersten Mal mit Eisenbahnprojekten im Jura und Tessin zusammenführte. 1908 trat er für die Bahnhöferweiterung St. Gallen zu den SBB und der damaligen Kreisdirektion IV über, wo er im Zentralbureau und im Aussendienst als Stellvertreter des Bahningenieurs eingesetzt wurde. Baustellen im Rickentunnel, bei den Wiederinstandstellungsarbeiten der Hochwasserkatastrophe 1910 in Landquart, Sicherung der Hangrutschungen bei Mörschwil und verschiedene Stationserweiterungen, Unter- und Ueberführungen waren ihm besonders zugeteilt.

Als im April 1924 anlässlich der Reorganisation der SBB die Kreisdirektion IV St. Gallen aufgelöst wurde, siedelte Konrad Tobler wieder in seine Geburtsstadt Zürich über. Nur ungern schied er von St. Gallen, denn im S. I. A. und in Sängerkreisen hatte er liebe Freunde gewonnen. An seinem neuen Dienstort finden wir ihn 1925 zusammen mit seinem verstorbenen Kollegen Oscar Bucher an der Instandstellung des Bahnkörpers am Bergsturz in Mühlehorn, und unter seiner Leitung entstand später die Erweiterung des Bahnhofes Chur. 1928 zum Sektionschef befördert, beendigte er die damalige Erweiterung des Bahnhofes Zürich mit den heutigen Perrongleisen, der Querhalle und den Gleisanlagen hinter der Sihlpost. 1933 berief ihn die Generaldirektion der SBB als Bauleiter des Bureau Einsiedeln an den Bau des Eitzelwerkes. Nach zwei Jahren wieder in Zürich, baute er 1937/38 noch die neue Station Niederröthen und den Anschluss der ortsansässigen Industrie an die Schiene.

Militärisch war der Verstorbene bei seiner Versetzung nach Zürich zu den Eisenbahnoffizieren eingeteilt worden, und während des letzten Krieges wurde er mit der Leitung der Detachements des neu geschaffenen Eisenbahnhilfsdienstes in der Betriebsgruppe 3 betraut. Mit der Erreichung der Altersgrenze schloss er 1943 seine Tätigkeit bei den SBB ab und 1946 wurde er als Oberstleutnant im Stab für Rückwärtiges und Transportdienst auch aus der Wehrpflicht entlassen. Während seines Ruhestandes riefen ihn die SBB nochmals zu einer Sonderaufgabe in den Bahndienst. 1944 hatte der Durnagelbach Kantonsstrasse und Bahnlinie zwischen Rüti und Linthal mit einem Hochwasser und grossen Murgang zerstört. Konrad Tobler leitete während nahezu eines Jahres die Wiederinstandstellung des zerstörten Bahnkörpers.

Das Bild des Verstorbenen wäre unvollständig, gedächten wir nicht auch des geselligen Konrad Tobler. In glücklicher Ehe seit 1927 mit Rösli Huber verbunden, hat ihn zu Hause in Thalwil und im Freundeskreis sein besonderer Humor nie verlassen und ihm bei allen, die ihn kannten, ein gutes Andenken gesichert. Mit Konrad Tobler sinkt ein Stück ostschweizerischer Eisenbahngeschichte ins Grab, und zusammen mit der Fahndelelegation der Neu-Zofingia



KONRAD TOBLER

Ingenieur

1878

1961



JACOB PADRUTT

Architekt

1908

1960

aus und diplomierte nach dem Besuch des Technikums Burgdorf als Bautechniker. In verschiedenen Stellungen arbeitete er mit Erfolg und besuchte zur Weiterbildung die ETH als Fachhörer bei Prof. Hans Hofmann. Seit 1945 führte er ein eigenes Büro in Zürich.

Unermüdlicher Eifer, starker Sinn für die Realität, aber auch nie erlahmender schöpferischer und künstlerischer Wille zeichneten ihn aus. Der Bauernsohn — erst in kleinstädtischer, dann in grosstädtischer Umgebung — rang mit sich und gegen Unverständige um eine zeitgemässe Architektur, um Anerkennung. Diese Ziele hat er erreicht. Wenn wir aber bedenken, unter welchen Voraussetzungen — seien sie materieller oder geistiger Art — dies möglich wurde, so müssen wir die ausserordentliche Anstrengung an Arbeit, Kampf und Leistung beschämt bewundern. Diese Leistung, fern aller gesellschaftlichen Umtriebe, zwingt uns zu höchster Achtung. Sein verschlossener, aber gerader und aufrichtiger Charakter war der Wahrheit verpflichtet. So stark, dass er darunter litt, wo verdeckte Unwahrheit, gerissene Geschäftstüchtigkeit oder taktisches Ränkespiel zu Tage kam. Sein Urteil über die Leistung anderer war wohl zeitweise hart. Er richtete es danach aus, ob ein Werk kompromisslos entstand und ob die Quelle eigene schöpferische Arbeit war.

Seine wenigen, echten Freunde hat er nie verwöhnt, es sei denn mit seiner knappen, aber beispielhaften Freundlichkeit und Herzlichkeit. Vielleicht nur ein Gruss — eine Geste — die dem einen viel, dem andern nichts bedeuten kann. Der Schalk, ein herber, wie er Menschen, die auf harter Scholle ein karges, arbeitsreiches Leben fristen, eigen ist, lag in seinen Augen. Er ist sich — auch in der Stadt — treu geblieben. Die Verbundenheit mit seiner Familie und seiner Arbeit — wir sind gewohnt, darüber hinwegzusehen — war beispielhaft.

Seine Projekte und Bauten zeichnen sich durch eine ausgewogene Einfachheit und Klarheit aus, ein Prädikat, das — früher wie heute — nicht selbstverständlich ist. Mit klarem Blick erkannte er frühzeitig die Ziele moderner Architektur. Dabei musste er sich das Arbeiten und das Leben schwer machen, wurde er doch, besonders im Bündnerland, von Opportunisten, die aus materiellen Gründen der jeweiligen Mode huldigen, reichlich missverstanden. In solchem Berufsklima konnte er nicht leben. In Zürich, dieser aufgeschlossenen Stadt im Unterland, konnten sich seine Ideen entfalten und von dort aus hat er in konstanter Folge beispielhafte Wettbewerbserfolge errungen. Neben Schulhausbauten in Zürich, Dietikon, Chur und Ems sind daraus — um nur seine bedeutendsten Arbeiten zu nennen — Verwaltungsgebäude in Zürich und Altdorf und ein Schulgebäude der ETH entstanden. In seinem letzten Lebensjahr nahm er an vier Wettbewerben teil. Für ein Lehrerseminar in Chur errang er den zweiten und für ein Schulhaus in Zürich den vierten Preis. Eine protestantische Kirche in Zürich, seine letzte in Vorbereitung befindliche Arbeit, steht vor dem Baubeginn. In seiner letzten Lebenswoche hat er noch sein Wettbewerbsprojekt für das

erwiesen dem Verstorbenen viele Freunde und Eisenbahner aller Grade, Ingenieure und Unternehmer die letzte Ehre. Er ruhe im Frieden!

Ernst Züttel

† **Jacob Padrutt**, Arch. S.I.A., BSA, geboren am 6. Mai 1908, ist am 6. Dez. 1960 gestorben. Ein tragisches Geschick hat ihn ereilt, und wir stehen heute noch erschüttert vor dieser Tatsache.

Unser Kollege war in Masans bei Chur in einfachen bäuerlichen Verhältnissen aufgewachsen. Nach dem Besuch der Primar- und Sekundarschule bildete er sich bei Schäfer und Risch in Chur als Bauzeichner

neue Stadttheater in Zürich eingereicht. Ein gerütteltes Mass Arbeit und Leistung, auf die seine engere und weitere Heimat stolz sein darf!

Jacob Padrutt hat einen harten Kampf geführt. Zuerst waren es die äusseren, dann die inneren Schwierigkeiten. Wir wissen nicht, was sein verzweifertes Anliegen in seiner letzten Stunde war. Wir können es erahnen und müssen unser Versagen in der Freundschaft zu ihm uns vorwerfen. Von materiellem Erfolg und Erwerb geblendet, bestanden und bestehen wir nicht in den einfachsten menschlichen Dingen, nicht einmal im Erkennen und Verstehen der geistigen und materiellen Nöte unserer Freunde. Diese bittere Erkenntnis soll uns in der Ueberwindung unserer hart gewordenen Herzen weiterhelfen.

Christian Trippel

† **Dušan Cener**, dipl. Masch.-Ing. G. E. P., von Jugoslawien, geboren am 11. Mai 1927, ETH 1953 bis 1956, seither Assistent am Institut für Flugzeugstatik und Leichtbau an der ETH, ist am 10. Februar infolge einer schweren Krankheit gestorben.

† **Heinrich Meyer**, dipl. Ing.-Chem., Dr. sc. techn., G.E.P., von Schaffhausen und Winterthur, geboren am 29. Mai 1921, ETH 1941 bis 1946, Gründer einer Hochvakuumabteilung bei den Galileo-Werken in Florenz, wo er wohnhaft war, ist am 13. Februar durch einen Autounfall ums Leben gekommen.

## Buchbesprechungen

**Le Corbusier 1910-1960.** Herausgegeben von *W. Boesiger*, Zürich. 344 S. mit über 800 Abb., Plänen und Skizzen. Alle Texte deutsch, französisch, englisch. Zürich 1960, Verlag Girsberger. Preis 58 Fr.

50 Jahre Le Corbusier: Was das heisst, bringt dieses Buch anschaulich und deutlich dar. Dem Herausgeber des «Oeuvre complète» (hier besprochen 1948, S. 101; 1950, S. 613; 1957, S. 547) und seinem Verleger ist es gelungen, mit diesem zusammenfassenden Band Le Corbusiers Werk als ein einheitliches Ganzes zur Darstellung zu bringen: Le Corbusier und sein Werk werden in ihren grossen, genialen Zügen schaubar; das Wesen des Schaffens dieses Künstlers wird fasslich, seine Lebensarbeit überblickbar. Die chronologische Ordnung des «Oeuvre complète» ist dabei sinnvollerweise einer thematischen gewichen: Der Band — im gleichen Format wie das des «Oeuvre complète» — gliedert sich in fünf grosse Kapitel: Wohnhäuser; grosse Bauten; Museen, Ausstellungen, sakrale Bauten; Malerei, Skulptur, Wandteppiche; Stadtplanung.

In jedem dieser Kapitel können wir verfolgen, wie Le Corbusier zu seinen klaren und originalen Konzeptionen kommt: Mit knappen Ueberlegungen führt er ein architektonisches Problem zu einer Lösung, ganz aus der praktischen Aufgabestellung, aus den Bedingungen heraus: Und die Lösungen, die dabei herauskommen, sind unmittelbar einleuchtend. Die kurzen Texte zu den einzelnen Bauten veranschaulichen aufs schönste den Weg aller seiner Ideen von der Problemstellung zur unmissverständlichen Umschreibung eines Prinzips, zum architektonischen Entwurf dann und schliesslich zur grosszügigen, kompromisslosen Ausführung.

In der selben spontanen Weise formuliert und verwirklicht Le Corbusier seine «fünf Punkte zu einer neuen Architektur», jeder auffallend praktisch gedacht, klar und unkompliziert. Der thematische Aufbau dieses Buches gibt einen besonders schönen Einblick, wie Le Corbusier auf dem einmal Erarbeiteten beharrt: Er lässt seine Prinzipien nie völlig wieder fallen, wandelt sie immer wieder neu ab, macht sie mit der ihm eigenen Spontaneität und zupackenden Schöpferkraft überall, wo sich eine Gelegenheit bietet, zur architektonischen Wirklichkeit. So stellt sich denn, gerade in der Darstellung dieses Buches, Le Corbusiers Werk grosszügig und geschlossen dar, als ein Ganzes von eindrücklicher, innerer Logik.

Auch der Modulor erweist sich als eine solche unkomplizierte, mit einigen knappen und scharfen Ueberlegungen entworfene Ordnung: Er ist von der gleichen Bestimmtheit wie