

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 78 (1960)  
**Heft:** 50

**Nachruf:** Stuber, Robert

### **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>**

Anschüttung entstand ein ungebrochener Uebergang vom umgebenden Gelände zur Ueberschüttung der Dachkonstruktion, die vom äusseren Ringträger etwas überragt wird, so dass eine mit Kies ausgefüllte, umlaufende Rinne entsteht, in der das Oberflächenwasser abgeleitet wird.

Dipl.-Ing. H. Jobst, Liestal

## Nekrologe

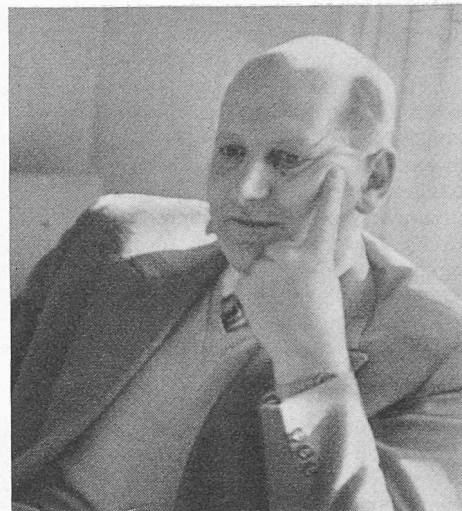
† **Hermann Guggenbühl**, Kantonsbaumeister von Basel-Stadt, ist, wie bereits mitgeteilt, am Freitag, den 7. Oktober 1960 nach langer Krankheit gestorben. Man ahnte, dass er bald sterben müsse, und doch erschrakten wir alle, die ihn näher kannten. Konnte denn jemand, der trotz Krankheit und Leiden derart positiv und optimistisch im Leben stand, einfach weggehen? Hermann Guggenbühl hatte es bis zum letzten Atemzug nicht wahrhaben wollen, oder er hat es eben nicht mit der leisesten Deutung gezeigt. Voller Optimismus winkte er seinen Freunden, als er am letzten Tag ins Spital überführt wurde.

So hat Hermann Guggenbühl uns ein Lebensbeispiel vorgelebt. Er war der Antipode unserer heutigen pessimistischen Zeit. Wer immer heute an ihn denkt, wird statt traurig einfach heiter gestimmt, denn sein Lachen, seine frohe Weltanschauung, seine positive Lebensauffassung waren überzeugend und echt. Planer, Stadt- und Kantonsbaumeister und vor allem Architekten sind grausame Kritiker gegenüber allen anderen Kollegen. Auch Hermann Guggenbühl war sehr kritisch, und doch fand er immer wieder für jedermann und in jeder Situation ein gütiges Wort. Vielleicht beging er manchmal sogar Fehler, wenn er glaubte, jemandem nicht weh tun zu dürfen, wenn es nicht anders ging; denn er war ein harter aber charmanter Diktator! Man sagt, ein Mann in seiner Stellung müsse dies sein. Auf jeden Fall hatte er einen herrlichen Schädel aus Granit, und wenn zwei Granitschädel zusammenstiessen, entstand Schlagfeuer. Meistens ging man aber nachher zu einem aussöhnenden Cafi in die nächste Beiz. Ich kann mich nicht daran erinnern, dass er jemandem eine gesunde und noch so harte Opposition übel genommen hatte. Wo irgend möglich, tat er nachher sowieso das, was er für gut hielt. Das hatten nicht alle gern.

Hermann Guggenbühl war ein Mann der öffentlichen Verwaltung mit Leib und Seele. Zuerst und in jedem Augenblick zuvorderst stand das öffentliche Interesse und das allgemeine Wohl. Diesem Ziel musste sich alles unterordnen. Er war vor allem kein Pedant, freisinnig im besten Sinne des Wortes. Für ihn zählte jeder Mensch in jeder Situation individuell — aber er vertrat seine Aufgabe, und die war öffentlich.

Ich glaube, so ungefähr haben die meisten, die ihn kannten, unseren lieben Freund Guggenbühl in Erinnerung. Optimistisch, fröhlich, zu jedem Spass und Vergnügen aufgelegt, aber senkrecht und hart als Kämpfer. Leider kannte ich seine Jugendstreichere nicht, doch kenne ich einige, die mit ihm als Student Berlin—St. Gallen auf dem «Töff» im Non-stop erleben mussten. Auch Reiten — dies war seine Leidenschaft — konnte er ohne die geringste Müdigkeitserscheinung, bis die Pferde nein sagten. Das Leben, die Natur, die Stadt waren die drei Faktoren, die er kannte, wobei ich nicht vergessen möchte, zu sagen, dass Hermann Guggenbühl mit Gattin und Kindern ein so schönes Familienleben lebte, wie mir nicht viele bekannt sind.

Am 31. März 1908 wurde Hermann Guggenbühl in seiner Vaterstadt St. Gallen geboren. Seine Kindheit und Schulung bis zur Hochschule in Zürich und Berlin erlebte er in St. Gallen. Die Aufgaben der Planung fesselten ihn von allem Anfang an. Diesem Berufsziel blieb Hermann Guggenbühl treu, obwohl er leidenschaftlich gern und gut baute. Nach dem Studium arbeitete er mehrere Jahre im Stadtplanungsamt von Frankfurt am Main, dann auf dem Stadtbauamt in St. Gallen. Nach einigen Lehr- und Wanderjahren in privaten Büros und sogar im eigenen wurde er Stadtplanarchitekt von Winterthur. Bald lernte man dort seinen Sinn für Grosszügigkeit, gepaart mit realem, praktischem Sinn schätzen. Seine Konzeption für den Gesamtüberbauungsplan von



HERMANN GUGGENBÜHL

Stadtbaumeister

1908

1960

Winterthur sowie die daraus entstehenden Teilüberbauungspläne und Projekte wurden bald über seinen Wirkungskreis hinaus bekannt.

Die Stadt St. Gallen wählte Hermann Guggenbühl im Jahre 1951 als Stadtbaumeister. Die ungeheure Arbeit, die hier auf ihn wartete, war dem baumstarken Hermann Guggenbühl gerade recht. St. Gallen hatte durch die langen Jahre der Krise stark gelitten. Die Konjunkturjahre überfielen die Krisenstadt von anno dazumal unvorbereitet. St. Gallen hatte wieder begonnen zu leben, und zwar mit der den St. Gallern innewohnenden Spontaneität. Guggenbühl fühlte sich zu Hause. Der Stadtbaumeister war Planer, Diplomat, Koordinator, Architekt und Politiker geworden, um ja alle Möglichkeiten auszuschöpfen, der pulsierenden Stadt eine gute Planung und eine lebendige Basis für die Zukunft zu geben. Und schon kamen die Verlockungen noch grösserer Aufgaben. Dem Lockruf der Stadt Zürich hatte Guggenbühl noch widerstanden. Als dann aber zwei Jahre später Basel anfragte, konnte er dem Reiz dieser berühmten Kulturstätte und dem Sog der grossartigen Aufgabe, die Basel versprach, nicht mehr widerstehen. Dies war begreiflich; die St. Galler bedauerten seinen Weggang. Am 1. Oktober 1959 begann er die Arbeit an seinem neuen Wirkungskreis mit vollen Segeln. Aber bald musste er erfahren, dass eine höhere Macht anders bestimmt hatte. Nach wenigen Monaten voller Tätigkeit überfiel ihn eine heimtückische Krankheit, von der er sich nicht mehr erholte. Trotzdem arbeitete er beinahe bis unmittelbar vor seinem Tode so, wie es ihm seine Kräfte nur irgendwie erlaubten.

In dieser kurzen Zeit in Basel hatte er sich viele gute Freunde unter seinen Mitarbeitern und Vorgesetzten erworben. Er hoffte, Basel zu seiner neuen Heimat werden zu lassen. Allein schon die grossen, schönen Aufgaben waren ihm eine Heimat.

Es sollte anders sein, als die Menschen dachten. Hermann Guggenbühl ist von uns gegangen. Sein Leben ist für uns alle so nahe erfassbar und begreiflich, dass wir den Sinn des Todes wieder einmal mehr nur schwer verstehen; vielleicht indem uns gerade durch sein zu frühes Fortgehen der Wert seines Lebens beispielhaft bleibt. *Otto Glaus*

† **Rudolf Häberli**, Bau-Ing. S. I. A., G. E. P., von Münchenbuchsee, geb. am 20. Juni 1889, ETH 1908 bis 1912, von 1916 bis 1941 bei den SBB in Bern, Basel und Luzern, seither pensioniert, ist am 4. Dezember in Neuenburg, wo er im Ruhestand lebte, unerwartet abberufen worden.

† **Robert Stuber**, Ing. S. I. A., a. Inspektor des Eidg. Oberbauinspektorates, dem er von 1926 bis 1942 angehört hatte, ist am 3. Okt. 1960 in Zürich, wo er seinen Lebensabend verbrachte, nach langer Krankheit im 84. Lebensjahre

entschlafen. Sein Kollege A. de Kalbermatten widmet ihm einen Nachruf in «Strasse und Verkehr» Heft 12, 1960.

† **Jakob Padrutt**, Architekt S. I. A., in Zürich, ist am 6. Dezember im Alter von 52 Jahren aus dem Leben geschieden.

## Mitteilungen

**L'Association Suisse pour la navigation du Rhône au Rhin** a tenu cette année ses assises à Genève, le 26 novembre, sous la présidence de M. *Edmond Pingeon*, Président central. Assistaient à la séance de nombreuses personnalités représentant diverses autorités cantonales et fédérales, les consuls de France et d'Allemagne à Genève, les délégués de diverses chambres de commerce. Une liaison navigable du Rhône au Rhin fait actuellement l'objet d'études et de discussions relatives au passage soit par la France, soit par la Suisse. Le transport des hydrocarbures est venu, depuis peu, modifier le problème qui mérite d'être repris. Les nouveaux groupements économiques européens ne sont pas là non plus pour faciliter les échanges. Ces différents éléments ont attiré l'attention de tous ceux qui ont à cœur la liaison par voie fluviale de Marseille à la Suisse et son prolongement jusqu'au Rhin par le canal transhelvétique. Le transport des hydrocarbures, soit par voie navigable, soit par oléoducs, a fait l'objet d'un vivant exposé de M. *G. Ricard*, délégué de la Chambre de Commerce de Marseille, qui a montré aussi la tendance actuelle à construire les nouvelles raffineries de pétrole à proximité même des centres de consommation, et non plus à proximité des ports. Le transport par voie d'eau restera un concurrent sérieux du pipe-line, car il allie à un prix de revient relativement bas une souplesse d'exploitation bien plus grande. L'assemblée eut encore le privilège de suivre un court-métrage qui montre les progrès saisissants réalisés aujourd'hui par les nouveaux moyens de navigation et de transport par remorqueurs, par chalands, par automoteurs et par convois poussés. La Suisse a tout intérêt à se tenir au courant des problèmes et des méthodes de la navigation fluviale, si elle veut un jour faire son profit de ce mode économique de transport.

*André Tissot*, Ingénieur EPUL, Genève

**Das Dampfkraftwerk Drakelow «C» in England.** Nach einer amtlichen Bekanntgabe des Central Electricity Generating Board (CEGB) in «The Financial Times» vom 18. August 1960 sollen im genannten Kraftwerk, das bei Burtun-on-Trent liegt, zwei Blockeinheiten von je 375 MW aufgestellt werden, wodurch dieses Werk eine Gesamtleistung von 1450 MW erhalten wird. Ein Dampferzeuger wird als Bensonkessel von Babcock Wilcox, Renfrew, der andere als Sulzerkessel von der International Combustion, Derby, gebaut werden. Bei Vollast verfeuert jeder Kessel 150 t/h Staubkohle. Die beiden Turbosätze werden die grössten Einwellenturbinen mit 3000 U/min sein; der eine wird von der Associated Electrical Industries, der zweite von der English Electric Company geliefert. Der Frischdampfzustand ist 246 atü 595° C; der Dampf wird zweimal auf 568° C zwischenüberhitzt. Der Niederdruckteil der erstgenannten Turbine hat ein Vielfach-Auslass-System, das es ermöglicht, die letzte Schaufel auf 750 mm Länge bei 2,1 m mittlerem Durchmesser zu halten. Die andere Turbine weist einen vierteiligen Niederdruckteil auf; die letzte Schaufel ist 910 mm lang bei 2,54 m mittlerem Durchmesser. Näheres findet man in «Brennstoff-Wärme-Kraft» 12 (1960) Nr. 11, S. 500.

**Lärmbekämpfung.** Die Sektion Zürich der *Schweiz. Liga gegen den Lärm* hielt im November in der ETH unter dem Vorsitz ihres Präsidenten, Prof. Dr. med. *E. Grandjean*, die ordentliche Mitgliederversammlung ab. Im Mittelpunkt der Versammlung stand das Referat von Prof. Dr. *K. Oftinger* über «Aktuelle Fragen und Stand der Lärmbekämpfung». Wohl hat die Lärmbekämpfung einerseits ganz erhebliche Einzelerfolge zu verzeichnen, andererseits aber ist das Ausmass des Lärms im gesamten noch immer

viel zu gross und nach wie vor unzumutbar, obwohl es an technischen und rechtlichen Mitteln zur Verminderung der Geräusche auf den meisten Gebieten nicht fehlt. Zudem droht von verschiedener Seite eine Zunahme des Lärms. Nach einem kürzlich ergangenen Bundesratsbeschluss soll ab 1. Januar 1961 14jährigen Kindern (!) das Fahren mit Motorrädern (1 PS) ohne vorgängige Führerprüfung erlaubt sein. Sie werden auf allen Wegen, auf denen Velo gefahren werden darf, fahren dürfen, z. B. auch in den Ferienorten. Die Dichte des Flugverkehrs nimmt ebenso zu wie die Lautstärke der immer grösser und schneller werdenden Flugzeuge. Stark zu beanstanden ist das so gut wie gänzliche Fehlen der Lärmbekämpfung im Tief- und Strassenbau einschliesslich der Arbeiten an den Tramgleisen. Nicht einmal im sozialen Wohnungsbau wird eine genügende Schallisolation vorgeschrieben, obwohl die Behörden dies mittels der Subventionsbestimmungen ohne weiteres tun könnten und die Kosten bei kundigem Vorgehen tragbar sind. Dem Referat folgte eine ausgiebige und interessante Diskussion, in der u. a. auf den zunehmenden Lärm der Motorboote und jenen der Kleinst-Rennwagen (Go-Karts) mitten in einer Zürcher Gemeinde verwiesen und dringende Abhilfe verlangt wurde. Die meisten votanten indes, darunter ein Arzt, gaben ihrer Besorgnis über die Zunahme und Folgen des Fluglärms Ausdruck.

**Die Europäische Föderation Korrosion**, die Ende letzten Jahres 52 Vereine aus 17 europäischen Ländern zu ihren Mitgliedern zählte, organisiert eine jährlich wachsende Zahl von Veranstaltungen auf europäischer Ebene. Der soeben erschienene Jahresbericht 1959 enthält in seinem ersten Teil den Bericht des Generalsekretariats und eine Uebersicht über die Vorgänge innerhalb der Föderation. Der zweite Teil bringt die Berichte der Mitgliedervereine über ihre Facharbeit auf dem Gebiet der Korrosion und der dritte Teil einen Ueberblick über die Institute und Forschungsstellen in den verschiedenen europäischen Ländern, die sich mit Fragen der Korrosion und des Werkstoffschutzes befassen. Der Bericht ist vom Generalsekretariat der Europäischen Föderation Korrosion, Büro Frankfurt (Main), Postfach 7746, anzufordern. Der Kostenbeitrag beträgt für Mitglieder der in der Föderation zusammengeschlossenen Vereine 15 DM (bei Bestellung wird gebeten, den betreffenden Verein anzugeben), für Nichtmitglieder 30 DM, zuzüglich Versandkosten.

**Der Basler Rheinhafenverkehr** hat erstmals die 6-Mio-t-Grenze überschritten, als am 3. Nov. 1960 der Motorkahn «Graubünden» reich beflaggt im Hafen Kleinhüningen einlief. Näheres über die Rheinschiffahrtsbedingungen dieses Regensommers bringt das Novemberheft von «Strom und See», welches auch über die Bergung des Tankers «Padella» berichtet, der an einem Pfeiler der Johanniterbrücke Schiffbruch erlitten hatte. Dieser ist im Oktoberheft der gleichen Zeitschrift geschildert worden.

## Buchbesprechungen

**Schulbau von heute und morgen.** Von *W. Berger*. 184 S., 232 Abb. Göttingen 1960, Musterschmidt-Verlag. Preis geb. DM 36.—.

Dieses neue deutsche Architekturbuch katalogisiert an Hand von ausgeführten Beispielen, die alle aus Deutschland, insbesondere aus Bremen stammen, verschiedene Systeme der Anordnung von Klassenzimmern, deren zweiseitige Beleuchtung, Einrichtung und Möblierung. Ueber die Zweckbestimmung des Buches heisst es auf dem Buchumschlag: «Das Buch verzichtet bewusst auf die Darstellung schön gelungener Schulbaufassaden, hinter denen sich oft doch leider nur eine veraltete Schulbaukonzeption verbirgt, mit langen Fluren und aneinander gereihten Klassenräumen. Es umfasst den Schulbau für alle Schularten bis in die letzten Einzelheiten und gibt allen Lehrern, Schulverwaltungsbeamten und Politikern, aber auch den Finanzleuten und nicht zuletzt den Architekten wesentliche Hinweise für eine wirtschaftlich sparsame, aber funktionell