

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 115/116 (1940)
Heft: 25

Nachruf: Hausmann, Albert

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 22.02.2026

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



ALB. HAUSAMANN

ARCHITEKT

25. Jan. 1876

5. Nov. 1940

Montreux, am Ufer seines geliebten Genfersees. Von nun an trat er nicht mehr aktiv an die Öffentlichkeit. Als stiller Lehrer fand er jedoch weiterhin grosses Interesse an allen wichtigen baulichen und technischen Fragen. Im Laufe dieses Jahres wurde ein Herzleiden bei ihm immer unerträglicher. Ein sanfter Tod erlöste ihn davon am vergangenen 31. Oktober. Im Friedhof der englischen Kirche in Territet ruht er nun neben seiner ihm vorangegangenen Gattin.

Wir, seine Weggenossen und G. E. P.-Kollegen haben nicht nur einen lieben Kameraden, sondern auch einen edlen Freund verloren, dessen Wesen durch vornehmen Charakter, angeborene Herzensgüte, treueste Verbundenheit und peinliche Gewissenhaftigkeit charakterisiert wurde und ihn uns unvergesslich macht. — Ein stiller Trost für uns ist es, dass er von den kriegerischen Ereignissen, in die sein Vaterland verwickelt wurde, nichts mehr erfuhr. Er ruhe in Frieden! B. Katzigheras

† **Albert Hausamann**, architecte, chef des Services techniques des Travaux Publics de La Chaux-de-Fonds, né à Bâle le 25 janvier 1876, membre de la S. I. A., est décédé le 5 novembre 1940 après une longue maladie. Il fit ses études, avec diplôme, à l'Ecole Polytechnique Fédérale à Zurich de 1894 à 1898; ses deux premières années l'amènent à Lugano et à Berlin. De 1900 à 1904, il est élève de l'Ecole des Beaux-Arts de Paris où il obtient le diplôme du Gouvernement français. Lauréat du Salon des Artistes français à Paris, pour des relevés de maisons engadinoises, il devient de 1904/05 inspecteur des travaux de l'Amphitheâtre de France à Vienne, puis chef du bureau d'architecture J. Fèbre, adjoint aux Travaux Publics de Nice, où il collabore pendant dix ans à divers travaux importants sur la Riviera française. La guerre le ramène au pays. Dès 1916 il s'établit architecte à La Chaux-de-Fonds, participe avec succès aux nombreux concours d'architecture lancés dans notre région à cette époque. En plus de diverses jolies villas, il a la satisfaction d'exécuter l'édifice de la Banque Cantonale de La Chaux-de-Fonds. Au début de 1930, il est appelé à diriger les services techniques des Travaux Publics de La Chaux-de-Fonds où il fait preuve d'une grande activité et se fait apprécier. La maladie l'oblige malheureusement, au cours de 1939, de se démettre de ses fonctions.

Mr. Hausamann fut un architecte très doué, à la fois bon constructeur et artiste, de caractère impulsif et grand travailleur.

G. F.

† **Fritz Stambach**. Mit Ingenieur Fritz Stambach in Rorschach, der am 19. Oktober im 68. Altersjahr nach langem Leid entschlafen ist, verlor ich meinen besten, so viele einen guten, treuen Freund. — Als Sohn des bekannten Geometer-Professors am Winterthurer Technikum 1873 geboren, war er im besten Sinn des Wortes ein Selbstdideman. Nach Absolvierung des Technikums mit dem Geometerdiplom verdiente er sich in der Praxis im Tiefbauamt Zürich und Bauamt Winterthur selbst die nötigen Mittel zum Weiterstudium am Eidg. Polytechnikum in Zürich. In seinen Stellungen bei der Bau-Unternehmung für den Albis-Tunnel unter Ing. Lusser, beim Bau des Elektrizitätswerkes Schwyz und bei einer Eisenbahnbau- und Betriebs-Gesellschaft in Berlin, dann beim Simplon-Tunnel und beim Bau der Albula-Bahn (Los Bergün-Preda) erweiterte er seine praktischen Kenntnisse und erwies sich als so tüchtig,

Nach Ausbruch des Weltkrieges wird er von seiner Heimat mit der Wahrung ihrer technischen Interessen in Amerika betraut und er etabliert sich als technischer Kommissär der griechischen Regierung in New York. Hier steht er nun auf der Höhe seines Wirkens. Mit unbeschränkter Vollmacht ausgestattet, hat er das in ihm gesetzte Vertrauen mit seiner gründlichen Sachkenntnis und seinem hohen und scharfen Gerechtigkeitssinn als treuer Sohn seines Vaterlandes restlos erfüllt und glänzend befriedigt. Nahezu 10 Jahre dauerte sein Wirken in der neuen Welt, die ihm beinahe zur zweiten Heimat geworden war. Im Juni 1924, kehrte er, begleitet von seiner in Amerika gefundenen treuen Lebensgefährtin, nach der Schweiz zurück und nahm seinen ständigen Aufenthalt in

dass ihn der bekannte Bau-Unternehmer Aeblis-König in Ebnat als Associé in sein Geschäft aufnahm. Unter dieser Firma führte er den Bau der Bahnlinie Ebnat-Nesslau aus, machte sich aber auch im Hochbau, für Arbeiter-Siedlungen, namentlich aber für grosse Fabrik-Bauten im In- und Ausland einen geschätzten Namen. 1916 gründete er in Rorschach eine eigene Bauunternehmung für Hoch- und Tiefbau, der zahlreiche grosse Bauten, zuletzt noch für die Landesverteidigung im Rheintal und ein Leitwerk für die Korrektion des alten Rheinlaufs ihre Ausführung verdanken, bis ein inneres Leiden dem nimmermüden Arbeitsleiter den Befehlstab entwand und ihn zur Übergabe seines Betriebs an seinen Mitarbeiter, Ing. Max Geiger, zwang.

In allen seinen Arbeiten, sei es als Unternehmer, sei es als gesuchter und geschätzter Experte, setzte Fritz Stambach stets seine ganze Kraft mit unbestechlicher Ehrlichkeit und Gerechtigkeit ein, die bisweilen zur Schröntheit werden konnte, wenn er glaubte, einer Unkorrektheit oder schlauem Uebergewicht gegenüber zu stehen. Seinem Lebenswerk fehlt der Erfolg nicht, doch blieb er immer der einfache und schlichte Mensch, als den ihn seine Auftraggeber wie seine Untergebenen schätzten. Stambach war ein grundgütiger Mensch, stets hilfsbereit mit Rat und Tat. Wer ihn kannte, musste ihn ehren, schätzen und lieben — sein Andenken bleibt unvergessen! A. Gaudy



FRITZ STAMBACH

INGENIEUR

6. April 1873

19. Okt. 1940

LITERATUR

Liliputbahnen. Von Ing. Dr. Walter Strauss. Ein Überblick über Personen befördernde Miniaturbahnen, mit einem Anhang über bemannbare Schiffsmodelle. Mit 362 Abb., einer Zweifarbenfotografie und 44 Tabellen. Format 21 x 29,4 cm. Darmstadt 1940, Verlag Kichler. Preis geb. Fr. 16,20.

Dieses unterhaltsame Buch berichtet über den Eisenbahnmodellbau in England und Deutschland. Dieser hat besonders im ersten Land grosse Ausdehnung angenommen, und es bestehen grössere Liliputbahnen, die dem öffentlichen Verkehr dienen.

Von den einfachgekuppelten 2-A-1 bis zur achtfachgekuppelten Gelenklokomotive finden sich ausgezeichnete Nachbildungen der meisten englischen Lokomotivtypen, sei es im Massstab 1:23, oder 1:2,3. Ebenso beliebt sind die Massstäbe 1:4, 1:6 und 1:8, wofür Einzelteile und ganze Maschinen von den Spezialfirmen W. J. Bassett-Lowke in Northampton und Davey, Paxman & Co. in Colchester geliefert werden.

Von der Spurweite von 89 mm an schleppen die Modelle bereits ihre Führer mit (Abb. 1). Die Kleinste, dem öffentlichen Verkehr dienende Bahn, die Ravenglass and Eskdale Ry., hat bei einer Spurweite von 381 mm die ansehnliche Länge von 11,2 km. Sie führt von der Irischen See in die Cumbrian Mountains hinein; ihre Lokomotiven (Abb. 2) schleppen Züge bis zu 50 t Gewicht. (Abb. auf Seite 294.)

Nebst vielen ähnlichen Vergnügungsparkanlagen, zu denen auch die hier eher bekannten deutschen Beispiele (Abb. 3) gehören, erfüllt die Romney Hythe and Dymchurch Ry. mit ihren fünf mustergültigen Nachbildungen der LNER 2C1 zweifellos eine beachtenswerte Aufgabe im englischen Bäderverkehr.

Durch die Liliputbahn Freude zu schaffen, ist die angehende Aufgabe der Eisenbahnfreunde. Der von Haus aus mit seinem Stoff gründlich vertraute Verfasser ist ein Darsteller von unerschöpflicher Liebe zum Thema und von einer leidenschaftlichen Hingabe an die Technik. Unermüdlich werden alle Einzelheiten, Schicksale und Umbauten der Modellanlagen geschildert, meist im Zusammenhang mit der Charakterzeichnung ihrer Erbauer. In seiner übernationalen Haltung mutet uns das Buch heute an wie ein Märchen aus uralten Zeiten. R. Liechty

10 000 Jahre Schaffen und Forschen. Von Dr. Bruno Kaiser, mit 266 Holzschnitten von Paul Boesch. Bern 1940, Pestalozzi-Verlag Kaiser & Co. A. G. Preis in Leinen geb. Fr. 5,40.

Eine kurzgefasste Kulturgeschichte für die Jugend, in der Technik und Wirtschaft die ihr zukommende wichtige Rolle spielen. Holzschnittartig, in markanten Strichen wie die Bilder ist auch der Text gehalten. Ein Buch, das, wie der Pestalozzi-Kalender, auf dem Weihnachtstisch Freude machen wird.

Für den Textteil verantwortliche Redaktion:

Dipl. Ing. CARL JEGHER, Dipl. Ing. W. JEGHER (im Felde)