

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 66 (1948)
Heft: 5

Nachruf: Zangerl, Hermann

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: 03.02.2026

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

Grundrissraster projektieren (vgl. «Bulletin Technique de la Suisse Romande», 1946, Nr. 15). Auch Gibberd kann für die beiden Typen des «Howard»-Hauses grössere Spannweiten verwenden, als es beim Elementebau zweckmässig wäre. Durch den fixierten Grundriss wird er von den barackenähnlichen, senkrechten Wandfeldern unabhängig; seine Wandfelder, bis 7 m lang, laufen horizontal und passen auf die bestimmten Stützenabstände (Bild 1). Während der Komfort für die Bewohner, die sanitäre Ausstattung und die akustische Trennung den modernen Ansprüchen genügen, ist die Konstruktion der übrigen Einzelheiten lediglich für eine Lebensdauer von schätzungsweise 60 Jahren vorgesehen.

Die kontinentalen Element-Bauweisen haben einen relativen Masstab geschaffen im Grundrissraster, auf dessen Linien der mehr oder weniger freie Grundriss kombiniert werden kann. In Grossbritannien dagegen hat sich ein absolutes Mass entwickelt, indem das individuelle Einfamilienhaus die Grundeinheit bildet. Die schöpferische Phantasie, die auf die Abwandlung des Haustyps keinen Einfluss hat, muss sich hier im Aufbau der städtebaulichen Glieder betätigen. Wohl können wir die Lebensdauer vorfabrizierter Bauten theoretisch auf 60 Jahre beschränken; die Verantwortung des Planenden ist noch gross genug. Alle Versuche, in der Industrialisierung der Baumethoden nur die Erzeugung beweglicher Gebrauchsgüter nachzuahmen, führen auf eine Nebenlinie. Ob nur der Ziegelstein «vorfabriziert» wird, das einzelne Wandelement oder das ganze Haus, ist nicht von ausschlaggebender Bedeutung. Auf die sinnvolle Anwendung kommt es an.

E. A. Engler, Arch.

NEKROLOGE

† Hermann Zangerl, Architekt in Winterthur, ist am 20. Febr. 1947 auf einer Geschäftsreise in Le Locle an einem Schlaganfall gestorben. Geboren am 19. Okt. 1875 zu Kappl im tirolischen Paznaun, durchlief er die acht Jahre der Einklassenschule «am Platz» in der benachbarten Gemeinde See und bereitete sich darnach an der allgemeinen Handwerkerschule zu Imst für das Berufsleben vor. Von 1890 bis 1900 war er bei der Bauunternehmung Locher & Cie. in Zürich tätig, wo schon sein Vater Saisonarbeiter gewesen war. Dasselbst erlernte er zunächst das Maurerhandwerk und verdiente sich die Mittel zum Besuch von Fortbildungskursen an den Handwerkerschulen von Zürich und Imst, sowie an der K. K. Staatsgewerbeschule zu Innsbruck. Zuletzt als Zeichner im technischen Bureau beschäftigt, fand er nach Lösung einer Sonderaufgabe bei Architekt Moosher in Zürich während eines weiteren Jahrzehnts Anstellung in der Winterthurer Architekturfirma Jung & Bridler, nachmals Bridler & Völki, und leitete als Bauführer, seit 1907 als Prokurist deren zahlreiche Bauten in der Stadt und ihrer weitem Nachbarschaft. 1910 verselbständigte er sich als Gesellschafter des Archi-

tekten Prof. J. E. Frittschi, an dessen Seite er während eines vollen Vierteljahrhunderts sein eigentliches Lebenswerk vollbracht hat. Seine Dienste wurden vorzüglich in Anspruch genommen für Industrie-, Gewerbe- und Ladenbauten, sowie für schwierige Umänderungen an Kirchen und Profanräumen, auswärts hauptsächlich im Tösstal. Es entsprach seinem Hange zu systematischer Ueberschau aller praktischen Arbeit, dass er auch Unterricht über Baukosten und Wasserversorgung erteilte und lange Zeit in der städtischen Schätzungs-Kommission wirkte. Als Sechziger trat er aus der Firma aus und befasste sich seither mit Bauaufsichten, Gutachten und Bewertungen. Das schweizerische Bürgerrecht hatte er 1913 durch die Gemeinde Winterthur erlangt.

† Jak. Schmidt, alt Bahningenieur SBB, ist am 21. Aug. 1947 in Aarau infolge eines Herzschlages gestorben.

Er war am 11. Februar 1876 als Pfarrerssohn in Luchsingen im engen Glarnerhinterland geboren und besuchte zunächst die dortige Primar- und Sekundarschule und nachher in Frauenfeld die Technische Mittelschule. Im Frühjahr 1898 erwarb er sich, erst 22-jährig, am Eidg. Polytechnikum in Zürich das Diplom als Bauingenieur.

Seine erste praktische Tätigkeit führte ihn im Auftrag der damaligen Firma Anselmier in Bern für Projektierungsarbeiten der Ramsei-Sumiswald-Huttwilbahn nach Huttwil und nachher für einen Kraftwerkbau an den Blausee im Kandertal. Hierauf war er während sechs Jahren für die Firma Lankofer beim Kraftwerkbau in Wiesberg im Tirol tätig. Jung verheiratet, trat er sodann 1905 in den Dienst der VSB in St. Gallen, welche kurze Zeit nachher als SBB, Kreis IV verstaatlicht wurde. Im Jahre 1908, auch wieder kurze Zeit vor der Verstaatlichung der GB, wurde er hierauf zum Bahningenieur-Stellvertreter in Faido ernannt. Damit war sein fernerer Lebensweg vorgezeichnet, denn schon 1911 wurde er dort zum Bahningenieur befördert und er besorgte nun zunächst während weiteren 20 Jahren seinen Bezirk, die Gotthardstrecke von Biasca bis Erstfeld.

Während dieser langen Zeit war zunächst die nicht in allerbestem Zustande von der GB übernommene Strecke zu unterhalten. Sodann begannen schon 1917, mitten im ersten Weltkrieg, die Elektrifikationsarbeiten. Während der Erstellung der Fahrleitungen, die Kabelverlegungen, der Bau der beiden Kraftwerke und der Unterwerke, die Brückenumbauten und Verstärkungen usw. den Bahnunterhalt nur indirekt beanspruchten, hatte dieser Dienst selbst für eine Menge eigener Arbeiten zu sorgen: Gleisabsenkungen, vor allem in den Tunnels, Erweiterung und Umbau vieler Stationen, die Anpassung vieler Kurven infolge der erhöhten Fahrgeschwindigkeit, usw. Bis zum Eintritt Italiens in den ersten Weltkrieg war der Bahnverkehr über den Gotthard auf eine ausserordentliche Höhe angewachsen, nachher nahm er rasch ab. Das erleichterte die Elektrifikationsarbeiten, indem man Zeit gewann für die Führung der vielen Materialzüge und auch die einzelnen Stationsdistanzen abwechselungsweise einspurig betreiben konnte; so war es möglich, zwischen zwei Stationen bis viermal Gleiswechsel vorzunehmen. Dass einem Bahningenieur während einer so langen Umbauperiode, werktags und sonntags, Tag und Nacht, bei schönem Wetter und im grössten Schneesturm, wenig freie Stunden übrig blieben, ist selbstverständlich. Statt 48 gab es damals öfters 84-Stundenwochen ohne nachherige Abrechnung. Nur so war es möglich, dass auf Schmidts Bezirk während dieser Zeit keine Verkehrsunterbrüche von Belang eintraten. Einer der schwersten Unfälle, die sich damals ereigneten, hat ihn selbst betroffen und ihm beinahe das Leben gekostet.

Nach 23-jährigem Wirken am Gotthard liess sich Jak. Schmidt im Jahre 1931 als Bahningenieur nach Aarau versetzen, in einen Bezirk mit ganz andern Verhältnissen. Statt aus einer einzigen doppelspurigen Strecke bestand nun sein neuer Bezirk aus fünf weitverzweigten, meist einspurigen, aber total wesentlich längeren Bahnstrecken (Olten-Aarau-Brugg, Baden-Oberstadt-Suhr-Zofingen, Rapperswil-Rothkreuz und Brugg-Hendschikon und Wildegg-Emmenbrücke mit Beinwil-Beromünster). Auch der grösste Teil dieser Strecken wurde während seiner weiteren zehnjährigen Amtsdauer in Aarau elektrifiziert. Im Frühjahr 1941 trat der Verstorbene nach 43-jähriger beruflicher Tätigkeit in den wohlverdienten Ruhestand, um sich fortan seiner Lieblings-Nebenbeschäftigung, seinen Büchern zu widmen.

Nun hat auch unser lieber Freund Fridolin plötzlich die

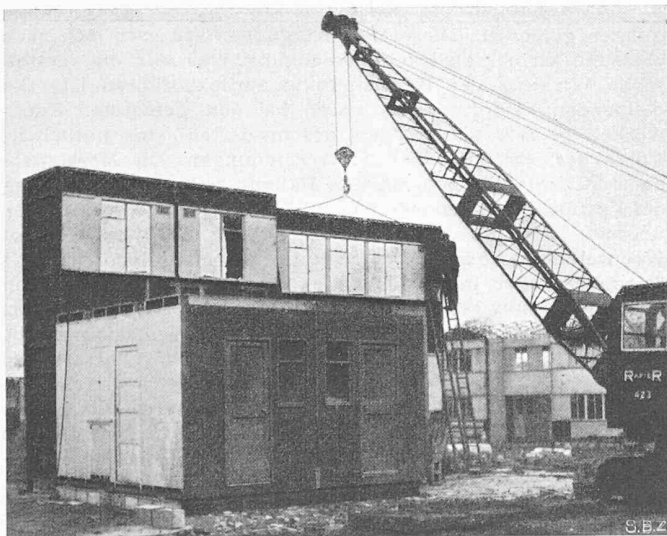


Bild 3. Die «working units» werden paarweise aufgestellt. Anschliessend werden auf deren Dach die Schrankfronten, Bädewannen usw. montiert und mit dem untern Teil verbunden. Rechts eines der reichlich eingesetzten Hebezeuge