Trüeb, Paul

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **89 (1971)**

Heft 1: **1. Sonderheft zum 70. Geburtstag von Prof. Dr. F. Stüssi**

PDF erstellt am: **29.03.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Nekrologe

† **Paul Trüeb,** dipl. Ing.-Agr., GEP, von Zürich, geboren am 18. Sept. 1897, ETH 1916 bis 1919, ist am 18. Dez. 1970 gestorben.

† **Georges Gagnebin,** Arch. SIA in Vevey, geboren 1892, ist gestorben.

† **Hans Baumann,** dipl. Bau-Ing., GEP, alt Betriebschef des Kreises III der SBB, ist am 16. Nov. 1970 nach langem Leiden abberufen worden. Mit ihm ist ein Veteran gestorben, der sich in mancher Hinsicht und in steter systematischer Arbeit bei unserer Staatsbahn bleibende Verdienste um das Land erworben hat.

Geboren am 17. Juli 1890 in Luzern, studierte Hans Baumann von 1909 an der ETH und diplomierte 1914. Seine erste Praxis führte ihn vom Baubureau der Gemeinde Muralto vier Jahre nach Norddeutschland, wo er in Emden bei Schleusenbauten arbeitete. 1918 trat er in den Dienst der SBB, die für die Elektrifikation der Gotthardlinie Bauingenieure als sog. provisorisches Baupersonal einstellten. Hans Baumann kam in das damalige Brückenbaubureau in Biasca und leitete Abbruch- und Verstärkungsarbeiten der dortigen Bahnbrücken. Nach Beendigung der Elektrifikation wurde dem technischen Personal gekündigt, und auf besonderes Anliegen seiner Vorgesetzten – voran Kreisdirektor Anton Schrafl – trat Hans Baumann zum Betriebsdienst über. Als Stationsgehilfe machte er seine Lehrzeit in Konolfingen und wurde – nicht ohne massive Gegnerschaft von verschiedenen Seiten – der erste Akademiker im Betriebsdienst der SBB. Weitere Dienstorte im damaligen Kreis V (Erstfeld, Chiasso, Luzern) folgten, und 1924 wurde Hans Baumann Stationsvorstand in Wolhusen, 1925 Stationsbeamter und Souschef in Lausanne, ein Jahr darauf Betriebsinspektor an der Abteilung des Oberbetriebschefs der Generaldirektion. 1930 treffen wir ihn als Betriebsinspektor im Kreis III in Zürich, wo er während zehn Jahren die Sektion des Zugsbegleitungsdienstes leitete.

Als 1. Betriebsinspektor und in allen Diensten des Bahnbetriebes erfahren, wurde Hans Baumann Stellvertreter des Betriebschefs, und 1946 wählte ihn die Generaldirektion zum Vorstand der Betriebsabteilung III. Sein zielbewusstes Interesse an allen Betriebsproblemen führte ihn als ersten Mann in die seinerzeitige Organisationskommission unter Kreisdirektor Dr. Fritz Hess. Der Kreis III, mit seinen zahlreichen Nebenlinien in dieser Zeit laufend mit Elektrifikationsarbeiten beschäftigt, fand in Hans Baumann einen tonangebenden, rührigen Verfechter der Verjüngung und Rationalisierung der Stationsanlagen. Seine Vorschläge für Geleise- und Weichenerweiterungen, eine umfassende Modernisierung aller Räume für den Betriebsablauf in Stationsgebäuden und Güterexpeditionen waren richtungsweisend. Dabei verlangte er, anstelle der bestehenden Methode, Betriebsgebäude mit mehr oder weniger Erfolg von aussen nach innen zu bauen, das Umgekehrte und gab unserer Bauabteilung durch seine besonders geschulten Leute jedes ins einzelne gehende Betriebskonzept seiner Diensträume des Aussendienstes.

Betriebswirtschaftliche Untersuchungen im Ablauf aller Betriebsprobleme, die sich von der Rangiertechnik des Ablaufberges bis in den kleinsten Innendienst und in Beispiele der Neumöblierung, in Normierung und Aufbewahrung aller Formulare des Betriebes erstreckten, hatten in Hans Baumann einen unermüdlichen Betreuer aller, in ihrer Gesamtheit stets komplizierter werdenden Bahnbetriebsfragen. Massgeblich beteiligt war er ebenfalls an den Fragen des «Projektes 1954» der Zürcher Bahnhofanlagen, wobei seine fortschrittliche Fahrplanpolitik vielfach an den ungenügenden Bahnhof- und Stationsanlagen der Zufahrtslinien scheiterte.



H. BAUMANN
Dipl. Bauing.
1890 1970

Sein militärischer Werdegang, den er als Sappeuroffizier und teilweise noch während des Studiums begann, führte ihn zu den damaligen Freiballonpionieren; als Hauptmann kommandierte er noch die letzte Kompagnie dieser Truppe vor ihrer Auflösung. Vom Major rückte er darauf zum Oberstleutnant im Eisenbahnstab der Generalstabsabteilung auf.

Schwere Krankheiten waren Hans Baumann zeitlebens nicht erspart. 1918 befiel ihn eine schwere Grippe, und 1929 kehrte er aus dem Militärdienst mit einer Kinderlähmung heim, deren Schäden sich mit zunehmendem Alter erneut zeigten. 1935 verheiratet, wurde er 1963 verwitwet, und aus Gesundheitsrücksichten trat er zwei Jahre vor der Altersgrenze 1953 in den Ruhestand. Eisenbahner aller Grade, die mit ihm zusammenarbeiten durften, werden Hans Baumann nie vergessen.

Ernst Züttel, Küsnacht ZH

Umschau

Zerstört das Auto die Stadt? Niemand bestreitet, dass die Eisenbahn den Städtebau von Grund auf verändert hat. Das Auto tut das gleiche in viel stärkerem Ausmass; die Wirkung wird noch viel deutlicher zu spüren sein, wenn sich der Fahrzeugbestand – wie erwartet – verdoppelt. Hierüber stellt Prof. Dr. *Kurt Leibbrand* in der Zeitschrift «Internationales Verkehrswesen» folgende Betrachtungen an: 1. Die Eisenbahn veränderte die Lebensgewohnheiten; die Fahrleistungen je Kopf und Jahr begannen zu steigen. Das Auto hat diese Entwicklung erheblich beschleunigt. 2. Die Eisenbahn erweiterte das Hinterland der Städte. Das Auto dehnt es noch viel weiter aus. 3. Die Eisenbahn führte die Zusammenballung der Bevölkerung in Grossstädten herbei. Zugleich setzte die Auflockerung entlang den Vorortlinien mit «Gartenstädten», richtiger «Eisenbahnstädten» ein. Das Auto gibt der «Flucht aus der Grossstadt» neuen Auftrieb. Jetzt wandern neben Bewohnern auch Geschäfte, Verwaltungen, Büros ab. Die neue Stadt ist die «polyzentrische» oder besser die «Autostadt». 4. Die Eisenbahn erlaubt es, die Wohndichte herabzusetzen. Das Auto gestattet eine schier unbegrenzte Auflockerung, die «Zersiedlung». 5. Die Bahnhöfe wurden neue städtische und geschäftliche Mittelpunkte («Bahnhofstrasse» in Zürich). Anschlussstellen an Schnellstrassen wirken ähnlich; autogünstige Standorte werden mehr und mehr bevorzugt. 6. Gebiete abseits der Eisenbahn oder an Nebenstrecken blieben zurück. Stadtviertel an Strassen mit ungenügender Leistungsfähigkeit und ohne ausreichende Abstellflächen werden zunehmend wirtschaftliche Rückschläge erleiden. 7. Die Eisenbahn brachte Qualm und Lärm, das Auto Abgase und Unruhe. Die Eisenbahn dampft nicht mehr, das Auto der Zukunft wird die Luft nicht mehr verpesten. Vergeblich wetterten «Maschinenstürmer» gegen die Eisenbahn; ebenso setzt sich das Auto immer weiter durch. — Die