Labhardt, Eugen

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **81 (1963)**

Heft 36

PDF erstellt am: **18.05.2024**

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

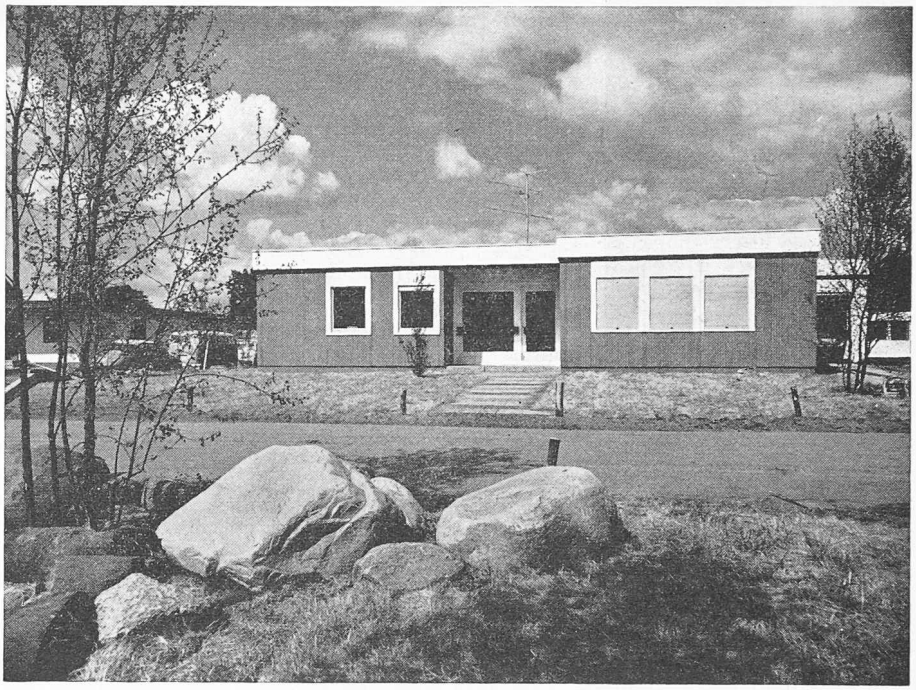
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

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

http://www.e-periodica.ch

Bauzinsen. Wie vor allem die Quickborner Ausstellung beweist, gibt es längst für jedes Bedürfnis nicht nur einen Typ, sondern eine ganze Auswahl von Fertighäusern.

Sämtliche 45 Häuser in Quickborn sind im Laufe von drei Monaten errichtet worden. Man kann auf dem Ausstellungsgelände ziemlich alles sehen, was unter dem Namen «Fertighaus» verstanden werden kann: vom Wohnhaus, welches mit Betonbauteilen in Nassbauweise aufgestellt wird, bis zu den nach Baukastensystemen in wenigen Stunden trocken montierten Spanplatten- oder Stahlhäusern, bei denen bloss das Fundament und wenige Fertigungsarbeiten auf dem Bauplatz ausgeführt werden. Es gibt Häuser aus massiven Betonelementen; andere bestehen aus Holzfachwerkteilen, die mit Bimsbeton ausgefüllt sind, wieder andere aus Holzspanplatten oder aus Naturholz-Bauelementen oder aus Stahlelementen, die mit Kunststoff verkleidet sind. Man sieht ferner Häuser mit ganzer oder teilweiser Klinker- oder Holzverblendung, die sich offensichtlich von gewöhnlichen Backsteinbauten nach aussen hin überhaupt nicht unterscheiden sollen. Die Bauten zeigen Flach-, Sattel- oder Walmdächer. Man trifft in Quickborn die meisten der heute gebräuchlichen Vorfabrikationssysteme an. Darunter bieten die einen eine grössere oder kleinere Auswahl von Haustypen an, während andere eine beliebige Anzahl von Variationen auf einem Raster erlauben.



Haus 26. Stratmann-Fertighaus, Typ «Münsterland I». 5 Zimmer, 126 m² Wohnfläche, 660 m² Grundstück. Preis ab Oberkante Keller 72 410 Mark; Gesamtpreis 125 520 Mark. Bauelemente aus Holzspanplatten, Holzverblendung; vorfabrizierte Installationsblocks; Montagedauer drei Wochen. Auswahl unter neun Grundtypen zwischen 64 und 140 m² Wohnfläche.

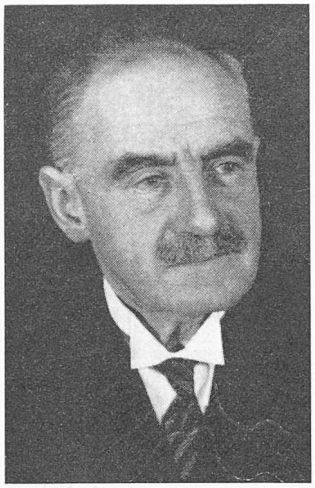
Jedes Haus ist voll ausgebaut, möbliert und mit allen Anschlüssen versehen. Dementsprechend präzis und konkret sind bei jedem Objekt die Preisangaben. Neben dem Gesamtpreis enthält der Ausstellungskatalog differenzierte Preise für: «Haus ab Oberkante Keller, schlüsselfertig», dazu «Keller und Fundament» im jeweiligen Fall, wobei in Quickborn durchschnittliche, zum Teil eher ungünstige Bodenverhältnisse vorlagen (Grundwasser); «Grundstück mit Gartenanlage» (15 Mark/m² in Quickborn); «Baubetreuungsgebühr, Notar, Ansiedlungsbeitrag»; An- und Einbauten, Sonderkosten». Nach der Ausstellung sollen alle Häuser an private Interessenten verkauft werden. Die ganze Ausstellung wird als Siedlung bestehen bleiben. Obwohl Prof. *Kühn* von der Technischen Hochschule Aachen, ein bekannter Städteplaner, für die Gesamtplanung beigezogen wurde, wird die zukünftige Siedlung zwangsläufig den uneinheitlichen Ausstellungscharakter beibehalten. Die Absicht, die Häuser zu verkaufen, gibt der Ausstellung ihren besonderen Wert dadurch, dass damit jedes Haus als ein konkretes Beispiel und nicht nur als ein Modell zu gelten vermag. Zur Zeit trifft man noch in jedem Haus einen Vertreter der Herstellerfirma, welcher Besuchern und Interessenten Auskunft erteilt. Auch kann man auf dem Ausstellungsgelände, wenn man in Deutschland Wohnsitz hat (Bundesbürger braucht man nicht zu sein), in den Pavillons, die beim Ausstellungseingang die Bausparkassen aufgeschlagen haben, Bausparverträge abschliessen und sich nach den Finanzierungsmöglichkeiten eines Eigenheims erkundigen. *Rudolf Schilling*

Nekrologe

† **Eugen Labhardt,** aus angesehener Familie am 18. Dez. 1873 in Steckborn geboren, besuchte in Frauenfeld die Kantonsschule und anschliessend das Eidg. Polytechnikum in Zürich, das er mit dem Diplom des Ingenieurs verliess, um kurz darauf bereits seine ersten Sporen als angehender Bahningenieur bei der Projektierung der Sensetalbahn zu verdienen. Ende 1898 übernahm er die Stelle des Adjunkten des Bahningenieurs in Luzern bei der Schweiz. Centralbahn. 1900 trat er in Stellung bei der ehem. Gotthardbahn-Gesellschaft in Luzern, wo er vorerst mit den Projektierungsarbeiten für das zweite Gleis an der Rigilehne und später als Bauleiter für diese Arbeiten beschäftigt war. 1905 folgte seine Ernennung vorerst zum Adjunkten und später zum Bahningenieur in Faido (bis 1911). Diesem Funktionär war schon damals und ist auch heute noch der Bau-, Bahnbewachungs- und Unterhaltungsdienst auf den beiden Bergstrecken Erstfeld-Göschenen und Airolo-Biasca sowie im Gotthardtunnel selber anvertraut. In dieser wichtigen Schlüsselstellung als Gotthardbahningenieur war der junge Labhardt so richtig in seinem Element, und nach seinen eigenen begeisterten Aussagen hat er als Bahningenieur in Faido seine schönsten und erlebnisreichsten Jahre verbracht.

1911 bis 1915 amtete E. Labhardt als technischer Bureauvorstand bei der alten Kreisdirektion V in Luzern und kam dann als stellvertretender Oberingenieur nach Basel zur ehemaligen Kreisdirektion II. Seines Bleibens war aber auch hier nicht gar lange, obwohl er sich in der baslerischen kongenialen Umgebung sehr gut zurecht fand, denn 1922 wurde er in Anerkennung seiner vorzüglichen Leistungen vom Verwaltungsrat der SBB zum Oberingenieur bei der Generaldirektion in Bern gewählt. Im Jahre 1926 trat er die Nachfolge des zum Generaldirektor gewählten Ing. H. Etter als Direktor des 2. Bundesbahnkreises in Luzern an. Dieses Wahlgeschäft war etwas umstritten; der damals die Generaldirektion präsidierende Ing. Anton Schrafl, der sich durch Scharfsinn und Menschenkenntnis auszeichnete, und mit ihm der Verwaltungsrat der SBB, setzten aber beim Bundesrat die Wahl von Oberingenieur Labhardt als des bestausgewiesenen Anwärters durch.

Der neue Kreisdirektor gewann bald das Zutrauen seiner Mitarbeiter und des ganzen ihm unterstellten Personals mit einem Bestand von über 10 000 Mann sowie dasjenige der Kantons- und Gemeindebehörden, die zum 2. Bundesbahnkreis in Beziehung stehen. Auch im Kreiseisenbahnrat II, der damals noch der Kreisdirektion als beratendes Gremium zur Seite stand und das sich aus bewährten Magistraten, Verkehrspolitikern und Gewerbetreibenden zusammensetzte, vermochte sich Kreisdirektor Labhardt rasch grosses Ansehen zu verschaffen. Unter seiner aneifernden Leitung wurden grosse Bauwerke in Angriff genommen und vollendet. Es sei nur erinnert an den Ausbau des Rangierbahnhofes Basel-



EUGEN LABHARDT
Dipl. Ing.
1873 1963

Muttenzerfeld, des Bahnhofes Chiasso, an den Bau des zweiten Gleises Rothenburg-Emmenbrücke, auf Teilstrecken der Freiämter-Linie, auf der Cenerilinie sowie an den Ausbau der wichtigen Zufahrtslinie zum Bahnhof Luzern: Emmenbrücke - Fluhmühle - Sentimatt.

Die Dringlichkeit vieler anderer wichtiger Bauvorhaben, die aber der Krisenzeit in den dreissiger Jahren zum Opfer fielen, hat Kreisdirektor Labhardt klar und weitblickend erkannt und er ist dafür vor den höhern Instanzen mit Bekennermut eingetreten. Mit den ihm zugeteilten spärlichen finanziellen Mitteln, die in den Krisenjahren weniger als den zehnten Teil des heutigen Baubudgets ausmachten, suchte der Verstorbene so zweckmässig und so haushälterisch als nur möglich umzugehen. Ohne seinen klugen und weitsichtigen Einsatz hätte die Verkehrskalamität der Nachkriegsjahre wohl noch erheblich grössere Ausmasse angenommen. Direktor Labhardt liess die Dinge nicht einfach auf sich zukommen. Dazu war er viel zu temperamentvoll und zu pflichtbewusst. Sein grosses Wissen und seine Ueberzeugung und reiche Erfahrung drängten ihn immer wieder, die Initiative zu ergreifen und mit Vorschlägen an die Generaldirektion heranzutreten.

Als echter Eidgenosse hatte er auch Sinn für Eisenbahngeschichte. Die Organisation der denkwürdigen Feier aus Anlass des Jubiläums des 50jährigen Bestehens der Gotthardbahn im Jahre 1932 war weitgehend sein Werk.

Für Direktor Labhardt bedeutete seine infolge Erreichens der Altersgrenze Ende 1938 erfolgter Rücktritt als aktiver Eisenbahner eine schmerzliche Cäsur und für die Bundesbahnen einen ebenso grossen Verlust. Als geschätztem Experten für bauliche und eisenbahntechnische Fragen war es dem Verstorbenen vergönnt, seine reiche Lebens- und Berufserfahrung noch bis in seine letzten Lebensjahre unserem Lande und einer Anzahl Transportanstalten zur Verfügung zu stellen. In dieser Hinsicht sei vor allem erwähnt seine Mitwirkung bei der durch die regionale Landesplanungskommission der Zentralschweiz veranlassten Begutachtung der künftigen Gestaltung und des Standortes des Bahnhofes Luzern sowie sein Gutachten für die bauliche Sanierung der Stanstad-Engelberg-Bahn, das als unmittelbare Vorstufe zu der nunmehr glücklich zuwege gebrachten Schaffung einer direkten Linie Engelberg-Luzern gelten darf. Noch als Kreisdirektor steuerte Ing. Labhardt einen wichtigen Beitrag zur Rationalisierung der SBB bei mit seinem, zusammen mit den Ingenieuren Acatos und Eggenberger verfassten Kommissionsbericht über die Reorganisation des Bahnunterhaltungs- und Bewachungsdienstes.

Labhardt schöpfte seine erstaunliche Vitalität und Arbeitskraft aus einem glücklichen Familienleben, aus der Sauberkeit seiner Gesinnung, aus der hohen Pflichtauffassung und aus dem reichen Born seiner umfassenden und gründlichen Berufskenntnisse, nicht zuletzt aber daraus, dass er die Augen auch für seine Umwelt offen hielt. Kulturelle Werte der Musik, der Literatur und der allgemeinen Geisteswissenschaften fesselten und beschäftigten seinen Sinn ebenso wie fachtechnische Fragen, die sich übrigens nicht auf blosse Eisenbahnkunde beschränkten. Als Subalternoffizier vorerst den Gotthardbefestigungstruppen zugeteilt, wurde er zum Eisenbahnoffizierskorps versetzt und erreichte hier den Grad eines Obersten. In dieser Eigenschaft war ihm auch die Kursführung in der Ausbildung der Eisenbahnoffiziere anvertraut.

Als begeisterter Hochtourist und ausdauernder Läufer hat er zusammen mit seinem Freund, dem in Luzern unvergesslichen, berühmten Chirurgen Dr. Hans Brun «im Bergli», in jüngern Jahren Glanzleistungen an Erstlings- oder selten begangenen Hochtouren vollbracht. Von daher rührten seine engen Beziehungen und Sympathien zur Bergbevölkerung und im besonderen zum Kanton Tessin.

Alt-Direktor Labhardt ist unserem Gesichtskreis entschwunden. Seine Lauterkeit und vornehme Gesinnung, seine Plichttreue, die von den ihm verliehenen Talenten den besten Gebrauch zu machen wusste, seine grossen Verdienste um die Bundesbahnen und um die Gotthardbahn im besondern werden ihm ein dankbares und ehrenvolles Andenken sichern. *Anton Eggermann,* Luzern

Eugen Labhardt als «Sihlbrugger»

Ein Jüngerer hat in der «Neuen Zürcher Zeitung» und hier die Erinnerung an den am 4. August in Luzern verstorbenen Eisenbahnfachmann Eugen Labhardt wachgerufen, was den Ruf eines im 90. Jahr Stehenden gewiss erhöht, denn so Alte sind von den Jüngern gewöhnlich vergessen. Es seien aber einem Studien- und Diplomkameraden doch noch einige Freundesworte gestattet. Da über die berufliche Tätigkeit bereits berichtet wurde, sei hier besonders über den Menschen gesprochen.

Zur Vorbereitung der damals üblichen topographischen Diplomarbeit zog im Herbst 1897 unser Kurs für einen Monat zur Hälfte in die Krone nach Sihlbrugg, zur andern nach Baar. Labhardt kam nach Sihlbrugg. Dort herrschte während der freien Zeit ein gemütliches Leben. Die Teilnehmer beschlossen, sich im nächsten Jahre wieder dort einzufinden, und in diesem Jahr wurden sie einig, dies in den folgenden Jahren wieder zu tun. Die jungen Bauingenieure waren im Anfang natürlich noch weit verteilt. Trotzdem haben die «Sihlbrugger» immer mehr auch die ehemaligen «Baarer» zu den Zusammenkünften eingeladen, und da ein Teil der Sihlbrugger Absolventen der Thurgauer Mittelschule waren, kamen nach und nach auch einige Ehemalige aus Frauenfeld dazu, wie z. B. Hans Etter, der spätere Präsident der Generaldirektion der SBB. Seither kam jeden Herbst, anfänglich zurzeit der Zugerrötel, später etwas früher, die Gesellschaft der «Sihlbrugger» in der Krone in Sihlbrugg zusammen. Alle Jahre war Labhardt dabei, ausser in der kurzen Zeit, da unser Kurs- und Diplomkamerad J. Schmid sein Bahningenieuradjunkt in Faido war und die beiden abwechseln mussten. Der Kreis musste mit den Jahren kleiner werden. Noch im Sept. 1962 war Labhardt dabei, als wir mit Etter und zwei Freunden «Sihlbrugg» feierten. Zu seiner Freude erlebte er dabei, dass uns, und damit ihn, nun die vierte Generation der Familie Huber seit 1897 sinnvoll bewirtete. Labhardt war, da ich während der Diplomarbeit in Baar war, eigentlich der letzte wirklich echte Sihlbrugger.

Doch nicht nur in Sihlbrugg kamen wir zusammen. Als ich am Bau der Lötschbergbahn arbeitete, ging ich zu meinem Freund, damals Bahningenieur in Faido, um manches am Gotthard anzusehen, und er kam zu mir ins Wallis. Ich erinnere mich auch an manches Zusammensein an Internationalen Eisenbahnkongressen, an allerlei fachliche und menschliche Gespräche, an unsere lange gemeinsame Expertise der BLS und BN usw. Labhardt war dabei immer streng sachlich, aber immer ein Mensch, mit dem es gut zu arbeiten war. Zu seinen Freunden gehörten auch besonders die Gotthardoffiziere und seine Bergkameraden. Ausser zweien hatte er alle Schweizer Viertausender bestiegen.

Seine Kräfte nahmen leider in letzter Zeit rasch ab. Am 9. Juli sahen a. Generaldirektor Etter und ich Freund Labhardt noch. Gut und freundlich, aber so, dass man wusste, das Ende sei nahe. Schon vor einigen Jahren hatte ihm der Tod die Frau entrissen, worunter er sehr litt. Seine Freude waren aber seine beiden Söhne und und ihre Familien in Basel und Genf.

Eugen Labhardt gehörte zu den Menschen, die bei Freunden und denen, mit denen sie beruflich oder menschlich zu tun hatten, tiefen Eindruck hinterlassen. *C. Andreae*

† **Otto Weber,** Ing. S. I. A., G. E. P., von Menziken AG, geboren am 19. Mai 1880, Eidg. Polytechnikum von 1899 bis 1903, gewesener Chef des Eidg. Schiesskartenbüros für Befestigungen in Thun, ist gestorben.