

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 66 (1948)
Heft: 23

Nachruf: Zuberbühler, Adolf

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: 01.04.2025

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

eine Gruppe mit einem sechszehnzylindrigen Zweitakt-Motor in V-Form von 1440 PS (Bohrung 216 mm, Hub 254 mm) aufgestellt, die bemerkenswerterweise mit dem direkt gekuppelten Drehstromgenerator von 1000 kW, 6000 V von der General Motors Co., Cleveland, Ohio, USA, geliefert worden ist. Die Anlage ist in «Engineering» vom 14. Mai 1948 beschrieben.

100 PS-Diesel-Grubenlokomotiven. Neulich wurden vom Nationalen Kohlenamt von England 250 Diesel-Grubenlokomotiven in Auftrag gegeben, von denen 152 Maschinen von der «Hunslet Engine Co., Ltd., Leeds» gebaut werden. Davon werden 38 Stück mit schnellaufenden Sechszylinder-Dieselmotoren von 108 mm Bohrung und 152 mm Hub, die bei 1700 U/min 102 PS leisten, ausgerüstet. Sie treiben über eine Kupplung, ein vierstufiges, sehr robust gebautes Zahnradgetriebe und eine Blindwelle die drei gekuppelten Achsen. Besondere Massnahmen im Auspufftopf sorgen für absolut CO-freie Auspuffgase. Die 15 t schweren Lokomotiven sind für eine kleinste Spurweite von 762 mm gebaut. In «The Engineer» vom 7. Mai 1948 findet sich eine ausführliche Beschreibung mit Bildern.

Die «Junction Nord-Midi» in Brüssel. Das grosse Werk der direkten Verbindungslinie zwischen den beiden Kopfbahnhöfen Nord und Midi soll nach der Unterbrechung durch zwei Weltkriege voraussichtlich 1950 in Betrieb genommen werden. Nachdem «La Technique des Travaux» in früheren Nummern die tiefbaulichen Arbeiten geschildert hat, sind im ersten Heft dieses Jahres die ausgedehnten Hochbauten für den nahe beim Stadtzentrum gelegenen Zentralbahnhof sowie die neue Gare du Nord gezeigt. Die verschiedene Fundierungsart des zum Teil auf dem plattengegründeten Gleistunnel und zum Teil auf Frühlungen stehenden Zentralbahnhofs hat man durch Offenhalten einer 1 m breiten, durchgehenden Trennfuge berücksichtigt, die erst später geschlossen wurde.

Der menschliche Faktor in der Industrie. Am 8. Mai 1948 organisierte die «Social and International Relations of Science Division of the British Association» in Leamington (England) eine diesem Thema gewidmete Tagung, die sehr gut besucht war. Die dabei gehaltenen sehr beachtenswerten Vorträge sind auszugsweise wiedergegeben in «The Engineer» vom 14. Mai 1948 und lassen den grossen Ernst erkennen, mit dem führende Männer der englischen Industrie die bestehenden Schwierigkeiten im industriellen Zusammenarbeiten zu meistern versuchen.

Spitalbaufragen behandelt eine originelle Artikelreihe in der Januar-Nummer von «Architectural Record», die besonderes Gewicht auf die Dezentralisierung und die Verteilung über das Land legt. So sind denn Mustertypen gezeigt für: kleine, ländliche Kliniken mit acht und zehn Betten; ländliche Spitäler mit 30 und 40 Betten, mit Erweiterungsmöglichkeit bis 60 Betten; einstöckige Spitäler für warme Gegenden, mit 75 Betten; mehrstöckige Distriktspitäler mit 100 und 150 Betten.

Persönliches. Obering. A. Albrecht ist als Direktor in die Firma Buss A.-G. Basel-Pratteln zurückgekehrt. Als Oberingenieur ist kürzlich Roland Guyer in dieses Unternehmen eingetreten. Der frühere Vice-Direktor F. Bühler der Buss A.-G. ist nun als Chefingenieur für Stahlbaufragen bei der Motor-Columbus A.-G. für elektrische Unternehmungen, Baden, tätig.

Elektroschweisskurse, vom 21. bis 25. Juni für Anfänger und vom 28. Juni bis 2. Juli 1948 für Fortgeschrittene werden von der Elektrodenfabrik Oerlikon, Birchstr. 230, Zürich 50, durchgeführt. Interessenten verlangen ein detailliertes Programm mit Anmeldeformular; telephonische Auskunft erteilt Nr. (051) 46.65.50, intern 56.

Italienische Schifffahrts-Kongresse. Von den auf Seite 72 lfd. Jgs. angekündigten Kongressen sind zwei auf das nächste Jahr verschoben worden. Abgehalten wird 1948 nur der Hafenkongress, 26. bis 30. Sept. in Neapel. Alle Einzelheiten sind zu erfahren von Ing. Mario Beretta, Tremezzo (Comersee).

Selbstfahrende Gunitieranlagen, bestehend aus Kompressor, Wassertank, Zementkanone, Misch- und Einschüttvorrichtung, wurden beim Auskleiden eines Bewässerungskanales in Arizona verwendet und sind in der Dezember-Nummer 1947 von «Concrete» ausführlich beschrieben.

Einfamilienhäuser mit Stahlrohrrskeletal, Typ «Lorraine», von recht ansprechendem Aussehen, sind in der April-Nummer der «Ossature Métallique» mit allen Einzelheiten dargestellt



AD. ZUBERBÜHLER

MASCH.-ING.

1872

1948

Tätigkeit im Jahre 1901 gab ihm die Möglichkeit, sein technisches Wissen bei ausländischen Firmen zu erweitern. Im Jahre 1902 wurde er Leiter des Konstruktionsbureau der Gieserei Bern, 1907 Chef der Abteilung für Eisenbahn-, Seilbahn- und Bergbahnmateriale, welcher später auch noch der Wehrbau angegliedert wurde. Als im Jahre 1921 Ing. E. Ruprecht in die Generaldirektion der Gesellschaft nach Gerlafingen übertrat, wurde Ing. Zuberbühler als sein Nachfolger zum Direktor des bernischen Werkes der von Roll'schen Eisenwerke ernannt.

Diese wenigen dürren Daten umschliessen ein Leben von rastloser, erfolgreicher Arbeit, von seltener Pflichttreue und unermüdlicher Hingabe an die sich ihm immer neu stellenden Probleme technischer und kommerzieller Art. Eine ungewöhnlich hohe konstruktive Begabung ermöglichte es ihm, für eine grosse Anzahl technischer Aufgaben Lösungen zu finden, die heute noch vorbildlich sind. Von seiner umfassenden Tätigkeit zeugen die zahlreichen Standseilbahnen in aller Welt, die Pionierbauten auf dem Gebiete des Luftseilbahnbaues (Wetterhornaufzug 1908), die Konstruktionen auf dem Gebiete des Schützen- und Wehrbaues, des Eisenbahnmaterials und der Zahnstangenfabrikation, von Förderwinden und mannigfachen Spezialmaschinen.

Bei aller Strenge in seiner Pflichtaufassung brach Zuberbühlers freundliches Wesen, sein gütiges Verständnis für die Nöte seiner Untergebenen immer wieder durch, und bei geselligen Anlässen überraschte er durch seine aufgeschlossene Fröhlichkeit. Schwere Sorgen brachten ihm die beiden Krisenzeiten in den zwanziger und dreissiger Jahren, wo ihm die unvermeidliche Schmälerung der Einkommen seiner Arbeiter und Angestellten viele bittere Stunden und viele schlaflose Nächte bereitete. Trotz seiner aufreibenden Tätigkeit im Dienste der Firma fand er noch die Zeit, im Vorstand des Verbandes stadtbernischer Industrieller und der Sektion Bern des Handels- und Industrievereins tatkräftig mitzuwirken. Gleichzeitig war er Mitglied der Aufsichtskommission des kantonalen Technikums in Burgdorf und der Kommission der Lehrwerkstätten der Stadt Bern. Militärisch bekleidete er den Rang eines Hauptmanns der Feldartillerie.

Als Ing. Zuberbühler im Jahre 1937 von seinem Wirkungskreis zurücktrat, folgten ihm alle guten Wünsche für einen ruhigen Lebensabend. Aber er wurde ihm vom Schicksal nicht gewährt. Eine schwere, langdauernde Krankheit verdüsterte seine letzten Lebensjahre und erfüllte seine Lebensgefährtin und seine Familie mit grossem Leid. Nun hat ihm am 29. März der Tod als Tröster die ersehnte Ruhe gebracht.

A. Frieder

† G. L. Meyfarth, geb. am 24. Dez. 1884 in Winterthur, der am 7. Mai in Genf als Direktor der Sécheronwerke einem Herzschlag erlegen ist, erfährt im «Bulletin Technique de la Suisse Romande» 1948, Nr. 11, einen Nachruf mit Bild. Unser S. I. A.-Kollege hatte seine Ausbildung am Technikum Winterthur, bei der MFO und in den USA bei Westinghouse hinter sich, als er während des ersten Weltkrieges bei Sécheron eintrat. Hier wurde er unbestrittener Führer dank seiner Fachkenntnisse und seiner menschlichen Eigenschaften: Zähigkeit, Ziel-