

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 70 (1952)  
**Heft:** 32

**Nachruf:** Brüderlin, 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>**

Trotzdem ist es wieder einmal einem rührigen und geschäftlich zweifellos sehr erfolgreichen Architekten gelungen, ein solches opus drucken zu lassen; man kann es in Wartezimmern von Zahnärzten usw. finden, und es wird gewiss seine werbende Wirkung auf das einfache Gemüt manches baulustigen Laien ausüben. Gewinnend wirken schon Portrait und Stammbaum des Architekten, die am Anfang des Heftes stehen. Dann folgt ein Plan von Seldwyla, in welchem seine Bauten als dunkle Punkte erscheinen. Ueber die Qualität der Aussen- und Innenarchitektur, die anschliessend auf vielen Dutzenden von Seiten gezeigt wird, wollen wir uns hier nicht äussern; auch nicht über den Wettbewerb der Inserate, die den Schluss der Lobesschrift bilden. Aber etwas ist auf jeden Fall ungehörig: dass öffentliche Unternehmungen wie das städtische Gaswerk oder das Elektrizitätswerk und Firmen von S. I. A.-Mitgliedern ihr Teil zur Finanzierung einer solchen verpönten Schrift beitragen. Dem glorifizierten Architekten aber möchten wir, trotzdem er nicht dem S. I. A. angehört, doch zu erwägen geben, ob nicht die beruflichen Anstandsregeln des S. I. A. mit Vorteil von allen Berufstätigen beobachtet würden, besonders heute, wo die Schaffung des Berufsregisters bevorsteht. Denn dieses wird zweifellos den von den Verbänden geschaffenen Masstab der beruflichen Anständigkeit anwenden und Anwärter abweisen müssen, die gegen so elementare Verbote wie das der Architekten-Monographien verstossen.

W. J.

## NEKROLOGE

† **Adolf Brüderlin.** «Rasch tritt der Tod den Menschen an.» Diese Mahnung galt auch für Adolf Brüderlin, der in der Frühe des 29. Mai 1952 ohne Todesahnung oder Todeskampf im Schlaf an einer Herzembolie plötzlich verschieden ist, nachdem er noch am Vorabend, im frohen Zusammensein mit alten Freunden, sich in gewohnter Lebhaftigkeit gezeigt hatte.

Der Verstorbene wurde am 9. Juni 1884 in seinem Elternhaus an der St. Jakobstrasse in Basel geboren, wo er, von seiner gütigen und mit gesunder Lebensbejahung gesegneten Mutter betreut — sein Vater war früh verstorben —, zusammen mit seiner um zwei Jahre älteren Schwester Wally, eine glückliche Jugend verlebte. Nach mühevoller Absolvierung der Basler Primar- und Oberrealschule zog es ihn, nach bestandener Matura, aufs Eidg. Polytechnikum. Sein universelles Interesse, besonders aber sein Sinn für technische und mathematische Probleme, liessen ihn dort 1904 das Studium eines Maschinen-Ingenieurs ergreifen, das er 1908 mit dem Diplom abschloss. Sein kräftiger Körper und seine Liebe zur Natur fanden ihre schönste Entfaltung im Alpinismus und im sportlichen Rudern. Als Präsident des Akademischen Alpenclubs führte er mit einem englischen Bergkameraden die Erstbesteigung der Nordwand des Finsteraarhorns durch, und im Seeclub Zürich holte er sich als Schlagmann im Vierer und Achter manchen ersten Preis.

Adolf Brüderlins unbändiger Tatendrang zog ihn nach Abschluss seiner Studien in die damals noch von keinen bürokratischen Schranken und eisernen Vorhängen eingeengte Welt hinaus. In Riga fand er seine erste Anstellung als Maschinenkonstrukteur bei der einem Schweizer Pionier gehörenden Maschinenfabrik R. H. Mantel. Diese Tätigkeit und das grosszügige Land sagten seinem weiten Sinne zu, und er fand auch bald Eingang in den gepflegten, gebildeten und gastlichen Kreisen der Russlandschweizer und baltischen Familien. Da kam der Krieg, und die Mobilisation 1914 rief den pflichtgetreuen Artillerie-Offizier in die Schweiz zurück, wo er seinen Dienst mitten in den Bergen, am Gotthard und an der Furka, mit Begeisterung und ganzem Einsatz leistete. Er wurde Hauptmann und hat auch im zweiten Weltkrieg als solcher Dienst geleistet.

Noch während der Kriegsjahre musste er seine Existenz in der Schweiz neu aufbauen. Vorerst fand er 1914 bei Adolph Saurer in Arbon eine interessante Tätigkeit im Automobilbau, um dann bis 1919 als Ing. I. Klasse der Kriegstechnischen Abteilung in Bern seine Kenntnisse im Automobil- und Flugzeugbau zu erweitern. 1919 wechselte er zu den Automobilwerken Arbenz in Zürich über, die er als technischer Direktor leitete. Aber sein Zug nach Unabhängigkeit und sein jedem Kompromiss abholdes, wahrheitsliebendes Wesen führten Adolf Brüderlin auch im beruflichen Leben zur Selbstständigkeit. 1926 etablierte er sich in Zürich endgültig als beraten-

der Ingenieur und Automobil-experte.

1921 verehelichte er sich mit Vera Eljaschew, die er als seine Braut im Herbst 1914 in Riga zurücklassen musste und die erst nach siebenjähriger, nachrichtenloser Trennung endlich den Schrecken der russischen Revolution entfliehen konnte. 1927 entspross dieser vorbildlich glücklichen Ehe als einziges Kind die Tochter Vera, an der Adolf mit rührender Liebe und väterlicher Fürsorge hing.

In seiner selbständigen Tätigkeit fand er volle Befriedigung. Er arbeitete während vieler Jahre sowohl in der Verkehrs- als auch der Sportkommission des Automobil-Clubs der Schweiz mit. Von 1933 bis Ende 1942 betreute er den technischen Auskunftsdienst der Sektion Zürich des ACS. Sein grosses Wissen auf dem Gebiete des Automobilbaues stellte er jedem zur Verfügung, der sich an ihn um Rat wandte. Er hat dies immer in grosszügiger und hilfreicher Art getan, ohne an sein materielles Interesse zu denken. Er war ein Idealist, ein Helfender, der sich nie vom Gesichtspunkt seines materiellen Nutzens leiten liess. Frei und ungebunden lag er seinem Beruf ob, und unerschütterlich vertrat er das, was er sich als seine Ueberzeugung erarbeitet hatte. Hieraus resultierten Hunderte von Expertisen im Gebiete der ganzen Schweiz im Zusammenhang mit der Rekonstruktion von Automobil-Unfällen. Ing. Brüderlin war auch Inhaber verschiedener Patente auf dem Gebiete des Automobilbaues. Von seiner wissenschaftlichen Beherrschung der Materie zeugt seine Schrift: «Die Mechanik des Verkehrsunfalls bei Kraftfahrzeugen», die internationale Anerkennung gefunden hat.

Trotzdem Adolf Brüderlin zeitlebens mit unerschütterlicher Treue an seiner Vaterstadt Basel hing (er pflegte als echter Basler auch die edle Kunst des Trommeln mit grosser Beharrlichkeit bis zuletzt), liessen ihn seine wertvollen Eigenschaften doch bald auch in seinem neuen Lebenskreis gute Freunde gewinnen. Er gehörte zu den Gründern des Rotary-Clubs Zürich (dessen Grundsatz des Dienens und der Anständigkeit im Geschäftsleben so ganz seinen Lebensidealen entsprach), den er 1929 präsidierte.

So bleibt uns in Gedanken an Adolf Brüderlin das Bild eines ausserordentlichen Menschen, eines ehrlichen, senkrechten, furchtlosen Mannes, ausgestattet mit hervorragenden Gaben des Geistes und des Herzens, mit Treue, Hilfsbereitschaft und Güte. So wird er immer in unserer Erinnerung stehen.

M. Wegenstein



ADOLF BRÜDERLIN

MASCH.-ING.

1884

1952

## MITTEILUNGEN

**Eidg. Technische Hochschule.** Die ETH hat im ersten Halbjahr 1952 den nachstehend genannten Studierenden das Diplom erteilt:

**Als Architekt:** Andersen Thor, norwegischer Staatsangehöriger; Berrut Albert, von Troistorrens VS; Bohrer Rudolf, von Laufen BE; Bräm Werner, von Winterthur; Ditesheim Maurice, von La Chaux-de-Fonds; Dorer Paul, von Baden AG; von Ehrenberg Robert, von Zürich; Fehr Werner, von Niederwil TG; Gaaserud Hans Christian, norweg. St.; Galambos Gyula, staatenlos; Gilbert Pierre, luxemb. St.; Gloor, Frl. Verena, von Zürich; Hofer Rolf Eduard, von Zürich und Langnau BE; Imhof Walter, von Fahrni BE; Kast Hans, von Rehetobel AR; Lenzi Otto, von Zürich und Gipf-Oberfrick AG; de Montmollin Benoît, von Neuchâtel; Müller Hans, von Winterthur; Müller Hugo, von Gächlingen SH; Eriksson-Ritzén, Carl-Eric, schwed. St.; Schütz Hans-Rudolf, von Zürich; Schwörer Georg, von Basel; Sevaldson Rolv, norweg. St.; Steffen, Frl. Martina, von Bern und Saanen BE; Tankut, Frl. Gönül, türk. St.; Thomann Erwin, von Zollikon ZH; Wenger Peter, von Reinach BL; Wild Beat-Erhard, von Thuis GR; Wurlo Gérard, von Ormont-Dessous VD; Wüthrich Hans, von Eggwil BE.

**Als Bauingenieur:** Clément Bernard, von Romont FR; Hofacher Hermann, von Oftringen AG; Möller Bonde, schwedischer Staatsangehöriger.

**Als Maschineningenieur:** Alquier Jacques, französischer Staatsangehöriger; Bachmann Paul, von Amden SG; Büchel Werner, von Zürich; Garatti Amedeo, von Wettingen AG; Gysler