

# Buber, B.J.

Objektyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **69 (1951)**

Heft 13

PDF erstellt am: **08.08.2024**

## **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.

Die Internat. Container-Ausstellung 1951 in Zürich wird, wie bereits gemeldet, vom 14. bis 23. April auf dem reizvoll gelegenen Platz am Ufer des Zürichsees beim Bahnhof Zürich-Tiefenbrunnen durchgeführt. Ausser Transportbehältern von verschiedenen Grössen und für die verschiedensten Verwendungszwecke sollen Verladegeräte, fahrbare Krane, elektrische Hubtraktoren u. dgl. gezeigt und teilweise im Betriebe vorgeführt werden. Die Mitte des Platzes wird durch eine reichhaltige Schau in- und ausländischer Strassenfahrzeuge zum Behältertransport beansprucht, und auf dem Anschlussgleis längs der Bellerivestrasse werden eine Anzahl interessanter Eisenbahn-Behälterwagen, ein neuer Speisewagen als Ausstellungsrestaurant und der Kinowagen für Filmvorführungen aufgestellt. Eine besondere Attraktion bilden die Ausstellungsbahn für Kinder und ein Zubringerdienst auf dem See mit Amphibienfahrzeugen ab Stadtzentrum. Die SBB organisieren zu gleicher Zeit verbilligte Besichtigungsfahrten für jedermann mit Pneuwagen ab Zürich-Stadelhofen und -Tiefenbrunnen, kombiniert mit dem Eintritt in die Ausstellung. Am Eröffnungstag der Ausstellung wird im Kongresshaus eine öffentliche Verkehrstagung stattfinden, an der europäische Fachleute über den Containerverkehr sprechen werden.

**Kautschuk-Ausstellung in Antwerpen.** Mit dem Ziele, einen möglichst vollständigen Ueberblick über die Erzeugnisse der belgischen Kautschukindustrie zu bieten und auf die vielfältigen Anwendungsgebiete des Kautschuks aufmerksam zu machen, zeigt das «Institut Supérieur de Commerce de l'Etat» in Antwerpen vom 30. März bis 14. April 1951 eine Ausstellung, die auch auswärtigen Besuchern wertvolle Einblicke und Anregungen vermitteln wird. Wichtige Landesverbände beteiligen sich an dieser Veranstaltung, so z. B. die Fédération des Industries Chimiques de Belgique, die Chambre Syndicale Belge des Industries du Caoutchouc und das Laboratorium des Wirtschaftsministeriums. Unter den Organisationen, die von Anfang an bei den Vorarbeiten beteiligt waren, erwähnen wir das Internat. Kautschukbureau in Brüssel, eine Zweigstelle der Rubber-Stichting in Delft (Holland). Konferenztage sind der 7. und der 12. April. Nähere Auskunft erteilt das Internat. Kautschukbureau, Sektion Schweiz, Wiedingstr. 26, Zürich 55 (Tel. 33 44 85).

**Die Restaurierung der romanischen Kirche von Spiez** (SBZ 1950, Nr. 38, S. 533). Der Arbeitsausschuss der Stiftung Schloss Spiez bittet uns um Veröffentlichung nachfolgender Berichtigung: Die Bemerkung, die Restauration der alten Schlosskirche in Spiez sei unter der Leitung von Prof. H. Hahnloser, Bern, durchgeführt worden, ist dahingehend richtigzustellen, dass sämtliche Detailprojekte zu der Wiederherstellung der ursprünglich in romanischem Baustil erbauten und Mitte des 17. Jahrhunderts barock umgebauten Kirche von Architekt *Walter Sulser*, Chur, ausgearbeitet wurden, dem auch die Leitung der Wiederherstellungsarbeiten ausschliesslich übertragen war. Prof. H. Hahnloser stand als Verfechter der Auffassung, der durch den früheren Umbau geschaffene barocke Zustand dürfe nicht wieder verändert werden, der Leitung der Restauration, die in glücklichster Weise durchgeführt werden konnte, in jeder Beziehung fern.

## NEKROLOGE

† **B. J. Buber**, Masch.-Ing., G. E. P., von Lwow (Polen), geb. am 18. Aug. 1892, ETH 1920 bis 1923, ist im März 1950 nach langer Krankheit in Paris gestorben, wo er auf literarischem Gebiet tätig gewesen war.

† **Paul Lavocat**, Masch.-Ing., von Nesles (Frankreich), geb. am 18. Sept. 1884, Eidg. Polytechnikum 1902 bis 1908 m. U., ist am 14. Okt. 1950 nach einjährigem Krankenlager in Neufchâtel, Pas de Calais, gestorben. Unser treuer G. E. P.-Kollege hat sein berufliches Leben der Entwicklung der in Familienbesitz befindlichen Zementfabriken gewidmet und die Tätigkeit der Firma, seit 1935 als Generaldirektor, auch nach Jugoslawien ausgedehnt. Während er selbst aus dem ersten Weltkrieg schwer verwundet hervorging, brachte der zweite die gründliche Zerstörung der Fabrik in Neufchâtel, deren Wiederaufbau Paul Lavocat noch geleitet hat.

† **H. Emil Fietz**, Dipl. Bau-Ing., von Zürich, geb. am 5. Juli 1885, Eidg. Polytechnikum 1904 bis 1906, war nach praktischer Tätigkeit besonders im Hochbau in Berlin und Paris 1913 nach Canada, und hierauf in die USA gezogen, um erst in

den Zwanzigerjahren in die Schweiz zurückzukehren. Gesundheitshalber ging er aber 1928 endgültig nach Californien, wo er, oftmals durch Herzschwächen gehindert, mit seiner Familie tapfer durchhielt. Besonders sei vermerkt seine Tätigkeit bei den Crestmore Cement Mills in Riverside, beim Flood Control der County of San Bernardino und dann in der Kriegszeit bei der Consolidated Vultee Aircraft Co., sowie der Ryan Aeronautical Co. in San Diego. Nach dem Kriege war unserem G. E. P.-Kollegen nur noch eine kurze Zeit der Arbeitsfähigkeit vergönnt; er starb nach vielem Leiden am 16. August 1950.

† **Emanuel Probst-Kaegi**, 1882, Dipl. Bau-Ing., Mitglied der G. E. P. und der Gesellschaft der Ingenieure der SBB, ist am 27. November 1950 nach einwöchiger akuter Krankheit gestorben. Als ältester Sohn des Gymnasiallehrers Dr. Emanuel Probst am 2. März 1882 in Basel geboren, durchlief er die Schulen seiner Vaterstadt bis zur Matura im Jahre 1900. Nach einem einjährigen Volontariat in einer Basler Maschinenfabrik entschloss sich Probst zum Studium der Bauingenieur-Wissenschaften am Eidg. Polytechnikum, das er 1905 mit dem Diplom abschloss. Ein weiteres Jahr blieb er bei Prof. R. Escher als Assistent für Maschinenlehre und mechanische Technologie.

Seine Praxis begann Probst in den Jahren 1906 bis 1909 mit Geländeaufnahmen für den Bahnbau an der Lötschberg-Nordrampe und mit Projektierungsarbeiten für das zweite Gleis Olten-Luzern auf dem SBB-Baubureau Zofingen. Durch den damaligen Sektionsingenieur der Lötschberg-Südrampe, Prof. Charles Andreae, kam Probst im November 1909 als Ingenieur-Bauleiter nach Visp, wo er die Bauleitung der Strecke Ausserberg-Lalden innehatte und anschliessend deren Abrechnung durchführte. Die Schwierigkeiten im Lehnbau der Bahnanlage bildeten das erwünschte Tätigkeitsgebiet für den jungen Ingenieur; da vermochte er seine Fähigkeiten im Kampf mit der Bergwelt unter Beweis zu stellen. Die Jahre seiner Tätigkeit im Wallis blieben für Probst auch die schönsten seines Berufslebens; mit einer leisen Wehmut blickte er auf diese Zeit zurück, denn die nachfolgenden Jahre der Praxis brachten ihm nicht die Befriedigung, die er von der Ausübung seines Berufes erhofft hatte. Dem Wallis blieb er auch zeitlebens in treuer Anhänglichkeit verbunden.

In die Lötschbergzeit fiel die Gründung des eigenen Hausstandes mit einer Tochter des Altphilologen Prof. Kaegi in Zürich; zwei Töchter waren der glücklichen Ehe beschieden, von denen die ältere leider in hoffnungsvollen, jungen Jahren dem Familienkreise wieder entrissen wurde.

Nach einem durch dauernden Mobilisationsdienst im ersten Weltkrieg bedingten zweijährigen Unterbruch der beruflichen Tätigkeit folgte unser Kollege gerne wieder einem Ruf ins geliebte Wallis. Von 1916 bis 1918 leitete er Stollenumbauten für das Kraftwerk Ackersand und Triangulations- und Terrain-Arbeiten für das damals projektierte Rhone-Kraftwerk an der Massa.

Im März 1918 fasste Probst dann endgültig bei den SBB Fuss. Er wurde der Bausektion für das zweite Gleis auf der Strecke Thalwil-Sargans zugeteilt, bei der er bis zu seiner Pensionierung im Frühjahr 1947 (seit Januar 1944 als Sektionschef) verblieb. Als hauptsächlichste Bauten, bei denen Probst mit Projektierungen und örtlichen Bauleitungen betraut war, seien erwähnt: die Bahnhof- und Stationserweiterungsbauten von Thalwil, Oberrieden, Wollishofen, Wädenswil, nebst Strassenüber- und Unterführungen. In den Jahren 1939 bis 1947 hatte er die Bauleitung für den neuen, doppelspurigen Bommersteintunnel und kleinere Objekte am Walensee inne. In dieser Zeit trat der von der Ortsgemeinde Mols am Walensee lang gehegte Wunsch nach einer eigenen Haltestelle in den Vordergrund. Die Erreichung des Zieles bedeutete für Probst, der sich auch nach seiner Pensionierung unentwegt für die Interessen der kleinen Gemeinde eingesetzt



E. PROBST

INGENIEUR

1950