

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 1/2 (1883)  
**Heft:** 2

**Nachruf:** Gubser, J. Beat

### **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:** 29.01.2025

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

INHALT: Abonnementseinladung. — † J. B. Gubser. — Die Restauration des Münsters in Basel. Von Architect G. Kelterborn und Bauinspector H. Reese. (Schluss.) — Statische Berechnung der Versteifungsfachwerke der Hängebrücken. Von Professor W. Ritter in Zürich. (Fortsetzung.) — Technische Einheit im Eisenbahnwesen. — Miscellanea: Ausstellung des Architekten- und Ingenieur-Vereins für das Königreich Böhmen in Prag. Arlbergbahn. Strasseninspectorat des Cantons Thurgau. Gotthardbahn. Unglücksfälle. Theaterbrände. Der Bau eines Schiff-

fahrtscans von Dortmund nach der untern Ems. Schornsteinniederlegung. Der Betrieb der transkaukasischen Eisenbahn Poti-Tiflis. Stadtbahn in Moskau. Tunnel unter der Meerenge von Messina. † Eduard Adolf Edeling. † Friedrich Eduard Ernst Wiebe. † Oberbaurath von Hummel. † Dr. Augustin Keller. — Concurrenzen: Stephaniebrücke in Wien. — Vereinsnachrichten. — Submissionsanzeiger. — Einnahmen schweizerischer Eisenbahnen.

## Abonnements

auf das an Stelle der technischen Zeitschrift

### „EISENBAHN“

erscheinende Organ des Schweizer Ingenieur- und Architektenvereins und der Gesellschaft ehemaliger Studirender des eidgen. Polytechnikums in Zürich:

### „Schweizerische Bauzeitung“

nimmt jederzeit entgegen

A. Waldner, Ingenieur.  
Claridenstrasse 30, Zürich.

### † J. B. Gubser.

Am 26. December 1882 starb Beat Gubser, Bürger von Wallenstadt, wohnhaft in Zürich, im Alter von 46 Jahren. Die vaterländischen Zeitungen meldeten diese Thatsache mit dem lakonischen Beifügen: dass Gubser ein in weitem Kreise bekannter Ingenieur und Brückenbauer gewesen sei. — Die Lebensschicksale dieses Mannes, das bedeutungsvolle Wirken auf seinem Berufsfelde, und die moralischen Eigenschaften desselben, verdienen der Nachwelt überliefert zu werden.

Gubser wurde am 9. April 1836 in Wallenstadt geboren; er war das Kind armer aber verständiger Eltern. Schon in der Primarschule entdeckten seine Lehrer eine Wissbegirde und Geistesanlagen, wie sie gewöhnliche Kinder nicht besitzen. Anfangs der 50er Jahre kam er in die cathol. Cantonsrealschule in St. Gallen; nach Absolvirung derselben liess er sich in die Industrieschule der Stadt St. Gallen, technische Abtheilung aufnehmen. Ein tüchtiger Schüler in allen Disciplinen der technischen Abtheilung, zeigte er ganz besonders ein eminentes Talent für Mathematik. Die schwierigsten mathematischen Aufgaben (z. B. aus Meyer-Hirsch) löste er mit origineller Einfachheit und französischer Eleganz; auch in seinem spätem Berufsleben, bei der Uebersetzung der Theorie in die Praxis, bewährte er diese Eigenschaft; sein Lehrer in der Mathematik, der jahrelang in öffentlichen und Privatschulen von Württemberg, England und der Schweiz gewirkt hatte, erklärte oft: dass er nie einen tüchtigeren Schüler besessen habe. — Die Armuth der Eltern zwang ihn, edle Menschenfreunde um „Kosttage“\*) anzusprechen. Nach Absolvirung des dreijährigen Cursus in der Industrieschule der Stadt St. Gallen begab sich Gubser zur Vollendung seiner Studien an das Polytechnikum in Karlsruhe, an welcher Schule damals eine Reihe ausgezeichneter Lehrer wirkten. Nach dreijährigen rastlosen Studien erwarb er sich das Diplom als Ingenieur mit Auszeichnung. Zur Bestreitung der Studienkosten musste er abermals bei Drittleuten anklopfen; Herr Factor Huber in Wallenstadt, der bekannte edle Menschenfreund war es, der ihm einen Theil der Studienkosten darleh; den benötigten Rest musste er durch Ertheilung von Privatstunden selbst verdienen. Noth und Sorge um seine Zukunft drückten ihn damals schwer, so dass er (wie er gegen den Schreiber dieses einst äusserte) sich oft an die bedeutungsvollen Worte Göthe's erinnerte:

„Wer nie sein Brod in Thränen ass,  
„Wer nie die kummervollen Nächte  
„Auf seinem Bette weinend sass,  
„Der kennt euch nicht, ihr himmlischen Mächte.“

Ende der 50er Jahre trat Gubser als Angestellter in das Geschäft des bekannten Ingenieur und Brückenbauers Dollfuss in Müllhausen ein, sodann trat er in das Geschäft von Ott & Co. in Bern — damals noch eine Werkzeug-

fabrik — und avancirte bald zum Associé dieser Firma. In dieser Societät war Gubser unbestrittenermassen das geistige Haupt; er betrieb mit Vorliebe die Ausführung von Eisenconstructionsarbeiten, und unter ihm und durch ihn wurde die Werkzeugfabrik „Ott & Co.“ ein bedeutendes Brückenbaugeschäft; die technische Leitung des Geschäftes lag ihm beinahe ausschliesslich allein ob und besonders die Constructionsarbeiten, die er in wahrhaft genialer Weise concipirte. Anno 1864 baute das Geschäft Ott & Co. die grosse eiserne Brücke bei Kirchberg, anno 1864 die bei Ottenbach und zwar mit Anwendung der damals noch neuen pneumatischen Foundation und anno 1867 die Sihlbrücke zwischen Zürich und Aussersihl. In diesem Jahre trat in die Societät Ott & Co. noch der bekannte Ingenieur Wieland von Basel ein; hierauf übernahm Ende des Jahres 1867 diese Firma den Bau der Toggenburgerbahn; schon anno 1868 starb plötzlich Herr Wieland, der intime Freund Gubser's; von nun an ruhte in Wirklichkeit die ganze Last der Bauausführung auf Gubser allein. Mit eiserner Ausdauer führte er das Werk glänzend zu Ende, so dass die Bahn anno 1870 dem Betrieb übergeben werden konnte. Eine Reihe grösserer Brücken zierten diesen Bau und besonders ragten darunter der kühne Viaduct über das Guggenloch mit seinen noch heute mustergültigen schmiedeisernen Pfeilern hervor. In den nächsten Jahren erstellte er etwa 30 Eisenbahnbrücken der Kaschau-Oderberg-Bahn in Ungarn. Im Jahre 1873 löste sich die Societät „G. Ott & Co. in Bern“ auf. — Gubser etablirte sodann in Wyl unter der Firma B. Gubser & Co. ein eigenes Geschäft. Nun stellte er die Thurbrücke bei Lichtensteig und Schwarzenbach und im Jahre 1874 folgte sein grösstes Werk: Die schöne Aarbrücke bei Brugg. Noch baute er anno 1875 die sämmtlichen Brücken der Bischofzellerbahn, die Thurbrücke bei Neunforn und Pfy, die Bogenbrücke über die Murg bei Frauenfeld, sowie auch die neue Martinstobelbrücke bei St. Gallen und die Passerelle über die „Verinigten Schweizerbahnen“ Station St. Gallen“ (1876). — Im Jahre 1879 zog er sich aus Gesundheitsrücksichten in's Privatleben zurück, betheiligte sich jedoch noch einmal höchst ehrenvoll bei der Concurrenz für die neue Quaibrücke in Zürich. Von seiner rastlosen Thätigkeit zeugen etwa 90 grössere und 250 kleinere Brücken, nebst einer Anzahl anderweitiger Eisenconstructions (Dachstühle etc.). Fast alle eisernen Brücken der Ostschweiz sind sein Werk. — Gubser hatte sich anno 1861 verheirathet; aus dieser Ehe entsprossen zwei Söhne und zwei Töchter, alles hoffnungsvolle Kinder; an ihnen und seiner treuen aufopferungsfähigen Gattin hing Gubser mit seiner ganzen, grossen Seele. Um sich von seinen innigst geliebten Kindern während ihrer Studienzeit nicht trennen zu müssen, hatte er sich schon seit 1876 in Zürich wohnhaft niedergelassen. Seine letzten beiden Lebensjahre verbrachte er fast ausschliesslich im Schoosse seiner Familie.

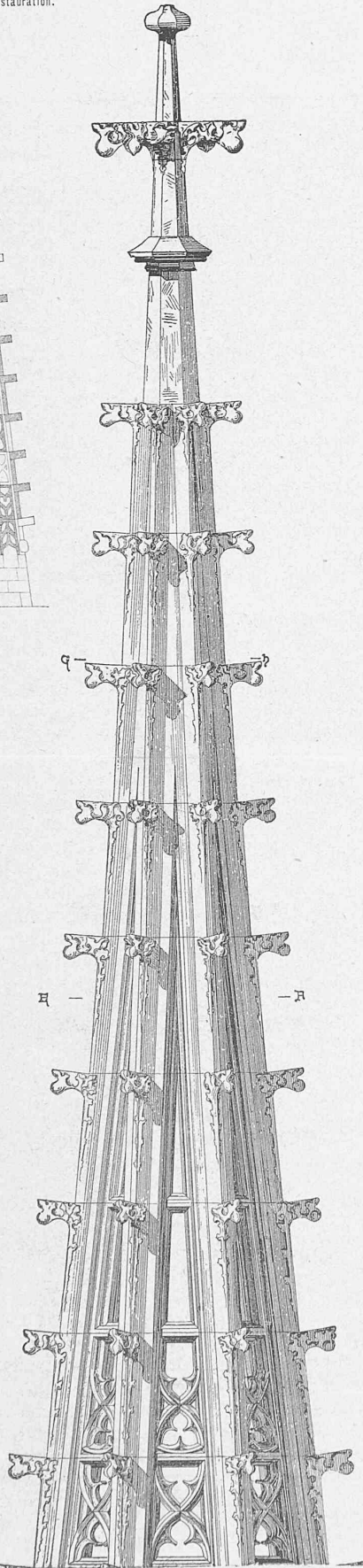
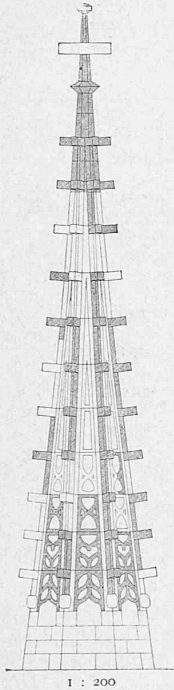
Gubser war ein Mann von unbeugsamer Geradheit der Gesinnung und des Handelns, er war ein Charakter im schönsten Sinne des Wortes. Es darf diese moralische Eigenschaft um so höher angeschlagen werden, da er (wie oben erwähnt) während der Studienzeit sogar zu „Kosttagen“ seine Zuflucht nehmen musste, — ein Unterstützungssystem, das den Charakter schon vieler talentvoller junger Leute zu Grunde gerichtet hat. (Wir adressiren diese Bemerkung zur gef. Beachtung an die Erziehungsbehörden des Cantons St. Gallen.) — Gubser kann armen, talentvollen und strebsamen jungen Leuten ein Vorbild sein; er hat durch sein Leben und Wirken gezeigt, dass man mit eiserner Energie und

\*) Verabreichung von Freikost.

## Das Münster zu Basel.

Georgsturm  
(vollendet 1425).

Schemat. Skizze der Restauration.



rastloser Thätigkeit jedes Hinderniss besiegen kann, welches sich der Erreichung des Zieles seiner wahren inneren Bestimmung entgegen stemmt. — Mit Beat Gubser — dem einst armen, mittellosen Knaben — ist unzweifelhaft der bedeutendste schweizerische Brückentechniker zu Grabe getragen worden. — So ruhe nun im Frieden, du müder Kämpfer, du theurer Freund; du hast deine hohe Lebensaufgabe voll erfüllt; dein Andenken wird fortleben in deinen Werken. B.

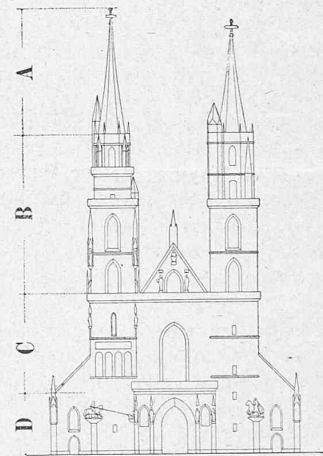
## Die Restauration des Münsters in Basel.

Von Architect G. Kellerborn und Bauinspector H. Reese.

(Schluss.)

Nicht allein nämlich, dass an einzelnen Stockwerken beider Thürme die Fugen des Quadermauerwerks ausserordentlich gross und meistens mit Ziegelstücken ausgefüllt sind, erscheinen auch manche Bogenstücke so ungenau zusammengearbeitet, dass man deutlich ersieht, wie zu jener Bauperiode die Bauleitung nicht in sehr gewissenhaften Händen lag. Dies wird auch bestätigt durch die Art der Ausführung der an den Ecken des Georgthurmes befindlichen Tabernakel, welche in ihrer Verbindung mit dem Thurme viel zu wünschen übrig lassen und daher fast den Eindruck machen, als seien sie erst nachträglich, nachdem die Kahlheit des Thurmes unangenehm aufgefallen sein mochte, angefügt worden.

Schematische Skizze der Façade.



A = 1. Baujahr, B = 2. Baujahr, C = 3. Baujahr, D = 4. Baujahr.

Die theilweise Beseitigung der Oelfarbe machte im zweiten Jahre wenig Arbeit und es hatte die Herstellung eines gefälligen Aussehens der restaurirten Theile um so weniger Schwierigkeiten, als wir es damals fast ausschliesslich immer noch mit rothen Steinen zu thun hatten.

In Bezug auf die Gerüstungen ist noch zu erwähnen, dass von der ursprünglichen geplanten Verwendung von Hänggerüsten abgesehen wurde, dagegen wurden die festen Gerüste aus möglichst dünnen Hölzern erstellt, welche ein leichtes Aufschlagen und Wiederabbrechen gestatteten.

Die Anzahl der im zweiten Baujahre beschäftigten Arbeiter betrug durchschnittlich 3 Bildhauer, 1 Lehrling, 8 Steinhauer, 1 Lehrling, 4 Maurer und 2 Handlanger, also annähernd gleich viel wie im ersten Jahre.

Die Arbeiten des dritten Jahres (1882) sollten sich nach dem Bauprogramm auf die Partien zwischen der grossen Verbindungsgallerie und der Gallerie oberhalb des Hauptportales erstrecken. Die Bausumme war auf 43,500 Fr. veranschlagt. Wir haben nun in der letzten Woche mit den Arbeiten am Gebäude aufgehört und sind diesmal in der erfreulichen Lage, constatiren zu können, dass eine Ueberschreitung des Voranschlags nicht stattfinden wird und dass