

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 65 (1947)
Heft: 44

Nachruf: Dübi, Ernst

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 24.01.2026

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

16. Sept. 1947, Den

† ERNST DÜBI

Am Tage nach der Uebersiedlung in seinen Sommersitz in Hertenstein am Vierwaldstättersee ist Dr. Ernst Dübi, Präsident des Verwaltungsrates und früherer Generaldirektor der Gesellschaft der Ludw. von Roll'schen Eisenwerke Aktiengesellschaft, unerwartet vom Tode ereilt worden. Mit ihm ist zweifellos einer der bedeutendsten Wirtschaftsführer unseres Landes aus der neueren Zeit dahingegangen.

Geboren in Gerlafingen am 4. April 1884 als Sohn des damaligen Prokurator und späteren kaufmännischen Direktors der erwähnten Gesellschaft, Joh. Dübi, durchlief Ernst Dübi die Schulen dieses Dorfes und anschliessend die Gymnasialabteilung der Kantonsschule in Solothurn. Nach erlangter Maturität und darauf folgender praktischer Tätigkeit begann er im Herbst 1905 das Studium als Maschineningenieur am Eidg. Polytechnikum, das er 1909 mit dem Diplom abschloss. Einer einjährigen Assistenz bei Prof. Dr. F. Prašil, dem damaligen Inhaber des Lehrstuhles für hydraulische Maschinen, folgte die Ausarbeitung der Dissertation und im Jahre 1912 die Promotion zum Doktor der Technischen Wissenschaften. Durch seine in Gerlafingen verbrachten Jugendjahre, die ihn schon als Knabe in nahe Beziehung mit dem Eisenwerk brachten, aber auch wegen der grossen Verdienste seines Vaters um die Firma war das Lebensschicksal von Ernst Dübi bereits vorgezeichnet. Die bestandene Doktorprüfung konnte ihn jedoch nicht davon abhalten, zur Vertiefung seiner Giessereikenntnisse vorerst in den Werken Klus und Olten als Praktikant zu arbeiten. Der anschliessende einjährige Aufenthalt in England vollendete seine Ausbildung. Im Jahre 1914 trat er als Ingenieur eines Konstruktionsbüro im Werk Klus in Stellung, um von da an während 33 Jahren immer enger mit den v. Roll'schen Eisenwerken verbunden zu bleiben.

Als Nachfolger von Dir. M. v. Anacker wurde ihm auf Neujahr 1916 bereits die Leitung des Werkes Rondez anvertraut, von wo er Ende 1925 in Klus in die Fusstapfen des sich zurückziehenden Dir. A. Schwyzer trat, um dann auf Ende 1927 die oberste technische Leitung der Gesellschaft an ihrem Hauptsitz in Gerlafingen zu übernehmen. Eine im Spätherbst 1929 vorgenommene Reorganisation der dortigen Direktion brachte die Beförderung zum Generaldirektor und kurz darauf auch die Wahl in den Verwaltungsrat der Firma, der ihm schon bald das Vizepräsidium und nach dem unmittelbar vor Jahresschluss 1941 erfolgten Ableben von Rob. Schöpfer das Präsidium übertrug. Sein auf Ende des vergangenen Jahres genommener Rücktritt als Generaldirektor hat ihm die zur Schonung seiner Gesundheit längst wünschbare Entlastung leider zu spät gebracht: Am Morgen des 16. September, als er sich zum Weggehen anschickte, um in Kehrsiten mit den von der Firma zum üblichen Ausflug eingeladenen Arbeitsveteranen zusammenzutreffen, der diesmal auf den Bürgenstock führte und für welchen Anlass er mit gewohnter Meisterschaft die niemals fehlende Ansprache bereits vorbereitet hatte, hörte sein erschöpftes Herz plötzlich zu schlagen auf.



Wir dürfen heute ruhig sagen, dass Dr. E. Dübi während der letzten zwei Jahrzehnte das Schicksal der v. Roll'schen Eisenwerke entscheidend bestimmt hat. Er hat damit die Reihe seiner bedeutendsten Vorgänger in der obersten Leitung der Gesellschaft, angefangen von Jos. Lack bis zu E. Kinzelbach, Rob. Meier, Joh. Dübi und H. Sämann in glänzender Weise fortgesetzt. Es würde zu weit führen, hier auch

nur die grössten Betriebserweiterungen aufzuzählen, für die er die letzte Verantwortung zu tragen hatte. Als seine hervorragendste Tat betrachtet der Schreibende aber immer noch den in einer Zeit des Arbeitsmangels gefassten Entschluss zum Bau des in den Jahren 1932 bis 1934 in Gerlafingen errichteten neuen Walzwerkes. Es brauchte außergewöhnlichen Mut und grösste Verantwortungsfreudigkeit, um in Krisenzeiten eine solche Millionen-Anlage zu erstellen; kann man doch über die wirtschaftlichen Aussichten von derartigen hüttenmännischen Betrieben in unserem Lande in guten Treuen sehr verschiedener Ansicht sein. Wir wissen, dass dem Verstorbenen der Entschluss nicht leicht gefallen ist. Als er sich aber dazu durchgerungen hatte, konnten ihn keine kleinlichen Rücksichtnahmen auf den finanziellen Aufwand davon abhalten, nur das unter den gegebenen Umständen Bestmögliche zu schaffen. Die Ereignisse der letzten Jahre haben erkennen lassen, wie richtig seine damalige optimistische Beurteilung war. Es ist nicht zu viel behauptet, wenn man sagt, dass ohne das Bestehen dieser Anlage, die während des Krieges

in gleichem Umfange überhaupt nicht mehr hätte erstellt werden können, die Versorgung unseres Landes mit Stab-, Profil- und Betoneisen im Verlaufe des Völkerringens nach und nach fast gänzlich zum Erliegen gekommen wäre.

In diesem Zusammenhang dürfen aber auch die umfangreichen Betriebseinrichtungen nicht unerwähnt bleiben, die für die Aufrüstung unserer Armee kurz vor und namentlich während des Krieges in engstem Einvernehmen mit den zuständigen militärischen Stellen neu geschaffen wurden und bei deren Erstellung für den Artillerieoberst Dübi stets in erster Linie die militärische Notwendigkeit und erst an zweiter Stelle die Frage nach den Kosten oder dem finanziellen Ertrag massgebend waren. Auch hierin liegt ein wichtiges Stück Landesverteidigung, für das nicht nur unsere Armee, sondern das ganze Volk dem Verstorbenen grössten Dank schuldet.

Viel Freude bereitete ihm die im Jahre 1942 als Nachfolger von Dir. E. Thomann erfolgte Wahl in den Schweizerischen Schulrat, das Aufsichtsorgan der ihm so sehr ans Herz gewachsenen E. T. H. Mit wirklicher Hingabe und Interesse für die Geschicke der Anstalt hat er den Sitzungen jener Behörde beigewohnt. Daneben stellte er zahlreichen wirtschaftlichen, aber auch gemeinnützigen Unternehmen oder Organisationen seine vielseitigen Erfahrungen in freigibster Weise zur Verfügung.

Nach dieser Würdigung des Industrieführers, des Ingenieurs und des Soldaten soll endlich noch des Menschen Dübi gedacht werden. Bereits in seiner Jugend galt er als ernster

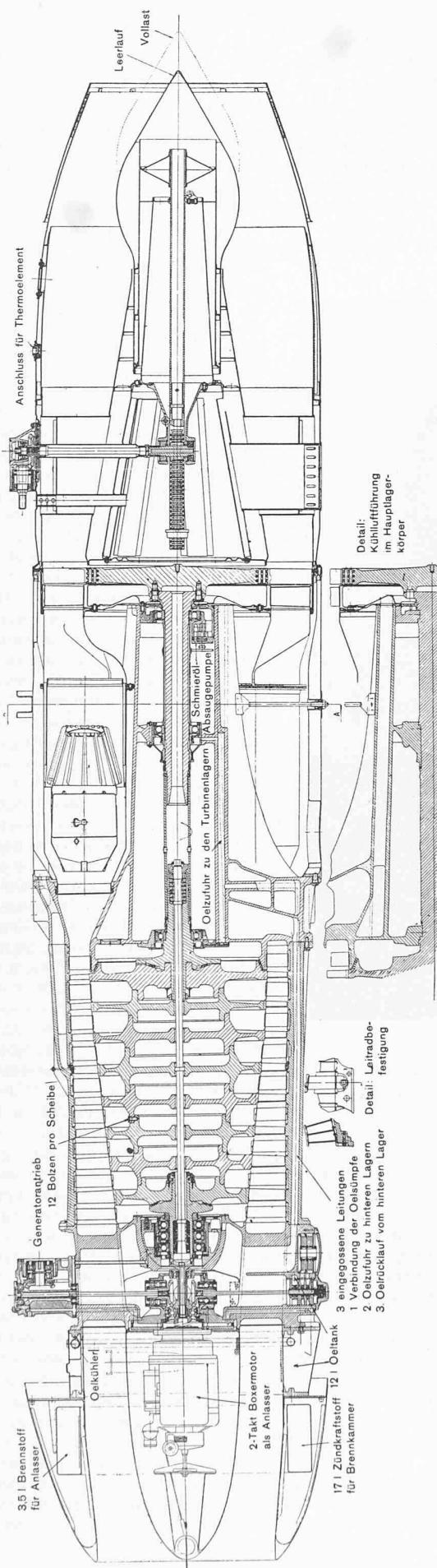


Bild 8. Längsschnitt des Turbo-Düsens-Triebwerkes «Jumo 004» von Junkers

und stiller, aber auch sensibler Schüler; vielleicht mag dies darauf zurückzuführen sein, dass sein Herz schon in jungen Jahren ihn zuweilen etwas beunruhigte. Wohl mehr noch als der Technik gehörte seine Liebe den schönen Künsten, der Philosophie und besonders der Literatur; er war von seltener Belesenheit. Die Bibliothek bedeutete für ihn einen Raum der Andacht, in dem er nicht gestört sein wollte. Das erklärt auch seine leichte Feder in der Behandlung der verschiedensten Fragen und seine Vorliebe für wissenschaftliche Arbeit, die in ihm anfänglich sogar den Gedanken an den Uebertritt in die akademische Laufbahn aufkommen liess. Ob ihm diese aber auf die Dauer Befriedigung geboten hätte? Die E.T.H. hat seine grossen Verdienste um die Förderung der Wissenschaft aus Anlass des 60. Geburtstages mit der Verleihung des Ehrendoktors anerkannt, nachdem schon vorher die Universität Bern mit der nämlichen Ehrung vorangegangen war. Vermutlich mehr durch den seit Jahren etwas leidenden Zustand bedingt war sein starkes Interesse für meteorologische Probleme.

Der tiefe Ernst, die nie versagende Kunst der Selbstbeherrschung in jeder Lage, verbunden mit einem gewissen Distanzhalten gegenüber Personen und Sachen, machten E. Dübi zum überall anerkannten Vorgesetzten, der bei seinem konzilianten Charakter kaum jemals einen Feind gehabt hat. Als feinfühlender Mensch, der sich seiner sozialen Verpflichtungen nur zu sehr bewusst war, brachte er es noch bis in die letzten Jahre fertig, nach harter Tagesarbeit am Abend in seinem Heim den Arbeitnehmern für das Vorbringen ihrer persönlichen Nöte zur Verfügung zu stehen, wo er doch die Ruhe so viel notwendiger gehabt hätte. Vor allem trat er auch fortgesetzt für die Stärkung und Verbesserung der Fürsorgeeinrichtungen ein, die bei den v. Roll'schen Eisenwerken ja ohnehin seit langem als vorbildlich bezeichnet werden können. Die Krönung seines grossen Verständnisses für das Wohl der Arbeiterschaft bedeutete aber zweifellos der Abschluss des bekannten und neue Wege weisenden Friedensabkommens mit den Organisationen der Arbeitnehmer in der Maschinen- und Metallindustrie, das in der Sozialgeschichte unseres Landes für immer eines der bedeutendsten Ereignisse darstellen wird.

Ed. Fankhauser

Ueber Rückstoss-Triebwerke für Flugzeuge

Von Dipl. Ing. A. VON DER MÜHLL, Zürich

DK 629.136.3

(Schluss von Seite 587)

2. Einfachstrom-Triebwerke mit Axialkompressoren

In Deutschland wurde die Entwicklung von Düsen-Triebwerken ebenso intensiv wie im alliierten Lager gefördert. Dabei hatten die deutschen Konstrukteure einen gewissen zeitlichen Vorsprung, da schon im August 1939 ein Versuchsflugzeug mit einem Heinkel-Düsentreibwerk geflogen sein soll.

Das Triebwerk «Jumo 004» von Junkers (Bild 8) wurde schon im Jahre 1943 im Flug auf der Messerschmitt Me 262 vorgeführt und kam Ende 1944 zum militärischen Einsatz. Es ist ein typisches Beispiel der Einfachstrombauart mit Axialgebläse. Bemerkenswert ist hier die Rückstosssdüse mit verstellbarer Nadel zur Regelung des Ausflussquerschnittes. Zum Anlassen dient ein Zweitakt-Benzinmotor von Riedel.

Das Triebwerk der Bayr. Motorenwerke München «BMW 003» weist eine ringförmige Einraum-Brennkammer auf; im übrigen ist es ähnlich gebaut, wie das Triebwerk «Jumo 004»⁸⁾.

Die deutschen Konstrukteure legten ursprünglich weniger Wert auf hohen Wirkungsgrad, dafür versuchten sie die mechanisch hoch beanspruchten Turbinenteile dem Einfluss der hohen Temperaturen zu entziehen und strebten zudem einfachen Aufbau und kleinen Aussendurchmesser (geringen Luftwiderstand) an. Durch Umsetzen eines grossen Wärmegefälles im Leitrad der einstufigen Gasturbine ergeben sich niedrigere Temperaturen vor dem Laufrad. Die Leitradsschaufeln sind hohl und werden innen von verdichteter Kühlluft durchströmt, die mit Schallgeschwindigkeit aus dem Spalt austritt. Bei der Strahlentwicklung BMW 003 sind auch die Laufradschaufeln hohl und luftgekühlt.

Die Westinghouse Electric Corporation begann Ende 1941 mit dem Studium von Rückstossantrieben und brachte Ende 1943 eine erste Ausführung zum Probeeinbau [5]. Die weitere Entwicklung führte zum Modell «Yankee 19 B», das vor allem für die mit zwei solchen Triebwerken ausgerüsteten Flugzeuge «Mac Donnell Phantom» FD-1 der amerikanischen Marine für den Einsatz auf Flugzeugträgern verwendet wurde⁹⁾. Die kleinen Maschinen erreichen Geschwindigkeiten von 800 km/h und Reichweiten von etwa 1600 km.

⁸⁾ Beide deutschen Triebwerke sind beschrieben in «Aircraft Engineering» Dez. 1945, Jan. u. Febr. 1946 und in «Interavia» Juli 1946, S. 42 u. 43.

⁹⁾ Beschreibung s. «Interavia» Nr. 7, Okt. 1946, S. 51.