

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Band: 70 (1952)
Heft: 29

Nachruf: Burckhardt, Otto

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: 22.11.2024

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

Verlandung ist ohne weiteres zulässig, solange der Spiegel nicht dadurch verkleinert wird. Die Turbinen gleichen denen der Niedergeläufigsten an Flusskraftwerken; die für Seewasser erforderlichen Werkstoffe sind vom Bau von Schiffspropellern her bereits bekannt.

Da Ebbe und Flut Ereignisse mit astronomischer Ursache sind, kann ihr Ablauf auch mit grosser Genauigkeit vorhergesagt werden. Die verfügbare Leistung lässt sich für das Gezeitenkraftwerk mit mehr Wahrscheinlichkeit in den Plan einer Landesenergieversorgung einsetzen als die der Flusskraftwerke, deren Energielieferung vom Wetter abhängt und nur «meteorologisch» begründete Vorausschätzungen zu machen gestattet.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass Gezeitenkraftwerke in Meeresbuchten mit genügend konzentrierter Flutwelle durchaus bauwürdige Objekte darstellen. Allerdings müssen eine Reihe noch nicht genügend geklärter Einzelfragen an der Erstaufführung studiert werden. Da die Spiegelfläche mit dem Quadrat der Dammlänge zunimmt, sind kleine Gezeitenkraftwerke nicht wirtschaftlich. Günstige natürliche Verhältnisse liegen dort vor, wo eine Lagune in Küstennähe die Rolle des oder eines Beckens übernehmen kann oder enge und lange Trichteröffnungen grosse Seeflächen mit relativ kurzen Dämmen einzudeichen gestatten.

Literaturverzeichnis

- [1] *Dubs Werner*: Die physikalischen Grundlagen der Atomkernenergie-Anlage. SBZ Bd. 128, S. 107*, 123* (31. Aug. und 7. Sept. 1946).
- [2] *Salzmann Fritz*: Die britische Atomenergie-Versuchspile. SBZ 1951, Nr. 44, S. 623*.
- [3] *Lalive d'Epimay J.*: Ueber die thermische Ausnützung der Energie des Atomkerns. SBZ 1952, Nr. 7, S. 91*.
- [4] *Hartmann W.*: Streifzug durch die technischen Probleme bei der Förderung und Verwertung der Ruhrkohle. SBZ 1950, Nr. 21*, 22*, 23* und 24*.
- [5] *Ackeret J. und Caille Ch.*: Untersuchungen am Modell eines Windkraftwerkes. SBZ Bd. 114, S. 41*
- [6] Ueber Windkraftwerke. SBZ 1952, Nr. 12.
- [7] Power from the Wind. «El. Engng.» 1948, p. 68 and 1137.
- [8] *Lacroix G.*: Energie du vent. «Techn. moderne» 1949, p. 77 et 105.
- [9] *Pulmann P. C.*: Power from the Wind. New York 1946, van Nostrand.
- [10] *Collyns S.*: The production of Tidal Power. «Engineering» 1951, S. 394 und 427.
- [11] *Létrillart P.*: Energie hydraulique du mouvement des mers. «Technique moderne» 1950, p. 314.

Schluss folgt

NEKROLOGE

† **Heinrich Hafner**, Dip. El.-Ing., von Zürich, geb. am 29. Okt. 1900, ETH 1919 bis 1924, ist am 14. Dez. 1951 nach langer, schwerer Krankheit entschlafen. Er hatte in seiner Heimatstadt das Realgymnasium besucht und war dort ein gern gesehener, humorvoller und kritisch denkender Klassenkamerad gewesen. Schon an der Hochschule und erst recht in der Praxis vertiefte er sich immer intensiver in seine Arbeit, so dass er bald — schon 1926 — den Platz seiner Lebensarbeit fand: die Maschinenfabrik Oerlikon. Dort war er 20 Jahre lang Entwicklungsingenieur in der Studienabteilung und nachher, bis zu seiner schweren Erkrankung, Chefstellvertreter der Transformatorabteilung. Dem «Bulletin SEV» vom 17. Mai 1952, das auch ein gutes Bild des Heimgegangenen enthält, entnehmen wir folgende Einzelheiten über das Wirken unseres G. E. P.-Kollegen:

Heinrich Hafner verband mit gründlichen Fachkenntnissen die besondere Gabe, den Kern eines Problems rasch zu erfassen, um dann streng wissenschaftlich, aber ohne unnütze Komplikationen auf die Lösung loszusteuern. Von seinem erfinderischen Geist zeugen 30 Erfindungspatente, die er im Laufe der Jahre in der Maschinenfabrik Oerlikon angemeldet hat. Er verfasste auch eine Anzahl von technisch-wissenschaftlichen Aufsätzen, in denen er getreu seiner Einstellung die Lösung gründlich, aber doch möglichst einfach und klar darstellte.

Besonders auf dem Gebiete der elektrischen Lichtbogensweisgeräte hat sich Heinrich Hafner jahrelang schöpferisch betätigt und den Ruf einer Autorität erlangt. Mit zäher, die Kleinarbeit nicht scheuender Energie hat er dazu beigetragen, dass seine Ideen in der Konstruktion und der Werkstätte mit wirtschaftlichem Erfolg realisiert wurden. Verschiedenen Fachkollegen des Schweizerischen Elektrotechnischen Kom-

tees hat er grosse und bleibende Dienste geleistet, ebenso dem SEV für die Schaffung seiner Regeln für Gleichstrom-Lichtbogen-Schweis-Generatoren, Umformer und Lichtbogen-Schweisstransformatoren.

Im geschäftlichen und privaten Verkehr schätzte man seinen geraden, lauterer Charakter, das lebhaft und herzliche Temperament, die zuverlässige Kollegialität und Freundschaft. Seine hohe Bildung, der sprühende Geist und treffende Witz machten jede Diskussion mit ihm anregend. Trotz der Heinrich Hafner für sein Schaffen zu kurz bemessenen Frist ist sein Name in die Elektrotechnik ehrenvoll eingegangen, und sein Werk als Ingenieur wird bleiben.

† **Arthur Meier**, Ing. S. I. A., G. E. P., von Basel, ETH 1910 bis 1914, ist am 2. Juni 1952 in Aarau gestorben. Vor zwei Jahren schon war er von einem Herzleiden befallen worden, das ihn in seiner gewohnten, intensiven Tätigkeit stark hinderte. Ein weiterer Rückschlag machte seinem inhaltreichen Leben ein jähes Ende.

Arthur Meier wurde am 30. Mai 1891 in Basel geboren. Nach Abschluss seiner Studien an der Bauingenieur-Abteilung der ETH betätigte er sich bei verschiedenen Firmen im Eisenbetonbau wie auch im Eisen- und Brückenbau. Die Jahre 1918 bis 1927 verbrachte er bei den SBB in deren Brückenbau-bureaux in Luzern und in Bern. 1928 trat er in den Dienst des aargauischen Tiefbauamtes und wurde 1932 Adjunkt des Kantonsingenieurs.

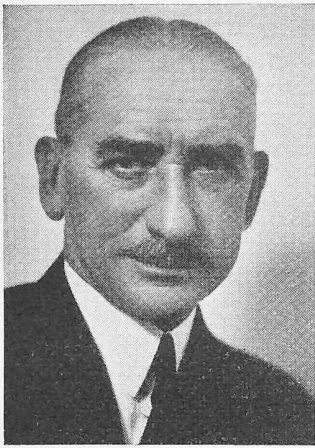
Sein besonderes Interesse galt von jeher dem Brückenbau. Er wurde vom S. I. A. für die Bearbeitung von Brückenbauvorschriften zugezogen, und noch während seiner Krankheit hat er im Auftrage der Konferenz der Kantonalen Baudirektoren einen Bericht über den Einfluss von Schwertransporten auf Strassenbrücken verfasst. Arthur Meier hatte auch grossen Anteil an der Entwicklung der neuen Baumethoden für Strassenbeläge. Er präsidierte etliche Jahre die Fachkommission der Vereinigung Schweiz. Strassenfachmänner¹⁾, die dieses Gebiet bearbeitet. Wie überall, leistete der Verstorbene auch hier gründliche und wegleitende Arbeit. Sämtliche ersten Entwürfe zu neuen Belagvorschriften waren sein persönliches Werk. Sie zeichneten sich durch eingehende und strenge Formulierungen aus und liessen auf einen ungewöhnlich grossen Schatz an praktischen Erfahrungen und Sachkenntnis schliessen.

Bei allen Diskussionen blieb Arthur Meier immer korrekt und objektiv. Er scheute keine Widerstände und vertrat seine Ansichten unentwegt, was ihm nicht immer Dank einbrachte. Sein gerader Charakter und seine Uneigennützigkeit wurden von allen, die mit ihm zu tun hatten, sehr geschätzt. Die Strassen- und Brückenbauer verlieren mit Arthur Meier einen ihrer besten Ingenieure, und alle, die den Verstorbenen näher kannten, werden ihm ein ehrendes und bleibendes Andenken bewahren.

F. Doser

† **Otto Burckhardt**, Arch. S. I. A., ist am 29. April 1952 in Basel als einer der letzten Architekten, die bereits vor dem letzten Weltkrieg in massgebender Weise zur Gestaltung des Stadtbildes beigetragen haben, dahingegangen. Geboren am 22. November 1872, erhielt Otto Burckhardt, nachdem er die Matura in Basel bestanden hatte, seine berufliche Ausbildung in Paris an der Ecole des Beaux Arts und arbeitete später in der selben Stadt bei Architekt Meves, einem der führenden Architekten des ausgehenden 19. Jahrhunderts. Die starken künstlerischen Eindrücke, die Otto Burckhardt damals empfangen hat, sind bestimmend und richtunggebend für seine ganze spätere berufliche Tätigkeit geworden. Der Geist und die Kultur Frankreichs haben den jungen Architekten tief beeindruckt, und diese Eindrücke sind bei ihm stets lebendig geblieben. In seinen besten eigenen Werken schwingt daher, auch heute noch klar erkennbar, etwas vom französischen Geist des 18. Jahrhunderts mit. Besonders die Kultur und Formenwelt der zweiten Hälfte dieses Jahrhunderts waren Otto Burckhardt vertraut und lieb. Seine Kenntnisse und sein Wissen umfassten aber nicht nur Architektur und darstellende Kunst, sondern auch alle anderen Gebiete menschlicher Kultur. Für uns junge Architekten, die später mit ihm zusammenarbeiten durften, war es daher stets ein Erlebnis, wenn Otto Burckhardt ein Werk der Architektur oder irgend ein Architektur-Element erläuterte, die historischen Zusam-

¹⁾ Im Heft 7, 1952, bringt «Strasse und Verkehr» ein Porträt von A. Meier.



OTTO BURCKHARDT

ARCHITEKT

1872

1952

menhänge erklärte und den Werdegang darstellte.

Verschiedene Reisen in Frankreich und ein längerer Studienaufenthalt in Italien, Spanien und Nordafrika mit seinem Jugendfreund Rudolf Suter¹⁾ ergänzten und schlossen die Ausbildungszeit. Anfang 1901 eröffneten die beiden Freunde in Basel das Architekturbureau Suter und Burckhardt, das schon nach wenigen Jahren grosses Ansehen genoss und dem bald wichtige und verantwortungsvolle Aufgaben anvertraut wurden. Die beiden Freunde ergänzten sich bei ihrer Arbeit aufs Schönste. Die starke künstlerische Begabung von Otto Burckhardt und der mehr aufs Praktische gerichtete Sinn seines Partners ergaben eine Harmonie, die besonders in den Werken, die vor oder während dem ersten Weltkrieg gebaut wurden, deutlich zu spüren ist.

In dieser Zeit glücklichen Schaffens entstanden neben einer grossen Reihe von Einfamilienhäusern die Gebäude des Schweizerischen Bankvereins, der Bank von Speyr und der Handwerkerbank sowie die Geschäftshäuser Füglistaller & Co., Papyrus AG., Krayer-Ramsperger AG., Goth & Co. AG. usw. Schon recht früh befassten sich die beiden Architekten auch mit Industriebau; die Bauwerke der Brauerei zum Wartegg AG. und der Bell AG. zeugen von dieser Tätigkeit. Sein besonderes Geschick und Können stellte Otto Burckhardt vor allem bei der Instandstellung und Erneuerung alter Bauwerke unter Beweis. Er verfügte über eine meisterhafte Stilsicherheit und Einfühlungsgabe. Die schönsten Beispiele sind der Eptingerhof und der Wenkenhof in Riehen.

Die vollständig veränderten Verhältnisse nach dem ersten Weltkrieg, die neue Denkweise und Auffassung von Architektur stellten neue Probleme. Otto Burckhardt war aufgeschlossen und bemüht, sich mit allen diesen Fragen auseinanderzusetzen. Eine grosse Zahl stattlicher Bauwerke ist unter der Leitung der beiden Freunde in jener Zeit entstanden. Die markantesten sind das Bankgebäude der Schweizerischen Nationalbank, die Erweiterungsbauten des Schweiz. Bankvereins an der Aeschenvorstadt, das Bankgebäude der Schweiz. Bankgesellschaft und nicht zuletzt der Friedhof am Hörnli, dessen künstlerische Gestaltung Otto Burckhardt besonders am Herzen lag, und zwar vor allem darum, weil dort seine künstlerische Berufsauffassung in grösserem Mass zum Ausdruck kommen konnte als bei anderen Aufgaben, bei denen eine nüchterne Betrachtungsweise mehr und mehr Gewicht erhielt.

Otto Burckhardt erfasste diese Entwicklung klar, und seine Erkenntnis veranlasste ihn, den Vertretern der jungen Generation, mit denen er nach dem Tode seines Freundes und Partners zusammenarbeitete, nach Möglichkeit in väterlich freundschaftlicher Weise Einblick in die Schönheit der Architektur vergangener Zeiten zu vermitteln und das Verständnis zu fördern.

In ähnlicher Weise wirkte O. Burckhardt während vielen Jahren in der Baukommission des Baudepartementes und in der Friedhofkommission, stets bemüht, das Gute zu erhalten und sich für das Schöne einzusetzen. Allem Modischen war er abhold. Sein Schaffen war erfüllt von tiefem Ernst und Verantwortungsbewusstsein. Er erfüllte seinen Beruf im besten Sinne.

H. R. Suter

† Paul Roth, Dipl. Masch.-Ing., von Solothurn, geb. am 24. Januar 1884, Eidg. Polytechnikum 1903 bis 1909 m. U., ist am 8. Februar in Zürich gestorben. Er hatte seine praktische Tätigkeit mit einem Jahr bei Sécheron in Genf begonnen und war 1911 bis 1914 in der Firma Heeman & Froude in Worcester (England) tätig, wo er nicht nur sein technisches Wissen und Können erweiterte, sondern sich auch in Geschichte und Politik des Inselreichs vertiefte. Nach einem

Jahr Arbeit in der Motorwagenfabrik Arbenz in Zürich trat Paul Roth 1916 in die Dienste der Schweiz. Handels- und Industrie-Gesellschaft für Brasilien in Zürich, bis er sich 1933 zurückzog.

Die sorgfältige humanistische Bildung, die Paul Roth im Elternhause und in den Solothurner Schulen erhalten hatte, prägte sein Wesen für immer. So war er auch keinem Kreis von Menschen enger zugetan als seiner Gymnasialverbindung «Wengia», als deren alter Herr er stets aufs regste an allen Anlässen mitmachte. Das Gehörleiden, das er seit seinem zwölften Lebensjahr trug, mag mit ein Grund sein, dass er in S. I. A. und G. E. P. zwar ein treues, aber stilles Mitglied war. Im Freundeskreis aber und in seiner Familie ging von Paul Roth eine Kraft der Ruhe und Abgeklärtheit aus, die durch seine Bildung auf literarischem, historischem und politischem Gebiet aufs schönste ergänzt wurde. Insbesondere am politischen Leben seiner Vaterstadt nahm er bis zuletzt regen Anteil. Seine Güte, sein warmes Gemüt und sein feines, liebevolles Wesen werden seinen Freunden unvergesslich bleiben.

W. J.

† Jakob Flückiger, Arch. S. I. A. in Zürich, ist am 8. Juli nach langem Leiden gestorben.

MITTEILUNGEN

American Institute of Architects. In einem an den schweizerischen Gesandten in Washington, Minister Ch. Bruggmann, gerichteten Schreiben bietet Ed. R. Purves, der Direktor des American Institute of Architects, in sehr verdankenswerter Weise Architekten und Architekturstudenten, welche die USA besuchen möchten, die Auskunftsdienste des Sekretariates und der einzelnen Mitglieder des über 9000 Mitglieder in über 100 Ortsgruppen umfassenden amerikanischen Architektenverbandes an. Auskünfte bei der Vorbereitung und Durchführung solcher Studienreisen erteilt insbesondere das Sekretariat in Washington 6, DC, 1741 New York Avenue, N.W., wo Walter A. Taylor, der Leiter der Abteilung für Forschung und Architekturausbildung, ausländischen Fachleuten mit Rat und Tat zur Seite steht. Dort können auch die Namen jener AIA-Architekten eingeholt werden, die sich in verschiedenen Ortsgruppen und Städten mit dem Empfangs- und Auskunftsdiens für reisende Kollegen befassen.

Neue Pumpen für die Wasserversorgung der Stadt Birmingham. Zur Versorgung der höher gelegenen Stadtteile wurde im Jahre 1904 das Pumpwerk Frankley errichtet, das mit drei Pumpaggregaten ausgerüstet war und insgesamt 7000 m³ Wasser zu fördern vermochte. Jedes Aggregat wurde durch je eine vertikale, dreizylindrige Verbunddampfmaschine angetrieben. Nun sind diese Dampfpumpen vor kurzem durch sechs vertikale Sulzer-Bohrlochpumpen ersetzt worden, von denen zwei durch vertikalachsige Elektromotoren von je 340 PS angetrieben werden und je 18 000 m³ pro Tag auf eine manometrische Höhe von 91 m zu fördern vermögen; zwei weitere Pumpen erhielten Motoren von je 410 PS und fördern 27 000 m³ pro Tag bei 73 m manometrischer Höhe; die letzten zwei Pumpen weisen Motoren von je 170 PS auf und leisten 9000 m³ pro Tag bei 91 m Förderhöhe. In der «Technischen Rundschau Sulzer» 1952, Nr. 1, ist ein Bild des sehr übersichtlichen Maschinenraums mit den sechs Pumpen zu sehen.

Elektrische Lokomotiven für Spanien. Das «Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles» hat bei der English Electric Company, Ltd., London, 60 elektrische Lokomotiven für Gleichstrom von 3000 V in Auftrag gegeben, von denen die erste in «Engineering» vom 2. Mai 1952 beschrieben und im Bild gezeigt wird. Es handelt sich um Lokomotiven der Achsfolge C₀' C₀' für Personen- und Güterzüge. Sämtliche sechs Laufachsen sind durch je einen Achslager-Motor von 600 PS Stundenleistung und 500 PS Dauerleistung über je ein einfaches Zahnrad-Reduktionsgetriebe angetrieben. Das Betriebsgewicht beträgt 118 t, die Spurweite 1676 mm, die Länge über die Puffer rd. 20,7 m, die grösste Breite 3,07 m.

Ein Kabelbagger von aussergewöhnlichen Abmessungen ist von der britischen Maschinenindustrie für die Ausbeute von Eisenerzen in der englischen Mine Corby gebaut worden. Das Monstrum wiegt 1600 t und kann mit seinem 15 m³ fassenden, 22 t schweren Kübel 27 t Material mit 30 m Hub über einen Umkreis von 160 m fördern. Die mächtigen Winden und

¹⁾ Siehe seinen Nachruf in SBZ Bd. 100, S. 265* (12. Nov. 1932).