

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Band: 83 (1965)
Heft: 17

Nachruf: Albrecht, Karl

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>

In der nachfolgenden *Diskussion*, die rege benützt wurde, kamen unter anderem auch wertvolle Gedanken zum Problemkreis des Forum-Gesprächs zur Sprache.

Es gibt zu denken, wenn man hört, dass der Wirkungsgrad der Forschung ständig absinkt. Dieser Umstand wird vor allem darauf zurückgeführt, dass alle diejenigen Aufgaben, die mit der Forschung direkt nichts zu tun haben, immer wichtiger werden. Der administrative Leerlauf belastet heute auch bei uns führende Forscher in einem unzumutbaren Masse. Aus diesem Grund muss auch der Aufbau der Forschung nach erprobten Grundsätzen neuzeitlicher Betriebsorganisation vorgenommen werden. Dass den speziellen Belangen der Forschung und der Forscher, beispielsweise dem ausgeprägten Individualismus der einzelnen Forscher, Rechnung getragen werden muss, scheint uns selbstverständlich zu sein. Das Ziel sollte darin bestehen, dem einzelnen Forscher ein Höchstmass an Freiheit zu sichern. Auch das Parkinsonsche Gesetz wurde wieder in die Diskussion geworfen; es scheint sich in der Praxis zu bestätigen.

Der geforderte Zusammenschluss in der Forschung bringt automatisch das Problem der Führung eines Teams mit sich. In vielen Fällen steht auch hier Meinung gegen Meinung. Es sollte ein Organ eingebaut werden (z. B. ein Forschungsdirektor), das klare Entscheidungen treffen kann. Man scheint sich auch bei uns noch nicht klar darüber zu sein, welches das optimale System ist, um die Forschung eines Landes wie des unsrigen zu organisieren. Es wird Forschung über die Forschung gefordert.

Über die Personalseite werden auch kritische Stimmen laut, die behaupten, dass die geistige Kapazität der Nachwuchsgeneration bald einmal erschöpft sein wird. Wenn dem so ist, nützt auch der grosszügigste Ausbau unserer Hochschulen nichts, da wir sie nicht mit genügend qualifiziertem Nachwuchs füllen könnten. Wenngleich es auch schwierig ist, junge Leute aus dem Ausland zurückzuholen, so herrscht doch eindeutig die Meinung vor, dass auch unsere Jugend noch für ideelle Werte zu begeistern sei, sofern die materiellen Fragen einigermaßen zufriedenstellend gelöst werden können.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass die Leistungen der Schweiz auf dem Gebiet der technisch-wissenschaftlichen Forschung sehenswert, aber nicht genügend sind. Diese Leistungen steigern heisst nicht, mehr Geld ausgeben oder mehr Personen anstellen, sondern die Probleme der Organisation der Forschung ernsthaft überdenken, um neue Wege zu finden und zu beschreiten. Der Staat hat eine wichtige Rolle zu spielen in der Koordination der Forschung, er darf aber nicht zum Hemmschuh der Forschung werden. Der vom Bundesrat einzusetzende Wissenschaftsrat würde wohl als erstes die Feststellung machen, dass die Förderung der Grundlagenforschung durch den Nationalfonds nur eine Seite der Staatshilfe sein kann, dass aber für die angewandte Forschung auch eine ähnliche Institution geschaffen werden muss. Man könnte daran denken, einen Delegierten für Fragen der Wissenschaftspolitik zu ernennen.

Der schweizerische Wissenschaftsrat

Der Bundesrat hat in seiner Sitzung vom 23. März 1965 einen Wissenschaftsrat eingesetzt und seine Mitglieder wie folgt bestellt: Prof. Dr. *Max Imboden* (Basel), Präsident; Minister *G. Bauer* (Biel); Staatsrat *A. Chavanne* (Genf); Prof. Dr. *E. Hadorn* (Zürich); Dr. *P. de Haller* (Winterthur); Dr. *G. Heberlein* (Wattwil); Prof. Dr. *U. Hochstrasser* (Bern); Dr. *F. Hummler* (Blonay VD); Prof. Dr. *P. Jäggi* (Freiburg); Dr. *A. Krebs* (Basel); Prof. Dr. *A. Labhardt* (Neuenburg); Prof. Dr. *A. v. Muralt* (Bern); Prof. Dr. *H. Pallmann* (Zürich).

Die Aufgabe des Wissenschaftsrates besteht nach der amtlichen Mitteilung aus dem Bundeshaus darin, einen *Gesamtüberblick* über die vom Bund, von den Kantonen und von der Privatwirtschaft auf dem Gebiet von Wissenschaft und Forschung getroffenen Massnahmen zu gewinnen, die gebotenen Koordinationsvorschläge auszuarbeiten, zu den Anträgen auf Massnahmen des Bundes begutachtend Stellung zu nehmen und selber Anregungen für notwendig erscheinende Vorkehrungen zu unterbreiten.

Die Stellungnahme des Wissenschaftsrates hat unter Berücksichtigung aller wesentlichen Faktoren zu erfolgen, also der wissenschaftlichen, finanziellen, wirtschaftlichen und staatspolitischen Gesichtspunkte, damit die *Wissenschaftspolitik* als wichtiger Teil der Verpflichtungen des Staates in Übereinstimmung steht mit seiner Struktur und seinen übrigen Aufgaben.

Nekrologe



Karl Albrecht
Dipl. Bau-Ing.

1890

1965

Unternehmers bald Teilhaber wurde und später ganz auf eigene Rechnung arbeitete. Hier in Moskau verheiratete er sich auch und zusammen mit seiner jungen Frau machte er die Revolutionswirren durch. Wenn er später auf diese Jahre zurückkam, betonte er immer wieder, wie er sein Überleben und das seiner Frau eigentlich nur dem persönlichen Einsatz seiner Arbeiter zu verdanken hatte.

In der Schweiz fand Karl Albrecht Arbeit in der Firma Ed. Züblin & Cie. A.G., zuerst als verantwortlicher Bauführer bei der Perolles- und der Zähringerbrücke in Freiburg, später beim Bau der Rötibrücke in Solothurn. Dann hiess es wieder umsiedeln, denn eine neue Aufgabe rief: der Bau der Markthallenkuppel in Basel. Im Jahre 1929 wurde er als Oberingenieur ins Hauptgeschäft nach Zürich berufen. Hier fand er ein vollgerüttelt Mass an Arbeit vor; bald kamen die schwierigen Jahre der Krisenzeit, der Geldentwertung und Abwertung. Auch dieses ging vorüber, der drohende Krieg brachte vermehrte Arbeitsgelegenheit und die Kriegsjahre zusätzliche Belastungen.

1940 wurde Karl Albrecht zum technischen Direktor der Ed. Züblin & Cie. A.G. ernannt. Gross und mannigfaltig waren die Arbeiten, die unter seiner Leitung oder Beteiligung an Gemeinschafts-Unternehmungen ausgeführt wurden: Brückenbauten, wie Willerzellerviadukt, Fürstenlandbrücke, ferner Industrieanlagen in der ganzen Schweiz, Wohn- und zahlreiche städtische Bauten, Kraftwerkbauten, z. B. im Oberhasli die Zentrale Innertkirchen, Staumauer Räterichsboden, unterirdische Zentrale Lammerloch mit umfangreichen Stollenbauten und die Wasserfassung im Trift, Stollenbauten beim Kraftwerk Rossens, Staumauererhöhung Ritom, Wärmepumpwerk Walche, Wehrbau Platzspitz, Kraftwerk Birsfelden, Hilfswehr Schinznach-Brugg und zahlreiche zum Teil schwierige Fundationen im ganzen Lande.

Bei vielen Wettbewerben hat seine Mitarbeit und seine grosse Erfahrung zu beachtlichen Erfolgen geführt, so bei den Brücken in Ottenbach, Andelfingen, Au-Lustenau, ferner anlässlich Studien für eine internationale Rheinregulierung bei Istein.

Im Jahre 1956 trat Karl Albrecht altershalber von seinem Posten zurück. Anstatt sich der Muse zu ergeben, betätigte er sich weiter in seinem lieben Beruf, so vor allem durch Übernahme des Ingenieurbüros Walter Klinke S.A., das er bald zu beachtlichem Ansehen brachte. Bis zu seiner Erkrankung anfangs 1965 setzte er sich ganz ein für seine Arbeit, bis ihn der Tod am 18. März von schwerem Leiden erlöste.

Gross war die Zahl seiner persönlichen Freunde aus der Mitte der G.E.P. und des S.I.A., der Berufskollegen aus dem Baumeisterverband und aus der Stadtzunft, die ihm das letzte Geleit gaben, so dass die alte Kirche Fluntern sie alle kaum zu fassen vermochte. Im Namen der Firma Ed. Züblin & Cie. A.G. und vieler seiner früheren Mitarbeiter gedachte dort Ing. Emil Müller seines toten Freundes und Kollegen. Ihm verdanken wir auch diesen Nachruf, den wir mit folgender Charakterisierung des Heimgegangenen abschliessen möchten.

Ing. Albrecht wurde mein direkter Vorgesetzter. Ich hatte an ihm bald einen verständnisvollen Freund und in allen Lagen einen sehr erfahrenen Berater. Alle schweren Entscheidungen konnte ich mit ihm besprechen, immer fand er die nötige Zeit dazu. Eine Fähigkeit des Verstorbenen war seine manchmal fast visionäre Voraussicht in die Zukunft, wodurch er seine Mitarbeiter in den zahlreichen Diskus-

† **Karl Albrecht**, dipl. Ing. ETH, wurde am 3. Oktober 1890 in Zürich geboren. Er wuchs hier im Kreise seiner Geschwister auf. Sein Vater arbeitete als Bauingenieur bei der Nordostbahn, später bei der Rhätischen und dann bei der Lötschbergbahn. Das bedeutete für den jungen Karl mehrmals Umzug mit Schulwechsel. Als die Familie dann in Zürich sesshaft wurde, konnte er die Kantonsschule mit Matur abschliessen und 1909 ins Eidg. Polytechnikum eintreten.

Versehen mit dem Diplom, das er sich 1913 erwarb, nahm er zuerst Stellung bei Dyckerhoff & Widmann, Karlsruhe, um bereits 1915, also während des Ersten Weltkrieges, auf Empfehlung eines früheren Professors nach Moskau überzusiedeln, wo er in der Firma eines Schweizer

sionen immer wieder mitreissen konnte – mit ein Grund auch, weshalb er von den Bauherren und Bauleitungen sehr geschätzt wurde.

Wie manchenmal in den 27 Jahren der Zusammenarbeit haben wir bis tief in die Nacht hinein, bis zum Abgang des letzten Zuges nach Zürich, Probleme des Betriebes durchbesprochen, die verschiedenen Auffassungen hierüber gegeneinander abgewogen und uns meistens freundschaftlich geeinigt. So vertiefte sich unsere Freundschaft mehr und mehr, jeder nahm auch Anteil am Geschehen in der Familie seines Freundes.

Emil Müller-Roost, Riehen BS

Mitteilungen

Zum Bau des Versuchskernkraftwerkes Lucens. Das abgelaufene Geschäftsjahr war dadurch gekennzeichnet, dass im November 1963 eine neue Kostenschätzung für das Versuchskraftwerk Lucens einen Kapitalmehrbedarf von 14,36 Mio Franken (88,46 Mio Fr. gegenüber 74,10 Mio Fr.) ergab. An diesen Betrag, der auch die mutmasslichen Teuerungskosten einschliesst, hat die Suisatom einen Betrag von 3,23 Mio Fr. zu leisten; die Aktionäre haben sich nach Mitteilung des Geschäftsberichtes zur Übernahme dieser Mehrkosten bereiterklärt. Bis Ende April 1966 sollen die für die Reaktorerprobung notwendigen Anlageteile eingebaut sein. Für die Kreislaufversuche sind drei bis sechs Monate vorgesehen. Das Kritischwerden des Reaktors wird auf die zweite Jahreshälfte 1966 erwartet, das Ende der Erprobung auf ein Jahr später. Es wird damit gerechnet, den Normalbetrieb des Werkes in der zweiten Hälfte 1967 aufnehmen zu können. Die Entwicklungs- und Vergleichsstudien der Entwicklungskommission der Nationalen Gesellschaft zur Förderung der industriellen Atomtechnik (NGA) haben das interessante Ergebnis gezeigt, dass der Schritt vom Versuchskraftwerk Lucens direkt zu einem Leistungsreaktor von 250 bis 300 MWe nicht als günstig zu beurteilen, sei. Es wird deshalb vorerst ein Reaktor mittlerer Grösse, etwa von 80 MWe, projektiert. Mit einem Vorprojekt soll man auf Ende 1966 rechnen können, die diesbezüglichen Kosten sind auf 22 Mio Fr. veranschlagt, wovon der Bund die Hälfte übernimmt. Die andere Hälfte ist durch die NGA zu beschaffen. Von der Suisatom wird die Übernahme von 5 Mio Fr. erwartet. Bei allseits positiven Ergebnissen dieser Studie soll dieser Reaktor mittlerer Leistung etwa 1972/73 in Betrieb kommen. Ab 1967 sind die Entwicklungsstudien für ein Kernkraftwerk wirtschaftlicher Grösse (250–300 MWe) geplant.

Schnellzuglokomotiven der Deutschen Bundesbahn für 200 km/h. Im Februar 1965 wurde in Kassel die erste von vier Schnellzuglokomotiven der Baureihe E 03 von 5940 kW (8100 PS) Fahrmotorleistung abgeliefert, die für eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h gebaut sind. Die mit zwei dreiachsigen Triebdrehgestellen ausgerüsteten Lokomotiven sollen während der Internationalen Verkehrsausstellung in München fahrplanmässig auf der Strecke München-Augsburg verkehren und von 1966 an auch auf der Versuchsstrecke zwischen Hamburg und Hannover eingesetzt werden. Der mechanische Teil ist von den Henschel-Werken und der elektrische von den Siemens-Schuckertwerken entwickelt und gebaut worden. Die Anfahrzugkraft beträgt 32 t, die Zugkraft bei der Höchstgeschwindigkeit 13 t; die Stromart ist Einphasen-Wechselstrom $16\frac{2}{3}$ Hz, 15 kV. Die elektrische Bremse vermag im Bereich von 100 bis 200 km/h 18 t Bremskraft zu erzeugen. Sie wird durch eine Knorr-Druckluft-Bremse ergänzt. Die Bremsung ist fahrdrahtunabhängig und überdies so wirksam, dass der bestehende Abstand vom Vorsignal bis zum Hauptsignal beibehalten werden kann. Es besteht eine automatische Geschwindigkeitsregelung. Die Stellung und Entfernung der vorausliegenden Signale werden erstmals durch Funk zur Lokomotive übermittelt. Für die Leistungsübertragung von den sechs Fahrmotoren auf die Triebachsen dient bei zwei Lokomotiven ein von den Siemens-Schuckertwerken entwickelter Kardan-Hohlwellenantrieb, bei den beiden andern ein von den Henschel-Werken gebautes Verzweigersystem. Näheres ist in «VDI-Nachrichten» vom 24. Februar 1965 zu finden.

George E. Davis-Preis für Chemische Verfahrenstechnik. Zu Ehren von George E. Davis, der als Gründer und stetiger Förderer der Chemischen Verfahrenstechnik (Chemical Engineering) auch das erste Lehrbuch über dieses heute so wichtig gewordene Wissensgebiet geschrieben hat, wurde vom Institute of Chemical Engineers (London) eine Auszeichnung geschaffen. Es soll alle drei Jahre eine goldene Medaille, verbunden mit einem Geldpreis, an einen hervorragenden Forscher auf dem Gebiet der chemischen Verfahrenstechnik vergeben

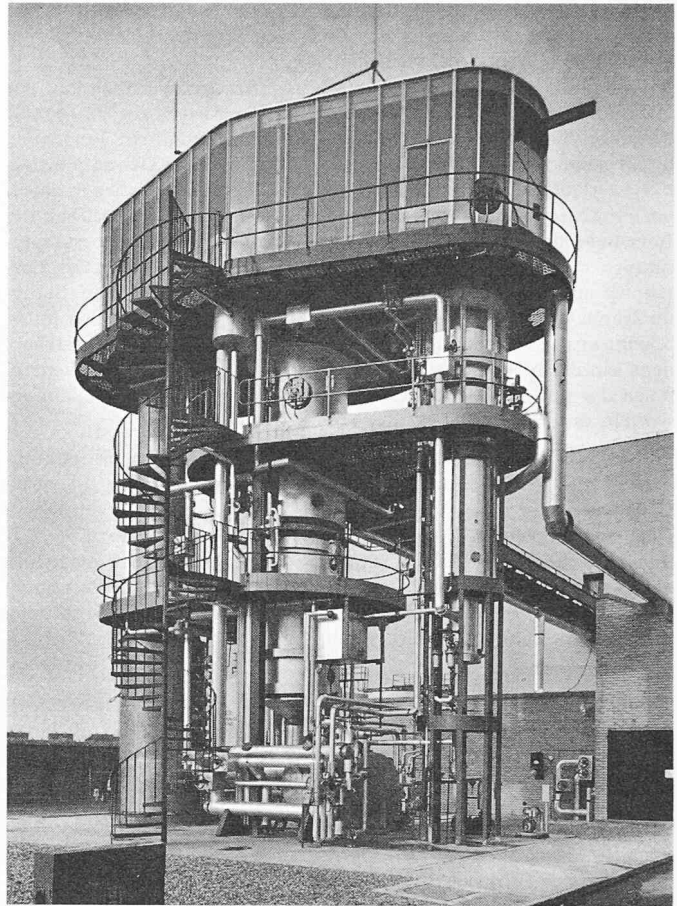


Bild 1. Anlage der Ciba Ltd. in Duxford zur Herstellung von Formaldehyd

werden. Der Preisträger wird jeweils anlässlich der Übergabe der Auszeichnung einen Vortrag aus seinem Arbeitsgebiet halten. Als erster George E. Davis-Preisträger wurde Dr. A.J.V. Underwood, M.I.Chem.E., bestimmt, der nach einer Tätigkeit in verschiedenen Zweigen der chemischen Industrie heute als beratender Ingenieur wirkt. Er ist Mitglied verschiedener wissenschaftlicher Organisationen und war lange Jahre Sekretär der Institution of Chemical Engineers. Dr. Underwood veröffentlichte über 20 Arbeiten aus dem Gebiet der Destillation und ist Preisträger des Beilby Memorial Award und der Osborn Reynolds Medaille.

Erhöhte Formalin-Produktion der CIBA in England. Die CIBA Ltd. in Duxford/Cambridge, England, hat kürzlich eine neue Anlage für die Herstellung von Formaldehyd in Betrieb genommen. Bei diesem Produkt handelt es sich um einen der Ausgangsstoffe für verschiedene von der CIBA hergestellte Kunstharze. Durch diese vierte, täglich 100 t erzeugende Anlage des Werkes erhöht sich dessen Tagesproduktion von mit Methanol stabilisiertem Formalin auf 220 t. Die neue Anlage (unser Bild) steht im Freien, sie wird jedoch vom gleichen Kontrollraum aus gesteuert wie die drei bestehenden Innenanlagen, und zwar wie bisher von zwei Mann pro Schicht. Sie weist ein modifiziertes Zufuhrsystem auf, wodurch eine bessere Wärmeausnutzung gewährleistet wird. Grundsätzlich arbeiten sämtliche Formalinanlagen des Werkes nach demselben Prozess, der auf der Oxydation des Methanols durch Überleiten von Luft bei rund 600°C über kristallines Silber als Katalysator beruht.

165000-t-Tanker. Die Kieler Howaldtswerke AG haben von der Shell International Marine Ltd. den Auftrag zum Bau eines Tankers von 165000 t Tragkraft erhalten. Weitere drei Schiffe der gleichen Grösse sollen in Japan gebaut werden. Die Länge über alles wird mit 320 m, die Breite mit 47,27 m und der Tiefgang auf Sommerfreibord mit 16,27 m angegeben. Die Dampfturbinenanlage wird 25000 WPS aufweisen und dem Tanker eine Geschwindigkeit von 16,5 kn (30,55 km/h) in beladenem Zustand ermöglichen. Als Ablieferungstermin ist das letzte Quartal 1967 vorgesehen. Diese grössten bis jetzt jemals gebauten Tanker werden als Öltransporter zwischen den Ländern des Mittleren Ostens und Europa/rotterdam und Le Havre eingesetzt werden. (Aus «VDI-Nachrichten» vom 24. März 65).