

Becker, Jacques Fridolin

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **87 (1969)**

Heft 5

PDF erstellt am: **17.04.2024**

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.

nicht nur privaten Interessen (Swissair) zu, sondern auch in erheblichem Umfang dem Betreiber des Flughafens, das heisst dem Kanton Zürich. Im Jahre 1967 warf er einen Reingewinn von 2,83 Mio Fr. ab.

Vielfach hört man auch die Meinung, die Ablehnung des am 23. Juni 1957 vorgelegten Projektes und das ein Jahr später bewilligte, erheblich eingeschränkte Ausbauprojekt habe bewiesen, dass es unter dem Druck der Öffentlichkeit auch billiger und einfacher zu machen sei. Was dabei aber ausser acht gelassen wird, ist, dass gerade jenes verstümmelte, mit Mühe genehmigte Projekt in Jahresfrist nicht mehr ausreicht für die Bewältigung des ums Vielfache angestiegenen Passagier- und Frachtaufkommens. Die damalige Ablehnung und Überarbeitung brachten nicht nur eine Verzögerung von einem ganzen Jahr, sondern die Abstriche von 1958 müssen jetzt für wesentlich teureres Geld nachgeholt werden.

Um das Fliegen weiterhin einer immer breiteren Schicht zugänglich zu machen, das heisst damit die Flugpreise wie bis anhin laufend absolut oder relativ verbilligt werden können, sehen sich die Luftfahrtgesellschaften gezwungen, laufend grössere Einheiten einzusetzen. Diese Tendenz hält unvermindert an, gleichgültig, ob die Swissair sie mitmacht oder nicht. Um internationale Bedeutung zu erlangen oder diese beizubehalten, muss sich daher heute ein Flughafen für die Abfertigung der kommenden Riesenflugzeuge mit bis zu 500 Passagieren vorbereiten. Andernfalls läuft er Gefahr, von Langstreckenkursen nicht mehr angefliegen zu werden (und gerade diese stellen zum Beispiel bei der Swissair das wirtschaftliche Rückgrat dar).

Als der Flughafen Zürich gebaut wurde, wiesen die grössten Flugzeuge Abfluggewichte von höchstens etwa 50 t auf; als im Jahre 1958 mit der Erweiterung begonnen wurde, war dieses Gewicht mit dem Aufkommen der Düsenmaschinen bereits auf rund 160 t angewachsen. Schon im Jahre 1970/71 werden Grossraumflugzeuge von rund 360 t verkehren. Belastungsversuche an Pisten und Rollwegen haben ergeben, dass sie diesen Beanspruchungen noch mit Sicherheit standhalten können²⁾. Man hat also damals gut und mit Blick in die Zukunft gebaut.

Dagegen sind die Pisten zu kurz, der Tarmac (Flugsteig) zu klein und die Abfertigungshallen zu eng, um mit der gleichzeitigen Ankunft oder Abfahrt derart vieler Passagiere mit ihrem Gepäck fertig zu werden. Dieser Zustand wird aber bereits 1970/71 eintreten, so dass sich bauliche Massnahmen aufdrängen. Alle die bisherigen grossen Anstrengungen und Investitionen dürfen keineswegs durch einen unüberlegt verursachten, von Leidenschaften diktierten Stillstand entwertet und unsere nationale Luftverkehrsgesellschaft in eine kaum übersichtbare Zwangslage gebracht werden. Jede Aufklärung, jede Erläuterung der äusserst vielseitigen Einflussbereiche dieses für unser Land so wichtigen «Tors zur Welt» sollte daher vom nüchtern denkenden Bürger, gleichgültig, ob er zu den Befürwortern oder zu den Gegnern gehört, gerechterweise begrüsst werden. Zu solchen Schriften gehört die kürzlich erschienene Broschüre «Der Flughafen Zürich in Stichworten»³⁾. Sie beabsichtigt, dem Titel entsprechend, in kurzer Darstellung den bewusst oder unbewusst bestehenden Informationsmangel über den Flughafen Zürich zu beheben, einige verzerrte Auffassungen zu berichtigen und die volkswirtschaftliche Bedeutung dieses Verkehrsknotenpunktes zu unterstreichen.

Nachdem sie die Argumente, die für den Ausbau sprechen, zusammengefasst hat, setzt sich die Veröffentlichung mit den hauptsächlichsten Begründungen auseinander, die von den Gegnern dieses Ausbaus aufgeführt werden und versucht, sie auf sachliche Weise zu widerlegen. Es folgen Abschnitte, die über die Entwicklung des Flughafens und über dessen Besitzverhältnisse Auskunft geben. Danach findet der Leser einige eindrucksvolle Statistiken. Sie geben Bescheid über die Anzahl der direkt und indirekt vom Flughafen lebenden Arbeitnehmer, über den in den umliegenden Gemeinden seit der Betriebsaufnahme der Einrichtungen eingetretenen Bevölkerungszuwachs, sowie über die Rolle des Flughafens in wirtschaftlicher Hinsicht.

Eine kurze Geschichte des Flughafens leitet über zur Frage der Notwendigkeit der «Jumbo-Jets» und zum Problem des Lärms, dessen Überwachung, Messung und Bekämpfung (es dürfte vielen unbekannt sein, dass der Flughafen Zürich eine der modernsten Anlagen zur Fluglärmüberwachung besitzt, und dass Vergehen gegen die Vor-

schriften in dieser Hinsicht streng geahndet werden). Damit stellt sich die Broschüre entschieden gegen die Behauptungen und Anschuldigungen, es werde nichts gegen den Lärm getan. Einige statistische Angaben über den Flughafen, über die Dienstleistungen der Swissair auf den Gebieten der Passagier- und Frachtbeförderung und eine Stellungnahme zum Problem des Überschallknalls schliessen die all-gemein sachlich gehaltene Schrift ab.

Die Broschüre wird natürlich keinen jener Gegner des Flughafens Zürich überzeugen, die nur eine kleine Seite des ganzen Fragenkomplexes sehen wollen, sie vermag aber über die vielfältigen Gesichtspunkte Auskunft zu erteilen, die mit einer derart wichtigen Entscheidung verbunden sind. Es ist ihr schon deshalb weitestgehende Verbreitung zu wünschen.

Eines vermisst man allerdings bei deren Lektüre: Die Richtigstellung jener weit und mit Nachdruck verbreiteten Information, die im weiteren Ausbau des Flughafens eine Vorbereitung für den Überschallflugverkehr vortäuschen will. Die Notwendigkeit des Ausbaus liegt in der Abfertigung von voraussichtlich über 4 Mio Passagieren und rund 80000 t Fracht pro Jahr ab 1969/70, wobei sich diese Zahlen jeweils in vier bis fünf Jahren verdoppeln, und vor allem wegen den bis zu 500 Personen fassenden Grossraumflugzeugen. Überschallflugzeuge, die voraussichtlich zwischen 100 und 150 Passagieren Platz bieten werden, könnten heute schon mühelos abgefertigt werden. Die Parole «Dritte Bauetappe = Überschallknall» stimmt also nicht. Diese Klarstellung sollte bei einer allfälligen weiteren Auflage nachgeholt werden.

M. Künzler

Nekrologe

† Jacques Fridolin Becker, dipl. Ing., GEP. Am 13. Nov. 1968 fand in aller Stille die Beerdigung von Fridolin Becker statt, der am 10. Nov. 1968 im Pflegeheim Rehalp in Zürich in seinem 81. Lebensjahr ruhig entschlafen ist. Es ist schwierig, von diesem lebenswerten und problematischen Menschen ein Lebensbild zu zeichnen.

Geboren am 4. Mai 1887 in Zürich als Sohn von Prof. F. Becker, absolvierte er das Eidg. Polytechnikum, Abt. II, in den Jahren 1907 bis 1911. Im Jahre 1911 trat er bei Conrad Zschokke in Aarau seine erste Stelle an und wurde ein Jahr später nach Venedig geschickt, wo er unter Prof. E. Meyer-Peter im Hafenbau beschäftigt war. Während der Kriegsjahre und bis 1921 arbeitete er in Marseille für die Nachfolgegesellschaft der Unternehmung C. Zschokke, die Entreprises de Grands Travaux Hydrauliques (EGTH), am grossen Wellenbrecher. Dort vertiefte er seine Kenntnisse in pneumatischen Fundationen. Als technischer Direktor arbeitete er anschliessend an einer Talsperre in Frankreich.

In den Jahren 1921 bis 1941 leitete F. Becker als Direktor die EGTH in Marokko. Für diese Firma führte er als projektierender und ausführender Ingenieur eine grosse Anzahl namhafter Bauwerke durch, wie:

- vier Viadukte zwischen Casablanca und Rabat
- Bewässerungstollen unter dem Oum er Rebja in Zidania
- Bahnbauten mit Brücken und Tunnelanlagen
- grosse Bewässerungsanlagen
- Talsperren von Oued Beth und Oued Mellah.

Eine ganze Reihe weiterer Arbeiten sind zum Teil im 59. Mitgliederverzeichnis der GEP vermerkt.

Sein grösstes Werk führte Kollege Becker in den Jahren 1942 bis 1957 aus, das Kraftwerk Bin el Ouidane im hohen Atlas. Hier waren zwei Sperren von 42 m und 132 m Höhe nötig, ein Stollen von 10,7 km Länge sowie vier Siedlungen für die Belegschaft mit Zufahrten und Kraftversorgungen. Nach Vollendung dieser Arbeit, also im Alter von 70 Jahren, zog sich unser Freund zurück, arbeitete aber noch als beratender Ingenieur. Besonders gesucht war sein Rat für pneumatische Fundationen, Hafenarbeiten und Staudammfragen.

Schwere Zeiten erlebte Becker während des Zweiten Weltkrieges und während der Loslösung Marokkos von Frankreich. Seine Baustelle wurde zur Selbstverteidigung mit Waffen ausgerüstet, so dass ihm seine Ausbildung als Oberleutnant zunutzen kam. Der englische Premier Churchill fand Beckers Stellung für wichtig genug, um ihn zu treffen und sich über seine Lage zu informieren. Beckers entschlossene und aufrichtige Haltung trug ihm als Entschädigung das marokkanische Ehrenkreuz ein.

²⁾ Vgl. J. Hasenfratz und P. Scartazzini: Belastungsversuche an Pisten und Rollwegen des Flughafens Zürich-Kloten. «Strasse und Verkehr» 54 (1968), H. 10, S. 491–497.

³⁾ Herausgegeben vom Aktionskomitee «Pro Flughafen Zürich», St. Urbangasse 4, 8001 Zürich.



J. F. BECKER

Dipl. Ing.

1887

1968

erschüttert, dass ihm das Leben nicht mehr lebenswert schien. Nach längerer Apathie hat er sich noch einmal aufgefangen, so dass seine Vitalität nochmals durchbrach, bis sein Herz versagte. Jahrelang war er nun ans Bett gebunden; nach anfänglichem Aufbäumen hat er sich ins unabwendbare Schicksal ergeben.

Anlässlich einer Studienpraxis im Jahre 1938 lernte ich Ing. Becker in Marokko kennen, wo er mein Chef war. Seit dieser Zeit ist unser Briefwechsel nie abgebrochen, und bei jedem Schweizer Besuch haben wir uns gesehen. Das waren für mich immer sehr schöne Stunden, und es ist mir ein Bedürfnis, Dir, lieber Fridolin, für diese schöne Freundschaft zu danken.

Alfred Maurer, Luzern

† **Jean Pierre Musquar**, dipl. Masch.-Ing., GEP, von Luxemburg, geboren am 13. Jan. 1902, ETH 1921 bis 1925, Directeur Général Honoraire des Chemins de fer Luxembourgeois, seit 1945 Landesvertreter der GEP in Luxemburg, ist am 5. Januar gestorben.

† **Max Stauber**, dipl. Verm.-Ing., SIA, GEP, von Zürich und Glattfelden, geboren am 13. Mai 1895, ETH 1914 bis 1919, Mitinhaber des Ingenieurbüros M. Stauber & A. Schmid in Zürich, ist am 19. Januar entschlafen.

† **Hugo Petitpierre jun.**, Arch. SIA in Murten, geboren 1906, ist gestorben.

Wettbewerbe

Groupe scolaire aux Bergières in Lausanne. Das Preisgericht dieses Ideenwettbewerbs war zusammengesetzt wie folgt: Georges Jaccottet, Directeur des écoles, Präsident; Henry Hentsch, Chef du service des écoles secondaires et professionnelles, Vizepräsident; Alberto Camenzind, Arch., Zürich; Roger Gfeller, chef du service des écoles primaires; Claude Grosgrin, Arch., Genf; Marcel Maillard, Arch., Lausanne; Bernard Meuwly, Arch., Chef du service des bâtiments; Georges Michaud, Directeur du collège secondaire de Béthusy; Etienne Porret, Arch., Chef du service d'urbanisme; Paul Aubert, ancien inspecteur scolaire, suppléant; Théo Waldvogel, Arch., Chef du service des bâtiments de la ville de Neuchâtel, suppléant. Unter 24 eingereichten Entwürfe wurden folgende ausgezeichnet:

1. Preis (6500 Fr.) Jean-Pierre Desarzens, Lausanne; Mitarbeiter Hubert Curchod und Cathérine Heer
 2. Preis (6000 Fr.) Bernard Vouga und Marx Lévy, Lausanne
 3. Preis (5200 Fr.) J.-P. Lavizzari, Pully, R. Guidetti und J. Boever, Lausanne
 4. Preis (4300 Fr.) Atelier des architectes associés, Lausanne
 5. Preis (3700 Fr.) Jean-Pierre Cahen und Jacques Dumas, Lausanne
 6. Preis (3200 Fr.) B. Murisier, Lausanne; Mitarbeiter H. Goldmann und H. Tauxe
 7. Preis (3100 Fr.) E. Musy und P. Vallotton, Lausanne
 8. Preis (3000 Fr.) Eugène Mamin, Lausanne; Mitarbeiter M. Hubert Vuilleumier
- Ankauf (2500 Fr.) Julien Mercier, Yverdon

Trotz seiner umfangreichen Tätigkeit als Ingenieur war das Malen Beckers grosse Liebhaberei, und ich glaube, dass er auf seine Bilder ebenso stolz war wie auf seine Bauwerke, denn sie sind wirklich von Qualität. Dies dürften zahlreiche Ausstellungen beweisen, die von der Presse gut aufgenommen wurden.

Zu seiner Frau hatte er eine sehr feine Beziehung; der Ehe entsprossen zwei Söhne und eine Tochter. Schwer traf ihn deren Hinschied, kurz nachdem sie einem Mädchen das Leben geschenkt hatte. Der Tod seiner Frau hat diesen vitalen und doch sehr sensiblen Mann dermassen erschüttert, dass ihm das Leben nicht mehr lebenswert schien. Nach längerer Apathie hat er sich noch einmal aufgefangen, so dass seine Vitalität nochmals durchbrach, bis sein Herz versagte. Jahrelang war er nun ans Bett gebunden; nach anfänglichem Aufbäumen hat er sich ins unabwendbare Schicksal ergeben.

Ankauf (2500 Fr.) Claude Raccoursier, Lausanne; Mitarbeiter Ronald Bovay

Das Preisgericht empfiehlt, die vier höchstklassierten Preisträger mit der Weiterbearbeitung zu beauftragen. — Die Ausstellung, im letzten Heft angekündigt, wurde gestern geschlossen.

Heilpädagogisches Tagesheim im Ried, Biel (SBZ 1968, H. 29, S. 524). 28 Entwürfe. Ergebnis:

1. Preis (4600 Fr.) Flurin Andry, Biel; Mitarbeiter Georg Habermann
2. Preis (3900 Fr.) Walter Schindler, Zürich und Bern
3. Preis (3500 Fr.) Franz Füeg, Solothurn
4. Preis (2800 Fr.) Fritz Andres, Biel
5. Preis (1200 Fr.) Walter Zbinden, Biel; Mitarbeiter Peter Emch, Ruth Müller-Egger

Ankauf (1000 Fr.) Hansruedi Lanz, Lyss; Mitarbeiter Erwin Greub

Ankauf (1000 Fr.) Eduard Benz, Biel

Ankauf (1000 Fr.) Otto Leuenberger, Biel

Ankauf (1000 Fr.) Hohl & Bachmann, Biel; Mitarbeiter F. Horisberger

Das Preisgericht empfiehlt, den vier höchstrangierten Verfassern Projektaufträge für die Weiterbearbeitung zu erteilen. — Die Ausstellung ist vorbei.

Hallenbad in Winterthur. In der Liste der Preisträger auf S. 69 letzten Heftes ist bei den Verfassern des mit dem 2. Preis ausgezeichneten Entwurfes als Mitarbeiter nachzutragen *Alex Eggimann*, Arch., Zürich.

Primarschulhausanlage in Glattbrugg. Die Schulpflege Opfikon schreibt einen Projektwettbewerb aus für Schulbauten auf dem Areal «Lättenwiesen», Glattbrugg. Es können alle Architekten teilnehmen, welche in Opfikon/Glattbrugg verbürgert oder niedergelassen sind, bzw. dort ihren Geschäftssitz haben. Ausserdem werden 14 auswärtige Architekten zur Teilnahme eingeladen. Architekten im Preisgericht sind Roland Gross, Prof. Heinz Ronner und Jakob Zweifel, alle in Zürich; Ersatzpreisrichter ist Hans Howald, Zürich. Mit beratender Stimme gehören 13 Mitglieder dem Preisgericht an. Für fünf bis sechs Preise stehen 27 000 Fr. und für Ankäufe 5000 Fr. zur Verfügung. Zu projektieren sind: Schule mit 24 Klassenzimmern, je drei Näh- und Bastelräume, zentrale Raumgruppe für den Lehrbetrieb, Spezialräume für Sprache und andere Spezialzwecke, Singsaal, Musikzellen, Nebenräume, Luftschutz, Betriebsanlagen usw. Zwei Turnhallen mit allem räumlichen Zubehör. Doppelkindergarten. Schulzahnklinik. Wohnungen: drei zu viereinhalb Zimmern, drei zu einem Zimmer; Garagen, Luftschutz. Dazu die üblichen Anlagen im Freien.

Angefordert werden: Situation und Modell 1:500, Projektpläne 1:200, kubische Berechnung, Erläuterungsbericht (fakultativ). Termine: Fragenbeantwortung 24. Februar, Projekte 16. Juni, Modelle 23. Juni. Bezug der Unterlagen beim Schulsekretariat Opfikon, Dorfstrasse 4, 8152 Glattbrugg (gratis).

Ankündigungen

Projektorganisation mit Netzplantechnik im Hoch- und Tiefbau

Hierüber hat bekanntlich die CRB im Jahre 1968 sehr gut besuchte Tagungen und Kurse organisiert, wobei jeweils die eintägige Tagung der grossen Orientierung, die mehrtägigen Kurse hingegen der praktischen Anwendung im einzelnen dienen, getrennt in Hochbau und Tiefbau (Näheres siehe SBZ 1968, H. 33, S. 606). Dies Jahr hat in Basel die Tagung bereits stattgefunden, und die Kurse im Restaurant Rialto, Birsigstrasse 45, sind angesetzt wie folgt: Hochbau 10. bis 25. März, Tiefbau 3. bis 14. März, jeweils 8.30 bis 11.45 und 13.15 bis 17 h. Auskunft gibt die CRB, 8001 Zürich, Torgasse 4, Tel. 051/47 25 65.

Kunstmuseum Luzern

Vom 2. Februar bis 16. März dauert die Ausstellung Kurt Fahrner, Friedrich Kuhn, Hans Schärer, Philippe Schibig, Peter von Wattenwyl, Muz Zeier. *Zeier* (geboren 1929) ist fast unbekannt. Die wenigen ausgestellten Arbeiten entstanden zu Beginn 1950. Sein Einfluss auf Fahrner, Kuhn und auch Schibig ist bedeutend. Der Basler *Fahrner* (geboren 1932) ist mit Bildern aus den vergangenen zehn Jahren vertreten. Es handelt sich um seine erste grosse Ausstellung. Von *Kuhn* (Zürich, geboren 1926) werden zwei getrennte Phasen seines Schaffens gezeigt: die eine