

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 95/96 (1930)
Heft: 19

Nachruf: Brumann, 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: 17.05.2025

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

† **Otto Brumann**, von Jona (St. Gallen), wurde am 29. Sept. 1876 geboren. Versehen mit dem Maturitätszeugnis des Gymnasiums St. Gallen bezog er im Herbst 1896 die mechanisch-technische Abteilung der E.T.H., die er im März 1900 mit dem Diplom als Maschineningenieur verliess. Nach einjähriger Tätigkeit als Assistent von Prof. Dr. A. Stodola für Dampfmaschinen und von Prof. Dr. W. Wyssling für Dynamobau trat er als Ingenieur für elektrische Bahnen in den Dienst der Maschinenfabrik Oerlikon. Der Drang nach Erweiterung seiner Kenntnisse und seines Arbeitsfeldes zog ihn aber bald nach den U.S.A., wo er zunächst vier Jahre lang bei der General Electric Co. in Schenectady, dann weitere zwei Jahre bei der Rateau Turbine Co. in Chicago wirkte. 1908 kam er nach Europa zurück. Bis 1912 finden wir ihn als Obergeringenieur bei der Sächsischen Maschinenfabrik vorm. Richard Hartmann in Chemnitz, von 1912 bis 1918 in gleicher Eigenschaft bei den Maffei-Schwarzkopff-Werken in Berlin. Die Entbehrungen der Kriegsjahre hatten jedoch seiner Gesundheit stark zugesetzt, sodass er sich 1919 genötigt sah, zu einer längeren Kur in die Heimat zurückzukommen. Nach seiner Wiederherstellung liess er sich in Zürich nieder, wo er 1922 eine kleine Maschinenfabrik gründete, in der er u. a. den Bau von Draisinen aufnahm. Schon nach ein paar Jahren gab er jedoch diese Werkstätten wieder auf, um die Vertretung verschiedener bedeutenden Maschinenfabriken zu übernehmen. Doch nagte eine bisher verborgen gebliebene Krankheit an seiner Gesundheit, und nach ganz kurzem Kranklager erlag er am 10. März 1930 den Folgen einer Magenoperation.

Otto Brumann war nicht nur ein schaffensfreudiger Ingenieur, sondern auch ein gemütlicher und geselliger Kollege. Bald nach seiner Rückkehr in die Schweiz suchte er Anschluss an die Maschineningenieur-Gruppe Zürich der G.E.P., in der er ein eifriges Mitglied wurde. Viel Freude bereitete er dort und auch in andern Kreisen, noch wenige Wochen vor seinem Tode, durch von ihm, in Mussestunden, vertonte Verse von Wilhelm Busch. Auch sonst trug Otto Brumann im Kollegenkreise viel zur Unterhaltung bei. Schon dies allein würde genügen, um bei Freunden und Kollegen eine freundliche Erinnerung an den lieben Verstorbenen auf immer wachzuhalten. G. Z.

† **Max Weiss**. Unerwartet starb am 29. Oktober, nach kurzem Kranklager, Obergeringenieur Max Weiss, ehemaliger Obermaschineningenieur und seit kurzem technischer Berater der Generaldirektion der S. B. B. Ein Nachruf mit Bild wird folgen.



OTTO BRUMANN
MASCHINENINGENIEUR

29. Sept. 1876

10. März 1930

Wenn von Zürich einzelne Linien abgelenkt oder Linienprojekte ab Zürich ganz unterdrückt werden müssten, so dürfe man bei erst späterer Erfüllung der Konzessionsverpflichtungen nicht ohne weiteres mit einer Rückgängigmachung dieser Ablenkung rechnen. Zum mindesten müsse das Eidgenössische Luftamt die Erstellung eines den Verhältnissen entsprechenden Stationsgebäudes und die Beschaffung geeigneter Unterkunft für die Flugzeuge des gewerbmässigen Verkehrs verlangen. Ähnliche Erklärungen habe der Bund seinerzeit auch von Genf und Basel verlangen müssen. Die Forderungen des Eidg. Luftamtes gehen dahin, dass bis 1. Mai 1931 auf dem neuen kantonalen Flugplatz folgende Einrichtungen betriebsbereit sein müssten:

1. Aufnahmegebäude, enthaltend Start-, Funk-, Wetter-, Zoll-, Post-, Telegraphen- und Telephondienst, sowie Räume für die Unternehmungen und für Sanitätsdienst; ferner ein Restaurant. Wenn für gute Verbindung (z. B. Rohrpost) zwischen dem bisherigen Funkergebäude und dem neuen Aufnahmegebäude gesorgt werde, könne einstweilen die geplante Einnmietung des Funkdienstes in bisherigem Gebäude erfolgen.
2. Ein Hangar für zwei Grossflugzeuge mit 40 m Torweite.
3. Ein Hangar für gewerbmässigen Verkehr in bisherigem Umfange, mit Werkstätte. Die bestehende hölzerne Halle für die Unterbringung von Privatflugzeugen könne man am bisherigen Orte lassen und alle übrigen Bauten dürften vorläufig als Provisorien erstellt werden. — Dies seien die durch materielle Notwendigkeiten diktierten Minimalforderungen, die der Bund stellen müsse, wenn nicht eine Beschränkung des Linienprogrammes 1931 eintreten solle. Eine definitive Lösung der Flugplatzbaufrage ist dadurch natürlich noch nicht geschaffen.

Abbruch des „Tivoli“ in Zürich. Welchem „Ehemaligen“ der E.T.H. ist das „Tivoli“ an der Sonneggstrasse nicht noch in Erinnerung! Nun hat dieses alte Zentrum studentischen Treibens den Erweiterungsbestrebungen des Maschinen-Laboratoriums weichen müssen. Ende letzten Monats haben Abbruch-Honegger's Horden kurzen Prozess damit gemacht. Die „N.Z.Z.“ bringt bei diesem Anlass die folgenden rückblickenden Betrachtungen, die auch manchen ehemaligen Polytechniker interessieren dürften.

Es dürfte nicht viele Häuser in unserer Stadt geben, in denen die Fröhlichkeit eine freiere Stätte hatte als da. Hier war der bekannteste Sammelpunkt der studentischen Jungmannschaft. Kommers und Kränzchen, zwangloses Beisammensein und ernste Versammlungen, alles gab es im Tivoli. Hier war es auch, wo das Korps der Teutonen lange Zeit seinen Stamm hatte. Und welch treffliche Gestalten tauchen in der Erinnerung auf, ein Otto Erich Hartleben, ein Otto Julius Bierbaum, ein Bölsche, Richard Avenarius usw. Sie alle haben es verstanden, der Geselligkeit Geist und Kunst beizumischen, und ihre oft sehr langen Unterhaltungen wurden keineswegs durch die rauchige Luft verdüstert. In ihre Nähe gehören aber auch noch zwei Frauengestalten, deren Namen nachher besten Klang erhielten: Ilse Frapan-Akumian und Ricarda Huch. Dass auch Fritz Marti lange Zeit zu den Stammgästen des Tivoli gehörte, sei nur nebenbei erwähnt.

Während die hier genannten Schriftsteller häufig gerade in diesem Lokal ihre neuesten Dichtungen sich gegenseitig vorlasen oder ihre Pläne im Freundeskreis berieten, brachten die russischen Studenten als hauptsächlichsten Gesprächsstoff Probleme der Politik mit. Mancher, der im Tivoli während seiner Studienzeit seinen Mittag- und Abendtisch hatte, der hier mit seinen Büchern und Freunden die kalten Winterabende in der Nähe des Ofens verbrachte, ist, in die Heimat zurückgekehrt, an einen wichtigen Posten gekommen oder hat sich als Dichter einen Namen geschaffen.

Schon seit langer Zeit war der grosse schattige Garten ein beliebter Aufenthaltsort im Sommer, und wer nicht unter dem jungen Grün eine Maibowle erlebt, der weiss nicht, was in Zürich akademische Fröhlichkeit bedeutete. Ob die Studenten auszogen, um einen Alten Herrn zu bestatten, ob sie sich zu einem Fackelzug oder zum Stiftungsfest der Hochschule rüsteten, immer fand sich ein grosser Teil vor- und nachher im Tivoli ein. Begehrt war die

MITTEILUNGEN.

Zur Sicherstellung des zürcherischen Flugverkehrs für 1931. Nachdem in der Volksabstimmung vom 14. September 1930 der vom Regierungsrat geforderte Kredit für die Erstellung von Hochbauten auf dem neuen Zivilflugplatz Wangen-Dübdorf im Betrage von 3,6 Mill. Fr. mit einem starken Mehr abgelehnt worden war¹⁾, brachte Oberst H. Kern schon am folgenden Tage im Kantonsrat eine Motion ein, die den Regierungsrat einlud, Mittel und Wege zur Aufrechterhaltung des Zivilflugverkehrs ausfindig zu machen. Nun liegt bereits der vom 20. Oktober datierte bezügliche Antrag des Regierungsrates an den Kantonsrat vor betr. Bewilligung eines Kredites von 500 000 Fr. für die Erstellung einer Doppelflugzeughalle samt Platzinstallationen und Umgebungsarbeiten. Wie die regierungsrätliche Weisung ausführt, erkundigte sich schon am 19. September das Eidgenössische Luftamt bei der Baudirektion, wie der Kanton Zürich seine Verpflichtungen als Flugplatzunternehmer künftig konzessionsmässig zu erfüllen gedenke. Angesichts der Tatsache, dass für das englische Linienflugzeug in Zürich keine Unterkunftsgelegenheit geschaffen sei, und dass das Stationsgebäude in seiner jetzigen Gestalt als durchaus ungenügend bezeichnet werden müsse, seien die Konzessionsbedingungen als nicht erfüllt zu betrachten. Für 1931 könne man Zürich mit nur so vielen Linien bedienen, als es seine Flugplatz-Verhältnisse gestatten.

¹⁾ Vergl. Seiten 138 und 152 laufenden Bandes (13./20. Sept. 1930).