

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 123/124 (1944)
Heft: 11

Sonstiges

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: 16.05.2025

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

pritschen von 195 cm Länge, 70 cm Breite und 67 cm Höhe übereinander erstellt. Im Aborthaus sind türkische Klosetts und Waschrinnen eingebaut, die mit dem Schlauch abgespritzt, also rein gehalten werden können. Zur Wäschetrocknung sind zwischen den Baracken Trockenplätze mit Stangen abgegrenzt.

Für Krankenbaracken sind 4% der Belegstärke an Lazarettbetten, 15 bis 20 m³ Luftraum pro Bett zu rechnen. Eisenbetten mit Drahteinsätzen sind hygienisch. Die Wände sind mit Heraklith verkleidet und verputzt, in der Höhe von 2,5 m ist eine Zwischendecke eingezogen. Zur Entlausung werden Heissluft- oder Blausäureverfahren angewendet. Zur Körperreinigung, ärztlichen Untersuchung und Behandlung sind besondere Räume vorhanden. Der Aus- und Ankleideraum soll soviel Personen fassen, als Kleider und Gepäck in einem Arbeitsgang desinfiziert werden können. Die Räume sind mit Warmwasser und mit Zentralheizung versehen.

Dass daneben Küchen- und Wäscherei-Anlagen in ebenso vollkommener Anordnung vorhanden sind, ist selbstverständlich. Trotz Millionen ausländischer Arbeitskräfte, aus z. T. gesundheitlich sehr ungünstigen Ländern, konnten Seuchen bis heute, dank dieser vorsorglichen Massnahmen und guten Unterkünfte, vermieden werden. — Mag es auch eine gewisse Genugtuung erwecken, dass man auf diese Weise dem Problem technisch Meister geworden ist, so bleibt doch als viel gewichtigeres Moment der Abscheu darüber, dass unser Zeitalter solch unmenschliches Herdenleben, solche «Menschenbewirtschaftung» überhaupt hervorgebracht hat. Viel wichtiger als deren hygienisch-technisch-polizeiliche Organisation bleibt daher die Bekämpfung jenes Geistes, der zu diesen Zuständen geführt hat.

MITTEILUNGEN

Eidgen. Techn. Hochschule. Die E. T. H. hat nachfolgenden Studierenden das *Diplom* erteilt:

Als Architekt: Cordes Gottlieb, von Urdorf (Zürich); Cortali Peter, von Affoltern am Albis (Zürich); Gaudy Gianpeter, von Rapperswil (St. Gallen); Kayan Sabih, von Istanbul (Türkei); Meyer Frl. Anna, von Solothurn; Schader Jacques, von Basel; Staehelin Hans Heinrich, von Basel; Vischer Florian, von Basel; Wasserfallen Adolf, von Ferenbalm (Bern); Weber Georges, von Basel; Zryd Marius, von Frutigen (Bern); Zurbriggen Raymond, von Saas-Balen (Wallis).

Als Bau-Ingenieur: Aikema Hendrik Hagen, holländischer Staatsangehöriger; Baer Rudolf, von Menziken (Aargau); Bjercke Kjell H., von Oslo (Norwegen); Cornelissen Jan, holländischer Staatsangehöriger; Denoth Gian, von Remüs (Graubünden); Gambaio Johann, von Küssnacht (Schwyz); Harting Hendrik J., von Oldebroek (Holland); Hjelm-Hansen Age, von Oslo (Norwegen); Joosting Robbert, holländischer Staatsangehöriger; Köksal Feyyaz, von Incesu (Türkei); Lanker Emil, von Speicher (Appenzell A.-Rh.); Lee Pei-Chi, von Ningho (Hopei-China); Lüscher Ernst von Basel; Merz Jean Louis, von Zürich; Morant Hans, von Oberbüren (St. Gallen); Nägeli Frank, von Zürich; Schenk Hans, von Signau (Bern); Scherrer Paul, von Mosnang (St. Gallen); Schmid Robert, von Basadingen (Thurgau); Selmer Jens Rynning, von Oslo (Norwegen); Sömer Izzettin, türkischer Staatsangehöriger; Stapf Walter, von Zürich; Würmlli Erwin, von Bichelsee (Thurgau).

Als Maschinen-Ingenieur: Adamian Jean, von Paris (Frankreich); von Arx Walter, von Olten (Solothurn); Bosshard Rudolf, von Sternenberg (Zürich); Caveng Gaudenz, von Basel und Ilanz (Graubünden); Collet Raymond, von Suchy (Waadt); Dolder Guido, von Hauptwil (Thurgau); Egli Johann, von Zuzwil (St. Gallen); Elser Karl, von Gossau (St. Gallen); Erös Georg, von Rakospalota (Ungarn); Fehlmann Peter, von Basel und Seon (Aargau); Földes Georges, von Budapest (Ungarn); Grütter Rudolf, von Seeburg (Bern); Hänni Jost, von Leuzigen (Bern); Heyerdahl Hieronymus, norwegischer Staatsangehöriger; Kasser Franz, von Niederbipp (Bern); Knecht Willy, von Zürich; Ludwig Theodor, von Bern; Matile Fernand, von La Sagne und La Chaux-de-Fonds (Neuenburg); Matter Ludwig, von Kolliken (Aargau); Meyer Reinhard, von Pratteln (Baselland); Narud Birger, von Stange pr. Hamar (Norwegen); Neeser Jacques, von La Brévine (Neuenburg); Nural Ihan, von Istanbul (Türkei); Resen-Steenstrup Hans, von Kopenhagen (Dänemark); Risch Werner, von Zürich und Waltersburg (Graubünden); Roth Werner, von Obererinsbach (Solothurn); Rüegg Hans, von Rüti (Zürich); Schmid Werner, von Dietwil (Aargau); Schnyder Werner, von Roggwil (Bern); Seligmann Harry, von Winterthur (Zürich); Sieber Hermann, von Riedholz (Solothurn); Siegfried Horst, von Grosshöchstetten (Bern); Spinnler Kurt, von Liestal (Baselland); Stephansen Sverre, von Aalesund (Norwegen); Wach Joachim, von Stade (Deutsches Reich); Webers Hendrik W. M., von Amsterdam (Holland); Wildholz Rudolf, von Bern; Ziembra Wacław, von Lemberg (Polen); Zonneveld Laurens, von Bussum (Holland).

Als Elektro-Ingenieur: Bauer Ivan, ungarischer Staatsangehöriger; Ehrismann Walter, von Wetzikon (Zürich); Engenes Kare Mardon, von Kristiansand (Norwegen); Gallusser Martin, von Berneck (St. Gallen); Guisolan Antoine, von Progens und Chénens (Freiburg); Hartvig Pedersen Knut, von Oslo (Norwegen); Haus Rudolf, von Zürich; Hoel Hans, von Narvik (Norwegen); Hunkeler Adrian, von Wauwil (Luzern); Imobersteg Werner, von Boltigen (Bern); Jaquet Henri, von Oslo (Norwegen); Knoth Hans Rudolf, von Rio de Janeiro (Brasilien); Koener Georges, von Esch s. Alzette (Luxemburg); Koenig Henry, von Luxemburg; Lemmenmeyer Josef, von Wuppenau und Arbon (Thurgau); Meier Renato, von Winkel b. Büllach (Zürich); Middelbeek Willem, holländischer Staatsangehöriger; Minder Alfred, von Basel und Huttwil (Bern); Oei Ing Tjhyng, von Niederländisch-Indien; Proos Freco, von Delft (Holland); Schwyter Eugen, von Frauenfeld (Thurgau) und Lachen (Schwyz); Siggerud Gunar, von Gjövik (Norwegen); Steiger Hannes, von Flawil (St. Gallen); Thorkildsen Jörgen Ch. G., norwegischer Staatsangehöriger; Zwicky Heinrich, von Mollis (Glarus).

Als Ingenieur-Chemiker: Boller Ernst, von Zürich; Boyer Jacques, von Paris (Frankreich); Dressler Walter, von Zürich; Ergenzinger Hans, von Buenos Aires (Argentinien); Giamara Achille, von Schuls (Graubünden); Guttman Janos, von Szeghalom (Ungarn); Huber Frl. Adelheid, von Schönenwerd und Solothurn; Kaufmann Adolphe, von Olten (Solothurn); Krauer Arthur, von Wald (Zürich); Krayenbühl Jean-Pierre, von St. Saphorin s. Morges (Waadt) und Otterbach (Bern); Liechti

Fritz, von Eggwil (Bern); Nowak Robert, von Luzern; Pilnik Walter, von Bäretswil (Zürich); Schaufelberger Felix, von Rüti (Zürich); Schauwecker Frl. Lore, von Schaffhausen und Feuerthalen (Zürich); Studer Alfred, von Unterschlatt-Basadingen (Thurgau); Uebersax Hans, von Oberörsz (Bern); Weidmann Jean Jacques, von Horgen (Zürich); Wey Jost, von Butisholz (Luzern); Zollinger Heinrich, von Zürich.

Als Ingenieur-Agronom: Hefti Jakob, von Hätzlingen (Glarus); Huguenin Georges, von Le Locle (Neuenburg); Schacher Franz, von Fühli (Luzern); Siegrist Hans, von Bözberg (Aargau); Reynaud Pierre, von Cottens (Freiburg), mit Ausbildung in molkeretechnischer Richtung.

Als Kultur-Ingenieur: Rapetti Robert, von Auresio (Tessin).

Als Mathematiker: Beck Bernhard, von Schaffhausen; Gagnebin Henri Samuel, von Renan (Bern) und Neuenburg; Sydlér Jean-Pierre, von Hallau (Schaffhausen); Zimmermann Franz, von Bellikon (Aargau).

Als Physiker: von Arx Arnold, von Olten (Solothurn); von Gugelberg Hans Luzi, von Mayenfeld (Graubünden); Mähly Hans Jakob, von Basel; Trachsler Fritz, von Bauma (Zürich).

Als Naturwissenschaftler: Arbenz Robert, von Zürich; Büchi Frl. Heidy, von Elgg und Zürich; Cramer Charles R., von Zürich; Hediger Fritz, von Ruppertswil (Aargau); Kistler Walter, von Aarberg (Bern); Mauderli Bruno, von Schönenwerd (Solothurn); Roth Frl. Stephanie, von Solothurn; Schlegel Walter, von Grabs (St. Gallen).

Als Turn- und Sportlehrer: Brechbühl Jean, von Genf; Wartenweiler Dr. Jürg, von Neukirch an der Thur (Thurgau).

Der interkontinentale Flughafen der Schweiz bildet den Gegenstand einer laufenden Aufsatzreihe in «Flug-Wehr und -Technik» 1944, in der Absicht eingehender Orientierung der Leser (ohne Pläne) über die Frage der Flugplätze für die Zivilluftfahrt. Es ist keine Utopie, wenn nach dem Kriege mit einem intensiven Luftverkehr von Kontinent zu Kontinent gerechnet wird. Für die Strecke USA-Schweiz mit 6000 km werden 18 Flugstunden gerechnet. Export und Fremdenverkehr fordern unsern direkten Anschluss an den Weltluftverkehr, die Anlage eines zentralen Grossflugplatzes, auf dem 100 t schwere Luftfrachter anstandslos landen und starten können. Dazu sind minimal notwendig eine Hauptpiste von 2500 m Länge und 400 m Breite und mehrere Nebenpisten von 1500 m und 400 m, alle mit Hartbelag auf gutem Baugrund. In einem ersten Aufsatz im Februarheft sucht H. Buchli, Verkehrsdirektor der Stadt Bern, den Nachweis zu erbringen, dass nur Utzenstorf im Dreieck Olten, Yverdon, Bern alle die Erfordernisse für einen Zentralflughafen erfüllt, nämlich: Lage im Landesinnern, günstigste Grössenverhältnisse, Freiheit von natürlichen Hindernissen, eindeutige Windrichtung, gute Untergrundverhältnisse, einwandfreie Aus- und Einflugverhältnisse, gute Zubringerverhältnisse für Auto und Bahn. Die bestehenden Flugplätze sollen dem bisherigen europäischen Nah- und Fernverkehr vorbehalten bleiben und alle Wirtschaftszentren und Fremdenverkehrsgebiete mit dem Zentralflughafen Schweiz verbinden. Das Projekt von Ing. W. Siegfried (Bern), unter Mitarbeit zahlreicher Verkehrsfachleute und Spezialisten entstanden, sieht in der Ebene von Utzenstorf, die 2,5 x 3,5 km misst, eine Blindlandepiste von 3000 x 400 m und drei Sichtpisten von 1900 x 400 m vor, wofür 132 ha Land und 177 ha Wald beansprucht würden, Erdarbeiten und Entwässerung böten geringste Schwierigkeiten. Die nächste Bahnstation Burgdorf läge nur 8 km vom Flugplatz entfernt; später soll direkter Bahnanschluss an das Empfangsgebäude des Flugplatzes hergestellt werden. An Baukosten entfielen auf das Flugfeld 61 Mio, seine technischen Einrichtungen 3 Mio, auf Bahn- und Strassenbau 8 Mio, auf Hochbauten 16 Mio. Es brauchte nicht alles sofort gebaut zu werden, eine erste Etappe mit etwa halbem Vollausbau kostete rd. 45 Mio Fr. Zwar besteht heftiger Widerstand seitens der ansässigen Bauern, die ihren ertragreichen Boden, die Kornkammer des Kantons Bern, auch bei vollem Ausgleich nicht abgeben wollen, doch hofft der Verfasser, das Opfer werde im Hinblick auf eine friedliche, bessere Zukunft unseres Landes und unserer Nachfahren geleistet.

Persönliches. Das drittälteste Mitglied der G.E.P., Ing. René Geelhaar in Bern, feiert übermorgen, den 13. März seinen 90. Geburtstag. In ausserordentlicher körperlicher und geistiger Frische geht unser Jubilar noch täglich seiner Berufsarbeit im Patentanwaltsbureau Bovard nach und interessiert sich daneben noch für alle Vorgänge, besonders der technischen und militärischen Welt. Wir wünschen unserm Kollegen, dessen Praxis für die Festungs-Artillerie, für viele Arten von industriellen Anlagen und seit 1911 für das Patentwesen fruchtbar gewesen ist, noch manches gesegnete Lebensjahr.

Fabriken für Fertigbeton. Für die Ausführung der grossen Bauvorhaben zur Beseitigung der Kriegsschäden ist wirtschaftliche Betonherstellung eine unerlässliche Vorbedingung. Eine eingehende Untersuchung dänischer, norwegischer und amerikanischer Fertigbetonfabriken¹⁾ durch Prof. Dr. G. Garbotz, Berlin in der «Z.VDI» BB (1944), S. 67 bis 74, begleitet von einem grösseren Schrifttumnachweis, ergibt, dass nach Verringerung des toten Gewichtes beim Transport zur Verbrauchsstelle eine Wirtschaftlichkeit gegenüber lokaler Herstellung gesichert erscheint.

¹⁾ Vgl. SBZ Bd. 98, S. 127 (1931).