

Das abenteuerliche Leben eines alten G.e.P.-Kollegen

Autor(en): **Kooyker, L.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **74 (1956)**

Heft 47

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-62750>

Nutzungsbedingungen

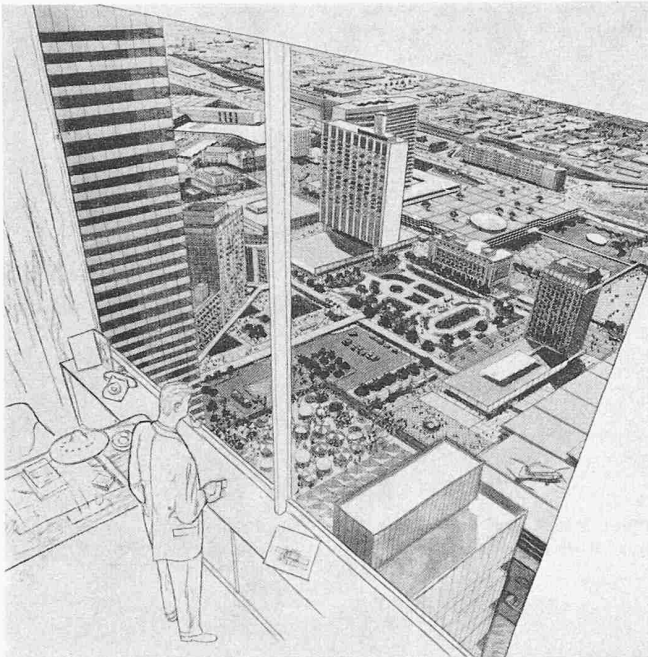
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.



Blick aus einem geplanten Bürohochhaus auf die Fussgängerstrassen und -plätze der City. Die bestehenden Bauten und Anlagen sind in die Planung einbezogen worden.

übergeben, die reich bebildert und auch für Laien verständlich das Thema der Weiterentwicklung der City behandelt. Die Architektenfirma *Victor Gruen & Associates* beschreibt darin einen Plan für die Entwicklung des Stadtherzens von Fort Worth. Als Planbearbeiter ist *Beda Zwicker*, Dipl. Architekt, Absolvent der Eidg. Technischen Hochschule, genannt. Fort Worth ist eine mittelgrosse Stadt in Texas, die unter der Last des Verkehrs zu ersticken droht. Das Stadtherz, welches räumlich eng begrenzt ist, wurde wie andernorts in die Höhe

entwickelt. Hochhäuser mit etwa 20 Geschossen zeigen die blühende Wirtschaft an. Die Architektengruppe, die offenbar von der Elektrizitätsgesellschaft des Staates Texas angespornt und von ihr beauftragt worden war, einen Plan «A Greater Fort Worth To-morrow» vorzulegen, hat die Aufgabe sorgfältig studiert; die Elektrizitätsgesellschaft ihrerseits stellt sich hinter das Projekt und übernimmt die Werbung. Statt Dividenden Planungen auf höherer Ebene auf weite Sicht. Welche für uns Schweizer ungläubwürdige Kombination... und das Volk diskutiert den Vorschlag als ernst zu nehmende Arbeit.

Die im Plan aufgedeckten Prinzipien sind einfach. Das Stadtherz wird von einem Tangentenpolygon eingefasst, dessen Fahrbahnen richtungsgetreut und dessen Ecken kreuzungsfrei ausgebildet sind. An diesen Tangenten liegen Parkhäuser. Innerhalb des Polygons ist der Automobilverkehr oberirdisch verboten. Von jedem Punkte dieser so geschaffenen Fussgängerladenstadt ist die am nächsten gelegene Sammelgarage in weniger als 2½ Minuten zu Fuss erreichbar. Ein unterirdisches Netz ist für den Zubringerdienst der Geschäfte vorgesehen. Das Zentrum selbst soll mit Hochhäusern, Flachbauten und Freiflächen, mit Bürobauten, Geschäften und kulturellen Bauten, wie es bereits angefangen wurde, nur viel lockerer, weiterentwickelt werden.

Auf Einzelheiten wollen wir hier nicht näher eintreten, denn uns interessiert ja nicht, ob dieses oder jenes Gebäude richtig steht oder schön geformt ist. Wir wollen nur das Grundsätzliche herausheben. Die Methode, wie man die Diskussion anregt, die Art und Weise der Aufmachung, die dem einfachen Manne verständliche Sprache, die Unverbindlichkeit der Vorschläge sind es, die auch uns Richtlinien geben können, wie auch wir an die immer schwieriger werdenden Städtebauprobleme herantreten könnten. Gerade in unseren Städten ist es ein Gebot der Stunde, das Volk in die Diskussion einzuschalten, denn bei uns bestimmt letzten Endes der Stimmbürger, was gebaut werden soll.

Unsere Verwaltungen scheuen leider die Aussprache im Frühstadium der Planung. Diese ist aber nötig, damit nicht unnötige Opposition gegen baureife Projekte im ungünstigen Moment sich erhebt.

H. M.

Das abenteuerliche Leben eines alten G.E.P.-Kollegen

Fortsetzung von Seite 694

1929 wurde mir bei den Vorstudien einer Eisenbahn von Bogotá nach dem Magdalenafluss eine Stelle angeboten, und ich reiste über Land von Maracaibo nach Kolumbien. Als die amerikanische Baufirma kurz darauf Pleite machte, trat ich zu Siemens über für Vorstudien im Gebiete zwischen der Stadt Velez und dem Magdalenafluss, im triefenden Urwald, wo mein Lager nur auf Berggräten (mit beidseitiger Abwässerung) und dazu noch auf der Länge nach gespleisssten Baumstämmen aufgebaut werden konnte. Dort habe ich meine einzige Begegnung mit Bären gehabt. Die Regierung hatte Eile und Siemens hetzte, so dass mir keine Zeit blieb, mich um den Lagerbau zu kümmern, und dabei musste dieses Lager fast jede Woche verschoben werden. Da meldete sich unerwartet von Gehrt (Ordre pour le Mérite, nebst seinem Erzfeind Göring der beste Flieger in der Richthofenstaffel, focht nach dem Zusammenbruch in Ostpreussen noch lange gegen die Republik, flüchtete nach Kolumbien) bei mir. Ich engagierte ihn für den Lagerbau und seine Frau kochte für uns. Doch Hitler rief ihn zurück. Ich rate ihm ab, aber er geht, wird Oberst, doch Göring verfolgt ihn mit seinem Hass und lässt ihn zusammen mit der Röhmi-Clique erschiessen.

Es war eine harte Zeit. Weil es wenig Ingenieur-Arbeit gab, erteilte ich Stunden: Deutsch für Engländer und Englisch für Deutsche, auch Spanisch und Französisch. Eines Tages kam der Vertreter der American Petroleum Co. und wollte Stunden in Holländisch, weil seine Gesellschaft Konzessionen in Niederländisch-Indien erwartete. In sechs Monaten erlernte er die Sprache und versprach mir, dass ich sein Verbindungsingenieur werden solle — seine Gesellschaft hat aber die Konzession nie erhalten. Da tauchte plötzlich Ing. Alfred Ochsner (der Bruder von E. W. Ochsner G. E. P., bei dem ich 1954 in Lugano wohnte) auf, der, zum Kurs unter uns gehörig, noch auf unseren Weihnachtskneipen meinen berühmten Vortrag, mit meinem Kurskameraden G. Triantis am Flügel, mitgesungen hatte. Er musste eine Expertise für eine

Wasserkraftanlage weit im Innern, welche zu seinem Aerger noch gar nicht vermessen war, abgeben. Die Vermessung sollte ich besorgen. Es waren drei Tage zu Pferd bis zur nächsten Bahnstation. Jeden Morgen sah ich, dass er sich gewisse Körperteile dick mit Vaseline einrieb, und jeden Abend musste ich Blasen verbinden, was nicht leicht war, weil wir mit der ganzen Familie in einem Zimmer schlafen mussten. Das Tal war tief eingeschnitten und steil, so dass es mir oft einen ganzen Tag kostete, um nur eine Station vorwärts zu kommen. Der Boden gehörte einem Schweizer aus dem Engadin namens Alek, der dort eine Goldgrube entdeckt hatte. Wir gruben selbst nach goldhaltigem Quarz. Kollege Ochsner kaufte ein Viertel Anteil und ich gab meine letzten 500 \$ her. Auf die geologischen Gutachten hin kaufte ein Amerikaner ebenfalls ein Viertel, dazu wollte er das Kapital für die Aus-

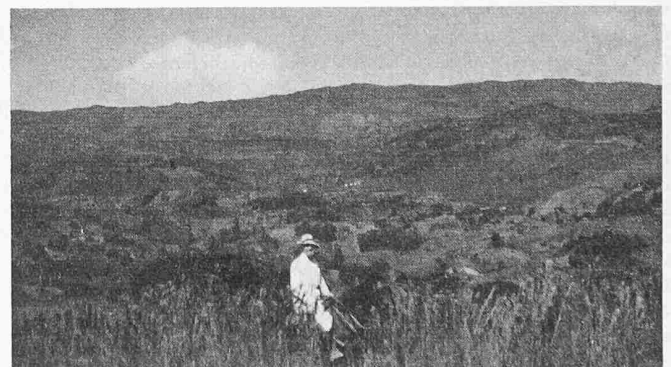


Bild 23. In den dreissiger Jahren arbeitete ich in Kolumbien in allen Sparten der Feldarbeit eines Ingenieurs

beutung besorgen. Aber ach — bei seinem Besuch stellte es sich bald heraus, dass das ganze ein Schwindel war, und wir waren wieder einmal hereingefallen.

Ich erhielt aber vielerlei Anfragen: Farmvermessung, Wegverbesserung, Wasser und Elektrizität für kleine Dörfer (Bild 23). In einem Falle, wo es mir nicht gelang, genügend Wasserkraft für die Beleuchtung eines Dorfes zu finden, musste ich den Distrikt-Kommissär herbeiholen und zahlen, um mein Honorarium zu erhalten. Weil ich abends in den elenden Hotelzimmern doch nicht arbeiten konnte, verbrachte ich die meiste Zeit in den Cafés, wo viel Schach gespielt wurde — eifrig aber schlecht. Nach einigen Partien fing ich an, Stücke vorzugeben — es endete immer mit der Königin. Meistens wurde der Curé oder der Kaplan herbeigeht, und einmal erhielt ich eine Einladung zum Bischof, der mir allerdings mehr zu schaffen machte.

Die Regierung von Mexiko plante 1936 eine 800 km lange Eisenbahnlinie nach dem Süden, und ein holländisches Konsortium sollte die Vorstudien machen. Sofort schrieb ich hin und wurde telegraphisch angestellt. Via Panama und Guatemala flog ich (Bild 25) in drei Tagen nach Mexico City. Meine Freude über die schöne Stelle war jedoch von kurzer Dauer. Bald entstanden Schwierigkeiten mit der mexikanischen Regierung; der Kontrakt wurde dem Konsortium entzogen und ich kehrte nach Bogotá zurück. Dort arbeitete ich als Vertreter von europäischen Werften und Fabriken und verkaufte u. a. ein belgisches Baggerschiff an die kolumbianische Regierung. Eines Tages kam ein Brief von einem Konsortium mit einem sonderbaren Anliegen — ich sollte der Regierung neun Millionen Peso anbieten für ihre Destroyers — so viel hatte Kolumbien vor Jahren für diese beiden Kriegsschiffe bezahlt. Dass China, um sich der Invasion durch die Japaner zu widersetzen, fieberhaft versuchte, Kriegsschiffe zu erwerben, habe ich erst später erfahren. Dieses Angebot überbrachte ich dem Kriegsminister, der nicht abgeneigt war, die Sache zu erwägen, aber meinte, ich solle mein Angebot erhöhen. Radiotelegramme gingen hin und her; es wurden 10, dann 11, 12, und endlich 13 Millionen geboten! Da brachte der Kriegsminister es vor die Deputiertenkammer, und das Angebot wurde aus Prestige Gründen verworfen mit nur wenigen Stimmen Mehrheit.

Wiederum gefangen und im Kriegsdienst

Beim Ausbruch des Zweiten Weltkrieges bot ich sofort meine Dienste an; und weil der britische Gesandte in Bogotá mir keine freie Passage nach England besorgen konnte, reiste ich über Land nach Caracas, Venezuelas Hauptstadt, wo ein befreundeter Handelsattaché die Sache ins reine bringen sollte. Aber auch ihm gelang es nicht. Zwar machte ich für die Gesandtschaft eine Reise nach der Isla Margarita, um zu untersuchen, ob die Deutschen dort vielleicht ein Oellager für ihre Tauchboote hätten — eine Erkundung, die negativ ausfiel — aber ich erhielt keine weitere Unterstützung.

Fest entschlossen, auf eigene Kosten nach England zu fahren, arbeitete ich noch einige Monate beim Brückenbau und ging im Mai 1940 nach der Insel Curaçao, einer holländischen Kolonie, um dort das sogenannte Speck- und Butterboot aus Neuseeland abzuwarten. Ich wohnte im Oranjehotel, und nach dem Hitler-Einfall in Holland wurde mitten in der Nacht meine Zimmertüre aufgerissen, das Licht angedreht, und ein holländischer Polizist fragte grob: «Bist du Kooyker?» «Gewöhnlich nennt man mich „Herr Kooyker“, sagte ich unmutig. «Mach keine Witze und kleide dich an! Wir gehen nach der Polizei!» In der Meinung, es handle sich bloss um eine Formsache, zog ich meinen weissen Anzug über mein Pyjama an; aber zehn Tage lang hielten sie mich gefangen, bis mir endlich erlaubt wurde, mit der «Tamaroa» nach Eng-

land zu fahren. Die deutschen Unterseeboote waren äusserst betriebsam; wir mussten im Konvoi von Kriegsschiffen fahren, in weitem Bogen um Irland herum, und landeten in Glasgow. Im Kriegsministerium in London musste ich zuerst ein Examen in fünf Sprachen ablegen, und als dies gut ausfiel, wurde ich zu einem General geschickt, der mir eine Zigarette anbot und sagte: «Jetzt werden wir mal sehen, wo wir Sie hinschicken können.» Als er den Bogen mit meinen Personalien durchlas, sah ich, wie seine Brauen sich zusammenzogen, und fragte: «Ist etwas verkehrt?» «Ja, das Jahr Ihrer Geburt.» Da nahm ich ihm den Bogen aus der Hand, änderte das Jahr und machte mich so zehn Jahre jünger. Er lachte höhnisch: «Es ist noch nicht gut, denn ich habe strikten Auftrag, niemand über fünfzig Jahre anzunehmen.»

Vergehlich suchte ich Arbeit als Ingenieur — alles war auf den Krieg zugespielt! Schliesslich landete ich bei der Zensur von Postsachen, weil ich sechs europäische Sprachen beherrschte und ebenso viele Eingeborensprachen genügend kannte, um Briefe zu zensurieren, worunter Papiamento, die Sprache der Insel Curaçao. Diese Arbeit war jedoch nicht nach meinem Geschmack. Fortwährend lief ich nach dem Arbeitsamt, wo man mir endlich das Studium eines Luftschuttkellers in Birkenhead, bei Liverpool, besorgte. Dort bauten wir eine unterirdische Stadt in Schachbrettform, für zehntausend Betten, komplett mit Kantinen und Hospital — acht Kilometer Tunnel.

Gegen Ende des Krieges kam Churchill auf die sonderbare Idee, eine Kommission zu bilden, die aus fanatischen Nazis gute Demokraten machen sollte. Diese Posse reizte mich — ich wollte sehen, was daraus werden würde. Ohne Schwierigkeit wurde ich angenommen, und nach einigen Monaten für Oesterreich bestimmt. Wir wurden ausgerüstet und sollten am nächsten Tage reisen. Da wurde ich zum Chef gerufen, der meinen südafrikanischen Pass mit: «British Subject by annexation» durch einen britischen ersetzen wollte, worin diese anzüglichen Worte natürlich weggelassen werden würden, denn für die Briten hat die Erinnerung an den Krieg mit Transvaal noch immer einen bitteren Nachgeschmack. Als ich mich weigerte, durfte ich nicht reisen und wurde später ohne weiteres entlassen. Da flog ich 1946 nach der Schweiz und Holland, um allen guten Freunden Lebewohl zu sagen, und kehrte nach meinem Adoptiv-Vaterland zurück.

Schluss folgt

NEKROLOGE

† Paul Zigerli, Ing. S. I. A., erlitt während einer von ihm präsidentierten Sitzung der nationalrätlichen Experten-Kommission für die Vollziehungsverordnung zum Eidgen. Gewässerschutzgesetz im Wallis einen Herzinfarkt, an dessen Folgen er am 24. Februar 1956 im Spital von Siders gestorben ist. Paul Zigerli, von Ligerz stammend, wurde am 1. April 1883 in Bern geboren, wo er die Primar- und Sekundarschule absolvierte. Eine anschliessende Lehre als Geometer gab seinem beruflichen Streben die allgemeine Richtung. Rasch absolvierte er das Technikum Burgdorf, das er 1906 mit dem Diplom verliess, um bei Ingenieur Kürsteiner in St. Gallen einzutreten, wo er hauptsächlich zuerst mit dem Kubelwerk und dann mit dem Elektrizitätswerk Andelsbuch beschäftigt war. Dort lernte er den italienischen Unternehmer Ing. F. Bastianelli kennen, in dessen Dienste er trat, um von 1908 bis 1912 die Wasserkraftanlage Gubavica in Duare, Dalmatien, und anschliessend ein zugehöriges Kalkstickstoffwerk auszuführen. Einen durch die politischen Verhältnisse verur-



Bild 24. Marktszene in Kolumbien; in den Säcken, aus Häuten genäht, ist flüssiger Zucker, aus Rohr gekocht



Bild 25. Im Grenzdorf zwischen Mexiko und Guatemala war gerade Kostümfest und die Dämchen liessen sich mit uns photographieren