

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 74 (1956)
Heft: 45

Artikel: Das abenteuerliche Leben eines alten G.e.P.-Kollegen
Autor: Kooyker, L.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-62740>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 21.02.2026

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

Auf Grund der Versuchsergebnisse darf der maximal zulässige Chloridgehalt 10 mg/100 g Hanf nicht übersteigen. Dieser Wert wurde von der Eidgenössischen Materialprüfungs- und Versuchsanstalt in Zürich mit Schreiben vom 8. Juni 1956 bestätigt.

X. Uebereinstimmung unserer Erhebungen mit denjenigen des Auslandes

Als unsere Versuche praktisch abgeschlossen waren, nahmen wir Kenntnis von einem in der Zeitschrift «Eisen- und Metall-Verarbeitung» Nr. 3, Februar 1949, von Ing. Dr. W. Püngel, Hamm (Westfalen), erschienenen Aufsatz. Seine Beobachtungen erstreckten sich auf Förderseile von Bergwerken und Hochöfen, im besonderen auf zwei Seile gleicher Konstruktion, aber verschiedener Herkunft, die gleichzeitig in Betrieb genommen wurden. Die Untersuchung der Fette und Hanfseelen ergab für das Seil A einen hohen Natriumchloridgehalt und demzufolge eine starke innere Korrosion. Das Seil B wies eine hohe Neutralisationszahl, d. h. einen hohen Gehalt an organischen Säuren und wenig Natriumchlorid auf und war sozusagen nicht korrodiert. Diese Ergebnisse bestätigen die unsrigen. Der Aufsatz von W. Püngel schliesst mit der Empfehlung, für die Seilseelen nur Hanf mit einem Chloridgehalt von weniger als 10 mg/100 g (0,01 %) zu verwenden, was auch mit der Auffassung der EMPA übereinstimmt.

XI. Schlussfolgerungen

Die von der Industrie gezeitigten Erfolge bezüglich Erhöhung der Sicherheit und der Lebensdauer der Stahldrahtseile werden kaum rückhaltlos bestehen können, solange die

für die Seilseelen verwendeten Stoffe korrosionsfördernd wirken. Wenn auch die für die Seile bestimmten Stahldrähte und die Imprägnierungsstoffe jeweils eingehenden Untersuchungen unterworfen werden, so kümmert man sich wenig um die Qualität der Hanfseelen. Nun zeigen aber unsere Versuchsergebnisse, dass der Hanf, so wie er verwendet wird, häufig einen Chloridgehalt aufweist, der unter gewissen Bedingungen eine starke Korrosion der Stahldrähte bewirkt. Wahrscheinlich nimmt der Hanf während des Seetransportes Natriumchlorid auf. Man kann sich daher fragen, ob man für die Herstellung der Seilseelen nicht anderes Material — abgesehen von Eisen- oder Stahldrähten — wählen sollte. Es gibt Kunstfasern, wie z. B. Nylon, Orlon, Grilon, die in chemischer Hinsicht absolut neutral sind und die eine bemerkenswerte Zähigkeit und Geschmeidigkeit aufweisen. Immerhin scheinen diese Fasern nicht, wie der Hanf, in der Lage zu sein, Fettstoffe aufzunehmen und behalten zu können, und zudem würde ihr sehr hoher Preis den Herstellungspreis der Seile bedeutend erhöhen.

Demgegenüber bewiesen die durchgeführten Versuche, dass durch genügendes Waschen des Hanfes in Wasser und nachheriges Trocknen dessen Chloridgehalt auf ein ungefährliches Mass gesenkt werden kann. Wenn man die Kosten einer solchen Waschung in Kauf nimmt und die sonst vorzüglichen Eigenschaften des Hanfes in Betracht zieht, so scheint es, dass mit diesem Material, sofern es vorher sorgfältig behandelt und geprüft wird, völlig einwandfreie Seilseelen hergestellt werden können.

Adresse des Verfassers: Technische Kommission des Verbandes Schweiz. Seilbahnen, Davos-Dorf, GR.

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

Fortsetzung von S. 664

Wiederaufbau in Frankreich, 1918—1920

Weil meine Papiere in Deutschland verschwunden waren, verlangte ich vom englischen Generalkonsul einen Pass. Er belächelte meine Behauptung, dass ich in Zürich British Subject geworden sei, und fragte: «Wo bekamen Sie ihren letzten Pass?» — «In Rotterdam.» — Telegraphisch wurde dort angefragt, aber der englische Konsul dort verneinte, mir je einen Pass ausgestellt zu haben. Sofort reiste ich hin, fand den Eintrag in seinen Büchern und bekam den neuen Pass. Arbeit fand ich gleich im verwüsteten Frankreich, aber um ins früher von den Deutschen besetzte Gebiet zu reisen, brauchte man einen Erlaubnisschein des Gouverneurs von Paris. Nachdem ich diesem auseinandergesetzt hatte, wie ich Engländer wurde, höhnte er: «Sie waren also zuerst Holländer, dann Transvaaler und jetzt Engländer, nicht wahr? Non monsieur, je ne donne pas de permis à une personne qui a changé trois fois de nationalité!» Ich plädierte, dass ich an meiner Geburt doch unschuldig sei und den Buren gegen die Engländer geholfen hätte... «Ah, les Bo-ërs!» rief er überrascht. «Warum haben Sie das nicht gleich gesagt?» Und ich bekam meinen Erlaubnisschein.

Die Verwüstung war schrecklich (Bild 21). Von vielen Dörfern und Städtchen waren nur ein paar schwarzfleckige Mauern übrig. Für die Eisenbahn musste ich Notbrücken bauen, mit Aufsehern, die so etwas nie gemacht hatten. Auch fehlte es an Baumaterial. Beim Rückzug der Deutschen hatten die Franzosen nur an «la gloire» gedacht, und die deutschen Holzlager waren alle den praktischen Engländern in die Hände gefallen. Es war sehr schwierig, von ihnen etwas loszukriegen. Da verlangte und bekam ich von meinem Chef einen ganzen Eisenbahnzug und dampfte mit fünfzig Arbeitern und einem Quantum Wein nach dem Holzlager. Der englische Sergeant war jedoch Abstinenz — ohne «special order» dürfe er nichts abgeben. Kurzentschlossen nahm ich ihn mit auf meine Lokomotive zu seinem Major und holte mir dessen Erlaubnis. «But for goodness sake, don't take all!» rief er beim Abschied. Ich kehrte zurück mit einem Zug voller Bauholz und Baracken und wurde zum «Chef de section» der Bahnlinie Cambrai—Péronne—Ham befördert. Weil diese der sogenannten Hindenburglinie folgte, hatte sie am schwersten gelitten. Jedermann arbeitete jedoch mit soviel Freude und Hingabe, dass Wunder verrichtet wurden.

Die Pfarrer gaben das Beispiel. Oft habe ich sie die Messe lesen sehen, stehend unter einem Regenschirm, und eigenhändig reparierten sie Häuser und Kirchen. In Iwuy, einem Dorf bei Cambrai, hatte ich mich in einem dreistöckig-

gen Hause dürtig eingerichtet. Da kam der Pastor und fragte, ob er seine Orgel wegholen dürfe. «Ihre Orgel?» Ja, seine Orgel stand im dritten Stock, wo wahrscheinlich ein Beobachtungsposten gewesen war, und ein musikalischer Soldat hatte sich die Zeit mit Orgelspiel gekürzt. Als er seine Orgel bekam, musste ich ein Gläschen Cognac mit ihm trinken — die Flaschen hatte er in seinem Garten begraben, und die Deutschen hatten sie nicht gefunden! Er hatte aber noch ein anderes Anliegen. Seine Kirche war böse mitgenommen, und ich sollte untersuchen, ob sie abgebrochen werden musste oder repariert werden konnte. Ich konnte ihn mit der Mitteilung erfreuen, dass die Kirche mit relativ geringer Mühe und Kosten wiederhergestellt werden konnte; auch versprach ich ihm die nötigen Materialien. Plaudernd liefen wir der Kirche entlang, und er zeigte mir ein Brettchen, wo — nach ihm — ein Engländer begraben lag. Aber ich kannte diese Bretttchen — die Aufschrift «foul ground» (verdächtiger Boden) deutete an, dass dort eine Zeitbombe lag. Der Pfarrer erschrak gewaltig, aber er wischte einen Augenblick von der Stelle, als meine tapferen Arbeiter die Mine blosslegten und unschädlich machten. Das Uhrwerk der Bombe wurde mir angeboten. Meine Freude darüber war aber von kurzer Dauer. Schon am Abend kam ein französischer Offizier, um es wegzuholen, und trotz allen Bemühungen habe ich meine interessante Kriegsreliquie nie wieder gesehen.

Tätigkeit im Wasserbau in drei Kontinenten

Hatte die «Royal Geographical Society», auf Vorschlag des Gouverneurs von Nyasa, Sir Harry Johnston, mich schon 1913 — auf Grund meiner Entdeckungsreise und meiner Kartographie der «weissen Flecken» auf Afrikas Landkarte — zum «Fellow» gewählt (F.R.G.S.), so wurde ich 1920, bei meiner Abreise nach Niederländisch-Indien, als Oberingenieur der Niederländischen Hafenbaugesellschaft, zum Korrespondenten der «Société des Ingénieurs civils de France» ernannt.

Zu dieser Zeit war die Rede von einer Eisenbahn, welche Port Darwin im Norden Australiens mit dem Bahnsystem im Süden verbinden sollte, und es bildete sich ein Konsortium von europäischen Banken, das diese riesige Eisenbahnlinie ganz auf seine Rechnung bauen wollte, unter der Bedingung, dass ihm eine 50jährige Konzession garantiert würde. Diesen Vorschlag überbrachte ich nach Australien, erhielt aber die stolze Antwort: «Wir werden diese Eisenbahn selbst bauen, mit australischem Gelde und mit australischen Ingenieuren.» Heute, fast vierzig Jahre später, ist erst ein kleiner Teil dieser Eisenbahn gebaut.

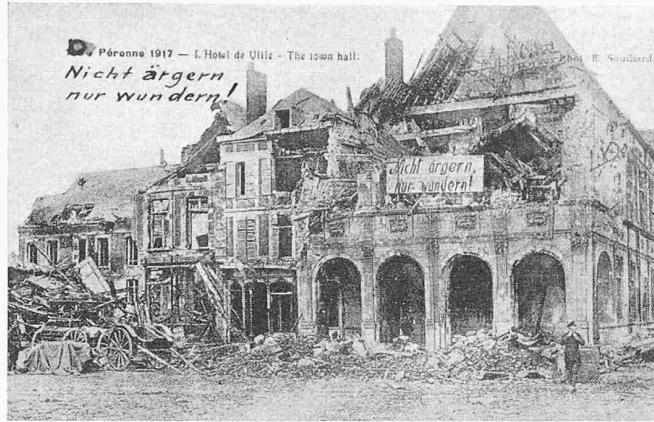


Bild 21. Das Stadthaus von Péronne im Jahre 1917

In Bandoeng (Java), wo ich 1920 bis 1922 wirkte, wurde ich Mitglied des Indo-europäischen Bundes, und von ihm in den Stadtrat gewählt, wo ich sozusagen ein Bindeglied formte zwischen Holländern und Mischlingen (sogenannte Indios, die vollkommen gleichberechtigt sind) einerseits und Malaien und Chinesen anderseits — eine Verbrüderung, die man auch in Südafrika ausprobieren sollte.

Auf der Rückreise nach Europa traf ich in Kairo meinen Gönner Sir Harry Johnston, Gouverneur von Nyasaland, der mich zu meiner Ueberraschung mit den Worten begrüßte: «Ha, da bringt uns das Schicksal gerade den Mann, den wir suchen.» Er war nämlich beschäftigt mit den Plänen für einen Damm im Blauen Nil (Abai), der soviel Wasser führt, dass er beim Zusammenfluss mit dem Weissen Nil, bei Khartum, diesen aufstaut. Ich sollte ein Gutachten über diesen Damm abgeben. Nachdem mir die Nederlandse Maatschappy voor Havenwerken telegraphisch drei Monate Urlaub zugestanden hatte, reiste ich nach dem sagenumwobenen Tana-See, einem Heiligtum der Koptischen Christen (Mutter Maria soll sich nach der Kreuzigung hier niedergelassen haben) und dem Blauen Nil entlang nach Khartum. Mein Befund war, dass ein Damm beim Tana-See viel billiger wäre, aber er würde eben in Abessinien liegen und der englische Damm musste natürlich im Sudan gebaut werden.

Nur ganz kurz war ich 1923 Direktor der Hafenbauten in Mazagan und Mogador, südlich von Casablanca, in Marokko, weil Streitereien zwischen der Baugesellschaft und der französischen Regierung die Arbeiten zum Stillstand brachten. Ich leistete deshalb der Einladung des Paschas von Marakesch Folge, eine Studie für die Bewässerung seiner Länder anzustellen.

*

Schon längst hatte der Regensburger Stadtrat mich eingeladen, einen Plan für einen neuen Donau-Hafen zu studieren und mich am Bau zu beteiligen. Die Inflation in Deutschland war in vollem Gange. Weil ich, durch obengenannte Arbeit, vorläufig nicht abkömmling war, kaufte ich mir schon in Marokko fünf Millionen Mark — in der Meinung, dass die Mark jetzt wohl nicht weiter fallen würde! — um mir einen Anteil in diesem, meiner Ansicht nach vorteilhaften Plan zu sichern. Aber gerade am Tage als ich 1923 nach Deutschland kam, sprang der Preis eines Glases Bier von 15 000 auf 25 000 Mark, und für meine 5 Millionen konnte ich gerade einen Monat leben. Die Mark fiel so rasch, dass die Post nicht nachkommen konnte mit ihren Wertzeichen. Für einen Brief ins Ausland bekam man nicht eine Briefmarke, sondern einen oder zwei Bogen. Diese wurden auf die Rückseite des Umschlages festgeklebt und der Brief in den Bogen eingewickelt. Das Paket war nun zu dick für den Briefkasten, und man legte es einfach daneben auf das Trottoir, wo die Paketchen sich anhäuften. Für den Hafenbau wurde eine Gesellschaft gebildet, wovon Stadtrat Dr. Dittmann und ich Direktoren wurden. Das Studium war gerade fertig — Plan und Kostenberechnung waren gemacht — als ich einen Brief vom Stadtrat erhielt, worin mir nahegelegt wurde, um meine Entlassung einzukommen, weil bekannt geworden war, dass ich im Kriege zu lebenslänglichem Zuchthaus verurteilt worden war — ein guter Freund hatte dies auf dem Gewissen! Der Schachklub bat mich sogar, den Mitgliedern die Ehre anzutun, nicht mehr bei ihren Zusammenkünften zu erscheinen. Aber meine fünf Millionen Mark bekam ich prompt zurück zu dem Kurse, wofür ich sie eingekauft hatte.

Angekelt kehrte ich 1925 Europa den Rücken, um es einmal in Amerika zu versuchen.

In Mittel- und Südamerika, 1925 bis 1939

Der amerikanische Freiheitssinn hatte mich wohl angesteckt, denn ich wollte jetzt selbstständig sein. Der Anfang war nicht schlecht — ich verkaufte der mexikanischen Regierung einen holländischen Bagger. Dabei lernte ich einen Admiral kennen, mit gold-galonierter Kappe, der ein Schulschiff und einige Kriegsschiffe kaufen wollte. «Vergessen Sie aber nicht», sagte er ganz ungeniert, «in den Preis 10 % für meine „Mithelfer“ hineinzurechnen!» Monatelang arbeiteten verschiedene Schiffswerften in Holland und Frankreich an dieser Aufgabe, und als ich die Zeichnungen erhielt, ging ich sofort zum Ministerium. Dort hatten inzwischen sowohl Minister als Admiral gewechselt, und niemand wollte von meinen Plänen etwas wissen.

Als Mitglied des Mexikanischen Ingenieur-Vereins demonstrierte ich (in meinem ersten Vortrag auf Spanisch) dort den Wild-Theodolit. Nachdem viele der Anwesenden — worunter der Minister der Obras Publicas und der Rektor der Universität — sich überzeugt hatten, dass die Zentrierung des Instrumentes ohne Lot und die Ablesung von Horizontal- und Höhenwinkeln vom Standpunkt des Beobachters gemacht werden, und ich diese für sie so verblüffenden Vorgänge an der schwarzen Tafel erklärt hatte, war ich plötzlich umringt von applaudierenden, händeschüttelnden und sogar umarmenden Ingenieuren. Jedermann, der Minister voran, komplimentierte mich und der Rektor versprach, mich vom Senat zum Ehrendoktor ernennen zu lassen. Etwas verblüfft durch diese ungestüme und für mich fast unbegreifliche Begeisterung, dankte ich hocherfreut für die hohe Ehre, worauf dann in dem geselligen Zusammensein nachher wiederholt angestoßen und getrunken wurde. Weil ich meinte, auf das Wort dieser hohen Herren rechnen zu dürfen und gerade ein Bogen der GEP zur Vervollständigung meiner Ingenieur-Tätigkeit vorlag, wurde dieser ausgefüllt und verschickt. Aber ich kannte meine Pappenheimer noch nicht und sollte aufs neue bitter ernst enttäuscht werden. Als keine Bestätigung eintraf, besuchte ich den Rektor, der den Senat vorschob, der ohne Zweifel bald von sich hören lassen würde. Nach einem weiteren Monat war der Rektor verschwunden und der Senatssekretär versicherte, dass nie ein derartiger Vorschlag eingereicht worden war — es war eine verzwickte Höflichkeitsgeste gewesen!

Nun kaufte ich eine Buch- und Papierhandlung, musste aber bald bemerken, dass man mich betrogen hatte und die Buchhaltung gefälscht war — in Handelstransaktionen hatte ich nie eine glückliche Hand. Vielleicht hätte ich das Geschäft doch noch hinaufarbeiten können, aber bei einer der periodisch wiederkehrenden mexikanischen Revolutionen wurde mein Geschäft niedergebrannt und verlor ich alles, was ich besass. Geistig gelähmt, flüchtete ich mich in ein Puppenhäuschen aus Dachpappe im Garten eines meiner Freunde.

Eines Tages wurden in der Zeitung Schauspieler gesucht für den ersten mexikanischen Film, und ich meldete mich sofort. Kaum hatte der Direktor Ojeda mich gesehen, da rief er entzückt aus: «Endlich haben wir unsern Hauptmann gefunden!» Gleich wurde ich engagiert, um als Capitán Leon de Turbera eine Hauptrolle im Film «Conspiracion» zu spielen. Schon am nächsten Morgen um sechs Uhr sollte ich mich im Märchenschloss Chapultepec melden, das durch den enthusiastischen Staatspräsidenten Calles der Filmgesellschaft zur Verfügung gestellt worden war. Ojeda führte mich vertraulich in ein anderes Zimmer und flüsterte: «Erzählen Sie es ja nicht weiter, aber wir haben kein Geld. Unsere Schauspieler arbeiten alle umsonst, mit dem Blick auf Hollywood, wie Sie wohl verstehen.» Ich unterbrach seinen Wortschwall mit der nüchternen Bemerkung, dass die Revolution mich arm gemacht habe, und ich gekommen sei, um etwas zu verdienen,

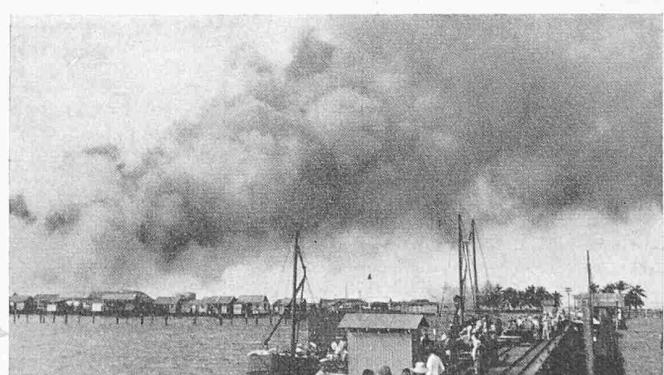


Bild 22. Das Pfahldorf Lagunillas im Maracaibo-See brannte lichterloh

um essen zu können. «Oh, was das anbetrifft, können Sie während den Aufnahmen bei uns speisen. Und Ihr Fall ist so ausserordentlich, dass wir mit Ihnen eine Ausnahme machen werden, aber erzählen Sie es ja nicht weiter!» So spielte ich den Capitán der Leibwache des Vizekönigs, in der ersten Revolution gegen die Spanier, wurde am fünften Tage erstochen, und bekam 25 mexikanische Dollar mit dem Versprechen, im nächsten Film eine noch bessere Rolle und Bezahlung zu erhalten. Ich zog es aber vor, eine Ingenieurstelle bei der Huasteca Oil Co. in Tampico anzunehmen. Ojeda war bitterlich enttäuscht. «Nun verliere ich meinen besten Akteur», klagte er. «Schade! Sie hätten so gute Aussichten in Hollywood!»

Das Unglück verfolgte mich. Die mexikanische Regierung konfiszierte die Petroleumfelder; und als erster Schritt sollte ein Drittel der Angestellten entlassen und durch Mexikaner ersetzt werden. Als Neuangestellter gehörte auch ich zu diesem Drittel. Man gab mir eine freie Passage in einem Tankschiff nach New York — eine herrliche Reise, weil das Meer spiegelglatt war und das mit Öl geladene Schiff so tief im Wasser lag.

In New York wurde ich angestellt von der Gulf Oil Co., die mich nach Venezuela schickte, wo meine Vorträge mit Lichtbildern über die hohe Jagd mich sehr populär machten und sich einer der aufregendsten Vorfälle meines Lebens abspielte. Vom Hauptbüro in Maracaibo wurde ich nämlich nach Lagunillas geschickt, wo Kontore und Wohnzimmer auf einem dreistöckigen Hausboot untergebracht waren, weil das Ufer viel zu morastig war — ein wahrer Treibkasten für Moskitos. Das Dorf, ganz aus Holz, mit Cafés und Tanzhäusern, war deswegen über den See auf Pfählen gebaut, und beim Brand eines Ölbrunnens in der Nähe wurde auch das Dorf vom Feuer ergriffen (Bild 22).

Wir rannten nach unserm Motorboot und waren bereits los vom Schiff, als noch jemand auf mich niederplumpste. Es war mein Freund Mario, der sich entschuldigte mit: «Sei nicht böse, Leon! Dieses ist meine letzte Chance bei Rosita.» Alle brachen in Gelächter aus, denn die pathetische Liebe von Mario für die bildhübsche Tochter des kreolischen Schenkwirtes Varila war eine unerschöpfliche Quelle von — nicht immer diskreten — Witzen und Schwänken. Varila hatte aber viel hochfliegendere Absichten mit seiner Tochter; sie sollte mindestens einen Ingenieur heiraten — ein Schreiberlein wie Mario kam gar nicht in Frage. Tanzte Mario mit Rosita, dann wurde sie unter irgendeinem Vorwand weggeschickt; tanzte ich mit ihr, dann glänzten Varilas Augen, und schwoll ihm die Brust von Vaterstolz.

«Was meinst du mit „deiner letzten Chance“, Mario?» fragte ich. «Ich werde doch jetzt ihr Lebensretter, oder wie?» sagte Mario schwülstig.

Ich glaubte nicht, dass es so ernst sein würde, aber es fehlte in der Tat wenig, so wären wir und die ganze Familie lebendig verbrannt. Das Dach brannte schon, und auf dem Wasser trieb brennendes Öl, welches der Wind unter den Häusern durch um unser Boot spülte, so dass unser zwei stets dieses flammende Zeug mit den Rudern vom Boot abhalten mussten. Der erstickende Rauch war geschwängert mit brennenden, ekelhaft fettigen Fasern, die sich festsetzten auf unsere Kleider, was man erst spürte, wenn sie bis auf die Haut durchgebrannt waren.

Wir halfen Varila und seinen vielen Sprösslingen, Kisten mit Champagner und Likören und alle ihre Kostbarkeiten in das Motorboot zu laden. Aber als nun auch der Fussboden zu brennen anfing, zwangen wir die ganze Familie in das Boot und suchten das Weite. Es war die höchste Zeit — die Borde des Bootes waren glühend heiß.

Auf unserm Hausboot angekommen, dankte Varila uns allen überschwenglich und öffnete gleich eine Kiste Champagner. Nie hatte ich den düsteren Kreolen so fröhlich gesehen. Im Vertrauen erzählte er mir, dass er schon längst hatte fortziehen wollen und genügend Geld auf der Bank hätte. Ich fand dies eine prächtige Gelegenheit, um die Verlobung von Rosita mit ihrem Lebensretter Mario zu feiern. Wie konnte Varila sich in dieser Lage widersetzen? Aber sein Gesicht umwölkte sich — seine Fröhlichkeit war verschwunden. Auf einmal zeigte er grosse Eile, wegzukommen. Er hatte seine Hütte am Ufer und wollte dort vorläufig wohnen. Die Kisten mit Champagner und Likören schenkte er uns «als Vergütung für die verbrannten Kleider», sagte er.

Am nächsten Tag kehrte ich erst spät von meiner Arbeit zurück und machte Toilette für das Abendessen, als Mario hereinstürmte und verzweifelt schrie: «Sie ist fort! Rosita ist verschwunden! Oh, ich werde noch verrückt! Hilf mir doch!» Aber da war nichts zu machen. Offenbar hatte Varila sich leise davongemacht, um anderwärts einen Ingenieur für Rosita zu suchen.

Fortsetzung folgt.

Adresse des Verfassers: Ing. L. Kooyker, 45 Eighth Street, Linden, Johannesburg, Südafrika.

MITTEILUNGEN

Die gute Form. Wie unsere Leser aus verschiedenen Veröffentlichungen der letzten Jahre (SEZ 1949, Nr. 30, S. 414; 1950, Nr. 22, S. 300; 1952, Nr. 27, S. 391; 1954, Nr. 36, S. 525) wissen, hat der Schweizerische Werkbund mit gutem Erfolg eine Aktion unter diesem Titel ins Leben gerufen, die jährlich an der Schweizer Mustermesse die der Marke «die gute Form» würdigen Erzeugnisse kennzeichnet und sie auch in besonderen Ausstellungen dem Publikum vorführt. Das «Werk» bringt im Septemberheft dieses Jahres eine bemerkenswerte Übersicht der neuen ausgezeichneten Gegenstände. Besonders zu begrüßen ist es, dass diese Bestrebungen des Werkbundes unter anderem durch das Warenhaus «Globus» in Zürich aktiv gefördert werden. Dies bedeutet für den Werkbund eine wichtige Anerkennung seiner Bestrebungen, die so oft mit der Behauptung durchkreuzt werden, das Publikum habe kein Verständnis dafür.

Die Einweihung des Kraftwerkes Les Clées an der Orbe der Compagnie Vaudoise d'Electricité fand am 26. September 1956 statt, nachdem der Betrieb mit zwei Gruppen am 21. Juni 1956 aufgenommen worden war. In der Zentrale befinden sich drei vertikalachsige Francisturbinen, die insgesamt 17 m³/s Wasser unter einem Bruttogefälle von 170 m (später 174 m) verarbeiten und je 11 500 PS leisten. Die drei Generatoren sind für je 11 000 kVA bei 13 kV gebaut. Drei Transformatoren zu je 10 000 kVA steigern die Spannung auf 40 kV. Das Tagesausgleichsbecken bei Le Day fasst 240 000 m³, später, bei 174 m Gefälle ohne Aenderung des Stauwehrs 620 000 m³. Die mögliche Jahreserzeugung bei mittlerer Wasserführung beträgt 94 Mio kWh, wovon 51 % im Winter- und 49 % im Sommerhalbjahr.

Motortankschiffe von 1700 t auf dem Rhein. Die Esso AG, Hamburg, liess bei der Gutehoffnungshütte Sterkrade AG, Rheinwerft Walsum, drei grosse Binnenmotor-Tankschiffe bauen, von denen das erste am 6. März 1956 abgeliefert wurde. Es weist folgende Hauptdaten auf: Länge über alles 85,85 m, Breite über Spanten 11,00 m, Seitenhöhe 2,8 m, Tragfähigkeit etwa 1700 t bei 2,8 m Tiefgang. Inhalt aller Tankräume rd. 2000 m³. Das Schiff ist mit zwei Vierakt-Dieselmotoren der Firma Deutz, Typ RBV 6 M 545, mit Aufladung ausgerüstet, von denen jeder 750 PS bei 380 U/min leistet. Näheres findet man in «Strom und See» 1956, Nr. 9.

NEKROLOGE

† **Heinrich Bräm**, Architekt, ist an den Folgen eines Auto-Unfalles, die ihn auf ein langes und schweres Krankenlager warfen, am 13. August verschieden. Geboren am 2. September 1887, hat er sich sein berufliches Rüstzeug in einer ertragreichen Lehrzeit bei den damals bedeutendsten Zürcher Architekten Pfleghard & Haefeli und in der städtischen Gewerbeschule geholt. Eine praktische Tätigkeit in Berlin und Studienreisen in Italien ergänzten seine Berufsbildung, und so konnte er im Jahre 1911 sich mit seinem ältern Bruder Adolf, der bereits im Jahre 1906 in Zürich ein eigenes Architekturbüro eröffnet hatte, zu gemeinsamer Tätigkeit zusammenschliessen, die sich als ausserordentlich harmonische, erfolgreiche Arbeitsgemeinschaft erwies. Auch ohne akademische Studien trug ihn seine starke Begabung rasch in die vordersten Reihen unserer Architekten. So verging fast kein Wettbewerb ohne Erfolg, an dem sich er und sein Bruder beteiligten: Kantonalbank in Chur, Kunstmuseum Basel, Stadthaus und reformierte Kirche in Solothurn, Schulhäuser in Zürich, Obmannamt, Zwinglihaus, Rentenanstalt und Viktoriashaus in Zürich, Kirchen in Frauenfeld, Wollishofen und Altstätten, das Krematorium Nordheim, Bebauungspläne für Zollikon, Egg-Zürich und Wädenswil usw. Auch Wohnkolonien entstanden: die Heimgenossenschaft Zürich, die Wohnkolonie Glattal u. a. Der bedeutendste Bau der Brüder Bräm, die Sihlpost in Zürich, wurde ihnen direkt übertragen, ebenso der Umbau des im Stadtbild bedeutenden Zunfthauses «zum Rüden». Daneben gingen viele kleinere Bauaufgaben einher, wie Wohn- und Geschäftshäuser usw. Also ein voll gerütteltes Mass an Arbeit, das nur in harmonischer Zusammenarbeit mit seinem Bruder bewältigt werden konnte, wobei