Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 113/114 (1939)
Heft: 19

Artikel: Eidgenössisches Luftamt
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-50492

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: 03.07.2025

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

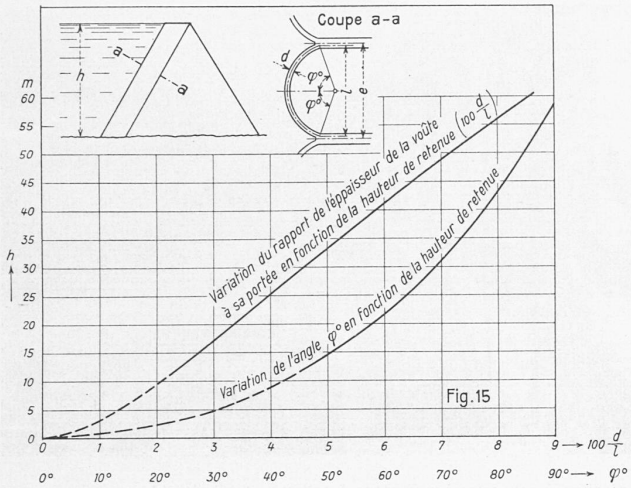

Fig. 15. Variations de l'angle au centre et du rapport de l'épaisseur de la voûte à sa portée, en fonction de la hauteur de retenue

rapport avec sa section. On ne pourra le faire, sans nuire à l'économie de l'ouvrage, que si les épaisseurs sont minces et même très minces. Aussi, ne cachons nous pas notre préférence pour les voûtes de petite portée que nous proposons d'exécuter en gunite. Ce procédé nous permet en effet de suivre de nos yeux la mise en place du béton, de surveiller sa croissance. Comme une voûte en gunite se fissurera moins facilement qu'une voûte en béton, puisque l'adhérence du fer y est meilleure, nous obtenons bien ainsi, si l'on a soin de rendre la surface de la voûte imperméable, la solution qui convient le mieux aux climats rudes.

IV. Le point de vue économique

Un barrage à arches multiples est, dans la plupart des cas, une solution très avantageuse. Nous parlons naturellement d'une œuvre sainement conçue, qui ne copie pas les erreurs commises principalement en Amérique, où les ouvrages sont trop chers, parce que les inclinaisons sont mauvaises et parce qu'ils manquent totalement d'élasticité. Un constructeur américain des plus réputés indique, en effet, qu'avec son système, il réalise une économie de 75 % sur le cube d'un ouvrage gravité. Or nos directives permettent de réduire encore ce cube de 50 %, en changeant peu au coffrage, et en rendant l'ouvrage beaucoup moins sensible à des variations de température.

Eidgenössisches Luftamt

Dem Bericht des Amtes über seine Tätigkeit im vergangenen Jahr entnehmen wir die folgenden Angaben.

Allgemeines. Der Vorentwurf eines Luftfahrtgesetzes ist aufgestellt worden. Das eidgenössische Luftamt war an der 26. Sitzung der internationalen Luftfahrtkommission, die vom 30. Mai bis 3. Juni im Haag stattfand, vertreten. Das Amt hat sich, wie in früheren Jahren, an den Arbeiten der verschiedenen internationalen Kommissionen, die sich mit Luftfahrt befassen, beteiligt. Der Bundesrat delegierte ferner einen Vertreter an die vierte internationale Privatluftrechtskonferenz, die vom 19. bis zum 30. September in Brüssel stattgefunden hat.

Fluglinien. Das Hauptnetz ist das gleiche geblieben wie 1937. Der Winterbetrieb, der 1937/38 nur die Linien Zürich-Stuttgart-Halle/Leipzig-Berlin (Swissair/Deutsche Lufthansa) und Zürich-London (Swissair allein) umfasste, wurde 1938/39 darüber hinaus auf die Linien Zürich-Paris (Swissair/Air France) und versuchsweise auf die Nachtpostlinie der Swissair Basel-Frankfurt ausgedehnt. Erwähnt sei noch, dass der Halt in Halle/Leipzig der Linie Zürich-Berlin ab 1. November 1938 aufgehoben und Stuttgart in direktem Flug mit Berlin verbunden wurde. Der Winterbetrieb wurde teilweise auch auf dem internen Netz eingeführt, indem die Alpar A. G. die Linie Bern-Zürich bis 29. Oktober 1938 betrieb, mit Fortsetzung vom 2. Januar 1939 an.

Technische Kontrolle. Neben der laufenden Ueberwachung der Motorflugzeuge untersteht nun auch die Kontrolle des Segelflugmaterials, die bis anhin dem Ae. C. S. übertragen war, der direkten Leitung des Amtes, wobei die bisherigen regionalen Kontrollorgane des Ae. C. S. beibehalten wurden. Die Kontrolle des Ballonmaterials erfolgt ebenfalls nach Weisungen des Amtes durch die Kontrolleure des Ae. C. S.

Flugpolizei und Ausbildung. Die Bedingungen für die Ausstellung von Pilotenausweisen wurden verschärft. Eine Konferenz der Vertrauensärzte bereinigte die Grundsätze der medizinischen Untersuchung des fliegenden Personals. Die höhere Ausbildung der Sportpiloten wurde nach erweitertem Programm durchgeführt. Auf Anfang 1938 konnte eine erste Nationalequipe schweizerischer Sportflieger gebildet werden. Die Vorbereitungen für den Sportflugfunk wurden weiter gefördert. Die Ausrüstung der Hauptausbildungszentren mit geeigneten Schulungsgeräten steht in Aussicht. Die Ausbildung im Funk erfolgt in Zusammenarbeit mit der Union schweizerischer Kurzwellen-Amateure.

In der flugtechnischen Ausbildungszentrale Bern, die gemeinsam mit der Flugplatzgenossenschaft Bern und dem Ae. C. S. organisiert wurde, konnte die Arbeit aufgenommen werden. In der Abteilung Lehrwerkstätte erhielten mehrere Praktikanten die erste Anleitung im Flugzeugbau (Reparaturen und Bau von Segelflugzeugen). Ferner fand ein erster Kurs für Segelflug-Bauleiter statt. Die Abteilung Segelflugschule führte 12 Weekendkurse für das Lehrpersonal des Segelfluges durch. In der Abteilung Navigationsschule wurde das Zielpeilgerät R 9 weiter erprobt und mit der Durchführung von Trainingstagen für den Flugfunk begonnen. Ebenfalls im Rahmen der Ausbildungszentrale fanden auf dem Platze Bern Schulungsversuche nach neuen Methoden statt, die gute Ergebnisse zeitigten und weiter verfolgt werden (Groundtrainer und einsitziges Leichtflugzeug). Im Interesse des Segelfluges beteiligte sich die Ausbildungszentrale aktiv am Forschungslager Rochers de Naye für alpine Aerologie.

Flugsicherungsdienst. Der Ausbau der Zentralfunkstation Dübendorf wurde fortgesetzt. Die neuen Empfänger sind im Betrieb; die Hochantennenanlage, die ein Hindernis auf der Einflugschneise darstellte, konnte demzufolge entfernt werden. Zwischen Bund und Kanton Zürich wurde eine generelle Vereinbarung über die Teilung der Flugsicherungskosten abgeschlossen. Die Vorarbeiten für die Schaffung einer Peilstation für den Platz Bern, die gleichzeitig als zentrale Ueberwachungsstelle ausgebaut werden soll, wurden gemeinsam mit der Flugplatzgenossenschaft aufgenommen. Die Einrichtung von Ueberwachungs- und Hilfspeilstellen wird in Fühlungnahme mit den Militärbehörden studiert. Die Bereitstellung des notwendigen Materials soll im Rahmen der Arbeitsbeschaffung erfolgen; die Verbindung mit den einheimischen Firmen der Radioindustrie ist aufgenommen. Die politischen Ereignisse des letzten Jahres machten die Vorbereitung einer intensiveren Luftüberwachung in kritischen Zeiten nötig. Die entsprechenden Weisungen wurden gemeinsam mit den militärischen Instanzen ausgearbeitet. Versuche mit einem Ueberwachungspeiler sind auf der Verkehrskontrollstelle Dübendorf im Gange.

Landungsplätze. Infolge der fortschreitenden Bauarbeiten am neuen Rheinhafen Basel musste der Flugplatz behelfsmässig erweitert werden. Für die Beschleunigung seiner Verlegung nach Allschwil wurden die Verhandlungen mit den französischen Behörden fortgesetzt. Der weitere Ausbau des Platzes Genf ist vorbereitet, ebenso die Schaffung eines neuen Flugplatzes in Lausanne-Ecublens. Samaden konnte anfangs 1938 erstmals vorübergehend für den Winterluftverkehr geöffnet werden. In Locarno-Magadino ist mit der Herrichtung der Piste begonnen worden. Für die Instandstellung von Sion sind die Verhandlungen im Gange. Untersucht wurde im fernern die Möglichkeit der Schaffung eines Ausweichplatzes für Bern-Belpmoos.

Altstadtsanierungen in England

Bekanntlich war England früher eines der vom Wohnungselend am schlimmsten heimgesuchten Länder. Erst im Jahre 1919 ist das Wohnproblem seitens des britischen Volkes durch einen tiefgreifenden Sanierungsplan auf breiter Basis in Angriff genommen worden. Die Parole lautete: Abbruch aller verurteilten Liegenschaften und Umzug der Bewohner in neuzeitlich ausgestaltete Siedelungen. Seit 1919 sind denn auch bis heute rund 4 000 000 Neubauten erstellt worden mit Inanspruchnahme von über 270 Mill. £ öffentlicher Gelder. Die Siedelungen sind in der Hauptsache an der Peripherie der Städte errichtet worden; ihre Wohnungen enthalten in der Regel je drei Schlafzimmer, ein Wohnzimmer, ein Badzimmer mit Warmwasser nebst sonstigen modernen sanitären Einrichtungen. Die Häuser sind so gebaut, dass Licht, Luft und Sonnenschein reichlich einströmen können; die düstern und unbehaglichen Wohnräume gehören in England nunmehr grösstenteils der Vergangenheit an. Da sich die Gesamtbevölkerung der Insel auf rund 45 000 000 Menschen beziffert, bedeutet dies, dass von drei Bewohnern je einer ein völlig neues Heim bezogen hat.