Objekttyp: **AssociationNews**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **107/108 (1936)**

Heft 26

PDF erstellt am: **02.06.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Eingegangene Werke; Besprechung vorbehalten:

Zu beachten: Der Umrechnung des RM-Preises deutscher Bücher in Schweizerfranken ist der Faktor 1,4 zu Grunde zu legen für Preise unter 8 RM, hingegen 1,35 für Preise über 8 RM. Dies zur annähernden Orientierung; für die genauen Preise befrage man seinen Buchhändler.

Erfahrungen über Lawinenverbauungen. Im Auftrag der eidg. Inspektion für Forstwesen, Jagd u. Fischerei, bearbeitet von Dr. E. Hess, eidg. Forstinspektor in Bern. 123 Seiten mit 40 Abb. Bern 1936, zu beziehen beim Sekretariat der eidg. Inspektion für Forstwesen, Jagd und Fischerei. Preis kart. 4 Fr.

Graphostatik. Von Dr. Ing. E. H. E. Trefftz, Professor an der T. H. Dresden. 90 Seiten mit 99 Abb. Leipzig und Berlin 1936, Verlag von B. G. Teubner. Preis kart. RM. 6,40.

Etude théorique et expérimentale d'un procédé de mesure des déformations d'une conduite forcée souterraine. Thèse d'agrégation présentée à la Faculté des Sciences de l'Université de Fribourg (Suisse) pour obtenir la «venia legendi» en physique par Edmond Brasey, Dr ès sciences. 84 pages avec 19 fig. Fribourg 1936.

Bericht über Handel und Industrie der Schweiz im Jahr 1935. Erstattet vom Vorort des Schweizer. Handels- und Industrie-Vereins. Erscheint auch in französischer Sprache. Zürich 1936, zu beziehen beim Sekretariat des genannten Vereins. Preis kart. 7 Fr.

Für den Texteil verantwortliche Redaktion:
CARL JEGHER, WERNER JEGHER.
Zuschriften: An die Redaktion der «SBZ», Zürich, Dianastr. 5 (Tel. 34507).

MITTEILUNGEN DER VEREINE

S.I.A. Basler Ingenieur- und Architekten-Verein

3. Vereinsversammlung, 4. November 1936.

Vizepräsident Ing. P. Karlen eröffnet die Versammlung um 20.30 h und begrüsst die 140 anwesenden Mitglieder und Gäste. Zur Veranstaltung ist der Basler Aeroclub eingeladen worden, dessen Mitglieder in großer Zahl der Einladung Folge geleistet haben. Nach dem kurzen Eröffnungswort des Vorsitzenden erhält der Präsident der Sektion, Ing. W. Rebsamen, Direktor der Basler Strassenbahnen, das Wort zu seinem Vortrag:

Die Bedeutung des Basler Flughafens und seiner Platzwahl.

Einleitend wies der Referent auf die ausserordentlich günstige verkehrsgeographische Lage Basels hin, die von jeher für die Entwicklung von Handel und Industrie der Stadt von entscheidender Bedeutung war. Aber auch für das jüngste Verkehrsmittel, die Aviatik, sind die topographischen und meteorologischen Voraussetzungen die denkbar günstigsten; es gilt deshalb, die bevorzugte Stellung Basels auch in bezug auf den europäischen Luftverkehr zu erhalten und zu fördern. Nachdem durch die nun zur Ausführung gelangenden Hafenbauten in Birsfelden der Flugplatz verlegt werden muß, hat Basel das grösste Interesse, dass eine grosszügige Flughafenanlage geschaffen wird.

Ein Flughafen I. Klasse sollte eine kreisrunde Nutzfläche von mindestens 1500 m Durchmesser besitzen, damit bei allen Windrichtungen gegen den Wind gestartet und gelandet werden kann. Um die ganze Peripherie der Landungsfläche sollten nirgends Hindernisse den Winkel von 1:20 in radialer Richtung von der Peripherie ausgehend überragen und zwar bis zu einer Entfernung von etwa 4 km. Das moderne Verkehrsflugwesen verlangt das Vorhandensein von einwandfreien Einrichtungen für die Anpeilung der Flugzeuge bei schlechtem Wetter und die Blindlandung; es bedingt dies in mindestens einer Hauptrichtung eine Hindernisfreiheit in einem vom Zentrum des Flugplatzes ausgehenden Sektor (Peilschneise) mit einem Oeffnungswinkel von rd. 15° über eine Distanz bis zu 30 km. Innerhalb dieses Sektors soll der hindernisfreie Gleitwinkel (Blindlandebake) gegen den Flugplatz 1:40 betragen. Der Boden der Landungsfläche muss genügende Festigkeit besitzen. Ideale Verhältnisse bietet ein kiesiger Untergrund mit guter Humusüberdeckung und kräftiger Grasnarbe.

Von den in Diskussion stehenden drei Projekten «Allschwil», «Hard» und «Bruderholz» erfüllt nur das Projekt «Allschwil» alle vorerwähnten Bedingungen. Nach den Berechnungen von Dir. E. Gutzwiller der Buss A.-G. ergeben sich die totalen Baukosten, einschliesslich des Landerwerbes der 215 Hektaren umfassenden Nutzfläche und der Hochbauten, zu 6,9 Mill. Fr.

Das Projekt «Hard» erfüllt die Bedingungen in bezug auf die Flächenausdehnung nur in der Richtung NW/SO. In der Querrichtung steht nur eine nutzbare Breite von 800 m zur Verfügung. Für den Flugverkehr sind aber vor allem die nur 2,5 km entfernten Erhebungen des Grenzacherhorn, Dinkelberg, Wartenberg von grösstem Nachteil. Die Peilschneise müsste über die Stadt geführt werden, da eine Legung in östlicher Richtung durch das enge Rheintal praktisch unzulässig sein dürfte. Zur Schaffung der Landungsflächen muss der Hardwald ausgerodet werden. Bei einer Nutzfläche von 110 Hektaren betragen die Kosten nach einer ersten Berechnung 6,9 Mill. Fr., die sich aber auf 8,5 Mill. Fr. erhöhen werden.

Beim Projekt «Bruderholz» ist die gesamte Flächenausdehnung noch kleiner (84 Hektaren). Die Idealforderung kann nur in der NS-Richtung mit einer Landepiste von 1400 m erfüllt werden. Die ganze Fläche lässt sich ohne zu hohe Kosten nicht vollständig ausebnen. Die Bodenbeschaffenheit (Lehm) ist ungünstig. Für die beste Richtung der Peilschneise, rheintalabwärts, steht keine genügende Landepiste zur Verfügung. Die Blindlandung auf einem Hochplateau bedeutet wegen der Gefahr des Anfliegens des Hanges ein erhöhtes Gefahrenrisiko. Nach den Berechnungen der Firma W. & J. Rapp betragen die totalen Erstellungskosten 7,65 Mill. Fr. Eine Gegenüberstellung der Erstellungskosten ergibt für die Projekte Allschwil, Hard, Bruderholz ein Verhältnis von 1:2,4:2,8 oder pro Hektare von 32 000:77 000:91 000 Fr.

Das Allschwiler Projekt kann demnach allen künftigen Anforderungen genügen und ist auch in wirtschaftlicher Beziehung den andern Projekten weit überlegen. Nachteilig ist nur, dass ⅔ des Geländes auf französischem Territorium liegen und die Realisierung demnach in erster Linie vom Entgegenkommen Frankreichs abhängt. Es sind zwei Lösungen möglich: Pachtvertrag oder Gebietsabtausch. Die erste Lösung gibt unsichere Eigentumsverhältnisse in Zeiten kriegerischer Verwicklungen, die zweite Lösung ist deshalb unbedingt vorzuziehen. Solange keine Anhaltspunkte vorliegen, dass Frankreich weder die eine noch die andere Lösung als unmöglich betrachtet, scheint es in Anbetracht der grossen Vorteile des Allschwilerprojektes als absolut zwingend, dass schweizerischerseits mindestens der Versuch nach der einen oder andern Richtung gemacht wird.

Die Durchführung des internationalen Luftverkehrs wird immer eine enge Zusammenarbeit aller beteiligten Staaten zur Voraussetzung haben. Eine absolute Unabhängigkeit vom Ausland kann bei Schaffung eines genügend leistungsfähigen Flugplatzes in keinem Falle erreicht werden. In militärischer Beziehung sind alle drei Projekte einander gleichzustellen, da jedem Flugplatz nördlich der Jurakette bei kriegerischen Verwicklungen eine militärische Bedeutung nicht zugesprochen werden kann. Es sollte deshalb bei Beurteilung dieser Frage nicht ausschliesslich auf einen solchen Sonderfall abgestellt werden, da die Kriegszeiten im Verhältnis zu den friedlichen Zeitepochen glücklicherweise zeitlich eine kleine Rolle spielen.

Die Idee, den Basler Flughafen in das Gebiet von Burgfelden-Allschwil zu verlegen, ist nicht neu. Die Aviatik beider Basel hat diesbezügliche Studien bereits mit Aufkommen der Projekte für das Kraftwerk Birsfelden durchgeführt. Mit der Kündigung des jetzigen Flugplatzes zufolge der Erstellung der Hafenanlagen in Birsfelden ist die Platzfrage plötzlich wieder sehr akut geworden, wobei jedoch nur noch vom Hardprojekt gesprochen wurde, mit der Begründung, dass die Behörden es abgelehnt hätten, mit Frankreich bezüglich eines Staatsvertrages zu verhandeln. Es scheint, dass die Flugplatzinteressenten etwas der irrtümlichen Ansicht zum Opfer gefallen sind, dass ein erster ablehnender Bescheid von seiten der eidgenössischen Behörden ein für allemal bestimmend und unabänderlich sei. Die Erfahrung aus andern ähnlichen Fällen lehrt aber, dass die Behörden ein erstes Ansuchen um Intervention bei einem fremden Staat meistens vorerst einmal ablehnen, um sich durch wiederholtes Ansuchen zuerst die Dringlichkeit und Wichtigkeit der Angelegenheit beweisen zu lassen. Nachdem nun von seiten der Basler Regierung ein Gesuch um Aufnahme von Verhandlungen mit Frankreich an den h. Bundesrat eingereicht worden ist, wobei das Hauptgewicht auf die Lösung mit Gebietsabtausch gelegt worden ist, wollen wir hoffen, dass auch die oberste Landesbehörde die Ueberzeugung gewinne, dass in Anbetracht der besonderen Verhältnisse in unserer Grenzecke nur das Allschwilerprojekt eine im Interesse Basels liegende Lösung bringen kann und dass in den bevorstehenden Verhandlungen mit allen Mitteln diese Lösung angestrebt werde.

Mit dem durch Lichtbilder und Pläne reichlich ergänzten Referat konnte der Vortragende die zahlreiche Zuhörerschaft restlos von den Vorteilen des Allschwilerprojektes überzeugen, was auch aus den Voten der Diskussionsredner, Dr. E. Dietschi, Präsident des Basler Aeroklubs, Flugplatzdirektor Koepke und Dr. A. Ehinger, Präsident der Swissair, hervorging. Nachdem noch Ing. Rapp das Bruderholzprojekt an Hand von Plänen und Lichtbildern näher beleuchtet hatte, gaben im Namen des Heimatschutzes Prof. Vischer und Arch. Lodewig, sowie Ing. H. Meyer ihrer Genugtuung Ausdruck, dass mit dem Allschwiler Projekt die Hard gerettet werden kann. In seinem Schlusswort wies dann aber Ing. Rebsamen noch darauf hin, dass im Falle des Scheiterns des Allschwiler Projektes doch mit der Niederlegung des Hardwaldes gerechnet werden müsse, da das Hard-Projekt in verschiedener Hinsicht dem Bruderholz-Projekt vorzuziehen sei.

Schluss der Sitzung 23.15 Uhr.

Der 1. Aktuar: A. Aegerter.

An unsere Abonnenten

Wie üblich, möchten wir Sie hiermit zur Erneuerung Ihres Abonnements einladen. In der Schweiz kann der Betrag durch Postcheckeinzahlung beglichen werden; bis 9. Januar 1937 nicht bezahlte Abonnementsbeträge werden wir durch Nachnahmekarte erheben.

	12 Monate		6 Monate		3 Monate	
	Schweiz	Ausl.	Schweiz	Ausl.	Schweiz	Ausl.
Normale Preise	Fr. 40	50	20	25	10	12.50
S.I.A.- u. G.E.P.-Mitgl.	Fr. 32	40	16	20	8	10

Unsere ausländischen Abonnenten wollen den Betrag auf die ihnen am besten passende Weise entrichten; in Zweifelsfällen hierüber (Devisenschwierigkeiten) geben wir gerne Auskunft.

Zürich, Dianastrasse 5, Postcheckkonto VIII/6110.

Schweizerische Bauzeitung.