

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **127/128 (1946)**

Heft 18: **Schweizer Mustermesse Basel, 4. bis 14. Mai 1946**

PDF erstellt am: **11.09.2024**

### **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.

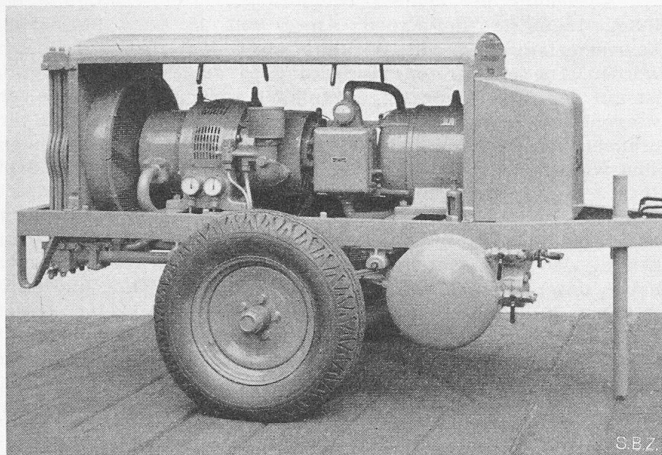


Bild 4. Fahrbarer luftgekühlter Baukompressor von 3,5 m<sup>3</sup>/min Ansaugleistung und Antrieb durch Elektromotor

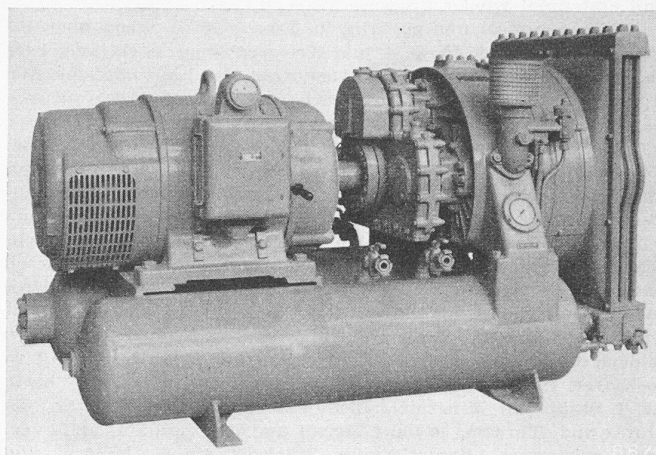


Bild 5. Luftgekühlter Chassis-Kompressor von 4,5 m<sup>3</sup>/min Ansaugleistung mit Leichtmetallgehäuse

Benzinmotoren trat seit etwa 10 Jahren in zunehmendem Masse die direkte Kupplung mit raschlaufenden Dieselmotoren, die trotz höherem Anschaffungspreis eine Senkung der Betriebskosten ermöglichen.

Die besondere Dichte des schweizerischen elektrischen Energieverteilungsnetzes lässt namentlich in den letzten Jahren ohne nennenswerten Kostenaufwand elektromotorischen Antrieb zu, und zwar nicht nur für grössere Bauvorhaben, sondern auch für kurzfristige Arbeiten von wenigen Tagen oder Stunden. Der wassergekühlte Verbrennungsmotor konnte daher durch den luftgekühlten Elektromotor ersetzt werden. Damit lag auch die zweite Entwicklungsstufe für den Kompressorenbau nahe: Den Ersatz der Wasserkühlung des Kompressors durch eine Luftkühlung. Der Wegfall von Kühlwasseranschlüssen oder Kühlwasserrückkühlanlagen bedeutet bei häufigem Standortwechsel der Anlagen eine wesentliche Betriebserleichterung, und bannt überdies jegliche Gefahr des Einfrierens dieser gelegentlich im Freien stehenden oder nur notdürftig überdachten Anlagen.

Dass die vollständige Luftkühlung von Kompressoranlagen eine sorgfältige konstruktive Durcharbeitung voraussetzt, geht wohl am besten daraus hervor, dass hierbei nicht nur eine gewisse Verlustleistung, sondern nahezu die ganze durch die Kupplung übertragene Energiemenge abzuführen ist. Bild 4 zeigt einen in dieser Weise durchgebildeten fahrbaren Elektrokompessor mit 3,5 m<sup>3</sup>/min Ansaugleistung, dessen Luftführung aus dem Schema Bild 2 hervorgeht. Die Erzeugung kalter, genügend entölter und entwässerter Druckluft wird durch die zweistufige Verdichtung mit Zwischen- und Nachkühler gewährleistet. Eine den jeweiligen Bedürfnissen entsprechend einstellbare Aussetzerregulierung passt selbsttätig die Fördermenge dem Verbrauch an und ermöglicht so einen absolut wartungslosen Betrieb während der Arbeitszeit auf der Baustelle.

Für eine etwa 30% grössere Leistung ist die in Bild 5 gezeigte, leicht transportable Chassisanlage gebaut, ebenfalls mit vollständiger Luftkühlung, wobei das Doppel-Druckluftreservoir zur Chassisstruktur herangezogen ist. Trotz der grösseren Leistung konnte diese Gruppe durch die besondere Anordnung der Kompressorzylinder noch gedrängter gebaut werden. Wie Bilder 3 und 6 zeigen, sind hier zwei Niederdruck- und ein Hochdruck-Zylinder parallelaxig in ein verripptes Leichtmetallgehäuse

zusammengefasst. Der Antrieb der drei Rotoren erfolgt über ein vorgelagertes Getriebe mit zentraler Antriebswelle, die gleichzeitig den Kühlluftventilator trägt. Vom gleichen Kühlluftstrom werden auch die Rohrbündel des Zwischen- und Nachkühlers bestrichen. Durch diese Konstruktion wurde bei kleinstem Raumbedarf ein minimales Gewicht erreicht, es beträgt einschliesslich der elektrischen Apparatur nur noch 3 kg pro m<sup>3</sup> stündlicher Ansaugmenge.

## MITTEILUNGEN

**Wieder Rheinschiffahrt bis Basel!** «Es war ein feierlicher Augenblick, als am Montag, den 29. April, um die Mittagsstunde, in strahlendem Sonnenschein und empfangen von Böllerschüssen, wehenden Flaggen an den Hafengebäuden und winkenden Menschen auf beiden Ufern, sechs grosse Rheinschiffe in langsamer Fahrt in den Kleinhüninger Hafen einliefen, um seit langer Zeit

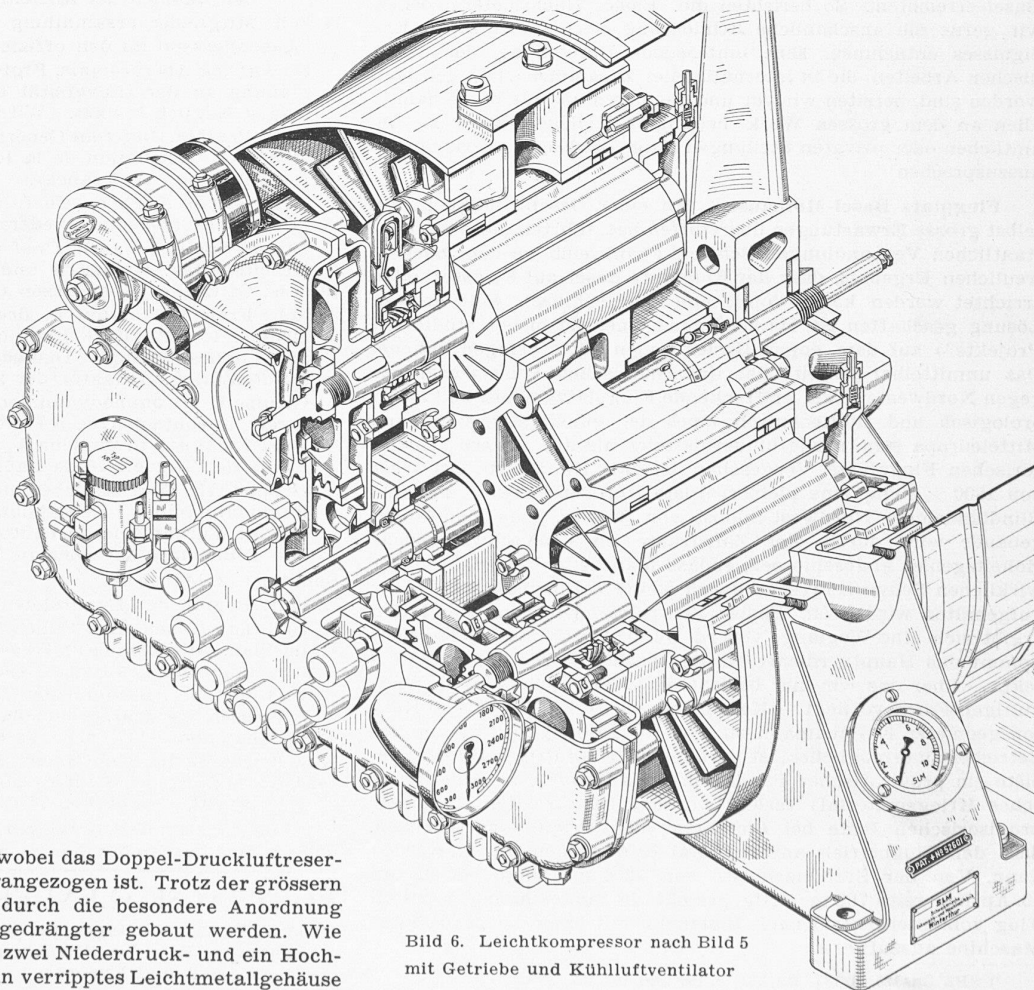


Bild 6. Leichtkompressor nach Bild 5 mit Getriebe und Kühlluftventilator

zum erstenmal wieder grössere Warenmengen in direkter Fahrt vom Meere her zu uns zu bringen. Damit ist — wenn auch bis jetzt die wegen der Wracks und Kriegsschäden noch unsichere Fahrtrinne nur ein teilweises Ausnutzen der Lademöglichkeiten erlaubt — Basel wieder zum «Meerhafen» geworden, der mit sich ständig steigenden Zufuhren rechnen darf. Zum Empfang dieser mächtigen Boten des Welthandels hatten sich Vertreter der Behörden und eine Anzahl geladener Gäste in den Kleinhüninger Hafenanlagen eingefunden, die mit dem «Rhyblitz» den langerehnten Ankömmlingen eine Strecke weit entgegenzuführen, um bei ihrem Einlaufen ganz dabei sein zu können. Als eindrücklicher Gegensatz zu der in den wimpelgeschmückten, sauberen Kähnen sich zeigenden Gegenwart lagen da und dort am Ufer noch die Trümmer und Mauerreste, wie sie die Vergangenheit hinterlassen hat. Aber die Schiffe zogen unberührt an diesen Bildern der Zerstörung vorbei, um ihren für unsere Wirtschaft so kostbaren Inhalt in die Schweiz zu bringen. Die «Basel» hatte 420 t Stahl und Mineralöl, die «Expres 35» 260 t Hafer, die «Jura» und «Thrazia» je 400 t Heizöl und die «Viamala» und «Verbano» zusammen 1400 t Getreide, Stückgüter sowie Mineral- und Schmieröl an Bord. Unter den bei ihrer Ankunft anwesenden Persönlichkeiten befanden sich die Regierungsräte G. Wenk, Dr. P. Zschokke (Basel) und Dr. H. Gschwind (Baselland), der französische Konsul Leautier, der holländische Generalkonsul C. Haesig und der belgische Konsul E. Pobé, ferner eine französische Delegation unter Führung von Direktor Brousse der Vereinigten französischen Rheinreedereien mit dem Hafendirektor von Strassburg, Graff, Commandant Trichet und dem Chefingenieur des Kraftwerks Kembs, Domenjoud, Direktor A. Schaller vom Rheinschiffahrtsamt, Oberinspektor Meyer der SBB, Dr. Ad. Ryniker, Direktor des Eidgenössischen Seeschiffahrtsamtes, Ingenieur E. Schnitter, sowie die Direktoren sämtlicher Reedereien und Hafenniederlassungen von Baselstadt und Baselland. Beim offiziellen Empfang im Stadtcasino sprach Regierungsrat G. Wenk im Namen der Schiffahrtsdirektion sein Bedauern darüber aus, dass Direktor N. Jaquet in dieser Stunde nicht anwesend sein konnte, und brachte allen, die am Zustandekommen dieses schönen Erfolges beteiligt waren, den Dank der Basler Regierung zum Ausdruck. Später kam noch ein weiteres Rheinschiff im Hafen an, womit an diesem glücklichen Tage sieben Schiffe — fünf schweizerische, ein holländisches und ein französisches — Basel erreichten. So berichten die «Basler Nachrichten», denen wir gerne die anschauliche Schilderung des denkwürdigen Ereignisses entnehmen. Eine umfassende Darstellung der technischen Arbeiten, die in internationaler Zusammenarbeit geleistet worden sind, bereiten wir vor und begnügen uns für heute damit, allen an dem grossen Werk beteiligten Kollegen, seien sie in amtlichen oder privaten Stellungen tätig, Dank und Anerkennung auszusprechen!

**Flugplatz Basel-Mülhausen.** Mit einer Geschwindigkeit, die selbst grosse Erwartungen übertroffen hat, führten die zwischenstaatlichen Verhandlungen Schweiz-Frankreich zu dem hoch erfreulichen Ergebnis, dass der Flugplatz Basel auf Elsässerboden errichtet werden kann, womit eine flugtechnisch weit bessere Lösung geschaffen ist, als sie irgend eines der bisher studierten Projekte<sup>1)</sup> auf dem engen Basler Boden hätte bringen können. Das unmittelbar jenseits der linksrheinischen Schweizergrenze gegen Nordwesten sich erstreckende Flugplatzgelände soll meteorologisch und flugtechnisch eines der günstigsten von ganz Mitteleuropa sein, sowie hindernisfreier als alle andern schweizerischen Flugplätze. Vorgesehen ist eine Hauptpiste Ost-West von 1800 × 50 m, eine kleinere Piste Nordost-Südwest und eine Blindlandepiste Nordwest-Südost von 2200 m. Das Empfangsgebäude wird durch eine Zollstrasse an das schweizerische Hoheitsgebiet angeschlossen, sodass man beim Ueberfahren der wirklichen Schweizergrenze durch keine Zollformalitäten mehr aufgehalten wird; vom Basler Zentralbahnhof zum Flughafen ergibt sich eine Weglänge von rd. 6 km. In technischer Hinsicht kommt das Hauptverdienst an der raschen Förderung des Projekts — über das wir hier berichten werden, sobald es in endgültiger Form vorliegt — Kantonsingenieur E. Schaub und Kantonsgeometer E. Bachmann zu. Um die sofortige Aufnahme des Betriebes zu ermöglichen, ist parallel zur zukünftigen Blindlandepiste ein provisorischer Pistenbelag aus Stahlblech (amerikanisches Kriegsmaterial) verlegt worden. Die Arbeiten an dieser provisorischen Piste bei Blotzheim sind soweit vorgeschritten, dass der Flugbetrieb anfangs Mai 1946 aufgenommen werden kann. Von der Stahlblechpiste von 1200 m Länge waren am 15. April bereits 700 m fertig gestellt, die ausreichten, den ersten Flug vom Sternenfeld nach Blotzheim mit einer Leopard-Moth-Maschine auszuführen.

<sup>1)</sup> SBZ Bd. 120, S. 132; Bd. 121, S. 156 und Bd. 122, S. 82.

**Aufhebung der Zementrationierung.** Durch Verfügung des Kriegs-Industrie- und Arbeits-Amtes vom 18. April 1946 ist die Zementrationierung mit Wirkung ab 1. Mai 1946 aufgehoben worden. Die eingetretene Besserung in der Zementversorgung ist auf den Import von Magerfeinkohle zurückzuführen, die vorwiegend von den Zement-, Ziegel- und Backsteinfabriken verbraucht werden kann. Abgabe und Bezug von Portlandzement sind wieder frei. Die Verfügung Nr. 5 des K. I. A. A. vom 8. Sept. 1942 betr. Abbruch von Bauten bleibt aber weiterhin in Kraft: Gesuche um Bewilligung des Abbruchs von Bauten sind wie bis anhin der Sektion für Baustoffe einzusenden. Durch die Aufhebung der Zementrationierung fällt die Verpflichtung, Bauvorhaben unter Vorlage von Plänen anzumelden, dahin und da in Zukunft infolgedessen die entsprechenden Unterlagen fehlen, kann auch die Zuteilung von Ziegeleiprodukten, Kalksandsteinen, Zementsteinen, Tuffsteinen usw. nicht mehr weitergeführt werden. Die am 2. Februar 1945 herausgegebene Weisung über die Abgabe von Bausteinen und Bedachungsmaterialien trat daher mit dem 1. Mai 1946 ebenfalls ausser Kraft.

**Persönliches.** Ing. Max Schnyder in Burgdorf tritt nach 40-jähriger Lehrtätigkeit am Technikum von seinem Amt zurück. Aus diesem Anlass findet Samstag, 11. Mai um 14.30 h im Hotel Guggisberg in Burgdorf eine Feier statt. — Nach dem Tode von Ing. J. Huber (s. Bd. 126, S. 73\*) führt sein Geschäftspartner der ehemaligen Firma Huber & Lutz das Ingenieurbureau für Wehranlagen und automatische Regulierwerke weiter unter der Firma A. V. Lutz & Cie., Zürich. — Prof. Dr. F. Wahlen, E. T. H., ist von der medizinischen Fakultät der Universität Zürich mit der Verleihung des Dokortitels h. c. geehrt worden.

Für den Textteil verantwortliche Redaktion:

Dipl. Ing. W. JEGHER, Dipl. Masch.-Ing. A. OSTERTAG  
Zürich, Dianastr. 5. Tel. 23 45 07

## VLP SCHWEIZERISCHE VEREINIGUNG FÜR LANDESPLANUNG

### 2. Mitgliederversammlung, 11. und 12. Mai 1946 in Neuchâtel Samstag, 11. Mai 1946

10.00 h: Freie Besichtigung der Ausstellung schweizerischer Planungsarbeiten, aufgebaut vom Zentralbureau V. L. P., in den Räumen der Ancienne Chancellerie des Kantons.

14.30 h: Mitgliederversammlung im Grossratssaal des Schlosses.

Anschließend an den offiziellen Teil sprechen:

Sir *Patrick Abercrombie*, Professor für Städtebau und Landesplanung an der Universität London: «Replanning of war-damaged English towns». (Wird ins Französische übersetzt.)

M. A. *Prothin*, Directeur Général de l'Urbanisme, de l'Habitation et de la Construction de la République Française, Paris: «La reconstruction en France».

Arch. *C. van Eesteren*, Chef des Stadtplanbureau Amsterdam: «Der niederländische Wiederaufbau».

Dir. *E. Speiser*, Baden, Chef des Eidg. Kriegs-Industrie- und Arbeitsamtes: «Industrie und Landesplanung».

19.00 h: Offizielles Abendessen im Casino de la Rotonde.

20.30 h: Freie Diskussion in drei Gruppen im Casino.

Gruppe I: «Möglichkeiten der Aufklärung und Erziehung zur Landesplanung». Diskussionsleiter: Arch. *E. F. Burckhardt*, Zürich, Redaktor der Zeitschrift «Plan».

Gruppe II: «Comment animer les groupes régionaux et renforcer le contact avec les membres». Diskussionsleiter: Arch. *Jean Tschumi*, professeur à l'Ecole d'architecture et d'urbanisme de l'Université de Lausanne.

Gruppe III: «Die Mitarbeit des Ingenieurs bei der Orts- und Regionalplanung». Diskussionsleiter: Ing. *A. Bodmer*, Chef du service d'urbanisme du canton de Genève.

Die Teilnehmer sprechen in ihrer Muttersprache.

Sonntag, 12. Mai 1946

8.30 h: Beginn der Exkursionen, unter kundiger Führung.

a) Stadt Neuenburg. Fahrt mit der Drahtseilbahn zum Crêt du Plan. Anwendung und Auswirkung des Plan directeur und der Bauordnung auf die Gestaltung der Stadt.

b) Colombier. Studium der Entwicklung des Dorfes und des Schlosses, Verkehrsprobleme, Uferschutz.

c) Chaumont (1175 m). d) Estavayer (mit Dampfboot).

12.30 h: Rückkehr nach Neuenburg, Mittagessen.

14.30 h: Abfahrt des Schiffes über den See und durch den Broyekanal, Besuch von Murten.

Alle Einzelheiten bezüglich Organisation sind zu erfahren beim Zentralbureau der V. L. P., Kirchgasse 3, Zürich, Tel. 24 17 47.

## VORTRAGSKALENDER

10. Mai (Freitag) Ortsgruppe Zürich des SWB. 20.15 h Zunfthaus Schmidlen. Prof. Dr. *S. Giedion*: «Probleme der Mechanisierung in Amerika und Europa».