

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 66 (1948)
Heft: 15: Schweizer Mustermesse Basel, 10.-20. April 1948

Artikel: Aufruf zu Mustermesse
Autor: Wenk, G. / Brogle, Th.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-56700>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 02.04.2025

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

Aufruf zur Mustermesse

Die diesjährige 32. Schweizer Mustermesse vom 10. bis 20. April wird eine abermalige und sehr bedeutsame Weiterentwicklung aufweisen, und zwar sowohl hinsichtlich der Grösse als auch der Fülle des Angebots und seiner Formgebung. Im äusseren Messebild zeigt das fertiggestellte Hochhaus¹⁾, dass wiederum viel Arbeit aufgewendet und grosse finanzielle Opfer nicht gescheut wurden, um dem immer noch steigenden Platzbedarf wenigstens wieder zu einem Teile entsprechen zu können. Eine weitere Vervollkommnung ist auch wieder in der Uebersicht des Musterangebotes erreicht worden, indem mit dem Bezug der neuen Ausstellungsräume im Hochbau einige Fachgruppen umplaziert und neu gegliedert werden konnten.

Basel, Mitte März 1948

SCHWEIZER MUSTERMESSE

Der Präsident: Ständerat G. Wenk

Der Direktor: Prof. Dr. Th. Broglio

¹⁾ Vgl. SBZ 1947, S. 191, Bild 1: das neue Hochhaus ist dort bezeichnet mit IIB; es entspricht genau dem Neubau IIIb von 1947, S. 194* jener Nr.

Die Entwicklung der elektrischen Aufzüge in den letzten Jahren

DK 621.34 : 621.876

Von Ing. OTTO BLASER, Emmenbrücke

Waren- und Personenaufzüge sind im Zuge der allgemeinen Entwicklung der Technik immer leistungsfähiger, betriebsicherer und komfortabler geworden. Die Leistungssteigerung wurde hauptsächlich durch höhere Fahrgeschwindigkeiten erzielt. Diese stellen an alle Einzelteile erhöhte Anforderungen. Nachstehend sollen die hierdurch nötig gewordenen Neukonstruktionen beschrieben werden, die von der auf diesem Gebiet führenden Firma Aufzüge- und Elektromotorenfabrik Schindler & Cie., AG., Luzern, in den letzten Jahren eingeführt worden sind.

1. Die automatische Feinabstellung

Die in voller Fahrt befindliche Kabine unterbricht in der Nähe der Haltestelle durch Betätigen von Kontakten den Steuerstrom. Dadurch schaltet der Motor aus, die Bremse fällt ein und die Kabine hält nach Zurücklegen des Bremsweges an. Naturgemäss hängt der Bremsweg von der Last in der Kabine ab, da die Bremskraft konstant ist. Daher ergeben sich bei fester Lage des Auslösekontaktes je nach der Last verschiedene Haltestellungen. Bei kleinen Fahrgeschwindigkeiten kann diese Ungenauigkeit in Kauf genommen werden; bei grossen Geschwindigkeiten werden die Fehler unzulässig gross, wie Bild 2 zeigt. Stärkeres Bremsen ergibt wohl kleinere Fehler, führt aber zu stossweisem Anhalten.

Um genau bodenebenes Anhalten zu erzielen, lässt man den schnellaufenden Aufzug kurz vor den Haltestellen in eine kleinere Einfahrgeschwindigkeit übergehen. Man wählt diese

Geschwindigkeit bei Warenaufzügen zu 0,1 m/s, bei Personenaufzügen zu 0,25 m/s.

Das von der Firma Schindler, Luzern, verwendete, patentierte Feinabstellsystem besteht aus einer Kaskadenschaltung von zwei Antriebsmotoren, die nach dem Schema Bild 3 geschaltet sind. Der als Schleifringmotor ausgebildete Hauptmotor MH arbeitet beim Anfahren und bei voller Fahrt allein, da der automatische Schalter RJ geschlossen ist. In der Nähe der Haltestelle öffnet RJ, worauf der als vielpoliger Käfiganker motor gebaute Hintermotor MK vom Rotor MH Strom erhält. Beide Motoren sind durch die Schneckenradwelle der Aufzugmaschine, Bild 1, zwangsläufig miteinander verbunden. Die Einfahrgeschwindigkeit beträgt

$$V_1 = \frac{p}{p + p_1} V$$

wobei V die grosse Fahrgeschwindigkeit, p die Polzahl des Hauptmotors und p_1 die des Hintermotors bedeuten. Wählt man z. B. $p = 4$ und $p_1 = 20$, so ist $V_1 = \frac{1}{6} V$.

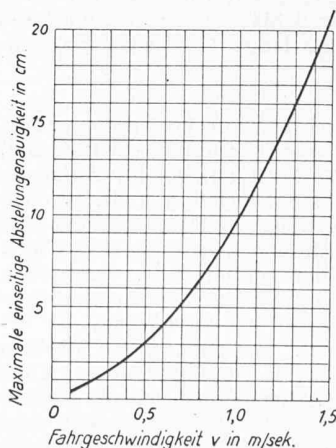


Bild 2. Abstellgenauigkeit in Abhängigkeit der Fahrgeschwindigkeit

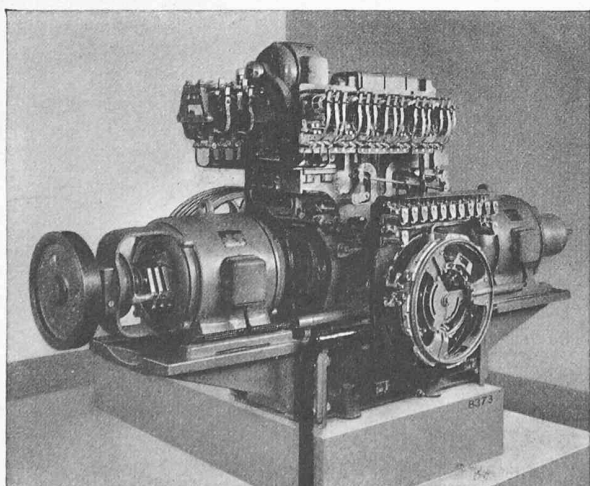


Bild 1. Aufzugmaschine mit Feinabstellung durch Kaskadenschaltung

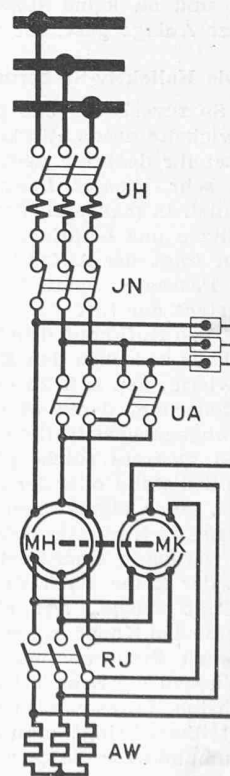


Bild 3 (rechts). Schema der Kaskadenschaltung
 AW = Automatischer Anlasser
 JH = Hauptschalter
 JN = Notenschalter
 MH = Hauptmotor
 MK = Kaskadenmotor
 RJ = Einschalterschütz
 UA = Umschaltapparat