

# Mitteilungen aus der Industrie

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Protar**

Band (Jahr): **9 (1943)**

Heft 1

PDF erstellt am: **19.09.2024**

## **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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*  
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, [www.library.ethz.ch](http://www.library.ethz.ch)

<http://www.e-periodica.ch>

# Verfügung des Eidg. Militärdepartementes betreffend Regelung des Strassenverkehrs bei Fliegeralarm im Zustand der bewaffneten Neutralität (Vom 9. November 1942)

Das Eidg. Militärdepartement,  
gestützt auf Art. 21 der Verordnung vom 18. September  
1936 betreffend Alarm im Luftschutz,

verfügt:

Abschnitt «B. Fliegeralarm» der Verfügung des Eidg. Militärdepartementes vom 5. Oktober 1937 betreffend die Regelung des Strassenverkehrs im Luftschutz wird während des Zustandes der bewaffneten Neutralität durch folgende Bestimmungen ersetzt:

## Art. 1.

Das Verbot zum Verlassen der Strasse und zum Aufsuchen von Schutzräumen bei Fliegeralarm fällt bis auf weiteres dahin. Der Bevölkerung wird aber dringend empfohlen, bei Fliegeralarm und überall da, wo ohne solchen die Fliegerabwehr in Aktion tritt, die Strasse zu räumen und Deckung zu suchen.

## Art. 2.

Wer im Freien verbleibt oder sonst das in Art. 1 an-  
geratene Verhalten missachtet, läuft Gefahr, von Split-

Bern, den 9. November 1942.

tern oder Geschossen der eigenen Fliegerabwehr, von abstürzenden Flugzeugen, irrtümlich abgeworfenen Bomben oder von geschleuderten Trümmern getroffen zu werden.

## Art. 3.

Starke Ansammlungen sind unter allen Umständen zu vermeiden.

Bei Alarm im Gang befindliche öffentliche Veranstaltungen, wie Konzerte, Theater usw. brauchen nicht unterbrochen zu werden. Werden solche Veranstaltungen während des Alarmzustandes beendet, so wird empfohlen, die Räumung ohne Gedränge, nach und nach, vorzunehmen.

## Art. 4.

Die Abteilung für passiven Luftschutz erlässt im übrigen die notwendigen Ausführungsbestimmungen.

## Art. 5.

Diese Verfügung tritt am 9. November 1942 in Kraft.

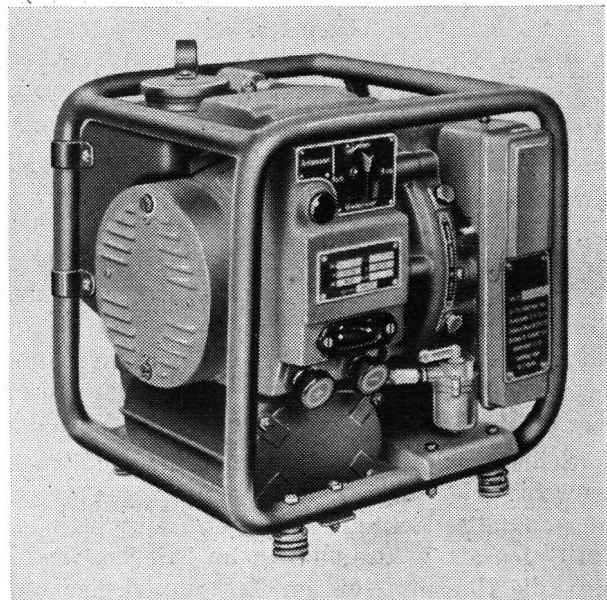
Eidgenössisches Militärdepartement:  
Kobelt.

## Mitteilungen aus der Industrie

### Ein neues Notstromaggregat

Der Bedarf an Kleinstmotoren für stationäre Zwecke verschiedener Verwendungsbereiche ist gross und bisher praktisch ungedeckt. Hierzu wurde nun ein neuer Motor entwickelt. Es ist ein Zweitaktmotor mit Umkehrspülung, der zunächst mit einem Generator gekuppelt geliefert wird, aber jederzeit auch zu anderen Antriebszwecken verwendet werden kann. Das wesentliche für die Planung war, den Platzbedarf und Gewichtssatz möglichst gering zu halten. Das ist bei dem Gesamtausmass von  $350 \times 225 \times 320$  mm und einem Gewichtssatz von nur 23,7 kg erreicht. Der Motor hat eine Bohrung von 32 mm, einen Hub von 40 mm und leistet 0,9 PS bei einer normalen Drehzahl von 480 U/min. und einer Verdichtung von 1:6,5. Der Zylinder des Motors ist hängend angeordnet, um eine möglichst gedrängte Gesamtanordnung zu erreichen.

Die Kurbelwelle läuft auf zwei Kugellagern und besteht aus zwei Teilen; Antriebswellenzapfen, Hubscheibe und Pleuellagerzapfen bilden den einen Teil, die zweite Hubscheibe mit dem kürzeren Wellenzapfen den zweiten Teil der Kurbelwelle. Verbunden sind sie, wie bei allen DKW.-Motoren, durch hydraulisches Zusammenpressen ohne weitere Verbindungssicherung. Der Zylinderkopf wird ohne Dichtung aufgesetzt und von drei Stehbolzen gehalten. Der kleine Zylinderkörper weist sogar abnehmbare Ueberströmkanaldeckel auf, um eine sorgfältige Bearbeitung zu gewährleisten. Die Verrippung ist reichlich bemessen, so dass der Motor auch jeder Dauerbelastung wärmetechnisch gewachsen ist.



Das Kraftstoffluftgemisch wird in einem Graetzin- bzw. Solex-Kleinvergaser mit einem Rundschieber als Drosselorgan aufbereitet. Die Steuerung des Vergasers ist durch Handhebel und Nockenscheibe in drei Stellungen, Anlauf, Betrieb und Ab zu verändern, wird aber während des Betriebs durch einen vom Motor angetriebenen Drehzahlregler ausgeführt, der der all-

gemeinen Bauart mit zwei federbelasteten Fliehgewichten entspricht. Sehr gut ist die Anordnung des Reglergestänges gelöst, das man in den Geräuschdämpfertopf verlegt hat, um Platz zu sparen. Das gross dimensionierte Luftfilter ist leicht zugänglich. Für den Kaltstart ist eine federbelastete Luftdrossel vorgesehen, so dass also Bedienungsfehler durch Nichtausschalten der Starthilfe unmöglich werden. Die Düsen sind durch Aussparungen in der Grundplatte leicht zugänglich.

Der Zündstrom wird durch einen Spezialmagnet erzeugt. Das Schwungrad ist als doppelseitiger Ventilator ausgebildet, der also sowohl für die Kühlung des Motors wie die der Lichtmaschine sorgt.

Von einem auf der Kurbelwelle angeordneten Zahnrad wird ein grosses Zwischenrad angetrieben, das gleichzeitig als Starterrad benützt wird. Von diesem aus werden der Magnet und der Regler angetrieben. Das Rädergehäuse ist als getrennter Schmierraum ausgebildet. Der Start des Motors erfolgt mit Handkurbel oder aber durch elektrischen Start, da der Generator

als Dynastart ausgebildet ist. Der Tankinhalt beträgt  $2\frac{1}{4}$  Liter und reicht für drei Betriebsstunden.

Der Generator ist eine Nebenschlussmaschine mit einer Normalleistung von 12 Volt, 33,5 Amp., also etwa 350 Watt. Die Spitzenleistung beträgt etwa 400 Watt. Für die Wartung und Kontrolle des Generators wurden die neuesten Erfahrungen aus der Praxis verwendet. Der Brückenausbau zur Kontrolle von Kollektor und Bürsten, die Auswechslung der Bürsten und ihre Einstellung ist ausserordentlich rasch durchzuführen. Der Strom kann sowohl mit Steckkontakt wie mit Anschlusskabel abgenommen werden. Das Aggregat ist durch besondere Abschirmung und Siebketten voll entstört.

Der Lademaschinensatz bestreicht infolge seiner günstigen Bauausmasse und seines kleinen Baugewichts einen ausserordentlich grossen Sektor von verschiedenartigen Verwendungsmöglichkeiten, die bisher dem ortsgebundenen elektrischen Anschluss oder einem grösseren unhandlicheren Antriebssatz vorbehalten bleiben mussten.

## Kleine Mitteilungen

### Schadenersatz für die Bombenschäden in Zürich.

Die Direktion des Innern des Kantons Zürich teilt mit: Das Eidg. Politische Departement gibt bekannt, dass die britische Regierung Ersatz für die bei der Bombardierung vom 22./23. Dezember 1940 in Zürich eingetretenen Schäden geleistet hat. Gemäss Bundesratsbeschluss vom 28. Februar 1941 sind an die Schäden durch Bund und Kanton vorschussweise bereits 80 % vergütet worden; soweit es sich um Gebäudeschäden handelte, wurden sie, gestützt auf das zürcherische Gesetz über die Gebäudeversicherung, in vollem Umfange ersetzt. Nachdem die britische Regierung Schadenersatz geleistet hat, können nunmehr auch die noch offenen 20 % der Ersatzansprüche zur Auszahlung gelangen.

### Grossangriffe.

(Aus dem Bericht des Gauleiters von Köln.)

	Stadtgebiet	Nachbargebiet
Sprengbomben . . . . .	959	388
Stabbrandbomben . . . . .	112'000	38'317
Phosphorbrandbomben oder Kanister . . . . .	565	?
Luftminen . . . . .	9	11

(Zum grössten Teil viermotorige Maschinen allerneuester Bauart.)

Ausmass der Schäden:

- Tote 486, davon getötet: 1. in Luftschutzräumen 181, 2. ausserhalb derselben 305, hiervon 58 Flabsoldaten.
- Verletzte: 1. Schwerverletzte 531, 2. Leichtverletzte 4496, davon innerhalb der Luftschutzräume 1410, ausserhalb der Luftschutzräume 3617.
- Sachschäden (hier sind reine Glasschäden sowie Dach- und Gebäudeschäden kleineren Umfanges nicht inbegriffen):

	Total zerstört	Schwer beschädigt	Leicht beschädigt
1. Wohnhäuser . . . . .	3'330	2'090	7'818
Wohnungen . . . . .	13'010	6'360	22'270
Läden und Gewerbebetriebe . . . . .	1'505	630	425
2. Werkstätten, Lagerräume . . . . .	435	248	499
3. Bedeutende Bauten öffentlichen Charakters . . . . .	17	28	6
Stadteigene Gaststätten . . . . .	11	11	8
Sparkassen . . . . .	4	3	6
Krankenhäuser . . . . .	3	9	1
Schulen . . . . .	11	35	60
Universitätsinstitute . . . . .	3	3	—
Parteigebäude . . . . .	6	3	3
Handwerkskammer . . . . .	1	—	—
Reichsbahn u. Reichsautobahn . . . . .	1	4	—
Reichspost . . . . .	6	8	13
Versicherungen . . . . .	—	3	—
Zeitungsverlage . . . . .	—	2	—
Hotels, Kinos, Versammlungslokale . . . . .	22	7	1
Kauf- und Warenhäuser . . . . .	7	7	—
Konsulate . . . . .	1	2	1
Kirchen . . . . .	5	21	1
Historische Häuser . . . . .	48	38	—

Nicht ernstlich getroffen wurden: Dom, Rathaus, Gürzenich und die Rheinbrücken.

Schäden an öffentlichen Versorgungseinrichtungen:

- Städtisches Gaswerk: etwas in Mitleidenschaft gezogen.
- Städtische Strassenbahnen: 150 Wagen vollständig zerstört, 2 Bahnhöfe getroffen.
- Hafenbetrieb: Umfangreiche Zerstörungen an Umschlagseinrichtungen, Bahnanlagen und Stromleitungen; Zerstörung der Hauptzollämter in den Häfen Rheinau und Mühlheim; 5 Personendampfer, Motorschiffe und Schleppkähne gesunken.
- Reichsbahn (ist bekannt).