

KLM, Koninklijke Luchtvaart Maatschappij

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **74 (1956)**

Heft 22: **Zur 52. Generalversammlung der G.e.P., 13. bis 16. Juni in Holland**

PDF erstellt am: **17.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-62646>

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.

Montagezeit. Die in den Niederlanden fast vollständige Verkabellung der Hochspannungsnetze begünstigte die allgemeine Einführung von ganz geschlossenen Anlagen in den öffentlichen Elektrizitätsnetzen, und so konnte die N. V. «COQ» ein interessantes Programm für praktisch alle Spannungen entwickeln. Auch in anderen Ländern, wie Frankreich, Italien und in Uebersee fanden die Konstruktionen Anerkennung. Dort beliefern die N. V. «COQ» und ihre Lizenznehmer die Verbraucher. Die N. V. «COQ» baut ihre Anlagen mit Oel- oder Druckluftisolatoren. Die Leistungsschalter sind entweder

ölarne oder Druckluftschalter, die unter Spannung ausgeschaltet werden können. Solche Schalter für 10 kV werden für Abschaltleistungen von 100, 150, 250 und 350 MVA geliefert, wobei die Feldbreiten nur 300, bzw. 300, bzw. 450, bzw. 450 mm betragen. Andere Spannungen, für die Schalter verfügbar sind, sind 25 und 50 kV (Abschaltleistung bis 1500 MVA). Für 100 kV und 150 kV kommen Oelschalter in Betracht.

Adresse des Verfassers: Ing. E. Groeneveldt, Kanaalweg 72, Utrecht

KLM, Koninklijke Luchtvaart Maatschappij

DK 656.7:061.5

Die «Königliche Luftfahrtgesellschaft» ist die älteste Luftverkehrsgesellschaft der Welt. Ihre Gründung geht auf den 7. Oktober 1919 zurück. Die eigentliche Geschichte des Betriebes beginnt im Jahr darauf in der Nähe von Amsterdam. In einem Winkel eines jener endlosen flachen Polder, die im Laufe der Jahrhunderte dem Wasser entrungen wurden, befand sich eine Wiese, die schon seit einigen Jahren als Militärflugplatz verwendet wurde. Dieses 4 m unter dem Meeresspiegel liegende Gelände nannte man «Schiphol». Hier startete am 18. Mai 1920 ein Flugzeug nach London, der erste Flugplanmässige K. L. M.-Dienst.

Die Gesellschaft hat sich in aufsteigender Linie entwickelt und der Mann, der ihre Geschichte nicht nur miterlebt und getragen, sondern sie nach seiner Einsicht gestaltet hat, war Dr. Albert Plesman, in der Luftfahrtgeschichte ein Mann von einzigartiger Prägung und kühnem Pioniergeist. Der Name K. L. M. ist unzertrennlich mit dem seinigen verbunden, und alles, was die Niederlande auf dem Gebiete der Zivilluftfahrt geleistet haben, ist gleichsam in ihm verkörpert gewesen. Seine erste Tat, die den ersten Anstoss zum niederländischen Beitrag an den internationalen Luftverkehr gegeben hat, war die Veranstaltung einer Luftfahrtschau in Amsterdam im Jahre 1919. Der Erfolg dieser Ausstellung war, trotz vieler Vorurteile und anfänglicher Zurückhaltung, derart, dass, mit Unterstützung der Regierung und einiger einflussreicher Geschäftsleute und Bankhäuser, schon einige Monate später die offizielle Gründungs-urkunde der Aktiengesellschaft «Königliche Luftverkehrsgesellschaft» unterschrieben werden konnte.

Ueber 34 Jahre lang hat Dr. Plesman an der Spitze der von ihm gegründeten K. L. M. gestanden; am Silvesterabend 1953 ist er an den Folgen einer Arterienblutung plötzlich verschieden. Seiner Tatkraft, seiner Ausdauer und seiner Befähigung, alle, die mit ihm zusammenarbeiteten, zu der höchsten Begeisterung anzuregen, ist es zu verdanken, dass die K. L. M. in den zwanziger Jahren schon an der Spitze der europäischen Zivilluftfahrt stand. Auf dem Leidseplein in Amsterdam wurde 1921 das erste Luftreisebüro der Welt eröffnet. Von Schiphol aus eroberte die K. L. M. das niederländische Publikum. Dann kam der Krieg... Schiphol wurde einer der Hauptstützpunkte der Besetzungsmacht...

Nach Kriegsende im Jahre 1945 gab es kein «Schiphol» mehr. Mit Rotterdam, Arnheim, der Insel Walcheren und vielen anderen Ortschaften war der Flugplatz Schiphol eine der augenscheinlich unheilbaren Wunden auf niederländischem Boden. Doch die Auferstehung der Niederlande kam gerade im Wiederaufbau des Amsterdamer Lufthafens besonders zum Ausdruck. Für die K. L. M. fing ein neues Leben an. Noch im Sommer 1945 reiste Dr. Plesman nach Amerika, und nach einigen Wochen kam er mit 14 Skymasters zurück. Die K. L. M. hatte wieder eine Flotte! In einer kleinen Holzbaracke inmitten gesprengter Flugzeughallen und zerstörter Landepisten nahm die K. L. M. ihren Betrieb wieder auf. Hand in Hand bahnten sich die Amsterdamer Gemeindeverwaltung und die K. L. M. einen Weg durch die Zerstörung. Innerhalb von fünf Jahren wurde Schiphol ein Mittelpunkt des interkontinentalen Luftverkehrs. Zur Zeit sind auf Schiphol 12 000 Menschen, unter welchen 8000 K. L. M.-Angestellte, beschäftigt, denn Schiphol ist die Hauptniederlassung der technischen und operationellen Dienste der Gesellschaft. Täglich starten und landen 90 «Fliegende Holländer» mit Passagieren, Post und Fracht.

Die Luftverbindung mit *Indonesien* bedeutete für den Niederländer von Anfang an zweifellos mehr als eine reine Verkehrsangelegenheit. Die «Indienstrecke» ist für die Holländer das Sinnbild ihrer Leistungsfähigkeit in der Luft geworden. Schon im Jahre 1924 gab es einige energische junge Niederländer, die sich nicht scheuten, sich in einer einmotorigen Fokkermaschine einen Luftweg über Hochgebirge, Urwälder und Wüsten zu bahnen, ohne dass sie über ein einziges Hilfsmittel, wie Wettermeldungen und Radioverbindung, verfügten. Diesem ersten Erkundungsflug über eine 14 000 km lange Strecke folgte eine Reihe Probeflüge und Untersuchungen, die, nachdem alle Schwierigkeiten behoben worden waren, schliesslich zu einer direkten Luftverbindung zwischen den beiden Hauptstädten führten.

Eine andere, für die Niederlande nicht weniger wichtige Luftverbindung ist die Flugstrecke nach den Gebietsteilen im karabischen Meer, die der Holländer *Westindien* nennt. Nach diesem Gebiete unterhält die K. L. M. ab Amsterdam fünfmal wöchentlich einen planmässigen Dienst. Ausserdem verfügt die Gesellschaft in jenen Gebieten über ein ausgedehntes Luftnetz, das zahlreiche Inseln und Städte in Südamerika miteinander verbindet, worunter Curaçao, Caracas, Habana, Panama, Port au Prince und Maracaibo, so dass hier mit Recht von dem «Westindischen Betrieb» der K. L. M. gesprochen werden kann. Zusammen mit der Luftverbindung Bristol—Lissabon ist dieses Inselstreckennetz in Westindien der einzige Betriebszweig der K. L. M. gewesen, der während des Krieges die Luftdienste hat fortsetzen können. In Westindien hat die K. L. M. eine ständige Flotte von 17 Flugzeugen stationiert. Was Schiphol für die europäische K. L. M. ist, bedeutet der Flughafen «Dr. Albert Plesman» für den Betriebszweig in Westindien.

Die Gesellschaft wird im Jahre 1957, wenn alle in Auftrag gegebenen Flugzeuge eingetroffen sind, über ungefähr 95 Maschinen verfügen können. Darunter befinden sich 10 Constellations, 10 DC-7C-Flugzeuge, 16 Super Constellations, 6 Douglas DC-6-, 7 Douglas DC-6B-Maschinen und 21 Convairliners. Ferner besitzt die K. L. M. zwei speziell für den Frachtverkehr hergerichtete DC-6A-Flugzeuge, die auch für den Personenverkehr eingerichtet werden können. Die übrigen Maschinen sind DC-4- und DC-3-Flugzeuge. Ausserdem gibt es noch zwei für photographische Zwecke ausgerüstete Maschinen: die Auster V und die Havilland DH 89a Dragon Rapid MK III.

Seit dem Jahre 1949 hat die K. L. M. einige ihrer DC-4-Maschinen und Constellations für die Beförderung von Auswanderern eingerichtet, denn die Ueberbevölkerung in den Niederlanden macht Auswanderung dringend erforderlich. Die «Fliegenden Holländer» haben in den letzten Jahren über 30 000 Niederländer nach einer neuen Heimat in Australien, Kanada und Neuseeland gebracht.

Von dem Augenblick an, wo von der K. L. M. im Jahre 1921 die erste «Luftfracht» (ein Paket Zeitungen!) von London nach Amsterdam geflogen wurde, hat die Gesellschaft sich allmählich zum «Frachtfahrer Europas» entwickelt. Schiphol, das «Zugangstor nach Europa», spielt dabei eine wichtige Rolle, und deshalb besitzt die K. L. M. ein hochmodernes Frachtgebäude, das zu den besten der Welt zu zählen ist. Eine Spezialität ist der Tiertransport. Ganze Flugzeugladungen werden aus dem Fernen Osten über Schiphol (wo die K. L. M. ein spezielles «Tierhotel» betreibt) nach Amerika überflogen. Bis jetzt befanden sich unter den beförderten

Tieren zwanzig Elefanten, zu deren «Unterhaltung» während des Fluges niederländische Hühner an Bord mitgeführt werden. Die Beförderung wertvoller Rennpferde von Westeuropa nach Amerika ist eine andere K. L. M.-Spezialität. So wurden bereits über 300 Vollblutpferde über den Atlantik geflogen. Auch auf dem Gebiete der Luftkartierung hat die K. L. M. ihre Sporen verdient. Viele Gebiete der Welt (u. a. in Venezuela, Syrien und Oesterreich) sind von ihr kartiert worden.

Im Jahre 1955 hatte die K. L. M. folgende Flugleistungen zu verzeichnen: 725 000 Fluggäste wurden über durchschnittlich 2330 km befördert, 54 Mio tkm Fracht und 9 Mio tkm Post sind bewältigt worden; die Gesamtzahl der geflogenen km beträgt 58,6 Mio und jene der Flugstunden 169 000.

*

Photographen der in diesem Heft gezeigten Photos: Martien Coppens (Tafel 33), Hasewinkel (Tafel 31), Hellebrekers (Tafel 34), Jaap d'Oliveira (Tafeln 29, 30, 34, 35, 38), Cas Oorthuys (Tafel 27), J. Th. Piek (Tafel 31), Renes (Tafel 32), Roommans (Tafel 27), Spies (Tafel 38), Jan Vesnel (Tafeln 28, 30, 38).

Architekt Paul Vischer fünfundsiebzig

Uebermorgen, am 4. Juni, begeht Paul Vischer in voller Gesundheit seinen 75. Geburtstag. Uns, als dem Organ des S. I. A., ist es eine besondere Freude, ihm an diesem Tag den herzlichsten Dank seiner Kollegen im Berufsverband auszusprechen, hat er sich doch um diesen besonders verdient gemacht. Die grosse Bürde des Präsidiums hat er von 1928—1937 getragen, und in jenen Jahren, als die Geschäfte noch nicht so glatt liefen wie heute, manchen Strauss durchgefochten. Auch das glanzvolle 100jährige Jubiläum des S. I. A. von 1937 stand unter seiner Leitung. Paul Vischers mit Festigkeit gepaarte Konzilianz war zweifellos auch mit ein Grund, dass ihm das Comité permanent international des Architectes das Präsidium anvertraute und er in der Folge auch Vizepräsident der 1949 geschaffenen UIA wurde. Ueberall hat Paul Vischer Anerkennung geerntet — vorab selbstverständlich in seiner beruflichen Tätigkeit, aus der wir nur die Basler Spitäler, die Industriebauten (Geigy) und die Verwaltungsgebäude (Basler Leben) nennen wollen. An diesen Aufgaben arbeitet unser hochgeschätzter Kollege, zusammen mit seinen Söhnen Peter und Ambrosius, noch täglich rüstig mit. Unsere herzlichsten Wünsche begleiten ihn dabei.

W. J.

WETTBEWERBE

Planung der Liegenschaft Val-Mont, Bois des Croisettes, Lausanne. In diesem unter waadtländischen Architekten durchgeführten Wettbewerb (SBZ 1955, Nr. 53, S. 818) fällt das Preisgericht unter 18 eingereichten Entwürfen folgenden Entscheid:

1. Preis (5700 Fr.) Jacques Longchamp und Pierre Margot, Lausanne
2. Preis (5300 Fr.) Berguer und Hämmerli, Lausanne
3. Preis (4000 Fr.) Jean-Pierre Vouga, Lausanne

Ferner wurden drei Projekte mit 1200 Fr. angekauft.

Stadtspital II und Maternité im Triemli in Zürich 3. Ideenwettbewerb unter den im Kanton Zürich verbürgerten oder seit mindestens dem 1. Januar 1953 niedergelassenen Architekten. Im Preisgericht sitzen folgende Architekten: A. H. Steiner, Stadtbaumeister, Zürich; Alvar Aalto, Helsinki; Dr. Roland Rainer, Wien; A. Dürig, Basel; R. Landolt, Zürich. Ersatzmänner: E. Bosshardt, Winterthur; K. Kaufmann, Kantonsbaumeister, Aarau. Abzuliefern sind: Lageplan 1:2500, Lageplan 1:500, Grundrisse, Fassaden und Schnitte 1:500, Grundriss einer Pflegeeinheit der Chirurgie 1:100, schematische isometrische Ansicht 1:500, Modell 1:1000, kubische Berechnung. Zur Prämierung von acht bis zehn Entwürfen stehen 100 000 Fr., für Ankäufe 30 000 Fr. zur Verfügung. Begehren um Aufschluss sind bis 16. Juli dem Vorstand des Bauamtes II schriftlich einzureichen. Die Entwürfe sind bis

17. Dezember, das Modell bis 7. Januar 1957 dem Hochbauamt der Stadt Zürich, Amtshaus IV, Uraniastr. 7, Zürich 1, abzuliefern. Dasselbst können die Unterlagen gegen Entrichtung einer Hinterlage von 50 Fr. bezogen werden.

Erweiterung des Altersheims Wangensbach in Küsnacht ZH. Projektwettbewerb unter allen in der Gemeinde Küsnacht verbürgerten oder seit mindestens 1. Januar 1955 niedergelassenen schweizerischen Architekten. Fachleute im Preisgericht: Aug. Riegger, Küsnacht; A. Debrunner, Zollikon; F. Scheibler, Winterthur; Ersatzmann Hch. Bräm, sen., Wädenswil. Zur Prämierung von drei bis vier Entwürfen stehen 8000 Fr. zur Verfügung. Angefordert werden: Situationsplan 1:500, Grundrisse, Fassaden und Schnitte 1:200, zwei Aussenspektiven, kubische Berechnung, Erläuterungsbericht. Anfragen sind bis spätestens 30. Juni 1956 an Hch. Pfister-Oswald, Felseneggstrasse 5, Küsnacht, zu richten. Die Entwürfe sind bis 29. September 1956 daselbst einzureichen. Die Unterlagen können gegen Hinterlage von 30 Fr. bei der Gemeindekanzlei Küsnacht bezogen werden.

MITTEILUNGEN AUS DEM S.I.A.

Mitteilung des Generalsekretariats

Honorar für Strassenbauliche Ingenieurarbeiten

Wie bereits mitgeteilt worden ist, hat das Generalsekretariat eine besondere Kommission gebildet mit der Aufgabe, die *Honorarordnung S. I. A. Nr. 103 für Strassenbauliche Ingenieurarbeiten* zu überprüfen. Eine erste Rundfrage bei den Kantonen und verschiedenen Privaten hatte nicht den erhofften Erfolg. Im besonderen konnten die eingegangenen spärlichen Nachkalkulationen der letzten Jahre nicht durchwegs auf den gleichen Nenner gebracht werden. Die Kommission hat sich deshalb entschlossen, im laufenden Jahre 1956 weitere Unterlagen bei den Kantonen und den Privaten zu sammeln, um die Grundlagen zu einer seriösen Ueberprüfung zu erhalten. Zu diesem Zwecke hat die Kommission aufgestellt:

1. Ein Leistungsverzeichnis für Ingenieurarbeiten im Strassenbau, damit die Erhebungen auf einheitlicher Grundlage erfolgen können.
2. Einen Entwurf für einen Arbeitsrapport, welcher die Erhebungsarbeit erleichtern soll.
3. Ein Formular, aus welchem die besondere Art der Arbeit hervorgeht und in welchem der zeitliche Aufwand, auf Grund des obigen Leistungsverzeichnisses zusammengestellt, hervorgehen soll.

In einem besonderen Rundschreiben haben wir die Kantonsingenieure ersucht, sich mit ihren Bauämtern an den Erhebungen zu beteiligen und sie gebeten, bei den Auftragserteilungen an Private diese dazu zu bewegen, die Nachkalkulationen auf Grund der obigen Vereinheitlichung nachzuführen. Die genannte Kommission wird dann versuchen, das eintreffende Material auszuwerten.

Wir möchten nun auch hier alle privaten Ingenieure, die über detaillierte Nachkalkulationen in Strassenbauarbeiten verfügen, ersuchen, dieselben dem Generalsekretariat des S. I. A. zur Verfügung zu stellen. Die privaten Ingenieure, welche strassenbauliche Arbeiten für Bauherren durchführen, die mit den kantonalen Bauämtern nicht identisch sind, werden von unseren Erhebungen nicht ohne weiteres erfasst. Deshalb möchten wir diese Herren bitten, sich mit dem Generalsekretariat des S. I. A. in Verbindung zu setzen, welches das nötige Material gerne zur Verfügung stellen wird.

Hiemit hoffen wir, die Unterlagen für eine richtige Beurteilung der angemessenen Vergütung der durchzuführenden Leistungen zu erhalten, zum Wohle aller Beteiligten.

Vorträge

9. Juni (Samstag) Universität Zürich, 11.10 h in der Aula
Antrittsvorlesung von Prof. Dr. Peter Meyer: «Die Säule».

Nachdruck von Bild und Text nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet. Der S. I. A. ist für den Inhalt des redaktionellen Teils seiner Vereinsorgane nicht verantwortlich.
Für den Textteil verantwortliche Redaktion:
Dipl. Bau-Ing. W. JEGHER, Dipl. Masch.-Ing. A. OSTERTAG
Dipl. Arch. H. MARTI