

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 113/114 (1939)  
**Heft:** 11: Schweizer Mustermesse, Basel, 18. bis 28. März 1939

**Artikel:** Ein moderner Getreidesilo in Gdingen  
**Autor:** H.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-50461>

### **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:** 06.02.2025

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

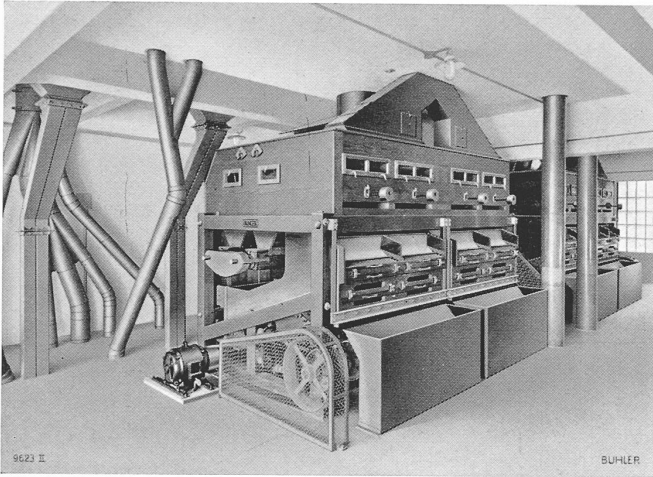


Abb. 3. Getreide-Separatoren, System Gebr. Bühler

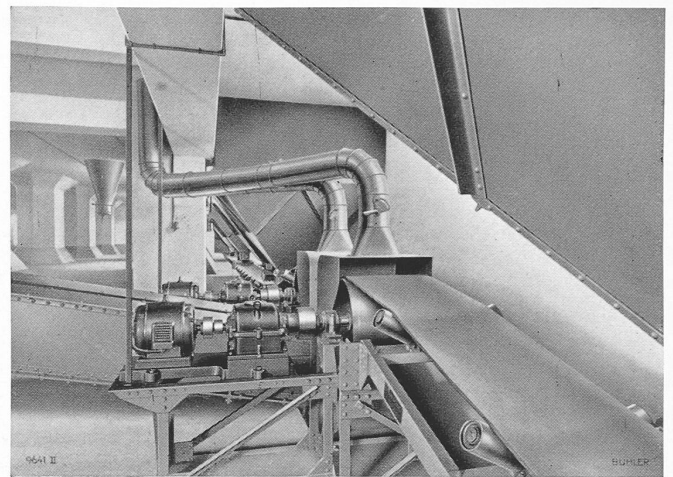


Abb. 2. Rampen-Annahmehänder und Schrägredler

ist, wenn sich die Aufzugskabine im Keller befindet. e) Durch Not-Haltekнопf kann die Anlage von jeder Station aus stillgelegt werden. f) Bei Wegfall der Spannung wird die Anlage durch ein Fallklappen-Relais ausgeschaltet. g) Wenn die Reserve-Station im Keller in Betrieb ist, kann der automatische Aufzug unabhängig von den Bahnfahrten für Revisionszwecke in Gang gesetzt werden.

#### Daten der Anlage

Länge der Strecke von der Station Sihlpost zur Station Filiale Bahnhof	340 m
Zeit für eine Fahrt (einschliesslich Aufzug)	rd. 2 1/2 min
Fahrgeschwindigkeit: auf der Strecke	4,4 m/s = rd. 16 km/h
in den Stationen	0,3 m/s = rd. 1,1 km/h
Max. Förderlast	250 kg
Gesamtgewicht des Motorwagens mit Förderlast	800 kg
Leistung des Motors für grosse Geschwindigkeit	3,5 PS
Leistung des Motors für kleine Geschwindigkeit	1 PS
Hubhöhe des Aufzuges	2,78 m
Fahrgeschwindigkeit des Aufzuges	0,3 m/s
Leistung des Aufzug-Motors	7 PS
Einfache Fahrten pro Tag	rd. 150

Die Anlage arbeitet betriebsicher; die in sie gesetzten Erwartungen sind erfüllt.

Die Projektbearbeitung erfolgte durch die Posttechnische Sektion bei der Generaldirektion PTT. Die Erstellung der ganzen Anlage wurde der Maschinenfabrik Oerlikon übertragen, die ihrerseits den automatischen Stützkettenaufzug durch die Schweiz. Wagons- und Aufzügefabrik Schlieren und das Geleise durch die Firma Walo Bertschinger Zürich ausführen liess.

\*

*Anmerkung.* Die in der Legende zum Schaltschema Abb. 10 erwähnte *automatische Briefkastenleeranlage* beruht auf einem unterirdisch verlegten Netz von Transportbändern, die alle (vorläufig sechs) Briefkästen im Bahnhofgebäude bestreichen und deren Inhalt in die Postfiliale Bahnhof befördern; die Ausmündung liegt in nächster Nähe der «Station Bahnhof» (Abb. 9) der Untergrundbahn. So gelangt ein im Hauptbahnhof eingeworfener Brief innert 7 Minuten in die Briefexpedition im 1. Stock der Sihlpost.

Red.

## Ein moderner Getreidesilo in Gdingen

Polens reger Export von Getreide gab die Veranlassung zum Bau eines grossen, modern eingerichteten Getreide-Umschlagsilos im neuen polnischen Hafen Gdynia, dessen Projektierung und maschinelle Ausrüstung der Fa. Bracia Bühler Warschau, einem Allianzhaus der Fa. Gebrüder Bühler, Uzwil, übertragen wurde. Das ganz in armiertem Beton ausgeführte Silogebäude (Abb. 1) hat eine Grundfläche von 66 x 20 m und 32 m Höhe. Im 43 m hohen Turmbau-Mittelbau sind ausser dem Treppenhaus und dem elektrischen Aufzug auch die Vorreinigung, Trocknerei und die 6 Elevatoren untergebracht. Der eine Gebäude-Flügel ist in Zellen unterteilt, während der sogenannte Schüttbodenteil im andern Flügel angeordnet ist. Ihr Fassungsvermögen beträgt je 5000 t.

Die in den Rampen eingebauten Trimellen dienen zur Aufnahme des durch Bahnwagen oder Fuhrwerke zugeführten Getreides. Drei Annahmetransportbänder (Abb. 2) bringen das Getreide zu den Elevatoren im Turm, die es nach dem im Dachraum

über den Zellen angeordneten Verteilbändern oder der Vorputzerei leiten. Für das zu Schiff ankommende Getreide ist eine pneumatische Transportanlage vorhanden. Ein fahrbarer Turm in Eisenkonstruktion am Quai dient zur Aufnahme der Saugapparatur und Leitungen. Zwei Getreideseparatoren (Abb. 3) nebst zugehöriger Aspirationsanlage, eine komplette Saatgutreinigungseinrichtung und eine Getreide-Trockenanlage ergänzen den maschinellen Teil. Für die Gewichtskontrolle sind 4 automatische Getreidewaagen von je 100 t stündliche Leistung aufgestellt.

Das ausgehende Getreide wird durch Verladerohre lose in Eisenbahnwagen abgefüllt. Für die Verladung der Schiffe ist an der Seelängsseite des Silos eine Passerelle mit 4 Transportbändern vorhanden. Ein Verladeturm mit eingebautem Transportband übernimmt das Getreide von den Passerellenbändern und gibt es vermittelt eines Verladerohres in das Schiff ab. Als weitere technische Einrichtungen des Silos sind noch zu nennen eine elektrische Fern-Temperaturmessungsanlage, eine Silozellen-Belüftung, eine Silobegasung zur Vernichtung von Ungeziefer, eine Sprinkler-Feuerschutz-Anlage und eine elektrische Fernsteuerungs-Einrichtung. H.

## Ein schweizerischer Konjunkturdiens

Dank der Initiative einiger schweizerischer Industrie-, Bank-, Versicherungs- und Handelsfirmen konnte im Lauf des Jahres 1938 ein schweizerischer Konjunkturdiens geschaffen werden, der unmittelbar praktischen Aufgaben dient. Die Bedeutung der Konjunkturschwankungen als Quelle möglicher Lager-, Kurs-, Währungs- und Debitorenverluste ist bekannt. Diese haben besondere Bedeutung für ein Land wie die Schweiz mit seiner Abhängigkeit von zahlreichen Auslandsmärkten, deren Konjunktur- und Währungsschwankungen in den letzten Jahren immer sprunghafter geworden sind. Ausländische Konjunkturdiens verfolgen teils bestimmte Tendenzen, teils erscheinen sie in zu grossen Zeitabständen. Die blosser Uebermittlung von Nachrichten und Meinungen allein ist ebenfalls ungenügend, da diese immer widerspruchsvoll bleiben. Nur durch eine systematische Verarbeitung ist es möglich, Tendenzbestimmungen zu geben. Durch die Gründung einer *Gesellschaft für Wirtschaftsforschung* sind nun die finanziellen Voraussetzungen einer solchen Verarbeitung des verfügbaren Materials geschaffen worden. Die genannte Gesellschaft unterhält heute auf eigene Verantwortung, aber in Zusammenarbeit mit der Eidg. Technischen Hochschule, eine Konjunkturforschungsstelle, die ihrerseits Wochenberichte über die Konjunkturlage in den Hauptländern herausgibt. Diese Berichte bieten nicht nur Informationsmaterial, sondern auch eine methodische Verarbeitung der Nachrichten und eine Beurteilung der Tendenzen des Konjunkturverlaufes und der Währungen und werden überdies durch übersichtliche graphische Darstellungen ergänzt. Erweiterungen und Verbesserungen im Rahmen der verfügbaren Mittel sind vorgesehen. Der Vorstand der Gesellschaft für Wirtschaftsforschung besteht z. Zt. aus den Herren: Dr. A. Wiegner (Präsident), St. Gallen; Dr. R. Bühler, Uzwil; E. Hürli-mann, Zürich; Prof. Dr. Paul Keller, Bern; Dr. C. Köchlin, Basel; Dr. H. A. Mantel, Zürich; Dir. P. Ostertag, Zürich; Prof. Dr. A. Rohn, Zürich; Dr. H. Wolfer, Winterthur; Gen.-Dir. F. Zehnder, Zürich; ferner Prof. Dr. E. Böhler, Zürich, als Leiter der Forschungsstelle.