Neues an der 3. Baumaschinenmesse, Basel 1959

Autor(en): **Thoma-Meier, R.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **77 (1959)**

Heft 25

PDF erstellt am: **04.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-84271

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.e-periodica.ch

schen Werte, welche sich für die verschiedenen Kurven beim vollbeladenen Schiff ergeben und den Strecken *a* bis *g* entsprechen, einzeln angeführt. Mit der Strecke *h* ist die metazentrische Höhe des leeren Schiffs bezeichnet.

V. Sicherheitsmassnahmen und Sicherheitseinrichtungen

Bei der Ueberflutung zweier Schalenräume soll die Schwimmfähigkeit des vollbeladenen Schiffs noch voll gewahrt bleiben. Um diese Forderung zu erfüllen, ist die Schale der «Romanshorn» in 13 Räume unterteilt. Bild 7 zeigt einige der extremsten Schwimmlagen, die sich bei der Ueberflutung zweier benachbarter Räume des vollbeladenen Schiffs ergeben. Die Stabilität ist noch gut; in einzelnen Fällen ist die metazentrische Höhe sogar noch grösser als in der Normallage.

Bild 8 veranschaulicht in schematischer Darstellung die dem Abpumpen eingedrungenen Wassers dienende Lenzanlage. In jede Schotte mündet direkt oder indirekt über von Hand zu betätigende Absperrschieber eine Absaug- oder Lenzleitung. Die Saugleitungen führen alle in ein gemeinsames, im Maschinenraum untergebrachtes Sammelrohr, die Lenzbatterie, welche an vier voneinander unabhängige Pumpen angeschlossen werden kann. So ist an jedem Dieselmotor eine Kolbenpumpe von 11,5 m^3/h Förderleistung angebaut. Ferner ist in erhöhter Lage im Maschinenraum eine mit Elektromotor angetriebene Lenzpumpe mit einer Förderleistung von 26 m^3/h angeordnet, während mit einer zusätzlichen Handlenzpumpe vom Hauptdeck aus rund 8,4 m^3/h Wasser geschöpft werden können. Das Lenzwasser kann von den Pumpen aus wahlweise direkt oder über einen Lenzwasser-Entöler ins Freie befördert werden.

Das Schiff ist mit ausgedehnten Rohranlagen für Feuerlöschung und für Druckwasser versehen. Diese versorgt die sanitären Anlagen, die Spüleinrichtung des Buffets und die Heizanlage mit Wasser und kann im Bedarfsfalle auf die Feuerlöschanlage geschaltet werden, wodurch sich deren Leistung entsprechend erhöht. Zur Bekämpfung möglicher Brennstoffbrände an mitgeführten Fahrzeugen ist auf dem Hauptdeck eine Kohlesäure-Feuerlöschanlage installiert. Eine grössere Zahl gut erkenntlicher und zweckentsprechend verteilter CO_2-Handfeuerlöscher ergänzt die ausgedehnte ortsfeste Brandbekämpfungsanlage.

Das Schiff ist mit Rettungsmaterial, d. h. Schwimmwesten, Rettungsringen und Rettungsflossen gemäss den bezüglichen eidgenössischen Vorschriften ausgerüstet.

Schluss folgt.

Neues an der 3. Baumaschinenmesse, Basel 1959

061.4:624.002.5

Von **R. Thoma-Meier,** dipl. Ing., Zollikon

Allgemeine Gesichtspunkte

Die Stosskarrette ist motorisiert! Erstmals, an der 3. Baumaschinenmesse in Basel, sah man dieses uralte und allbekannte Baugerät als *Mot-Car* bezeichnet (der Firma *J. Wormser Söhne,* Zürich), von einem *Fichtel & Sachs-Motor* 2 PS angetrieben (Bild 1), zementsackbeladen eine steile Rampe erklimmen, wobei der Bedienungsmann regelrecht mitgezogen wurde. So klein und bescheiden sich die Karrette neben den grossen Erdbewegungsgeräten ausnimmt, so scheint uns dieses Beispiel doch höchst symbolisch für die progressiv fortschreitende Mechanisierung des Baugewerbes zu sein. Der Gedanke berührt sympathisch, dass der im Schweisse seines Angesichtes schwerst arbeitende Mann aus dem Strassenbild verschwinden wird. Vor vier Jahren wurde an der Baumaschinenmesse in Zürich von der gleichen Firma der *Mot-Jap,* der motorisierte Kippkarren, vorgeführt. Diese Geräte, mit allerlei Zusatzausrüstungen, haben sich in der Zwischenzeit derart eingebürgert, dass sie an jedem zweiten Messestand in irgend einer Form angetroffen wurden.

Aber auch dem Maurer sind einige höchst nützliche Handmotorgeräte in die Hand gegeben worden, die seine Handarbeit nicht nur wesentlich beschleunigen, sondern auch in der Qualität heben; erwähnt seien hier die verschiedenen Geräte der Marke *Mall:* Betonvibrator, Schalbrettreiniger, Dübellochbohrer, Betonschleifscheiben, Taloschiermaschinen, Kreis- und Kettensägen. Wenn wir uns fragen, welche Arbeit noch eine reine Handarbeit ist, so bleibt nur noch die Erstellung des Mauerwerkes mit Formsteinen übrig.

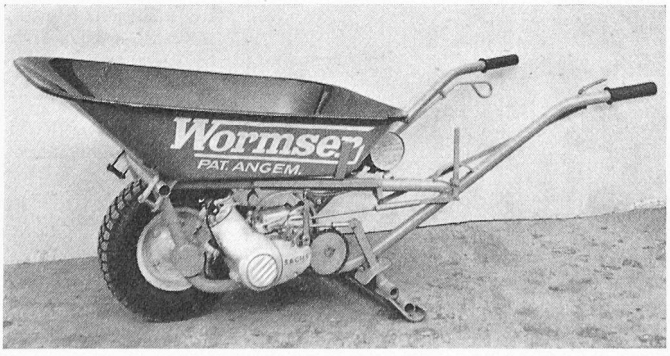

Bild 1. Motor-Karrette *Mot-Car Wormser*

Die Schau in Basel war wiederum imposant in ihrer Grösse und Vielfalt, verwirrend in ihrer Reichhaltigkeit. Man geht kaum fehl mit der Behauptung, dass diese Messe diesbezüglich einzigartig in der ganzen Welt ist; zwölf Nationen zeigten Fabrikate von über dreihundert Lieferwerken. Ein schönerer Querschnitt durch das Weltprogramm an Baumaschinen lässt sich kaum denken. Diese einmalige Chance wurde dann auch von gegen zwanzigtausend Baufachleuten wahrgenommen. Die weiten und hohen Hallen der Schweizer Mustermesse gestatteten, das Ausstellungsgut ausgezeichnet zu präsentieren. Die Beschauer konnten sich in Musse den eingehendsten Betrachtungen hingeben und wurden weder durch die Kälte noch sonstige Wetterunbill daran gestört. (Eine ironische Laune Jupiters sorgte zwar prompt für schönstes und für die Jahreszeit mildes Wetter während der ganzen Messe.) Der Parcours durch all die Hallen konnte kaum an einem Tage bewältigt werden. Einzig das farbenfrohe Gesamtbild, das die Messe im Albisgütli 1955 auf dem leicht abfallenden Hang gleichsam wie auf einer Malerpalette geboten hatte, war nicht vorhanden; auch konnten die vielen Geräte nicht in Betrieb gezeigt werden. Dafür entschädigten da und dort kostbare Modelle, minuziöse und alle Bewegungen ausführende Nachbildungen der grossen Maschinen wie das Modell des Grossbaggers *Ruston-Bucyrus* Mod. 110-RB mit 3,5 m^3 Löffelinhalt (Bild 2), gesteuert vom Bedienungsmann wie in der richtigen Maschine mit der elektrischen Ward Leonard-Steuerung oder des Hochhaus-Kletterturmdrehkrans *Schwing* in der Betonskelettbau-Attrappe.

Während der neun Messetage fand ein edles und — es darf gesagt werden — allgemein faires Kräftemessen zwischen den Ausstellern statt, auch dann, wenn das Buhlen um die Gunst des Besuchers oft abseits der Maschinen, sei es in den verschiedenen Bars der Messestände oder in einem der einladenden Basler Restaurants, stattfand. Aber beim kühl vergleichenden und abwägenden Schweizer Käufer zählte einzig und allein die Güte des ihm Dargebotenen; er hatte mit seinem objektiven Urteil souverän das Wort.

Der Aufwand für diesen Wettstreit musste riesengross gewesen sein. Mit viel Sorgfalt und Mühe waren die Vorbereitungen getroffen worden, sowohl vom Organisationskomitee des Schweizerischen Baumaschinen-Verbandes, den einzelnen Mitgliedausstellern und den Funktionären der