# Vereinsnachrichten

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Mitteilungen über Textilindustrie : schweizerische Fachschrift für die gesamte Textilindustrie**

Band (Jahr): **69 (1962)**

Heft 4

PDF erstellt am: **28.05.2024**

**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.e-periodica.ch**

# VEREINIGUNG SCHWEIZERISCHER TEXTILFACHLEUTE UND ABSOLVENTEN DER TEXTILFACHSCHULE WATTWIL

## Unsere Studienreise nach Augsburg und Stuttgart und die Besichtigung verschiedener deutscher Textilbetriebe

(V. Fortsetzung und Schluß)

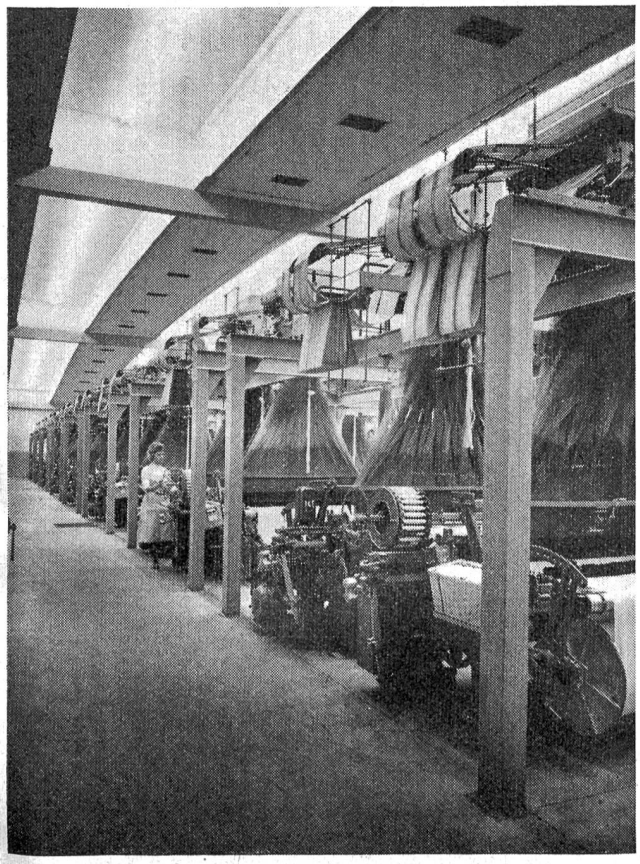
Etwa gegen halb 4 Uhr nachmittags trafen wir in Kirchheim/Teck ein und fuhren direkt zur Firma Kolb & Schüle. Bei unserer Ankunft wurden wir vorerst in den großen Saal der Werkkantine geleitet, wo Herr Direktor Meier im Namen der Geschäftsleitung die Reisegesellschaft willkommen hieß und in aufgeschlossener Art freundlich begrüßte. So sagte Herr Dir. Meier bei seiner Begrüßungsansprache unter anderem, es sei erfreulich, daß die Vereinigung Schweizerischer Textilfachleute auf ihrer Studienreise auch die Betriebe der Textilwerke Kolb & Schüle besichtige. Die dabei über die Grenze hinweg geschaffenen Kontakte seien sehr wertvoll, denn sie erweiterten nicht nur den Gesichtskreis der Besucher, sondern auch den der Gastgeber. Er erwähnte ferner, daß die Firma Kolb & Schüle auf eine 200jährige Entwicklung zurückblicken kann. Das Unternehmen wurde von Jochen Kolb nach den üblichen Lehr- und Wanderjahren, die er zum Teil auch in der Schweiz verbrachte, im Jahre 1760 gegründet. Als vollstufiger Betrieb mit Spinnerei, Färberei, Weberei und Ausrüstung werden hauptsächlich Inletts und Matratzenstoffe erzeugt, und die Firma hat sich auf diese Artikel besonders spezialisiert.

Während des anschließenden Rundganges durch die Anlagen des Betriebes Kirchheim wurde zuerst die Spinnerei besichtigt, deren Produktion von 21 000 Spindeln in der eigenen Weberei zur Verarbeitung gelangt. Es werden Baumwoll-, Zellwoll- und Mischgespinste als kardierte sowie peignierte Garne hergestellt. Reicht die Eigenproduktion nicht aus, so werden fehlende Quantitäten dazugekauft. Der Spinnereimaschinenpark muß als modern bezeichnet werden. Angenehm fiel die in den Spinnereisälen herrschende Sauberkeit auf — sicher ein Zeichen, daß es sich um eine gut geleitete Abteilung handelt. Im weiteren gelangt man in die Färberei, die mit neuzeitlichen Kettbaum- und Kreuzspulfärbeapparaten ausgestattet ist und sicher eine zweckmäßige Behandlung der zum Färben kommenden Garne ermöglicht. In den Vorwerken sind gleichfalls moderne Maschinen vorhanden. So stehen in der Kettspulerei Schlafhorst-Maschinen mit «Qualitex»-Fadenreiniger, und auch die Zettlereianlage sowie die Autokopser der Schußspulerei sind Fabrikate der gleichen Marke. Einen guten Eindruck hinterließ ferner die in Kirchheim etablierte Jacquardweberei. Auf 96 Automaten mit Boxloadereinrichtung werden hauptsächlich Matratzen- und Dekorationsstoffe gewoben. Die Stuhlzuteilung beträgt 24 Stühle pro Weber. Als Abschluß des Rundganges im Betrieb Kirchheim wurde noch die Ausrüsterei besichtigt. Angefangen vom Sengen der Rohware bis zum Appretieren und Kalandrieren sind alle dafür notwendigen Ausrüstmaschinen vorhanden, wobei auffiel, daß man durch Aufstellung verschiedener Kontinueaggregate bestrebt war, einen besseren Materialfluß zu erreichen. Nach Beendigung des aufschlußreichen Rundganges brachten uns die beiden Cars nach Bissingen, wo wir einen weiteren Betrieb der Firma Kolb & Schüle besichtigten.

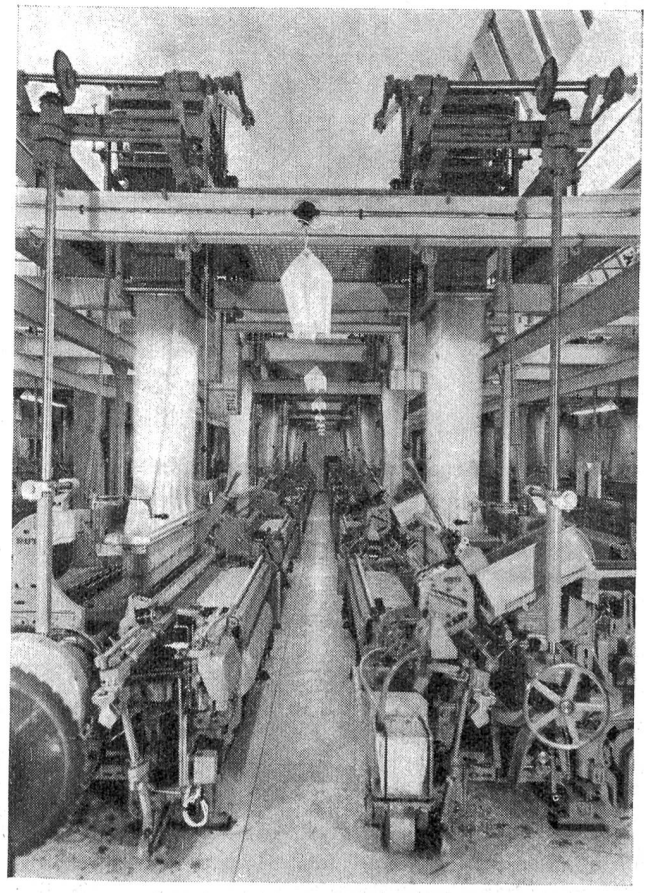
Die Weberei Bissingen stellt eine sehr moderne Automatenweberei dar, die, auf vier große Websäle verteilt, über 600 Webautomaten umfaßt. Es war für unsere Reisegruppe erfreulich festzustellen, daß die Webautomaten, etwa je zur Hälfte, von den beiden bekannten schweizerischen Maschinenfabriken geliefert wurden. Ein Teil der Webautomaten ist mit «Unifil»-Apparaten ausgerüstet, die sich, wie man uns sagte, gut bewähren. Das Fabrikationsprogramm ist in erster Linie auf Inletts abgestellt, die in mehreren Farben als garnfärbige Gewebe erzeugt werden. Auffallend war der äußerst egale Warenausfall, der trotz dem Weben auf einschützigen Automaten erreicht werden konnte. Dies läßt darauf schließen, daß die Spinnerei und Färberei sowie auch die Weberei auf sehr hohem Niveau stehen. Der Betrieb läuft in zwei Schichten mit einer Tagesproduktion von 40 000 Meter Ware. Die Stuhlzuteilung beträgt 28 Webautomaten pro Weber, und für 120 Stühle ist zusätzlich eine Hilfskraft vorhanden. Nach Beendigung des interessanten Betriebsrundganges durfte man als Resumé sagen, daß die Weberei Bissingen eine moderne und sehenswerte Anlage darstellt, die bestimmt zu den besteingerichteten Betrieben im süddeutschen Raum gezählt werden muß. Nach der Besichtigung fuhren wir wieder zurück nach Kirchheim, wo uns die Geschäftsleitung in der Kantine einen Imbiß offerierte. Selten entwickeln sich persönliche Kontakte so schnell, wie dies hier der Fall war. Es muß irgendein zündender Funke in der Luft gelegen sein, welcher die frohe Stimmung so sehr förderte. Wieder einmal durften wir die herzliche schwäbische Gastfreundschaft kennenlernen, die so rasch eine frohe Atmosphäre schaffen kann. Dem Drängen der Zeit nachgebend, nahmen wir ungern Abschied, dankten herzlich und fuhren in abendlicher Stunde in unseren beiden Cars weiter nach Stuttgart.

Nach dem Zimmerbezug in einem der zugeteilten drei Hotels und anschließendem Abendessen blieb noch ein wenig Zeit, um durch die hellerleuchteten Straßen der württembergischen Hauptstadt zu bummeln und soweit man Stuttgart nicht kannte, die ersten Eindrücke zu gewinnen.

Am folgenden Tag, es war Freitag, den 13. Oktober 1961, standen die ersten Vormittagsstunden zur freien Verfügung. Etwa um 10 Uhr erfolgte die Abfahrt mit den Autobussen zum Fernsehturm. Leider war uns nach all den sonnigen Herbstreisetagen das Wetter diesmal nicht hold, denn der seit den Morgenstunden über Stuttgart liegende Nebel wollte sich einfach nicht lichten. In der Hoffnung, daß vielleicht die Nebeldecke nicht bis zur hochgelegenen Aussichtsterrasse reichen und uns in der Höhe die liebe Sonne begrüßen wird, fuhren wir mit dem Turmlift los. Rasch waren wir oben, aber welche Enttäuschung! Ringsumher nichts als eine graue, undurchsichtige Wand. Die meisten hatten nur kurze Zeit das Bedürfnis, die feuchte und kühle Höhenluft auf dem freien Balkon zu atmen, rasch begab man sich ins Turmrestaurant, um die behagliche Wärme und irgendeine geeignete Stärkung zu genießen. Nach einiger Zeit des Bleibens fuhren wir wieder mit dem Schnellift abwärts und mit unseren Cars zurück nach Stuttgart, in die Hotels zum Mittagessen.



*Jacquard-Websaal der Firma Christian Dierig AG. Augsburg, Werk Mühlbach*

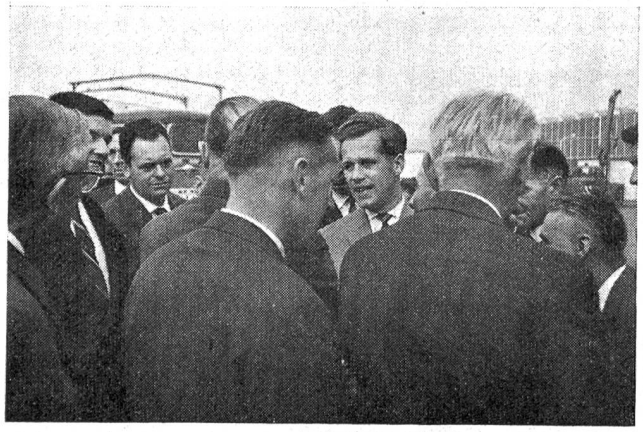


*Jacquard-Websaal der Firma Kolb & Schüle in Kirchheim/Teck*

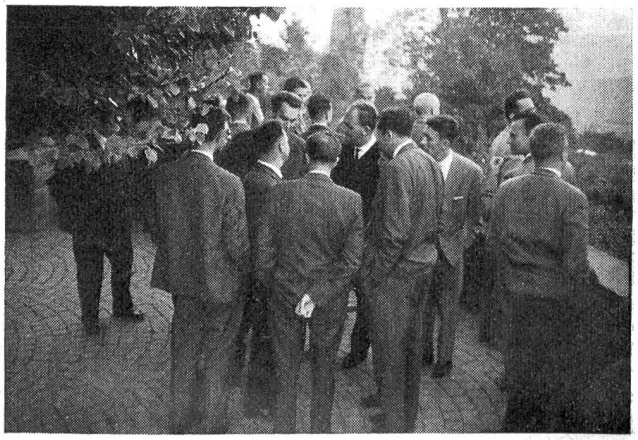
Für den Nachmittag stand der Besuch der Montagewerke des weltbekannten Unternehmens Daimler-Benz «Mercedes» in Sindelfingen auf dem Programm. Bestimmt erwarteten alle Teilnehmer, einen interessanten Einblick in die Fertigungsarbeiten der Automontage zu erhalten — die Erwartungen wurden aber weit übertroffen. Nach der Ankunft in Sindelfingen empfing und begrüßte man uns freundlich in einem großen, modernen Empfangssaal, und anschließend hielt Herr Vollmer der Mercedes-Werke zur allgemeinen Orientierung ein kurzes Einführungsreferat. Das Mercedes-Werk Sindelfingen entstand nach dem zweiten Weltkrieg und ging aus einer Flugzeugfabrik hervor. Das Areal mißt rund 2,5 km². Es sind 22 000 Leute, davon 10 % Frauen und rund 500 Fremdarbeiter tätig; 650 Lehrlinge werden in 15 verschiedenen Berufen ausgebildet. Täglich werden 500 t Blech, beziehungsweise 30 000 t Materialien im Monat verbraucht. Die Produktion betrug 1948 täglich 52 Fahrzeuge, heute sind es 530, davon wird die Hälfte exportiert. Der Motorenbau befindet sich in Untertürkheim bei Stuttgart; in Sindelfingen werden nur die Karosserien hergestellt und Personenwagen montiert. Ueberwältigend war der Eindruck, den man beim Durchschreiten der Werkhallen erhielt. Der Materialtransport, die vielen oft recht großen Bearbeitungsmaschinen, die Stanzen und Pressen sowie die exakten, aufeinander abgestimmten Arbeitstätigkeiten bei der Montage waren sehenswert. Welche große Organisation und Vorbereitungen notwendig sind, um den Fertigungsablauf kontinuierlich zu gestalten, kann man kaum ermessen. So werden beispielsweise auf einem Montageband die nahezu fertiggestellten, in verschiedenen Farben lackierten Autos herangebracht. Auf der Stelle, wo das Anbringen der Räder erfolgt, werden von einer Querstraße die für jeden Wagen farblich richtigen Räder geliefert. Kommt eine schwarze Karosserie heran, sind exakt die schwarzen Räder vorhanden, folgt unmittelbar nachher ein hellgrauer Wagen, so stehen prompt die dazugehörenden hellgrauen Räder zur Verfügung. Die genau abgestimmte Materialzufuhr scheint ein Wunderwerk zu sein. Die fertig montierten Fahrzeuge werden zum Schluß bezüglich Lenkung, Bremsen und in einigen anderen Details kontrolliert. Auf drehbaren Rollen stehend, folgt am Stand eine kurze Probefahrt mit sehr hoher Geschwindigkeit. Nun waren wir am Ende des Rundganges angelangt. Mit vielem Dank verabschiedeten wir uns, und mit den Cars ging es wieder zurück nach Stuttgart. Dabei fuhren wir nicht direkt in die Stadt, sondern benützten die Gelegenheit, durch eine kleine Rundfahrt die schöne Umgebung von Stuttgart ein wenig kennenzulernen.

Im Hotel angekommen, restaurierte man sich ein wenig, denn es stand uns noch ein festlicher Abend bevor. Und tatsächlich, der in der Stuttgarter Liederhalle veranstaltete Schlußabend war ein Höhepunkt, den man nicht so schnell vergessen wird. In der gepflegten Atmosphäre des Liederhalle-Restaurants wurde vorerst bei Tafelmusik das gemeinsame Abendessen serviert. Der folgende Teil des Abends wurde durch ein glänzendes Programm schwäbischer Prägung, bei dem der bekannte Schwabenhumor und die schwäbische Gemütlichkeit voll zur Wirkung kamen, bestens ausgefüllt. Gesangseinlagen einer charmanten Sängerin, vom Rundfunk und Fernsehen kommend, ergänzten in netter Art das Programm. Wenn man auch annahm, daß bei einem solch ansprechenden Unterhaltungsabend die Stunden wie im Fluge vergehen, war man dennoch überrascht, wenn ein zufälliger Blick auf die Uhr die tatsächliche Zeit erkennen ließ. So mußte man doch an die Rückkehr ins Hotel denken und dem Schlafbedürfnis entsprechend trachten, die wenigen Nachtstunden noch so gut als möglich zu verbringen.

Der folgende Tag, Samstag, den 14. Oktober 1961, war der Tag unserer Heimreise. Nach dem Morgenessen wurde das Gepäck verladen und dann bestiegen wir zum letztenmal die beiden Autocars, die uns eine Woche lang verläß-



*«Verkaufsgespräche auf dem Fabrikgelände der Mercedes-Werke.» Ueber Type, Farbe und Preis wäre man sich einig, jedoch erschwert die lange Lieferzeit den Kaufabschluß!*



*Kurzer Zwischenhalt bei der Stadtrundfahrt auf einer Anhöhe oberhalb Stuttgart*

lich und sicher transportierten und jetzt zum Hauptbahnhof Stuttgart brachten. Da ein abzuwartender Anschluß noch nicht eingetroffen war, verspätete sich die Abfahrt unseres Zuges um etwa eine halbe Stunde. Die ansonst immer unerwünschte Wartezeit wurde durch eine zufällig am Perron zur Darstellung kommende «Pantomine», man könnte sie «Der Abschied» nennen, angenehm verkürzt. Nun setzte sich doch der Zug in Bewegung, und in den für uns reservierten Wagen erreichten wir gegen Mittag bei Schaffhausen wieder schweizerischen Boden. Es dauerte dann nicht mehr lange und der Zug rollte in die Halle des Zürcher Hauptbahnhofes ein, zum Ausgangspunkt — jetzt war es der Endpunkt — unserer einmaligen Studienreise 1961. (Rü)

# Literatur

**Tendenzfarbenkarte Frühling/Sommer 1963.** — Die neue Tendenzfarbenkarte für Frühling/Sommer 1963 ist erschienen. Die bisherige Gruppierung der Tendenzfarben in «Grundfarben» und «Accessoiresfarben» wurde aufgegeben und sämtliche Farbreihen einheitlich unter den Begriff «Tendenzfarben» gestellt. In zwei Fußnoten wird auf die Anwendbarkeit der einzelnen Farbreihen auch im Accessoiresbereich besonders hingewiesen. Diese Veränderung erfolgte vor allem deswegen, weil sich in der Praxis die wechselseitige Anwendbarkeit der Tendenzfarben im Bereich der Oberbekleidung und im Accessoiresbereich gezeigt hat.

Die neue Karte enthält 24 Farbnuancen, davon fünf Farbreihen mit je vier Ausfärbungen, sowie zwei weitere zweifach gestufte Farben, die als zusätzliche Accessoiresfarben ausgewählt wurden.

Der Preis der neuen Tendenzfarbenkarte für Frühling/Sommer 1963 beträgt wie bisher DM 6.— je Stück, zuzüglich Porto. Bestellungen bitten wir an folgende Anschrift zu richten: Deutscher Fachverlag GmbH., Abt. Tendenzfarbenkarten, Frankfurt/Main, Freiherr-vom-Steinstraße 7.

**«Brown-Boveri-Mitteilungen» Nr. 1/2/1962.** — Der neue Jahrgang Nr. 49 (1962) eröffnet im einleitenden Hauptartikel Ausblicke in eine gewisse zukünftige Entwicklung auf dem Gebiete der Erzeugung elektrischer Energie. H. G. Plust führt den Leser unter dem Titel «Elektrische Energie aus elektro-chemischen Brennstoffelementen» zunächst in das Prinzip der direkten Umwandlung der den Brennstoffen innewohnenden chemischen Energie in elektrische Energie ein — einer Umwandlung also, welche ohne die der Carnot-Wirkungsgradbeschränkung unterworfene Zwischenumwandlung von Wärme in mechanische Energie auskommt. Anschließend geben E. Guth, C. G. Telschow und H. G. Plust am Beispiel einer laboratoriumsmäßig hergestellten Brennstoffzelle Einblicke in die damit verbundenen Fragen von vornehmlich konstruktiver und technologischer Art.

Auf diese rund die Hälfte des Heftes umfassenden Hauptarbeiten folgen Aufsätze aus ganz anderen Gebieten, so von V. Milliquet über «Fernsehsender 10/2 kW im Band I, 47 ... 68 MHz» und von G. Nicollier über «Brown-Boveri-Radiotelephone im Einsatz bei einem bedeutenden Bergwerkunternehmen in Zentralafrika». — «Der Einfluß der Reibung auf die Stabilität einer rotierenden Welle» von Ch. Bellenot führt in den Problemkreis der Stabilität der Rotation bei raschlaufenden Maschinen mit kritischen Rotordrehzahlen. — A. Goldstein stellt unter dem Titel «33 Jahre Fortschritt im Transformatorenbau» einen Vergleich an zwischen einem älteren Transformator von 26 MVA Leistung der Bauart aus dem Jahre 1928 und einem modernen Dreiwicklungs-Regeltransformator, Baujahr 1961, von 60 MVA.

Im niederländischen Dampfkraftwerk Amer der Provinciale Noordbrabantsche Electriciteits Mij. (PNEM), Geertruidenberg, brachte, wie A. Merk im gleichnamigen Kurzartikel berichtet, die bisher größte von Brown Boveri abgelieferte, für eine Leistung von 175 000 kW gebaute Turbogruppe im Oktober letzten Jahres das erste Betriebsjahr hinter sich.

**Die «Kugellager-Zeitschrift»** Nr. 3/1961, herausgegeben von der SKF Kugellager Aktiengesellschaft in Zürich 8, enthält auch für den Textilfachmann einige interessante Aufsätze. Im Artikel «Maschinen zur Herstellung vorgespannter Betonröhren» schreibt G. Hällnor über die Fabrikationsverfahren und die zu diesem Zweck entwickelten Spezialmaschinen, die mit SKF-Lagern ausgerüstet sind. — Für die Bewässerung von 17 000 Hektar Land im Gebiet der unteren Rhone wurde ein verzweigtes Netz von Kanälen angelegt und große Pumpstationen errichtet. Im entsprechenden Aufsatz von J. Brand ist ein Bericht über diese Anlagen gegeben. — Seit mehr als 10 Jahren stellt SKF verschiedene Rollen, wie z. B. Galgenrollen, Leitrollen und Ruderkettenrollen her. T. Bärgert berichtet über diese Rollen und deren Lagerungen. — Eine weitere Abhandlung ist mit «Spindeln für Gummiumspinnmaschinen» überschrieben. Der Verfasser, D. May, beschreibt die Arbeitsweise der Gummiumspinnspindeln sowie über Spindelarten und deren Lagerung.