

Objektyp: **Advertising**

Zeitschrift: **Bauen + Wohnen = Construction + habitation = Building + home : internationale Zeitschrift**

Band (Jahr): **19 (1965)**

Heft 5: **Rathäuser und Stadtzentren = Hôtels de ville et centres urbains = Town halls and city centers**

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Nutzungsbedingungen

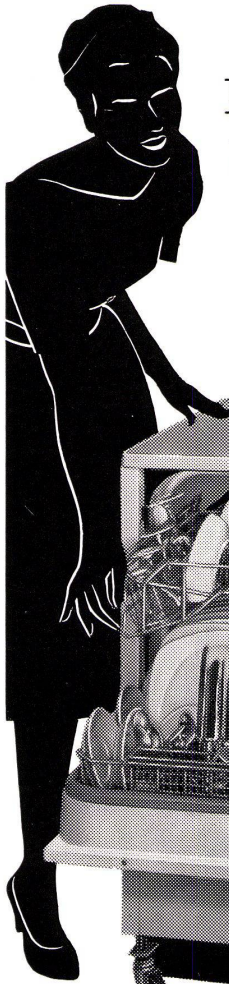
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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

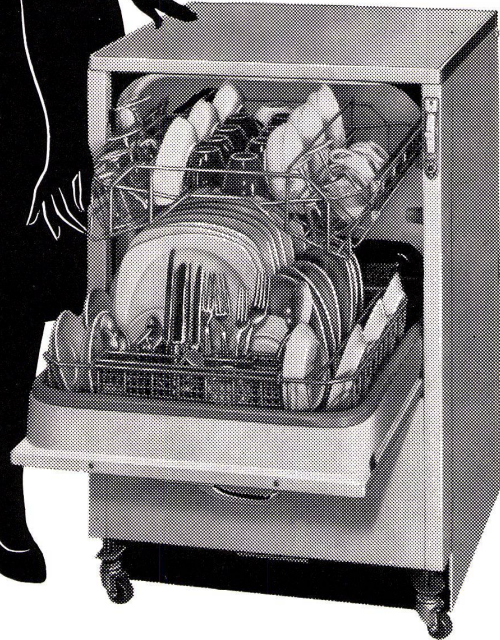
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



KitchenAid

vor 60 Jahren die erste
heute die modernste

Geschirrwashmaschine



- **Automatisch und fahrbar**
- **benötigt keine Extra-Installation**
- **Wäscht, spült und trocknet!**
- **Wäscht nicht nur Geschirr, Gläser und Besteck, sondern auch Pfannen**

Verlangen Sie Prospekte oder Vorführung

Für das **Gewerbe**

Hobart

Geschirrwashmaschinen

Für jeden Betrieb die geeignete Maschinengröße

Über 40 Modelle

Vom Einbautyp bis zur größten Fließbandmaschine

HOBART MASCHINEN - J. Bornstein AG

Spezialist

für Haushalt- und Gewerbe-Geschirrwashmaschinen

ZÜRICH - Stockerstrasse 45 - Tel. (051) 27 80 99

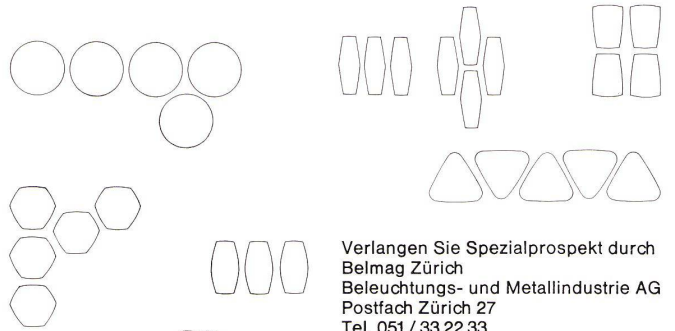
Basel Tel. (061) 34 88 10 - Bern Tel. (031) 52 29 33

St. Gallen (071) 27 34 88 - Lausanne (021) 25 39 34

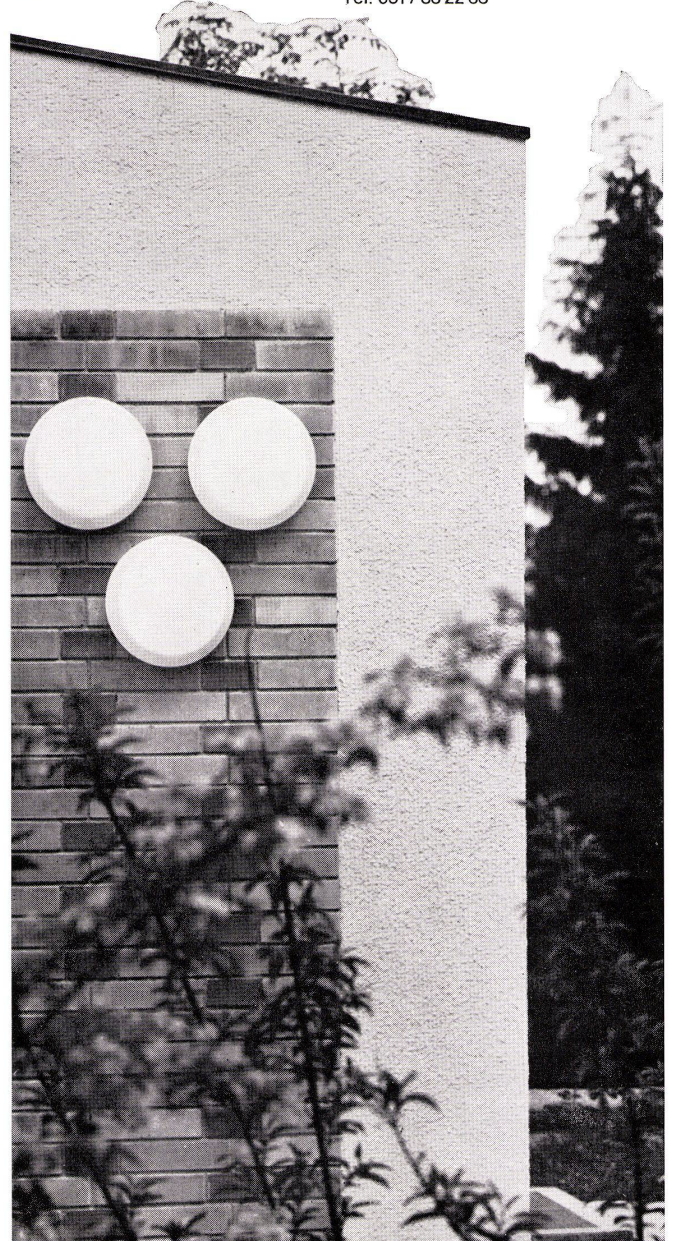
BELMAG -domino -Nurglasleuchten

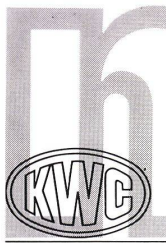
geschaffen für den anspruchsvollen Architekten:
hochwertiges Beleuchtungsglas * scharfkantig
mit mattweisser Oberfläche * leicht zu reinigen!

Belmag-Patenthalter * im In- und Ausland 1000fach
bewährt * elementarste Lösung der Glashalterung *
einfachstes Auswechseln der Glühlampe;



Verlangen Sie Spezialprospekt durch
Belmag Zürich
Beleuchtungs- und Metallindustrie AG
Postfach Zürich 27
Tel. 051 / 33 22 33





KWC-Armaturen sind fortschrittlich und wegweisend. Hier eine weitere KWC-Neuentwicklung, die in intensiven Versuchen erprobt und perfektioniert wurde.

Aktiengesellschaft Karrer, Weber & Cie.
Armaturenfabrik – Metallgiesserei –
Warmpresswerk
5726 Unterkulm AG, Telefon 064/46.11.44

KWC- Radiatorventil mit elastischer Stopfbüchse

Neu ist – neben der elastischen Stopfbüchse – die verblüffende Einfachheit der Voreinstellung. Es wird kein Spezialwerkzeug mehr benötigt! In intensiven Versuchen wurde das neue Radiatorventil schonungslos getestet. Resultat: unverwüsthche, wartungsfreie Konstruktion; vollkommene Sicherheit in bezug auf Abdichtung. Die hervorragende unterlineare Reguliercharakteristik des früheren Modelles wurde beibehalten. Hingegen wird das neue Radiatorventil jetzt in der gleichen Grundausführung mit Handrad oder Deckkappe geliefert. Jede Handradausführung kann nachträglich mit einer Deckkappe ausgerüstet werden. Verlangen Sie Prospekte.

Aktiengesellschaft Karrer, Weber & Cie.
5726 Unterkulm, Telefon 064/46.11.44

Die obere Abdeckung der Balustraden besteht üblicherweise aus eloxiertem Aluminium. Es ist profiliert, um sichtbare Kratzer zu vermeiden. Auch rostfreier Stahl und Stahlblech mit den weiter oben erwähnten Oberflächenbehandlungen werden benutzt.

Die Steuerung einer Fahrtreppe ist im Vergleich zu dem bei automatischen Aufzügen nötigen Aufwand verhältnismäßig einfach. Intermittierender Betrieb mit Photozellen oder Kontaktmatten sowie vollautomatischer Betrieb über Schaltuhr und Zeitprogramm sind mit entsprechenden Zusatzeinrichtungen möglich. Das Programm kann etwa so aussehen:

5.00 Uhr	Einschalten
5.00 bis	9.45 Uhr	Dauerbetrieb
		aufwärts
9.45 bis	14.35 Uhr	Intermittieren-
		der Betrieb auf-
		wärts
14.35 bis	18.00 Uhr	Dauerbetrieb
		abwärts
18.00 bis	24.00 Uhr	Intermittieren-
		der Betrieb auf-
		wärts
24.00 Uhr	Ausschalten

Die Programmfolge liegt fest, doch sind die Programmwechsel beliebig verschiebbar. Zu beachten ist, daß der intermittierende Betrieb mit oder ohne automatische Programmschaltung mit Leuchttransparenten «Gesperrt» oder Tastphotozellen gekoppelt werden muß, die verhindern, daß beim Einschalten oder Umkehren der Bewegung eine Person sich auf der Fahrtreppe befindet, die das Stufenband entgegen der vorgewählten Stufenbandrichtung betreten hat (spielende Kinder).

Einbaumaße und Auflagerdrücke

Die Tabelle auf Seite V 6 gibt als Unterlage bei Vorplanungen für die Steigungswinkel $\alpha = 35^\circ$ und $\alpha = 30^\circ$ und die Stufenbreiten 62, 82 und 102 cm Einbaumaße und Auflagerdrücke für einige mittlere Förderhöhen. Die Tabellenwerte gelten nur als Anhaltspunkte, da kleinere Abweichungen je nach Fabrikat möglich sind. Förderhöhen von mehr als 6 bis 7 m erfordern außer den beiden Endauflagern eine oder mehrere Mittelunterstützungen. Bei Höhenunterschieden über etwa 10 m vergrößern sich die Fahrtruppenbreiten um 5 bis 15 cm gegenüber den Tabellenangaben.

Transport und Montage

Die Kostenfaktoren Transport und Montage sind durch die moderne, vorgefertigte Fahrtruppenkonstruktion radikal gesenkt worden. Der Transport erfolgt, soweit Landverbindungen vorhanden sind, mit der Eisenbahn auf offenen Tiefladewagen. Für den Weg vom Herstellerwerk zum Verladebahnhof und von der Entladestelle zum Einbauort werden pro Einheit zwei luftbereifte einachsige Fahrgestelle und als Zugfahrzeug ein normaler Lastwagen-tractor verwendet.

Das Einbringen in das betreffende Bauwerk kann auf verschiedene Weise erfolgen. In Hochbauten bringt man die Fahrtreppe in einem Stück durch eine Öffnung von etwa 3 m Breite und 3 m Höhe in der Außenwand hindurch bis zur Einbaustelle und zieht sie anschließend mit handbedienten Greifzügen auf die Auflager hoch. Besteht Zugangsmöglichkeit vom Bürgersteig aus, wie etwa bei einem Fußgänger-

tunnel, dann wird mit einem oder zwei Autokränen von der Straße nach unten montiert. Für Bahnhöfe von Eisenbahnen, Stadt- und Untergrundbahnen bestimmte Fahrtreppe werden meist auf der Straße zu einem oberirdischen Betriebsbahnhof transportiert, auf Rollböcke gesetzt, mit Zugtriebwagen über Gleis an den Einbauort gefahren, seitlich auf den Bahnsteig übernommen und anschließend auf die Auflager gezogen. Diese Methode erfordert zuvor genaue Prüfung des Lichttraumprofils und der Krümmungsradien der Bahnstrecke. Alle drei Verfahren dauern normalerweise nur wenige Stunden.

Sind die Stützen oder Decken in einem Verkehrsbauwerk so ungünstig gelegen oder die Förderhöhe so groß, daß das Einbringen in einem Stück unmöglich ist, dann wird die Fahrtreppe in zwei oder mehr Sektionen geteilt angeliefert und bei der Montage zusammengesetzt. Alle mechanischen Teile sowie die elektrische Verkabelung sind an den Sektionsstößen mit Paßstücken und Kupplungen versehen.

Die Schlußarbeiten – Verbindung mit dem elektrischen Hauptanschluß, Anbringen einiger Verkleidungsfelder, Funktionsprüfung – nehmen pro Einheit 4 bis 8 Tage in Anspruch.

Praktische Anwendung in Verkehrsanlagen

Unter Fahrttreppen in Verkehrsanlagen wollen wir hier nicht sämtliche Einheiten verstehen, die außerhalb der Warenhäuser, Kaufhäuser, Supermärkte usw. liegen. Verwaltungsgebäude und Restaurants zum Beispiel weisen betrieblich die gleichen Bedingungen auf, da in ihnen der Publikumsverkehr dauernd vom Hauspersonal überwacht werden kann. Die besonderen Erfordernisse an Konstruktion und Sicherheit der Fahrttreppen finden sich in folgenden Verkehrsanlagen:

Bahnhöfen von Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs, Stadtbahnen, Untergrundbahnen und U-Strassenbahnen,
Fußgängertunneln,
Flughäfen,
Messen und Ausstellungen,
Bergwerken und Hüttenwerken.

Der Einbau einer Fahrtreppe erfolgt vielfach unmittelbar neben einer festen Treppe. Bild 7 zeigt eine solche Anlage vor ihrer Indienststellung auf dem Bahnhof Mecheln der belgischen Staatsbahnen. Gegen die feste Treppe ist eine gekachelte Wand gezogen, die die Fahrtreppe abtrennt, so daß sie in einer Art Trog liegt. Plastikstreifen dichten den Spalt zwischen Balustraden und Wänden. Im Aufriß weichen die Gehlinien beider Treppenanlagen erheblich voneinander ab, weil die feste Treppe flacher verläuft und Zwischenpodeste hat. Dieses Problem stellt sich immer bei größeren Förderhöhen.

Wenn in der Breite genügend Raum vorhanden und stärkerer Verkehr zu erwarten ist, werden zwei Fahrttreppen beiderseits einer festen Treppe eingebaut. Bild 8 stellt diese Anordnung am Ostausgang des Hamburger U-Bahnhofs Wandsbek-Markt dar. Hier, wie auch bei der Anlage Bild 6, ist die Überschneidung von fester Treppe und Fahrtreppe eleganter gelöst: die Außenverkleidung der Fahrtreppe dient als Trennwand und trägt zugleich das

