Aufruf zur Mustermesse

Autor(en): **Wenk, G. / Brogle, Th.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **67 (1949)**

Heft 19

PDF erstellt am: **30.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-84052

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

67. Jahrgang Nachdruck von Bild oder Text nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet Nr. 19

Aufruf zur Mustermesse

Seit Monaten hat die Messe in Basel in guter organisatorischer Zusammenarbeit mit wiederum weit über 2000 Ausstellerfirmen grösste Sorgfalt darauf verwendet, ein für die Schweiz repräsentatives Warenangebot aufzubauen. Wenn am 7. Mai die Schweizer Mustermesse zum 33. Male für elf Tage ihre Hallen öffnet, dann wird sich den Blicken der Besucher ein klares Spiegelbild zeigen von der traditionellen hohen Leistung der schweizerischen Produktion hinsichtlich Materialqualität, Präzisionsarbeit und hochentwickelter Spezialisierung. Die vor allem in den letzten Jahren festgestellten grossen Zahlen des schweizerischen und des ausländischen Besuches dürfen als eine Vertrauenskundgebung für das hochwertige und mannigfaltige Schaffen des Schweizervolkes, sowie für die Mustermesse in Basel als best geeignetes Informations- und Einkaufszentrum im nationalen und internationalen Raume gewürdigt werden. Auch für die bevorstehende Messe darf mit einem wachsenden Interesse des Inlandes wie des Auslandes gerechnet werden.

Weitblick und Zuversicht, frischer Wagemut und neu gestählter Wille, auch in einer Zeit mannigfacher Unsicherheit vor Hindernissen und Schwierigkeiten nicht einfach Halt zu machen, sondern initiativ neue Wege zu bahnen, werden auch durch den Messe-Appell 1949 erneuerte Leitmotive für jedes Arbeitsgebiet sein. Die Schweizer Mustermesse ladet im Namen der Aussteller und in ihrem eigenen Namen die Bewohner aller Landesgebiete zum Besuche dieses grossen Gemeinschaftswerkes ein und heisst sie herzlich willkommen.

Basel, Mitte April 1949

SCHWEIZER MUSTERMESSE

Der Präsident: Ständerat *G. Wenk* Der Direktor: Prof. Dr. *Th. Brogle*

Das neue Motorschiff „Waldstätter" auf dem Vierwaldstättersee

Nach Mitteilungen der Direktion der Dampfschiffgesellschaft des Vierwaldstättersees

DK 629.122.1—843.6

I. Wirtschaftliche Gesichtspunkte

Der Ausbau der Vierwaldstättersee-Flotte bezweckt die Erhöhung der Wirtschaftlichkeit des Betriebs und den rechtzeitigen Ersatz altershalber in absehbarer Zeit ausfallenden Schiffraums. Bei der gegebenen volkswirtschaftlichen Struktur des Einzugsgebietes und seiner geringen Bevölkerungsdichte wird die Aufrechterhaltung des Schiffbetriebs ausserhalb der Saisonmonate immer eine drückende Angelegenheit sein. Es ist für die Dampfschiffgesellschaft des Vierwaldstättersees (DGV) denn auch eine eigentliche Existenzfrage, den Winterbetrieb, der das Unternehmen Jahr für Jahr zu erdrosseln droht, weniger verlustreich zu gestalten. Sie hat in den bald 80 Jahren ihrer Existenz an diesem Betrieb einen Rohverlust von rd. 25 Mio Fr. erlitten. Die Betriebsausgaben sind dadurch besonders belastet, dass zahlreiche Kurse auch heute noch, trotz grösstmöglichem Einsatz von Motorschiffen, mit Dampfern ausgeführt werden müssen, weil andere Schiffe passender Grösse fehlen, die für den zweckmässigen, gleichzeitigen Transport von Personen, Postwagen, Gütern und Tieren geeignet sind und die während der kalten Jahreszeit über genügend geschützte, behagliche Räume für die Passagiere verfügen. Einlässliche Untersuchungen haben gezeigt, dass diesem Mangel wirksam nur durch den Einsatz von wenigstens zwei weitern Dieselmotorschiffen begegnet werden kann. MS «Waldstätter», Bild 1, stellt nun das erste dieser Schiffe dar.

Die wirtschaftliche Ueberlegenheit des Dieselmotorschiffes gegenüber dem Dampfschiff beruht auf dem hohen Wirkungsgrad des Dieselmotors, dank dem sich ein erheblich geringerer Brennstoffverbrauch und eine namhafte Einsparung an Brennstoffkosten ergeben. Weiter ist der Dieselmotor jederzeit betriebsbereit, während dem Ingangsetzen einer Dampfmaschine und ihrer Kesselanlage zeitraubende und teuere Vorbereitungsarbeiten vorausgehen müssen. Bei den hier in Betracht kommenden Leistungsgrössen bedarf der Dieselmotor — wieder im Gegensatz zur Dampfanlage — auch während des Betriebs nicht ständiger Wartung und Bedienung. Er lässt sich vom Steuerhaus aus steuern und unter Kontrolle halten und erlaubt damit, die Maschinen-Bedienung, die Steuerung und die Führung des Schiffes in *einer* Hand zu konzentrieren, während diese Aufgaben beim Dampfschiff 4 bis 5 Mann erfordern. Rüsten und Bunkern der Kohle bedingen einen Arbeitsaufwand, der 33 mal grösser ist als derjenige für das Bunkern einer äquivalenten Menge flüssigen Triebstoffes.

Der Aktionsradius der neuen Motorschiffe beträgt rd. 3000 km; er ist 8 bis 10 mal grösser als der irgend eines Dampfers der DGV. Der Erhöhung der Konkurrenzfähigkeit dient die erhöhte Fahrgeschwindigkeit sowie die Gestaltung und Ausstattung der Schiffsräume, die den Fahrgästen Schutz vor schlechter Witterung, Bequemlichkeit, freien Ausblick, Licht und Luft vermitteln. Das Schiff weist trotz erhöhter Bequemlichkeit in den geschlossenen Räumen auf Deck rd. 3 mal so viel Sitzplätze auf wie ein alter Dampfer von gleichem und 1,5 mal so viel wie ein Dampfer von doppelt so grossem Gesamtfassungsvermögen.

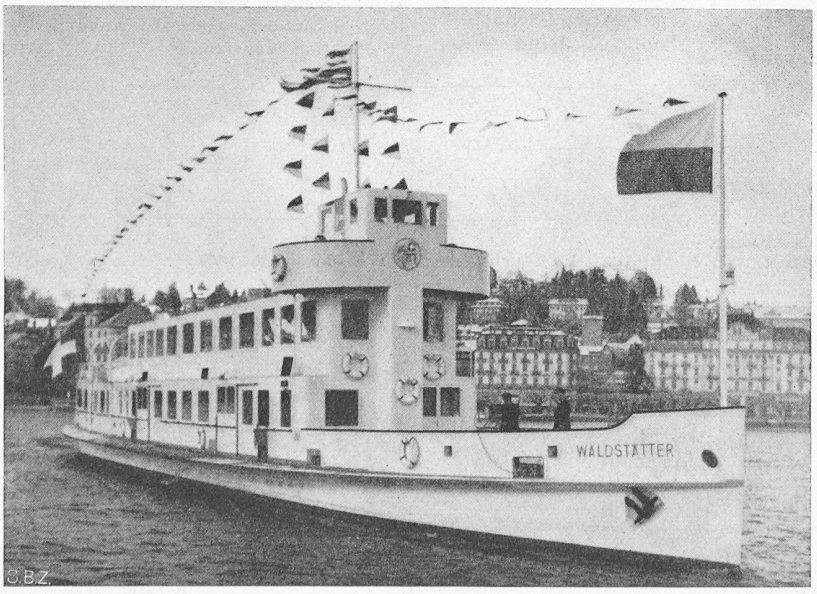

Bild 1. Motorschiff «Waldstätter» der Dampfschiffgesellschaft des Vierwaldstättersees bei der Einweihungsfahrt

II. Schale und Aufbau

Bei der Konstruktion des neuen Schiffes hat man, um Material zu sparen, einen Teil der Schale des 1905 gebauten Dampfers «Rhein» verwendet. Auf Grund der Untersuchungen von Schiffsingenieur Dr. h. c. A. Ryniker und einlässlicher Modell-Schleppversuche in der holländischen Schiffs-Versuchsanstalt in Wageningen wurde von der alten Schale heckseitig ein Stück von 9 m Länge abgeschnitten und durch eine 17 m lange Neukonstruktion ersetzt, wodurch sich der ursprüngliche Schiffskörper um 8 m verlängerte. Bild 2 zeigt die Ergebnisse der Schleppversuche mit den beiden auf Bild 3 dargestellten Modellen, das eine mit Tunnelheck, das andere mit Gleitflächenheck, umgerechnet auf Ausführungsgrösse; davon gab das zweite,