Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 67 (1949)
Heft: 19

Artikel: Aufruf zur Mustermesse
Autor: Wenk, G. / Brogle, Th.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-84052

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 12.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://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.

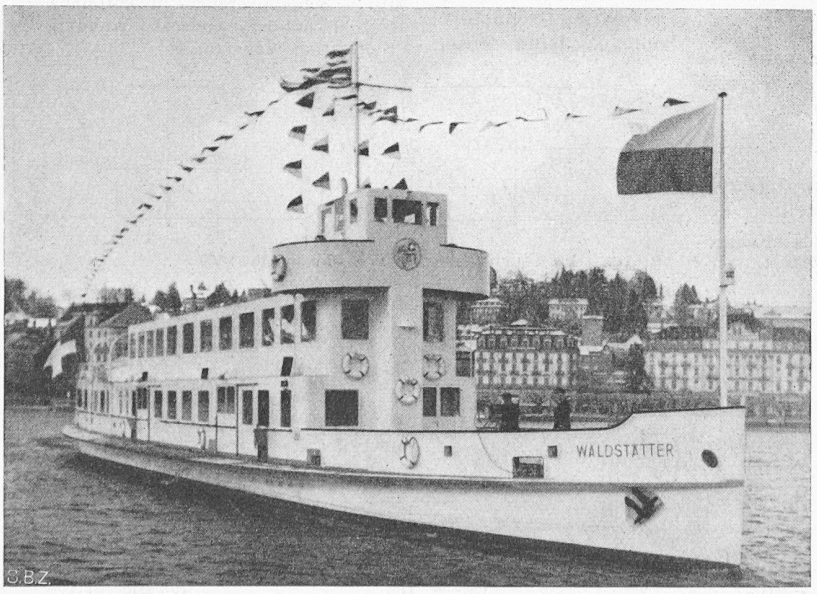

Bild 1. Motorschiff «Waldstätter» der Dampfschiffgesellschaft des Vierwaldstättersees bei der Einweihungsfahrt

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,