

Fettschmierung aus "Konserven"

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **81 (1963)**

Heft 45

PDF erstellt am: **20.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-66908>

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.

Felsblöcke zertrümmert und die ganze Zone unter den Spundwänden aufgelockert wurde.

5. Danach wurden die Spundwände auf Kote 579,50 nachgeschlagen.

Diese Methode bewährte sich ausgezeichnet, aber beim nachfolgenden Aushub — es musste nun von Hand ausgehoben werden — zeigte es sich, dass durch die vorgängige Rammung ohne Sprengung die Spundwandprofile so stark gelitten hatten (insbesondere waren die Schlösser aufgegangen), dass bei einem Weiterrammen mit zu grossen Undichtigkeiten gerechnet werden musste. Das Kantonale Tiefbauamt in Chur und die Bauunternehmung kamen zum Schluss, dass unter diesen Umständen ein innerer Spundwandkranz zu erstellen sei, wobei die Methode des Bohrens und Sprengens vor dem Rammen, die sich bewährt hatte, von Anfang an anzuwenden sei. Man rammte nun auf drei Seiten Belval-Profil 2, auf der Seite Bonaduz Larsenprofile 2 mit einer Neigung 1 : 3, um das ursprüngliche Profil wieder zu erreichen (Bild 10). Bohren, Sprengen und Rammen von 579,50 auf 576,50 gelangen planmässig. Es zeigte sich, dass bei den angewendeten Bohrlochabständen von der Spundwand und den gewählten Sprengmitteln eine Beschädigung der Spundwand nicht erfolgte; es zeigte sich aber auch, dass das stärkere Larsen 2-Profil für diese Methode geeigneter war. Insbesondere war die Wasserdichtigkeit der Schlösser besser. Pro Absenkung von 3 m wurden rund 150 Bohrlöcher mit einem Sprengstoffaufwand von rd. 360 kg benötigt.

Bild 13 zeigt den Mittelpfeiler nach Beendigung des Aushubs. Es wurden zwei Entwässerungsschächte plus ein Reserveentwässerungsschacht erstellt. Jeder Schacht verfügte über eine Pumpe mit einer Leistung von 175 l/min, und für die beiden regulären Entwässerungsschächte stand noch eine wahlweise einsetzbare Reservepumpe bereit. Während des Bauvorganges war die auftretende Wassermenge zeitweise ganz erheblich und es waren zum Trockenlegen der Baugrube Leistungen von 700 bis 1200 l/min notwendig, was den Einsatz zusätzlicher Pumpen bedingte.

Um ein einwandfreies Betonieren der Fundamentsohle gewährleisten zu können, hat man den Spundwänden entlang Rinnen ähnlich einem Dachkennel angeschweisst und das anfallende Wasser in die Schächte geleitet.

Das hier beschriebene, unter Mitwirkung des Tiefbauamtes des Kantons Graubünden von der Firma Prader & Co. AG. entwickelte Verfahren hat sich durchaus bewährt. Wir erblicken in dieser Methode eine zeitgemässe Alternative zur Caissongründung, die den grossen Vorteil hat, dass man mit gewöhnlichem Personal arbeiten kann und auf das unangenehme Ein- und Ausschleusen verzichten kann. Auch in zeitlicher und finanzieller Hinsicht dürfte die beschriebene Me-

thode, wenn die gemachten Erfahrungen systematisch verwendet werden, der Caissonmethode in vielen Fällen überlegen sein.

Die Projektierung der Hinterrheinbrücke Reichenau erfolgte unter der Oberleitung von A. Aschwanden, dipl. Ing., durch U. Kellner, dipl. Ing., im Büro des Verfassers.

Adresse des Verfassers: M. R. Roß, dipl. Ing., Asylstrasse 58, Zürich 32.

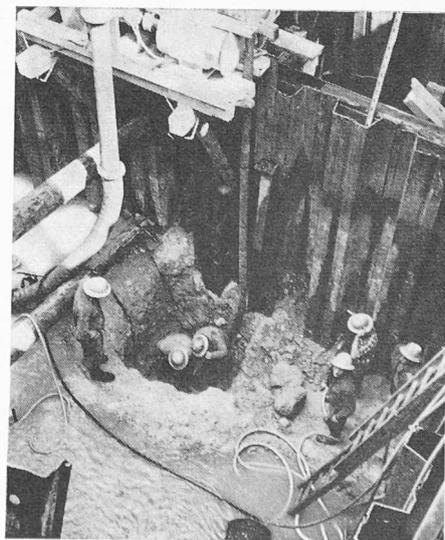
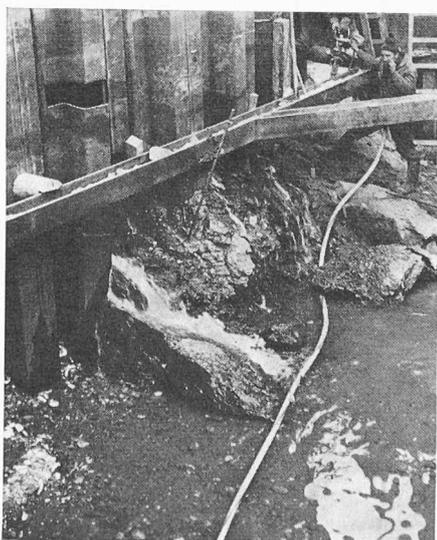
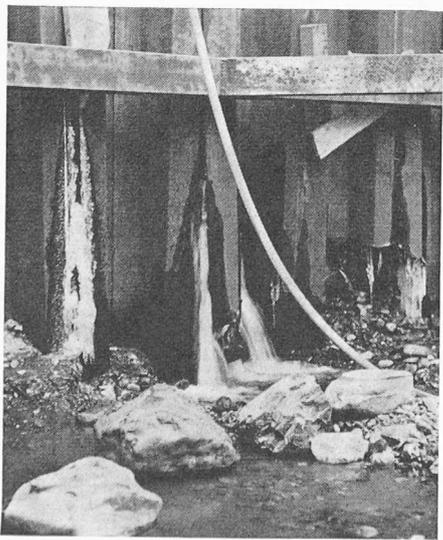
Fettschmierung aus «Konserven»

DK 621.896

Wie auf andern Gebieten, so gehen auch in der Schmier-technik ständig Weiterentwicklungen vor sich. Immer mehr werden z. B. stationäre und fahrbare Schmieranlagen eingesetzt, die die rasche Abschmierung von Fahrzeugen in der Garage oder die rationelle Durchführung des Schmierdienstes auf Grossbaustellen ermöglichen. In allen diesen Fällen bleibt aber die Abhängigkeit vom Fettfass bestehen. Dies wird oft als Mangel empfunden. Ueberdies besteht die Gefahr der Verschmutzung des Fettes durch Manipulation oder offengelassene Behälter. Auf dem Bauplatz, auf grosser Fahrt oder im Industriebetrieb wäre die stete Einsatzbereitschaft eines handlichen Schmiergerätes mit entsprechender Fetzfällung und einfacher Nachfüllmöglichkeit von Vorteil. Es würde dabei der Schmier-service an Ort und Stelle vereinfacht und verbilligt.

Zu diesem Zwecke schuf die Firma Adolf Schmid's Erben AG, Bern, die «Schmierfettkonserven». Vom Schmierstoff-fabrikanten abgefüllt und verschlossen, bietet sie das Maximum an Sauberkeit, und in handlicher Grösse gestaltet, lässt sie sich in jeder Materialkiste und auf jedem Fahrzeug in wünschbarer Zahl unterbringen. Eine besonders konstruierte Schmierpistole erlaubt es, die mit leicht abnehmbarem Deckel ausgebildete Schmierfettpatrone direkt in den Druckzylinder der Pistole zu schieben, die es mit Leichtigkeit ermöglicht, die Schmierungen einhändig durchzuführen. Mit einem Fingerdruck wird an der Düse ein Druck von 560 atü erzeugt, der an jeder Schmierstelle die zuverlässige Beschickung mit Fett sichert. Die andere Hand bleibt zur Führung des Schmierkopfes frei.

Um nun aber den Vorzug der steten Einsatzbereitschaft wirklich gewährleisten zu können, ist es notwendig, in den Schmierfettpatronen ein Fett bereitzuhalten, das als Einheitsfett weitgesteckten Anforderungen genügt. Bei «Aseol Fit» ist das Problem so gelöst, dass zwei Mehrzweckfette in Patronen lieferbar sind: Das eine dient der Verwendung in Industriebetrieben und Werkstätten, das andere dem Einsatz in Strassenfahrzeugen, Baumaschinen und Landmaschi-



Bilder 11 und 12. Hinterrheinbrücke Reichenau, Mittelpfeiler, Spundwand Ost, am 1. Februar 1963

Bild 13. Mittelpfeiler, Erstellung des Entwässerungsschachtes, 17. April 1963

nen. Mit diesen beiden Fetten ist es möglich, in einem weiten Bereich alle Fettschmierstellen mit normalen Betriebsbedingungen zu beschicken. Handliche Tragtaschen

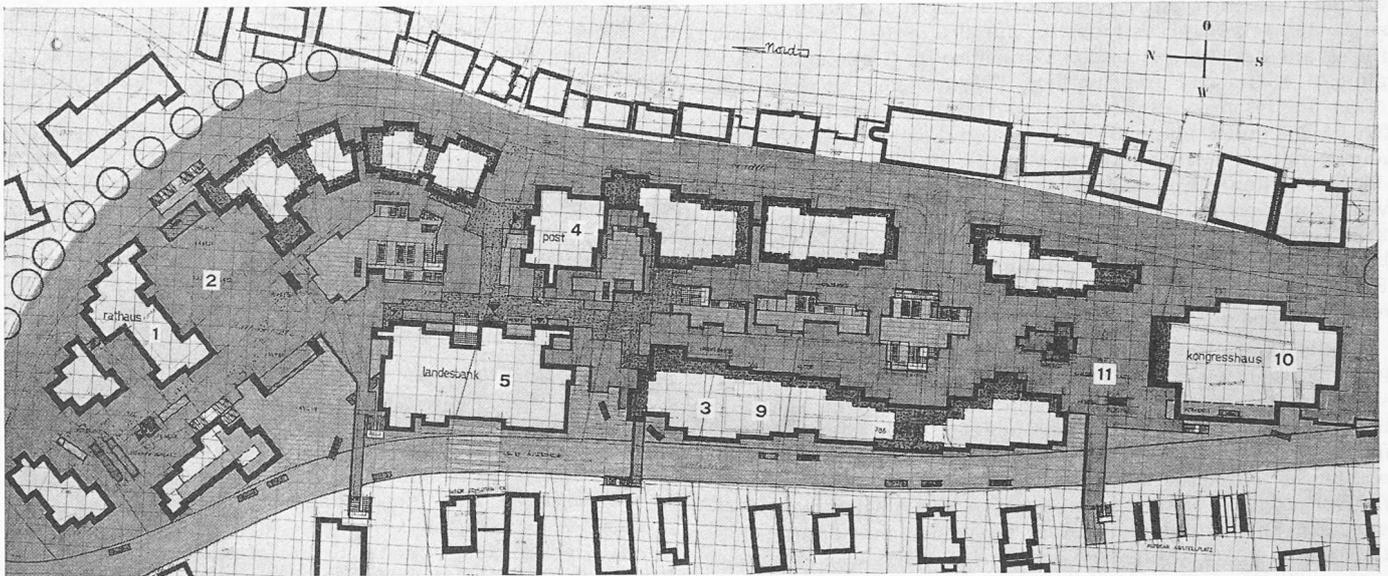
mit 10 Aseol-Fit-Patronen vereinfachen die Unterbringung auf Fahrzeugen oder in Materialkisten als weitreichende Reserve.

Wettbewerb für den Neubau der Landesbank und eines Postamtes in Vaduz DK 711.561:001.1

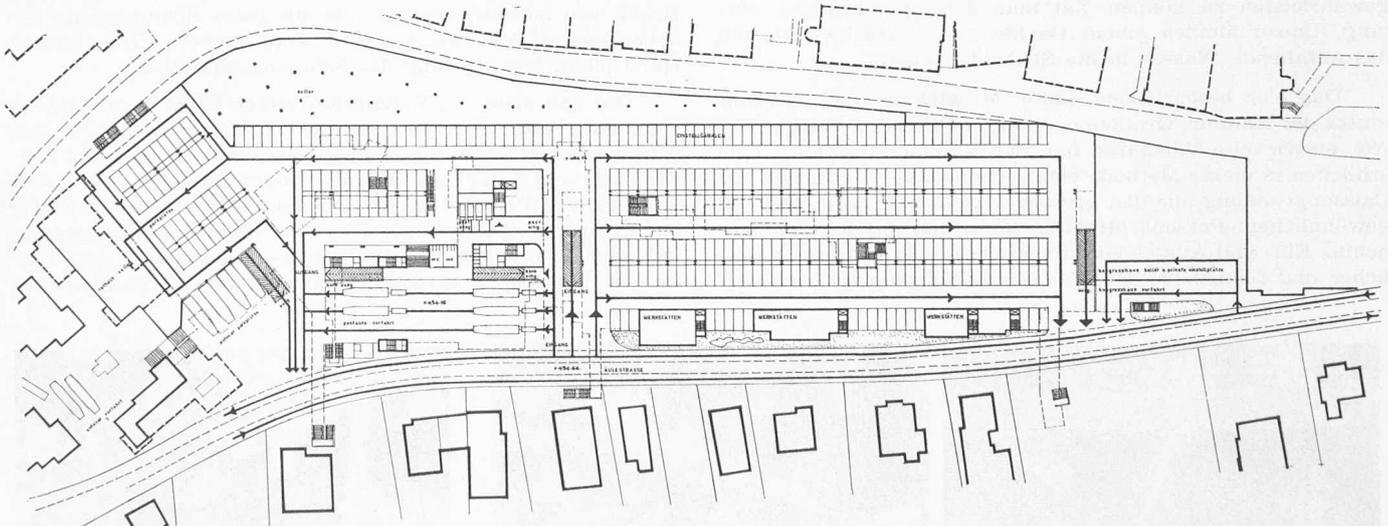
Schluss von S. 769

Projekt Nr. 13. Verfasser **Otto Glaus**, Zürich, Mitarbeiter **Felix Waldvogel**, Rapperswil, und **E. A. Oral**, Zürich

1. Stufe, Ideenwettbewerb



Lageplan 1:2000. 1 bestehendes Rathaus, 2 Rathausplatz, 3 Geschäftshaus, 4 Post und Postmuseum, 5 Landesbank, 9 Wohnbauten, 10 Kongresshaus, 11 Kongresshausplatz



Untergeschoss 1:2000

Beurteilung durch das Preisgericht

Auf einheitlicher, in sich geschlossener Gestaltungsidee entwickelter Entwurf mit nur teilweiser Einbeziehung der vorhandenen Bebauung. Unter Wahrung des bestehenden Masstabes gelingt dem Verfasser eine städtebaulich interessante, lebendige und originelle Formulierung des Gedankens. Längs einer mittleren Axe entwickeln sich Räume und Plätze unterschiedlicher Art mit bewusst forcierter Bewegung der Formen. Das vorgetragene Spiel der Baukuben entspricht nicht immer den grundrisslichen Erfordernissen.

Bank: Zugänge, Verkehr sowie innere Organisation entsprechen im allgemeinen den banktechnischen Erfordernissen. Die Anlage der grossen Autobushaltestelle unter der Bank im 1. Untergeschoss erfordert teure Konstruktionen mit grossen Stützenabständen. In der vorgeschlagenen Gesamtüberbauung ist die Lage der Bank inmitten

des neuen Geschäftszentrums baukörperlich denkbar. Sie ist jedoch insbesondere mit den Verbindungen zum Städtle in der 1. Etappe zu überprüfen und dürfte nur in Betracht gezogen werden, wenn auch die spätere Ueberbauung in diesem Bereich dem Vorschlag des Verfassers entsprechend gesichert werden könnte. *Kubikinhalt 21 527 m³.*

Post: Die Lage des Postgebäudes mit Hauptzugang vom Städtle ist möglich. Der Postautohof ist an der Aeulestasse richtig, seine Anordnung unter dem Bankgebäude bringt für die Bank wie für die Post Nachteile für Betrieb und Sicherheit. Der Verkehrsfluss im 1. Untergeschoss ist nur schematisch dargestellt. (Unkontrollierbare Verflechtung von Bank-, Post- und Privatverkehr). Die Betriebsorganisation der Post ist möglich, jedoch erschwert durch die komplizierte Raumform und Raumfolge. Der Botenraum müsste im gleichen Geschoss wie der Büroraum liegen.