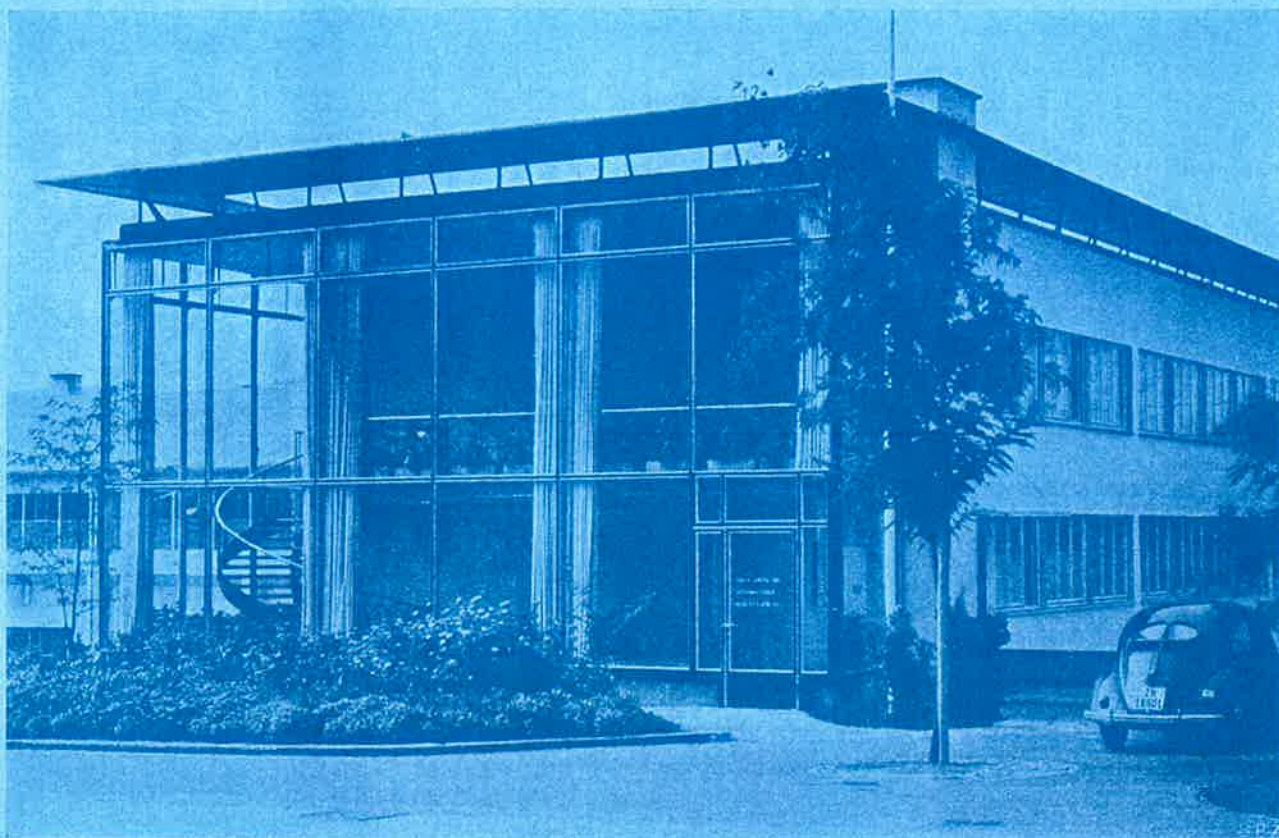


Das Automobil-Montagewerk der Neuen Amag A.-G. in Schinznach-Bad

Architekt Dr. ARMIN MEILI, Zürich



Sonderdruck aus der SCHWEIZ. BAUZEITUNG, 69. Jg., Nr. 1, 1951

Druck von Jean Frey A.-G., Zürich

Das Automobil-Montagewerk der Neuen Amag A.-G. in Schinznach-Bad

Architekt Dr. ARMIN MEILL, Zürich

Die neugegründete «Automontage Schinznach A.-G.» erwarb das Areal einer ehemaligen Zementfabrik¹⁾ mitsamt den auf ihm befindlichen leerstehenden und z. T. unfertigen Bauten. Diese eigneten sich für den Einbau eines Automontagewerkes. Ingenieure der amerikanischen Chryslerwerke besorgten die Einpassung eines hochrationalisierten Montagebandes in den vorhandenen Raum.

Weil die verfügbare Fläche von 16×155 m nicht ausreichte, wurde auf $\frac{2}{3}$ der Gesamtlänge ein Zwischenstock eingebaut. Das alte Fabrikgebäude ist zur Hälfte ein Eisenfachwerkbau mit 12 cm Backsteinwänden ausgeriegelt. Die andere Hälfte besteht gemäss seiner früheren Bestimmung bis auf 7 m Höhe aus 30 bis 70 cm starken Eisenbetonmauern. Zahlreiche, den neuen Zwecken nicht mehr dienende Bauteile, mussten gesprengt werden. Das System des bestehenden Daches aus leichten Eisenfachwerkbändern wurde auch auf die neuen Teile in Fortsetzung angewandt. Zum grössten Teile wurde dieses Dach, das nur eine Eternit-Wellblechhaut besitzt, durch eine aufgehängte Perfektplatten-Decke isoliert.

Für den Zwischenboden wurde eine Stahltonkonstruktion mit zwei Stützenreihen für eine Tragkraft von 400 kg/m^2 angewandt. An beiden Enden des Zwischenbodens wurde je ein Aufzug für grösste Personenwagen installiert.

Im eingeschossigen Teil der Halle am Süden befindet sich, mit Anschlussgleis versehen, die Zollagerhalle, die von der übrigen Fabrik durch eine Gitterwand abgeschlossen ist. Ueber das Zollager und den Verteilraum führt eine durchgehende Kranbahn mit 5 t Tragkraft.

Der Montagevorgang

Die mit der Eisenbahn eintreffenden Einheiten von 5 bis 6 Kisten enthalten die Bestandteile für je sechs vollständige

¹⁾ Diese ist beschrieben in SEZ Bd. 108, S. 13* (11. Juli 1936).

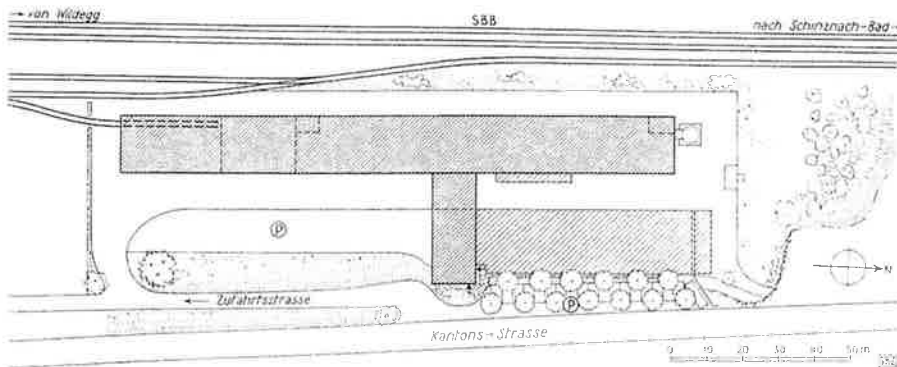


Bild 1. Lageplan 1:2000

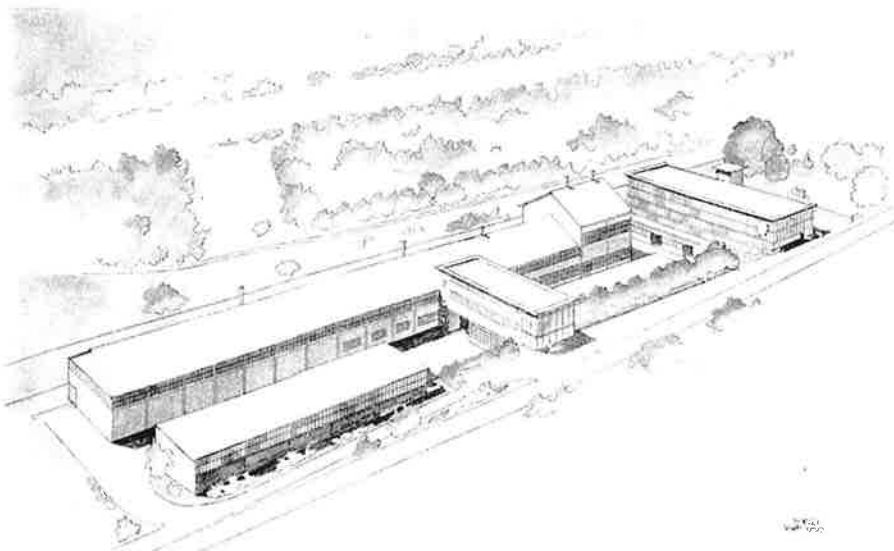


Bild 2. Fliegerbild des Gesamtausbaues von Südosten

Automobile (Lot). Sie werden in der Zollhalle 1²⁾ abgeladen und im Beisein von Zollbeamten ausgepackt, gewogen und verzollt. Die verzollten Bestandteile gelangen hierauf in den Verteilraum 2. Für Zollbeamte und das mit der Verzollung beschäftigte Fabrikpersonal stehen geschlossene Bureaubauten zur Verfügung.

Vom Verteilraum 2 aus nimmt die Montage ihren Anfang. Sie gabelt sich in diejenige der Karosserie und Malerei im Obergeschoss und die Montage von Chassis, Motoren und den Zusammenbau von Karosserie und Chassis im Erdgeschoss.

Montage der Karosserie

Die mit dem Aufzug 3 ins Obergeschoss beförderten Bestandteile werden vorerst im Waschbassin 4 vom Schutzanstrich gereinigt und nachher nach Sorten geordnet bereitgestellt. Auf fahrbaren Lehren erfolgt der stückweise Zusammenbau der Bestandteile durch elektrische Punktschweissung zur gesamten Karosserie 5. Jede Einheit ist auf einen Rollwagen montiert und wird von einer Arbeitsstelle fortschreitend weitergegeben. Durch eine Schiebetüre in einer weiteren Trennwand 6, die aus feuerpolizeilichen Gründen die Malereiabteilung von der Karosseriewerkstatt abschliesst, gelangt die nunmehr im Rohbau fertige Karosserie in die Spritzkabine 7. In dieser erhält sie sowohl den Grundanstrich als auch mehrere übereinander gespritzte Lackschichten. Bei einer Temperatur von etwa 120°C wird jeder Anstrich im Einbrennofen 8 eingebrannt. Die fertig lackierte Karosserie wird hernach poliert 9 und auf ihrem Rollwagen, den sie nicht verlassen hat, im 2. Aufzug 10 ins Erdgeschoss transportiert. In der Sattlerei 11 werden nunmehr die Polster eingebaut, die Scheiben eingesetzt, die Türgriffe montiert und die verschiedenen übrigen Bestandteile angebracht. Am Ende dieses Laufganges 12 ist die Karosserie zum Zusammenbau mit dem Chassis bereit.

Montage der Chassis und der Motoren

Gleichzeitig mit der oben dargestellten Montage der Karosserie läuft im Erdgeschoss diejenige der Chassis und Motoren. Aus dem Verteilraum 2 gelangen die Bestandteile der Chassisrahmen auf einem 80 cm hohen Montagegerüst in die Schweisskabine 13, wo sie zu einem starren Rahmen elektrisch zusammenschweisst werden. Sodann erfolgt die Montage der Räder 14, der Bremsen und Federn 15, der Einbau der Motoren 16. Die Motoren werden auf dem Motorenstand 17 zusammengesetzt. Vom Ende des Montagegerüsts 18 bewegt sich nunmehr das Chassis auf seinen eigenen Rädern weiter zum Zusammenbau mit der Karosserie.

Der Zusammenbau

Die bei 12 bereitstehende Karosserie wird mit Hilfe einer kleinen Kranbahn über der Montagegrube 19 auf das Chassis gesenkt und mit demselben zum fertigen Automobil verschraubt.

Nunmehr folgen die Regulierungen von Spur, Sturz und Vorlauf auf einem besonderen Richtgerät 20. Nach Einfüllung von Benzin und Öl fährt sodann der fertige Wagen aus eigener Kraft durch ein Schiebetor aus der nördlichen Stirnwand der Fabrik hinaus und besteht auf der Prüfstrecke die letzten Kontrollen.

Die Fabrik kann im Tag zehn Wagen herstellen. Heute werden fünf bis sechs Wagen, dazu noch weitere kleinere Fahrzeuge erzeugt.

²⁾ Die Zahlen finden sich in den Grundrissen Bilder 3 und 5.

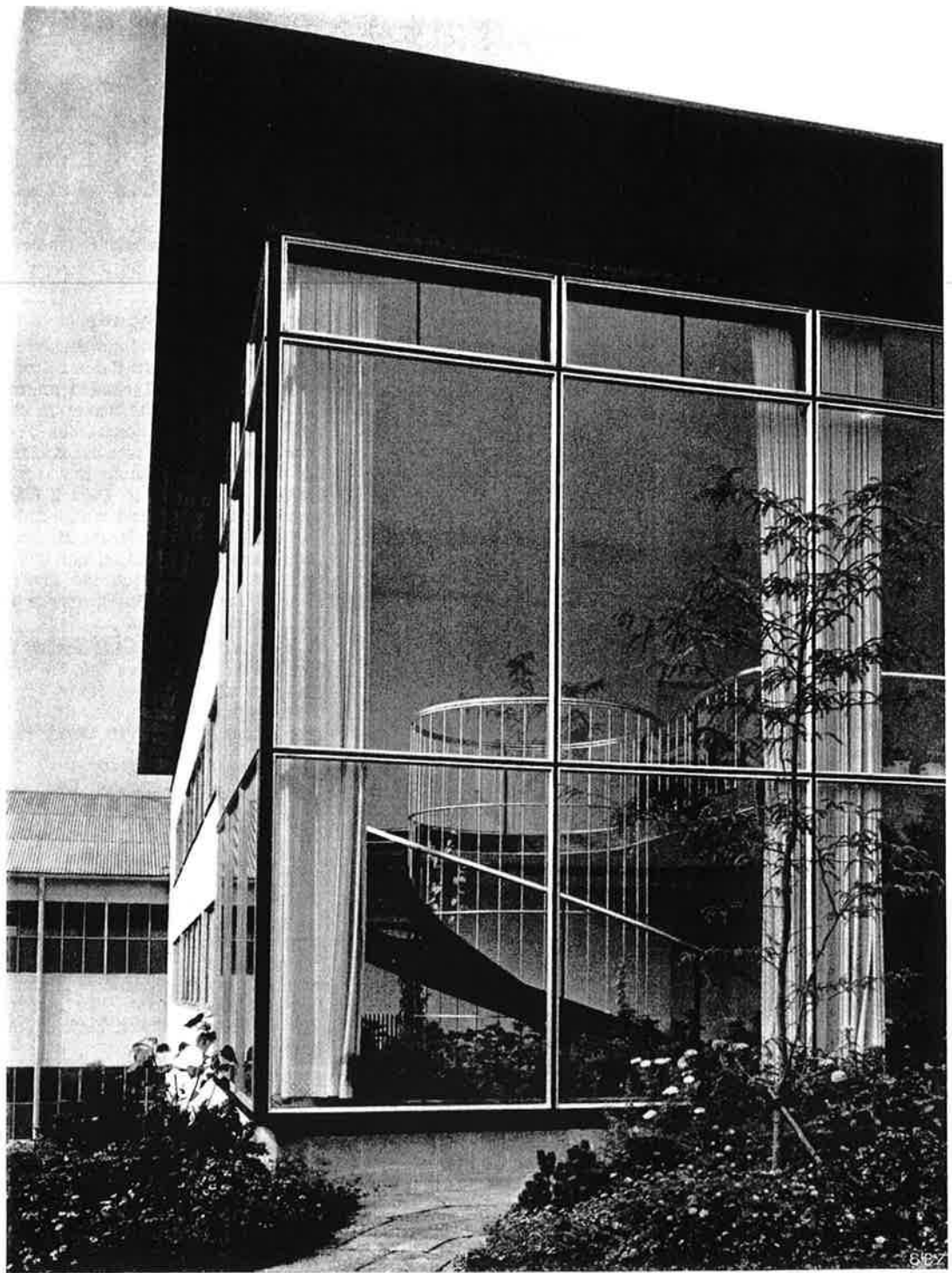


Bild 11. Einzelheit der Eingangsfront des Zentralgebäudes

Zentralgebäude des Automobil-Montagewerks Schinznach

Architekt Dr. ARMIN MEILI



Bild 12. Empfangsraum im Obergeschoss



Bild 13. Treppenanlage in der Eingangshalle



Bild 1.4. Blick in die Treppenanlage und auf das Zierbecken

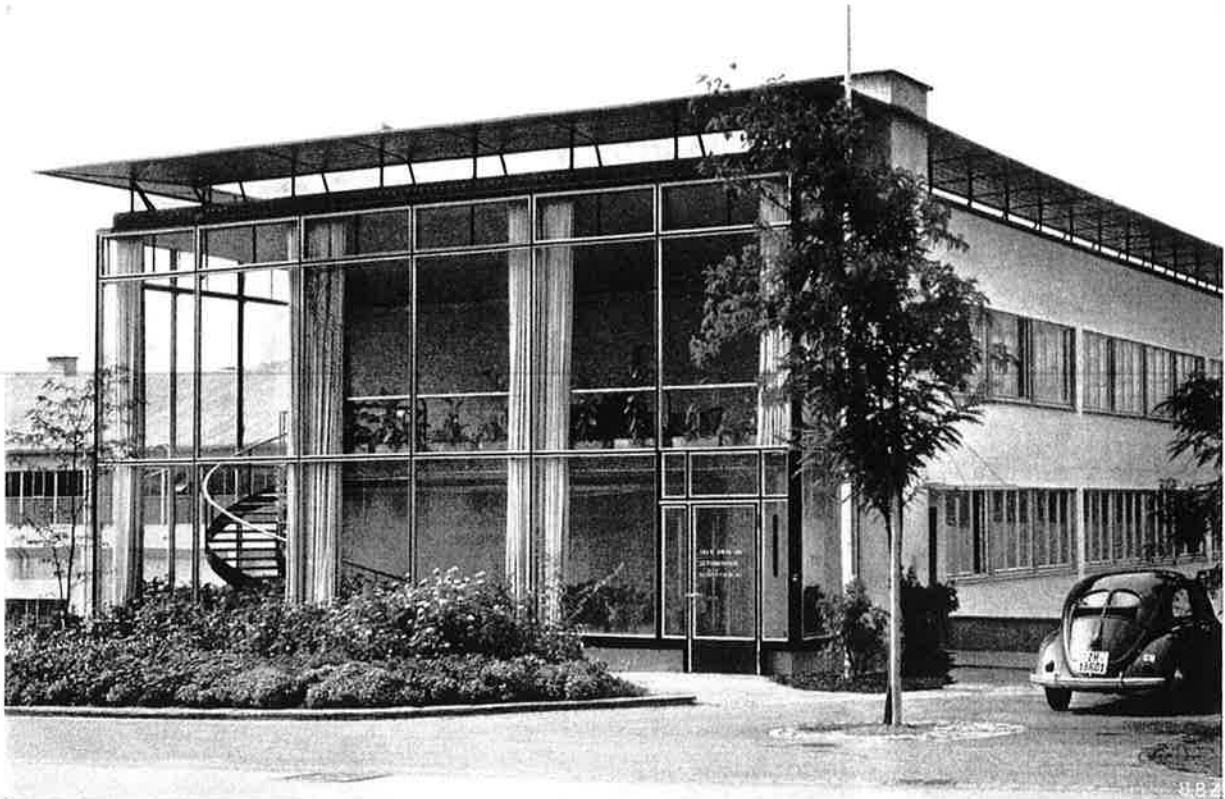


Bild 15 Die Eingangsfront von der Kantonstrasse aus



Bild 16 Südfassade des Zentralgebäudes

Einige bauliche Angaben

Fabrikböden: Zementüberzug mit Lonsicarbeimischung, teilweise fuss-warme Beläge aus Steinholz. Die elektrische Versorgung erfolgt über eine 8 kVA-Umformeranlage für das gesamte Werk. Beleuchtung: Fluoreszenzröhren. Fabrikheizung: General Electric Oelheizkessel in drei Gruppen zu zwei Kesseln, in der Fabrik offen aufgestellt, Verteilung der Warmluft durch Lufterhitzer und Ventilatoren; durch besondere Richtungsleitung der warmen Luft erhalten die Arbeitsstellen eine Temperatur von rd. 16°C. Die Lufterhitzer können in der Sommerszeit auch zur Kühlung verwendet werden. Das Zentralgebäude wird durch eine Oel-feuerungsanlage im Keller bedient.

Gesamtsituierung und etappenweiser Ausbau

Die Gruppierung der Gebäude auf dem verfügbaren Areal ist so angeordnet, dass weitere Bauten, je nach den Erfordernissen der weitem Entwicklung des Werkes, organisch zugefügt werden können (siehe Fliegebild).

Der Baugedanke wurde einesteiis durch die Form des Bauplatzes mit den bestehenden Gebäuden und andernteils durch den Fabrikationsablauf beeinflusst.

Von Süden werden die mit der Bahn angelieferten Bestandteile in die Fabrik eingeführt; das fertige Produkt verlässt diese auf der Nordseite. Die fertigen Wagen werden z. T. auf «gedeckten Parkplätzen» zur Ablieferung bereit gelagert. Aus diesen Gegebenheiten ist hier eine Fabrikanlage entstanden, bei der aus der Not eine Tugend wurde. Die Längenentwicklung, die zwangsläufig gewählt werden musste, hat sich zur optimalen Betriebsform entwickelt. Bei einem spätem Vollausbau wird die Fabrikstrasse parallel zum Fabrikgebäude zur Sammelaxe der Anlage werden.

Die Fabrik enthält gleichzeitig Ausstellungs- und Verkaufsräume. Es wurde daher Wert auf eine gute äussere Erscheinung gelegt, was auch in der sorgfältigen gärtnerischen Ausgestaltung zum Ausdruck gelangt.

Bauherr: Neue Amag Automobil- und Motoren A.-G., Zürich 8.

Oertliche Bauleitung: Willy Hummel, Arch. (Bureau Meili, Zürich).

Ingenieur-Arbeiten: Rud. Dick, Dipl. Ing., Luzern.

Bauzeit: August 1947 bis März 1950.

Armin Meili

Bild 19 (rechts). Montage der Chassis und Motoren im Erdgeschoss, links die Sattlerei, rechts hinten Zusammenbau

Photos E. Wolgensinger

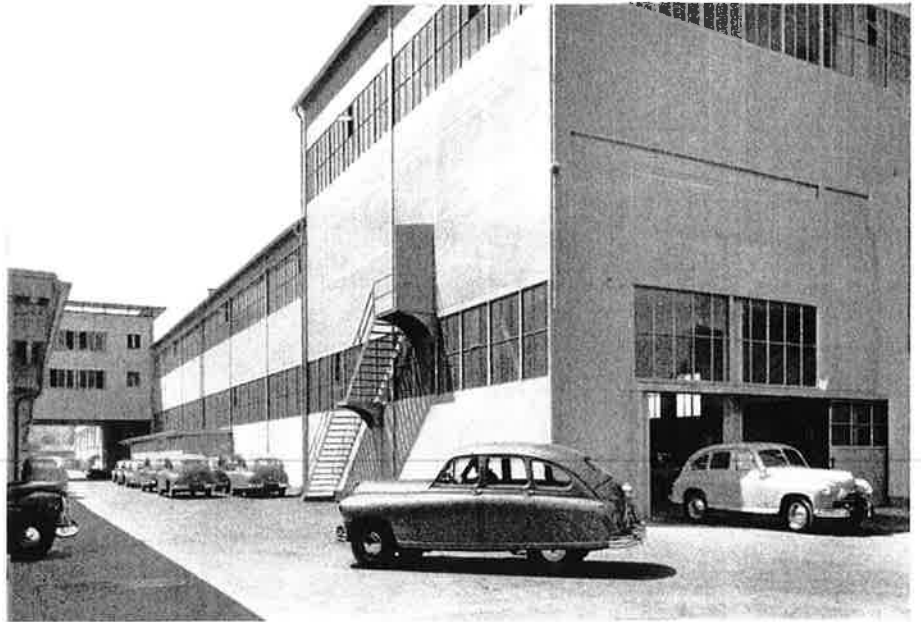


Bild 17. Blick aus Norden. Ausfahrt der fertig montierten Wagen



Bild 18. Montage der Karosserie im Obergeschoss

