Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **85/86 (1925)**

Heft 22

PDF erstellt am: **19.03.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Kirchenfeldbrücke nicht in die jetzige Brückenaxe zu legen (die ihre Lage nicht einer städtebaulichen Ueberlegung verdankt), sondern so, dass der Verkehr ohne S-Kurve möglichst flüssig aus der Richtung Kornhausbrücke-Theaterplatz-Kasinoplatz in die Richtung Helvetiaplatz-Thunstrasse übergeleitet wird, und zwar wirkt dieser Vorschlag plausibler als der verwandte des Projektes 36, das eine Parallel-Verschiebung der Brücke aareaufwärts vorsieht. Auch dem Kasino käme ein ruhiger, vom Brückenverkehr befreiter Vorplatz nur zu statten. Unsere Skizze (Abb. 39) soll das Gesagte verdeutlichen, und zeigen, wie viel flüssiger die Querverbindung würde; jedenfalls wäre es wünschenswert, wenn man sich die Möglichkeit einer solchen Verbesserung von Anfang an offen hielte. Red.

Miscellanea.

Belastungsannahmen für die Festigkeitsberechnungen von Brückengeländern. Von den verschiedenen Konstruktionsteilen einer Brücke werden die Geländer in statischer Beziehung wenig beachtet. In dieser Hinsicht sind die Messungen recht interessant, die an der Hampden County Memorial Brücke über den Connecticut River in Springfield, Massachusetts, gemacht worden sind. Veranlassung hierzu bot, wie „Eng. News-Record" vom 29. Januar mitteilt, ein Unfall, bei dem ein grösseres Geländerstück umkippte. Aus den Messungen ergab sich, dass sieben Personen in einer Reihe nebeneinander einen Horizontaldruck von 75 bis 120 kg/m auf die Handleiste auszuüben vermochten, je nachdem sie leicht oder stark dagegen drückten. Dieser Druck stieg auf 165 bis 250 kg/m, wenn 14 Personen in zwei, bezw. 20 Personen in drei Reihen gegen das Geländer drückten. — Das vorhandene Betongeländer, bestehend aus Betonpostamenten von rund 15 cm Stärke, mit dazwischen verlaufender, auf kleinen Betonsäulen ruhender Betonhandleiste, wurde nachträglich, mit dem bedeutenden Kostenaufwand von rund 60000 Fr., durch Einziehen von Eiseneinlagen in den Postamenten und Einbau von Zwischenpostamenten unter den Stossfugen der Handleiste derart verstärkt, dass es nunmehr einem Schub in der Höhe der Handleiste bis zu 540 kg/m zu widerstehen vermag. Hand in Hand mit diesen Umbauarbeiten am Geländer wurde der Höhenunterschied zwischen Randstein und Fahrbahn von 15 cm auf 30 cm erhöht, nachdem sich auch bei dieser Brücke gezeigt hatte, dass, namentlich wenn Schnee und Eis auf der Fahrbahntafel liegen, ein Ueberragen von 15 cm nicht genügt, um die Fahrzeuge einwandfrei von den Trottoirs abzulenken. Jy.

Der Jakobs-Gelenkwagen. Die über die Achsen hinausstehenden Enden von Eisenbahn- und in vermehrtem Masse von Strassenbahnwagen bewirken beim Befahren von Kurven schwankende Bewegungen des Fahrzeugs, die von den Reisenden in unangenehmem Masse empfunden werden. Diesem Umstand kann abgeholfen werden, indem ein langer Wagen in mehrere Abschnitte geteilt wird und die gegeneinander gekehrten Enden dieser Abschnitte schmiegsam auf einem gemeinsamen Drehgestell gelagert und durch Brücken und Faltenbälge miteinander verbunden werden. Ganze Züge mit solchen, nach ihrem Erfinder benannten, Jakobs-Gelenkwagen eignen sich vornehmlich bei Ueberland-, Fern- und Schnellbahnen, wo eine grosse Menge Fahrgäste auf langer Strecke zu befördern sind, wo eine ruhige und angenehme Fahrt auf kurvenreichem Tracé verlangt wird und wo die Zugskomposition nicht öfters geändert werden muss. Die bis jetzt in Deutschland durchgeführten Versuche erzielten nach der „Verkehrstechnik" (Heft 10, 1925) durchwegs günstige Resultate. Hi.

Bahnbauten in Belgien. Nach der „Z. V. D. E. V." sind in Belgien eine Anzahl grössere Eisenbahnbauten im Gange. So wird in Antwerpen (Wilmarsdonck) ein grosser Verschiebebahnhof erstellt, der mit 5 km Länge und 1500 m Breite der grösste des Landes sein wird. Ferner werden bei Mecheln, um die jetzigen Geleise Brüssel-Antwerpen ausschliesslich für den Schnellzugsverkehr benutzen zu können, neue Geleiseanlagen für den übrigen Verkehr geschaffen. In der Umgebung von Brüssel wird eine neue Verbindung des Güterbahnhofs Schaerbeck und der Antwerpener Linie mit der nach Namur angelegt, zwecks Entlastung der Gürtelstrecke; diese neue Linie allein erfordert 40 Mill. belg. Fr. Schliesslich wird in der Nähe von Lüttich eine neue Entlastungslinie erstellt, für die über die Maas eine neue Brücke von 400 m Länge mit sechs Oeffnungen von 60 m bei 16 m Höhe der Fahrbahn über Wasserspiegel erforderlich ist.

Der Deutsche Verein von Gas- und Wasserfachmännern hält seine 66. Generalversammlung vom 8. bis 10. Juni in Köln ab. An Vorträgen sind u. a. die folgenden vorgesehen: Prof. Dr.-Ing. Herbst (Essen) und Betriebsdirektor Dipl.-Ing. Gerhard (Königsberg), Verbesserung der Kohlen- und der Koks-Beschaffenheit; Prof. Dr. W. von Gonzenbach (Zürich), Beziehungen zwischen Trinkwasser und endemischem Kropf; Dr. K. Bunte (Karlsruhe), Die Gesichtspunkte für die Wahl der Gasbeschaffenheit; Direktor Lempelius (Berlin), Technisch-wirtschaftliche Fortschritte, Wettbewerb und Weiterarbeit in der Gasverwendung.

Konkurrenzen.

Bebauungsplan für die Gemeinde Weinfelden (Band 84, Seite 270). Die Jury wird ihr Urteil heute fällen. Die anschliessende Ausstellung der Entwürfe im Primarschulhause dauert bis Samstag den 13. Juni und ist geöffnet von 10 bis 18 Uhr, Sonntags und am Pfingstmontag 10 bis 16 Uhr.

Gewerbeschulhaus in Zürich. Zur Gewinnung von Entwürfen für ein Gewerbeschulhaus auf dem ehemaligen Filterareal im Industriequartier wird nun doch ein öffentlicher Wettbewerb in Aussicht genommen.

† Alfred Keller.

Nach kurzer, schwerer Krankheit starb in Zürich Ingenieur Alfred Keller, gewesener Obermaschineningenieur bei der Generaldirektion der S. B. B., im Alter von nahezu 76 Jahren.

A. Keller, von Meilen, geb. 1849, war in Zürich aufgewachsen und hatte dort die Primarschule, das Gymnasium und die Industrieschule besucht, um sich dann, von 1867 bis 1870, am Eidgenössischen Polytechnikum zum Maschineningenieur auszubilden. Im Herbst 1870 trat er bei der Lokomotivfabrik Krauss & Cie. in München in Dienst, machte dort seine Werkstattpraxis durch und arbeitete auf dem Konstruktionsbureau. Seine erste Anstellung im Bahndienst erfolgte im Jahre 1872, indem er vorerst als Vorarbeiter in der Werktätte der Nordostbahn in Zürich tätig war und hernach die Fahrdienstpraxis als Lokomotivheizer und -Führer absolvierte. Hierauf war er als Werkführer in der Wagenwerkstätte und als Kontroll-Ingenieur für den technischen Betrieb der N. O B. in Zürich tätig. Im Jahre 1879 wurde er als Werkführer nach Romanshorn versetzt, wo er dann später als Maschineningenieur für den Lokomotiv- und Schiffsdienst wirkte. Seit 1883 besorgte Ingenieur Keller nebenbei die Geschäfte eines Sekretärs der Techniker-Kommission des schweizerischen Eisenbahnverbandes und wurde 1896 zum ständigen Sekretär dieses Verbandes gewählt. Die enorme Arbeit, die er hier geleistet hat, ist in den zahlreichen Protokollen der verschiedenen Sektionen der Techniker-Kommission der Verbands-Konferenzen niedergelegt.

Am 1. Juli 1901 trat A. Keller als Maschineningenieur I. Klasse bei der Generaldirektion der S. B. B. in Dienst, worauf er am 1. November des selben Jahres zum Stellvertreter des Obermaschineningenieurs R. Weyermann befördert wurde. Nach dessen Hinschied wurde Keller im Herbst 1905 zu seinem Nachfolger gewählt, welches Amt er bis zu seinem im Frühjahr 1918 erfolgten Rücktritt inne hatte. Als Obermaschineningenieur der S. B. B. hat also Keller während 13 Jahren gewirkt und zum Wohle der S. B. B. eine gewaltige Arbeit geleistet. Durch seine Tätigkeit als Sekretär des Verbandes schweizerischer Eisenbahnen hatte er sich in alle Dienstzweige des Eisenbahndienstes eingearbeitet und eine umfassende Kenntnis in den vielen Vorschriften und Reglementen aller Abteilungen erworben.

Mit Sachkenntnis und Interesse verfolgte Keller alle Neuerungen und Verbesserungen im technischen Betrieb, deren Anwendung er, wo angängig, befürwortete. Auch zeigte er grosses Verständnis für die Wichtigkeit der Normalisierung, die dann auch in weitgehendem Mass verwirklicht wurde. Die vielen Neuerungen und Verbesserungen, die im Maschinendienst der S. B. B. eingeführt worden sind, sind nicht zuletzt auch der Tätigkeit Kellers zu verdanken.

Herrn Obermaschineningenieur Keller gebührt sodann das Verdienst, die Anregung zur Gründung des Schweizer. Eisenbahn-Museums gemacht zu haben; er hatte dann auch nach erfolgter Pensionierung die Leitung dieses Museums übernommen.

Die vielen Fachgenossen und Freunde, die Alfred Keller kannten und ihm nahe gestanden haben, werden ihn stets im besten Andenken bewahren. M. W.