10. Internat. Tagung der Stahlberatungsstellen

Autor(en): **Pestalozzi, E.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **65 (1947)**

Heft 45

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-55977

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

1. Es ist nicht möglich, die bei der gedachten Geschwindigkeitserhöhung entstehende freie Fliehkraft durch Verminderung des Achsdruckes *konstant* zu halten. Würde man sich an diese Forderung gebunden erachten, so ergäben sich nur sehr geringfügige Geschwindigkeitserhöhungen (Bild 6). Die daher entstehende Erhöhung der freien Fliehkraft bewirkt wohl ein stärkeres Neigen des Fahrzeuges nach der Bogenaussenseite, das aber kaum ernste Nachteile zur Folge haben wird.

2. Die entstehende freie Seitenbeschleunigung erreicht fast den Grenzwert 0,6 m/s² (Bild 5a bis c). Bei Lokomotiven wäre dies noch erträglich, bei Triebwagen mit Rücksicht auf die Fahrgäste und gegebenenfalls bei nicht ganz einwandfreier Gleislage aber schon bedenklich.

3. Die durch die Spurkranzreibung entstehenden statischen Richtkräfte (Bilder 8 bis 10) liegen weit unterhalb der Entgleisungsgrenze. Sie steigen innerhalb der untersuchten Geschwindigkeitsintervalle nur wenig an. Es wäre also bei Absenkung des Achsdruckes eine *wesentliche* Geschwindigkeitserhöhung möglich, ohne dass die statischen Richtkräfte ansteigen. Die hierbei entstehende Verminderung der Entgleisungssicherheit ist unbedenklich. (Schluss folgt)

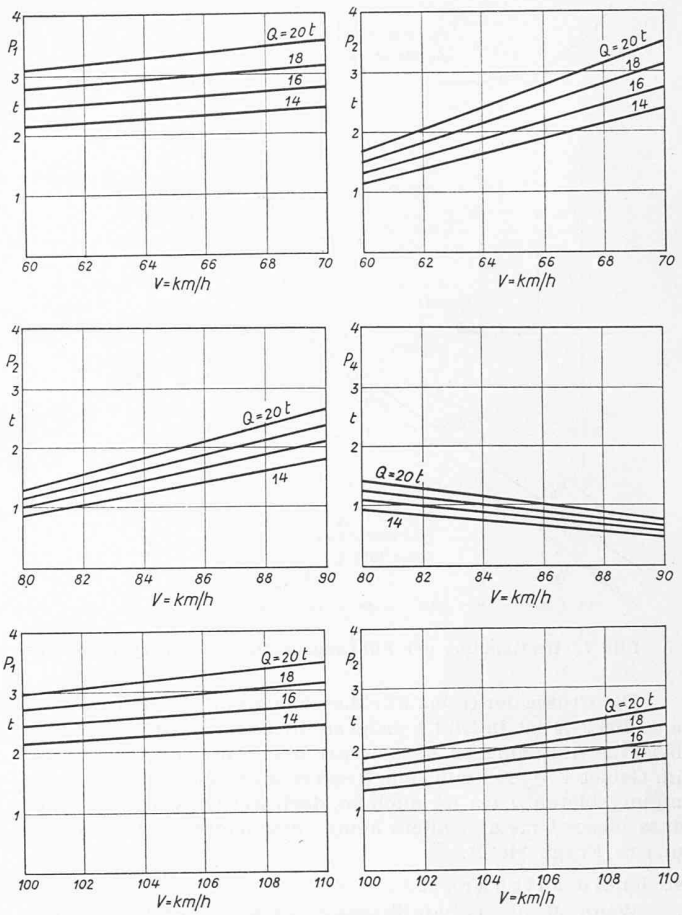

Bild 8 oben, Bild 9 Mitte, Bild 10 unten.
Richtkräfte für die Achsen 1, 2 und 4 bei verschiedenen Geschwindigkeitsintervallen

10. Internat. Tagung der Stahlberatungsstellen

DK 061.3 : 669.14 (494.5)

Stahlberatungsstellen (Centres d'Information de l'Acier, Steel Information Centres) sind Organisationen in den stahlerzeugenden und stahlverbrauchenden Ländern mit dem Zweck, den Verbrauch von Stahl in den verschiedensten Anwendungsgebieten zu fördern. Der Erfahrungsaustausch auf internationaler Grundlage ist besonders erwünscht und fruchtbringend in einem Fachkreis, der die Werbung für seine Erzeugnisse als Beratung, als objektive Orientierung auffasst und diese auf weltweite Grundlage stellen möchte. Schon vor dem zweiten Weltkrieg haben die internationalen Beziehungen in acht Tagungen Wurzel gefasst; durch weitere Zusammenkünfte in Brüssel 1946, Locarno 1947 und England 1948 werden sie ausgebaut. An den Tagungen der Stahlberatungsstellen stehen einerseits die Tätigkeit des vergangenen Jahres, anderseits einige aktuelle Themen zur Diskussion. Berichte der verschiedenen Länder zu den Beratungsgegenständen, die vor der Tagung vorgelegt werden, erleichtern die Aussprache.

In Locarno haben sich vom 8. bis 12. Oktober acht Nationen (Frankreich[1]), Belgien, Holland, England, Tschechoslowakei, Polen, Italien, Schweiz) durch 16 offizielle Delegierte vertreten lassen, denen sich einige weitere Teilnehmer beigesellten. Dass eine Zusammenkunft in unserm schönen, unversehrten Lande ein Höhepunkt für die ausländischen Kollegen ist, haben wir in diesen Tagen der Arbeit und Freundschaft reichlich bestätigt gefunden. Im besondern kamen die Themen Verwendung von Stahl höherer Festigkeiten, Entwicklung der profilierten Bleche, Vergleich der Stahlbauvorschriften der verschiedenen Länder, Entwicklung anderer Baustoffe, wie Aluminium und seine Legierungen, Harzprodukte und ähnliches zur Sprache. Schweissfragen, Feuersicherheit von Stahlkonstruktionen, die Entwicklung der Rohrkonstruktionen u. a. m. wurden gestreift und das Arbeitsprogramm der nächstjährigen Tagung und deren Vorbereitung behandelt. Als wirksames Mittel der Propagierung kamen Filme und Photographien zur Vorführung und es wurden die Wege des internationalen Austausches besprochen.

Der Abschluss der Tagung war eine Rundfahrt zur Besichtigung interessanter Bauwerke der Nordschweiz. Sie führte uns ins Hallenstadion in Oerlikon, ein auch für ausländische Augen imposantes Bauwerk, zu den Wasserkraftwerken Eglisau, Rekingen, Klingnau und Rupperswil, dem thermischen Kraftwerk Beznau und den neuen Industriebauten der Schindler Waggon A.-G. in Pratteln. Im Anblick der grössten Strombrücke der Schweiz, der Dreirosenbrücke in Basel, sagten wir alten und neuen Freunden Lebewohl, denn «die gemeinsamen Ideen sind die Freundschaften der Menschen», hat uns ein französischer Dichter gelehrt.

E. Pestalozzi

[1]) Vgl. OTUA unter Literatur auf S. 620 dieser Nummer.

Vorschlag zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Stadtzentrum von Zürich

DK 625.42 (494.34)

Dem nachstehenden Vorschlag sei die Bemerkung voraus geschickt, dass das Herz, von dem die meisten Verkehrsadern ausgehen, nämlich der *Hauptbahnhof*, selber gründlichen Studien über seine Verbesserung unterworfen worden ist. Ueber diese Pläne haben die SBB am 21. Oktober d. J. in Zürich anlässlich einer Pressekonferenz sehr weitgehend Aufschluss gegeben, und wir werden in nächster Zeit darüber ausführlich berichten. Glücklicherweise haben sich die massgebenden Organe der drei am Bahnhofumbau interessierten Partner: SBB, Kanton Zürich und Stadt Zürich, zu gemeinsamer Arbeit zusammengefunden, so dass das an jener Pressekonferenz vorgelegte Projekt grundsätzlich von keiner Seite angefochten wird — ein grosser Fortschritt gegenüber früheren Etappen des Studiums, als jeder Partner Sonderziele, z. T. gegen einen der andern, verfocht. So war es denn sehr interessant, an der Konferenz ausser Kreisdirektor W. Berchtold und Ober-Ing. A. Dudler von den SBB auch Regierungspräsident J. Henggeler und Stadtpräsident A. Lüchinger die Pläne von ihrem Gesichtspunkt aus beleuchten zu sehen und zum Schluss von Stadtingenieur H. Steiner zu vernehmen, wie die Organisation des Stadtverkehrs gedacht ist. Vor allem zur Finanzierung, sodann aber auch zu mancher Einzelfrage der Projektierung ist das letzte Wort natürlich noch nicht gesprochen. Schon aus diesem Grunde kommt die nachstehend vorgelegte Anregung durchaus nicht zu spät; sie könnte übrigens auch dem neuen Bahnhofprojekt ohne weiteres angepasst werden. Wesentlich scheint uns die Grundidee: Entfernung der strassenverkehrs-fremden Trambahn dort, wo sie