

# Keller, Gottfried

Objektyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **111/112 (1938)**

Heft 6

PDF erstellt am: **08.08.2024**

## **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.

zahl von Radiatoren, zwischen denen Luft zirkuliert; diese wird von Ventilatoren geliefert, die von einer Hilfsturbinen angetrieben werden. Der primäre Gleichstromgenerator ist eine Doppelankermaschine mit zwischengeschaltetem Ventilatorflügelrad; die sechs Triebmotoren sind von zwei Ventilatoren durchlüftete Tatzenlagermotoren, die von polumschaltbaren Drehstrommotoren angetrieben werden. Neben der Druckluftbremsung wird elektrische Widerstandsbremsung verwendet; die Triebmotoren arbeiten dabei auf einen Wasserwiderstand, in dem das Wasser z. T. verdampft, z. T. nur vorgewärmt wird. Jenes wird dem Kondensator, dieses dem Kessel zugeführt. Die Bremsung wird durch eine elektropneumatische Schnellbremse ergänzt, die auf alle Trieb- und Laufachsen mit je zwei Bremschuhen pro Rad wirkt, und zwar auf die Triebachsen mit bis zu 250 %, auf die Laufachsen mit 60 %; die erforderliche Druckluft liefert ein Turbokompressor. Die Zugsheizung wird aus einem besonderen Dampfkessel versorgt, der mit hochgespanntem und hochüberhitztem Frischdampf vom Hauptkessel geheizt wird. Die für Hilfsbetriebe, Ventilatoren, Kompressoren, Beleuchtung usw. erforderliche Energie wird in Form von 60periodigem Dreiphasenstrom unter 220 V einem besonderen Generator entnommen, der von der Hauptturbine angetrieben ist. Jede Hälfte der Lokomotive misst etwa 30,7 m über Puffer und wird ein Dienstgewicht von insgesamt rd. 234,6 t aufweisen, von denen je rd. 25 t auf jede Triebachse und je rd. 21 t auf jede Laufachse entfallen dürften. Die Wasserbehälter fassen 18 172 l, die Brennstoffbehälter 13 629 l. Die Anfahrzugkraft beträgt 36 750 kg, die Höchstgeschwindigkeit 177 km/h. Mit diesen Lokomotiven, die 1100 t schwere Züge wie den «Challenger» oder den «Los Angeles, Ltd.» ohne Maschinenwechsel von Omaha nach Los Angeles bringen sollen, glaubt die Bahnverwaltung, im Personenzugdienst Jahres-Laufleistungen bis zu 480 000 km erreichen zu können.

**Von der Pragerstrasse.** Die projektierte «Güterstrasse» über den Pragelpass erhält 4,6 m Breite (einschl. zweier Bankette von je 30 cm) und 10 % grösste Steigung. Dabei sind etwa vier Ausweichstellen pro km vorgesehen. Die neue Strasse zweigt von der Muotatalstrasse bei der Einmündung des Starzenbaches ab und entwickelt sich mit einigen Kehren zunächst auf dessen Südseite, um dann beim Gutentalboden auf die Sonnenseite hinüberzugehen. Nach Ueberwindung der flachen Passhöhe (1550 m ü. M.) folgt die Strasse in ebenfalls ziemlich gestrecktem Lauf dem Klönbach, zuerst südlich, dann nördlich, und erreicht bei Hinter-Richisau an der Kantonsgrenze Schwyz-Glarus das Tracé des bestehenden Weges. Der Abstieg von Richisau nach Vorauen durch den Timmerwald gemäss Projekt 1907 ist heute fallen gelassen worden. Die Länge der projektierten Strasse von Muotatal (629 m ü. M.) bis an den Klöntalersee (850 m ü. M.) beträgt rund 21 km, der Kostenvoranschlag dafür erreicht 2,16 Mill. Fr. Die Ausführungsmöglichkeit hängt wesentlich von der Höhe der Bundessubvention ab, und eine weitere, noch unerledigte finanzielle Frage ist die des Unterhalts der zukünftigen Strasse. Auf der Schwyzenseite muss die Strecke Schwyz-Muotatal noch ausgebaut werden; ebenso ist beabsichtigt, die Zufahrt von Glarus durch das Klöntal zu verbessern.

**Grossbauten in Ingenieur-Holzbau** zeigt «Hoch- und Tiefbau» vom 11. Dezember 1937. Die *Flugzeughalle Samaden* von 34×24 m Grundfläche mit 30 m breiter Toröffnung besteht aus Fachwerk mit Welleternit-Bedachung und -Wandverkleidung. Die Windverbände sind so angeordnet, dass die Binderstützen am Kopfe keine horizontalen Kräfte aufzunehmen haben. Die Knotenverbindungen sind mit «Bulldog»-Platten ausgeführt. Bemerkenswert ist die grosse Schneelast von 600 kg/m<sup>2</sup>. — Die Dachkonstruktion der grösstenteils offenen *Zoll-Lagerhalle Chiasso* besteht aus Fachwerkbindern in 9,5 m Abstand, die direkt auf Säulen aus Dip-Trägern ruhen. Die Nebenbinder, je in der Mitte zwischen zwei Hauptbindern, sind auf kontinuierlichen Längsträgern gelagert, deren Ebenen wie die beiden Säulenreihen 16 m Abstand aufweisen. Das Dach krägt beidseitig 5,2 m über die Stützen vor; es trägt in ganzer Länge einen Aufbau, dessen vertikale Seiten zur Erhellung des grossen Raumes verglast sind. Die Dachhaut besteht auch hier aus Welleternit.

**Gezeitenkraftwerk in U. S. A.<sup>1)</sup>** Bei Pleasant-Point, im Nordosten der Staaten an der kanadischen Grenze, ist nach «Wasserkraft und Wasserwirtschaft» der Bau eines Gezeitenkraftwerkes von erstaunlichen Ausmassen begonnen worden, das im ersten Ausbau 122 500 kW leisten und auf die doppelte Leistung erweitert werden kann. Die Baukosten sind auf 40 Mio Dollar geschätzt. Für die Zwecke des Gezeitenkraftwerkes wird die Bucht von Cobscook mit einer Oberfläche von 120 km<sup>2</sup> durch

sieben Dämme von der Bucht von Passamaquoddy abgetrennt. Der Spiegelhöhenunterschied zwischen Ebbe und Flut beträgt in der Bucht von Cobscook durchschnittlich 5,50 m. Die Turbinen sollen so lange arbeiten, als die Fallhöhe grösser als 2 m ist. Die täglichen Stillstände von zweimal 5½ Stunden sollen durch Energielieferungen aus einem Pumpspeicherwerk bei Haycock überbrückt werden, das für eine Leistung von 60 000 kW ausgebaut wird und das vom Gezeitenkraftwerk mit der zum Pumpen erforderlichen Energie versorgt wird.

**Betonbrücken und Landschaft.** Diesem Thema ist Heft 6/1937 der «Bautechnischen Mitteilungen» des Deutschen Betonvereins gewidmet, und zwar wird mit schönen Bildern am Beispiel des Alabstieges der Reichsautobahnstrecke Stuttgart-Ulm gezeigt, wie wichtig die Einheitlichkeit des Bauwerkcharakters längs der ganzen Strasse ist. Auf der 3 km langen Strecke am steilen Hang sind lauter massive Gewölbe-Viadukte aus Beton, ohne jedes Schmuckprofil, ausgeführt worden, die das Durchlaufende, Unaufhaltsame, das dem Wesen der Strasse entspricht, aufs schönste zum Ausdruck bringen. Erleichtert wird diese Wirkung dadurch, dass die Strasse das einzige Bauwerk in der Landschaft ist und von vielen Standpunkten aus in seiner Gesamtheit überblickt werden kann; die kleinen Siedelungen liegen abseits und lassen die Strasse durchaus dominieren.

**Röntgenographischer Ferienkurs an der Techn. Hochschule Berlin-Charlottenburg.** Dozent Dr. W. Hofmann wird im Institut für Metallkunde einen röntgenographischen Ferienkurs vom 4. bis 9. April 1938 abhalten. Die Röntgenfeinstrukturmethode mit besonderer Berücksichtigung der Röntgenmetallkunde und verwandte Gebiete (polarisiertes Licht, Leitfähigkeitsmessungen) werden in täglich zwei Stunden Vorlesungen und vier Stunden Übungen behandelt werden. Anfragen und Anmeldungen sind an das Ausseninstitut der T. H. Berlin-Charlottenburg zu richten.

«Holter»-Betonstrassenbeläge werden in neuerer Zeit in Norwegen erstellt. Die Mischung von Mörtel und groben Zuschlägen und die Verdichtung erfolgen gleichzeitig nach dem getrennten Aufbringen auf die Planie mittels Spezialwalzen und eines Stampfers. Die Verarbeitung dauert volle zwei Stunden und soll einen guten Beton ergeben, der nach drei Tagen ohne weiteres befahrbar ist («Strasse und Verkehr» Nr. 19/1937).

## NEKROLOGE

† **Gottfried Keller**, Bauingenieur, von Walzenhausen (Appenzell), ist am 27. Januar d. J. einem Hirnschlag erlegen. Keller, geboren am 19. Sept. 1874, absolvierte zuerst die Kantonschule Frauenfeld, mit deren Maturitätszeugnis er 1894 die Bauingenieur-Abtlg. der E. T. H. bezog. Nach Vollendung seines Studiums arbeitete er zuerst 1898 bis 1904 auf dem damals vielbeschäftigten Ingenieurbureau Kürsteiner in St. Gallen, wo er sich mit Projektierung und Bauleitung im Strassen- und Eisenbahnbau, sowie von Wasserkraftanlagen abgab. Während der darauffolgenden acht Jahre arbeitete Keller an Vorstudien, sowie am Bau und der Abrechnung der Bodensee-Toggenburgbahn, deren Werden er durch alle Phasen eines grossen Bahnbaues hindurch tätig begleitete. Nach Abschluss jener Arbeit trat er am 1. Juli 1912 in die Dienste der zürch. Baudirektion als Kreisingenieur in Wetzikon, welcher Tätigkeit mehr als 25 Jahre seines Lebens gewidmet waren; seine besondere Aufmerksamkeit schenkte er hier dem zeitgemässen Ausbau der Strassen. Kennzeichnend für Gottfr. Kellers, eines ruhigen Appenzellers Wesen waren seine Gewissenhaftigkeit und Pflichttreue; aber auch treue Freundschaft hielt der eher stille Mann seinen G. E. P.-Kollegen, besonders den Kurskameraden vom Sihlbruggerkreis, bei dessen jährlichen Zusammenkünften er niemals fehlte. Sie alle, die ihn näher kannten und schätzten, werden seiner noch lange gedenken. Dies kam auch zum Ausdruck in den Abschiedsworten, die an der Bahre Kant.-Ing. K. Keller namens der Behörden und SBB-Kreisdirektor E. Labhardt als «Sihlbrugger» sprachen.

† **August Meyer**, Dipl. Masch. Ing., ist am 20. Dezember 1937 — für seine Freunde und Dienstkameraden völlig überraschend — in Bern aus dem Leben geschieden. Am 4. April 1907 in Zürich geboren, durchlief er die Schulen seiner Heimatstadt und studierte anschliessend an der E. T. H., wo er 1932 in der Fachrichtung Flugzeugbau diplomierte. Schon vorher hatte er in den Werkstätten der Firma A. Comte, Flugzeugbau Horgen, praktisch gearbeitet; auch war er bereits 1927 zum Militärflieger brevetiert worden. Im März 1934 trat er in den Dienst der technischen Sektion des Eidg. Luftamtes und arbeitete dort auf dem in voller Entwicklung stehenden Gebiet der Flugsicherung. Zu seinem Aufgabenkreis gehörte seit dem Herbst 1936 auch die Organisation und Einrichtung der Verkehrskontrollstelle Dübendorf, wo er im schwierigen Winter-, Nacht- und Schlechtwetterbetrieb

<sup>1)</sup> Vergl. Französische Flutkraftwerk-Projekte, Bd. 105, Nr. 2, S. 16\*.