

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 65 (1947)
Heft: 45

Artikel: 10. Internat. Tagung der Stahlberatungsstellen
Autor: Pestalozzi, E.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-55977>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 03.04.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://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 $0,6 \text{ m/s}^2$ (Bild 5 a 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)

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, andererseits 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 (Frankreich¹⁾, 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

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

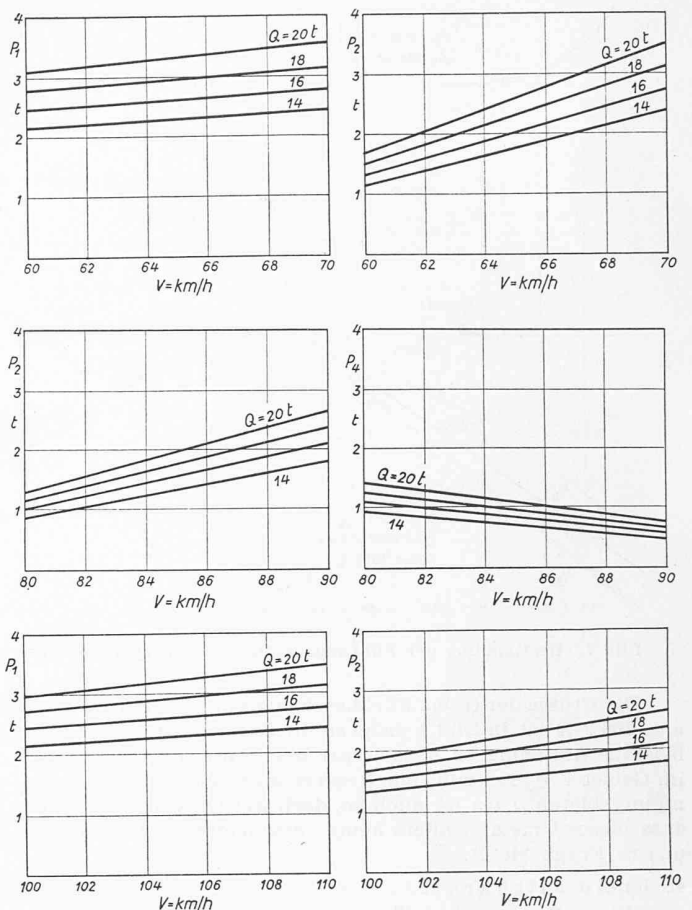


Bild 8 oben, Bild 9 Mitte, Bild 10 unten. Richtkräfte für die Achsen 1, 2 und 4 bei verschiedenen Geschwindigkeitsintervallen

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 imponantes Bauwerk, zu den Wasserkraftwerken Eglisau, Rekingen, Klingnau und Rapperswil, 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

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

anderem, 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 Stadtgenieur 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