

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Band: 81 (1963)
Heft: 36

Nachruf: Keller, Alois

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: 15.10.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

† **Alois Keller**, Ing. S. I. A., von Oberwil AG, geboren am 30. August 1888, ETH 1908 bis 1912, ist am 25. August 1963 in Zürich entschlafen.

† **Donald Brinkmann**, von Zürich, geboren am 9. Februar 1909, ETH 1927 bis 1929, Dipl.-Ing. TH Darmstadt (Masch.), Dr. phil. Universität Zürich, G. E. P., Titularprofessor der Universität Zürich (Philosophie und Psychologie), ist am 28. August in Zürich zur ewigen Ruhe eingegangen.

Mitteilungen

Scheibenbremsen nun auch bei der Eisenbahn. Im Automobilbau ist die Verwendung von Scheibenbremsen schon seit einiger Zeit üblich. Da deren Vorteile offensichtlich sind (Verringerung des Bremslärms und der Bremsstösse), hat die «Bergische Stahl-Industrie» (Westdeutschland) zusammen mit den Eisenbahnverwaltungen entsprechende Studien und Versuche durchgeführt. Die guten Ergebnisse haben die Belgischen Staatsbahnen dazu bewogen, 60 Einheiten einer Serie von 100 elektrischen Doppeltriebwagen mit Scheibenbremsen auszurüsten. Jede Achse weist zwei Stahlscheiben von 70 cm Durchmesser auf, an die beim Bremsen beidseitig die Asbestbeläge angedrückt werden. Der Bremsvorgang wird elektro-pneumatisch gesteuert (System Oerlikon). Dadurch ist es möglich, selbst in den längsten Zügen die Bremsen aller Wagen gleichzeitig zu betätigen oder zu lösen. Die neuen Triebwagen sind auf der Strecke Antwerpen-Brüssel-Charleroi eingesetzt und erfreuen sich hier dank der fühlbaren Komfortverbesserung allgemeiner Beliebtheit. Eine kurze Beschreibung der Wagen und ihrer Drehgestelle (Bauart Schlieren) bringt die «Beilage Technik» der Neuen Zürcher Zeitung vom 28. August 1963.

Schweizerische Kehrichtverbrennungsanlagen im Ausland. Nachdem die Städte Brüssel, Hamburg, Helsinki, Wien, Osaka und Frankfurt sich ihrer Kehrichtsorgen durch den Bau von von Roll-Verbrennungsanlagen entledigten, haben nun auch die Städte *Ludwigshafen am Rhein, Darmstadt und Leiden* (Holland) der Firma von Roll AG., Zürich, den Auftrag zur Erstellung solcher Anlagen erteilt. Die Städte Ludwigshafen und Darmstadt verwenden die aus der Kehricht-Verbrennung gewonnene Wärme für die Beheizung von Spitätern und Schulhäusern sowie zur Erzeugung von elektrischer Spitzenenergie, während Leiden auf eine Wärmeverwertung verzichtet. Mehr und mehr wird heute dem Problem der Abfallvernichtung und der Reinhaltung von Luft und Wasser die nötige Aufmerksamkeit entgegengebracht. So hat allein die Firma von Roll zur Zeit 12 Kehrichtverbrennungsanlagen für Städte und Industriewerke im Bau und eine noch grössere Anzahl für 8 verschiedene Länder in Planung. Die Durchsätze liegen je nach dem Umfang der Stadt zwischen 25 und 1200 t/Tag.

«**Kiruna Truck**» ist die Bezeichnung für einen in der grossen LKAB-Grube in Kiruna, Schweden, entwickelten Rückwärtskipper mit Dieselantrieb (Bild 1), der im Untertage-Pendelverkehr eingesetzt ist und auf Grund seiner besonderen Konstruktionsmerkmale und hohen Wirtschaftlichkeit sowohl zur Vereinfachung der Förderprobleme als auch zu erheblichen Kostensenkungen geführt hat. Der Truck



Bild 1. Diesel-Rückwärtskipper, Ladefähigkeit bis 21 t (15 m³)

zeichnet sich durch geringe Höhe, grosse Wendigkeit und kleinen Wendekreis aus, wodurch die Beladung in niedrigen Grubenräumen und auch das Fahren in kurvenreichen Strecken und rechtwinkligen Streckenkreuzungen möglich wird. Ein weiterer Vorzug ist das Fahren auf Bremsbergen mit voller Belastung. Die Dimensionen und Leistungen des Trucks sind variabel, er kann somit den verschiedensten Verhältnissen angepasst werden. Typische Kennzeichen der Konstruktion sind: Turbokupplung mit Drei-Gang-Getriebe, Lenkung durch druckölgesteuerte Servoanlage, überbemessene Bremsleistung für hohe Bremsicherheit. Nur 5 Prozent der Bruttoarbeitszeit wird für die Wartung benötigt. Der Truck kann ohne Wenden gefahren werden, da er mit zwei entgegengesetzt gerichteten Fahrerplätzen ausgestattet ist Die wichtigsten technischen Daten des Trucks sind: Motorenleistung 70 bis 125 PS, Ladefähigkeit bis 21 t, Dienstgewicht 10 bis 12 t, Muldeninhalt 5 bis 15 m³, Geschwindigkeit max. 40 km/h, Steigfähigkeit max. 20 Prozent, Breite mind. 2,60 m (variabel), Höhe mind. 1,70 m (variabel), Gesamtlänge mind. 6,20 m (variabel), Wendekreisdurchmesser 14 m bei 6,20 m Länge.

Eidg. Technische Hochschule. Auf den 1. Oktober 1963 ist der dipl. Forstingenieur *Viktor Kuonen* als ord. Professor für forstliches Ingenieurwesen gewählt worden. Ferner hat der Bundesrat mit Wirkung ab 1. Oktober 1963 Dr. sc. math. *Konrad Voss*, von Berlin, bisher Assistenz-Professor an der ETH, zum ordentlichen Professor für Mathematik, insbesondere Geometrie in deutscher Sprache, und Dr. *Otto Jaag*, von Beringen, bisher ausserordentlicher Professor an der ETH, zum ordentlichen Professor für Hydrobiologie, Abwasserreinigung und Gewässerschutz ad personam befördert.

Persönliches. In Zürich kann *Paul F. Fornallaz*, Ingenieur-Conseil für industrielle Organisation, auf 25 Jahre Tätigkeit seines Büros zurückblicken, das er als zweites seiner Art in der Schweiz gegründet hatte. Zu diesem Anlass hat er eine Schrift «Wie findet der Arbeiter grösseres Interesse an seiner Arbeit?» herausgegeben. Wir beglückwünschen unseren S. I. A.- und G. E. P.-Kollegen, der seine ersten Untersuchungen der SBZ zur Veröffentlichung anvertraut hatte, herzlich!

Einführung in den Sedimenttransport offener Gerinne. Im Aufsatz von *J. Zeller*, VAWE, soll im Heft 35 auf Seite 624, Spalte rechts, der letzte Satz des ersten Abschnittes unter dem Titel «Geschiebefunktion von H. A. Einstein» richtig wie folgt lauten: «Die Anzahl Körner eines bestimmten Durchmessers, die sich pro Zeiteinheit in einer Flächeneinheit der Sohle ablagern, ist abhängig von Korndurchmesser, Konform, spezifischem Gewicht und den Strömungsverhältnissen in Sohlennähe».

Buchbesprechungen

Das Traglastverfahren im Stahlbetonbau. Von *K. Jäger*. 80 S. Wien 1962, Manzsche Verlags- und Universitätsbuchhandlung. Preis Fr. 24.20.

Die Schrift ist eine umgearbeitete Neuauflage des Büchleins «Die Bemessung der Stahlbetonbauteile nach ÖNORM B 4200, 4. Teil, unter besonderer Berücksichtigung des Traglastverfahrens, Wien 1953». Wie im Untertitel angeführt wird, gibt sie «Erläuterungen, Bemessungstabellen und Anwendungsbeispiele». Im Jahre 1953 hat der «Oesterreichische Fachnormenausschuss für Beton-, Stahlbeton- und Massivbau» in sehr fortschrittlicher Weise das n-freie Bemessungsverfahren für Stahlbeton eingeführt. Die Bemessung der Querschnitte erfolgt auf Grund eines «kritischen» Verzerrungszustandes mit begrenzten Formänderungen. Mittels normierter Spannungs-Dehnungslinien für Beton und Stahl wird der Querschnittswiderstand berechnet, der im allgemeinen dem Bruchwiderstand entsprechen dürfte. Die zulässige Schnittgrösse darf den durch den Sicherheitsfaktor dividierten Querschnittswiderstand nicht überschreiten.

Im Büchlein werden die Fälle Biegung, Biegung mit Normalkraft und Knickung nach diesem Verfahren behandelt. Für ausgezeichnete Querschnitte wie Rechteck, Plattenbalken und Träger mit dreieckförmiger Druckzone werden