Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 78 (1960)
Heft: 18

Sonstiges

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 16.12.2025

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

Mitteilungen

Fortführung der Elektrifizierung der Portugiesischen Staatsbahnen (CP). Die CP haben im Jahre 1955 mit der Elektrifizierung ihrer verkehrsreichsten Strecken begonnen. Als erste Etappe wurden die Vorortstrecke Lissabon-Sintra (28 km) und die Hauptstrecke Lissabon—Entroncamento (107 km) am 30. Juni 1958 in Betrieb genommen, nachdem bereits seit 28. April 1957 elektrische Triebwagenzüge auf der Sintra-Strecke verkehrten. Die CP haben sämtliche Lieferungen und Arbeiten für die Elektrifizierung, umfassend zwei Unterwerke, die Fahrleitungen, die Signalanlagen und die Triebfahrzeuge einem internationalen Konsortium in Auftrag gegeben, dem die Elektrofirmen AEG und Siemens (Deutschland), Alsthom, Jeumont, Schneider-Westinghouse (Frankreich) und für die Schweiz Brown, Boveri & Cie. und Maschinenfabrik Oerlikon, sowie neben einigen anderen Firmen auch die portugiesische Wagonfabrik Sorefame in Amadora bei Lissabon angehören. Es wird Einphasenstrom 50 Hz 25 kV angewendet. Die Triebfahrzeuge umfassen 15 B_0B_0-Lokomotiven für die Führung der Schnell- und Güterzüge mit einer Stundenleistung von 3000 PS, sowie 25 dreiteilige Triebwagenzüge für den Vorortverkehr mit einer Stundenleistung von 1500 PS und Wagenkasten aus rostfreiem Stahl, Bauart Budd. Der elektrische Betrieb hat sich technisch und betrieblich gut bewährt und einen grossen Verkehrsaufschwung sowie eine rege Bautätigkeit hervorgerufen. Zu den Stosszeiten folgen sich die meistens aus sechs Wagen bestehenden Vorortszüge, die oft mit 1500 Personen besetzt sind, in Abständen von etwa 10 Minuten. Kürzlich beschloss die CP, die Hauptstrecke Entroncamento—Porto (233 km) ebenfalls zu elektrifizieren und die notwendigen Triebfahrzeuge bei den gleichen Lieferfirmen in Auftrag zu geben. Es betrifft dies 20 B_0B_0-Gleichrichterlokomotiven mit Wagenkasten aus rostfreiem Stahl, sowie 21 dreiteilige Triebwagenzüge mit Einphasen-Kollektorfahrmotoren. Diese sind vorwiegend für den Vorortverkehr Porto—Aveiro (67 km) bestimmt. Bemerkenswert ist noch, dass ein Teil der Triebwagenzüge aus der Ende September 1959 in der Schweiz aufgelegten und mit Erfolg gezeichneten Anleihe der Eurofima (40 Mio. Franken) finanziert wurde. Die ganze Strecke bis Porto wird bis Frühjahr 1964 elektrifiziert sein, ein Teil der neuen Triebwagenzüge soll aber bereits in zwei Jahren im stetig zunehmenden Vorortverkehr von Lissabon eingesetzt werden. Die schweizerische Industrie ist wieder an den Lieferungen für die Triebwagenzüge technisch und fabrikatorisch mit Fahrmotoren, Antrieben und Transformatoren namhaft beteiligt und liefert auch für sämtliche Triebfahrzeuge Hilfsmaschinen und Spezialapparate.

RILEM, Réunion Internationale des Laboratoires d'Essais et de recherches sur les Matériaux et les constructions. Anlässlich des RILEM-Kongresses in Belgrad im September 1959 wurde der Beschluss zur Bildung der «Commission technique des essais et des spécifications des armatures pour le béton armé et des armatures de précontrainte» gefasst. Die Kommission besteht aus eigentlichen Vertretern der Rilem, Delegierten des Comité Européen du Béton, der Fédération Internationale de la Précontrainte sowie weiteren Mitarbeitern, die durch den Präsidenten auf Grund eines Kommissionsbeschlusses zur Mitarbeit eingeladen wurden. Die Kommission zerfällt in zwei Gruppen: Gruppe I: Betonstahl, bestehend aus den Ingenieuren *Saillard* (Frankreich), *Soretz* (Oesterreich), *Rehm* (Deutschland), *Wästlund* (Schweden) und *Louis* (Belgien). Gruppe II: Spannstähle, bestehend aus den Ingenieuren *Bruggeling* (Holland), *Dehan* (Belgien), *Simon* (Frankreich), *Poniz* (Polen), *Rehm* (Deutschland), *Roš* (Schweiz), *Louis* (Belgien). Korrespondierende Mitglieder sind Prof. *Franco Levi* (Italien), Dr. *W. Jäniche* (Deutschland), Dr. *J. L. Bannister* (England). Die Aufgabe dieser Kommission besteht darin, die allgemeine technische Nomenclatur in den verschiedenen Ländern auf einen Nenner zu bringen, eine gewisse Vereinheitlichung der standardisierten Versuche zu ermöglichen und Kriterien für die Beurteilung und Abnahme der Stähle zu schaffen. Eigentliche Vorschriften, d. h. das Einsetzen verbindlicher Zahlenwerte vorzunehmen, sollen nach wie vor den in den entsprechenden Ländern zuständigen Organisationen vorbehalten bleiben. Es darf immerhin angenommen werden, dass die Empfehlungen der RILEM, die sämtliche bis jetzt bestehenden Reglemente und Verordnungen berücksichtigen, bei der Aufstellung neuer Vorschriften wegleitend sein werden. Die erste Arbeitssitzung fand in Paris am 8. und 9. März 1960 statt, organisiert von der Association Scientifique de la Précontrainte. Die nächste Arbeitssitzung wird am 26. September 1960 in Amsterdam stattfinden und der Kommissionspräsident, Prof. Louis, hofft, die Arbeiten der Kommission in spätestens 1½ Jahren zum Abschluss gebracht zu haben. *M. R. Roš*

Kongresshalle in Basel. Längst schon hat es in Basel an einem genügend grossen Raum gefehlt, in dem sich Kongresse, Konzerte, Festspiele und ähnliche Grossanlässe durchführen liessen. Am 10. Dezember des letzten Jahres hat der Grosse Rat im Hinblick auch auf die Fünfhundertjahrfeier der Basler Universität deshalb einen Kredit von fast drei Millionen Franken bewilligt, der den Umbau der *Halle 8 der Mustermesse* (genannt Basler Halle) zum Kongressraum ermöglichen soll. Da bis zu den Jubiläumsfeierlichkeiten der Universität zu Ende des Sommersemesters dieser 3370 Personen bietende Saal fertiggestellt sein muss, hat man bereits gegen Ende Februar mit den notwendigen Umbauarbeiten begonnen, ist nun aber mit Rücksicht auf die Mustermesse gezwungen, die Arbeiten während rund sechs Wochen zu unterbrechen. Wie wir den «Basler Nachrichten» entnehmen, wird das Innere ansprechend gestaltet durch Einbau einer Wandverschalung aus Holz und verschiedenen Materialien. In 12 m Höhe wird eine Akustikdecke eingezogen, deren Aluminiumplatten in ihrer Stellung kontinuierlich verändert werden können, je nach Bedarf sogar während der Anlässe. Auch einen Balkon, sowie Garderoben, ein Postbüro und ein Restaurant baut man ein; die kleine Halle 8 b wird als Vortragsraum für 500 Personen gestaltet. Projektierung und Ausführung leitet Arch. G. Panozzo.

Eidg. Technische Hochschule. Die ETH hat in der Zeit vom 1. Oktober 1959 bis 31. März 1960 folgenden Kandidaten aus den unsere Leser interessierenden Fachgebieten die Doktorwürde verliehen:

a) der technischen Wissenschaften: *Coester* Robert, dipl. Masch.-Ing., von Zürich; *Dinckelacker* Hans-Rudolf, dipl. Masch.-Ing., von Wittenbach SG; *Karm* Robert, dipl. Masch.-Ing., französischer Staatsangehöriger; *Lochinger* Rolf, dipl. El.-Ing., von Dottikon AG; *Perret* Charles André, dipl. Verm.-Ing., von La Sagne NE; *Schobinger* Jean Pierre, dipl. Masch.-Ing., von Luzern; *Spescha* Gelli, dipl. El.-Ing., von Andiast GR.

b) der Naturwissenschaften: *de Boer*, dipl. Phys., von Küsnacht ZH; *Hulliger* Pierre, dipl. Phys., von Hundwil AR; *Schindler* Conrad Max, dipl. Geol., von Mollis GL; *Schneider* Martin, dipl. Phys., von Signau BE.

Abwärmeverwertung bei Gasturbinen. Auf diese Möglichkeit ist hier schon früher hingewiesen worden (SBZ 1957, Hefte 24 und 25, S. 374 und 394). Nun wird in «Stahl und Eisen», 1960, Heft 8, S. 498 auf das neue Gasturbinen-Kraftwerk der Stadt Bremen mit 2 × 25 MW Leistung hingewiesen, dessen Abwärme zur Fernheizung eines Stadtteils nutzbar gemacht wird, ebenso auf eine gleiche Anlage in Berlin.

Nekrologe

† **Robert Rittmeyer** wurde am 19. September 1868 als das jüngste von fünf Kindern des Stickereifabrikanten Robert Rittmeyer in Bruggen bei St. Gallen geboren. Im schönen ländlichen Haus seiner Eltern erlebte er im Kreise seiner Geschwister eine unbeschwerte Kindheit. In Bruggen und dann in St. Gallen durchlief er die Schulen. Nach einem Praktikum auf einem Architekturbüro in Budapest ermöglichten ihm seine Eltern das Studium der Architektur, obwohl bereits mit schweren Sorgen die wirtschaftliche Krise drohte. 1891 wurde die Fabrik in Bruggen stillgelegt, zwei Jahre bevor der junge Baubeflissene an der Technischen Hochschule in Stuttgart sein Studium beendet hatte. Nach dessen Abschluss folgten Wanderjahre mit Bauplatz- und Büropraxis in Berlin, Frankfurt a. M., Stuttgart und Essen.