Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 83 (1965)
Heft: 3

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

Wenn Prof. Imhof nun in das achte Jahrzehnt eintritt und damit die Professur an der ETH aufgibt, so tut er dies nicht, um bereits das otium cum dignitate zu geniessen. Dazu könnte sich der noch äusserst Rüstige kaum entschliessen. Vielmehr möchte er den grössten Teil seiner Zeit der Bearbeitung des schweizerischen Landesatlasses widmen, eine Aufgabe, die ihm vom Gesamtbundesrat übertragen worden ist. Gehört die Schweiz auch zu den Ländern, die mit der Herausgabe eines derartigen Atlasses im Rückstand sind, so besteht doch kein Zweifel, dass aus den Händen von Prof. Imhof ein Werk entstehen wird, das sich durch eine gedankliche Verarbeitung und eine graphische Darstellung auszeichnet, die bei früher entstandenen Werken kaum anzutreffen sind.

Noch sei in wenigen Worten der Lehrtätigkeit des von der ETH Scheidenden gedacht. Prof. Imhof war ein begeisternder Lehrer, dem es gegeben war, mit wenigen Strichen den Studenten das zu zeigen, auf was es in einer Karte oder einem Plan ankommt, und dem es in den Vermessungsübungen, an denen er während Jahrzehnten mitwirkte, gelang, mit Geduld auch den weniger Begabten die nicht immer leichten Probleme der Vermessung klar zu machen. Es gibt heute wohl keinen Absolventen der Bau-, Kultur- und Vermessungsingenieur-Abteilung unter 65 Jahren, der nicht von Prof. Imhof geschult worden wäre, und sie alle sind ihm herzlich verbunden für die genussreichen Stunden, namentlich die des persönlichen Gesprächs, die er ihnen während des Studiums bot.

Mit dem Abschied von der ETH hat ein langer Abschnitt im Leben von Prof. Imhof den Abschluss gefunden. Weitere Etappen des Schaffens und Wirkens stehen bevor. Wir wünschen dem Jubilar von Herzen weiteren Erfolg. *F. Kobold*

Mitteilungen

Bockkran von 500 t. Die Firma Krupp-Ardell, Wilhelmshaven, hat für das Schiffbauunternehmen AG «Weser», Bremen, einen Bockkran von 500 t Hebekraft geliefert, der mit 1250 t Eigengewicht, 74 m Höhe und 65 m Spannweite der zur Zeit grösste Bockkran der Welt ist. Er weist eine untere Wendekatze mit fest eingebautem Hubwerk von 250 t und eine obere Katze mit zwei Hubwerken von je 250 t Tragfähigkeit auf, die im «Alleingang» Lasten bis zu 500 t heben kann. Beim Verfahren behindern sich die Katzen nicht. Sie werden durch Seilzüge bewegt, deren Trommeln sich im Maschinenhaus über der einen Stütze befinden. Dort ist auch ein Hilfskran von 9 t für Reparaturarbeiten eingebaut. Der Kran läuft auf 16 Rädern auf einer 270 m langen Fahrbahn. Er dient zum Zusammenbau von Schiffen aus Grossbauteilen, die in Werkhallen nach rationellen Arbeitsverfahren hergestellt, dann vom Bockkran durch Dachöffnungen herausgehoben und zum Bauplatz des Schiffes gebracht werden. Bei der Konstruktion wurde grosses Gewicht darauf gelegt, dass die grossen Schiffsteile sehr genau an den Montageort eingefahren werden können. Dazu dient ein Funksprechgerät, mit dem sich Kranführer und Montageleiter verständigen können. Weiter wurden für alle Bewegungen sehr kleine Geschwindigkeiten gewählt (Katzfahren 0,12 m/min, Kranfahren 0,375 m/min, Verschieben der Oberkatzen-Hubwerke 0,25 m/min; Heben und Senken 0,125 m/min).

Dritte Ölleitung Le Havre-Paris. Im Jahre 1953 kam die erste Ölleitung in Betrieb, die von Le Havre bis Grigny im Süden von Paris führt. Sie ist 246 km lang und vermag bei 250 mm Durchmesser 400 m^3/h zu fördern. Es bestehen acht Pumpstationen. 1961 kam eine zweite Leitung von 184 km Länge hinzu, die nur bis Genevilliers führt und mittels fünf Pumpstationen bei 300 mm Durchmesser 800 m^3/h leistet. Demnächst wird eine dritte Leitung von 112 km Länge und 500 mm Durchmesser dem Betrieb übergeben werden, die Rouen mit Gennevilliers verbindet und für 2000 m^3/h vorgesehen ist. Die Antriebsleistungen der einzelnen Stationen schwanken zwischen 440 und 7250 kW. Mit Ausnahme von verflüssigten Gasen und Schweröl können alle Ölsorten transportiert werden. Die Leitungen endigen in 13 Verteilstationen im Umkreis von Paris, von denen 34 Lager bedient werden. Die ganze Anlage ist mit den modernsten Einrichtungen für Mengenmessung, Steuerung, Regelung und Überwachung ausgerüstet. Näheres findet sich in «Le Génie Civil», 1. Dez. 1964, S. 455.

Schweizerische Dampf-Turbogruppen für Südafrika. Für den Ausbau des Dampfkraftwerkes Salt River in Kapstadt hat die Electricity Supply Commission (ESCOM) bei der Gemeinsamen Abteilung der Firmen Escher Wyss Zürich und Maschinenfabrik Oerlikon zwei Turbogruppen von je 60 000 kW Leistung bestellt. Dieser Auftrag stellt bei der starken japanischen und europäischen Konkurrenz einen beachtlichen Erfolg dar; er ist zugleich für die vor vier Jahren gegründete Abteilung der beiden erwähnten Unternehmen der bisher grösste aus Südafrika. Die beiden Turbogruppen bestehen je aus einer zweigehäusigen Dampfturbine und einem wasserstoffgekühlten Turbogenerator; ihre Gesamtlänge beträgt je 22 m und ihr Gewicht 800 t. Die Generatoren von je 66 MVA sind sehr gross bemessen, um eine besonders hohe Netzstabilität zu gewährleisten; sie werden ausserdem mit der in der Maschinenfabrik Oerlikon entwickelten hochempfindlichen Transduktor-Regelung ausgestattet, die ebenfalls die Stabilität der Maschinen erhöht.

Rohrschäden an Kondensatoren von Dampfturbinenanlagen. Hierüber berichtet *F. K. Schweder* in «Allgemeine Wärmetechnik» *12* (1964) Nr. 3, S. 57–67. Nach allgemeinen Bemerkungen über Rohrschäden werden Erscheinungsformen von Korrosionen, Rohrschäden durch Verschmutzung, durch Sauerstoff-Ausscheidung, durch vagabundierende Ströme, durch Spannungen und durch Schwingungen behandelt. In einem ersten Teil, der in Nr. 2, S. 29–36 erschienen ist, weist der Verfasser auf den grossen Einfluss des Vakuums auf die Wirtschaftlichkeit einer Kondensationsanlage hin und er geht auf die Vakuumverschlechterung durch Verschmutzung und Lufteinbruch sowie auf die Reinigung und das Auffinden von Lufteinbrüchen ein. Der ganze Beitrag gibt langjährige Erfahrungen wieder.

Linienführung der FS zwischen Florenz und Rom. Im Rahmen der Arbeiten des Zehnjahresplanes zur Modernisierung der Italienischen Staatsbahnen ist u.a. auch vorgesehen, im Gebiete von Arezzo, Pontassieve, Ficulle und Fara Sabina einige Bogen auszumerzen. Die geplante Berichtigung der Linienführung wird die Entfernung zwischen Florenz und Rom um 54 km verkürzen, und der Express «Settebello» soll dann die Strecke Rom–Florenz, für die er heute noch annähernd drei Stunden benötigt, in zwei Stunden zurücklegen.

Nekrologe

† **Rudolf Matossi-Sulzer** ist am 11. Dez. 1964 in seinem Heim an der Wylandstrasse in Winterthur nach längerer Krankheit gestorben. Am 4. Mai 1875 in Silvaplana geboren, verlor er schon als Zweijähriger seinen Vater und siedelte mit der Mutter und seinen beiden Brüdern zu einer Tante nach Turin über, wo er später auch die Schulen besuchte. Die weitere Ausbildung erhielt er in einem Rorschacher Internat und im Basler Bernoullianum. 1894 bezog er das Eidg. Polytechnikum und schloss 1899 das Studium bei Prof. Stodola mit der besten Note als Maschineningenieur ab. Gleichzeitig erwarb er sich an der kriegswissenschaftlichen Abteilung der ETH das Schlussdiplom. Damit waren die zwei Hauptlinien, auf denen das Leben Matossis verlaufen sollte, vorgezeichnet: Die Tätigkeit im Dienste der Technik und der Armee.