Objekttyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **97 (1979)**

Heft 14: **SIA-Heft 2**

PDF erstellt am: **16.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Geplant und errichtet wurde die Wärmeübertragungsanlage im MZFR von der Kraftwerks-Union AG, die heiznetzseitigen Um- und Erweiterungsbauten wurden von der Firma Kraftanlagen Heidelberg durchgeführt.

Versuchsanlage für Eisenbahn-Technologien

Neuartige Entwicklungen der Rad/Schiene-Technik sollen in Zukunft auf einer neuen Eisenbahn-Versuchsanlage erprobt werden. Das Bundesministerium für Forschung und Technologie (BMFT) wird zu diesem ZWeck die vorhandene Bundesbahn-Strecke zwischen Rheine und Freren, nordwestlich von Münster, bis 1981 zu einer rund 23 km langen Versuchsstrecke ausbauen lassen. Auf der neuen Versuchsstrecke sollen, weitgehend unabhängig vom laufenden Betrieb, anwendungsnahe Dauerversuche mit neuartigen Eisenbahnkonzepten durchgeführt werden. Die Strecke wird stufenweise für Geschwindigkeiten bis 350 km/h ausgebaut werden. In dem geplanten Versuchsprogramm sollen die Forschungs- und Entwicklungsergebnisse aus den Bereichen

- Fahrzeug und Fahrzeugkomponenten,
- Fahrwege und Fahrwegkomponenten,
- Energieübertragungs- und Energiewandlungssysteme,
- Einrichtungen zum Umweltschutz und
- technische Systeme zur Betriebsleitung (Zugsteuerung und Zugsicherung)

jeweils innerhalb ihrer technisch-physikalischen Grenzen erprobt werden. Die Dauerversuche sollen das Betriebs- und Zeitverhalten aufzeigen und Aussagen zu wirtschaftlichen Fragen wie Aufwand für Investitionen, Wartung und Unterhaltung liefern.

Gegenwärtig wird ein erstes Versuchsfahrzeug gebaut, mit dessen Hilfe das Zusammenwirken zwischen Rad und Schiene vermessen werden kann. Das zweite Versuchsfahrzeug, das zurzeit konzipiert wird, soll dann bei Geschwindigkeiten bis 350 km/h die notwendigen Versuchsmöglichkeiten eröffnen, um die als aussichtsreich ermittelten neuen technischen Lösungen durch Streckenversuche abzusichern.

Zur Durchführuing des Gesamtprojektes haben sich die Deutsche Bundesbahn und verschiedene an den Forschungsarbeiten beteiligte Industrieunternehmen zu einer «Forschungsgemeinschaft Rad/Schiene» zusammengeschlossen. Das BMFT hat für das Gesamtprojekt bis 1982 insgesamt rund 140 Mio DM eingeplant.

Deutsch-amerikanische Zusammenarbeit zur Entwicklung eines neuen Navigations- und Landesystem

Das *Bundesministerium für Forschung und Technologie* (BMFT) und das *amerikanische Verkehrsministerium* wollen bei der Entwicklung eines neuen *elektronischen Navigations- und Landesystems für die Zivilluftfahrt der 80er Jahre* zusammenarbeiten. Über eine entsprechende Vereinbarung wird gegenwärtig von Vertretern des BMFT und der Luftfahrtbehörde des US-Verkehrsministeriums in Washington abschliessend verhandelt.

Die Zusammenarbeit geht auf eine *Empfehlung der Weltluftfahrtorganisation* (ICAO) der UNO vom April letzten Jahres zurück. Die ICAO hatte damals – als Ergebnis eines seit 1972 laufenden Wettbewerbs, bei dem Vorschläge aus der *Bundesrepublik, Grossbritannien* und den *USA* vorlagen – zwar mehrheitlich für das von den USA vorgeshlagene *Mikrowellen-Landesystem* TRSB (*T*ime *R*eference *S*canning *B*eam) entschieden, das auf dem Prinzip des *abtastenden Strahls* beruht. In einem weiteren Beschluss hatte die Konferenz aber empfohlen, wesentliche Elemente (die volle 360°-Abdeckung des Anflugbereichs und die Entfernungsmessinformation) des von der Bundesrepublik vorgeschlagenen Systems DLS (*D*ME: gestütztes *L*ande *S*ystem) weiterzuentwickeln, das auf dem Prinzip der *Entfernungsmessung* beruht und mit der in Flugzeugen gegenwärtig vorhandenen DME-Ausrüstung (*D*istance *M*easuring *E*quipment) kompatibel ist.

Im Rahmen der jetzt verhandelten Zusammenarbeit sollen in der Bundesrepublik hochgenaue Messsysteme für die Entfernungsmessung und zur Bestimmung des Anflugkurses entwickelt, erprobt und den künftigen Nutzern demonstriert werden. Die Deutsche Forschungs- und Versuchsanstalt für Luft- und Raumfahrt (DFVLR) wird in erheblichem Umfang flankierende Forschungsarbeiten leisten und nach Entwicklung der Demonstrationsgeräte deren technische und betriebliche Eigenschaften ermitteln. Durch diese weiterführenden Arbeiten soll das von den USA vorgeschlagene System bis zur endgültigen Einführung in den Luftverkehr der 80er Jahre ergänzt und verbessert werden. Die deutschen Systeme sind auch ausserhalb des Flughabenbereichs für navigatorische Aufgaben verwendbar. Die dabei angewandte Technik lässt wenig Probleme bei der Umrüstung von Flughäfen und Flugzeugen auf die neuen Systeme und besonders wirtschaftliche Lösungen erwarten.

Das Programm zur Entwicklung des neuen Systems soll sieben Jahre laufen und sieht einen Zuschuss des BMFT in Höhe von etwa 50 Mio Mark zu den Eigenaufwendungen der Industrie vor. Das deutsche Landesystem wurde vom BMFT mit rund 7 Mio Mark aus dem Luftfahrtforschungsprogramm finanziert.

Wettbewerbe

Kirchgemeindehaus Zollikon ZH

Der Wettbewerb ist abgeschlossen. Die Ausstellung findet vom 6. bis zum 12. April in der Turnhalle Fohrbach, Witellikerstrasse 47 (beim Hallenbad), Parkplatz Allmend, Zollikon statt. Öffnungszeiten: Freitag 6. April von 17 bis 19 Uhr, Samstag 7. April von 15 bis 17 Uhr, Sonntag 8. April von 11 bis 12.30 Uhr, Montag bis Mittwoch 9. bis 11. April von 15 bis 19 Uhr (Mittwoch bis 21 Uhr), Donnerstag 12. April von 15 bis 17 Uhr. Das Ergebnis wird später bekanntgegeben.

Heilpädagogische Sonderschule, Schulheim für körperbehinderte Kinder und Quartierschulhaus in der Mittleren Telli, Aarau.

In diesem Projektwettbewerb wurden 26 Entwürfe beurteilt. Die Ausschreibung erfolgte in Heft 38/1978 auf Seite 731. Ergebnis:

1. Preis (10 600 Fr.): H. P. Sager, Brittnau

2. Preis (10 400 Fr.): Urs Burkard, Adrian Meyer und Max Steiger, Baden

3. Preis (9000 Fr.): Obrist und Partner, H. Bauder, W. Egli, R. Obrist, H. Rohr, Baden-Dättwil

4. Preis (8000 Fr.): Metron Architektengruppe, Brugg-Windisch

5. Preis (7000 Fr.): Heinz Fugazza und William Steinmann, Wettingen/Wangen

6. Preis (5000 Fr.): Hermann Preisig, Spreitenbach

Das Preisgericht empfiehlt der Bauherrschaft, die Verfasser der beiden erstrangierten Entwürfe zur Überarbeitung ihrer Projekte einzuladen. Fachpreisrichter waren H. E. Huber, Kantonsbaumeister, Aarau, G. Derendinger, Stadtbaumeister, Aarau, H. Kast, Zürich, E. Gisel, Zürich, H. P. Baur, Basel, F. Kurmann, Pfäffikon. Die Ausstellung ist geschlossen.

Nekrologe

Ernst Stambach

Am 12. Februar ist nach kurzer Krankheit Ernst Stambach gestorben. Am 8. Juni 1900 als Sohn eines Bauingenieurs geboren, verbrachte er eine schöne Jugendzeit in verschiedensten Orten der Schweiz, an Orten, wo sein Vater jeweils als Ingenieur bei Bahnbauten tätig war. Nach bestandener Maturität in Trogen (1919), kam er nach Zürich an die ETH. Er beendigte sein Studium im Jahre 1924 als Bauingenieur.

Die ersten zwei Praxisjahre verbrachte Ernst Stambach in Strassburg, die folgenden zwölf Jahre im damaligen Tiefbaubüro der Buss AG, Basel, als Ingenieur für Wasserbauten. Von 1938 bis 1941 stillte er seinen Wunsch nach Erweiterung seines Lebenskreises und arbeitete bei der Sümerbank mit Sitz in Ankara als beratender Ingenieur, was ihm Gelegenheit zu zahlreichen Reisen in die Türkei bot. In die Schweiz zurückgekehrt, fand er bei Motor-Columbus in Baden seine Lebensstellung (1941 – 1963). Während dieser Zeit, seit 1953 war er Leiter der Bauabteilung, war er aktiv tätig an der Erstellung grosser Kraftwerkbauten wie Zervreila, Hinterrhein, Gougra und Ackersand sowie Huinco in Peru.

Volles Engagement lag in der Natur von Ernst Stambach. Gleiches verlangte er auch von seinen Mitarbeitern. Es war ihm ein Anliegen, seine Mitarbeiter zu sauberer und zuverlässiger Arbeit anzuhalten. Sein ausgeglichener Charakter, mit Humor und einem starken Sinn für Gerechtigkeit und sozialem Empfinden gepaart, machten ihn für seine Mitarbeiter zum vorbildlichen Chef, für seine Berufskollegen und für seine Freunde zum geschätzten und gerne gesehenen Kameraden. Seit 1926 verheiratet, führte er mit seiner Frau eine Ehe, die keine Schicksalsschläge lockern konnte. Im Gegenteil, sie verbanden beide Eheleute noch enger; das kam in den letzten Jahren besonders in der Fürsorge und in der Betreuung seiner Frau zum Ausdruck.

Seine Studienkameraden vom Diplomsemester 1923 fanden in ihm ihren treuen Leiter; er sorgte für den Kontakt unter ihnen und für die regelmässigen Zusammenkünfte. Sie waren auch bei der Abdankung in Baden mit vielen ehemaligen Mitarbeitern der Motor-Columbus und den Angehörigen versammelt. Den letzten möchten wir mit unserem Beileid auch unsere Anhänglichkeit an den Verstorbenen ausdrücken, dessen Andenken wir in uns tragen werden.

Gerold Schnitter, Küsnacht