Objekttyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **102 (1984)**

Heft 23

PDF erstellt am: **18.04.2024**

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

Tabelle 1. Der geplante Doppelstockwagen der SBB im Vergleich mit den entsprechenden Fahrzeugen der Bahnen in Europa

Abmessungen bzw. Ausrüstung	*Schweiz* SBB	*Frankreich* SNCF	*Belgien* SNCB	*Niederlande* NS	*Ostdeutschland* DR
Länge über Puffer	27,50 m	24,28 m	26,40 m	26,40 m	26,80 m
Höhe über Dachscheitel	4,60 m	4,32 m	4,43 m	4,60 m	4,63 m
Breite	2,70 m	2,846 m	2,83 m	2,78 m	2,78 m
Abteilhöhe Oberdeck	1,98 m	1,938 m	1,95 m	2,03 m	1,98 m
Abteilhöhe Unterdeck	1,98 m	1,921 m	2,01 m	2,03 m	2,00 m
Höhe der Einstiegplattform über Schiene	0,52 m	0,97 m	1,05 m	1,183 m	0,6 m
Tara (in Leichtmetallausführung)	40,3 t	45,3 t	...	44,5 t	44 t
Anzahl Sitzplätze	123	164	144	156	128
Anzahl Klappsitze	12	11	-	14	-
Sitzanordnung	2+2	2+3	2+2	2+2	2+2
Sitzteiler	1,7 m	1,51 m	1,65 m	1,65 m	1,7 m
Heizung	Luft	Luft	Luft	Luft	Luft
Deckenlüftung	ja	nein	nein	ja	nein
Energieversorgung	halbzentral	zentral	zentral	halbzentral	dezentral
Anzahl WC	1	1	2	1	2
Bauart der Einstiegtüren	Schiebetür	Schiebetür	Drehschwenkschiebetür	Drehschwenkschiebetür	Schiebetür
Lichte Weite des Einstiegs	1,90 m	1,80 m	1,90 m	1,90 m	1,2 m
Bremsausrüstung	Scheibenbremse	Klotz- und Scheibenbremse	Klotz- und Scheibenbremse	Klotz- und Scheibenbremse	Klotzbremse

freundlichen Vorzüge der ausländischen Wagen übernommen sind. Dementsprechend ergibt sich jedoch auch die geringste Sitzplatzzahl bezogen auf die Wagenlänge.

Die vorgesehenen Züge umfassen nach Bedarf eine, zwei oder drei Einheiten mit einem Triebwagenkopf (mit Gepäckabteil) am einen Ende, zwei Doppelstockwagen und einem Doppelstockwagen mit Steuerstand (Steuerwagen) am andern Ende. Bis zu drei Einheiten lassen sich über automatische Kupplungen zu einem Zug verbinden. In den Drehgestellen ist eine Primärfederung mit Schraubenfedern geplant; die Sekundärfederung ist eine Luftfederung mit automatischer Niveauregulierung. Ausser Scheibenbremsen sind Magnetschienenbremsen als Notbremse erforderlich.

Die voraussichtlichen Kosten einer Zugseinheit belaufen sich auf etwa 10 Mio. Fr. (Stand 1984), wobei mit einer Beschaffung von 35 Zugseinheiten bis zur Inbetriebnahme der S-Bahn 1990 gerechnet wird. Die Rollmaterialkosten müssen jedoch nicht bloss isoliert betrachtet werden, sondern auch in der Gesamtrechnung von Ertrag und Aufwand der S-Bahn im Wettbewerb mit dem Individualverkehr.

Modell im Massstab 1:1

Gegenwärtig steht ein Modell natürlicher Grösse bei verschiedenen Anlässen zur öffentlichen Besichtigung bereit. Die Einstiegs- und Treppenpartie mit einem Teil der Sitzplatzräume (Bild 2) ist auf einem Güterwagengestell montiert.

Das Modell dient der Projektgruppe weiterhin zur Überprüfung der Einzelanordnungen in bezug auf Unfallverhütung, Durchgangspassagen, Überblickbarkeit usw. Eine Reihe von Entscheiden sind in den kommenden Monaten fällig, z.B. über die Bauweise (Stahl oder Aluminium), Stromversorgung, Auswahl verschiedener Aggregate und Bauelemente sowie über die Farbgestaltung.

Im Hinblick auf die durchschnittlich kurzen Fahrstrecken wird auch die Anordnung von Gepäckablageflächen zu überprüfen sein, ebenso wie andere betrieblich vorteilhafte Detailauslegungen.

Der Aufwand für den Bau und die Erprobung eines wirklichkeitsgetreuen Modells lohnt sich, denn die künftigen Fahrzeuge werden das Bild der Zürcher S-Bahn auf viele Jahre hinaus prägen. *BP*

Bau des Modells:
Schindler Waggon AG, Pratteln (Rohbau)
Flug- und Fahrzeugwerke Altenrhein (Innenausbau)

Wettbewerbe

Altersheim in Worb BE

Die Einwohnergemeinden Vechigen und Worb, vertreten durch die von ihnen eingesetzte Spezialkommission, eröffnen zur Erlangung von Entwürfen für einen Altersheim-Neubau in Worb einen öffentlichen Projektwettbewerb. Die *Teilnahme* am Wettbewerb steht allen Fachleuten offen, die ihren Geschäftssitz und/oder Wohnsitz seit dem 1. Januar 1982 in den Gemeinden Vechigen oder Worb haben. Es werden zusätzlich 6 Architekturfirmen zur Teilnahme am Wettbewerb eingeladen. Der Entwurf zum Wettbewerbsprogramm kann beim Wettbewerbssekretariat Bauverwaltung Worb, Güterstrasse 2, 3076 Worb, eingesehen und kostenlos bezogen werden. Die berechtigten Teilnehmer haben sich bis spätestens 15. Juni 1984 beim Wettbewerbssekretariat schriftlich zur Teilnahme anzumelden. Gleichzeitig hinterlegen sie eine Depotgebühr von 300 Fr., zahlbar auf PC-Konto 30-2655, Finanzverwaltung Worb.

Die *Wettbewerbsunterlagen* liegen vom 23. Juli bis 10. August 1984 auf dem Wettbewerbssekretariat zum Bezug bereit. Sie können hier montags bis freitags von 8 bis 11 bzw. von 15 bis 17 Uhr gegen Vorweisung der Postquittung für die Depotgebühr abgeholt werden. Ein Versand der Unterlagen erfolgt nicht.

Fachpreisrichter sind Jacques Blumer, Bern, Frank Geiser, Bern, Yvonne Hausammann, Bern, Hansueli Jörg, Langnau i.E., Franz Rutishauser, Bern, Ersatz. Die Preissumme für 6 Preise beträgt 42 000 Fr. Zusätzlich stehen 5000 Fr. für Ankäufe zur Verfügung. *Termine:* Ablieferung der Entwürfe bis 26. Oktober, der Modelle bis 9. November 1984.

Concours «Habitat de demain»: Petit ensemble communautaire urbain ou rural

Le jury national s'est réuni le 4 avril 1984 au siège de la Commission nationale suisse pour l'Unesco, à Berne. Il a examiné 29 projets conformes au thème et conditions de participation fixés par l'Unesco.

Composition du jury: Président: M. le Professeur Jean Duret, Département d'architecture, Ecole polytechnique fédérale, Lausanne, Vice-président de la section suisse de l'Union internationale des architectes; M. Karl Bosshart, Vice-président de la section «Jeunesse» de la Commission nationale suisse pour l'Unesco; M. Charles Feigel, Architecte, Membre de la Fédération suisse des architectes indépendants; M. le Professeur Franz Fueg, Département d'architecture de l'Ecole polytechnique fédérale, Lausanne; M. le Professeur Herbert Kramel, Département d'architecture de l'Ecole polytechnique fédérale, Zurich.

Le jury a proposé une série de critères afin d'élaborer une méthode de sélection des projets.

- Réponse au thème proposé
- Aspects prospectifs et socio-culturels suisses
- Rapport avec l'environnement
- Intégration de la science et de la technique
- Aptitude promotionnelle (méthodes et/ou modélisation)
- Qualité de la présentation.

Après débat et discussions contradictoires, les quatre travaux suivants ont été retenus à l'unanimité:

- Norbert De Biasio, Markus Scherrer, Tomaso Zanoni
- Beat Stadelmann
- Klaus Affolter, Rolf Mühletaler
- Rudolf Vogt

Les 4 projets retenus seront adressés au siège de l'Unesco par les soins de la Commission nationale suisse pour l'Unesco afin d'être soumis au jury international qui se réunira à Paris pour sélectionner les dix meilleurs travaux à l'échelle mondiale.