Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **106 (1988)**

Heft 36

PDF erstellt am: **29.03.2024**

Nutzungsbedingungen

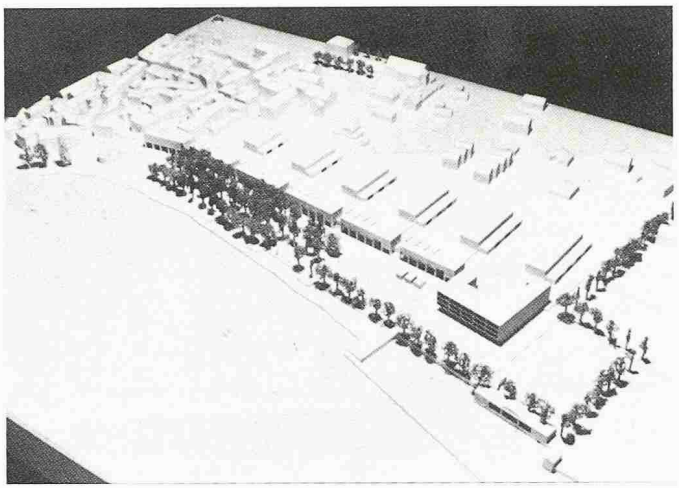
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung 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.

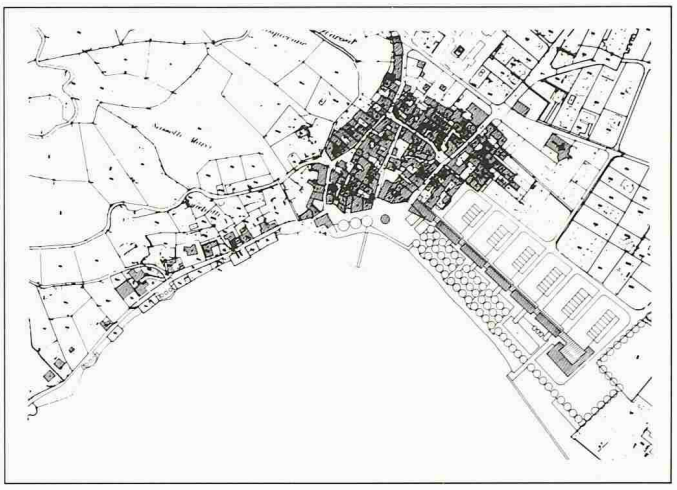
Haftungsausschluss

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





3° premio (5000 fr.): **Sandro Cabrini, Gianmaria Verda,** Lugano

Dal verdetto

Il progetto conferma le qualità presenti nella prima fase, e positivamente rielabora, meglio qualificandole, le due teste terminali verso il nucleo del paese, rispettivamente verso est. L'edificio di testa posto ad est (ristorante ed albergo) è tuttavia inspiegabilmente rivolto verso il lago, e non come dovrebbe, verso la piazza che esso conclude. La giuria ritiene inoltre che l'edificazione verso lago abbia una altezza insufficiente per gestire lo spazio della piazza, e che le costruzioni proposte verso Via Fiume siano poco connotative di una edilizia abitativa. La giuria ritiene pure poco motivato il disegno della riva, specie nel rapporto tra l'andamento naturale della stessa e quello artificiale del limite della piazza. Immotivata appare inoltre l'alberatura verso il lato est, là dove essa cinge l'edificio dell'albergo e non conclude lo spazio della piazza...

Wettbewerbe

Spiel- und Sporthalle Tägerhard in Wettingen AG

Die Einwohnergemeinde Wettingen veranstaltete einen öffentlichen Projektwettbewerb für den Neubau einer Sporthalle neben dem Sport- und Erholungszentrum Tägerhard. Teilnahmeberechtigt waren alle Architekten, die seit mindestens dem 1. Januar 1986 in Wettingen niedergelassen sind (Wohn- oder Geschäftssitz). Es wurden 13 Projekte beurteilt. Drei Entwürfe mussten von der Preiserteilung ausgeschlossen werden. Ergebnis:

1. Preis (14 000 Fr. mit Antrag zur Weiterbearbeitung): O. Gassner, Baden-Dättwil

2. Preis (9000 Fr.): H. Fugazza + W. Steinmann AG, Wettingen

3. Preis (7000 Fr.): Leo Püntener, Ennetbaden

4. Preis (6000 Fr.): Hasler, Schlatter, Werder, Zürich

Fachpreisrichter waren Peter Quarella, St. Gallen, Jacqueline Fosco-Oppenheim, Scherz, Karl Messmer, Ennetbaden, Heinz Rinderknecht, Oberrohrdorf, Ersatz, Peter Imoberdorf, Wettingen, Ersatz.

Gemeinde Wittenbach: Liegenschaft Oedenhof

Bei der Ausschreibung dieses öffentlichen Ideenwettbewerbs in Heft 33/34/1988 auf Seite 951 wurde durch ein bedauerliches Missverständnis die Anzahl der zusätzlich eingeladenen auswärtigen Teilnehmer mit 21 angegeben. Diese Angabe ist falsch.

Es werden nur neun auswärtige Architekten zur Teilnahme eingeladen. Wir bitten um Nachsicht. *B.O.*

Bücher

Holz, ein Naturstoff in der Technikgeschichte

Von Joachim Radkau und Ingrid Schäfer, Reihe Deutsches Museum, Kulturgeschichte der Naturwissenschaften und der Technik, rororo-Sachbuch 7728, 313 Seiten, 92 Abb., Format 12,5×19 cm, 1987, Rowohlt Taschenbuch Verlag GmbH, Postfach 1349, D-2057 Reinbek, DM 16.80.

Aus dem Inhalt: Wald und Holz in der Geschichte. Die Zeit vor 1800: «Hölzernes Zeitalter» oder «Zeitalter der Waldzerstörung»? Eigenschaften und wechselnder Nutzwert der Holzarten. Klassifizierungen der Holzarten. Am Beginn der Neuzeit: Der erste Anlauf zur Ausschöpfung der Holzreserven. Bau- und Nutzholz: Holz wird zur Handelsware. Der Aufstieg der Brennholz-Grossverbraucher und die erste Welle der Forstordnungen. Im Vorfeld der industriellen Revolution: Höhepunkt und Ende des «hölzernen» Zeitalters. Der Wald: Vom Lebensraum zum Kapital. Werkzeugmaschinen und Eisenbahn: Ein Anfang und ein Ende. Holz in der Hochindustrialisierung: Die Situation der Gegenwart. Der Wald-Wirtschaftsfaktor im Industriezeitalter. Die technische Revolution in der Holzindustrie. Der Wald als weltweites Konfliktfeld. Aus der Geschichte lernen? Versuch einer Bilanz.

Siedlungsökologie 1987

Hrsg. Bundesämter für Energiewirtschaft, Konjunkturfragen, Raumplanung, Umweltschutz und Wohnungswesen. Band 15 der Publikationsreihe «Arbeitsberichte Wohnungswesen». 468 Seiten, reich illustriert, Preis: Fr. 35.–. Bestellnummer: 725.515 d. Bezug: Eidg. Drucksachen- und Materialzentrale (EDMZ), 3000 Bern.

Der Bericht bietet Grundlagen für die Praxis in diesem vielfältigen und zunehmend an Aktualität und Brisanz gewinnenden Sachgebiet an. Erarbeitet wurde er von einem interdisziplinär zusammengesetzten Autorenteam. Er umschreibt, dokumentiert und strukturiert das Gebiet der Siedlungsökologie. Er vermittelt auf diese Weise einen Überblick über den derzeitigen Stand in Forschung und Praxis und dient so als Grundlage zu den Gesprächen zwischen den betroffenen Fachdisziplinen und Tätigkeitsbereichen.

Der Bericht erstellt eine Auslegeordnung siedlungsökologischer Belange wie Fakten, Massnahmen, Werthaltungen, Forschungsbedürfnisse u.a. Obwohl eine lückenlose Erfassung und Darstellung der umfangreichen und komplexen Materie im Rahmen dieses Auftrags nicht möglich war, bildet er einen Beitrag zum Verständnis der Zusammenhänge zwischen Mensch, Siedlung, Raum und natürlicher Umwelt. Der Bericht ist ein Arbeitsinstrument und stellt eine erste Grundlage dar, die es nicht nur den beteiligten Bundesämtern, sondern auch weiteren interessierten Kreisen ermöglichen wird, siedlungsökologische Belange in ihren Aufgaben- und Wirkungsbereichen zu berücksichtigen und zu koordinieren.

Ergänzung zu «Internationaler Architekturpreis 1987»

Unter dem Titel «Internationaler Architekturpreis 1987» haben wir in Heft 33-34/1988 die preisgekrönten Bauten dieses von den Eternit Gesellschaften ausgeschriebenen Preises veröffentlicht und bei dieser Gelegenheit auch die Daten der Ausstellungen der von Schweizer Architekten eingereichten Arbeiten bekannt gegeben.

In Ergänzung dazu teilt uns die Ingenieurschule beider Basel in Muttenz mit, dass die Arbeiten zusätzlich vom 5. bis 15. Mai 1989 auch in ihren Räumen zu besichtigen sind.

Aktuell

Internationale Auszeichnung der Schweizer Pionierleistung im Gasturbinenbau

Am 2. September 1988 wird in Neuenburg die 1939 in Betrieb genommene 4000-kW-Gasturbinengruppe im Kraftwerk Champ-Bougin des örtlichen Elektrizitätswerkes von der Amerikanischen Maschineningenieur-Gesellschaft (ASME) zum «Meilenstein in der internationalen Geschichte des Maschinenbaues» erklärt. Der Schweizerische Ingenieur- und Architekten-Verein (SIA) hat es übernommen, die offizielle Übergabe der Auszeichnung in Neuenburg festlich zu gestalten.

Die Auszeichnung durch die ASME bezweckt, Anstösse zur Sicherung des industriegeschichtlichen Erbes auf dem Gebiet des Maschinenbaues zu geben. Es wird jedoch den nationalen und lokalen Institutionen und Behörden überlassen, solche Objekte der Nachwelt zu erhalten und zugänglich zu machen.

Die 4MW-Gasturbinenanlage wurde vor rund 50 Jahren von der BBC Aktiengesellschaft Brown Boveri & Cie. (heute Asea Brown Boveri AG) konstruiert und an das Elektrizitätswerk der Stadt Neuenburg geliefert. Mit der damaligen technischen Pionierleistung wurde die Anwendung der Gasturbine als Generatorantrieb in der Stromerzeugung eingeleitet.

Zur Entwicklung der Industrie-Gasturbine

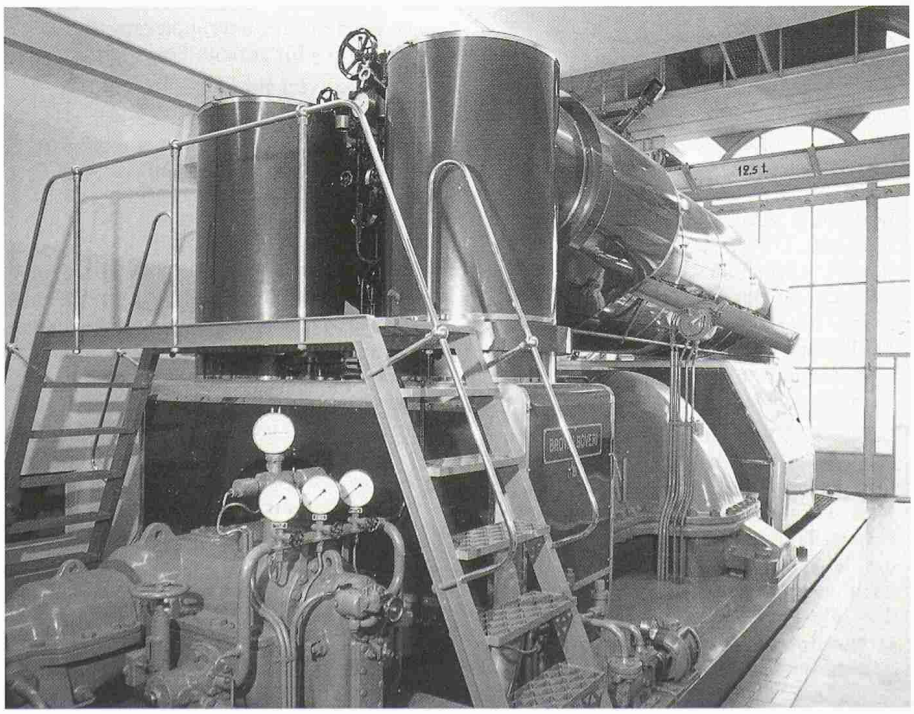
In den zwanziger Jahren entwickelte BBC aufgrund einer Idee von *Alfred Büchi* den Abgasturbolader zur Aufladung von Verbrennungsmotoren und Kesseln, bestehend aus einem Radialkompressor, der durch eine achsiale Abgasturbine angetrieben wurde. Der damalige Direktor *Adolf Meyer* beauftragte einen jungen Elektro-Ingenieur, *Claude Seippel*, mit der weiteren Entwicklung eines achsialen Kompressors. Es gelang diesem dann, mit Hilfe der modernen Tragflügeltheorie sehr rasch, brauchbare Achsialkompressoren zu entwickeln. Die erste dieser Maschinen konnte 1930 geprüft werden.

1935 wurde dann die erste eigentliche Gasturbine zum Houdry-«cracking process» nach Philadelphia geliefert.

Auf diesen Erfahrungen aufbauend, konnte dann die erste allein zur Erzeugung elektrischer Energie vorgesetzte Gasturbine für das Elektrizitätswerk Neuenburg geplant und gebaut werden, der folgende Daten zugrunde lagen:

Druckverhältnis über den Kompressor: 4,4; Heissgastemperatur vor der Turbinenbeschaufelung: 537 °C; elektrische Klemmenleistung: 4000 kW; thermischer Klemmenwirkungsgrad: 17,4%.

Die 4MW-Gasturbinenanlage Champ-Bougin von BBC in Neuenburg, ein Meilenstein in der internationalen Geschichte des Maschinenbaues (Bild: ABB)



Das «History of Heritage Landmark Program» der ASME

Das Programm der Amerikanischen Gesellschaft der Maschineningenieure (ASME) für die Auszeichnung «historischer Meilensteine» in der Entwicklung des Maschinenbaus begann 1971. Die ASME hat für die Ausarbeitung dieses Programms ein nationales Komitee eingesetzt, dem Maschineningenieure, Spezialisten für Technikgeschichte sowie der Kurator für Maschineningenieurwesen der Smithonian Institution angehören.

Die 4000-kW-Gasturbine im Kraftwerk Neuenburg erhält die 26. internationale Auszeichnung, die von der ASME vergeben wird, und zugleich die achte ausserhalb der Vereinigten Staaten. Frankreich, die BRD, Australien und China erhielten bisher je eine Auszeichnung, England deren drei.

Aus Anlass der ASME-Auszeichnung wird eine Broschüre in Englisch und Französisch über die Gasturbine von Neuenburg herausgegeben. Sie kann beim Generalsekretariat des SIA, Postfach, 8039 Zürich, Tel. 01/201 15 70, angefordert werden.

Als industrielle Pionierleistung wurde die Maschine zuerst 1939 an der Schweizerischen Landesausstellung in Zürich gezeigt und anschliessend, 1940, an ihrem heutigen Standort dem Kunden übergeben.

Der Zweite Weltkrieg bremste zunächst die Weiterentwicklung der Industriegasturbinen, dafür wurden Gasturbinen zur Verwendung beim Antrieb von Flugzeugen stark gefördert.

In der Schweiz wurde mit guten Resultaten die Gasturbine mit geschlossenem Kreislauf von der Firma Escher-Wyss realisiert. BBC baute eine Gasturbine als Lokomotivantrieb und eine andere mit einem sogenannten «Compander». In rascher Folge lösten jetzt neue, immer wieder verbesserte Gasturbinen einander ab, und die stationären oder Kraftwerk-Gasturbinen erlangten weltweit grosse Bedeutung.

In den Industieländern dienen die heute vorhandenen Gasturbinen meistens der Deckung von geplanten oder ungeplanten Spitzenbelastungen. Die Abgaswärmenutzung in einem nachgeschalteten Dampfturbinenprozess ergibt noch wesentlich bessere thermische Wirkungsgrade. Die in den letzten Jahren sich abzeichnende Verwendung dieser kombinierten Gas-/Dampf-Prozesse in Verbindung mit Fernheizsystemen erschliesst neue weitere Anwendungsgebiete. *Ho*

Anglo-Swiss Turbine Collaboration

(LPS) Britain's Rolls-Royce and Asea Brown Boveri (ABB) have signed a technology collaboration agreement, under which the former's advanced aero engine technology will be incorporated into industrial gas turbines produced by the Swiss company.

The agreement aims to establish a stronger position for both companies in the international power generation market for large gas turbines by using the aerothermal technology of Rolls-Royce to provide more efficient designs of compressors and turbines for the ABB product range.

Rolls-Royce will combine its capabilities in aero engine compressor and turbine technology, including its advanced turbine cooling techniques, with ABB's know-how in the design of large industrial gas turbines and combustion systems.

Der VSE subventioniert Elektrofahrzeuge

(VSE) Um die Markteinführung von alltagstauglichen Elektrofahrzeugen zu fördern und um gleichzeitig aussagekräftige Betriebserfahrungen mit solchen Fahrzeugen zu sammeln, subventioniert der Verband Schweizerischer Elektrizitätswerke (VSE) im laufenden Jahr die Anschaffung von 20 Elektrofahrzeugen mit je 5000 Fr. Zahlreiche Unterstützungsgesuche sind bereits eingegangen.

Förderungsbeiträge können von in der Schweiz domizilierten Organisationen und Personen beantragt werden, die sich für Elektrofahrzeuge einsetzen und die selbst ein Elektrofahrzeug kaufen und betreiben möchten. Sie müssen sich als Gegenleistung dazu verpflichten, während mindestens eines Jahres ein genaues Fahrtenbuch, unter anderem mit Angabe der täglich zurückgelegten Strecken und des Energieverbrauchs, zu führen. Darüber hinaus erklären sie sich bereit, die Öffentlichkeit über den Einsatz des subventionierten Elektrofahrzeugs zu informieren. Die Fahrtenbücher werden durch den VSE ausgewertet, und die mit den Fahrzeugen gewonnenen Betriebserfahrungen werden Interessenten und Konstrukteuren zur Verfügung gestellt.

Die Aktion erfolgt in enger Zusammenarbeit mit dem Schweizerischen Verband für elektrische Strassenfahrzeuge (ASVER). Unterstützt werden können Elektrofahrzeuge, die für den normalen Strassenverkehr zugelassen sind. Nähere Angaben beim VSE in Zürich oder bei der ASVER, 1000 Lausanne 9.

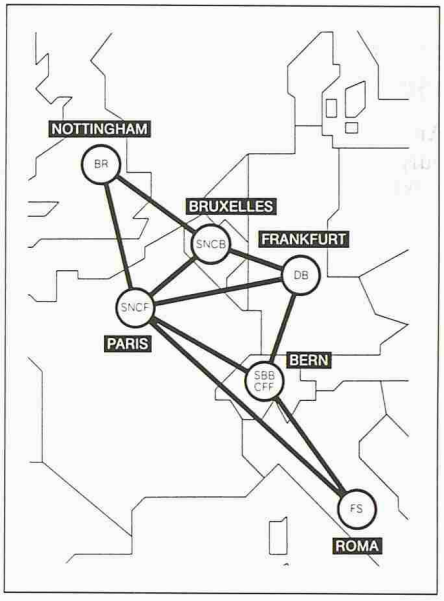
Bahndatennetz «Hermes» für europäischen Güterverkehr

(SBB) Informatik bildet ein wichtiges Arbeitsmittel in allen Unternehmensbereichen. Je länger, je mehr wird erkannt, dass dieses Instrument nicht nur isolierte Teilgebiete unterstützen soll.

Im Güterverkehr der Schweiz. Bundesbahnen (SBB) sind verschiedene grosse betriebliche und kommerzielle Informatikprojekte im Aufbau. Auch für den internationalen Personen- und Güterverkehr wird die Bedeutung der Informatik zunehmend erkannt.

Sechs westeuropäische Bahnen betreiben heute gemeinsam das Bahndatennetz Hermes (s. Grafik). Im Laufe von 1988 werden auch die Dänischen Staatsbahnen einbezogen. Die weitere Ausdehnung auf die Niederländischen Eisenbahnen sowie die Staatsbahnen Spaniens, Schwedens, Österreichs und Ungarns ist geplant.

Hermes wird vorerst vor allem für die



Das Bahndatennetz Hermes in der Konfiguration von 1987

Für Sie gelesen

Aus: «VDI-Nachrichten», Nr. 10 vom 11.3.1988

Europäisches Bahnsystem 2000

Wirtschaftlichkeit ist das grosse Ziel

Hochgeschwindigkeitsverkehr als Kooperationsschwerpunkt – von W. Pester

Mit einem zunehmend geringeren Anteil am Zuwachs des gesamten Personen- und Güterverkehrs müssen sich die westeuropäischen Bahnen nach einschlägigen Vorhersagen abfinden. Einen Grund sehen die Verantwortlichen in den veralteten Strukturen des 150jährigen Verkehrsträgers.

Wenn *Jean Bouley*, Generalsekretär der Union Internationale des Chemins de fer/UIC, auf dem internationalen Workshop «Europäisches Bahnsystem 2000» ausruft: «Wir betreiben noch immer die Bahn unserer Grossväter!», so ist das mehr als eine Feststellung. Dahinter verbirgt sich der Wille aller Eisenbahner Europas, die Bahn zu modernisieren und wettbewerbsfähig zu machen. Stellt dann auf der Tagung der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft, DVWG, am 2. und 3. März an der RWTH Aachen, das Vorstandsmitglied der Deutschen Bundesbahn, Wilhelm Pällmann, fest: «Im Schoss des Staates haben die Bahnen es verlernt, ihr Schicksal selbst zu bestimmen», kommt mit dem Willen zur Veränderung zusätzlich frischer Wind auf.

Bouley machte deutlich, dass Fortschritte in der Entwicklung der Eisenbahn in Europa nur gemeinsam gemacht werden können. Dies würde den Wandel der westeuropäischen Bahnen beschleunigen. Zum Ende des Jahrhunderts werden seiner Meinung nach vier Vorzeichen das Verkehrswesen der EG beherrschen: Abschaffung der Grenzen in der Gemeinschaft, die Deregulierung im Güterverkehr, der Ärmelkanaltunnel und der Hochgeschwindigkeitsverkehr (HGV).

... Der UIC-Generalsekretär ... vertrat die Ansicht, dass in Zukunft drei Bereiche dominant sein werden:

- der Hochgeschwindigkeits-Personenverkehr auf neuen und ausgebauten Strecken
- der Güterverkehr mit Ganzzügen zwischen Privatanschlüssen oder zwischen wenigen Knoten zur Zuggruppierung und Zuggliederung für gezielte Transporte sowie
- der Vorortverkehr in Ballungsräumen

... Grund zur Trübsal gibt es für die Eisenbahner trotz der Schwierigkeiten nicht. Wie Dr.-Ing. *H.G. Nüsser* und sein Kollege Dr. *D. Eberlein* von der Deutschen Forschungs- und Versuchsanstalt für Luft- und Raumfahrt (DFVLR) errechneten, kann die Bahn bis zum Jahr 2010 mit Zuwachs rechnen. Sie prognostizieren der Bahn in der EG (plus Österreich und Schweiz) ein Personenbeförderungswachstum für den Zeitraum im interregionalen Inlandsverkehr von 35% und im grenzüberschreitenden Verkehr von 46% bis 76%. Demnach überflügle der Schienenverkehrszuwachs erstmals den des Pkw, für den 32% bzw. 35% bis 66% Zuwachs vorausgesagt werden. Die gleiche Entwicklung würde auch im Güterverkehr eintreten.

Wenn die Schiene im Jahr 2000 noch eine Rolle spielen soll, «... besteht dringender Handlungsbedarf sowohl bei den Bahnen als auch bei den Staaten in Europa».

internationalen Reservationen und die Voranmeldung von grenzüberschreitenden Güterzügen verwendet. Die Benützer des Netzes haben eine Studie in Auftrag gegeben, welche die Möglichkeiten der Informatik im internationalen Verkehr umfassend aufzeigen wird. Ein wichtiger Bestandteil ist der elektronische Frachtbrief beim Gütertransport; dafür sind erste Realisierungsarbeiten aufgenommen worden.

(Quelle: SBB-Geschäftsbericht 1987)

Neue Brandschutzvorschriften

(VKF) Jährlich ereignen sich in der Schweiz etwa 20 000 Brandfälle mit 20 bis 50 Todesopfern und einer Schadensumme von 500 Mio. Fr. Die Erkenntnisse aus diesen vielen Schadenfällen werden laufend ausgewertet und finden ihren Niederschlag in überarbeiteten Vorschriften. Die Vereinigung Kantonaler Feuerversicherungen (VKF) hat den kantonalen Feuerpolizeibehörden soeben die Anpassung der bestehenden Vorschriften empfohlen.

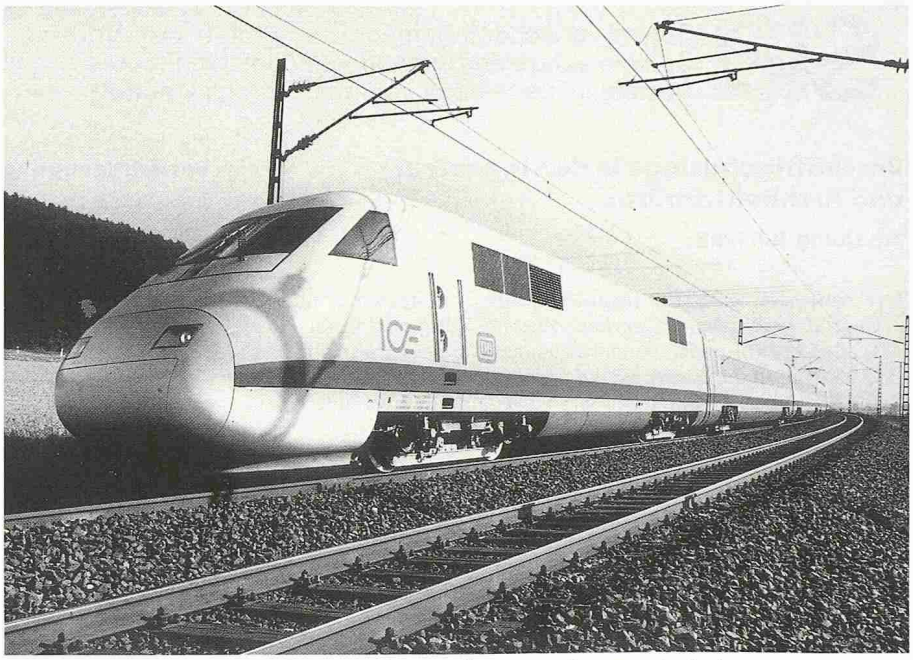
Die Feuerpolizei ist Aufgabe der Kantone. Obschon grundsätzlich jeder Kanton seine eigenen Vorschriften haben könnte, wird gesamtschweizerisch eine inhaltliche Vereinheitlichung angestrebt. Die VKF ist die Dachorganisation der kantonalen Gebäudeversicherungen und zugleich Koordinationsstelle für die Belange des Brandschutzes.

Als Empfehlung an die Kantone erarbeitet die VKF Wegleitungen für Feuerpolizeivorschriften. Soeben wurden vier überarbeitete Wegleitungen herausgegeben:

- Baustoffe und Bauteile, Tragwerke, Teil A (Klassierung und Anforderung)
- Baustoffe und Bauteile, Teil B (Prüfbestimmungen)
- Aufzugsanlagen
- Parkhäuser und Einstellräume.

Die neuen Vorschriften tragen dem aktuellen Stand der Technik Rechnung. Vor allem im Bereich der Tragwerke wurden wesentliche Neuerungen eingeführt. Während bisher bei den meisten Gebäuden ein Feuerwiderstand von 90 Minuten gefordert wurde, ist nach den neuen Vorschriften eine differenziertere Betrachtungsweise möglich. Damit kann der Feuerwiderstand in vielen Fällen auf 60 Minuten reduziert werden, bei Gebäuden mit hoher Brandbelastung kann aber auch eine Erhöhung notwendig sein.

Die neuen Wegleitungen für Feuerpolizeivorschriften können bei der VKF bezogen werden: VKF, Postfach, 3001 Bern, Tel. 031/22 32 46.



Hochgeschwindigkeit ICE der Baureihe 410 der Deutschen Bundesbahn

Deutsche Bundesbahn bestellt 41 ICE-Züge

(dbp) Nach Freigabe der Wirtschaftsmittel bestellt die Deutsche Bundesbahn insgesamt 41 IC-Express-Züge mit einem Auftragswert von 1,8 Mia. DM. Sie sollen ab 1991 im Hochgeschwindigkeitsverkehr mit 250 km/h eingesetzt werden, und zwar auf den Linien Hamburg–Würzburg–München und Hamburg – Frankfurt – Stuttgart – München.

Alle Wagen sind druckgeschützt, geräuschgedämmt und verfügen über Klimaanlage. Pro Zug stehen voraussichtlich zwei Drittel der Wagen Nichtrauchern zur Verfügung. Erstmals sind geschlossene Toilettensysteme vorgesehen; jeweils eine Toilette pro Zug ist behindertengerecht eingerichtet. Die Garderobe der Wagen befindet sich in der Mitte, neben der üblichen Gepäckablage gibt es auch Abstellmöglichkeiten zwischen den Sitzen und kleinere Gepäckboxen am Anfang und Ende des Wagens.

Neu ist auch das umfangreiche Fahrgast-Informationssystem: Neben den herkömmlichen Lautsprechern für allgemeine Ansagen können an jedem Platz drei Hörfunkprogramme und drei Bordprogramme empfangen werden. Jeder Zug ist mit einem öffentlichen Telefon ausgerüstet. Ausserdem werden für den Empfang von Videoprogrammen und Bildschirminformationen an insgesamt 30 Plätzen kleine Bildschirme in der Rückenlehne eingebaut.

Ab 1990 Europäischer Denkmal-Tag?

(DSI) Frankreich und die Niederlande veranstalten regelmässig einen «Tag der offenen Tür für Denkmalpflege». Dieser Tag gilt der verstärkten Öffentlichkeitsarbeit und ist deswegen so erfolgreich, weil die verschiedenen Massnahmen von den Medien intensiv begleitet werden.

Das positive Echo dieser Aktion hat den Europarat ermutigt, seine Mitgliederstaaten aufzufordern, einen gemeinsamen Denkmal-Tag festzulegen. Nach einer für die Vorbereitung notwendigen Vorlaufzeit sollen die 21 Mitgliederstaaten 1990 erstmals gemeinsam den Europäischen Denkmal-Tag durchführen.

GEP

Vortrag Maag-Konzern

Die Maschineningenieurgruppe Zürich der GEP lädt am Mittwoch, 7.9. 1988, 20.15 Uhr, zu einem Vortrag zum Thema «Maag-Konzern, eine Zürcher Firma im Umbruch» ein. Dieser findet im GEP-Pavillon neben der Polybahn-Bergstation an der ETH-Zentrum statt.

Das Referat von *Samuel Gartmann*, lic. oec. HSG, Miglied und Sprecher der Konzernleitung der Maag, wird folgende Aspekte enthalten: Was hat die Unternehmung zu der Umstrukturierung bewogen? – Die strategische Positionierung einer mittelständischen Unternehmensgruppe – Erkennen der eigenen Position und der Schwierigkeiten – Massnahmen – Die Erfahrung der Umsetzphase der Strategie.