

Weltausstellung des Verkehrs, München, 25. Juni bis 3. Oktober 1965

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **83 (1965)**

Heft 10

PDF erstellt am: **19.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-68114>

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.

vielleicht für die ebenfalls erst projektierten Neugründungen, z.B. in Regensdorf oder Dübendorf, die auf eine ausreichende Kundschaft angewiesen sind, eher der Fall. Zu Recht oder Unrecht fiel zum Schluss aus dem Mund eines Planers das Wort Schizophrenie, wenn wie hier, parallel Projekte gefördert werden, die sich gegenseitig ausschliessen, oder zumindest gefährden. Zu Recht oder Unrecht, denn es kann ebenso sehr an der mangelnden Voraussicht von Planern und Behörden in Anbetracht einer unübersehbaren Entwicklung, als am ungestümen Vorgehen profitstrebiger Kreise liegen, wenn mit Missständen gerechnet werden muss, bevor überhaupt etwas in Angriff genommen wird.

Dass solche gewichtigen Einwände, die übrigens im vorerwähnten Aufsatz der SBZ bereits angedeutet waren, erst in der allgemeinen Diskussion laut wurden, mag erstaunen. Noch merkwürdiger mutet das vollständige Übergehen der bisherigen Kristallisation in zwei grundverschiedene Typen an, den integrierten inmitten einer Siedlung und den nicht integrierten auf freiem Feld. Es wäre dann herausgekommen, dass das Zürcher Projekt weder das eine noch das andere sein bzw. bleiben kann... Da im Laufe des Abends allmählich der Eindruck entstand, dass es sich bei der Veranstaltung mehr darum handelte, die Fachwelt mit der speziellen Bauabsicht eines Einkaufszentrums Glatt-Zürich vertraut zu machen, als eine allgemeine Orientierung vorzunehmen, ist es nicht undenkbar, dass man diese fragliche Seite der Angelegenheit lieber etwas im Schatten liess. Es ist aber auch möglich, dass der geistreiche, jedoch etwas dilettantisch anmutende Dialog seine eigenen Wege ging und daher unbequeme Themen beiseite liess.

Man kann sich überhaupt fragen, ob die heute so gerne gepflegte Diskussion am runden Tisch nicht zwangsläufig zu einer Verflachung und Verzerrung des Gesprächsstoffes führt. Abgesehen vom Risiko gänzlicher Auslassungen und mangelnder konkret-authentischer Angaben ist die beabsichtigte Ungezwungenheit und Kurzweile ohnehin mit rhetorischem Leerlauf und entsprechendem Zeitverschleiss teuer erkaufte. So wurde am Diskussionsabend wohl die Frage der Verkaufszeit, d.h. des umstrittenen Abendverkaufs, mit allen Voraus-

setzungen und Auswirkungen gebührend behandelt, diejenige der baulichen Gestaltung, geschweige denn der städtebaulichen Zusammenhänge dagegen kaum gestreift. Man geht wohl nicht fehl in der Annahme, dass sogar ein nüchterner Vortrag anhand der einstweilen bekannten, wenn auch heute noch aus verschiedenen Quellen zusammenzustellenden Daten über bisherige Erfahrungen und zukünftige Pläne einen besseren und vor allem vollständigeren Überblick über das Thema im allgemeinen und den Einzelfall im besonderen gegeben hätte.

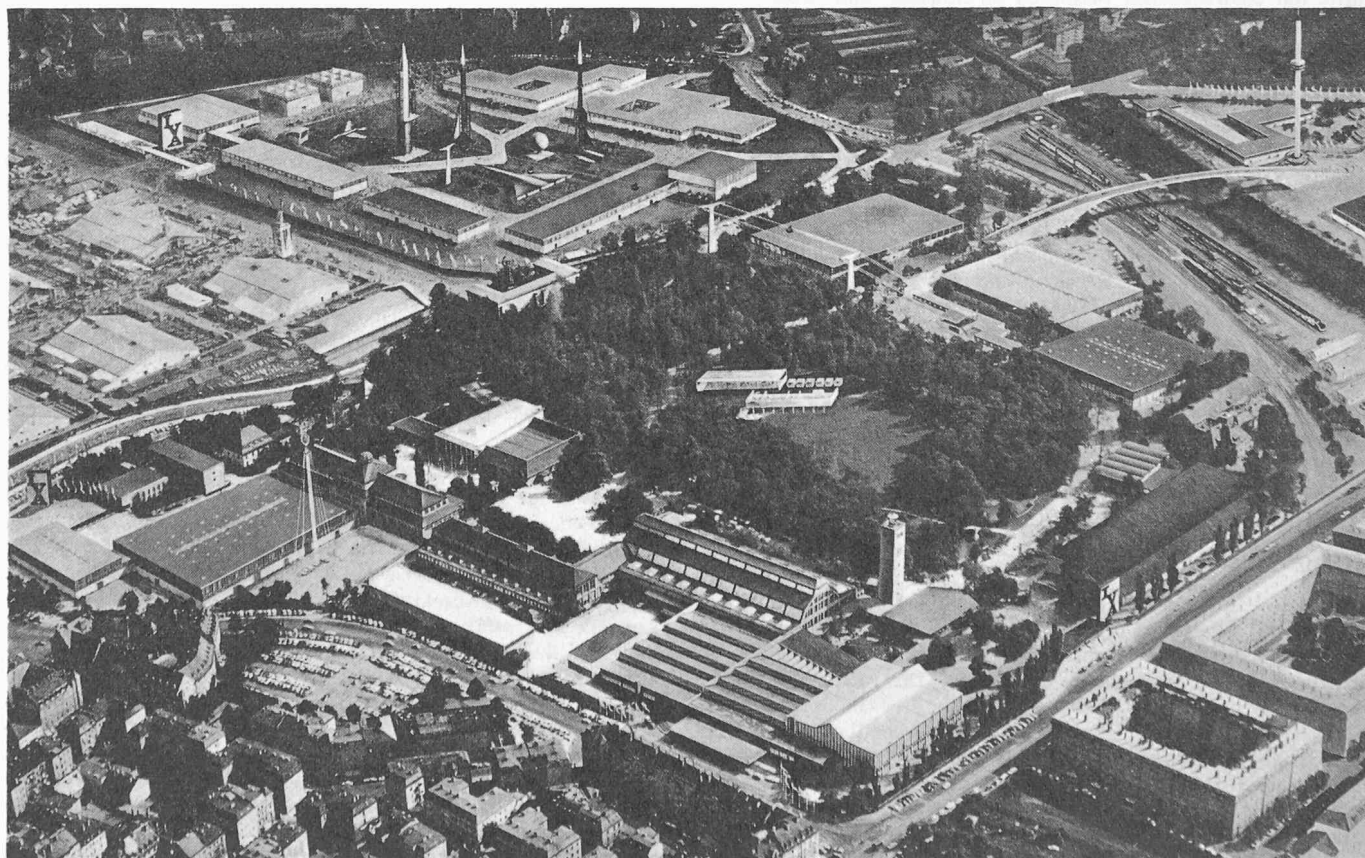
Robert R. Barro

Weltausstellung des Verkehrs, München, 25. Juni bis 3. Oktober 1965

DK 061.4:656

Die I. Weltausstellung des Verkehrs (IVA) belegt eine Fläche von 500 000 m² im wesentlich erweiterten Münchner Ausstellungspark auf der Theresienhöhe und im Südteil der Theresienwiese. Die Ausstellung bietet zum ersten Mal die Gelegenheit einer Übersicht und fachmännischen Darstellung der Entwicklung des Verkehrs in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft. Sie umfasst im weitesten Sinne alle Gebiete des Verkehrs: auf Schiene und Strasse, zu Wasser und in der Luft, ferner das Nachrichtenwesen einschliesslich Rundfunk und Fernsehen, die Energieversorgung, den Welttourismus und die Weltraumfahrt. Die IVA gliedert sich in folgende Gruppen: Aluminium im Verkehr – Bergbahnen – Binnenschifffahrt – Chemie und Kunststoffe im Verkehr – Eisen und Stahl – Energieversorgung – Europäische Privateisenbahnen und regionale Kraftverkehrsdienste – Individualverkehrsmittel – Jugendverkehrsgarten – Luftfahrt – Öffentlicher Nahverkehr – Post und Fernmeldewesen – Raumfahrt – Rundfunk und Fernsehen – Schienenverkehr – Seeverkehr – Speditionswesen – Stadtverkehr – Strassenverkehr – Tourismus – Verkehrssicherheit, Verkehrserziehung, Lärmbekämpfung und Verkehrswissenschaft – Zweirad.

Bildmontage von der I. Internationalen Verkehrsausstellung (IVA) 1965 in München. Im Mittelpunkt des Bildes der eigentliche Ausstellungspark. Um ihn herum gruppieren sich auf der Theresienhöhe und auf der Wiese die alten und neuen Ausstellungshallen, insgesamt 38. Vor der «Bavaria» (links oben) präsentiert sich das internationale Luft- und Raumfahrt-Zentrum mit den Hallen für Luftfahrt, Raumfahrt und Welt-Tourismus. Rechts oben der 100 m hohe IVA-Turm («Le Spiral» der Expo 65), das Wahrzeichen der Weltausstellung. Vor ihm endet die mehr als 300 m lange neue Verbindungsbrücke zum Ausstellungsgelände, die über das grosse IVA-Gelände der Bundesbahn führt. Links ist ein Teil des «Oktoberfestes» zu sehen, das noch während der Weltausstellung beginnt. Eine Seilbahn führt zur Theresienhöhe hinauf.



Feste Zusagen zur Teilnahme liegen aus 30 Nationen und Voranmeldungen aus weiteren 15 Ländern vor. Ein Höhepunkt der IVA dürfte die Beteiligung der USA und der Sowjetunion in der Raumfahrt werden. Die beiden führenden Raumfahrtstaaten beteiligen sich gemeinsam an der Schau «Der Mensch und der Weltraum». Zu den besonderen Attraktionen der Münchner Weltausstellung gehören unter anderem eine mit Atomkraft getriebene Lokomotive, supermoderne Luftkissenfahrzeuge, ein Ozeandampfer in Originalgrösse und ausserdem Walt Disneys Rundkino, das mit seiner um 360 Grad führenden Leinwand auch die Sensation auf der New Yorker Weltausstellung ist. Ferner werden eine Weltraumstation zu sehen sein, die schnellsten Fahrzeuge der Strasse, Überschallflugzeuge und Satelliten. Eine Schau von einmaliger Grösse bereitet die *Deutsche Bundesbahn* vor. Sie belegt allein ein Gelände von etwa 30 000 m² mit mehr als 3000 m Gleis, auf dem mehr als 100 Lokomotiven, Triebwagen, Güter- und Reisezugwagen sowie Oberbaumaschinen neuester Bauart zu sehen sind. Eine Reihe der auszustellenden Fahrzeuge und Maschinen wird mit Prototypen gerade noch bis zu Beginn der IVA fertiggestellt. Für die Ausstellungszeit ist ein Probetrieb zwischen Augsburg und München mit neuen Lokomotiven, die eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 200 km/h erreichen, vorgesehen.

Die *Deutsche Bundespost* zeigt, wie eine «moderne, unsichtbare Post» funktioniert. Interessant werden vor allem auch die technischen Einrichtungen des Fernmeldedienstes sein. Sie reichen auf der Ausstellung vom einfachen Ferngespräch in alle Welt bis zu den Weltraumsatelliten. Die Bundesdruckerei stellt eine Vierfarben-Briefmarken-Rotationsdruckmaschine für Ätzdruck auf, auf der alle Sondermarken der IVA gedruckt werden.

In grossen Modellen werden Strassen der Zukunft, die zum Teil schon im Bau sind, gezeigt: die Untertunnelung der Alpen, gewaltige Brückenbauten, die berühmte «Vogelflug-Linie» vom Nordkap nach Sizilien, die «Europa-Strasse» von London über den Kanal zum Goldenen Horn, verschiedene Kanal-Strassenprojekte. An der Darstellung der Alpenübergänge mit und ohne Tunnel sind neben Deutschland besonders Frankreich, Österreich, die Schweiz und Italien beteiligt. Italien zeigt auch ein Modell der berühmten Autostrada del Sole und das Projekt eines Tunnels vom Festland nach Sizilien. Das grösste Strassenbau-Programm der Welt haben zweifellos die USA: Vielspurige Autobahnen, die zum Teil mit Brücken und Tunneln durch eine Grossstadt führen. Musterbeispiele grosszügiger Strassenplanung, wie der Transcanadian Highway vom Atlantik zum Pazifik und die Panamericana von Alaska nach Feuerland. Auch Japan dürfte mit eindrucksvollen Beispielen im Strassen- und Brückenbau vertreten sein.

Zu einer Reise um die Welt lädt der «Welttourismus» ein, an dem sich die führenden Fremdenverkehrsländer aus Europa und Übersee in reizvollen Einzelschauen beteiligen.

Für die Zeit während der Weltverkehrsausstellung sind bisher 80 Kongresse und Tagungen angemeldet worden, die sich auf alle Gebiete des Verkehrs beziehen. Zu ihnen gehören u. a. auch der 6. Europäische Luftfahrtkongress, der 5. Europäische Raumfahrtkongress, der Internationale Kongress für Luft- und Raumfahrtmedizin, eine Sondertagung über Ausbildungsprobleme der Piloten und Raumfahrer, ein internationaler Kongress über den Bau und Betrieb von Flughäfen sowie der Internationale Kongress «Grossstadt und Luftverkehr». Den Besucher erwartet im übrigen ein sehr vielseitiges Rahmenprogramm, eine bunte Folge von Veranstaltungen und Attraktionen aller Art. Veranstalter der Verkehrsausstellung ist der Verein Verkehrsausstellung München 1965 e.V., 8 München 12, Theresienhöhe 13.

Frequenzumformergruppe im Unterwerk Ruppertswil

DK 621.314.26

Die Ausbaumöglichkeiten der einheimischen Wasserkraft gehen ihrem Ende entgegen. Der Energiebedarf nimmt aber ständig zu, wobei die Zuwachsrate jährlich 7% beträgt. Die Elektrizitätswirtschaft muss neue Energiequellen erschliessen. Das thermische Kraftwerk steht hier im Vordergrund des Interesses. Der Gesamtwirkungsgrad einer solchen Anlage ist aber nur dann wirtschaftlich interessant, wenn die Anlagengrösse rd. 150 MW erreicht. Die bis heute installierte Leistung der SBB beträgt rd. 400 MW, der Bedarf wird sich ungefähr gemäss der oben erwähnten Zuwachsrate entwickeln. Aus diesem Grunde können die Bundesbahnen im Moment nicht daran denken, eigene thermische Kraftwerke zu betreiben. Deshalb ist man von Seiten

der SBB dazu übergegangen, sich an solchen Anlagen zu beteiligen. Das Aufstellen von speziellen Bahnstromgeneratoren hat sich in diesem Zusammenhang aber als unwirtschaftlich erwiesen. Die Bundesbahnen beziehen deshalb ihr Energiekontingent in Form von Dreiphasenwechselstrom von 50 Hz, wie er für das ganze Industrienetz der Schweiz üblich ist. Für die Bedürfnisse der Bahntraktion muss diese Energie in Einphasenwechselstrom von 16²/₃ Hz umgewandelt werden. Als wirtschaftlichste Lösung bietet sich heute der Frequenzumformer an.

Die erste grosse Umformergruppe mit einer Leistung von 40 MVA konnte am 16. Januar im Unterwerk Ruppertswil dem Betrieb übergeben werden. Der Frequenzumformer besteht aus einem Dreiphasen-Asynchronmotor mit einer Dauerleistung von 31,5 MW bei $\cos \varphi = 1$ (Betriebsspannung 10 kV, Nenndrehzahl 500 U/min) und einem Einphasengenerator für 16²/₃ Hz (Leistungsabgabe 40 MVA bzw. 30 MW bei $\cos \varphi = 0,75$). Neben seiner Hauptaufgabe, der Erzeugung von Einphasenwechselstrom mit 16²/₃ Hz, kann der Einphasengenerator aber auch als reiner Phasenschieber (Erzeugung von Blindenergie) eingesetzt werden. Dazu muss allerdings der grosse Asynchronmotor abgekuppelt werden. Der über eine getrennte 50 kV-Leitung gespeiste Anwurfmotor hat eine Leistung von 810 kW, bei 380 V. Es ist damit möglich, den Einphasen-Synchrongenerator unabhängig vom Betriebszustand im speisenden 220 kV-Netz der NOK als Phasenschieber in Betrieb zu nehmen. Auf der Drehstromseite ist ausserdem noch eine Regulierkaskade vorhanden, die es gestattet, den Rotorstrom des antreibenden Asynchronmotors und damit dessen Wirk- und Blindleistung zu variieren.

Die beschriebene Umformergruppe gestattet eine elastische Ankoppelung des Industrienetzes an das Bahnnetz und ein Verschieben von Energie in beiden Richtungen. Zur Erzeugung von Wirkenergie wird die Umformergruppe vornehmlich in den Wintermonaten im Betrieb sein, während in den Sommermonaten der Einsatz als Phasenschieber geplant ist. Die Aufwendungen für die zwei Umformergruppen in Ruppertswil, deren zweite sich noch im Bau befindet, werden sich auf etwa 34 Mio Fr. belaufen. Daneben ist noch eine ähnliche Gruppe für das Unterwerk Giubiasco in Auftrag gegeben. Für nähere technische Einzelheiten der ausgeführten Anlage sei auf die BBC-Mitteilungen Heft 8/9 1964 verwiesen.

Das Gross-Kernkraftwerk Lingen DK 621.039

Die Vereinigte Elektrizitätswerke Westfalen AG, Dortmund, und die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft, Frankfurt a. M., haben am 3. März 1964 die «Kernkraftwerk Lingen GmbH» gegründet. Das Werk wird für eine Leistung von 250 MW (elektrisch) bemessen und am Dortmund-Ems-Kanal südlich Lingen, 70 km nördlich Münster, Westfalen, errichtet. Die Inbetriebnahme ist auf Ende 1968 vorgesehen. Neben den Kernkraftwerken Gundremmingen (237 MW el) und Obrigheim am Neckar (282 MW el) gehört das Werk Lingen zum deutschen Demonstrationsprogramm für Leistungsreaktoren. Das Projekt wird in den «VDI-Nachrichten» vom 26. August 1964, S. 5, beschrieben.

Bemerkenswert ist die Kombination der Kernreaktors (für 160 MW) mit einem gas- oder ölgefeuerten Überhitzer (für 90 MW), die sich im Hinblick auf die Erdgas- und Ölvorräte der Emslagerstätten nördlich von Lingen ergeben hat. Das Kühlwasser (8,3 m³/s) wird dem Dortmund-Ems-Kanal entnommen. Bei Niederwasser sorgt ein Kühlturm für die erforderliche Wasserversorgung. Um volle Sicherheit für die Bevölkerung zu bieten, umschliesst eine Druckschale aus gasdicht geschweisstem Stahlblech von 28 m Innendurchmesser und 60 m Höhe das Reaktorgebäude und verhindert das Austreten von flüssigen oder gasförmigen radioaktiven Stoffen in einem Störfall. Die Schale kann einen Innendruck von 3,6 atü und eine Temperatur von 150° C aushalten. Um sie legt sich ein 50 cm dicker Betonmantel.

Während das Kernkraftwerk bei Gundremmingen des Kernkraftwerk RWE-Bayernwerk einen Siedewasser-Reaktor der AEG erhält und das Werk bei Obrigheim für die Kernkraftwerk Baden-Württemberg-Planungsgesellschaft einen Druckwasser-Reaktor von Siemens, ist für Lingen wiederum ein Siedewasser-Reaktor von 520 MW (thermisch) der AEG vorgesehen. Als Brennstoff dient Uran-dioxyd, das 2,4% spaltbares Uran 235 enthält. Die Brennstoffladung besteht aus 34 t Uran, das in Form von 316 Brennelementbündeln den Reaktorkern bildet. Zum Regulieren der Reaktorleistung dienen 69 Steuerstäbe, die von unten eingefahren werden. Als Moderator und als Kühlmittel ist leichtes Wasser vorgesehen. Der Reaktorkern be-