

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 91 (1973)  
**Heft:** 51

## **Sonstiges**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 17.05.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

## Umschau

**Simulator für die «Concorde».** Trotz lebhafter Konkurrenz ist es L.M.T. (Le Matériel Téléphonique, Paris) Ende August gelungen, den Auftrag für die Lieferung des ersten operationellen Simulators für das anglo-französische Überschallflugzeug «Concorde» zu erhalten. Dieser Simulator wird der Umschulung von Flugzeugbesatzungen dienen und dürfte den verschiedenen Luftfahrtgesellschaften, welche schon Bestellungen für den Concorde plazierte haben, oder dies noch zu tun gedenken, zur Verfügung gestellt werden. Als Auftraggeberin zeichnet die SNIAS (Société Nationale Industrielle Aéro-Spacia), das französische Kopfwerk des Entwicklungskonsortiums. Der Simulator umfasst eine getreue Nachbildung der Pilotenkabine, die von einem Bewegungssystem mit 6 Freiheitsgraden getragen wird. Zur Anlage gehören ferner eine Instruktor-Konsole mit Bildschirmanzeigen und Schemaprojektoren, die Ausrüstung für die Nachbildung aller Funk- und Navigationseinrichtungen, sowie drei zusammengeschaltete Computer. Um Start und Landung dieses ungewöhnlichen Flugzeuges für die Piloten möglichst getreu nachzubilden, wird die Anlage durch ein komplexes optisches Sichtsystem ergänzt. Bis Ende 1974 soll der Simulator im Luftfahrtzentrum in Toulouse installiert sein. Am gleichen Ort steht seit 1972 der «Airbus»-Simulator in Betrieb, welcher ebenfalls von L. M. T. entwickelt und gebaut wurde. DK 656.7

**Kunststoffschwellen für die Wiener U-Bahn.** Im «Eisenbahn Amateur» H. 9 vom September 1973, S. 401, berichtet Georg Mikes: Wien hat den Ehrgeiz, im Jahre 1978 nicht nur die modernste, sondern auch die leiseste Untergrundbahn der Welt zu besitzen. Die Züge der Wiener U-Bahn werden auf Gleisen verkehren, die auf gummiüberzogenen Kunststoffschwellen verlegt sind. Zudem wird – um die Geräuschdämmung vollkommen zu machen – der gesamte Oberbau auf einer Mineralfaserplatte verlegt. Polyurethanschwellen, Gummiüberzug und Mineralfaserplatte bewirken eine Körperschalldämmung von nahezu 75 %. Die Verbesserung betrug 19 db (A). Beim neuen Oberbau betrug die Lärmintensität beim Befahren durch einen Zug in 40 cm

Entfernung vom Gleis ebenso viel wie beim herkömmlichen Oberbau mit Schotterbett und Holzschwellen in 7,5 m Entfernung. Da Polyurethan, Gummi und Mineralfaser zudem ausgezeichnete elektrische Isolatoren sind, erwartet man auf der Wiener U-Bahn keine Schwierigkeiten mit vagabundierenden Strömen. Die Polyurethanschwellen werden in Beton eingebettet. Ein Nachbearbeiten wie beim herkömmlichen Oberbau ist nicht notwendig. Die Kunststoffschwellen sind etwa um die Hälfte leichter als Holzschwellen, sie werden von keiner chemischen Substanz ausser Phenol angegriffen und entwickeln beim Brennen keine giftigen Gase. Sie sind hitze- und kältefest und verfärben sich unter dem Einfluss von ultravioletem Licht leicht. Die Österreichische Bundesbahn will in einem Tunnel eine Probestrecke mit Polyurethanschwellen anlegen. Man glaubt, dass der neue Oberbau vor allem auf Brücken Vorteile bringt, weil man durch den Wegfall des Schotterbetts viel Gewicht einspart. DK 625.141

**Persönliches.** Prof. Dr.-Ing. Wilhelm Dettmering, Mitglied des Vorstandes der Fried. Krupp GmbH, Essen, wurde vom Vorstandsrat des Vereins Deutscher Ingenieure (VDI) als Nachfolger von Prof. Dr.-Ing. Walter Ludwig, Ludwigs-hafen, zum neuen Vorsitzenden des VDI für die am 1. Januar 1975 beginnende Amtsperiode gewählt. Prof. Dettmering leitet seit 1970 im Vorstand der Fried. Krupp GmbH das Ressort «Forschung und Entwicklung». Der gebürtige Bremer studierte in seiner Heimatstadt sowie in Berlin und Braunschweig. Seit 1933 war er als Konstrukteur und Erprobungsingenieur für Maschinenanlagen, Dieselmotoren und Triebwerksentwicklung tätig. Nach 1945 arbeitete Prof. Dettmering wissenschaftlich zunächst an der TH Braunschweig, dann an der RWTH Aachen, wo er 1959 promovierte und 1961 einen Lehrauftrag für das Fachgebiet «Turbomaschinen» übernahm. 1962 wurde Dr. Dettmering als ordentlicher Professor auf den Lehrstuhl für «Strahlantriebe und Turboarbeitsmaschinen» berufen und gleichzeitig zum Direktor des gleichnamigen Instituts ernannt. 1967 wurde er Leiter der Abteilung und 1968 Dekan der Fakultät für Maschinenwesen an der RWTH Aachen. 1971 wurde er als ordentliches Mitglied in die naturwissenschaftliche Klasse der Akademie der Wissenschaften des Landes Nordrhein-Westfalen berufen. DK 92

