

Schalldämmung

Die Frage der Schalldämmung wurde von den LRC-Ingenieuren besonders sorgfältig behandelt. Während der Entwicklungsarbeiten nahmen sie die Hilfe der großen kanadischen Firma Cominco und der Universität von Montreal in Anspruch und benutzten die akustische Kammer des Nationalen Forschungsinstituts (National Research Council) in Ottawa. Die Wirkung des verwendeten Systems beruht teils auf elastischer Pufferung und teils auf Isolierung.

So besteht beispielsweise keine unmittelbare Verbindung von Metall zu Metall in das Wageninnere, und der Wagenboden ruht auf Neopren-Pufferelementen. Das gesamte Wageninnere ist mit Schallisoliermaterial und einer Kondensationssperre ausgekleidet. Die Drehgestelle, von denen immer erhebliche Fahrtgeräusche und Vibrationen ausgehen, sind nach oben mit einer Bleiplatte abgeschirmt, die sich in den Versuchen als besonders wirksamer Schallschluck erwies.

Die Firma Jacques Dillon Designers, Inc. in Montreal erhielt den Auftrag, gemeinsam mit Alcan und MLW das Design für das Äußere des Zugs und die Inneneinrichtung des Prototypwagens auszuarbeiten.

Kanadisch-schwedische Zusammenarbeit in der Wehrforschung

Im Februar haben Kanada und Schweden ein Abkommen unterzeichnet, durch das ihre Zusammenarbeit im Bereich der wehrtechnischen Forschung, Entwicklung und Produktion erleichtert werden soll.

Beide Länder verfolgen mit dem Abkommen in erster Linie das Ziel, die Kosten für bestimmte Beschaffungsvorhaben zu senken. Der Vertrag sieht regelmäßige Zusammenkünfte der zuständigen Beamten aus Kanada und Schweden vor, auf denen festgestellt werden soll, welche Möglichkeiten für gemeinsame Forschungs-, Entwicklungs- und Produktionsprogramme bestehen und wie man das Interesse kanadischer und schwedischer Firmen an der Aufnahme fruchtbarer Geschäftsbeziehungen fördern könnte.

Alastair Gillespie, der kanadische Bundesminister für Industrie, Handel und Gewerbe, erklärte dazu, das Abkommen könne für die bereits auf Spezialgebieten tätigen kanadischen Industrieunternehmen bedeutende und langfristige Vorteile mit sich bringen und käme zu einem Zeitpunkt, in dem eine allgemeine Tendenz zu verstärkter industrieller Zusammenarbeit zwischen Schweden und Kanada festzustellen sei.

Kanadischer Kredit für tunesische Talsperre

Kanada und Tunesien haben einen Kreditvertrag abgeschlossen, in dem Kanada sich bereiterklärt, 55 Mio \$ für den Bau der Talsperre in Sidi-Saad bereitzustellen. Dies gab Außenminister Allan J. MacEachen unlängst bekannt.

Die Sidi-Saad-Talsperre am Zeroud-Fluß in Tunesien wird die Ebene von Kairouan gegen plötzliche Überschwemmungen schützen und die landwirtschaftliche Erschließung dieser Gegend durch Bewässerung weiterer 4000 ha Anbaufläche beschleunigen. Die Gesamtkosten der Talsperre werden auf 90 Mio \$ veranschlagt, den restlichen Betrag wird die tunesische Regierung finanzieren.

Die Fertigstellung des Projekts wird sieben Jahre erfordern, doch wird der größte Teil der Arbeiten voraussichtlich bis 1980 abgeschlossen sein. Die Talsperre wird 60 km von der Stadt Kairouan entfernt sein und soll nur als ein 60 m tiefes und 618 m langes Wasserreservoir mit einem Fassungsvermögen von 5,3 Mio Kubikmeter dienen.

Neben dem Hauptdamm soll die Talsperre in Sidi-Saad einen Staudamm aus Erde und einen Abflußkanal sowie einen Fangdamm zum Schutze der Baustelle bekommen.