Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 117/118 (1941)
Heft: 18

Sonstiges

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 11.07.2025

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

Es ist beachtenswert, dass das wirkliche Verhalten beim Bruch genau mit diesen rechnerischen Werten übereinstimmt. Der Dresdener Träger ist durch Ueberwindung der Betonfestigkeit, der Frankfurter Träger aber wegen seiner höheren Betonfestigkeit durch Ueberschreitung der Zerreissfestigkeit der Armierung zerstört worden. Ebenso wichtig ist, dass die Vorspannung auch nach dem Bruch in allen Querschnittsteilen noch voll wirksam war. Es hat sich auch gezeigt, dass nach Jahren ein Vorspannungsverlust von nur 500 ÷ 700 kg/cm² eingetreten ist und dass daher die bezügliche Annahme von 1500 kg/cm² als Berechnungsgrundlage eine grosse Sicherheit einschliesst.

Als Beispiel eines unterspannten Balkens nach Abb. 1e sei auf die Ausführung einer ohne Fusswege 11,2 m breiten Reichsautobahn-Brücke nach Bauart *Finsterwalder* hingewiesen, die schon seit drei Jahren unter schwerstem Strassenverkehr steht und sich bestens bewährt hat (Abb. 6). Jeder der zwei mit Zugband bewehrten Balken von 24,35 m Stützweite wird durch ein Bleigelenk in Trägermitte statisch bestimmt. Besonders interessiert die Befestigung der Zugbänder mit den Vorkehrungen für deren Anspannung (Abb. 7) und die Auflagerung der Ablenkstellen des Zugbandes (Abb. 8). Die eine Brückenhälfte wurde vom Auflager bis zum Mittelgelenk innerhalb 10 Stunden betoniert und zwei Tage später, nach Einbringung des Gelenks, vollendet. Der Beton wurde in steifplastischem Zustand mit 7,5 % Wasser und 350 kg/m³ hochwertigem Portlandzement eingerüttelt. Die erzielten Festigkeiten lagen zwischen 450 und 550 kg/cm². Die Ausrüstung geschah durch Spannen der Zugbänder und dadurch bewirktes Abheben vom Gerüst. Nachher wurden die Zugeisen einbetoniert. Der Armierungsbedarf betrug 94 kg pro m² überdeckte Fläche, was gegenüber einer Eisenbeton-Zweifeldbalkenbrücke üblicher Bauart eine Stahlersparnis von 25 % bedeutet. Bei voller Verkehrslast betrugen die wirklichen Durchbiegungen 18 mm, bzw. 1/1350 der Stützweite. Der gemessene Elastizitätsmodul ergab sich zu 420 000 kg/cm², gegenüber 350 000 kg/cm² der Rechnung.

Das beschriebene Spannbetonverfahren öffnet mit seinen vielen Vorteilen und Materialersparnissen sowohl für Grossausführungen, als auch für sonstige Anwendungen (Eisenbahnschwellen) interessante Ausblicke. Immerhin bedürfen noch manche Fragen, so über Dauerfestigkeit, Haftwiderstand dünner Bewehrungsstäbe und über das Verhalten bei hohen Temperaturen, weiterer Abklärung. M. N.

*

Seit der schon letztes Jahr erfolgten Abfassung obenstehenden Berichtes durch unsern Mitarbeiter sind noch zwei bemerkenswerte einschlägige Veröffentlichungen erschienen. In «Beton und Eisen», Hefte 1 bis 3, 1941, zeigt *F. Dischinger* Entwürfe für Konstruktionen, die zur Spannungserzeugung Brückenseile mit einer zulässigen Spannung von 5000 kg/cm² verwenden. Dadurch wird es möglich, einen Scheibenbogen mit 180 m Weite und sehr flachem Stich ($^1/_{20}$ l) zu projektieren. Die Seile werden zwischen Gewölbe und Fahrbahn gut geschützt untergebracht; als Vorteil ergibt sich auch, dass in den Seilen nur verschwindend geringe Wechselbeanspruchungen und im Beton aus Eigengewicht nur zentrische Druckkräfte und aus Verkehr keine Biegezugspannungen auftreten. Durch Abstützung der Widerlager auf geneigte Pendelsäulen erzeugt Dischinger einen statisch bestimmten Horizontalschub in der Bogenscheibe. — Die gleiche Zeitschrift zeigt am 20. April eine in Ausführung begriffene Dischinger-Balkenbrücke über drei Felder von 80 m Weite der Mittelöffnung.

«Le Génie Civil» vom 1./8. Februar bringt einen Aufsatz des Schweizers *H. Lossier*, der vier Entwicklungsstadien der Eisenbetonbauweise unterscheidet, wobei die oben beschriebenen Bauten dem vierten Stadium angehören. Der Verfasser selbst, über dessen praktische und materialkundliche Leistungen wir in Bd. 115, S. 177 und 213* berichtet haben, versucht sämtliche Armierungen allseitig in Spannung zu setzen, indem er einen Spezialzement verwendet, der statt Schwinden ein Treiben von etwa 1,2 % (bezogen auf reinen Zementbrei) zur Folge hat. *E. Freyssinet*, der bekanntlich am Anfang der modernen Spannbetontechnik steht (Versuche über Kriechen, Plougastel 1926), steuert zu Lossiers Aufsatz eine Notiz bei, der u. a. zu entnehmen ist, dass beim algerischen Stauwehr der Portes de fer im Oued Fodda sämtliche Glieder einschliesslich der 17,4 m weiten Schützen aus Spannbeton nach seinem System ausgeführt wurden.

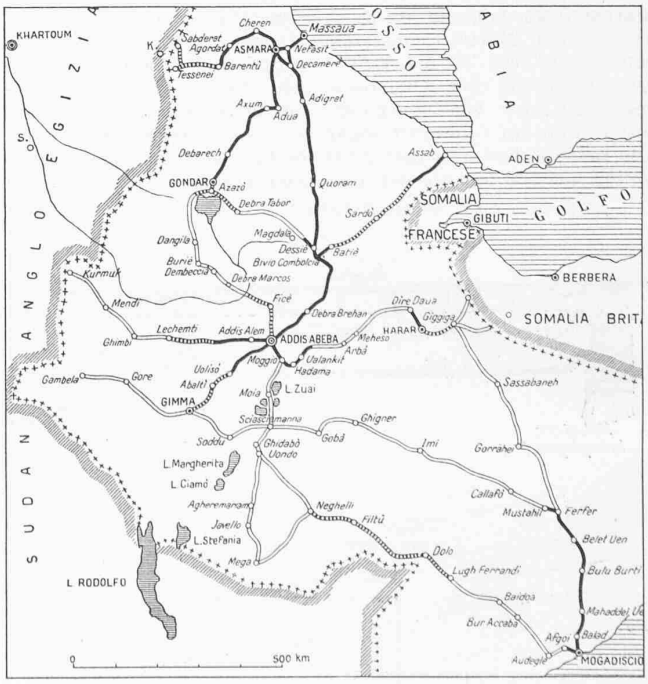
*

Eine gute *Zusammenfassung* der obenstehend geschilderten neuen Entwicklungsrichtung der Eisenbetontechnik gibt nachfolgende Uebersetzung von *Freyssinets Schlusswort:* «Meine Entdeckung des Spannbetons, patentiert 1928, besteht im Wesentlichen darin, dass die Eiseneinlagen so stark vorgespannt werden, dass auch nach Auswirkung der Betonschrumpfung infolge ihrer verschiedenen Ursachen eine dauernde Zugspannung in der Armierung verbleibt, die einen wesentlichen Prozentsatz der ursprünglichen ausmacht. Ob die Eisen innerhalb oder ausserhalb des gedrückten Betons verlaufen, ist nicht von Bedeutung; das Wesentliche des Spannbetons beruht in der Erzeugung von dauernden Betonbeanspruchungen, die gegenüber den aus der Belastung des Bauwerks zu erwartenden umgekehrtes Vorzeichen haben und, zusammengesetzt mit den letztgenannten, Zug in Restbeträge von Druck umwandeln oder umgekehrt, die maximalen Druckkräfte herabsetzen. Im Besonderen gelingt dies in auf Biegung beanspruchten Bauteilen, deren Spannweite zugleich, bei kleiner Bauhöhe und geringem Gewicht, sich enorm steigern lässt. Auch die Schubfestigkeit der Stege kann bis auf das zehnfache erhöht werden. So entstehen Bauwerke, die ganz andere Proportionen aufweisen, als wir sie im Eisenbetonbau bisher gewohnt waren.»

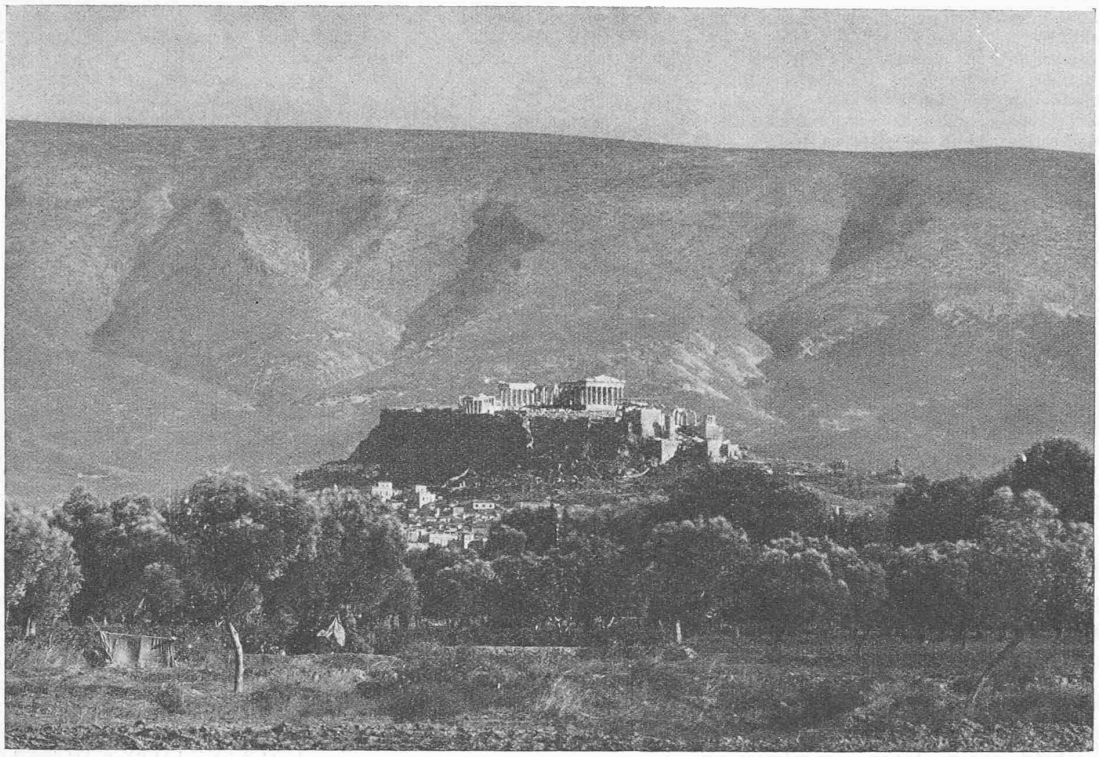
MITTEILUNGEN

Dauerbehelfsbrücken im Krieg. Die grossen Erfahrungen der deutschen Pioniertruppen in der Wiederherstellung zerstörter Gewässer-Uebergänge haben zu einer Zweiteilung der Ausführung in folgendem Sinne geführt: zuerst — oft noch unter feindlichem Feuer — wurden in kürzester Zeit Behelfsübergänge geschaffen zum raschen Uebergang der Hauptmacht unter möglichster Verwendung alles örtlichen Materials; erst nachher ging man an die Erstellung von Dauerbehelfsbrücken. Weil die Benützung der ersten Notbrücken nicht unterbrochen werden durfte, da diese meistens auf oder über den Resten der ehemaligen Objekte gebaut wurden, und auch wegen Zeitgewinn hat man die Dauerbehelfsbrücken hauptsächlich seitwärts ausgeführt. Als Grundform hat sich die Konstruktion mit Holzjochen, einem Ueberbau aus Walzträgern oder verdübelten Balken mit und ohne Dreieck- und Trapezsprengwerken und mit hölzernen Fahrbahnen herausgebildet, wobei deren oberste Verschleissbohlen zur besseren Lastverteilung und Versteifung unter 45° schief zur Fahrrichtung verlegt werden. Die Brücken erhielten eine einheitliche Breite von 1 + 6 + 1 m vorgeschrieben, die den Verkehr in beiden Richtungen gestattet. Die Belastungsnorm einer 16 m-Walze entspricht dem stärksten kriegsmässigen Kolonnenverkehr. Bei langsamer Fahrt und entsprechenden Abständen können auch wesentlich schwerere Fahrzeuge verkehren. «Die Bautechnik» gibt in den Heften 2 und 3, Jan. 1941, eine Reihe von Beispielen verschiedenster Ausführungsarten.

Böschungsgestaltung und Massenermittlung bei den Reichsautobahnen. Während bis heute bei Verkehrswegen die Böschungsneigungen der Einschnitte und Dämme ausschliesslich durch deren Materialart bedingt waren, so wurde neuerdings beim Bau der deutschen Reichsautobahnen aus Gründen besserer Einfügung in die Landschaft als richtig anerkannt, die Böschungen um so flacher zu gestalten, je geringer die Dammhöhe oder die



Das ital. Strassennetz in Abessinien (nach «Annali Lavori Pubblici», 1938)



Die Akropolis in Athen, aus Nordwesten, dahinter das Hymettosgebirge Phot. Boissonnas

Einschnittstiefe ist. Bei Dämmen über 2 m Höhe wurden Ausrundungen der Böschungsfläche vorgeschrieben, beginnend mit einer Neigung von 1 : 1 1/2 am Strassenrand mit sukzessiven Verflachungen bis zu 1 : 5; auch bei Einschnitten werden die sich unter Umständen ergebenden scharfen Böschungsränder abgerundet. Diese neuen Ausführungsarten machen Abänderungen der bisher üblichen Massenermittlungsverfahren notwendig, die in «Die Bautechnik», Hefte 1 bis 3, Jan. 1941, eingehend erörtert werden.

Weitere Projektstudien für die Fernverkehrstrasse Bern-Lausanne. Die bisherigen Studien für eine Fernverkehrstrasse Bern-Lausanne über Murten, Mézières-Chalet à Gobet bzw. Lutry nach dem Programm vom Jahre 1940 (s. Bd. 115, S. 153) haben ergeben, dass die ursprünglich auch in Erwägung gezogene Variante über Murten-Domdidier-Yverdon und durch das Tal der Venoge von Bussigny ebenfalls studiert werden muss. Der Ausschuss des Schweiz. Autostrassenvereins hat die Durchführung dieser weitern Studien beschlossen. Er ersucht jene seiner Mitglieder, die sich für die Arbeiten interessieren, der Geschäftstelle des SAV, Blumenrain 2 in Basel, Mitteilung zu machen, damit ihnen der Vertrag für die Uebernahme der Arbeiten zugestellt werden kann. Vor Einreichung der Uebernahmsofferte findet an einem noch festzusetzenden Tage eine Besprechung mit den Interessenten zwecks Erteilung allfälliger weiterer Auskünfte statt.

Ueber das Strassennetz in Abessinien hatten wir vor etwa Jahresfrist (Bd. 115, S. 288) berichtet, wobei ein aus italienischer Quelle vorbereitetes Uebersichtskärtchen versehentlich nicht beigefügt worden war. Wir zeigen es hier nebenan, umsolieber als es verschiedene, in jüngster Zeit vielgenannte Ortsnamen enthält. Die darin als im Bau befindlich punktiert dargestellten Strassenstücke dürften seither im Wesentlichen fertiggestellt und weitere in Angriff genommen worden sein. Das «S» etwa 250 km südlich Khartum bezeichnet die Wehrstelle des Sennar-Staudammes am Blauen Nil, dem Abfluss des Tanasees; Näheres über die wasserwirtschaftlichen Pläne Italiens in Abessinien haben wir auf S. 10 dieses Bandes mitgeteilt.

Erinnerung an hellenische Baukunst. Die gegenwärtigen Ereignisse auf dem klassischen Boden Griechenlands geben Anlass, unsere Leser an die schönen Aufsätze von Peter Meyer in der «SBZ» zu erinnern. Es betraf dies 1923 (in Bd. 81, S. 243*) die «Architektur der Insel Santorin» mit zahlreichen Federzeichnungen, sodann 1924 (Bd. 83, S. 144*) seine «Architektonischen Reiseeindrücke aus Griechenland», jene eindrucksvolle Gegenüberstellung hellenischer und byzantinischer Baugedanken. Jene beiden Aufsätze, wie auch sein dritter: «Praehistorie-Griechen-Mittelalter» in Bd. 91, S. 1 ff., 1928, haben in ihrer Zeitlosigkeit an Wert nichts eingebüsst. Von den damals gezeigten schönen Bildern wiederholen wir obenstehend eines des so grell in den Brennpunkt gerückten attischen Nationalheiligtums, der Akropolis, auf der zur Zeit das Hakenkreuz weht.

Vermessung, Grundbuch und Karte an der LA 1939. Dieser vorzüglich durchgearbeiteten Fachgruppe, wo das thematische Prinzip besonders schön zur Geltung kam, widmet ihr Präsident, Prof. Ed. Imhof, eine rückblickende Darstellung in der «Zeitschrift für Vermessungswesen und Kulturtechnik» vom 8. April. Mit freudiger Erinnerung liest man seine Ausführungen, die auch die kleinen Schönheitsfehler nicht verschweigen, und zieht daraus mit Imhof wertvolle Lehren zum Ausstellungsproblem überhaupt. Der angekündigten grösseren Ausstellungspublikation des FGK, die Ing. S. Bertschmann redigiert, sehen wir mit Spannung entgegen.

Neubauprojekt 1941 des Zürcher Kantonspitals. Am 28. April hat der Zürcher Kantonsrat den vom Regierungsrat geforderten Kredit von 48,8 Mio Fr. mit 126 Stimmen einstimmig bewilligt; die Vorlage unterliegt noch der Volksabstimmung, an deren positivem Ergebnis nicht zu zweifeln ist. Wir verweisen auf unsere generelle Darstellung des Entwurfs der Architekten-Arbeitsgemeinschaft AKZ in Nr. 9 vom 1. März d. J. (S. 91* und ff.), der wir nunmehr ihre Ergänzung durch die Einzelpläne demnächst folgen lassen können.

LITERATUR

Finnland im Bilde. 80 Aufnahmen, Sommer 1939. Reisebericht von M. Wolgensinger, Zürich. Erlenbach-Zürich 1940, Eugen Rentsch-Verlag. Preis kart. Fr. 5,50.

Obwohl wir zunächst blos einen Ueberblick über das Bauen in Finnland gewinnen wollten, fesselte uns Wolgensingers Buch sogleich als Ganzes. Und dies ist wohl auch der eindrücklichste Gewinn, den der Leser aus dieser ausserordentlich ansprechenden Reiseschilderung zieht: das Erlebnis der Ganzheit eines Landes. Wir können das Bauen nicht für sich allein betrachten, es ist nur ein Teil aller Lebensäusserungen und spiegelt, ob es sich um alte oder heutige Werke handle, das Wesen seiner Zeit. Auffällig, wie stark die bewusst moderne Architektur schon im Stadtbild vertreten ist — ein Faktor der internationalen Nivellierung wie z. B. die Kleidermode. Abgesehen von der Bauernkleidung (auch wieder eine kennzeichnende Ausnahme) zeigen die Bilder von Schulkindern, Verkäuferinnen, Stadtleuten usw. wirklich

keinen einzigen Unterschied gegenüber der Bekleidung, die man hierzulande sieht. Auch in der Poesie will es nicht gelingen, das Vergangene zu neuem Leben zu erwecken: «Runensänger gibt es keine mehr. Es war eine Kunst, die man die heutigen Finnen, trotz aller Bemühungen, niemals wieder wird lehren können» sagt Wolgensinger, nachdem er die ergreifende Schönheit alter Runenlieder geschildert. Heutiges Leben, heutiges Bauen, heutiges Kleiden herrschen; das Vergangene ist deswegen nicht entwertet, es wirkt aber im Unbewussten, in den tiefer wurzelnden Kräften der Seele. Wenn es diesen Untergrund nicht hätte, könnte ja das vorbildliche finnische Volk die Lasten der Gegenwart nicht mit solcher Kraft auf sich nehmen.

Der Reporter Wolgensinger erweist sich in diesem Buch als ebenso geschickt wie der Photograph im Festhalten des Wesentlichen — sei es Landschaft, Industrie, Wirtschaft, Kultur. W. J.

Eingegangene Werke; Besprechung vorbehalten:

Die Herstellung von Gasholz. Zerkleinerung, Trocknung und Lagerung von Holz als Treibstoff. Von C. Lanz, Adjunkt der Forstwirtschaftlichen Zentralstelle der Schweiz. Herausgegeben vom Schweizer. Verband für Waldwirtschaft. Mit 27 Abb., 7 Darst. und 7 Tabellen. Solothurn 1941, zu beziehen bei der Geschäftsstelle des Verbandes: Forstwirtschaftliche Zentralstelle der Schweiz. Preis kart. 3 Fr.

Die Giesserei. Erinnerungsschrift aus Anlass der Schweiz. Landesausstellung 1939, Zürich, überreicht vom Verband Schweizer. Eisengiessereien. 30 Seiten mit 39 Abb. Zürich 1940.

Für den Textteil verantwortliche Redaktion:
Dipl. Ing. CARL JEGHER, Dipl. Ing. WERNER JEGHER
Zuschriften: An die Redaktion der «SBZ», Zürich, Dianastr. 5, Tel. 3 45 07

MITTEILUNGEN DER VEREINE

S. I. A. Schweizer. Ingenieur- und Architekten-Verein

Protokoll der 56. Generalversammlung,

Samstag, 14. Dez. 1940, 15 h, im Kursaal Schänzli, Bern

(Schluss von Seite 202)

d) Anträge der Delegiertenversammlung

Es liegen keine Anträge vor.

e) Ort und Zeit der nächsten Generalversammlung

Präsident Neeser: Nach Art. 22 c der Statuten hat die Generalversammlung Ort und Zeit der nächsten G. V. zu bestimmen. Das Central-Comité schlägt vor, zu beschliessen, die nächste Generalversammlung 1942 abzuhalten und dem C. C. Vollmacht zu erteilen, zu gegebener Zeit Ort und Datum zu bestimmen.

Dieser Antrag wird stillschweigend genehmigt.

Präsident Neeser teilt mit, dass die Sektion Schaffhausen sich bereit erklärt hat, unter Umständen die Durchführung der nächsten Generalversammlung zu übernehmen, dass sie sich aber mit Rücksicht auf die jetzigen politischen Verhältnisse ihre definitive Stellungnahme bis Ende 1941 reservieren möchte. Der Sektion Schaffhausen sei für ihre Bereitwilligkeit der beste Dank ausgesprochen. Das Central-Comité wird sich später mit der Sektion zur Abklärung der Angelegenheit in Verbindung setzen.

f) Verschiedenes

Titelschutz

Arch. P. Vischer: In einer Delegiertenversammlung im Jahre 1928 ist beschlossen worden, den gesetzlichen Schutz der Titel Ingenieur und Architekt auf Grund des damals in Vorbereitung stehenden Gesetzes über die berufliche Ausbildung anzustreben. Im Laufe der Zeit haben eine Reihe von Konferenzen mit den interessierten Verbänden und mit den Behörden stattgefunden. Im Jahre 1931 hatte der damalige Vorsteher des Volkswirtschaftsdepartementes, Bundesrat Schulthess, das Bedürfnis des gesetzlichen Schutzes dieser Titel und die Möglichkeit der Benützung des Berufsbildungsgesetzes bejaht. Die E. T. H. und die E. I. L. wurden ebenfalls fortlaufend zu Rate gezogen. Im September 1936 beschloss der Bundesrat, das Volkswirtschaftsdepartement zu ermächtigen, mit der inzwischen gegründeten Gemeinschaft der Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Verbände eine Regelung auf Grund des Gesetzes über die berufliche Ausbildung zu suchen. Das entsprechende Reglement wurde inzwischen in zahlreichen Verhandlungen aufgestellt, dem Bundesamt gemäss den Bestimmungen des Gesetzes endgültig eingereicht und im Bundesblatt vom 30. November 1939 offiziell veröffentlicht. Daraufhin kamen zahlreiche Einsprachen, die in der Hauptsache eigene Interessen vertraten. Es wurde dann eine Einigung mit dem bedeutendsten Opponenten, der Maschinenindustrie, gesucht und auch erreicht. Bald darauf brach der Weltkrieg aus, wodurch eine wesentliche Verzögerung eintrat. Verschiedene Anfragen beim Bundesamt blieben erfolglos, bis dasselbe mit Schreiben vom 12. November 1940 den Bescheid gab, dass das Volkswirtschaftsdepartement beschlossen habe, dem Reglement die Genehmigung zu versagen. Die Art und Weise, wie das Bundesamt die Angelegenheit zuletzt behandelte, ist bedenklich und es muß gegen eine solche Art der Erledigung einer Angelegenheit durch das Bundesamt für Industrie, Gewerbe und Arbeit schärfster Protest eingelegt werden. Man kann sich des Eindruckes nicht erwehren, dass schlußendlich nicht Rechtsbedenken, sondern politische Einflüsse zu dem als willkürlich empfundenen Entscheid den Ausschlag gegeben haben. Die Art und Weise, wie der Technikerverband diese Vorlage mit offensichtlichem Erfolg bekämpft hat, mahnt an das Faustrecht. Die vorangegangene Delegiertenversammlung hat folgendes beschlossen: Das Bedürfnis zur Einführung des Titelschutzes für die Ingenieure und Architekten besteht in unvermindertem Masse heute weiter. Für die weitere Behandlung bleiben wie bisher folgende Gründe massgebend: Das Niveau der Technikerschaft zu heben, die Oeffentlichkeit vor Täuschung zu schützen und die Arbeit der schweizerischen Ingenieure und Architekten im Ausland zu erleichtern. Die Delegiertenversammlung hat auch den Standpunkt vertreten, dass eine schweizerische Regelung der in einigen Kantonen geplanten vorzuziehen sei. Das Central-Comité wird sich somit mit erneuter Energie an die Aufgabe machen und vor allem dafür eine neue Basis schaffen.

Kontrollstelle für Baueisen

Ing. R. Eichenberger: Minister Sulzer, der Chef der Abteilung Eisen und Maschinen des Kriegs-Industrie- und Arbeitsamtes, hat den S. I. A. ersucht, zur Kontrolle des Eisenverbrauches bei den kommenden Bauvorhaben eine Prüfungsstelle zu errichten. Der Verbrauch an Baueisen, Profileisen und Rundeisen ist mit Rücksicht auf die bedenklichen Einfuhrverhältnisse möglichst einzuschränken und jedenfalls im Sinne einer volkswirtschaftlich besten Verwendung zu lenken. Die Schweizer Industrie macht grosse Anstrengungen, um aus dem vorhandenen Schrott durch elektrische Behandlung und entsprechendes Walzen Rundeisen und kleinere Profile zu erhalten. Es dürfte aber noch eine gewisse Zeit verstreichen, bis unsere Werke ihre Produktion allmählich vermehren können. Um der vorliegenden äussersten Knappheit an Baueisen zu begegnen, muss die Verwendung des vorhandenen Baueisens durch die geschaffene Kontrollstelle geprüft werden. In erster Linie wird an die Ingenieure und Architekten appelliert, damit sie bei ihren Projekten den Grundsatz der grössten Sparsamkeit an Eisen verfolgen. Ueberall, wo möglich, sollen statt Eisen und Eisenbeton andere Baustoffe, wie Beton, Backsteinmauerwerk, Holz usw. Verwendung finden. In früheren Zeiten sind auch ohne Eisen gewaltige Bauvorhaben ausgeführt worden, die Jahrzehnte ohne Schaden überstanden haben. Es wird somit notwendig sein, die Technik der früheren Zeit wieder in Anwendung zu bringen. Die projektierenden Ingenieure und Architekten werden ihre Projekte auch nach einfacheren Grundsätzen aufstellen, z. B. auf die Versetzung von Wänden in den verschiedenen Stockwerken verzichten; sie werden im Eisenbetonbau grosse statische Höhen anwenden müssen, bezw. mit kleinen Betonspannungen rechnen, usw. Das erforderliche einfache Konstruieren wird sich unter Umständen auch in der Entwicklung der Architektur nur günstig bemerkbar machen. Die Kontrollstelle hat ihr Hauptbureau in Bern, bei der Sektion Eisen und Maschinen, errichtet. Zweigstellen sind an der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich und an der Ecole d'Ingénieurs in Lausanne geschaffen worden. Die Kontrollstelle steht den Architekten und Ingenieuren bei der Aufstellung ihrer Projekte gerne beratend zur Seite und hofft, ihre Aufgabe im Interesse einer möglichst geringen Beeinträchtigung der Bautätigkeit infolge des Mangels an Baueisen erfüllen zu können.

Umfrage. Die Umfrage wird nicht benützt und die Generalversammlung um 15.30 Uhr geschlossen.

Anschliessend an die Generalversammlung finden folgende zwei Vorträge statt, nämlich 1. «Paysage, histoire, poésie et sentiment national» von Prof. Dr. Charly Clerc, E. T. H., Zürich. 2. «Ueber die Entstehung unserer Landeskarte»; Vorführung der Originalfarbenfilme der Eidg. Landestopographie (Erdphotogrammetrie, Topographie, Luftphotogrammetrie) von Dipl. Ing. K. Schneider, Direktor der Eidg. Landestopographie.

Präsident Neeser verdankt aufs herzlichste die beiden inhaltreichen Vorträge, die von der zahlreichen Zuhörerschaft mit dem lebhaftesten Interesse verfolgt wurden.

Vorgängig der Generalversammlung fand in der Halle des Kursaales Schänzli ein gemeinsames Mittagessen statt, zu dem sich etwa 300 Teilnehmer einfanden. Nach dem Mittagessen begrüsste Präsident Dr. Neeser die Gäste und die so zahlreich erschienenen Mitglieder. Bundesrat Dr. Kobelt dankte für die Ehrbezeugung der S. I. A.-Kollegen und versprach, sein Bestes dem Vaterlande zu widmen. Regierungsrat Grimm überbrachte die Grüsse der Berner Behörden.

Zürich, 27. Januar 1941 Der Protokollführer: P. E. Soutter

VORTRAGSKALENDER

9. Mai (Freitag): Bündner Ing.- u. Arch.-Verein Chur. 20.15 h im Hotel Steinbock. Vortrag mit Film von Dir. *G. Lorenz* (Thusis): «Räto-Helvetische Wasserkraftnutzung in Vergangenheit und Zukunft».

9. Mai (Freitag): Volkshochschule Zürich, 20.30 h in der Universität. Vorlesung von Dr. *S. Giedion*: «Zugangswege zur zeitgenössischen Kunst».

9 mai (vendredi): Ecole d'Ingénieurs, Lausanne. 20 h au Palais de Rumine, Auditoire XV, conférence de M. le Prof. *Colonnetti* (Turin): «La plasticité du béton et le calcul de grandes voûtes de ponts», et

10 mai (samedi): 10 h et 15 h suite de cette conférence.