

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **71 (1953)**

Heft 40

PDF erstellt am: **13.09.2024**

### **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.

Die auf zwei zweiachsigen Triebdrehgestellen ruhenden Wagenkasten weisen ein Personenabteil 3. Klasse mit 44 Sitzplätzen und ein Gepäckabteil mit 19 m<sup>2</sup> Bodenfläche auf. Die Wagen vermögen eine maximale Anhängelast von 250 t auf Steigungen mit einer Geschwindigkeit von 75 km/h zu befördern. Erfreulich sind die Betriebsergebnisse: Der erste Wagen kam bereits im Mai 1952, anlässlich des Fahrplanwechsels, als Pendelkomposition mit 3 bis 4 Zwischenwagen auf der Strecke Bellinzona—Locarno in angestregten Dienst mit nahezu 20 täglichen Betriebsstunden und vielen Anfahrten (Laufleistung im ersten Jahr 140 000 km). Auf den Fahrplanwechsel im Mai 1953 sind weitere derartige Triebwagen in Dienst gestellt worden. Die bisherigen Erfahrungen sind sehr befriedigend.

**Der grösste schwimmende Saugbagger der Welt.** Zur Vertiefung des 24 km langen und rd. 1000 m breiten Beauharnois-Kanals in der Provinz Quebec, Canada, wurde im Dezember 1952 ein schwimmender Saugbagger, der «Hydro-Quebec», eingesetzt, der zur Zeit als der grösste Bagger dieser Bauart gilt. Insgesamt sind aus dem bestehenden Kanal 30,5 Mio t Gestein aller Art auszuheben und durch eine schwimmende Leitung an den Ufern abzusetzen. Die Hauptdaten des Baggers sind: Länge 85 m, Breite 17,7 m, Tiefe des Schiffsrumpfs 4,6 m, Tiefgang 2,75 m, Wasserverdrängung 2540 t, Innendurchmesser der Förderleitung 920 mm, maximale Arbeitstiefe 15,2 m, Gesamtkraftbedarf 12 180 PS, davon für den Drehstrommotor der Pumpe allein 8000 PS. Die das drehende Rührschneidwerk von 26 t tragende, 26 m lange Leiter hat ein Gewicht von 375 t. Die elektrische Energie wird dem Bagger mittels eines 1200 m langen, gummiisolierten dreiadrigen Kabels von 3 × 250 mm<sup>2</sup> Kupferquerschnitt und 112,7 mm Aussendurchmesser aus einer längs den Kanalufern fahrbaren 10 000-kVA-Transformerstation mit 13,2 kV zugeführt. Der Pumpenmotor wird mit dieser Spannung betrieben, während für den Schneidkopfmotor und die Umformergruppen der Hilfsbetriebe Transformierungen auf 2400 und 600 V vorgesehen sind. Der Bagger ist nicht selbstfahrend. Vor- und Zurückholen wird entsprechend dem Arbeitsprogramm mittels Winden und Haltepfählen bewerkstelligt. «Electrical Digest, Toronto» vom Mai 1953 enthält eine ausführliche Beschreibung dieser interessanten Baumaschine, die während den Abnahmeprüfungen Steinblöcke bis zu 450 kg auf die Deponie förderte.

**Passerelle aus Spannbeton in Poitiers.** Ueber die Passerelle des Rocs, welche mit total 340 m Länge und in acht ungleichen Öffnungen den Bahnhof von Poitiers überquert, entnehmen wir dem «Génie Civil» vom 1. Januar 1953 folgende Einzelheiten. Auf Grund einer offenen Konkurrenz war die Lösung in vorgespanntem Beton vorgezogen worden. Der 5 m breite Fussgängersteg besteht aus zwei Doppel-T-Trägern, die ohne durch die Fahrbahnplatte verbunden sind. Jede Öffnung, deren längste 51 m beträgt, wurde als einfacher Balken konstruiert. Die Trägerhöhe misst durchwegs rd. 2 m. Behelfsmässige Zwischenpfeiler, die den Bahnbetrieb nicht beeinträchtigen, trugen das Montagegerüst und erlaubten somit ein Betonieren an Ort und Stelle. Bei der Vorspannung nach dem System Freyssinet wird im allgemeinen die ganze Kraft erst nach mehreren Tagen in einem Arbeitsgang eingeleitet, was u. a. zu anfänglichen Schwindrissen führt. Auf Anordnung der SNCF musste dann zur Verhütung dieser Risse die Vorspannkraft stufenweise eingeleitet werden, was einen beträchtlichen Arbeits- und Materialaufwand zur Folge hatte, der sich nach der Meinung der Unternehmer nicht lohnt (!). Belastungsproben ergaben einen Elastizitätsmodul des Betons von  $E = 600\,000 \text{ kg/cm}^2$ .

**Der Autotunnel unter der 179. Strasse in New York,** der im Aufsatz über den Wagenburgtunnel in Stuttgart mehrfach erwähnt wurde (Nr. 36 und 37), wird in «Le Génie Civil» vom 1. September 1953 kurz beschrieben. Er ist 800 m lang und weist einen Verkehrsraum von  $6,7 \times 4,25 \text{ m}$  auf. Eine Querlüftung mit Einblasung der Frischluft von beiden Seiten hart über der Fahrbahn und Absaugung oben sorgt für genügend Sicht und Reinheit der Tunnelluft. Die Ventilationszentrale befindet sich in einem Gebäude über der Tunnelmitte. Der neue Tunnel ergänzt denjenigen unter der 178. Strasse, der 1940 eröffnet wurde; in jedem Tunnel wird nur in einer Richtung gefahren.

**VDI-Fachtagung «Antriebsselemente».** Die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Konstruktionsingenieure (ADKI) im Verein Deutscher Ingenieure (VDI) und die Fachgemeinschaft «Getriebe und Antriebsselemente» im VDMA veranstalten vom 29.

bis 31. Oktober 1953 im Haus der Technik in Essen eine Fachtagung mit dem Untertitel: «Riementreibe, Kettentriebe, Kupplungen». Sechs Fachvorträge sind den Riementreiben, vier den Kettentrieben und wiederum sechs den Kupplungen gewidmet. Aus der Schweiz wird Prof. A. Leyer, ETH, Zürich, über Neuerungen auf dem Gebiete des Riemenantriebes berichten. Anmeldungen sind an die Fachgemeinschaft Getriebe und Antriebsselemente im VDMA, Düsseldorf-Oberkassel, Lueg-Allee 63/65, zu richten, die auch Auskünfte erteilt.

**Ehrung des Basler Schifffahrtspioniers Rudolf Gelpke.** Am 24. August 1953 fand die feierliche Enthüllung der vom Bildhauer Alexander Zschokke geschaffenen, in Bronze gegossenen Büste von Rudolf Gelpke vor dem Verwaltungsgebäude der Basler Rheinschifffahrt Aktiengesellschaft statt. Wir beglückwünschen die BRAG, die dieses Denkmal hat errichten lassen, zu ihrer schönen Tat, durch die sie einen von der SBZ (Vorschlag C. J. in Bd. 115, S. 84) schon lange gehegten Wunsch erfüllte und die der mutige Vorkämpfer der Rheinschifffahrt bis Basel im Hinblick auf die gewaltige und stets noch wachsende Bedeutung dieses Verkehrsweges voll verdient hat.

**Eisenbetonbogenbrücke bei Moneto im Centovalli.** Diese Brücke, deren Lehrgerüst wir auf S. 580 letzter Nummer gezeigt hatten, weist eine Spannweite des grossen Bogens von 68 m (nicht 168 m) auf, bei einer Gesamtlänge von 100 m. Im Scheitel beträgt die Bogenhöhe 35 cm, im Kämpfer 55 cm. Die Träger der 3 m breiten Fahrbahn messen im Querschnitt  $32 \times 120 \text{ cm}$ ; einseitig ist ein 80 cm breiter Gehweg angeordnet. Die Kosten der von Ing. W. Krüsi (Lugano) projektierten Brücke werden rd. 350 Fr./m<sup>2</sup> hor. Fläche erreichen.

**Die alte Hauensteinlinie der SBB** (Olten-Läufelfingen-Sissach) ist elektrifiziert worden. Aus diesem Anlass, und da gleichzeitig hundert Jahre verflossen sind, seit der erste Spatenstich für diese Stammlinie getan worden ist, veranstaltet die Kreisdirektion II der SBB heute eine bescheidene Feier mit Extrafahrt und Mittagessen in Läufelfingen.

## NEKROLOGE

† **Walter Giger**, Dipl. El.-Ing., von Brugg, geb. am 18. Dez. 1895, ETH 1915 bis 1920, ist am 25. Sept. in seinem Heimatort infolge Herzlähmung gestorben. Unser G. E. P.-Kollege war 1924 bis 1939 in den USA auf dem Gebiet der Bahntraktion tätig, leistete dann bis 1945 Aktivdienst in der Schweiz und war seit 1947 Consulting and Executive Engineer for Railway Equipments der Allis Chalmers Mfg. Co. in Milwaukee Wis.

† **Anton Pestalozzi**, Arch. S. I. A., G. E. P., von Zürich, geb. am 26. Febr. 1885, Eidg. Polytechnikum 1903 bis 1908, Architekt in Männedorf, Teilhaber der Firma Pestalozzi, Schucan & Ziegler, als langjähriger Präsident der Kommission für Hochbau-Normalien um den S. I. A. in besonderer Masse verdient, ist am 23. Sept. mitten aus einem Leben voller Arbeit abberufen worden.

† **Albert Froelich**, Arch. S. I. A., Inhaber eines Architekturbureau in Brugg und Zürich, ist am 23. Sept. in seinem 78. Lebensjahr einem Herzschlag erlegen.

## BUCHBESPRECHUNGEN

**Theorie des Stahlbetons.** Band I: Bemessung und Spannungsnachweis. Von Prof. Dr. Ing. K. K a m m ü l l e r. 144 S., 147 Abb., mit Sondermappe enthaltend 29 Tabellen und Tafeln. Karlsruhe 1952, Verlag C. F. Müller. Preis geb. 23 DM.

Dieser Band I der Theorie des Stahlbetons behandelt die Festigkeitslehre des Verbundquerschnittes und bringt in seinem knappen Umfang ungewöhnlich viel. Dabei wird der Stoff klar, rasch und frisch dargestellt, voller Freude am Schaffen des Bauingenieurs, der sich nicht unwürdig an die Formel binden will, sondern durch passende Berechnungsmethoden frei und verantwortungsvoll seine Aufgabe zu lösen wünscht. In diesem Sinne ist besonders die Aufnahme und gute Darstellung der Berechnung beim Bruch ( $n$ -freie Biegungstheorie) zu begrüssen. Der Inhaber des Lehrstuhles für Massivbau an der TH Karlsruhe ist dabei überzeugt, dass die Bruchtheorie der Wirklichkeit viel besser als die  $n$ -Methode entspricht, klar und einfach ist, eine bessere Materialausnutzung ermöglicht, und dass sie sich bald allgemein durchsetzen wird. Besonders zu

erwähnen sind noch die Kapitel über den Spannbetonquerschnitt (mit einer guten Darstellung der Verluste infolge Schwinden und Kriechen sowie der Bemessung des Biegebalkens) und über den Verbundquerschnitt Stahlträger-Eisenbetonplatte (wo die Spannungsbestimmung nach der eleganten Methode von Busemann vorgenommen wird, die die Berechnung der Schwind- und Kriechspannungen in einfacher Weise einschliesst).

Das Buch gliedert sich in 13 Kapitel und behandelt nacheinander: Säulen unter mittiger Last, einfache Biegung, Biegung mit Druckkraft und mit Zugkraft, zeichnerische Spannungsermittlung bei beliebigem symmetrischem Querschnitt, Schubspannung, Haftspannung und Verbund, Aufteilung der Bewehrung in Platten und Balken, Verdrillung, schiefe Biegung,  $n$ -freie Biegungstheorie, Spannbetonquerschnitt, Verbundquerschnitt. Im Kapitel über die Schubspannung hatten wir in diesem Buch allerdings mehr Hinweise auf neuzeitliche Versuche und Auffassungen erwartet. Die Separatmappe enthält Tabellen und Tafeln für die Querschnittsbemessung und den Spannungsnachweis. G. Steinmann

**Neugestaltung auf dem Gebiet des Auflagerbaues und auf verwandten Gebieten.** Von Robert Schönhöfer. 136 S. mit 143 Abb. Düsseldorf-Lohausen 1952, Werner-Verlag GmbH. Preis geb. 12 DM.

Zur Einsparung von Baustoff und damit an Kosten sind neuartige Lager und Gelenke entwickelt worden, bei denen in erster Linie kleine Abmessungen angestrebt wurden. Das ist möglich durch die Anwendung von hochwertigen Sonderstählen mit grossen Brinellhärten und führt zur Konstruktion von Vielkugeln- und Vielrollenaufslagern. Ein weiterer Schritt ist die Anwendung von hochwertigen Sonderstählen zur Bewehrung der bisher üblichen Auflagerformen. Die höheren zulässigen Spannungen erlauben, die Lager in kleineren Abmessungen zu halten. Eine Folge davon sind kleinere Stützweiten, Pfeiler und Widerlager. Weitere Abschnitte behandeln die Auflager-Unterlagen mit Stahlbewehrung, mit gekrümmter Sohle, in Form von Baurichtern und von Baukuppeln. Die zulässigen Druckspannungen von 65 kg/cm<sup>2</sup> für Beton und 100 kg/cm<sup>2</sup> für Eisenbetonauflegerbänke können bei der Anwendung besonderer Auflagerunterlagen auf 100 bis 300 kg/cm<sup>2</sup> und mehr erhöht werden. Im Grundriss werden die Abmessungen der Auflager und der darunter liegenden Baukörper kleiner, wodurch erhebliche Kosten eingespart werden. Die Anordnung der Auflager im Grundriss der Brücken wird einer eingehenden Betrachtung unterzogen. Für diese Auflager-Geometrie werden für die rechtwinkligen und schiefen Brücken Grundsätze aufgestellt. Gesamthaft gibt das Werk eine gute Zusammenfassung neuzeitlicher Auflagerkonstruktionen. W. Kollros

**Grubsicherheit und Grubenausbau.** Vorträge der Bergmännischen Fachtagung Leoben 1952. 263 S. mit 312 Abb. und 30 Tabellen. Wien 1953, Urban-Verlag.

Entsprechend dem Publikum, vor welchem diese Vorträge gehalten wurden, befassen sie sich hauptsächlich mit den Problemen des Bergbauingenieurs. Diese Probleme sind nicht unbedingt identisch mit denjenigen, vor welche der im Stollenbau tätige Bauingenieur gestellt wird. Doch wird dieser zumindest eine Menge von Anregungen diesen Vorträgen entnehmen können. Besonders interessant sind die Vorträge, welche sich mit dem Gebirgsdruck im Zusammenhang mit dem Ausbau befassen. Aber auch die Erfahrungen, welche mit Streckenausbau in Stahl und Leichtmetall, sowie mit Felsverankerungen gemacht wurden, sind für den Bauingenieur von grossem Interesse. Der erfahrene Stollenbauer wird dieses Buch nicht ohne Nutzen zur Seite legen. Die Lektüre wird leider etwas erschwert durch die Anwendung der bergmännischen Terminologie, welche zugegebenermassen nicht einmal im gleichen Land einheitlich angewendet wird und nur zu oft nicht genau definierte Begriffe umschreibt. W. Eng

**Henschel-Lokomotiv-Taschenbuch.** Ausgabe 1952. 408 S. mit 348 Abb. und zahlreichen Zahlentafeln. Kassel 1952, Henschel & Sohn GmbH. Preis geb. 12 DM.

Das Taschenbuch 1952 ist gegenüber der letzten Ausgabe vom Jahre 1935 wesentlich erweitert worden. Nach einigen Angaben über die Entwicklung des Henschel-Lokomotivbaues und über technisch bemerkenswerte Erstlieferungen folgt eine kurze Uebersicht über die Antriebsformen der Triebfahrzeuge (Kolbendampfmaschine unmitttelbar auf die Triebräder arbeitend, schnellaufender Dampfmotor, Dampfturbine, Ver-

brennungsmotor mit mechanischer, elektrischer oder hydraulischer Uebertragung, Elektromotor, Gasturbine). Anschliessend findet man eine Beurteilung der verschiedenen Zugförderungssysteme nach Beschaffungskosten, Stückzahlbedarf, Erhaltungskosten, Lebensdauer, Personalbedarf und weiter eine Zusammenstellung über die Gesamtwirkungsgrade, wobei für den elektrischen Betrieb ein modernstes Dampfwerk als Energielieferant vorausgesetzt ist.

Für Entwurf und Bau von Lokomotiven und Triebfahrzeugen werden die wesentlichsten Voraussetzungen aufgezählt. Lauf und Kurvenstellung bei verschiedenen Achsanordnungen werden unter der Benützung der Verfahren von Roy und Vogel behandelt. Rahmen, Abfederungen und Bremse sind die Inhalte weiterer allgemeiner Abschnitte.

Den Hauptinhalt des Taschenbuches bildet die Kolbendampflokomotive Stephensonscher Bauart. Ausgehend von der durch Heise berichtigten Strahlischen Leistungscharakteristik und von Erfahrungswerten werden die Hauptabmessungen des Kessels festgelegt. Die Wärmeübertragung im Kessel wird in Verbindung mit physikalischen Tafeln und Diagrammen für Wasserdampf und Verbrennungsgase ausführlich besprochen. Das Zylindertriebwerk wird auf Grund der geforderten Zugkräfte und der günstigsten indizierten Kolbendrücke bemessen. Die Ueberlegenheit der zweistufigen Dehnung wird anerkannt unter der Voraussetzung, dass der Strömungsverlauf sehr sorgfältig durchgebildet und die Maschine dauernd gut ausgelastet ist.

Nach den theoretischen Ausführungen findet sich eine Zusammenstellung der Hauptdaten einer grossen Zahl von Dampflokomotiven, vornehmlich aus den Henschel-Werkstätten. Anschliessend werden einige Einzelheiten, wie Blasrohr, Stehbolzen, Stahlfeuerbüchsen, Schüttelrost, Abdampf-Mischvorwärmer und Ausgleichsgewichte des Triebwerks behandelt. Verschiedene Schiebersteuerungen werden anhand zahlreicher Abbildungen, Fehler und Unregelmässigkeiten von Indikatordiagrammen an Beispielen erläutert. Mehrzylindersteuerungen und Leerlauf-Druckausgleich-Vorrichtungen verschiedener Bauarten sind anhand von Bildern dargestellt. Ventilsteuerungen finden nur ganz kurze Erwähnung. Henschel-Kraftumsteuerung, Booster, Gegendruckbremse, elektrische Beleuchtung und eine spezielle Kesselabstützung bei Mallet-Lokomotiven beschliessen diesen Abschnitt.

Ein weiterer Abschnitt ist der Darstellung von Sonderbauarten von Dampffahrzeugen gewidmet. Hier sind zu nennen Spezialfeuerungen für Oel und Kohlenstaub, Lokomotiven für Hochdruck-Auspuff, für Kondensationsbetrieb und für kombinierten Hochdruck-Luftleerebetrieb mit entsprechenden Ersparnisdiagrammen. Mit Schemaskizzen werden die Hochdruck-Kesselsysteme von Schmidt, Loeffler, Lamont und Vellox erklärt. Doble- und Benson-Kessel sind erwähnt, dagegen werden vom Brotan-Kessel abgeleitete schweizerische und amerikanische Hochdruck-Lokomotivkessel übergangen. Die Henschel-Kondensationslokomotive mit atmosphärischem Dampfniederschlag, die bereits eine beachtenswerte Verbreitung gefunden hat, kommt auch in Bildtafeln gewichtig zur Darstellung.

Von Dampflokomotiven und schnellaufenden Kolbenmotoren und zwischengeschaltetem Zahnradwechselgetriebe werden die Betriebscharakteristik und die Möglichkeit kleinerer Kesselabmessungen gezeigt. Bei der Dampfturbinenlokomotive mit fester Zahnradübertragung werden für den stark von der Fahrgeschwindigkeit abhängigen spezifischen Dampfverbrauch die Spaltverluste statt richtigerweise die Stossverluste verantwortlich gemacht. Als Einzelachsantrieb mit Dampfmaschine wird die übersetzungslos arbeitende Ausbildung von Henschel mit V-Motor und Gelenkübertragung für kleine Triebräder gezeigt, und es sind auch entsprechende Typenskizzen von vielachsigen Lokomotiven mit optimalen Laufeigenschaften unter ausschliesslicher Verwendung von Drehgestellen in den Text eingeschoben. Die schweizerische Einzelachshochdrucklokomotive wird nicht aufgeführt.

Die feuerlose Dampflokomotive findet Erwähnung auch in der Ausführungsform Henschel-Gilli für 40 bis 100 atü Speicherdruck, 10 bis 14 atü Arbeitsdruck und mit Ueberhitzung des Arbeitsdampfes durch den höher temperierten Speicherinhalt.

Die Ausführungen über den elektrischen Zugbetrieb beschränken sich auf kurze Angaben über Stromsysteme, Schaltungen, Leistungsgewichte und Kraftübertragung vom Motor zur Triebachse. Eine Zahlentafel vermittelt die Hauptdaten



von elektrischen Lokomotiven mit Henschel-Fahrzeugteil. Abschliessend werden die Charakteristiken von Dampf- und elektrischen Lokomotiven miteinander verglichen.

Die Zuförderung mit Verbrennungsmotor wird ebenfalls nur kurz behandelt. Verglichen werden mechanische, hydraulische und elektrische Uebertragung zwischen Motor und Triebachsen. Den Textteil beschliessen einige Angaben über die BBC-Gasturbinen-Lokomotive der SBB und ein Vergleich zwischen der klassischen Dampflokomotive, der Diesel-Lokomotive und der Gasturbinen-Lokomotive mit Oel oder Kohle als Brennstoff.

Die nachfolgenden Zahlen- und Umrechnungstabellen sowie das Stichwortverzeichnis leisten gute Dienste. Von den sich am Schluss befindlichen zahlreichen schönen Bildtafeln mögen nur folgende erwähnt sein: Die Henschel-Zahnradkupplung der Endachsen, die Typenskizzen der neuen Einheitslokomotive der Deutschen Bundesbahn mit geschweissten Kesseln und Rahmen, das Henschel-Lenkgestell mit ideellem Drehpunkt, die Liechty-Achssteuerung, die bereits erwähnten Lokomotiven mit atmosphärischer Kondensation und Lokomotiven mit Abgas-Speisewasser-Vorwärmer nach Franco-Crosti.

Das kleine Henschel-Taschenbuch, das ja wohl in erster Linie als Werbeschrift für die grosse Lokomotivfabrik zu dienen hat, kann dem Lokomotivfreund warm empfohlen werden.

H. Nyffenegger

#### Neuerscheinungen:

Ueber den Betrieb von Vergasermotoren mit sauerstoffhaltigen Treibstoffen. Bericht Nr. 181 der E.M.P.A. 91 S. mit 60 Abb. und Tabellen. Zürich 1952, Selbstverlag. Preis kart. Fr. 8.50.

## WETTBEWERBE

### Primar- und Sekundarschulhaus mit Turnhalle, Sirmach.

In einem engern, unter sechs eingeladenen Architekten durchgeführten Wettbewerb fällt das Preisgericht mit den Fachrichtern A. Kellermüller, Winterthur, E. A. Steiger, St. Gallen und E. Eidenbenz, Zürich, folgenden Entscheid:

1. Preis (1200 Fr. mit Empfehlung zur Weiterbearbeitung):  
E. Schoch, Zürich
2. Preis (1000 Fr.): Schmidt und Zöllig, Sirmach und Flawil
3. Preis (800 Fr.): Weideli und Aeberli, Kreuzlingen
4. Rang: A. Possert, Frauenfeld
5. Rang: J. Kräher, Frauenfeld
6. Rang: Gremli und Hartmann, Frauenfeld und Kreuzlingen

Jeder Teilnehmer erhielt eine feste Entschädigung von 1000 Franken. Die Ausstellung der Projekte findet vom 4. bis 13. Oktober 1953 im Musikzimmer des Breiteschulhauses in Sirmach statt. Oeffnungszeiten: werktags von 8 bis 12 h und 16 bis 20 h, sonntags von 10 bis 12 h und 15 bis 18 h.

Für den Textteil verantwortliche Redaktion:

Dipl. Bau-Ing. W. JEGHER, Dipl. Masch.-Ing. A. OSTERTAG  
Dipl. Arch. H. MARTI

Zürich, Dianastrasse 5 (Postfach Zürich 39). Telephon (051) 23 45 07

## MITTEILUNGEN DER VEREINE

### S. I. A. SCHWEIZ. INGENIEUR- UND ARCHITEKTEN-VEREIN — Mitteilungen des Sekretariates

#### Urteil einer Ständekommission des S. I. A.

Die Ständekommission der Sektionen La Chaux-de-Fonds/Le Locle, Neuchâtel und Fribourg hat mit Urteil vom 24. April 1953 folgende Sanktion ausgesprochen:

«Ingenieur Guido Bonzanigo, Direktor des Institut Technique Supérieur de Fribourg, wird aus dem Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Verein ausgeschlossen mit Publikation des Entscheides in den Vereinsorganen.»

Durch dieses Urteil hat die Ständekommission eine Klage des Central-Comité vom 2. Juli 1951 erledigt. In der Begründung des Urteils führt die Ständekommission folgendes an:

«Il est rappelé que le Comité Central, dans sa plainte du 2 juillet 1951, constate que l'Institut Technique Supérieur de Fribourg décerne depuis de nombreuses années un titre d'ingénieur spécialiste sur la base d'un enseignement par correspondance et d'examens passés sans aucun contrôle officiel. L'activité de cet Institut, tant par la propagande qu'il diffuse, que par les titres et diplômes qu'il décerne, nuit au renom des ingénieurs suisses. Le fait de diriger cet Institut est contraire aux principes de correction professionnelle qui lient les membres de la S. I. A.»

Les membres du Conseil d'Honneur, après avoir entendu les parties, ont acquis la conviction que M. Bonzanigo, membre de la S. I. A., n'entend nullement changer les méthodes pratiquées jusqu'ici dans son Institut. Une demande de supprimer le titre d'«ingénieur» dans les diplômes décernés, et le mot «supérieur» dans la dénomination de l'institut, a été refusée catégoriquement. De plus, aucun des arrangements proposés en cours de séance n'a été accepté.»

Die Mitglieder der Ständekommission haben infolgedessen einstimmig gemäss Art. VIII, Ziff. 11, lit. e der Ständordnung des S. I. A. den Ausschluss verfügt. Nachdem die Rekursfristen unbenutzt abgelaufen sind, ist dieses Urteil in Kraft getreten.

Das Central-Comité des S. I. A.

## S. I. A. BASLER INGENIEUR- UND ARCHITEKTEN-VEREIN — Sektion des S. I. A.

Ordentliche Generalversammlung vom 24. Juli 1953  
im Restaurant Salmen in Rheinfelden

Anwesend 49 Mitglieder. Vorsitz Präsident Ing. L. H. Schepp. Protokoll Arch. N. Bischoff.

Die Protokolle der Generalversammlung vom 28. Juni 1952 und der ausserordentlichen Generalversammlung vom 18. März 1953 werden verlesen, genehmigt und verdankt. Den Jahresbericht 1952/53 verliest Präsident Schepp. Der Vortragsleiter, Vizepräsident Arch. Peter H. Vischer, gibt einen Rückblick über die Veranstaltungen des vergangenen Geschäftsjahrs. Für die Ständekommission wird ein Bericht von deren Obmann, Ing. H. J. Rapp, verlesen, ferner ein solcher von Ing. G. Gruner über die Kommission des B. I. A. für Kies- und Sandfragen. Die Tarifkommission des Baudepartements hatte keine Geschäfte zu behandeln.

Der Kassier, Ing. E. Gilgen, erstattet den Kassabericht 1952/53. Die Rechnung schliesst infolge der Jubiläumsexkursion mit einem Defizit von Fr. 4333.15 ab. Das Vermögen reduziert sich auf Fr. 7630.77. Der Revisorenbericht wird von Ing. F. Rüegg verlesen. Es wird Déchargeerteilung beantragt. Das Budget 1953/54, wie es vom Kassier vorgelegt wird, ist ausgeglichen: es sieht Einnahmen und Ausgaben in der Höhe von Fr. 5020.— vor und wird genehmigt.

Die Versammlung erteilt dem Vorstand einstimmig Décharge.

Für den zurücktretenden Ing. B. Jobin als Ersatzdelegierter wird einstimmig gewählt Ing. Arthur Strub, und als Rechnungsrevisor für Ing. O. Oetiker neu Ing. Paul Troller, ebenfalls einstimmig. Ing. A. Aegerter orientiert in seiner Eigenschaft als Mitglied der Aufsichtskommission des Berufsregisters über den derzeitigen Stand des Registers.

Schluss der Generalversammlung 20 Uhr.

Der Protokollführer: N. Bischoff

## SVMT SCHWEIZERISCHER VERBAND FÜR DIE MATERIALPRÜFUNGEN DER TECHNIK

201. Diskussionstag, gemeinsam mit der Schweiz. Gesellschaft für das Studium der Motorbrennstoffe, Freitag, 9. Oktober 1953, im Auditorium I der ETH, Zürich

10.30 Mr. E. G. Davidson, Anglo Iranian Oil Comp., London: «Aviation Turbine Fuels» (Flugturbinen-Treibstoffe).  
Anschliessend Diskussion.

12.15 Gemeinsames Mittagessen im Restaurant z. Königstuhl.

14.15 Mr. H. L. West, Esso Development Co., London: «Corrosion Problems in Industrial Gas Turbines» (Korrosionsprobleme in Industrie-Gasturbinen).  
Anschliessend Diskussion.

15.45 Dr. H. B. Footner, Shell Petroleum Comp. London: «Prevention of Corrosion in Petroleum Products Storage Tanks» (Ueber die Verhütung von Korrosionen an Lagerbehältern für Erdölprodukte).  
Anschliessend Diskussion.

Die Vorträge werden in englischer Sprache gehalten; es wird jedoch ein Résumé in deutscher Sprache zur Verfügung stehen und die Diskussion zweisprachig geführt werden.

## VORTRAGSKALENDER

Zur Aufnahme in diese Aufstellung müssen die Vorträge (sowie auch nachträgliche Aenderungen) jeweils bis spätestens Dienstag Abend der Redaktion mitgeteilt werden.

8. Okt. (Donnerstag) STV Bern. 20.15 h, im Hotel Bristol Filmabend über Rationalisierung und Normung im Bauwesen.

10. Okt. (Samstag) S. I. A. Basel, Exkursion in Privatautos nach Flughafen Kloten und zu den Bildscheiben in Königsfelden. Abfahrt 07.30 Uhr Ecke Gartenstrasse/St. Jakobsstrasse.