

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 72 (1954)
Heft: 40

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: 23.01.2026

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

Tabelle 4. Hauptdaten der verwendeten Fahrzeuge

Fabrikat des Fahrzeuges	Nutzlast t	Mittl. Förderrweite km	Leistung m³/h	Dieselölverbrauch l/m³	Schmierölverbrauch l/m³
Tourneau-Hopper	18	0,950	21	0,470	0,01
Tourneau-Rocker	9	0,850	12	0,640	0,01
GMC	5	0,800	6	0,280	0,10
Zyklop (Krupp)	14	0,800	12	0,240	0,08
Koehring	7	0,800	10	0,230	0,07

grosse Schlammbecken gebildet, und diese durch reichliche Wasserzugabe und unter ständigem Stochern mit Eisenstangen eingesumpft. Bei gröberem Kiesmaterial fügte man dem Schlammwasser Schlicksand bei. Durch dieses Einschlammten liess sich ein ausserordentlich hoher Verdichtungsgrad erreichen.

Planieraupen rauhten die durch die Transportfahrzeuge festgefahrenen Schichten wieder auf; dadurch konnte eine feste Verbindung mit der nächsten Schüttlage erreicht werden. Zur Abdichtung am Fuss der wasserseitigen Dammböschung gegen Wasseraustritte in das rückwärtige Gelände wurden bei den Staudämmen Ranshofen und Kirchdorf leichte Spundwandprofile wie Hösch I, Larssen I und Krupp S I, bis in den 5 bis 8 m unter Gelände anstehenden Schlier gerammt. Diese Abdichtungsspundwände waren im allgemeinen bei einem Stauwasserspiegel, der mehr als 3,50 m über dem Gelände liegt, vorgesehen. Um an Spundwandlänge zu sparen, wurde jeweils ein 2 bis 3 m tiefer Rammschlitz ausgehoben und die Betonplatte der Böschung bis auf die Sohle des Rammschlitzes geführt.

Die 18 cm starke Betonplatte der wasserseitigen Dammböschungen betonierte man in Feldern von 3 m Breite, wobei in der Herstellung jeweils ein Feld übersprungen worden ist; die Betonplatten sind in den Fugen nur stumpf gestossen. Die starke Schwebstoffführung des Inn bewirkt erfahrungsgemäss eine schnelle Dichtung der Fugen. Bei den grossen Dammhöhen ergaben sich für die einzelnen Felder erhebliche Längen, die dann, der Dammschüttung folgend, für die Betonierung in Abschnitte von 6 bis 9 m zu unterteilen waren. Die Herstellung des Wellenbrechers erfolgte in einem Arbeitsgang mit dem obersten Abschnitt der Betonplatten. Die Zwischenfelder sind fruestens nach 5 bis 7 Tagen eingebrochen worden.

Die Betonierung der Böschungsplatte besorgten fahrbare Betonieranlagen, die mit einem 750-l-Zwangsmischer, einem fahrbaren, mit Spindel senkbaren Verteilerwagen und mit einer Rüttelbohle mit drei Schwingungsruettlern (Frequenz 9000 Umdrehungen/min) ausgerüstet waren (Bild 86). Während der Bauarbeiten konnte die Betonieranlage noch wesentlich verbessert werden, so dass die Herstellung eines dichten Böschungsbetons mit vollkommen geschlossener Oberfläche ohne Aufbringung einer Mörtelschicht möglich war. Für den Böschungsbeton wurden 200 kg Zement pro m³ fertigen Beton beigegeben.

2. Einstau und Inbetriebnahme

Anfang Oktober 1953 waren die Montagearbeiten bei den Turbinen so weit gediehen, dass die Leitschaufeln der Turbine I verriegelt, und bei den übrigen Turbinen Notverschlüsse und provisorische Abdämmungen eingebaut werden konnten.

Am 8. Oktober begann der Einstau. Mit Rücksicht auf die Donauschiffahrt und die Energieerzeugung der Innkraftwerke Ering und Eggelting musste die Rückhaltwassermenge auf 10 m³/s begrenzt werden; die Wasserspiegelhebung betrug hierbei anfangs 9 cm/h, und verringerte sich mit der grösseren Fläche des Stauraumes am Schluss des Einstau auf 0,5 cm/h. Am 10. November 1953 war der Einstau beendet. Es mussten insgesamt 28,5 Mio m³ gespeichert werden, um das Stauziel 348,50 zu erreichen.

Die Wasserführung der Vorfluter im Gelände hinter den Staudämmen stieg während des Einstau stark an und erreichte teilweise die 7- bis 10fache Wassermenge vor dem Einstau. Durch die rasch einsetzende Selbstdichtung der Dämme ging die Wasserführung aber wieder sehr schnell zurück. Im allgemeinen zeigte sich, dass es notwendig ist, die Längsicherung am Dammfuss möglichst tief zu führen, damit das auftretende Sickerwasser genügend Querschnitt



Bild 86. Betonieren einer Dammböschung im Stausegebiet

zum Abfluss hat. Auch die Quersickerungen müssen genügend Gefälle und entsprechenden Abflussquerschnitt bekommen. Der Sickergraben ist so auszubilden, dass die Querdrainagen durch die abfliessenden Sickerwassermengen nicht eingestaut werden. Die Pumpwerke waren auch beim höchsten Wasserstand während der Einstauzeit nicht ganz ausgelastet, so dass sie durchwegs ihrer Aufgabe gerecht werden konnten.

MITTEILUNGEN

Die Generalversammlung der G. E. P. in Genf hat einen ausserordentlich glücklichen Verlauf genommen und sich wiederum bewährt als Treffen der ehemaligen Studienkameraden, und zwar um dieses Zusammenseins selbst willen, ohne Belastung durch zu erledigende Geschäfte. Die Genfer Kollegen haben, an ihre Tradition anknüpfend, am Begrüssungsabend eine Revue geboten, die 1½ Stunden lang voller Witz und Schmiss abrollte und alle Anwesenden in die beste Stimmung versetzte. Sehr viel dazu beigetragen hat auch der Umstand, dass wir unter uns waren, statt mit fremdem Publikum vermischt, und dass die Darbietung ausschliesslich für die G. E. P. geschaffen war. Die Darsteller, inspiriert von Masch.-Ing. Pierre Bourcart, ernteten dafür herzlichen Dank von allen Teilnehmern. Nicht minder glücklich verliefen die offiziellen Veranstaltungen am Sonntag. Erwähnt davon sei nur die Ernennung von zwei G. E. P.-Kollegen zu Ehrenmitgliedern der G. E. P.: Bundesrat Dr. h. c. Hans Streuli, in besonderer Würdigung des ihm übertragenen höchsten Amtes, und Prof. Dr. h. c. René Neeser, in dankbarer Anerkennung seiner grossen Verdienste um die akademischen technischen Berufe unseres Landes. Der Ausschuss wurde in seinem Amte bestätigt, mit Ausnahme von zwei zurücktretenden Mitgliedern: Ing. chem. Aug. Zundel, Paris, und Kantonsing. Dr. Nazar Reichlin, Schwyz. Prof. Dr. K. Schmid, Rektor der ETH, orientierte uns über die geplanten Feiern der ETH 1955. Die Rede von Staatsrat Dr. A. Picot, der Empfang durch Stadtrat M. Thévenaz im Hotel Métropole und das Bankett im Hotel des Bergues mit Ansprachen von Dr. H. Fietz, Prof. R. Neeser, Stadtrat M. Thévenaz, der Staatsräte A. Picot und A. de Senarcens, von Prof. P. Wenger, Vize-rektor der Universität Genf, Ing. Dr. E. Choisy, Zentralpräsident des S. I. A., und El. Ing. M. Gebhardt, der die G. E. P. zur Generalversammlung 1956 nach Holland einlud, vermoch-

ten 280 Teilnehmer zu versammeln, während an den Ausflügen vom Montag noch rund 150 Mitglieder und etwa 50 Damen teilnahmen. Besonderer Dank für das Gelingen der Genfer Tage gebührt Dipl. Ing. chem. G. Dériaz, der an der Spitze des Genfer Organisationskomitees gestanden hat.

Versuchstrasse aus Spannbeton in Frankreich. Ueber einen neuen Versuch, im Strassenbau den vorgespannten Beton in Anwendung zu bringen, orientiert die Januarnummer 1954 der Zeitschrift «Travaux». Nachdem zwei kurze Versuchsstrecken aus früheren Jahren zu keinen Bedenken Anlass gegeben haben, wurde jetzt auf der Strecke Bourg-Lyon erstmals ein längeres Stück, nämlich dreihundert Meter, aus vorgespannten Betonplatten erstellt. Die Vorspannung in Querrichtung stellt bei den 7 m breiten und 15 cm dicken Platten keine neuen Probleme, dagegen war die Vorspannung in der Längs-, d. h. in der Strassenrichtung nicht ganz leicht zu bewerkstelligen. Man wollte für die 60 m langen Elemente keine Kabel verwenden, um die ohnehin nicht geringen Kosten nicht noch zu erhöhen. So benutzte man für die Vorspannung die anstossenden Platten, indem man die zwischen zwei Elementen auftretenden Arbeitsfugen nach erfolgtem Schwinden bei möglichst kalter Temperatur schloss. Um bei weiteren Verkürzungen der Platten dennoch keine Risse zu erhalten, wurden in die Fugen hydraulische Pressen eingesetzt, welche noch eine zusätzliche Initialkraft von 20 kg/cm² in der Längsrichtung «injizierten». Die totale Druckkraft bei den höchsten Temperaturen wird somit ungefähr 60 kg/cm² betragen. In der Querrichtung sind die Platten durch vorfabrizierte Randsteine gehalten, während in der Längsrichtung das Gleiten durch anbetonierte Schikanen verhindert wird. Die Kosten dieser Art Betonstrassen zeigen freilich, dass nur ein schlechter Baugrund einen solchen Strassenbelag konkurrenzfähig macht.

Elektrische Lokomotiven für Südafrika. Die North British Locomotive Company, Ltd. baut gegenwärtig vierzig elektrische Lokomotiven von 3030 PS für das 3000 V-Gleichstromnetz der South African Railways. Die elektrische Ausrüstung liefert die General Electric Company, Ltd. Die Lokomotiven, die in «The Engineer» vom 30. Juli 1954 beschrieben sind, weisen eine Spurweite von 1067 mm, eine Gesamtlänge über die Kupplungen von 21,7 m, ein Betriebsgewicht von 155 t und ein Adhäsionsgewicht von 129 t auf. Die maximale Zugkraft beträgt 33 000 kg, die Dauerzugkräfte sind bei 45,5 km/h 14 600 kg, bei 60 km/h 11 600 kg; die Einstundenzugkräfte bei 43 km/h 19 000 kg, bei 55 km/h 15 300 kg. Jede Lokomotive weist zwei dreiachsige Triebdrehgestelle mit Einzelachsantrieb und eine Laufachse auf. Die verlangte Maximalgeschwindigkeit auf ebener Strecke wird für Personenzüge von 610 t mit 90 km/h angegeben, für Güterzüge von 1070 t mit 56 km/h.

Strassenbrücke über die Moesa bei Roveredo. Die Unwetterkatastrophe im Tessin vom August 1951 hatte einen teilweisen Einsturz der alten Brücke zur Folge, so dass sich der Kanton Graubünden zu einem völligen Neubau einer nach dem System Freyssinet vorgespannten Plattenbrücke entschloss. Das 60 m lange Bauwerk spannt sich in zwei Öffnungen über den Fluss und besitzt über den Feldern eine Plattenstärke von 70 cm, über der Stütze eine solche von 1,35 m. Zur Verminderung des Eigengewichtes der 6,50 m breiten Platte und damit auch zur Herabsetzung der Vorspannkraft wurden auf die ganze Länge sechs rohrförmige Aussparungen von je 35 cm Durchmesser vorgesehen. Die totale Kabelkraft betrug dann 2500 t im Feld und 3400 t über der Stütze. Nähere Einzelheiten bringt das Novemberheft 1953 der «Rivista Tecnica della Svizzera Italiana».

Die «Briefe an den Chef» von Emil Oesch sind in Kreisen der Wirtschaft längst ein Begriff geworden. Vor kurzem ist nun der 1000. Brief an den Chef erschienen. Er enthält zu diesem Anlass eine Reihe von interessanten Zuschriften führender Männer aus allen Wirtschaftszweigen. Wie die vielen Urteile bestätigen, sind die Briefe an den Chef tausenden von Kaufleuten, Unternehmern, Fabrikanten, Gewerbetreibenden und Angestellten Ansporn und Wegweiser geworden. Sie behandeln in lebendiger und ganz der Praxis verpflichteter Weise alle Probleme ideenreicher Geschäftsführung, Werbung und Personalführung. Zugleich mit diesem Jubiläum feiert der Herausgeber das 25. Jahr der bekannten Emil

Oesch-Kurse für berufliche und persönliche Weiterbildung. Wir gratulieren!

Herzberg-Kurs für Rekonvaleszenten. Um den Arbeitnehmern aus Industrie und Verkehrsbetrieben, die wegen eines Unfalls länger aussetzen müssen, Gelegenheit zu geben, ihre unfreiwillige freie Zeit sinnvoll auszunützen, veranstalten die Freunde Schweiz. Volksbildungsheime vom 18. bis 30. Oktober auf dem Herzberg (Staffellegg, Aargau) einen besonderen Kurs für Rekonvaleszenten. Kursziel ist Bildungsarbeit fürs tägliche Leben, Beruf und Freizeit, Vertiefung bestehender Interessen und Erweiterung des Blickes für die Probleme der Gemeinde, unseres Landes und der aktuellen internationalen Fragen. Es kann auch nur eine Woche besucht werden. Kurskosten für beide Wochen, alles inbegriffen, 105 Fr., eine Woche 55 Fr. Nähere Auskünfte bei Freunde Schweiz. Volksbildungsheime, Postfach Basel 1.

Das Institut für angewandte Psychologie Zürich, das unter der Direktion von Prof. Dr. H. Biäsch steht, veranstaltet ein Vorgesetzten-Seminar unter Leitung von Dipl. Ing. E. Barth. Das neue Semester beginnt am 9. Oktober. Das Programm des zweisemestrigen Kurses umfasst unter anderem folgende Gebiete: Verstehen von psychischen Vorgängen, Massenpsychologie, Menschenführungsprobleme, Eignungsuntersuchung, gegenseitige Beziehung zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer, Konferenztechnik, Persönlichkeitsbewertung, Nachwuchsfragen, produktive Gemeinschaftsarbeit, Betriebsklima, Unfallverhütung. Ausführliche Programme beim Institut, Zürich, Merkurstrasse 20, Telefon (051) 24 26 24.

Vorfabrizierte Decken werden jetzt in den Vereinigten Staaten bereits in einem Stück hergestellt und mittels Säulen und Flaschenzügen in ihre endgültige Lage gebracht. «Engineering News-Record» beschreibt in seinem Heft vom 25. Februar 1954 die Durchführung eines solchen Baus bei dreistöckigen, sechsflügeligen Kasernenbauten der Marine in der Nähe von Norfolk (Virginia). Jede Deckenplatte wird auf 12 Säulen gehoben, hat ein Ausmass von 16×23 m und wiegt über 225 t. Diese Methode hilft vor allem die Erstellung von Gerüsten sparen und den Einsatz von Zimmerleuten für die Schalung.

Richtlinien für den baulichen Luftschutz. Das Eidg. Militärdepartement, Abteilung für Luftschutz, möchte diejenigen Architekten und Ingenieure, die ein neues Büro eröffnen haben oder sonst noch nicht im Besitz seiner Richtlinien 1949 für den baulichen Luftschutz sind, darauf aufmerksam machen, dass diese gegen eine Entschädigung von Fr. 1.10 nicht nur bei der Eidg. Drucksachen- und Materialzentrale, sondern auch bei ihm direkt bezogen werden können.

Fachtagung «Antriebselemente» 1954. Wie in den Vorfahren veranstaltet die Fachgemeinschaft Getriebe und Antriebselemente im Verein Deutscher Maschinenbau-Anstalten (VDMA) in Verbindung mit dem VDI eine Fachtagung «Antriebselemente» vom 29. bis 31. Oktober im Haus der Technik in Essen, die unter dem Titel «Zahnräder und Zahnradgetriebe» stehen wird. Nähere Auskunft: Fachausschuss Getriebetechnik im VDI, Düsseldorf, Prinz-Georg-Str. 77/79.

Die Tennessee-Tal-Behörde (TVA) wendet sich jetzt dem Bau von Dampfkraft-Anlagen zu. Von 1949 bis 1956 sollen 7 verschiedene Anlagen mit einer gesamten Ausbauleistung von 6 500 000 kW gebaut werden. «Engineering News-Record» vom 25. Februar 1954 widmet Entwicklung, Aufbau und Zukunftsaussichten dieses Programms einige Seiten mit Tabellen.

Licht als Element der Architektur. Die auf S. 515 bereits angekündigte Veröffentlichung der Vorträge der S. I. A.-Tagung vom 6. Mai von Arch. P. Suter und Ing. O. Rüegg ist erfolgt im «Bulletin SEV» vom 18. Sept.

BUCHBESPRECHUNGEN

Sammlung technischer Ausdrücke in englischer, französischer, deutscher, schwedischer, portugiesischer und spanischer Sprache über Erdbaumechanik und Fundationstechnik. 105 S., Format A 4. Herausgeber: Internationale Gesellschaft für Erdbaumechanik und Fundationstechnik, Zürich 1954,

Auslieferung: Versuchsanstalt für Wasserbau und Erdbau der ETH, Zürich 6, Gloriastr. 39. Preis geh. Fr. 7.50 einschl. Verpackung und Versand.

Das Sekretariat des Dritten Internationalen Kongresses für Erdbaumechanik und Fundationstechnik, Schweiz 1953, hat unter Leitung von P. D. Dr. A. von Moos mit Hilfe zahlreicher Mitarbeiter im In- und Ausland das vorliegende Wörterbuch nach dem Kongress herausgegeben. Es enthält 1223 Ausdrücke mit den zugehörigen Uebersetzungen in die angegebenen Sprachen. Das Büchlein soll das Lesen sowie die Abfassung von fremdsprachigen Berichten und Publikationen auf dem Gebiete des Grundbaues erleichtern.

Neuerscheinungen

Zahnräder. 1. Band: *Stirn- und Kegelräder mit geraden Zähnen*. Von W. Lindner. 4., neubearbeitete Auflage. 133 S. mit 183 Abb. Berlin 1954, Springer-Verlag. Preis kart. 18 DM.

Aesthetik. Von Nicolai Hartmann. 476 S. Berlin 1953, Verlag Walter de Gruyter & Co. Preis geb. 34 DM.

A treatise on applied hydraulics. By Herbert Addison. 724 p. with 475 fig. London 1954, Chapman and Hall Ltd. Price 56s.

Norske Kraftverker. Utgitt av Teknisk Ukeblad ved dets 100 ars Jubileum April 1954. 440 S. mit unzähligen Abb. Oslo 1954, Teknisk Ukeblads Forlag.

Die Stadt, ihr Wesen und ihre Problematik. Von Arnold Stöckli. 159 S. mit Abb. Köln-Deutz 1954, Bund Verlag GmbH. Preis geb. DM 7.80.

Die Klotoide als Trassierungselement. Von H. Kasper, W. Schürba und H. Lorenz. Herausgegeben im Auftrag des Bundesministers für Verkehr. 323 S. mit 110 Abb. Bonn 1954, Ferd. Dümmlers Verlag. Preis geb. 48 DM.

Hydrographisches Jahrbuch der Schweiz 1953. Vom Eidg. Amt für Wasserwirtschaft. 182 S. mit einer Karte des Schweiz. Pegelnetzes. Bern 1954. Eidg. Drucksachen- und Materialzentrale. Preis kart. 35 Fr.

Atelier Alvar Aalto. Bauten und Projekte 1950/51. Von Ed. und Cl. Neuenschwander. 192 S. mit 300 Abb. Texte deutsch, französisch und englisch, Erlenbach-Zürich 1954, Verlag für Architektur. Preis geb. 36 Fr.

Walter Gropius, Mensch und Werk. Von S. Giedion. 248 S. mit 232 Abb. Teufen 1954, Verlag A. Niggli & W. Verkauf. Preis geb. 25 Fr.

Statistisches Jahrbuch 1953 der Schweiz. Bundesbahnen. 39 Tabelle. Bern 1954, Selbstverlag.

MITTEILUNGEN DER VEREINE

S.I.A. ZÜRCHER INGENIEUR- UND ARCHITEKTEN-VEREIN

Jahresbericht 1953/54 des Präsidenten

1. Mit glieder bewegung

Bestand am 21. September 1953	879
Eintritte	79
Uebertritte aus anderen Sektionen	10
Austritte	7
Uebertritte in andere Sektionen	13
Todesfälle	16
Zuwachs im Vereinsjahr 1953/54	53
Bestand am 9. September 1954	932

Vom Gesamtbestand sind vier Ehrenmitglieder (Arch. Max Kopp, Arch. Otto Pfleghard, Ing. Prof. Dr. Arthur Rohn, Arch. Max Schucan), 96 emeritierte Mitglieder und 78 Mitglieder unter 30 Jahren. Durch den Tod haben wir folgende Kollegen verloren: die Architekten André Ammann, Erich Amsler, Hans Blankart, Richard Bracher, Gilio Cerutti, Albert Froelich, Gottfried Hess, Paul Naef, Anton Pestalozzi, Emil Rein und Walter J. Tobler, die Bauingenieure Jakob Bolliger, Josef Felber und Wilhelm Keller und die Elektroingenieure Balthasar Eckert und Dr. Max Kaufmann.

Gegenüber einem Zuwachs von 38 Mitgliedern (1951/52) und 50 Mitgliedern (1952/53) ist die Vergrösserung der Mitgliederzahl im letzten Vereinsjahr mit 53 wie für das Vereinsjahr 1952/53 konstant geblieben. Die Zahl der jungen Mitglieder hat sich von 43 (1951/52), bzw. 61 (1952/53) auf 78 erhöht.

2. Vereinsversammlungen

14. Okt. Arch. Alfred Roth: Proportion und Harmonie in der modernen Architektur.

28. Okt. Ing. Dr. J. Fritsch: Neue Erfahrungen und Erkenntnisse bei der Betonierung grosser Staumauern.

11. Nov. Prof. Dr. F. Gassmann: Methoden und Ergebnisse der geophysikalischen Sondierung des Untergrundes.

- 25. Nov. Ing. M. R. Ros: Die heutigen Methoden und Möglichkeiten des vorgespannten Betons.
- 9. Dez. Prof. Dr. phil. S. Giedion: Ausblick auf die heutige Architektur und Konstruktion.
- 20. Jan. Prof. H. E. Weber: Cybernetic (Steuermannskunst).
- 3. Febr. Oberstdivisionär E. Schumacher: Begegnungen zwischen Mensch und Technik.
- 17. Febr. Prof. H. Quiby: Kalorische Maschinen.
- 3. März. Prof. Dr. F. Stüssi: Das Problem der grossen Spannweite.
- 17. März. Prof. Dr. F. Gonseth: Kultur und Technik (Der Humanismus des Ingenieurs).
- 31. März. Dr. H. Curjel: Ueber einige Impulse in der Architektur des 20. Jahrhunderts (Schlussabend).

Die gute Besetzung der Vereinsversammlungen hat dem Vorstand gezeigt, dass die Auswahl der Referenten günstig erfolgt ist.

3. Vorstand

Der Vorstand erledigte die Vereinsgeschäfte in zwölf Sitzungen. Die Besetzung des Vorstandes war die folgende:

Ing. Dr. C. F. Kollbrunner, Präsident, Prof. Hch. E. Weber, Vize-Präsident, Ing. Carl Diener, Quästor, Ing. Dr. Werner Dubs Aktuar, Ing. H. Châtelain, Fachreferent für Bauingenieur-Fragen, Arch. G. P. Dubois, Fachreferent für Architektur-Fragen, Arch. B. Giacometti, Fachreferent für allg. öffentliche Fragen, Ing. A. Hörl, Ing. Dr. C. Keller, Fachreferent für Maschinen- und Elektroingenieur-Fragen, Arch. Dr. M. Lüthi, Arch. A. von Waldkirch, Fachreferent für Berufsfragen. — Als Gast nahm an verschiedenen Sitzungen Ing. W. Jegher, Herausgeber der SBZ, teil.

Am 29. April wurde die Sektionsgruppe Zürich der Fachgruppe der Ingenieure der Industrie gegründet. Ing. W. Jegher wurde als Verbindungsman des Z. I. A. in den Vorstand der Sektionsgruppe Zürich gewählt; ich danke ihm an dieser Stelle für seine grosse, aufopfernde Arbeit.

Der Vorstand hat mit Wirkung ab 1. April 1954 beschlossen, dass Aufnahmegesuche, welche eine spezielle Prüfung durch einen Fachreferenten erfordern, nur noch behandelt werden, wenn der Gesuchsteller den Nachweis erbringt, dass er in das Schweiz. Register der Ingenieure, der Architekten und der Techniker aufgenommen worden ist.

Meinen Kollegen im Vorstand danke ich für ihren grossen, selbstlosen Einsatz und die harmonische Zusammenarbeit, und Ing. A. Ostertag für die vorzügliche Abfassung schwieriger Sitzungsprotokolle.

4. Standeskommision

Die Standeskommision setzte sich wie folgt zusammen: Obmann: A. Gradmann, Arch. Mitglieder: Robert A. Naef, Bau-Ing., Robert Winkler, Arch. Ersatzmitglieder: Fr. Zehntner, Bau-Ing., Dr. jur. Markus Hottinger, Arch. Glücklicherweise hatte die Kommission im Vereinsjahr keine Arbeit.

5. Schlusswort

In diesem Berichtsjahr wurden bewusst weniger rein technische Vorträge gehalten als dies früher der Fall war. Dem Vorstand lag daran, durch berufene Referenten die heutige kulturelle Situation zu beleuchten, unser Schaffen durch die Begegnung des Technikers mit seinem Werk herauszukristallisieren und von einer höheren Warte einen Ausblick auf die konstruktiven und technischen Zusammenhänge wie auch auf die ästhetischen Entwicklungen zu geben, wobei stets der Mensch mit seinen Schwächen und Fehlern im Vordergrund stand.

Der Präsident des Z. I. A.: Dr. C. F. Kollbrunner

VORTRAGSKALENDER

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

6. Oktober (Mittwoch) S. I. A. Basel. 20.15 h im Unionsaal der Kunsthalle, Dipl. Ing. Eduard Gruner, Basel: «Die wasserwirtschaftliche Planung im Mittleren Orient».

8. Okt. (Freitag) S. I. A. Bern. 20.15 h Hotel Bristol. Dr. Ad. Ryniker, Basel: «Fünfzig Jahre Rheinschiffahrt bis Basel».

Nachdruck von Bild oder Text nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet. Der S. I. A. ist für den Inhalt des redaktionellen Teils seiner Vereinsorgane nicht verantwortlich. Für den Textteil verantwortliche Redaktion: Dipl. Bau-Ing. W. JEGHER, Dipl. Masch.-Ing. A. OSTERTAG Dipl. Arch. H. MARTI