

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 83 (1965)
Heft: 33

Artikel: Tagung des Direktionskomitees der FEANI in Lissabon 1965
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-68234>

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: 16.01.2026

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

Literaturverzeichnis

- [1] Andrä/Leonhardt: Neue Entwicklungen für Lager von Bauwerken, Gummi- und Gummitopflager, «Die Bautechnik», 39. Jahrg. (1962), H. 2, S. 37.
- [2] Andrä/Beyer/Wintergerst: Versuche und Erfahrungen mit neuen Kipp- und Gleitlagern, «Der Bauing.», 37. Jahrg. (1962), H. 5, S. 174.
- [3] Duddeck/v. Gunten: Modellversuche an drei durchlaufenden schiefen Brückenplatten, «Schweiz. Bauztg.», 81. Jahrg. (1963), H. 31, S. 545.
- [4] Leonhardt/Andrä: Stützungsprobleme der Hochstrassenbrücken, «Beton- und Stahlbetonbau», 55. Jahrg. (1960), H. 6, S. 121.
- [5] Mörsch: Brücken aus Stahlbeton und Spannbeton, Verlag Konrad Wittwer, Stuttgart, Auflage 1958.

[6] Kammüller/Jeske: Federgelenke, Schriftenreihe des Deutschen Ausschusses für Stahlbeton, H. 125. W. Ernst & Sohn, Berlin 1957.

[7] Soutter: Die Stahlbeton-Federgelenke an den Viadukten des Verkehrsteilers der Autobahnen in Ecublens, «Schweiz. Bauztg.», 82. Jahrg. (1964), H. 40, S. 693.

[8] Spieth: Das Verhalten von Beton unter hoher örtlicher Pressung und Teilbelastung unter besonderer Berücksichtigung von Spannbetonverankerungen, Diss. an der Techn. Hochschule Stuttgart, 1959.

Adresse des Verfassers: R. Leisi, dipl. Ing., 4102 Binningen, Binzenweg 10.

Tagung des Direktionskomitees der FEANI

Vom 12. bis 16. Mai 1965 tagte das Direktionskomitee des Europäischen Ingenieurverbandes FEANI auf Einladung des portugiesischen Ordens des Engenheiros in Lissabon. Trotz der Randlage dieser Stadt am Kontinent haben, mit einer Ausnahme, alle nationalen Mitglieder ihre Vertreter zu dieser Tagung entsandt, die insofern einen Markstein in der Geschichte der FEANI darstellt, als in Lissabon der Beitritt des englischen Nationalkomitees offiziell durchgeführt wurde und gleichzeitig Norwegens Ingenieurvereinigungen ihre Absicht, beizutreten, ankündigten ließen. Dadurch erscheint die geographische Ausweitung der FEANI, soweit es sich um den sogenannten Westen handelt, abgeschlossen. Durch den Zuwachs von mehr als 200 000 Mitgliedern aus England und Norwegen umfasst die FEANI künftig mehr als eine halbe Million europäischer Ingenieure. Neben der ideellen Bedeutung dieser Zahl fällt natürlich ein solcher Zuwachs an Mitgliedern auch finanziell für das Budget beachtlich ins Gewicht. Der erfreuliche Beitritt der englischen Ingenieur-Verbände ist zweifellos grösstenteils ein persönliches Verdienst des gegenwärtigen FEANI-Präsidenten, Prof. Dr. S. Balke, der leider an den Sitzungen in Lissabon nicht teilnehmen konnte, da er im Hinblick auf die bevorstehenden deutschen Bundesratswahlen und den Besuch der englischen Königin unabkömmlich war.

Durch den erfolgten Beitritt Englands und den bevorstehenden Beitritt Norwegens ist der naheliegende alte Vorschlag wieder aktuell geworden, die FEANI als einzige europäische Ingenieurorganisation zu erklären und in eine globale Dachorganisation einzubauen, die außerdem die verschiedenen kontinentalen Ingenieurverbände Nord- und Südamerikas, des Commonwealth und Asiens umfassen würde. Die EUSEC könnte unter Abänderung ihrer Organisation und ihres Namens diese Rolle übernehmen. Bei der nächsten gemeinsamen Tagung der EUSEC und der FEANI, die im September 1965 in Stockholm stattfindet, wird dieser Gedanke sicherlich gemeinsam diskutiert.

Hauptpunkt der Tagesordnung in Lissabon war die Vorbereitung des nächsten Internationalen Ingenieurkongresses der FEANI, der im Frühjahr 1967 in Athen stattfinden soll, wobei man sich auf das Generalthema Ingenieurarbeit, Wirtschaftswachstum und sozialer Fortschritt geeinigt hat. Bei der Wahl und Behandlung der Nebenthemen soll der Ingenieur als Wegbereiter wirtschaftlicher Expansion vorgestellt werden, dessen technisch-wissenschaftlichen Leistungen jede Produktivitätssteigerung auch ohne Zuwachs an Kapital und Arbeitskräften zu verdanken ist. Die Rolle des Ingenieurs in der Wirtschaft, sowohl als Motor des technischen Fortschrittes sowie als Sachwalter bei der Verwirklichung in der Praxis, soll unterbaut werden durch statistische Untersuchungen über die Zunahme der Anzahl von Ingenieuren in der Forschung und in der Praxis. Weiter sollen Beispiele angeführt werden, die den Beitrag der Technik zur Entwicklung der Länder der Dritten Welt zeigen. Der Ingenieur als Wegbereiter des sozialen Fortschrittes ermöglicht durch seine Tätigkeit in der Gesellschaft nicht nur grösere materielle Sicherheit, wachsenden Wohlstand und zunehmende Freizeit, sondern auch die geistige und personelle Entfaltung des Menschen. Schliesslich sollen auch die Voraussetzungen, unter welchen der Ingenieur seiner Verantwortung nachkommen kann, behandelt werden, wobei die Notwendigkeit der Anpassung seiner Grundausbildung an die sprunghafte Entwicklung der Technik und die Zweckmässigkeit einer fortlaufenden Weiterbildung besonders hervorgehoben werden sollen.

Der Vorsitzende des Registerkomitees berichtete über die getroffenen Massnahmen hinsichtlich Veröffentlichung des Registers und über die Ergebnisse der letzten Sitzung seines Komitees. Eine Neuauflage der Registerbroschüre ist inzwischen an die nationalen Mitglieder versandt worden, wobei Änderungen in der Gruppierung

in Lissabon 1965

DK 061.3:62

der Schulen, insbesondere für die Verhältnisse in Frankreich, vorgenommen wurden. Der Beitritt Englands wird jedoch eine weitere Anpassung des Registers an die besonderen Verhältnisse dieses Landes erforderlich machen.

Die vorstehenden Mitteilungen sind einem Bericht entnommen worden, den der Delegierte des österreichischen Nationalkomitees, Dipl.-Ing. O. Weywoda in «Österreichische Ingenieur-Zeitschrift» 8 (1965) H. 7, Seite 246 veröffentlicht hat.

Das Tankschiff «Jules Verne» für Methantransport

DK 629.123.56

Dieses Schiff, das 1962 von den Ateliers et Chantiers de la Seine-Maritime, Le Trait, im Auftrag der Compagnie Gaz Marine gebaut wurde, ist für den Transport von verflüssigtem Methangas zwischen Arzew und Le Havre bestimmt. Es soll nach einer Mitteilung der «Inco Nickel», Nr. 11 vom März 1965 alle 10 Tage Le Havre anlaufen und auf etwa 33 Fahrten jährlich mindestens 440 Mio m³ Gas nach Frankreich bringen. Die Reisegeschwindigkeit des 200 m langen Schiffes beträgt 17 Knoten. Es wird über eine Schraube von Dampfturbinen mit 13 000 PS angetrieben. Die Kessel verfeuern zu rund $\frac{2}{3}$ Schweröl und zu rund $\frac{1}{3}$ das Methangas, das sich infolge Wärmeeinfall in den Behältern bildet.

Das Schiff hat sieben Flüssiggasbehälter – sechs mit je 4087 m³, einen mit 1126 m³ Fassungsvermögen. Alle Tanks sind selbsttragend und bestehen aus 9% Nickelstahl mit Wanddicken zwischen 8 und 15 mm; ihr Gesamtgewicht beträgt über 1000 t. Bei normaler Lufttemperatur haben die Behälter 18,62 m Höhe und 18,35 m Durchmesser;

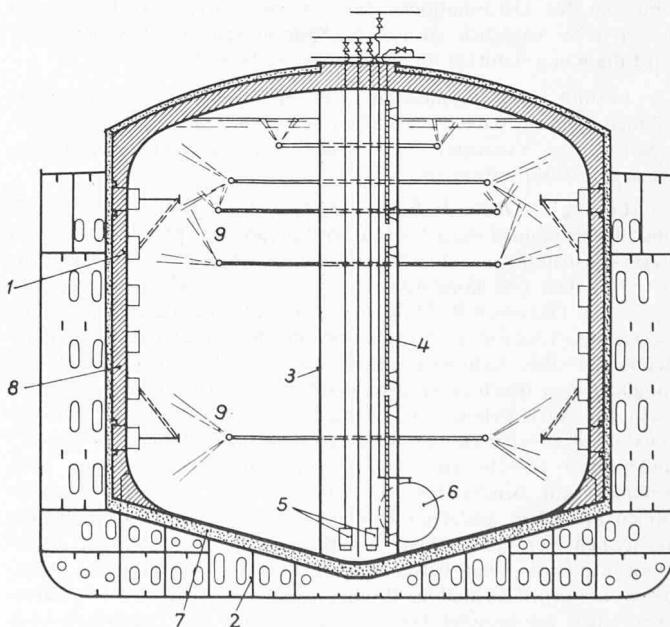


Bild 1. Querschnitt durch das Tankschiff «Jules Verne»

1 Behälterwand aus 9% Nickelstahl	4 Leiter	8 Isolierung aus Perlitpulverfüllung
2 Tragkonstruktion aus 9% Nickelstahl	5 Tiefpumpen	9 Kühlmittel-Sprühdüsen
3 Zentralrohr	6 Stickstoffbehälter	7 Tankisolierung aus PVC-Schaum