

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 65 (1947)  
**Heft:** 13

**Artikel:** Neue Internationale Organisation für die Normung  
**Autor:** VSM-Normalienbureau / Schweizerische Normenvereinigung  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-55852>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 16.03.2025

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

entwickeln? Für hohe Geschwindigkeiten, aber nicht zu grosse Leistungen, wird die Vierzylinder-Verbundlokomotive dank des Ausgleichs ihrer hin- und hergehenden Massen die beste Lösung bleiben. Für Leistungen von mehr als 4500 PSi wird sie aber der Dreizylinder-Verbundlokomotive weichen müssen, da die doppelt gekröpfte Achse für diese Beanspruchung nicht mehr stark genug gebaut werden kann. Die Dreizylinder-Verbundlokomotive wird selber wieder durch vier-, fünf- oder sechszylindrige Verbundmaschinen ersetzt werden, wenn Leistungen von mehr als 5500 SPi verlangt werden. Es würden dann ein oder zwei Hochdruckzylinder und drei oder vier Niederdruckzylinder mit zwei einfach oder doppelt gekröpften Achsen notwendig werden.

Sollten einmal die Leistungen 7000 oder 8000 PSi überschreiten, kommen Regellokomotiven mit dem unmittelbaren Stangenantrieb kaum mehr in Betracht. Bis dahin wird die Dampflokomotive mit Dampfmotoren und Einzelachsantrieb zur praktischen Verwendung reif sein. Auch bei dieser wird die Verbundwirkung ihre Vorteile behalten.

## Neue internationale Organisation für die Normung

Mitgeteilt vom VSM-Normalienbureau und von der Schweiz. Normenvereinigung

DK 389.6

Nach vorausgegangenen Besprechungen in Paris wurde im Oktober des vergangenen Jahres in London eine neue internationale Organisation für die Normung gegründet. Sie trägt die Bezeichnung «International Organization for Standardization» (ISO) und ist hervorgegangen aus der seit 1926 bestehenden «International Federation of National Standardizing Associations» (ISA), sowie dem während des Krieges unter der Führung der angelsächsischen Staaten gebildeten «United Nations Standards Coordinating Committee» (UNSCC).

Die starke Beteiligung an der Konferenz in London, die vom 14. bis 26. Oktober 1946 stattfand, lässt die grosse Bedeutung erkennen, die in allen Industriestaaten der Normung als Mittel zur wirtschaftlichen Hebung der Produktion und zur Verbesserung der Arbeitsmethoden beigemessen wird. In London waren 25 Staaten aus allen Erdteilen mit über 60 Delegierten anwesend. Als Vertreter der schweizerischen Normung nahmen F. Streiff, Vorsitzender der Normalienkommission des Vereins Schweizerischer Maschinen-Industrieller und W. Kuert, Chef des VSM-Normalienbureau und Sekretär der Schweiz. Normenvereinigung, an den Verhandlungen teil.

Die Arbeit der Konferenz konzentrierte sich hauptsächlich auf die Bereinigung der Statuten und Ausführungsbestimmungen, die an der 1. Generalversammlung vom 24. Oktober unter Vorbehalt der Ratifikation durch die nationalen Normenvereinigungen genehmigt wurden. Ausserdem ist über die Organisation der technischen Arbeiten gesprochen worden, die jedoch nicht abschliessend behandelt werden konnte.

Die ISO bezweckt die Erleichterung der Koordination und Vereinheitlichung von Normen, die von den nationalen Normenvereinigungen herausgegeben werden und sieht einen ständigen Austausch von Informationen über die Normungsarbeiten in den Mitgliederländern vor. Sie stellt ferner Grundsätze zur Unterstützung der Normungsbestrebungen der Mitglieder auf. Die ISO kann zusammenarbeiten mit andern internationalen Organisationen, die sich mit verwandten Aufgaben befassen und kann, sofern kein Mitglied dagegen ist, internationale Normen herausgeben.

Die Mitgliedschaft steht grundsätzlich jeder nationalen Normenorganisation offen, wenn diese die Aufnahmebedingungen erfüllt und bereit ist, die Statuten und Ausführungsbestimmungen anzuerkennen. Von jedem einzelnen Land kann aber nur eine Organisation Mitglied werden, nämlich die, welche am umfassendsten die normenden Stellen des Landes vertritt.

Die oberste Instanz in der ISO ist die Generalversammlung, die aus der Versammlung der Vertreter aller Mitglieder besteht. Sie wird in der Regel alle drei Jahre zusammentreten. Ihre Beschlüsse in technischen Angelegenheiten gelten für die Mitglieder als Empfehlungen, die bei der Aufstellung von nationalen Normen übernommen werden können, aber nicht übernommen werden müssen. Diese Freiheit ist wichtig,

damit nicht der Fall eintreten kann, dass ein Land Festlegungen in sein Normenwerk hineinnehmen muss, die den Bedürfnissen seiner Industrie entgegenstehen.

Die Generalversammlung bestimmt den Präsidenten der Organisation. Als erster Präsident der ISO wurde Howard Coonley, New York, gewählt, Vorsitzender des «Executive Committee of the American Standards Association», der lange Jahre an leitender Stelle in der amerikanischen Röhren- und Fittingsindustrie tätig war. Während des Krieges diente er im Auftrage von Präsident Roosevelt als Berater für die Aufrüstung bei der chinesischen Regierung.

Ausführendes Organ der ISO ist ein Rat, bestehend aus dem Präsidenten und zehn weiteren Mitgliedern, die zusammen elf verschiedene Mitglieder-Länder vertreten. Dieser Rat ist mit weitgehenden Kompetenzen ausgerüstet und die Führung der ISO zwischen den Generalversammlungen ist ihm aufgetragen. Für die ersten fünf Jahre haben China, Frankreich, Grossbritannien, die Sowjetunion und die Vereinigten Staaten von Nordamerika einen permanenten Sitz im Rat. Die übrigen sechs Sitze sind in London wie folgt verteilt worden: Australien, Belgien, Brasilien, Indien, Norwegen und Schweiz. Die Sitze werden gemäss festgelegtem Turnus nach Ablauf der Amtsdauer durch die Generalversammlung neu bestimmt.

Der Rat wählt aus seinen Reihen einen Vizepräsidenten und einen Trésorier. Zum Vizepräsidenten für die erste Amtsperiode wurde Gustave L. Gérard, Belgien, und zum Trésorier F. Streiff, Schweiz, bestimmt. Zur Besorgung der Geschäfte der Organisation ist ein Generalsekretariat eingesetzt, dem ein Generalsekretär vorsteht. Dieser wird vom Rat gewählt und ist ihm unterstellt. Ein Arbeitskomitee, bestehend aus dem Präsidenten, dem Vizepräsidenten und dem Trésorier überwachen im Auftrag des Rates die Tätigkeit des Generalsekretariates. An der Konferenz in London wurde als Sitz der ISO Genf bestimmt. Das Generalsekretariat wird in der nächsten Zeit in Genf eingerichtet, worauf dann die neue internationale Organisation für die Normung in regulärer Weise funktionieren kann.

Als offizielle Sprachen der ISO sind in London nach ausführlichen Diskussionen das Englische, Französische und Russische angenommen worden. Publikationen und Dokumente der ISO mit offiziellem Charakter müssen in allen drei Sprachen abgefasst sein. Korrespondenzen der Mitglieder unter sich können auch in anderen Sprachen geführt werden.

In den Ausführungsbestimmungen ist festgehalten, dass die Arbeiten der früheren internationalen Normenvereinigung, der ISA, in Berücksichtigung gezogen und ihre Publikationen in bezug auf die Uebernahme oder Revision geprüft werden sollen. Das Programm der technischen Arbeiten in der neuen Organisation ist im wesentlichen das der ISA, ergänzt durch eine Anzahl neuer Aufgaben aus Gebieten, denen heute ganz besonderes Interesse zukommt.

Der gegenwärtige Vorschlag sieht 64 technische Komitees vor, von denen sich etwa ein Drittel mit Gegenständen aus der Maschinenindustrie befasst, während die andern zwei Drittel Aufgaben aus den verschiedensten Gebieten betreffen, z. B. Kohlenprodukte, Konservbehälter, Eigenschaften und Klassierung der Hölzer, Kautschuk, Flussschiffahrt, Luftfahrt, landwirtschaftliche Produkte, Textilindustrie, Bauwesen, Kanalisationsrohre, Photographie, Kinematographie usw.

Für die Zuteilung der technischen Sekretariate an die nationalen Normenausschüsse und für die Dringlichkeitsliste der in Angriff zu nehmenden Arbeiten liegen Vorschläge vor, die noch bereinigt werden müssen.

\*

Aus der Ueberzeugung heraus, dass für die schweizerische Industrie und Wirtschaft eine aktive Teilnahme an den internationalen Normungsbestrebungen von grosser Bedeutung ist, haben sowohl die Normalienkommission des Vereins Schweizerischer Maschinenindustrieller, wie auch die Schweizerische Normenvereinigung an ihren Januarsitzungen beschlossen, der ISO beizutreten und den vorliegenden Statuten zuzustimmen. Die Normenorganisation eines Landes, das wie die Schweiz sehr stark auf den Export angewiesen ist, muss den Kontakt mit den ausländischen Normenstellen mit allen Mitteln suchen und pflegen. Durch die Mitgliedschaft in der ISO sind diese unerlässlichen Verbindungen hergestellt und wir werden an der Lösung der internationalen Aufgaben mitwirken können.

Ganz besonders erfreulich ist für uns die Bestimmung von Genf als Sitz der neuen Organisation, die Wahl in den ISO-Rat und die Uebertragung des Trésorieramtes. Diese Beschlüsse der Londoner-Konferenz bezeugen die Wertschätzung, die unserem Land und im besonderen der schweizerischen Normung in internationalen Kreisen entgegengebracht wird. Sie sollen für die schweizerischen Normungsorgane einen Ansporn sein, bei der Durchführung der ISO-Arbeiten nach besten Kräften mitzuhelfen.

## KORRESPONDENZ

### Zur Aufstellung der Plastik «Wehrwille» in Zürich

Der Vorschlag von W. S. (S. 160) ist wert, überlegt zu werden. Die durch die beiden gelagerten Figuren so stark betonte Axe der Universität geht aus wie das sagenhafte Hornberger Schiessen — sie ruft eigentlich nach einem «Point de vue» — nur ist misslich, dass die Strasse quer davor durchläuft, und die Gloriastrasse rechts abrutscht. Wahrscheinlich käme das Fragmentarische, um nicht zu sagen: Verpfuschte, der ganzen stadtbaulichen Situation nur noch deutlicher zu Bewusstsein. Vor allem aber: der «Wehrwille» wäre für eine so stark betonte Aufstellung doch nicht ganz das Richtige. Als Ausstellungsplastik an der Landi erfüllte er seinen Zweck vollkommen, im Zwielficht, umschwebt von weihevollen Klängen, war die Figur in erster Linie Stimmungsfaktor, erst in zweiter Linie «Kunstwerk». Wenn also Zürich durchaus eine (etwas veränderte) Dublette der bereits in Schwyz aufgestellten Figur haben will, dann ist der unverbindlichere Platz an der Ecke der Turnhalle sowohl in formaler wie bedeutungsmässiger Hinsicht gerade recht dafür.

Die Idee des Point de vue in der Universitätsaxe wäre vielleicht ausführbar, wenn jenseits der Strasse eine kleine öffentliche Grünfläche aus dem Areal des Kantonsspitals ausgespart würde, sodass die Plastik von der Strasse abgerückt werden könnte — Studien in dieser Richtung würden sich lohnen.

P. M.

## MITTEILUNGEN

**Elektrisches Sprengen von Eisenbeton.** Der Abbruch armerter Betonkonstruktionen bereitet umso grössere Schwierigkeiten, je massiger die Baukörper und je dicker und umfangreicher die eingeschlossenen Armierungen sind. Die übliche Sprengmethode zur Zerstörung solcher Bauwerke kann mit Rücksicht auf die dadurch gefährdete Nachbarschaft oft nicht angewendet werden. Wenn es sich um Hohlkörper, beispielsweise um Bunker handelt, ist der Abbau schon mit gutem Erfolg durch Sprengungen im Innern eingeleitet worden. Die Ladungen müssen dabei so angesetzt werden und bemessen sein, dass der Hohlraum allmählich bis auf eine dünne, äussere Schale vergrössert wird, die dann mit normalen Abbaugeräten von aussen her niedergelegt werden kann. Um auch massive Eisenbetonkörper für die Umgebung gefahrlos zu beseitigen, wurde ein Verfahren entwickelt, das die sprengende Wirkung der rasch auf hohe Temperatur erhitzten Armierungen unter Verwendung elektrischer Energie ausnützt. Zunächst sind zur Abklärung einiger grundsätzlicher Fragen Vorversuche an Modellen armerter Betonkörper, beschrieben in «Hoch- und Tiefbau» vom 1. Dezember 1945, vorgenommen worden. Das in kürzester Zeit vollzogene Erhitzen der Eisenstäbe auf Rotglut wurde dadurch erreicht, dass an deren freien Enden ein Stromkreis angeschlossen wurde, so dass sich nach weniger als einer Minute nach Einschaltung eines kräftigen Stromes geringer Spannung die Querdehnung des Eisens genügend intensiv auswirkte, um die Festigkeit des Betons zu überwinden und in diesem Risse zu erzeugen. Die Haftung zwischen Rundstahl und Beton war vollkommen aufgehoben und der Probekörper zerfiel in vier zusammenhängende Stücke. Dieser Effekt konnte gerade bei Beton erstklassiger Qualität und bei nicht verankerten Armierungen von nur 7 mm Durchmesser beobachtet werden. Die wiedergewonnenen Eisenstäbe waren fast blank und ohne Walzhaut. Zur Erzeugung des erforderlichen Stromes können Schweissgeneratoren, Schweiss- und Auftaumatoren oder elektrische Nietenwärmer verwendet werden. Da die Abmessungen des zu sprengenden Bauteiles, die Beschaffenheit des Betons sowie die Durchmesser und die Lage der Armierungen die Sprengwirkung massgebend beeinflussen, ist nach den bis-

herigen praktischen Erfahrungen zu empfehlen, im Einzelfalle Vorversuche durchzuführen. Es ist einleuchtend, dass das Verfahren besonders dann Erfolg hat, wenn die Armierungen nicht zu tief im Beton liegen und nicht zu dünn sind, wenn die Eisen zum grössten Teil nur in zwei Ebenen verlaufen und wenn der Elastizitätsmodul des Betons verhältnismässig hoch ist. Falls die Sprengwirkung ungenügend ist, werden die Eisen immerhin stark vom Beton gelöst, wodurch der Abbau des zu entfernenden Baukörpers mit pneumatischen Hämmern erleichtert wird.

**Mechanisierte Parkplätze für Motorfahrzeuge.** Das Freihalten genügend grosser Parkflächen bereitet in grossen Städten oft erhebliche Schwierigkeiten. Man sucht daher die Parkfläche möglichst gut auszunützen, also die Wagen in dicht nebeneinander liegenden Reihen eng aufgeschlossen hintereinander zu stellen. Um dabei aber jeden einzelnen Wagen rasch aus dem geschlossenen Parkblock herausnehmen zu können, sind besondere mechanische Vorrichtungen nötig. Die «Building, Engineering and Mechanics, Ltd.» in London hat eine solche Vorrichtung bei «Fraser and Chalmers Engineering Works» in Erith einbauen lassen, die von Ing. M. Auger entwickelt wurde und in «The Engineer» vom 31. Jan. 1947 näher beschrieben ist. Das Prinzip ist auf Bild 1 dargestellt. Darnach werden die Wagen in Reihen von zehn Einheiten dicht nebeneinander geparkt. Jede Reihe ist von einem zentralen Fahrweg aus zugänglich. Je zwei Reihen bilden eine Einheit; eine solche ist in Bild 1 durch die Nummern 1 bis 20 bezeichnet. Jede Nummer bedeutet ein Parkfeld für einen Wagen. Die Reihen werden durch die neu ankommenden Wagen von hinten nach vorn aufgefüllt; Feld 1 bleibt stets leer. Damit nun jeder beliebige Wagen aus einer ganz oder teilweise gefüllten Parkeinheit herausgenommen werden kann,

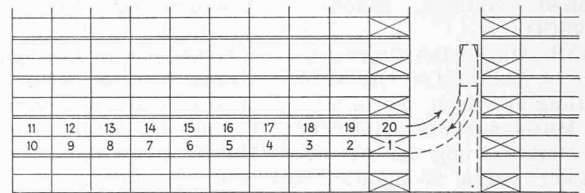


Bild 1. Schema eines mechanischen Autoparks

sind die Felder wie folgt verschiebbar: Zuerst bewegt sich Feld 20 nach dem leer stehenden Feld 1, dann rücken die Felder 11 bis 19 um eine Feldlänge nach vorn, nun verschiebt sich 10 nach dem leer stehenden Feld 11 und schliesslich bewegt sich die Reihe 1 bis 9 um eine Feldlänge nach hinten. Diese ganze Operation dauert 40 s. Solche Verschiebungen folgen sich nun, bis der gewünschte Wagen die Stelle des ursprünglichen Feldes 20 eingenommen hat, von wo er in den Fahrweg hinaus fahren kann. Im ungünstigsten Fall dauert das Freimachen eines Wagens rd. 6 min. Die Parkeinheiten werden in drei Grössen für kleine, mittlere und grosse Wagen erstellt. Diese Abstufung ermöglicht beste Raumaussnützung. Die Steuerung der Bewegungen aller Parkeinheiten eines Parkplatzes erfolgt von einem zentralen Kommandoposten aus. Solche Plätze können unterirdisch, oder in den Stockwerken eines Parkgebäudes angeordnet werden.

**John Brown-Escher Wyss Gasturbine an der Shipwrights Exhibition in London.** Eines der interessantesten Objekte dieser Ausstellung, die anfangs Februar 1947 in den «Royal Horticultural Society Halls» in London stattfand, bildete das Modell einer 6000 PS-Schiffs-Turbinenanlage, die nach dem von Escher Wyss A.-G. in Zürich entwickelten Prinzip des geschlossenen Kreislaufs arbeitet. Die englische Firma John Brown & Co. Ltd., Clydebank, die das Modell ausstellte, hat neulich mit Escher Wyss einen Lizenzvertrag abgeschlossen zum alleinigen Bau und Vertrieb solcher Anlagen in England und im ganzen britischen Weltreich. Nach Mitteilungen englischer Fachzeitschriften («The Marine Engineer», Febr. 1947; «The Shipping World» vom 5. März 1947; «The Motor Ship» vom März 1947) soll diese Firma eine Turbinenabteilung organisiert haben, die bereits einige grosse Einheiten für Grundlast-Kraftanlagen bearbeitet. Vor allem sollen Schiffsanlagen mit Leistungen pro Propeller bis 50000 PS gebaut werden. John Brown ist eine der bedeutendsten Schiffbau-firmen; sie hat u. a. die bekannten Passagierschiffe «Queen