

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 65 (1947)
Heft: 42

Artikel: Nationalratswahlen vom 15./16. Oktober 1947
Autor: Redaktion
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-55968>

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: 15.05.2025

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

Der Wiederaufbau Griechenlands, wie ihn die amerikanischen Behörden planen, ist in «Engineering News-Record» vom 31. Juli kurz beschrieben. Der Kredit für Bauarbeiten beträgt 48 Mio Dollars und betrifft hauptsächlich Eisenbahnen, Häfen, Strassen und Wohnbauten. Die Verträge mit amerikanischen Unternehmer-Firmen wurden diesen Sommer abgeschlossen. Der behördliche technische Stab befindet sich bereits in Griechenland.

Eidg. Technische Hochschule. Die Graphische Sammlung zeigt bis am 11. Januar 1948 eine Ausstellung «Meisterholzschnitte des 15. und 16. Jahrhunderts», die heute mit einem Vortrag von Konservator Dr. Erwin Gradmann eröffnet wird.

Das mangelnde Interesse der Techniker an Politik wird in «Civil Engineering» vom August lebhaft beklagt und unter anderem aufgeführt, dass im amerikanischen Kongress mit 531 Mitgliedern wohl 303 Juristen, aber nur 3 Ingenieure sitzen.

Nationalratswahlen vom 15./16. Oktober 1947

Unser Landesparlament sollte eine Vertretung des Volkes durch starke, verantwortungsbewusste Persönlichkeiten sein. Leider wird dieser Grundsatz durch das Proportionalwahlverfahren beeinträchtigt, indem der Bürger in erster Linie seine Wahl zwischen den Parteilisten trifft. Immerhin lässt die Möglichkeit des Kumulierens innerhalb der eigenen Parteiliste noch eine gewisse Freiheit in der Bevorzugung bestimmter Männer; ja sogar wenn der Wähler zu diesem Zweck vom Recht des Panaschierens Gebrauch macht, hilft er nur einem gut demokratischen Gedanken zum Durchbruch. In diesem Zusammenhang rufen wir wiederum auf zu gebührender Berücksichtigung von Männern der Technik. Die klare Erfassung technischer Probleme ist heutzutage in viel weiteren Bereichen massgebende Grundlage für politische Entscheidungen, als in der Vergangenheit; als Beispiel genüge ein Hinweis auf die Frage der Energieversorgung oder der Landesplanung. Daher sollten in unsern Parlamenten die Techniker neben den Juristen und Wirtschaftsleuten stärker vertreten sein. Es ist zum Wohl des Landes dringend nötig, beim Aufstellen des Wahlzettels dies zu berücksichtigen!

Die Redaktion

Für den Textteil verantwortliche Redaktion:

Dipl. Ing. W. JEGHER, Dipl. Masch.-Ing. A. OSTERTAG
Zürich, Dianastr. 5. Tel. 23 45 07

MITTEILUNGEN DER VEREINE

S.I.A. Sektion Bern

Vortragsabend vom 12. September 1947

Die Sektion Bern des S.I.A. hatte die Ehre, zur Eröffnung der Vortrags-Tätigkeit dieses Wintersemesters Dr. O. H. Ammann zu begrüssen, der aus seinen reichen Erfahrungen als Chefingenieur über

die Organisation und die Tätigkeit der Hafenbehörde von New York

sprach. Es ist nicht nötig, den berühmten Ingenieur und Brückenbauer Ammann näher vorzustellen, von dem besonders die George-Washington-Brücke über den Hudson in New York eines der grössten, kühnsten und schönsten Bauwerke über die ganze Welt bekannt ist. Der Referent legte in seiner bescheidenen Art, aber mit erstaunlicher Frische und mit klaren, einfachen Worten in deutscher Sprache dar, was die New Yorker Hafenbehörde ist, welches ihre Aufgaben sind und wie sie sich ihrer entledigt. Die «Hafenbehörde» erstreckt ihre Tätigkeit praktisch auf alle grossen Transport-Probleme in dem ausgedehnten Gebiet der Metropole New York. Sie befasst sich mit Baufragen für die Seeschifffahrt, wobei die Angabe, dass die Hafenanlagen eine Strecke von 1000 km umfassen, einen Begriff von der Ausdehnung zu geben vermögen. Andere Aufgaben stellt die Binnen-Schifffahrt, wobei nur an die Bedeutung des Erie-Canals und seiner Verzweigungen erinnert sei, die New York mit den grossen Seen, mit Canada und dem System des St. Lorenz-Stromes verbinden. Weiter fallen in ihr Tätigkeitsgebiet Transporte und Umschlagfragen der verschiedenen Bahn-Gesellschaften, die von New York nach allen Teilen des Kontinentes ausstrahlen, ferner die immerzu wachsende Strassenverkehr und schliesslich auch die New Yorker Flugplätze.

Die Aufgabe der Behörde ist die Entwicklung und Förderung des Hafens von New York im weitesten Sinne. Sie ist eine Zweck-Organisation zum Studium und zur Koordination der grossen Verkehrsfragen auf weite Sicht. Sie führt Studien durch, sie berät Behörden und private Unternehmungen, sie

arbeitet Projekte aus zur Lösung der grossen Probleme und führt sie teilweise selber aus, wie grosse Strassentunnels oder weitgespannte Brücken über die vielen Wasserarme, die einerseits New York Leben spenden und es andererseits in einzelne Stücke unterteilen. Sie plant Umschlagstellen zwischen den Eisenbahnen und Autobussen und sie führt den laufenden Betrieb einer Reihe dieser grossen Bauwerke.

Die «Port of New York Authority» ist eine Schöpfung der beiden Staaten New York und New Jersey und wird als eine halbstaatliche Institution ehrenamtlich von zwölf Kommissären geleitet, die von den Staats-Gouverneuren aus bedeutenden Persönlichkeiten der Wirtschaft gewählt werden. Die Organisation erhält keine Subventionen, sondern ist ausschliesslich auf den Ertrag ihrer Verkehrsbauten angewiesen. Die Bauwerke werden grundsätzlich nicht von den Steuerzahlern getragen, sondern von den Benützern. Die Tunnels und Brücken z. B. werden durch die Erhebung von Abgaben von den durchfahrenden Autos finanziert. Auf diese Weise bringt man es fertig, öffentliche Werke grössten Ausmasses in Angriff zu nehmen und erfolgreich durchzuführen, ohne die Staatskasse in Anspruch zu nehmen. Voraussetzung ist, dass sie von vornherein unter dem Gesichtspunkt selbsttragender Wirtschaftlichkeit geplant werden.

A. v. Salis

Vereinsversammlung vom 3. Oktober 1947

Nach Orientierung über die bevorstehenden Vorträge und Exkursionen vor etwa 100 Mitgliedern und Gästen erteilte der Vorsitzende Arch. H. Daxelhofer das Wort dem Präsidenten der Titelschutzkommission des S. I. A., Dipl. Ing. Hans Härry, zu einem Bericht über die

Titelschutzfrage

Die Delegiertenversammlung des S. I. A. vom 30. August 1947 in Davos wurde bereits mündlich und schriftlich durch den Referenten orientiert über die Ergebnisse der letzten Verhandlungen der Titelschutzkommission des S. I. A. mit den andern Verbänden der Angehörigen der technischen und baukünstlerischen Berufe. Beschlüsse wurden keine gefasst; das Centralcomité wollte damals die Delegierten nur orientieren und ihnen zunächst die notwendige Zeit einräumen für die gründliche Prüfung des vorgeschlagenen Entwurfes für die Ordnung des Titelschutzes, in der Meinung, ihnen anlässlich einer ausserordentlichen Herbst-Delegiertenversammlung Gelegenheit zur Aussprache und Beschlussfassung zu geben.

Trotzdem die Stellungnahme zur Titelschutzfrage wie gesagt in der Zuständigkeit der Delegiertenversammlung des S. I. A. liegt, war der Vorstand gut beraten und es zeugte aus von demokratischem Sinn, dass er dieses ausserordentlich wichtige Geschäft des Gesamtvereins in einer eigens dazu einberufenen Sektionsversammlung zur Diskussion stellte. Diese Diskussion im Anschluss an das lückenlose und klare Orientierungsreferat von Kollege Härry wurde denn auch sehr rege, wobei einige interessante Wenn und Aber zur vorgeschlagenen Ordnung zur Sprache kamen. Es würde zu weit führen, hier auf die einzelnen von Vorstands- und Vereinsmitgliedern aufgeworfenen Fragen und die souveräne Beantwortung derselben, bzw. Zerstreung der geäusserten Bedenken, durch den von CC-Mitglied Eichenberger unterstützten Referenten zurückzukommen. In der Diskussion kam zum Ausdruck, dass die Bedenken die mannigfachen Vorteile der gezeigten Ordnung bei weitem nicht aufzuwiegen vermögen. Direktor K. Schneider teilte mit, dass der Ausschuss der G. E. P. vom Präsidenten der G. E. P. ebenfalls in positivem Sinne über die vorliegenden Ordnungsentwürfe orientiert wurde.

Herr A. Schwander, Chef der Sektion für berufliche Ausbildung beim Bundesamt für Industrie, Gewerbe und Arbeit, beglückwünschte alle diejenigen, die an der vorliegenden Lösung der Titelschutzfrage Anteil genommen haben, namentlich deshalb, weil der heute vorliegende Entwurf für die Ordnung des Titelschutzes nicht auf dem Staat, sondern auf einer von Idealismus getragenen Gesinnung beruht, von der zu erwarten ist, dass ihr der Erfolg zum Wohle des Landes beschieden sein werde.

Diese vom Referenten als ausserordentlich wertvoll bezeichneten Äusserungen wurden vom Präsidenten noch besonders verdankt, worauf er nach mehrstündiger Diskussion das Ergebnis der Aussprache in die folgenden, von der Versammlung einstimmig gutgeheissenen Worte fasste:

«Die Mitgliederversammlung der Sektion Bern des S. I. A. vom 3. Oktober 1947 hat nach einem erläuternden Referat die von einigen Berufsverbänden vorbereitete Ordnung für die höheren technischen Berufe diskutiert. Sie sieht im Ordnungsentwurf grundsätzlich eine geeignete Basis für eine zeitgemässe Lösung der Titelschutzfrage und empfiehlt die Verwirklichung der Ordnung.»

Hierauf schloss der Präsident mit nochmaligem Dank an alle Diskussionsredner und besonders an den in der Titelschutzfrage unermüdlich und hervorragend tätigen Referenten die Sitzung um 23.25 Uhr.

W. Schmid