

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **65 (1947)**

Heft 42

PDF erstellt am: **20.05.2024**

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.

1800 km einspurig; die Prozentziffer der ersteren ist also innert vierzig Jahren um das Doppelte, von 19 auf jetzt 38 % gestiegen.

Leider hat sich herausgestellt, dass die Kosten des nachträglichen doppelspurigen Ausbaues ganz ungewöhnlich hohe gewesen sind. Ein gleichzeitiger oder baldiger Ausbau wäre wohl billiger zu stehen gekommen, er hätte das Baukapital vielleicht erhöht, den Betrieb aber erleichtert und spätere sehr kostspielige Umbauten vermieden. Auf einzelnen Strecken ist der Bau der zweiten Spur sogar wesentlich teurer gewesen als der ursprüngliche Neubau der ersten Spur! (Brunnen-Flüelen, Basler Verbindungsbahn.) Dass die SBB in ihren Bemühungen trotzdem nie nachgelassen haben, ist umso höher anzuschlagen.

Schliesslich sei noch der gegenteilige Fall registriert: die nachträgliche Aufhebung einer bereits jahrelang bestehenden Doppelspur. Die 1877 eröffnete 6 km lange Linie Otelfingen-Wettingen ist fast fünf Jahre hindurch zweispurig betrieben, dann aber nach dem Zusammenbruch der Nationalbahn auf eine Spur beschränkt worden. Im Jahr 1938 haben die SBB das zweite Gleis auf der alten Hauensteinlinie abgebrochen. Ueber die Zweckmässigkeit einer solchen Massnahme gehen die Ansichten auseinander. Sicher ist jedenfalls, dass in finanzieller Hinsicht eine «Rentabilität» sich erst nach Jahren einstellen kann, wenn das in doppelter Arbeitsleistung verausgabte Kapital amortisiert sein wird.

Wir haben uns im Vorstehenden auf die SBB beschränkt, weil Doppelspuren ausserhalb des Staatsbahnnetzes eine grosse Seltenheit sind. Das kommt vor allem daher, dass die Privatbahnen heute im allgemeinen nur Nebenstrecken zu betreiben haben. Ausnahmen bestätigen die Regel (BLS).

2. Betrieb der Doppelspuren in der Schweiz

In einer kleinen Studie «Warum wird in der Schweiz links gefahren?» untersucht Bibliothekar Ernst Mathys im «SBB-Nachrichtenblatt» vom Dezember 1940 diese Frage, um festzustellen, dass das Linksfahren in der Schweiz von England übernommen worden ist. Wie freilich das Heimatland der Eisenbahnen zum Linksfahren gekommen ist, kann heute mit Bestimmtheit niemand mehr sagen. Wir möchten glauben, dass man in England die Strassenordnung auf die Eisenbahn übertragen hat, da auf der Strasse in England schon damals links gefahren wurde. Das Linksfahren ist in der Mehrzahl der Eisenbahnländer üblich. Doch hat es öfters Wechsel gegeben, und einige Länder (z. B. Oesterreich) sind von der einen zur andern Betriebsweise übergegangen. Um die Jahrhundertwende entspannen sich darüber auch in der Schweiz langwierige Debatten, als einzelne Fachleute und Organisationen für das Rechtsfahren eintraten, und die SBB stellten daraufhin einen genauen Plan mit Kostenanschlag (2,5 Millionen Franken) des Uebergangs zum Rechtsfahren auf. Doch schuf die damals beginnende Elektrifikation eine andere Situation, indem der Haupteinwand gegen das Linksfahren — schlechte Uebersicht der Linie vom rechts befindlichen Führerstand der Dampflokomotive aus — damit weggefallen war.

Und doch kann auch hierüber der Historiker dem Eisenbahner eine interessante Geschichte erzählen. Auf der alten Hauensteinlinie ist von 1857 an rechts gefahren worden! Bekanntlich schiebt sich die alte Hauensteinlinie oberhalb Sissach eng an die östliche Berglehne des schmalen Homburger Tales an. Da man nun eine Talfahrt auf dem äusseren Gleis dem steilen Hang entlang für zu gefährlich hielt und das auf der Bergseite gelegene Gleis grössere Sicherheit versprach, wurde das Rechtsfahren allgemein dekretiert. Und dabei ist es fast vierzig Jahre lang auf dieser Strecke geblieben; erst im Jahr 1895 schloss sich die SCB hier dem von der NOB begründeten Linksfahren an (vgl. C. Barbey, Les locomotives suisses, Genève 1896, Seite 6). Seither wird auf den Schweizer Bahnen generell links gefahren.

Eine Sonderstellung nimmt die im Kanton Schaffhausen gelegene, 1863 eröffnete zweispurige Teilstrecke Beringen-Schaffhausen der badischen Staatsbahnlinie Basel-Waldshut-Schaffhausen-Konstanz ein. Sie wurde als einziges Teilstück der 144 km langen Linie alsbald (1865) zweigleisig ausgebaut, weil auf dieser knapp 7 km langen Teilstrecke «wegen der starken Steigung der Bahn immer eine Vorspannmaschine mitgenommen und dann wieder zurückgeführt werden muss», wie es in den Erläuterungen zum Baubudget hiess. Entsprechend den damaligen Fahrdienstvorschriften der badischen

Staatsbahn wurde links gefahren. Als die Verwaltung dann 1888 — wohl unter preussischem Druck — zum Rechtsfahren übergang, nahm sie die beiden Strecken Beringen-Schaffhausen und Singen-Radolfzell (seit 1875 doppelspurig) von der neuen Anordnung ausdrücklich aus und belies es hier beim Linksfahren. Es ist heute, nach fast sechzig Jahren, schlechterdings unmöglich, den Gründen für diese Ausnahmestellung nachzugehen, und ebenso leider unmöglich, den Termin ihrer späteren Korrektur ausfindig zu machen. Der Uebergang zum Rechtsfahren auf der Strecke Beringen-Schaffhausen dürfte spätestens um die Jahrhundertwende erfolgt sein. Als dann im Jahre 1907 die anschliessende, rd. 20 km lange Strecke Schaffhausen-Singen zweispurig ausgebaut wurde, war das Rechtsfahren hier eine platte Selbstverständlichkeit. Seither ist also die zweispurige Strecke Beringen-Schaffhausen-Thayngen-Singen die einzige Eisenbahn in der Schweiz, auf der rechts gefahren wird.

NEKROLOGE

† **Julius Bühler**, Architekt, geboren am 27. März 1887 in Töss bei Winterthur, ist am 11. September 1947 in Winterthur gestorben. Seine Studien hatte er in Paris genossen, wo er sich hauptsächlich künstlerischen Aufgaben zuwandte. Nach Ergänzung seiner Kenntnisse an deutschen technischen Hochschulen übernahm er in Berlin ein Architekturbureau, das ihm erlaubte, bedeutende Fabrikbauten und Geschäftshäuser auszuführen, z. T. gemeinsam mit seinem Freund Arch. O. R. Salvemberg. 1932 kehrte Bühler in seine Vaterstadt zurück, um hier seine reiche, im Ausland erworbene Erfahrung mit Erfolg anzuwenden. Er hat in Winterthur und Umgebung, sowie im Rheintal eine Anzahl von Hochbauten projektiert und ausgeführt, die alle den Stempel der Zweckmässigkeit und des sorgfältigen Studiums tragen. Besonders sei erwähnt: der Wiederaufbau des vor zehn Jahren abgebrannten Stadt-Theaters und Casinogebäudes als Gemeinschaftsausführung mit einem andern Architekten, dann die Renovation der Hauptpost Winterthur und das Projekt für den Umbau des Hauptbahnhofes dieser Stadt.

Th. Güdel

† **Otto Ziegler**, Ingenieur S. I. A. in Basel, geboren am 13. Juli 1880, ist am 10. Oktober gestorben.

WETTBEWERBE

Bemalung des Erdgeschoss-Saales im Muraltengut in Zürich. Teilnahmeberechtigt sind im Kanton Zürich verbürgerte oder seit mindestens dem 1. Juni 1946 niedergelassene, sowie sechs eingeladene Künstler. Einzureichen ist ein Gesamtentwurf und ein Teilstück in Ausführungsgrösse von rd. 2 m². Ablieferungstermin 31. Mai 1948. Für drei bis vier Preise und allfällige Ankäufe stehen 9000 Fr. zur Verfügung. Fachleute im Preisgericht: Stadtrat H. Oetiker, Stadtbaumeister A. H. Steiner, die Kunstmaler P. Bodmer, W. Clénin, E. Morgenthaler und F. Pauli. Die Unterlagen können gegen 10 Fr. Hinterlage bezogen werden auf der Kanzlei des Städtischen Hochbauamtes.

MITTEILUNGEN

Die erste Schiffsgasturbine in England. Ende August 1947 sind in Portsmouth mit dem Drei-Schrauben-Kanonboot M. G. B. 2009 der englischen Marine Versuchsfahrten mit Gasturbinenantrieb durchgeführt worden, über die in «The Engineer» vom 5., 12. und 19. Sept., sowie in «Engineering» vom 19. Sept. ausführlich berichtet wird. Das genannte Boot wurde ursprünglich mit drei Packard-Dieselmotoren von je 1250 PS über Reduktionsgetriebe angetrieben. Der mittlere Motor ist nun durch eine Gasturbine von Metropolitan-Vickers von 2500 PS ersetzt worden, die nur bei forcierter Fahrt eingesetzt werden soll. Das einfache offene Arbeitsverfahren ohne Wärmeaustauscher und mit kleinem Druckverhältnis (von 1:3,6) ergibt hohe Leistung und rasche Belastungsfähigkeit bei kleinem Gewicht und geringem Raumbedarf. Bei dem nur kurzzeitigen Betrieb kann der sich hierbei einstellende hohe Treibstoffverbrauch in Kauf genommen werden. Der Maschinensatz besteht aus einem neunstufigen Achsialkompressor, dessen Rotor, Schaufeln und Gehäuse aus einer Aluminiumlegierung hergestellt sind und der von einer zweistufigen H.-D.-Gasturbine angetrieben wird, während die unmittelbar anschliessende vierstufige N.-D.-Gasturbine über

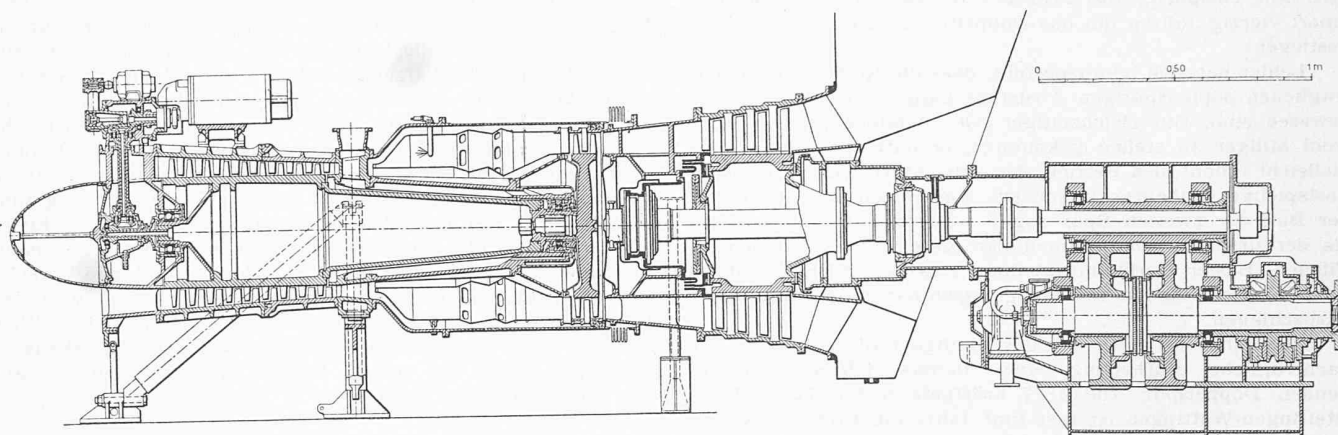


Bild 1. Gasturbine der «Metropolitan-Vickers Electrical Co. Ltd.», Manchester, für den Antrieb eines Kanonenbootes der englischen Marine. — Masstab 1:27

ein Reduktionsgetriebe auf die Propellerwelle wirkt. Die Scheibe der H.-D.-Turbine besteht aus Molybdän-Vanadiumstahl und ist beidseitig von Kühlluft umspült, die der letzten Kompressorstufe entnommen wird; ihre Schaufeln sind aus «Nimonic 80»-Legierung hergestellt. Die verhältnismässig lange Verbrennungskammer wird aus zwei konzentrischen Zylindermänteln aus dünnem «Immaculate 5»-Stainless-Stahl gebildet, dessen Wärmeausdehnungszahl angenähert gleich derjenigen der Aluminiumlegierung ist, die für den Rotor verwendet wurde. Von der verdichteten Luft tritt ein kleinerer Teil durch Löcher im vordern Ende der Verbrennungskammer ein, während der Hauptteil die Kammer allseitig umspült, um sich erst im hintern Teil mit den Verbrennungsgasen zu mischen.

Die Trommel der N.-D.-Turbine sitzt auf einer von zwei Kugellagern getragenen Welle und ist auf dieser am hintern austrittseitigen Ende starr befestigt, während am vordern Ende in achsialer Richtung bewegliche Scheiben Unterschiede in den Wärmedehnungen von Trommel und Welle ausgleichen. Das hintere Lager dient als Spurlager; es ist kugelig abgestützt, so dass es sich Wellenneigungen anpassen kann. Das vordere Lager ist achsial verschiebbar. Das Trommelinnere und die Lager erhalten Kühlluft aus der fünften Kompressorstufe. Alle vier Lager arbeiten mit Dunstschmierung, indem eine kleine achtstellige Kolbenpumpe das Schmieröl in den Kühlluftstrom einspritzt.

Das Reduktionsgetriebe, das die Drehzahl im Verhältnis 3:1 verringert, ist mit einer sinnvollen, selbsttätig wirkenden Vorrichtung versehen, die von der Hydraulic Coupling and Engineering Co. Ltd. entwickelt wurde und ein freies Rotieren des mittleren Propellers bei abgeschalteter Gasturbine erlaubt.

Zum Anlassen dient ein kleiner Gleichstrommotor (24 V), der über eine vertikale Zwischenwelle den Kompressorrotor auf 800 bis 1000 U/min beschleunigt. Alsdann öffnet ein Magnetventil den Brennstoffzutritt zu den Brennern, die elektrisch gezündet werden. Unter weiterer Starthilfe durch den Anwurfmotor erreicht der Kompressor 2000 U/min, worauf der Motor abschaltet und nun die H.-D.-Turbine allein das Aggregat auf die Leerlaufdrehzahl von 3000 U/min bringt. Dieser ganze Anlaufvorgang dauert nur 45 s. Unmittelbar anschliessend kann durch weiteres Öffnen des Brennstoff-Regelventils die N.-D.-Turbine Leistung an die Propellerwelle abgeben. Die Sicherheitsregler, die bei Ansprechen die Brennstoffzufuhr abschneiden, begrenzen die Drehzahlen auf etwa 7400 U/min des Kompressors und 1200 U/min der N.-D.-Turbine.

Der ganze Maschinensatz einschliesslich Reduktionsgetriebe kam im April 1946 auf den Prüfstand, wo mit einem «Heenan and Froud»-Dynamometer eingehende Leistungs- und Verbrauchsmessungen bei verschiedensten Belastungen vorgenommen wurden. Bemerkenswert war dabei der ruhige vibrationsfreie Lauf. Bei einer Turbinendrehzahl von 1087 U/min und einer Kompressordrehzahl von 7220 U/min,

wurden eine Leistung von 2550 PS und ein spezifischer Oelverbrauch von 480 gr/PSch (gegen etwa 170 gr/PSch eines Dieselmotors) gemessen; bei Halblast steigt dieser Verbrauch auf etwa 650 gr/PSch. Betriebsdiagramme lassen erkennen, dass bei Vollast der Druck im Kompressor von 1 auf 3,6 ata ansteigt, bei Eintritt H.-D.-Turbine 3,45 ata und bei Eintritt N.-D.-Turbine 1,6 ata beträgt. Die Gastemperatur vor der H.-D.-Turbine liegt bei 840 °C, vor der N.-D.-Turbine bei 670 °C, nach ihr bei 580 °C.

Beim Einbau der Gasturbine in das hierfür bestimmte Boot von 100 t Wasserverdrängung mussten besondere strömungstechnisch gut durchgebildete Kanäle für das Zuführen der Verbrennungsluft (rd. 18 m³/s) und das Wegführen der Abgase gebaut werden. Im Zuleitungsrohr wurde eine höchste Luftgeschwindigkeit von 48 m/s zugelassen, was einen Druckhöhenverlust von 76 mm W. S. ergab. Das Gewicht der Turbine allein beträgt 1680 kg, das des Getriebes 1180 kg und das des ganzen Maschinensatzes 3470 kg oder 1,38 kg/PSch. Dieses Leistungsgewicht, das jenes der Dieselmotoren etwas unterschreitet, könnte offenbar durch ein leichteres Getriebe wesentlich verringert werden.

Diese erste Versuchsmaschine ist für die Entwicklung der Gasturbine in England bezeichnend: Die Turbine lehnt sich stark an die im Krieg entwickelten Düsentriebwerke von Flugzeugen an und vermeidet im Interesse der Einfachheit jegliche Zutaten, durch die der Wirkungsgrad verbessert werden könnte. Man erachtet offenbar den Übergang vom Flugzeug- zum Schiffsantrieb für forcierte Fahrt als einen genügend grossen Entwicklungsschritt, dessen Erfolg man durch keinerlei «Verbesserungen» gefährden will.

Ein Trainingsflug der Swissair auf den Nordatlantik-Routen. Vom 21. bis 29. August führte die Swissair unter Flugkapitän Franz Zimmermann einen sog. Survey-Flight nach Amerika durch, mit dem Zweck, die Swissair-Besatzungen für die nachfolgenden Flüge auf der Nordatlantik-Route vorzubereiten. Dabei wurden verschiedene Flugrouten befliegen, möglichst viele Ausweichflugplätze angefliegen, das Fliegen auf den sog. Luftstrassen der USA geübt, ebenso die Astro-Navigation und die Funktelephonie. Ferner studierte man die verschiedenen Wetterdienste. Ausgeführt wurde dieser Flug mit der Douglas DC-4 HB-ILO. Die Route führte von Genf nach Shannon (Irland), Prestwick (Schottland), Reykjavik (Island), Goose Bay (Labrador), Stephenville (Neufundland), Moncton (Kanada), Washington (USA), Newark bei New York (USA), Boston (USA), Halifax (Neu Schottland), Sidney (Neu Schottland), Gander (Neufundland), Lagens und Santa Maria (Azoren), und zurück nach Genf. Auf der Etappe Reykjavik-Goose Bay wurde zu Rekognoszierungszwecken auch die Südspitze Grönlands überflogen. Die Distanz auf dem Hinflug bis Washington betrug 8905 km, die in 28 h 35 min effektiver Flugzeit zurückgelegt wurde. Der Rückflug ging über eine Distanz von 7715 km und dauerte 22 h 32 min; mittlere Reisegeschwindigkeit 300 km/h. Verschiedene Flugplätze sind trainingshalber oft mehrmals angefliegen worden. Von den insgesamt 16620 km führten rd. 11000 km über das offene Meer. Die längste Etappe von den Azoren direkt nach Genf mit 2920 km ist in 8 h 26 min, also im Mittel mit 346 km pro h zurückgelegt worden.

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