

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Band: 111/112 (1938)
Heft: 13

Artikel: Standesbewusstsein der Ingenieure?
Autor: Jegher, Werner
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-49921>

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.](#)

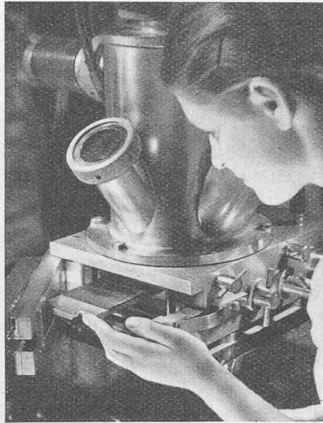
Download PDF: 06.10.2024

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



Abb. 4 (links). Elektronen-Uebermikroskop von Siemens

Abb. 5 (unten). Einschleusen einer photographischen Platte



Standesbewusstsein der Ingenieure?

Zu Gottfried Kellers Zeiten standen die Taten der Stadt Seldwyla zur Diskussion. Heute, wo das Regieren so schwer geworden ist, braucht man sich nicht zu wundern, wenn auch der Kantonsregierung von Seldwyla dann und wann ein Missgeschick passiert. Wir wollen das den Seldwylern nicht verargen, weil wir wissen, dass Irren menschlich ist, aber einfach beschweigen dürfen wir den Fall auch nicht — im Gegenteil, er soll auch in unsern Fachkreisen besprochen werden, denn wir müssen versuchen, für die Zukunft aus ihm eine Nutzenanwendung zu ziehen.

Item, in der Regierung von Seldwyla wurde ein Mann überzählig, weil aus politischen Gründen ein neuer an die Reihe kam — eine Konstellation, mit der jeder Politiker rechnen muss, wenn er sich auf diese verantwortungsvolle Laufbahn begibt. Es ist ja daran auch nichts auffälliges, dass ein Diener der Oeffentlichkeit eben sein Amt quittiert, wenn man seiner aus irgend einem Grund nicht mehr bedarf. Doch in diesem Falle ging es anders zu. Obwohl der Lebensunterhalt des Ueberzähligen gesichert ist, scheint es nötig gewesen zu sein, ihm seinen Verzicht durch eine Kompensation zu erleichtern. Und wo ein Wille, da ist auch ein Weg. Die Seldwyler hatten gerade vor, eine grosse Strasse zu bauen. Nun war zwar unser Mann seines Zeichens nicht Baumeister, aber wenigstens Architekt. Also frisch ans Werk: er erhält den Auftrag, die «Direktion» dieses Strassenbaues zu übernehmen. Bauen ist Bauen, wird man sich gesagt haben¹⁾, und machte mit dem Architekten einen Vertrag, dem das Honorar für Ingenieurarbeiten lt. Tarif des S. I. A. zu Grunde liegt.

Dieses dem Architekten bewilligte Pauschal-Honorar brachte die Mitbürger auf die Beine: sie interpellierten ihre Regierung, und jene unserer Leser, die noch nicht gemerkt haben, dass diese Geschichte von der bernischen *Sustenstrasse* handelt, seien verwiesen auf die Morgenausgabe des «Bund» vom 15. September (Nr. 430), wo anhand genauer Zahlen über die betreffende Grossratsitzung berichtet wird. Hier möchten wir aber von der Honorarfrage und dem eigenartigen Novum der Besetzungsweise eines solchen Bauleiterpostens durch eine Kant. Baudirektion ganz absehen und annehmen, dass Kollege Dr. Bösiger von dem ihm bewilligten recht ansehnlichen Honorar²⁾ guten Gebrauch mache. Auch darüber, ob eine Dreier-Kommission, in der zwei bisherige Unterbene des Bauleiters sitzen, die geeignete Oberinstanz darstelle, darf man — ohne den betr. Kollegen zu nahe zu treten — grundsätzlich Zweifel hegen. Doch soll uns nur eine Frage beschäftigen: Wieso ist es überhaupt möglich, dass heute in der Schweiz ein Architekt mit einer ganz qualifizierten *Ingenieuraufgabe* betraut werden kann, ohne dass aus der Oeffentlichkeit gegen solchen Widersinn energisch Einspruch erhoben wird? —

Es kann nur an uns Ingenieuren selber fehlen. Unser Standesbewusstsein hat noch nicht jene Durchschlagskraft, die ganz

¹⁾ Ob vielleicht jene, denen diese Sache doch Bauchweh macht, sich sagen: «Arzt ist Arzt» und zu einem Veterinär laufen, um am eigenen Leibe eine Rosskur zu erproben?

²⁾ 6,1% von 11,7 Mill. Bausumme (ohne Landerwerb, aber einschliesslich rund 1,9 Mill. Fr. für Strassenbelag) ergibt als Ingenieur-Honorar Fr. 714 242,90. — Im S. I. A. wird die Nichtanwendbarkeit des Ingenieur-Tarifs auf grosse Strassenbauten — weil erfahrungsgemäss zu hoch — gegenwärtig diskutiert.

automatisch die Berner Behörden vor einem solchen Missgriff hätte bewahren müssen. Vergleichen wir ernsthaft diesen Sustenfall mit einem medizinischen, juristischen, architektonischen: wäre es denkbar, dass z. B. das Zürcher Kongressgebäude unter der Oberleitung eines Ingenieurs ausgeführt würde, obwohl er dabei viel wichtiger ist, als der Architekt beim Strassenbau? Oder dass ein bewährter Chirurg Chefarzt einer medizinischen Klinik würde, blos weil er mit den Medizinern unter dem gleichen Dach gearbeitet hat? Ganz ähnlich liegt aber der Fall Bösiger. Wohl hat sich der gewesene Baudirektor die Vertrautheit mit der administrativen Durchführung mancher Strassenbaute aneignen können, aber zur *ingenieurtechnisch massgebenden Oberleitung* einer der grössten Alpenstrassen-Bauten steht denn doch ein Stab ganz anders qualifizierter, zuständiger Fachleute zur Verfügung. Und deren Dienste nicht zu benützen, das ist der Fehler der Bernischen Regierung. Dass *hiegegen* sich in jener Grossrat-Sitzung kein Mann erhoben hat, darin erblicken wir den Mangel an Standesbewusstsein unter den Ingenieuren. Zum Standesbewusstsein gehört auch, und zwar in erster Linie, die Bereitschaft, die *Verantwortung* zu übernehmen für Aufgaben, zu deren Lösung wir kraft unserer Ausbildung berufen sind. Selbstverständlich gehören wir in erster Linie hinter unsern Arbeitstisch, bezw. auf unsere Baustelle, aber dann und wann kann es nötig werden, hervorzutreten und das rechte Wort am rechten Ort zu sagen, selber vor die Haustüre zu treten und nachzusehen, was es gibt, ebenfalls nach Gottfr. Keller.

*

Das Thema «Sustenstrasse» bietet gerade Anlass, ein weiteres Unheil beim Namen zu nennen: Die Kantönlwirtschaft in Strassenfragen. Ja noch kleinlicher: die Wirtshaus-Politik. Man hat vernommen, dass die *Sustenstrasse in Wassen* höchst ungünstig zwischen zwei Häusern in die Gotthardstrasse einmünden soll, obwohl eine bessere, übersichtliche Führung möglich und billiger gewesen wäre. Aehnlich wurde in *Andermatt* eine nördliche Umfahrung des äusserst engen Dorfes vom Kantonsingenieur projektiert, leider umsonst. In beiden Fällen siegte — nach Besichtigung der Oertlichkeiten durch politisch geführte Kommissionen — die Rücksicht auf Wirtshäuser! Der beschämende Zank um die *Wallenseestrasse* ist noch nicht beigelegt. Kurz, es wimmelt von Unzulänglichkeiten in unserem Strassenausbau. Wer wäre berufener als der eidg. *Oberbauinspektor*, hier aus fachlicher Kompetenz zum Rechten zu sehen? Darum müssen wir Ingenieure verlangen, dass seine Stellung so gefestigt wird, dass er auch tatsächliche Entscheidungsbefugnisse hat: der Bund zahlt, also soll er auch befehlen können. Dazu genügt natürlich — vor allem im demokratischen Staat — die *amtliche* Kompetenz nicht, sie muss untermauert sein von unbestreitbarer *beruflicher* Tüchtigkeit, die das Vertrauen der Sachverständigen erwirbt und rechtfertigt. Wichtiger als die amtliche Befugnis ist also der Mann, der das Amt ausübt. Die Stelle des eidgen. Oberbauinspektors soll demnächst ausgeschrieben werden. Glücklicherweise sind verschiedene bestqualifizierte Fachleute vorhanden, aus denen hoffentlich einer hervorgehen wird, der berufliches Können mit wachem Verantwortungsbewusstsein gegenüber der von Fall zu Fall technisch-wirtschaftlich besten Lösung vereinigt.

W. J.

MITTEILUNGEN

Neuere Stromlinien-Lokomotiven. Die französischen Staatsbahnen haben eine ihrer bekanntesten 2' C 1'-Schnellzuglokomotiven samt dem zugehörigen Tender stromlinienförmig verkleidet. Die Verkleidung bedeckt die Räder des Drehgestells bis zur Mittelinie, sowie die Aussenzylinder, lässt jedoch das Triebwerk frei. Der obere Teil umschliesst den Kessel mit allen seinen Aufbauten. Der Absatz zwischen der Kesselverkleidung und dem unteren Teil stellt eine Art von Umlaufblech dar und erleichtert Arbeiten am oberen Teil der Lokomotive. Die Rauchkammer ist durch zwei vordere Klappen, das vordere Ende der Zylinder mit den Stopfbüchsen durch Rolläden zugänglich. Nach sorgfältigen Versuchen hat sich für die Lokomotive mit Tender allein bei einer Geschwindigkeit von 120 km/h ein Leistungsgewinn von 120 PS, bei 150 km/h von 200 PS ergeben. Die Ersparnis an Kohle betrug 1,0 und 1,34 kg/Lokkm. Die Lokomotive ist inzwischen in den regelmässigen Dienst eingeteilt worden.

Fünf ähnliche Lokomotiven hat die London, Midland & Scottish Ry. in Dienst gestellt, die die beschleunigten Schnellzüge zwischen Euston und Glasgow befördern. Die 2' C 1'-Lokomotiven stellen eine Weiterentwicklung der früheren «Princess Royal» Klasse dar. Abgesehen von der neuen, stromlinienförmigen Verkleidung haben sie einen wesentlich leistungsfähigeren Kessel sowie Treibräder und Dampfzylinder von grösserem Durchmesser erhalten.