

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 61/62 (1913)
Heft: 19

Artikel: Standesfragen und Berufsmoral
Autor: C.J.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-30811>

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: 23.02.2026

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

† Hans Herzog.
(Mit Tafel 46.)

Am 28. Oktober d. J. starb in Bern im Alter von 67 Jahren Ingenieur Hans Herzog. Im Laufe des 25. Oktober fühlte sich der sonst so rüstige Mann, der noch am Tage zuvor als technischer Berater der Berner Alpenbahn-Gesellschaft die Arbeiten am Münster-Grenchen-Tunnel besichtigte, unwohl und schon am frühen Morgen des 27. Oktober musste er sich einer Operation unterziehen, die ihm, wenn auch von den tüchtigsten und ihm nahestehenden Aerzten ausgeführt, keine Hilfe mehr bringen konnte.

Hans Herzog wurde geboren am 30. September 1846 in Bern, als Sohn von Professor Dr. C. Herzog. Er besuchte die Kantonsschule in Bern und trat im Jahre 1864 in die Ingenieur-Abteilung der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich ein. Der junge Mann war nicht nur ein tüchtiger Studierender, sondern als richtiger Sohn seines Vaters, auch ein begeisterter Anhänger aller fortschrittlicher Ideen und als solcher wurde er, zusammen mit gleichgesinnten Freunden, Gründer der Sektion Zürich der Studenten-Verbindung Helvetia. Nachdem er im Jahre 1868 das Diplom als Ingenieur erworben, arbeitete er bis 1870 bei der Entsumpfungsdirektion in Bern und bis 1871 auf dem Bureau des travaux publics de la municipalité de Neuchâtel. Von 1871 bis 1874 finden wir ihn als Bauleiter bei der Schweizerischen Baugesellschaft der Jurabahnen in Sonvilier und nachher bis 1877 als Ingenieur-conducteur de travaux auf der Linie Freiburg-Payerne-Yverdon. Im Jahre 1877 gründete er mit J. Brunschwyler ein eigenes Unternehmer-Geschäft für Wasserleitungen, das sich rasch entwickelte und ihm bald den Ruf eines tüchtigen und gewissenhaften Ingenieurs einbrachte. Als wichtigere Arbeiten, die die Firma in der Zeit von 1877 bis 1897 ausführte, seien erwähnt die Wasserversorgungen von Freiburg, Biel, Reconvilier und La Chaux-de-Fonds, Kanalisierungen in Bern und die Wasserleitung von Schwarzenburg nach Bern. Seine beim Bahnbau in den Jahren 1871 bis 1877 gesammelten Erfahrungen und diese ihm liebgewordene Arbeit veranlassten ihn, schon Anfangs der 80er Jahre sich wieder diesem Gebiete zuzuwenden. Gemeinsam mit Ingenieur Pümpin gründete er die Gesellschaft für den Bau von Spezialbahnen und auch hier entfaltete er eine unermüdliche Tätigkeit. Die erste Bahn, die unter seiner Leitung gebaut wurde, war die Bahn von Tavannes nach Tramelan; es folgten die Drahtseilbahn Marzili-Bern, die Frauenfeld-Wyl-Bahn, die Birsig-Bahn, die Drahtseilbahnen Biel-Magglingen und Beatenbucht-Beatenberg, die Adhäsions- und Zahnradbahnen Interlaken-Grindelwald und Lauterbrunnen, die Bahn von Sissach nach Gelterkinden, die Zahnradbahnen auf die Schynige-Platte und über die Wengernalp, die Thunerseebahn und zuletzt die Bahn Bière-Apples-Morges und Apples-L'Isle, die im Jahre 1897 vollendet wurde. Gross war die Arbeit, die die Durchführung all dieser Bauten erforderte; aber der Mann, der sie leistete, ermüdete nie und mit seinem Wissen und Können und seiner eisernen Energie überwand er alle Schwierigkeiten, die sich in den Weg stellten.

Dass solche Fähigkeiten weitern Kreisen nicht verborgen bleiben konnten, ist erklärlich und so kam es, dass er im Jahre 1888 in den Stadtrat und, nachdem er nach Aufgebung seiner Unternehmerge schäfte seine ganze Kraft der Öffentlichkeit widmen konnte, im Jahr 1899 in den Gemeinderat von Bern gewählt wurde, dem er bis zu seinem Tode als Stellvertreter des Baudirektors angehörte. In diesen Aemtern war er hoch angesehen und eine grosse Zahl wichtiger Fragen wurde im Laufe der Jahre auf Grund seiner klaren, sachlichen und überzeugenden Referate zu richtiger Lösung geführt. Das Berner Intelligenzblatt schrieb nach seinem Tode: „Eine gediegene fachliche Bildung, ein reiches praktisches Wissen, eine Erfahrung, der kein Gebiet der Technik fremd war, eine unermüdliche Arbeitskraft — das war das Rüstzeug, mit dem er seine Persönlichkeit in den Dienst der Gemeinde stellte“ und in seinem

Beileidschreiben an die Familie des Verstorbenen gab der Berner Gemeinderat seiner Anerkennung wie folgt Ausdruck: „Seine reichen Kenntnisse, betätigt in der Ausführung so mancher wichtiger Werke und immer noch erweitert durch seine Mitwirkung bei der Lösung schwieriger Probleme, seine Erfahrung, seine Arbeitskraft, sein klares, ruhiges Urteil gaben seinem Wort und Wirken in den städtischen Behörden ein grosses Gewicht. Er war nach seinem Charakter und seiner technischen Bildung ein bedeutender Mann. Er hat neben vielem Andern in der Gemeindeverwaltung, als Mitglied des Gemeinderates, im Bauwesen, in der Aufsichtsbehörde des Elektrizitätswerkes und der Strassenbahnen, als langjähriges Mitglied und Präsident der Knabensekundarschul-Kommission viel geleistet.“

Hans Herzog war nicht nur um seiner fachmännischen Tüchtigkeit willen hochgeachtet; nicht minder geschätzt waren die Rechtlichkeit seiner Gesinnung, die Unabhängigkeit seines Urteils und der Mut, das, was er als richtig erkannt, auch auszusprechen und zu verfechten, selbst wenn es nicht populär war.

So zogen ihn denn auch Kantons- und Bundesbehörden vielfach zu Rate und es wird sein letztes grösseres Gutachten, dasjenige über die Spurfrage der Brienzseebahn, das er im Auftrag des Eidg. Eisenbahndepartements verfasste, sicher zur Abklärung dieser Streitfrage wesentlich beitragen.

Er wurde auch in den Verwaltungsrat verschiedener grösserer Privatunternehmungen, wie der Bernischen Kraftwerke, der Zentralheizungsfabrik Bern und der Gesellschaft Lonza berufen, wo sein Wort überall grosses Gewicht hatte.

Im persönlichen Verkehr (schreibt das bereits erwähnte Bernerblatt) verfügte er über gewinnende Formen, in denen sich weltmännische Gewandtheit mit gemütlicher Bernerart paarten. Dieses Charakterbild muss dahin ergänzt werden, dass er mit seinem Takt, seiner Bescheidenheit, Geradheit und feiner Bildung und nicht zum wenigsten mit seinem goldenen Humor und seiner Liebenswürdigkeit die Herzen Aller, die mit ihm verkehrten, gewann.

Er war auch ein warmer Freund der Jugend und der Armen und Hilfsbedürftigen. Mit ganzer Hingabe widmete er sich während 25 Jahren seinem Amte als Mitglied und Präsident der Knabensekundarschul-Kommission und während 14 Jahren hat er dem Insel-Spital in Bern als Mitglied und seit 1905 als Präsident des Verwaltungsrats-Ausschusses hervorragende Dienste geleistet.

In den Kreisen des S. I. & A.-V. und der G. e. P. war Ingenieur Herzog ein oft und gern gesehener Kollege. Er war aber auch stets dabei, wenn es galt, Stellung zu nehmen in wichtigen fachlichen Fragen, oder bei frohem Feste ein Stück alter Burschenherrlichkeit wieder aufleben zu lassen. Mit Hans Herzog ist ein Mann dahingegangen, der unserem Stand zur Zierde gereichte. Ehre seinem Andenken!

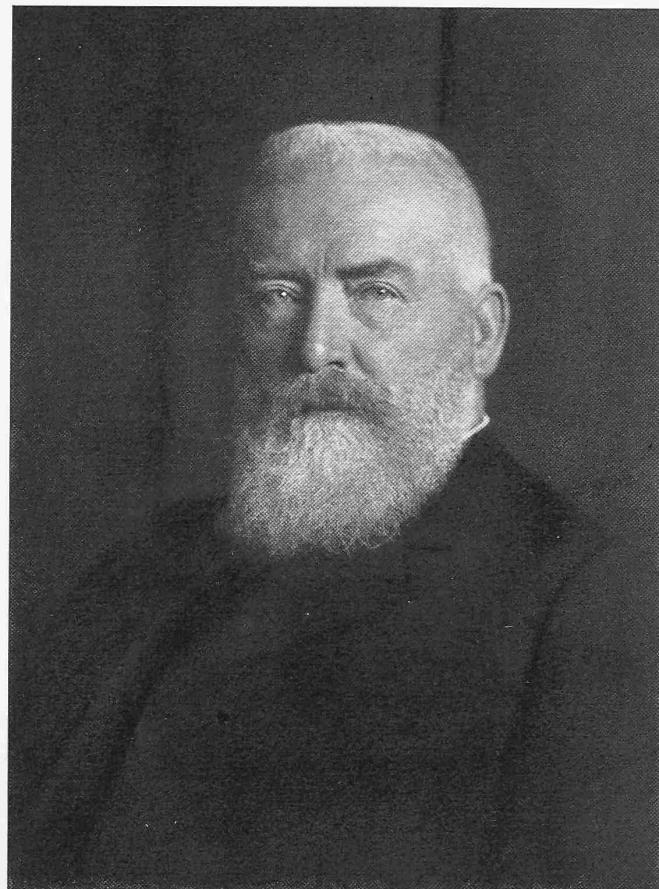
R. W.

Standesfragen und Berufsmoral.

Anlässlich einer Erneuerungswahl des Stadtrates von Aarau wird in einem Artikel der „Neuen Aargauer Zeitung“ vom 25. Oktober d. J. eine Auffassung über das sogenannte Schmiergelder-Unwesen geäußert, die durchaus irrig ist und unsererseits nicht unwidersprochen bleiben darf. Zum Verständnis sei vorausgeschickt, dass der in Vorschlag gebrachte Ingenieur Dr. G. L., wie aus jenem Zeitungsblatt hervorgeht, aus „technischen Kreisen“ bekämpft wird, u. a. weil er sich in einer Schmiergelder-Angelegenheit nicht korrekt benommen habe. Hierüber wird nun in jener Zeitung rechtfertigend ausgeführt:

„Was nun das andere Argument gegen Dr. L. betrifft, so sei festgestellt, dass das Verhalten Dr. L. in der S.-Angelegenheit nicht nur korrekt, sondern auch für die Stadtgemeinde von grossem Nutzen war.“

Es ist in der Geschäftswelt allgemein üblich, den Vermittlern von Aufträgen Gewinnprozente zu bewilligen oder sich ihnen doch auf andere Art erkenntlich zu zeigen. Wenn nun Dr. L. diese Praxis nicht auch befolgt hätte, wie es auch die Unternehmerfirma des



HANS HERZOG

Ingenieur

Geb. 30. Sept. 1846

Gest. 28. Okt. 1913

Seite / page

262 (3)

leer / vide / blank

andern Bauloses getan hat, so hätte S. die Arbeit einem ihm willfährigern Konkurrenten zugewiesen. Solange solche Vereinbarungen dem Arbeitgeber, also in unserm Falle der Stadtgemeinde, nicht zum Nachteil gereichen, ist nichts dagegen einzuwenden" usw.

Zu dieser durchaus schiefen Auffassung ist Folgendes zu sagen: Wir wollen nicht bestreiten, dass in der „Geschäftswelt“ das Geben und Nehmen von Gewinnprozenten vielfach üblich ist (und in vielen Fällen nicht gegen die guten Sitten verstößt), ferner dass es, wie gerade obiger Rechtfertigungsversuch erkennen lässt, auch in Technikerkreisen leider in unzulässiger Weise noch gehabt wird. Aber wir protestieren namens aller rechtlich gesintten Techniker dagegen, dass in unsren Kreisen solches Geschäftsgebaren „allgemein üblich“ sei, als „korrekt“ angesehen werde und dass „nichts dagegen einzuwenden“ sei! Ob in vorliegendem Falle „die Stadtgemeinde grossen Nutzen davon hatte“ oder nicht, diese Utilitätsfrage ist dabei ganz belanglos. Der hierfür massgebende Berufsverband, der „Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Verein“ sagt in § 5 seiner einstimmig genehmigten Statuten¹⁾ über das, was unkorrekt und unerlaubt ist, Folgendes:

„Die Mitglieder des S. I.- & A.-V. wollen die Ehre und das Ansehen ihres Standes sowohl in beruflicher wie in ethischer Beziehung auf hoher Stufe halten und verpflichten sich, in der Ausübung ihres Berufes Gewissenhaftigkeit und Pflichttreue zu beachten und sich jeder Handlung zu enthalten, die nicht korrekt ist. Die Mitglieder haben auch die beruflichen Rechte und die Würde ihrer Kollegen und Untergebenen zu achten. Bei der Abgabe von Gutachten und von Fachurteilen sollen die Mitglieder streng objektiv und ihrer Ueberzeugung gemäss verfahren, selbst da, wo ihre Interessen darunter leiden sollten. Sie verpflichten sich, die Interessen ihrer Auftraggeber oder Dienstherren nach bestem Wissen und Gewissen zu wahren und das Geschäftsgeheimnis da, wo das Interesse derselben in Frage kommt, streng zu beobachten.“

Die Mitglieder verpflichten sich, ausser der Honorierung durch den Auftraggeber oder Dienstherren keinerlei Provision oder sonstige Begünstigungen von Dritten anzunehmen.“

Wenn sich ein Mitglied Handlungen zu schulden kommen lässt, die mit den Grundsätzen des Vereins im Widerspruch stehen, wird es aus dem Verein ausgeschlossen. Ganz ähnlich ist die vom „Bund Schweiz. Architekten“ vertretene Berufsmoral umschrieben. Es ist ohne weiteres klar, dass die Mitglieder, die als Sachwalter Dritter, also als Vertrauenspersonen ihren Beruf ausübend, keinerlei Provisionen annehmen, auch keine anbieten dürfen; das wäre ja nicht nur an sich unlogisch, sondern bedeutete nach Obigem eine Missachtung der beruflichen Würde des Kollegen, den man bestechen möchte.

Diese Definition der Berufsmoral in den Statuten hat doppelten Zweck: Nach innen bildet sie eine straffe Richtschnur für Alle, die als Ingenieure oder Architekten ihre Dienste der Oeffentlichkeit zur Verfügung stellen; nach aussen soll sie der Oeffentlichkeit eine Gewähr bieten, dass sie den im Berufsverband vereinigten Technikern sich ebenso rückhaltlos anvertrauen darf, wie sie es dem Arzt oder dem Juristen gegenüber zu tun gewohnt ist.

Es ist nicht unsere Sache festzustellen, ob Herr Dr. L. gegen unsere Grundsätze verstoßen habe. Aber wir fühlen uns angesichts der in der Tagespresse aufgestellten falschen Behauptung verpflichtet, die Oeffentlichkeit darüber aufzuklären, dass die schweizerische höhere Technikerschaft das Geben und Nehmen von Provisionen und dergl. als unkorrekt, als ihrer Berufsmoral zuwiderlaufend brandmarkt.

C. J.

Miscellanea.

Herstellung der gezogenen Glühfäden von modernen Metallfadenlampen. Anlässlich des Studiums der Herstellung der für die modernen Metallfadenlampen benutzten, gezogenen Wolfram-Glühfäden hat Otto Ruff, Danzig-Langfuhr, durch eigene Versuche und insbesondere durch Ausführung von Schliffbildern solcher Wolframfäden in verschiedenen Stadien der Fabrikation, bei 1500-facher Vergrösserung, Gelegenheit gehabt, sich über die Technik der benutzten Verfahren ein unabängiges Urteil zu bilden, das ihn zu einem bemerkenswerten, in der „Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure“ veröffentlichten Aufsatze veranlasste. In diesem, mit

den im Festigkeitslaboratorium der Technischen Hochschule Danzig gewonnenen interessanten Schliffbildern und mit schematischen Skizzen illustrierten Aufsatze werden die einzelnen Arbeitsabschnitte der Herstellung der Glühlampen-Wolframdrähte folgendermassen dargestellt: Zunächst erfolgt die Beschaffung eines geeigneten, hinreichend reinen Metallpulvers auf dem Wege der Reduktion von Wolframtrioxyd. Dieses Pulver wird sodann unter einem Drucke von etwa 5000 atm in prismatische Stäbchen gepresst, die im elektrischen Ofen gesintert und hierauf bei Rotglut-Temperatur in einem Wasserstoffstrom durch Hämmern oder Walzen soweit verdichtet werden, dass das eigentliche Ziehen der Stäbchen zu Drähten möglich wird. Dieses Ziehen erfolgt durch verschiedene und aufeinanderfolgend benutzte, erhitzte Ziehdüsen mit Diamantgarnituren und liefert schliesslich einen silberweissen feinen Wolframdraht (feinste Dicke 0,007 mm) von ausserordentlicher Zugfestigkeit, die in einzelnen untersuchten Fällen 420 bis 460 kg/mm² betragen hat. Statt durch Pressen können die Stäbchen, von denen die Drahtbereitung ausgeht, auch nach einem Pasteverfahren oder einem Amalgamverfahren gewonnen werden. Die ganze Technik der Wolframdraht-Herstellung läuft im Prinzip also darauf hinaus, dass das ursprünglich äusserst spröde Wolfram, das mit Rücksicht auf seinen hohen Schmelzpunkt, seine äusserst geringe Verflüchtigung und seine hohe Dichte als geeignetstes Glühfaden-Material in Betracht kommt, durch eine entsprechende metallurgische Behandlung in streckbares Wolfram umgewandelt wird; wesentlich für die metallurgische Behandlung ist die Erkenntnis, dass Wolfram nur vorsichtig und ganz allmählig mechanisch bearbeitet werden darf, und dass ein Luftzutritt während der Bearbeitung vermieden werden muss.

Heil- und Pflegeanstalt bei Konstanz. Am 11. Oktober d. J. ist ein Teil der im Ganzen für 920 Kranke berechneten grossherzoglich badischen Heil- und Pflegeanstalt, die unweit der Bahlinie Radolfzell-Konstanz in einem stillen freundlichen Waldwinkel des badischen Unterseeufers neu erstanden ist, mit vorläufig 400 Patienten bezogen worden. Die nach den modernsten Grundsätzen entworfene Anlage weist zur Zeit 20 Gebäude auf, die später bis auf 50 vermehrt werden sollen. Durch das Dorf ziehen sich zwei Strassen, die unabgeschlossen ins weite Land hinausmünden. In der Mitte erhebt sich das Verwaltungsgebäude mit gemeinsamem Festraum usw. und gesonderten Ein- und Aufgängen für männliche und weibliche Patienten; von ihm getrennt steht das Haus des Direktors, weiter nach vorne die Kirche; hinter dem Verwaltungsgebäude liegen gegen den Wald zu die Koch- und Waschküche, das Schlachthaus, der Eiskeller, das Elektrizitätswerk, die Werkstätten und gegen Osten der grosse Gutshof. Die Häuser der Kranken sind in drei Abteilungen gegliedert für die Unruhigen, die Ruhigen und die Halbruhigen je für männliche und weibliche Kranke rechts und links der Strassen gelagert. Soweit irgend möglich ist bei ihrer Anordnung jede empfindliche Freiheitsbeschränkung vermieden. Unterirdische beghbare Gänge durchziehen das ganze Dorf und verteilen von den Zentralen aus den Hochdruckdampf, die Niederdruckdampfheizung, die Warmwasserversorgung und die elektrischen Kabel. Die Wasserleitung entnimmt das Wasser nicht dem seichten Untersee, sondern auf rund 6 km Entfernung dem Ueberlinger See beim Dörfchen Egg und zwar 300 m vom Ufer in 45 m Tiefe. Die Abwässer werden, nachdem sie in einer Kläranlage unschädlich gemacht wurden, in den Untersee geleitet, der Schlamm zum Gutshof hinaufgepumpt.

Die Anlage ist nach den Plänen von Oberbauinspektor Professor Engelhorn durch Oberbauinspektor Reisser ausgeführt worden. Ihre Gesamtkosten werden sich auf rund 6 Mill. M. oder 6400 M. für das Krankenbett belaufen.

Für die Aerzte, Beamten, Wärter und Wärterinnen, bei Vollbetrieb in der Zahl von rund 250, ist ebenfalls in jeder Hinsicht auf das Beste vorgesorgt.

Hoch- und Untergrundbahn Berlin. Die im Jahre 1902 mit einer Streckenlänge von 10,6 km eröffnete und dann im Jahre 1908 auf 17,8 km ausgebauten, elektrisch betriebene (Gleichstrom von 750 Volt, mittels sogen. dritter Schiene zugeführt) Hoch- und Untergrundbahn Berlin hat im Laufe dieses Sommers einen Weiterausbau von 8,6 km Streckenlänge neu dem Betriebe übergeben. Unter den kürzlich neu eröffneten Teilstrecken beansprucht das im Zentrum von Berlin gelegene Stück Spittelmarkt-Alexanderplatz deswegen ein besonderes Interesse, weil es einen unter der Spree geführten Bahntunnel aufweist. Dieser Spreetunnel wurde in dem 125 m breiten Spreebette in zwei Abschnitten in offener Baugrube aus-

¹⁾ Im Wortlaut veröffentlicht in Band LVIII, Seite 134. Red.