Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 123/124 (1944)
Heft: 8

Artikel: Der Henker auf dem Bauplatz
Autor: Röpke, Wilhelm
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-53996

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: 13.12.2025

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

INHALT: Der Henker auf dem Bauplatz. — Gedanken zur Benzin-Einspritzung. — Luft und Feuchtigkeitsdurchgang durch Wände. — Wettbewerb für den Erweiterungsbau des Zürcher Kunsthauses. — Vorspannung durch expansiven Beton. — Aus dem Geschäftsbericht für 1943 des Eidg. Post- und Eisenbahn-Departements. — Wärmepumpenanlage für die Zürcher Amthäuser I bis V. — Mitteilungen: Eidg. Technische Hochschule. Bewertung von Dieselkraftstoffen nach dem Verbrennungsgeräusch. Schreibmaschinen, die zeichnen. Neue JS-Tafeln für Verbrennungsgase von Kohlenwasserstoffen. Persönliches. Diesel-elektrische Lokomotiven für die Thailändische Staatsbahn. — Wettbewerbe: Bebauungsplan Sursee. — Nekrologe: Rudolf Müller. — Literatur. — Mitteilungen der Vereine: 75 Jahre G. E. P., Jubiläums-Generalversammlung Zürich 1944.

Band 124 Der S. I. A. ist für den Inhalt des redaktionellen Teils seiner Vereinsorgane nicht verantwortlich Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet Nr. 8

Der Henker auf dem Bauplatz

Vor einigen Monaten fand sich an dieser Stelle (SBZ vom 8. April) in dem Aufsatz von Dipl. Ing. Hans Straub über «Domenico Fontana, ein Tessiner Ingenieur des 16. Jahrhunderts» ein Bericht über die Aufstellung des Obelisken vor der Peterskirche, die am 30. April 1586 unter der Leitung Fontanas stattgefunden hat. Indem sich der Verfasser auf ein 1590 erschienenes Werk Fontanas stützt, gibt er uns eine eingehende Beschreibung jener denkwürdigen Leistung der Ingenieurkunst der Renaissance. Darin heisst es: «Endlich waren, um Unordnung zu vermeiden, die allerstrengsten Disziplinarmassnahmen erlassen worden, bis zur Todesstrafe; der Scharfrichter wurde auf dem Bauplatz in Bereitschaft gehalten!»

Vielen Lesern wird es wie mir gegangen sein: Es überlief einen eine kleine Gänsehaut. Ein wenig dachten wir vielleicht daran, wie herrlich weit wir es inzwischen gebracht haben. War das nicht der makabre Zug, den das Mittelalter liebte, und dachten wir nicht auch an Schwinds Fresco vom «Sängerkrieg auf der Wartburg», das uns im Hintergrund den auf den Verlierenden wartenden Henker zeigt? Und doch verlohnt es sich, sehr ernsthaft über dieses Detail nachzudenken und aus ihm eine wichtige und allgemeine Erkenntnis nationalökonomischer und soziologischer Art herauszuholen. Dahinter steckt nämlich ein Problem, das der moderne Ingenieur sicherlich so gut kennt wie sein ägyptischer Kollege, der die Pyramiden zu bauen hatte: das Problem der Arbeitsdisziplin, das sich in voller Schärfe immer dann stellt, wenn ein grosses Bauprojekt exaktestes Zusammenarbeiten und Garantie gegen jede Eigenwilligkeit verlangt. Es ist eine Disziplin, die der auf jedem Hochseedampfer geforderten verwandt ist. Man kann noch weitergehen und sagen, dass es sich ganz allgemein um das Problem handelt, wie dann, wenn nicht bereits jeder aus Hingabe an das Werk sein Bestes gibt, das Minimum an Arbeitsbereitschaft gesichert werden kann, ohne das keine Aufgabe gelingen kann.

Soweit ich sehe, gibt es hierfür grundsätzlich nur zwei Lösungen. Entweder wird der Einzelne, der solcher äusseren Antriebe bedarf, zur Leistung und Disziplin dadurch angespornt, dass er sich wirtschaftlichen Nachteilen aussetzt, wenn er es an sich fehlen lässt, d. h. der Lohnherabsetzung, der Nichtbeförderung oder der Entlassung, oder aber es ist die politische Macht, die ihn mit der Drohung von Strafe antreibt. Im ersten Falle bleiben wir im Bereich des Privatrechts, während wir uns im zweiten unter die Zwangsgewalt des öffentlichen Rechts und der Politik stellen. Wer sich mit den Eigenheiten der verschiedenen Wirtschaftsysteme befasst hat, wird leicht erkennen, dass das ökonomisch-privatrechtliche System der Disziplinierung und Motivsetzung der Marktwirtschaft, das politisch-öffentlichrechtliche System jedoch dem Kollektivismus (der Kommandowirtschaft) zugeordnet ist. Soll das marktwirtschaftliche System der Disziplinierung und Motivsetzung wirksam bleiben, so bedarf es dazu eines Minimums an Freiheit des Arbeitsverhältnisses und an Elastizität des Arbeitsmarktes. Je weniger diese Voraussetzung erfüllt ist, umsomehr wird es sich als notwendig erweisen, die Arbeiter dem Kommando des ständig mit Polizei und Strafrichter drohenden Staates zu unterstellen. Es ist nicht zu erkennen, wie man dieser bitteren und viele sozialistischen Illusionen zerstörenden Alternative ausweichen kann, — abgesehen von den Ausnahmefällen, in denen man sich auf die freiwillige Selbstdisziplin und auf die ganz im Werk aufgehende Hingabe verlassen kann. Man sagt sicherlich nicht zuviel, wenn man behauptet, dass mit solchen Ausnahmefällen noch keine Brücke, kein Kraftwerk und kein Kanal gebaut worden ist.

Wer diese Ueberlegungen nicht einleuchtend findet, tut gut, die Erfahrungen der Sowjetunion zu studieren, wie sie uns neuerdings in autoritativer Weise in dem Buche von Prof. S. N. Prokopovicz «Russlands Volkswirtschaft unter den Sowjets» geschildert worden sind. Nachdem man dort jahrelang mit dem Problem der Fabrikdisziplin gerungen hatte, ist angesichts der Wirtschafts- und Staatsverfassung Russlands nichts anderes übrig geblieben, als die Arbeiter zu Fabrikhörigen zu machen, die durch Polizei und Strafrichter an der eigenmächtigen Aufgabe der Arbeit gehindert werden (Dekret 26. 6. 1940), genau so, wie in vergangenen Jahrhunderten die schollenpflichtigen Bauern — glaebae adscripti — ihrem Herrn nicht entlaufen durften. Aus demselben Grunde ist das die Freizügigkeit aufhebende System des inneren Passzwanges in Russland eingeführt worden. Im Lichte dieser Erfahrungen versteht man auch, warum bis zur Schaffung des liberalen Arbeitsrechtes Dinge existierten wie die Prügelstrafe für das Gesinde und anderes, was wir bis vor kurzem mit Recht als «mittelalterlich» im schlimmsten Sinne empfunden haben, bis wir unter dem modernen Kollektivismus erleben, dass sie, zwar unter anderen Formen, aber doch in ihrem Wesen und ihrem Sinn unverändert wiederauferstehen. Und dann verstehen wir auch den Scharfrichter auf dem römischen Bauplatz am 30. April 1586.

Das Problem, das uns in dieser makabren Figur entgegentritt, muss gewiss dem erfahrenen Ingenieur besonders naheliegen. Interessant ist in dieser Hinsicht der Aufsatz eines prominenten amerikanischen Ingenieurs, der darauf hinweist, dass die Anwendung des «Bauplatzprinzips» auf die ganze Volkswirtschaft — nichts anderes ist der Kollektivismus — «kaum lösbare Disziplinprobleme aufgibt» und dann bemerkt: «Damit eine Bauaufgabe durchgeführt werden kann, muss es ringsum ein verhältnismässig weites Gebiet ungeplanter wirtschaftlicher Tätigkeit geben. Es muss eine Rekrutierungsquelle für Arbeiter vorhanden sein, und wenn ein Arbeiter entlassen wird, muss er wirklich von der Arbeitstelle und aus der Lohnliste verschwinden. Ist ein solches freies Arbeiterreservoir nicht vorhanden, so kann die Disziplin nicht ohne Leibesstrafen aufrechterhalten werden, so wenig wie im Falle der Sklavenarbeit» [1]).

Die Moral solcher Erwägungen und Erfahrungen für die Beurteilung des Kapitalismus und des Kollektivismus kann jedem überlassen werden. Insbesondere liegt es auf der Hand, dass man alle Unzuträglichkeiten des liberalen Arbeitsmarktes — die Natur des freien Arbeitsvertrages, die sogenannte «industrielle Reservearmee» in der Terminologie von Karl Marx und vieles andere mehr — nur dann richtig bewerten kann, wenn man sie damit vergleicht, was uns unter dem Kollektivismus erwartet. Auch das sozialistische Argument, dass die grundsätzliche Freiheit, die die Marktwirtschaft auszeichnet, nicht für die Unsicherheit entschädigen könne, die über dem Arbeiter schwebt, erscheint dann, wenn man sich seine äusserste und buchstäbliche Unfreiheit im Kollektivismus klarmacht, in einem eigentümlichen Licht. Dass die Freiheit, die die liberale Wirtschaft und Gesellschaft gewährt, für den Arbeiter uninteressant sei, wird zu einer sehr gewagten Behauptung, wenn er erfährt, was er dafür in einer kollektivistischen Wirtschaft und Gesellschaft eintauschen würde. Sie läuft auf die Annahme hinaus, dass er sehenden Auges sich für das Los des Sklaven oder Leibeigenen entscheiden würde.

Ich habe einmal den Unterschied zwischen der Marktwirtschaft und dem Kollektivismus durch den Satz zu kennzeichnen gesucht, dass dort die letzte Instanz der Gerichtsvollzieher, hier aber der Scharfrichter sei [2]). Man braucht den Gerichtsvollzieher nur als Symbol für alle Sanktionen der privaten Wirtschaftsphäre zu nehmen, um in dem «Henker auf dem Bauplatz» ein Beispiel von packender Eindringlichkeit für die Wahrheit einer solchen Gegenüberstellung zu sehen. Wilhelm Röpke

Gedanken zur Benzin-Einspritzung

Unter Benzineinspritzung versteht man die Zuführung des flüssigen Brennstoffes unter Druck in einen Luftstrom. Im folgenden soll nun nur auf die direkte Einspritzung in den Verbrennungsraum eingegangen werden, obschon es Lösungen gibt, bei denen der Brennstoff in die Einsaugleitung unmittelbar vor dem Zylinder oder, wie Stromberg es macht, einfach in die Mischkammer des Vergasers eingespritzt wird.

Es ist vielleicht nicht ganz unnötig, einmal die Vor- und Nachteile der Benzineinspritzung gegenüber dem Vergasersystem zu beleuchten. Heute gibt es zwei Entwicklungsrichtungen, die ohne Einspritzung nicht möglich wären: die Verwendung von

[1]) *D. C. Coyle,* The Twilight of National Planning, Harper's Magazine (New York), Oktober 1935 (zit. nach *F. A. Hayek,* The Road to Serfdom, London 1944, S. 93/94).

[2]) *W. Röpke,* Die Gesellschaftskrisis der Gegenwart, 4. Aufl., S. 147.