Berufsmoral und öffentliche Interessen

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **87/88 (1926)**

Heft 18

PDF erstellt am: **28.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-40991

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

kaufspreis der Kohle von 38 Fr./t franko Grenze 17 100 000 Fr. betragen würden, nur 15 100 000 Fr. als Kosten der elektrischen Kraft gegenüber. Dabei sind in dieser Summe 12 928 300 Fr. inbegriffen, die als Rohertrag der Kraftwerke die Betriebseinnahmen erhöhen. Der elektrische Betrieb bringt ferner Ersparnisse im Betrag von 119 000 Fr. an Schmiermaterial, von 593 000 Fr. an Reinigungsmaterial, Wasser usw., und von 4 566 000 Fr. an den Unterhaltkosten der Triebfahrzeuge, denen nur Mehrausgaben von 1 576 300 Fr. für den Unterhalt der Schaltposten und Fahrleitungen gegenüberstehen.

Die Minderausgaben im Posten 5 betreffen die nur etwa 225 000 Fr. geringern Ausgaben für die Miete fremder Kohlenwagen und die entsprechend den Minderausgaben für Personal geringern Beiträge der Pensions-, Hilfs- und Krankenkassen mit etwa 990 000 Fr.

Die Gegenüberstellung von Betriebseinnahmen und Betriebsausgaben zeigt folgendes Bild:

	Voranschlag 1927	
	für elektr. Betrieb	für Dampfbetrieb
Total der Betriebseinnahmen . .	390 664 600 Fr.	377 736 300 Fr.
Total der Betriebsausgaben . .	270 996 670 Fr.	290 276 370 Fr.
	119 667 930 Fr.	87 459 930 Fr.

Der Unterschied in den Betriebseinnahmen rührt von dem oben erwähnten Rohertrag der Kraftwerke her.

Der Abschluss der Betriebsrechnung würde sich demgemäss bei Dampfbetrieb um 32 208 000 Fr. ungünstiger stellen, als nach dem Voranschlag für 1927. In der Gewinn- und Verlustrechnung zeigt sich infolge der Elektrifikation eine Erhöhung der Ausgaben für Verzinsung der festen Anleihen, für Finanzkosten usw. um 25 Mill. Fr., der Einlagen in Spezialfonds um 6,3 Mill. Fr. Im ganzen schliesst die Gewinn- und Verlustrechnung im Voranschlag für 1927 mit einem Ausgabenüberschuss von 11 950 000 Fr. ab, gegenüber einem solchen von 13 665 010 Fr. bei Dampfbetrieb.

Die Generaldirektion der S. B. B. bemerkt zum Schluss: „Der Betriebsvoranschlag für das Jahr 1927 schliesst somit um rund 1 700 000 Fr. günstiger ab, als es bei ausschliesslichem Dampfbetrieb der Fall wäre. Dieses Ergebnis kann als befriedigend angesehen werden, namentlich wenn man bedenkt, dass ein grosser Teil der in Betrieb stehenden elektrischen Anlagen während des Krieges zu ausserordentlich hohen Preisen und während einer Periode mit teuren Geldzinsen ausgeführt werden musste, der Kohlenpreis wider Erwarten stark gesunken ist und in diesen vergleichenden Voranschlägen manche Vorteile, die die Einführung des elektrischen Betriebes für unsere Verwaltung und das Land mit sich bringt, nicht zum Ausdruck kommen. Um unrichtigen Schlussfolgerungen vorzubeugen, muss aber gleichzeitig auch darauf hingewiesen werden, dass sich die bisherige Elektrifikation nur auf die verkehrsreichen Linien erstreckte und das günstige Ergebnis der vorliegenden Vergleichsrechnung vor allem diesem Umstande, sowie der im Interesse der Arbeitsbeschaffung erfolgten Bewilligung einer Bundessubvention [1]) zuzuschreiben ist."

Zur Rostschutzfrage.

An dem schon mehrfach erwähnten Kongress für Brücken- und Hochbau, der letzten Monat in Zürich tagte, kam auch die Rostschutzfrage zur Sprache. Sie spielt ja bei der wirtschaftlichen Bewertung von Eisenbau gegenüber Eisenbeton eine ausschlaggebende Rolle.

Reichsbahnrat Hülsenkamp vom Eisenbahn-Zentralamt in Berlin stellte in seinem Vortrage fest, dass ein Anstrichmittel die wirtschaftliche Art der Unterhaltung des Eisens darstellt. Die Prüfung der Rostschutzfarben teilte er ein in indirekte (chemische Analyse und Vergleich mit bisherigen Erfahrungen ähnlicher Farbe) und direkte (natürliche oder künstliche Einwirkung der zerstörenden Einflüsse). In einer Reihe von Lichtbildern führte er die wichtigsten künstlichen Prüfungsapparate vor. Der Apparat von Ruth ist der erste Versuch, die Witterungseinflüsse in konzentrierter Form zur Einwirkung zu bringen. Vollkommenere Apparate hat die J. G. Farbenindustrie A. G. gebaut, bei denen die Einflüsse *gleichzeitig* zur Wirkung gelangen. Die Beleuchtung wird durch eine Uviollampe (ultraviolette Strahlen) vermittelt. Die Chemisch-Technische Reichsanstalt, Berlin, lässt die verschiedenen Beanspruchungen *nacheinander* in getrennten Apparaten, die im Bilde vorgeführt wurden, auf die Versuchsbleche wirken. Zum Schluss betonte der Referent, dass alle diese Prüfungsverfahren nur über den momentanen Zustand einer Farbhaut Aufschluss geben.

[1]) Von der von den Räten bewilligten Subvention von 60 Mill. Fr. werden Mitte 1927 35 Mill. Fr. ausbezahlt sein.

Farben, die sich langsam mit dem Bindemittel umsetzen, erfordern eine gesonderte Bewertung, die auf die Alterungserscheinungen Rücksicht nimmt.

Prof. Dr. *M. Roš* betonte die ausserordentliche Wichtigkeit des ganzen Rostschutzfragenkomplexes für die Industrie und forderte deren intensive Bearbeitung.

Dr. *A. V. Blom* erläuterte an Hand schematischer Zeichnungen seine Auffassung vom Aufbau der Farbhaut, die für die Bewertung von Schutzfarben beachtenswert erscheint. Er erwähnte kurz eine neue Theorie des Trockenprozesses fetter Oele, die demnächst veröffentlicht wird. Er nimmt als primäre Ursache eine *Keimbildung* an, die zu einer zähen Oberflächenhaut führt, ganz unabhängig von jeder Oxydation. Eine Reihe von Mikroaufnahmen in polarisiertem Lichte zeugten die erheblichen Unterschiede im Verhalten der Pigmente auf Grund morphologischer Verschiedenheiten. Das Studium der Alterungsvorgänge in Farbhäuten wird erst die Unterlagen für eine zweckmässige Bewertung von Rostschutzfarben liefern. Die Erzeugung wirklich dauerhafter Anstriche ist nicht nur von der Beschaffenheit der Farben abhängig, sondern auch von der Vorbehandlung des Eisens und von der Sorgfalt bei der Ausführung des Anstriches. Zum Schluss richtete Dr. Blom einen Appell an die Konferenz zu innigerer Zusammenarbeit zwischen Ingenieur und Chemiker, um die Rostschutzfrage befriedigend und schnell einer Lösung entgegenzuführen [1]). H. S.

[1]) Vgl. auch Dr. A. V. Blom: „Zur Frage der Bewertung von Rostschutzfarben" auf Seite 127 dieses Bandes (21. August 1926). Red.

Berufsmoral und öffentliche Interessen.

[Von geschätzter Seite erhalten wir folgende Zuschrift, die wir, unter Hinweis auf das Protokoll der S. I. A.-Versammlung am Schluss dieser Nummer, gerne wiedergeben. Red.]

Diese alte und von Zeit zu Zeit wieder aktuell werdende Frage beschäftigt, wie den V. D. I.-Nachrichten vom 29. September 1926 zu entnehmen, auch neuerdings die Amerikaner. Die „American Academy of Political and Social Science" hat bereits im Mai 1922 den *Begriff der Berufsmoral* wie folgt formuliert:

„Um die Würde ihres Standes aufrecht zu erhalten, sollen alle Ingenieure ihren Beruf gemäss den folgenden Grundsätzen ausüben:

1. Der Ingenieur soll seine Berufsarbeit ausüben im Geiste der Gerechtigkeit gegenüber seinem Auftraggeber, der Aufrichtigkeit gegenüber seinen Kunden und Auftraggebern, ergeben seinem Vaterlande und mit Hingabe an die Grundsätze der Höflichkeit und der persönlichen Ehre.
2. *Er soll sich mit einem Unternehmen von zweifelhaftem Ruf nicht verbinden* (*Wir* unterstreichen! Red.) und nicht gestatten, dass sein Name mit einem solchen Unternehmen genannt wird.
3. Er soll nur in würdiger Form seine Dienste anbieten und besonders alle missverständlichen Angaben vermeiden.
4. Er soll alle Mitteilungen und Auskünfte geschäftlicher oder technischer Art, die er von seinen Kunden oder Auftraggebern erhält, als vertraulich ansehen.
5. Er soll seine Kunden oder Auftraggeber von irgendwelchen Geschäftsverbindungen, Beteiligungen oder Vorteilen, die sein Urteil beeinflussen oder die Unparteilichkeit seiner Dienstleistungen beeinträchtigen könnten, in Kenntnis setzen.
6. Er soll jede ungeeignete oder fragwürdige Beratungstätigkeit ablehnen und die Zahlung und Annahme irgendwelcher Vergünstigungen für die Erlangung derartiger Arbeiten verweigern.
7. Er soll geldliche oder andere Entschädigungen für eine bestimmte Leistung nur von *einer* Seite annehmen, es sei denn, dass es anders mit voller Kenntnis und Genehmigung aller Beteiligten erfolgt.
8. Er soll keine unlautern Mittel benutzen, um eine berufliche Förderung zu erfahren oder um die Aussichten eines andern Ingenieurs, eine Anstellung zu erhalten oder zu behalten, zu schädigen.
9. Er soll am Aufbau des Ingenieurberufs ständig mitwirken, indem er allgemeine Auskünfte und Erfahrungen mit Berufsgenossen und Studenten austauscht und die Arbeit der Ingenieurvereine und der technischen Schulen, sowie die technische Presse durch Beiträge unterstützt.
10. Er soll sich in den Dienst des öffentlichen Wohles stellen und zu diesem Zwecke bereit sein, seine besondern Kenntnisse und Fähigkeiten zum Nutzen und Vorteil der Menschheit einzusetzen." —