

Die schweizerische Maschinen-Industrie und die schweizerische Landesausstellung in Bern 1914

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **59/60 (1912)**

Heft 3

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-30021>

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.

haben und heute kurz zurückkommen müssen, da seine Bedenklichkeit neuerlich bestritten worden ist.

Eine undatierte Korrespondenz in der „Neuen Zürcher Zeitung“ vom 4. Juli, deren Herkunft jedoch unverkennbar ist, behandelt die Eingabe der 116085 stimmberechtigten Schweizer in geradezu wegwerfender Weise. Ob es für einen Anonymus angezeigt sei, sich dermassen aufs hohe Ross zu setzen, um das Ergebnis von Verhandlungen zu verteidigen, die durch sehr zu bedauernde Fehler unsererseits veranlasst wurden, und in deren Verlauf wir Zeuge von Vorkommnissen waren, die noch heute jeden Schweizer tief empören müssen¹⁾ — das zu beleuchten und daraus die Konsequenzen zu ziehen müssen wir wie gesagt der politischen Presse überlassen.

Wir kommen auf den Punkt zurück, der uns interessiert. In der erwähnten Korrespondenz findet sich der Satz:

„Eine ganz gefährliche Verpflichtung soll aber noch die Zusatzbestimmung IV enthalten, welche lautet: *„Für den Fall, dass aus Anlass einer spätern Elektrisierung der Gotthardbahn Materialbestellungen notwendig werden, erklärt die Schweiz, dass die Schweizerischen Bundesbahnen in Ansehung dieser Lieferungen an ihrer bisherigen Uebung festhalten und einen allgemeinen, der Industrie aller Länder zugänglichen Wettbewerb eröffnen werden. Hinsichtlich der sonstigen Materialbestellungen für die Gotthardbahn erklärt die Schweiz, nicht die Absicht zu haben, in dem derzeitigen Verfahren der Schweizerischen Bundesbahnen eine Aenderung eintreten zu lassen.“* Glauben die an Lieferungen für die Bundesbahnen interessierten schweizerischen Firmen wirklich, die Verwaltung der schweizerischen Bahnen werde so gewissenlos sein und die Verantwortlichkeit dafür tragen wollen, wichtige Konkurrenzausschreibungen auf das Inland zu beschränken, um den Offerten der schweizerischen Firmen ohne weiteres preisgegeben zu sein?“

Dass die Schweizerischen Bundesbahnen wie andere Abteilungen der Bundesverwaltung auch in Zukunft genötigt sein werden, ihren Bedarf an einzelnen Lieferungen aus dem Auslande zu beziehen, ist selbstverständlich, aber dass die Schweiz durch einen Staatsvertrag sich für immer verpflichtet, die „Industrie aller Länder“ ohne weiteres zur Konkurrenz einzuladen, ist geradezu eine Ungeheuerlichkeit, besonders in Anbetracht des Umstandes, dass die Länder, d. h. in diesem Fall unsere Nachbarländer, bei Vergebung von Lieferungen oder Arbeiten für den Staat und öffentliche Verwaltungen den Wettbewerb auswärtiger Bewerber grundsätzlich ausschliessen, wie die schweizerischen Industriellen das täglich erfahren.²⁾

Die Bundesbahnverwaltung wird und muss immer in der Lage sein, von Fall zu Fall sich ein Urteil zu bilden, ob die Offerten der schweizerischen Firmen preiswürdig sind, und sich wenn nötig auch aus andern Ländern Offerten zu verschaffen, aber ohne dafür von staatswegen zu einer allgemeinen Konkurrenz verpflichtet zu sein. Denn wie würde es kommen, wenn ausländische Weltfirmen, wie schon dagewesen, in der Absicht, einige der trotz der vielen erschwerenden Verhältnisse nur dank ihrer bewährten Qualitätsarbeit noch blühenden schweizerischen Industrien aus dem Felde zu schlagen, d. h. aus taktischen Gründen, weit unter den realen Preisen offerieren würden? Würden die, leider nur nach fiskalischen Beweggründen urteilenden Schweiz. Bundesbahnen solcher Verlockung widerstehen, insonderheit wenn das Offert durch den Gesandten des betreffenden Landes mit dem Staatsvertrag in der Hand im Bundeshause empfohlen würde?

¹⁾ Wir erinnern nur daran, dass in unbegreiflich unbedachter Weise der Rückkauf der Gotthardbahn angekündigt wurde, bevor das Verhältnis zu den Subventionsstaaten geregelt war! Sodann, dass, nachdem man uns auf bezügliche Anfragen volle vier Jahre ohne Antwort liess, die endlich erfolgte Gegenäusserung von unsern mit der Führung der Verhandlungen betrauten höchsten Magistratspersonen sofort (sozusagen unbesehen) mit Dank und zustimmend entgegengenommen wurde!!

²⁾ Vrgl. z. B. Brückenvergebung am Diepoldsauer Durchstich, Bd. LIX unter «Miscellanea» Seite 83 und «Vereinsnachrichten» Seite 85.

Die Verwaltung der Bundesbahnen hätte dann nach Ansicht des eingangs genannten Korrespondenten nicht „gewissenlos“ gehandelt. Sie hätte für diesmal, sofern die Lieferung nicht entsprechend minderwertig ausfallen sollte, ein gutes Geschäft gemacht. Ob schweizerische Industrie dabei zugrunde geht, was kümmert das sie? Sie wäre im Gegenteil für später der Gefahr enthoben, „ihren Offerten preisgegeben zu sein.“

Wir aber sind der Meinung, dass jeder, der Einblick in die Verhältnisse hat und dem nicht ein vorübergehender möglicher Scheinprofit der Bundesbahnkasse über den Schutz unserer Industrie und über die *Ehre des Schweizernamens* geht, mit seiner ganzen Person dafür eintreten muss, dass ein solcher Paragraph nicht in einem von der Schweiz zu unterzeichnenden Staatsvertrage Aufnahme finde.

Die schweizerische Maschinen-Industrie und die schweizerische Landesausstellung in Bern 1914.

Einen der Hauptverhandlungs-Gegenstände der Generalversammlung des Vereins schweizerischer Maschinen-Industrieller, die am 13. Juni in Arbon abgehalten wurde, bildete die Beteiligung der Maschinen-Industrie an der schweizerischen Landesausstellung. Die Generalversammlung war darin einig, dass die Maschinen-Industrie im allgemeinen von einer Mitwirkung bei der Ausstellung geschäftliche Förderung nicht zu erwarten hat, dass also für ihre Entschlussfassung ideelle Erwägungen ausschlaggebend sein müssen. Angesichts vielfacher, der Industrie unseres Landes schädlicher Erscheinungen und Vorgänge im öffentlichen Leben war aber die Neigung gross, der Ausstellung fern zu bleiben.

Wir entnehmen über den Verlauf der Sitzung einem uns von dem Vereinssekretariat zur Verfügung gestellten Bericht folgende Sätze:

„Schon in der Sitzung des Vereinsvorstandes vom 15. Juni war eine ganze Reihe von Momenten zur Sprache gekommen, die zum Protest herausfordern: Mangelnder Schutz der Persönlichkeitsrechte, soweit es sich um Arbeitswillige handelt, Einseitigkeit der schweizerischen Sozialpolitik, Fabrikgesetzrevision, Beeinflussung der Arbeitsbedingungen der privaten Unternehmungen durch staatliche und kommunale Betriebe, endlich diverse Beschwerden, namentlich solche gegen die Schweizerischen Bundesbahnen. Ein seither eingetretenes Ereignis hat das Mass der Misstimmung zum Ueberlaufen gebracht: der Antrag auf Vergebung des zweiten Simplontunnels durch die Schweizerischen Bundesbahnen an eine ausländische Unternehmung, wie er von der Generaldirektion und der ständigen Kommission des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen gestellt wird.¹⁾ Die Redner, welche die Verhältnisse beleuchteten, äusserten sich entrüstet und fanden dabei allgemeinen, spontanen und kräftigen Beifall, eine Akklamation, wie sie in den so ruhigen Generalversammlungen des Vereins schweiz. Maschinen-Industrieller sonst nicht üblich ist.

Man sagte sich u. a.: Noch hat sich die weit verbreitete Unzufriedenheit wegen Vergebung des neuen Hauensteintunnels nicht gelegt. Heute soll die Fertigstellung eines Riesenwerkes ins Ausland vergeben werden, dessen Hauptschwierigkeiten von schweizerischen Unternehmern überwunden worden sind und mehr als einem derselben einen vorzeitigen Tod gebracht haben.“

„Wenn die Schweizerischen Bundesbahnen weiterhin so handeln, so wird seinerzeit auch die Elektrifizierung unserer Bahnen ins Ausland vergeben werden. Welche Zukunft erwartet da die schweizerischen Unternehmer, die schweizerische Industrie, die sowieso unter ausnahmsweise schweren Bedingungen arbeitet und all die Ingenieure und Techniker, welche die Schweiz ausbildet, will nicht, damit sie dem Auslande dienen, und welche Zukunft erwartet endlich die Schweizerischen Bundesbahnen selbst, deren Rendite mit von der Entwicklung der Schweizerischen Industrie abhängt.“

„Die Landesausstellung, obwohl ein Zusammenhang zwischen ihr und den in der Generalversammlung des Vereins schweizerischer Maschinen-Industrieller erörterten Beschwerdepunkten an sich nicht

¹⁾ Siehe unsere Mitteilung über „Ausbau des zweiten Simplontunnels“ auf Seite 24 der letzten Nummer.

besteht, ein solcher Zusammenhang in gewissem Umfang nur in personeller Beziehung vorliegt, hätte eine seltene Gelegenheit geboten, der vorhandenen tiefgreifenden Missstimmung anders als nur durch Worte Ausdruck zu verleihen. Andererseits wurde die Erwägung angestellt und gab schliesslich den Ausschlag, dass ein einzelner Kanton und seine Hauptstadt das büssen müssten, was man den verschiedensten Stellen vorzuwerfen hat. Das Organisationskomitee der Ausstellung hatte darauf aufmerksam machen lassen, dass sich eine Landesausstellung ohne Mitwirkung der Maschinen-Industrie kaum denken lasse und dass die Arbeiten so weit fortgeschritten seien, dass eine Sistierung des Ausstellungsprojektes als unmöglich erscheine. Man sagte sich ferner, dass bei Misslingen der Ausstellung auch Interessen vieler gewerblich tätiger Kreise und in gewisser Beziehung das Ansehen des ganzen Landes beeinträchtigt würden. Man verständigte sich dahin, der Landesausstellung nicht entgegenzuarbeiten und war dann bald auch darin einig: Wenn die Maschinen-Industrie schon ausstellt, dann soll das auch in würdiger Weise geschehen.

Die Generalversammlung des Vereins schweiz. Maschinen-Industrieller fasste aus diesen Erwägungen *einstimmig* folgende Beschlüsse:

1. Der Verein schweiz. Maschinen-Industrieller wirkt zum Gelingen der schweiz. Landesausstellung 1914 mit und lädt seine Mitglieder ein, an derselben teilzunehmen:

2. Gleichzeitig erhebt er aber *scharfen Protest*:

- a) Gegen die Preisgabe der Arbeiterschaft an den Terrorismus einer oft kleinen Minderheit derselben; gegen das Privileg Streikender, bestehende Strafbestimmungen nicht oder mit ausnahmsweiser Milde gegen sich angewandt zu sehen; gegen eine Verwirrung rechtlicher und ethischer Begriffe bei Behörden, welche schon erwägen, ob nicht die Bewegungsfreiheit Arbeitswilliger eingeschränkt werden soll;
- b) gegen eine immer einseitiger werdende Sozialpolitik zugunsten der Industriearbeiter, welche den Schutz aller andern Bevölkerungskreise und die Sorge für die Konkurrenzfähigkeit der schweizerischen Industrie aus dem Auge verliert, sowie gegen die Haltung eidgenössischer und kantonaler Exekutivbehörden in vielen Anwendungsfällen des bestehenden Fabrikgesetzes und im Verlauf seiner Revision;
- c) gegen das Verhalten staatlicher und kommunaler Betriebe, die ihrer Arbeiterschaft zu Lasten der Öffentlichkeit eine Arbeitszeit und andere Arbeitsbedingungen bewilligen, die ein der ausländischen Konkurrenz unterworfenen Unternehmer schlechterdings nicht gewähren kann;
- d) gegen öffentliche Stellen, die sehr oft Aufträge ins Ausland vergeben, obwohl inländische Bewerber den höchsten technischen Anforderungen entsprechen könnten, einzig mit dem Hinweis auf Preisdifferenzen in Offerten in- und ausländischer Unternehmer und Fabrikanten, Preisdifferenzen, die sich zum Teil auf die vorstehenden Verhältnisse zurückführen; namentlich auch gegen die schweizerischen Bundesbahnen, die gerade zurzeit wiederum im Begriffe stehen, durch Vergebung des zweiten Simplontunnels an eine ausländische Firma, den schweizerischen Unternehmungsgestirne schwer zu beeinträchtigen, deren Submissionsverfahren zu beanstanden ist, und deren Eingreifen in die Abstimmungskampagne zum Bundesgesetz betr. die Kranken- und Unfallversicherung nicht gebilligt werden kann."

Miscellanea.

Eidgen. Technische Hochschule. Diplomerteilung. Der Schweiz. Schulrat hat nachfolgenden, in alphabetischer Reihenfolge aufgeführten Studierenden der Eidg. Technischen Hochschule auf Grund der abgelegten Prüfungen das Diplom erteilt:

Diplom als Ingenieur: Georges Abegg von Zürich; Werner Allemann von Leubringen (Bern); Alessandro Alliata von Locarno (Tessin); Zygmunt Balicki von Warschau (Russ.-Polen); Hans Beetschen von Lenk (Bern); Hans Boxberger von Bürglen (Thurgau); Joseph Brunner von Emmen (Luzern); Rudolf Dick von Gross-Affoltern (Bern); Edouard Eternod von Baulmes (Waadt); Gebhard Federer von Berneck (St. Gallen); Paul Graeb von Bern; Paul Gruner von Genf; Emil Guthertz von Gundetswil (Zürich); Karl Jenny von Stäfa (Zürich); Peter Illich von Spalato (Dalmatien); Paul Karlen von

Boltigen (Bern); Hans Kaufmann von Herzogenbuchsee (Bern); René Keller von Rankweil (Oesterreich); Heinrich Kind von Chur (Graubünden); Gustav Klages von Chur (Graubünden); Romar Arnold Krogstad von Kristiania (Norwegen); François Kuntschen von Sitten (Wallis); Jean Victor Luya von Gap (Frankreich); Erwin Maier von Schaffhausen; Emil Meyer von Olten (Solothurn); Rudolf Meyer von Zürich; Hans Nater von Bern; Joseph Pajarola von Truns (Graubünden); Adolphe Peter von Gempen (Solothurn); Vittorio Piani Triest (Oesterreich); Paul Popovich von Cettigne (Montenegro); Hans Reifler von Stein (Appenzell A.-Rh.); Hermann Johann Risch von Tschappina (Graubünden); Hans Rüesch von Gaiserwald (St. Gall.); Georges Schaffner von Genf; Paul Schmid von Zürich; Joseph Schoch von Budapest (Ungarn); Walter Schurter von Freienstein (Zürich); Jakob Silbermann von Jerusalem (Türkei); Bogdan Slubicki von Warschau (Russ.-Polen); Samuel Soutter von Aigle (Waadt); Joseph Hugo Specht von Cannes (Frankreich); Hans Stähelin von Basel; Ernst Steiner von Herswil (Solothurn); Walter Stoll von Zürich; Rodolphe de Weck von Freiburg; Ernst Weinmann von Zürich; Albert Wirz von Basel; Rudolf Zeller von Zürich; Karl Zuber von Au (Thurgau).

Diplom als Maschinen-Ingenieur: Max Andres von Barga (Bern); Hans Bergmann von Goldingen (Russland); Stephan Bergmann von Warschau (Russ.-Polen); Alexis Bokhanovsky von Netschiporovka (Russland); Léon Bolle von Les Verrières (Neuenburg); Umberto Burali-Forti von Turin (Italien); Stefan Byszewski von Warschau (Russ.-Polen); Edgar Cahn von Carouge (Genf); Pierre Caron de Saumery von Bézu St. Eloi (Frankreich); Alfred Carrard von Châtelard (Waadt); Karl Fr. Caska von Vrsovic (Böhmen); Carlo Cesareni von Bergamo (Italien); Ernst Constan von Zürich; Wilhelm Crlenjak von Gospic (Kroatien); Max Denzler von Zürich; Charles de Diesbach von Freiburg; Giorgio Di Veroli von Rom (Italien); Robert Egger von Aarwangen (Bern); Moritz Einhorn-Bodzechowski von Lodz (Russ.-Polen); Walter Engler von Stein (Appenzell A.-Rh.); Jakob Fildermann von Bacau (Rumänien); Gottlieb Fischer von Fahrwangen (Aargau); Charles Fouilloux von Genf; Karl Frey von Pfäffikon (Zürich); Georges Funck von Luxemburg; Reto Gilly von Zuoz (Graubünden); Attilio Graziani von Turin (Italien); Friedrich Grediger von Eggenwil (Aargau); Jan Gustaw Grycz von Lyzbiце (Oesterr.-Schlesien); Charles Haurez von Mülhausen (Elsass); Juda Helberg von Zawiercie (Russ.-Polen); Henrik L. Helliesen von Kristiania (Norwegen); Peter Hoepffner von Markkirch (Elsass); Robert Hohl von Gais (Appenzell A.-Rh.); Heinrich Huber von Neuhausen (Schaffhausen); Hans Iten von Unter-Aegeri (Zug); Oskar Kihm von Zürich; Alfred Kleiner von Zürich; Herbert Kohn von Dolnji Miholjac (Slavonien); Leib Noachowitsch Lapin von Kowna (Russland); Paul Leemann von Meilen (Zürich); Jean de Loriol von Etoy (Waadt); Hans Lüthi von Lützelflüh (Bern); Attilio Matarazzo von Castellabate (Italien); Heinrich Mayer von Mosonszentjanos (Ungarn); Marc Mérillon von Bordeaux (Frankreich); Alfred Messikommer von Uster (Zürich); Nicolo Micheletti von Cologna-Veneta (Italien); Joseph Mirosevic von Imotski (Dalmatien); Stanislaw Mroczkowski von Kaminsk (Russ.-Polen); Alexius Müller von Tolna (Ungarn); Julius Nicolaysen von Kristiania (Norwegen); Luigi Omodeo-Salè von Novara (Italien); Karl Pisano von Genua (Italien); René Planche von Villefranche (Frankreich); Hans Rahn von Zürich; Walter Ritter von Uster (Zürich); Hans Rufener von Langenthal (Bern); Boris Bernard Samelson von New York (U. S. A.); H. Werner Schuler von Schwyz; Oskar Schulthess von Zürich; Hersch Schwarzwasser von Warschau (Russ.-Polen); Louis Schwob von La Chaux-de-Fonds (Neuenburg); Carlo Sordi von Lodi (Italien); Michael Stein von Aranjós (Ungarn); Edwin Stiefel von Zürich; François Stöbel von Buttwil (Aargau); Karl Strobel von Töss (Zürich); Ladislaus Tirser von Budapest (Ungarn); Franz Xaver Troxler von Schlierbach (Luzern); Jacques Tschudi von Schwanden (Glarus); Edmund Wenning von Mülhausen (Elsass); Emanuel Willi von Ems (Graubünden); Daniel Wirth von Zürich; Hans Wissler von Sumiswald (Bern); Aron Wiszaynski von Kalwaria (Russland); Phédon Zachariadès von Athen (Griechenland); Demetrius Zimbidi von Taganrog (Russland); Robert Zölly von Zürich; Walter Zollinger von Zürich.

Diplom als Chemiker: Otto Körner von Lörrach (Deutschland); Pierre Stehelin von Basel; Moritz Weiner von Györ (Ungarn).

Flusskorrekturen und Wildbachregulierungen in der Schweiz 1911. Nach Mitteilungen des eidg. Oberbauinspektorates belaufen sich die Kosten der im Baujahre 1911 von den Kantonen