

Das Ingenieurbüro und seine Geschäftsform: Mitsprache, Mitverantwortung, Partnerschaft, Teilhabe und Nachfolge im Ingenieurbüro

Autor(en): **Schubiger, Emil**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **89 (1971)**

Heft 46

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-85046>

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.

Arbeiten berichtet. Diese ausländischen Texte sind in den Sammlungen der Dokumentationsstelle vorhanden und werden auf Anfrage kurzfristig ausgeliehen.

Ausserdem veröffentlicht die DBT in unregelmässigen Abständen die Bibliographie «Bauwesen in der Kerntechnik» in Zusammenarbeit mit der Zentralstelle für Atomkernenergie-Dokumentation (ZAED) in Frankfurt a. M. sowie die Bibliographie «Bauforschung» (Verlag Rossipaul, Calw). Schliesslich besitzt die DBT als einzige Stelle im

Bundesgebiet eine Sammlung der baupolizeilichen Zulassungen und der Prüfbescheide, von denen den Interessenten Photokopien abgegeben werden dürfen.

Das Institut übernimmt Aufträge von jedermann, der bereit ist, seine Fragen fachlich präzise zu stellen und die entsprechenden Gebühren zu übernehmen. Weitere Auskünfte gibt die Dokumentationsstelle für Bautechnik in D-7000 Stuttgart-1, Silberburgstrasse 119A, Telephon 0711/623962/63, geöffnet von 8 bis 17 h (Freitag bis 15 h).

Das Ingenieurbüro und seine Geschäftsform

DK 82.007.2:061.5

Mitsprache, Mitverantwortung, Partnerschaft, Teilhabe und Nachfolge im Ingenieurbüro

Mitteilung der Schweizerischen Vereinigung beratender Ingenieure (ASIC)

Seit Ingenieure ihren Beruf in selbständigen Projektierungsbüros ausüben, schliessen sich dazu oft zwei oder drei Kollegen als Teilhaber zusammen. Die Nachkriegskonjunktur brachte den Personalmangel mit sich, und auch die Schwierigkeit, Kaderpersönlichkeiten im reinen Angestelltenverhältnis zu erhalten oder zu gewinnen. Der Wunsch von Mitarbeitern nach Mitspracherecht und Aussicht auf Partnerschaft taucht öfter auf und führt zur Verwandlung von Einzelfirmen in Gesellschaften. Die ständig wachsende Last der Verantwortung und der Wunsch, dieselbe auf mehrere Schultern zu verteilen, hat die gleiche Wirkung. Die ASIC hat diesem Tatbestand Rechnung getragen und in ihren Statuten die Bedingungen aufgeführt, unter welchen Mitglieder ihre Tätigkeit zum Beispiel in Form einer Aktiengesellschaft ausüben können.

Die *Herbsttagung* der ASIC vom 5. Nov. 1971 unter dem Vorsitz des Präsidenten, A. Schönholzer, Thun, war der Rechtsform und der Bewertung des Ingenieurbüros gewidmet im Hinblick u. a. auf die Mitbeteiligung von höheren Angestellten. Einleitend hielt ein erfahrener Rechtsanwalt das grundlegende Referat über die verschiedenen Gesellschaftsformen von Architektur- und Ingenieurbüros. Je nach dem Beweggrund und dem anvisierten Ziel des Zusammenschlusses, der Anzahl Mitarbeiter und der Schwere der Verantwortung bzw. der beruflichen Haftung in Schadenfällen reicht die Form von der einfachen Gesellschaft bis zur Aktiengesellschaft. Als Schirm gegen persön-

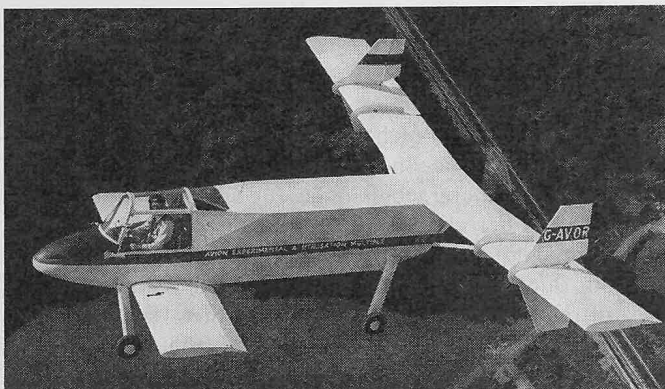
liche Haftung wird die AG zwar oft überschätzt. Der Referent erarbeitete mit juristischer Präzision die Vorteile und Nachteile jeder Rechtsform und der Eintragung ins Handelsregister. Er beantwortete zahlreiche Fragen unter Berücksichtigung der verschiedenen persönlichen Verhältnisse.

Die rege Diskussion bewies, dass sich viele Bürohhaber weder des Wertes ihres Geschäftes noch dessen Ortes im Obligationenrecht bewusst sind. Das Frage- und Antwortspiel glich einer Folge von Rechtsbelehrungen und lieferte zahlreiche Anwendungsbeispiele der vorgetragenen Theorie. Jüngeren Kollegen liegt die zukünftige Entwicklung und Zufriedenstellung ihrer Mitarbeiter näher als alt eingesessenen Bürohhabern, welche für die Kontinuität ihres «Image» beim Rücktritt sorgen wollen. Dass die Tüchtigkeit und berufliche Ebenbürtigkeit eines Angestellten auf die verschiedenste Weise honoriert werden kann, erhellte aus den offenen Voten im kameradschaftlichen Kreis. Eingehend kamen Versicherungs- und am Rande auch Steuerfragen zur Diskussion. Die Tagung zeugte vom echten Bedürfnis der selbständig praktizierenden Ingenieure, Standesfragen zu erörtern und Stabserfahrungen auszutauschen. Im grösseren Rahmen des SIA wären oft solche Themen ebenfalls aktuell, können aber nicht zur Sprache gebracht werden, weil der SIA ein reiner Fachverband ist und Spaltungen zwischen Arbeitgebern und Angestellten vermeiden muss. Für die Ingenieure ist die ASIC berufen, diese Lücke zu füllen. Der Berichterstatter: *Emil Schubiger*

Umschau

Ein vielseitiges Flugzeug von ungewöhnlicher Erscheinung wurde kürzlich auf der Business and Light Aviation Show in England vorgestellt. Bei der noch nicht kommerziell hergestellten Maschine handelt es sich um ein Nutzflugzeug für den allgemeinen Bedarf, besonders entworfen für den Einsatz in Entwicklungsländern. Es soll preis-

Das Land Development Aircraft während einer Vorführung im Flug. Unten am Rumpf ist der Frachtcontainer zu erkennen



günstig, widerstandsfähig, leicht zu bedienen und einfach zu warten sein. Das Bild zeigt die Ausführung im Massstab 70 %, die für Forschung, Vorführung und Beurteilung der Reaktionen von möglichen Kunden hergestellt wurde; in voller Grösse wird es in der Lage sein, eine Nutzlast von 1 t zu befördern und verschiedene Rollen zu erfüllen. Es kann mit Rad-, Ponton- oder Skifahrwerk ausgerüstet werden. Typische Einsatzmöglichkeiten sind: Transport von Personen und Frachten, Sprühdienste, Nothilfe, Luftvermessung, Aufklärung und Brandbekämpfung. Das Flugzeug hat einen abnehmbaren Frachtcontainer, der zum schnellen Güterumschlag beiträgt. Im Bild ist dieser Container unten am Rumpf, vor dem hinteren Fahrwerk erkennbar. Die Haupt- und Vorderflügel sind identisch im Aufbau, in der Sehnengrösse und im Querschnitt, so dass sie sich ohne weiteres austauschen lassen. Vier Befestigungspunkte an der Flügelplatte ermöglichen den Lufttransport von Ersatzflügeln. Das Fahrwerk hat vier Räder, und der Pilot kann die Vorderräder beobachten, wenn er sie über dem Container aufsetzt. Die Hecktriebwerke schränken Cockpitlärm und Schwingungen auf ein Mindestmass ein.

DK 629.138.4