

Geleitwort

Die Jubiläumsfeier der Hamburger Ingenieurschule fällt in eine Zeit, in der die Frage der Ingenieurausbildung stärker als je zuvor in den Blickpunkt des öffentlichen Interesses gerückt ist. Auf seiner kürzlich in Hamburg abgehaltenen Jahrestagung hat der Verein Deutscher Maschinenbau-Anstalten diese Frage zum Hauptthema der Darlegungen gemacht, mit denen sich seine Repräsentanten an die Öffentlichkeit wendeten. Was diesen größten deutschen Industrie- und Exportzweig dazu veranlaßt, sich so intensiv mit der Ingenieurausbildung zu beschäftigen, läßt sich an einer einzigen Zahl ablesen. Im Maschinenbau des Bundesgebietes sind zur Zeit etwa 7000 Arbeitsplätze für Ingenieure unbesetzt. Das ist mehr als das Viereinhalbfache des normalen jährlichen Ersatzbedarfs dieser Industrie, deren Ingenieurbestand bei einer Gesamtbeschäftigtenzahl von über 700 000 etwa 37 000 Ingenieure ausmacht, wovon 65% auf Ingenieurschulabsolventen entfallen.

Der hier zutage getretene starke Ingenieurmangel kann keineswegs allein als eine Folge der Investitionsgüterkonjunktur erklärt werden. Vieles spricht dafür, daß seine Ursachen struktureller Art sind. Um den Erfordernissen einer neuzeitlichen durchrationalisierten Fertigung gerecht zu werden und um den Rückschlag, den die Kriegszeit brachte, aufzuholen, wird heute in den Maschinenfabriken mehr Ingenieurarbeit verlangt als früher. Sowohl bei der Stückzeitermittlung und Arbeitsplanung als beim Vertrieb, im Prüfwesen und bei der Projektausarbeitung müssen mehr Ingenieure eingesetzt werden, als es vor dem Kriege der Fall war. Im Zeitalter der Rationalisierung wachsen die Wünsche nach Sonderanlagen und Sondermaschinen, die den sachlichen Notwendigkeiten und Möglichkeiten beim Kunden angepaßt sind. Gerade diese Anpassung ist unsere Stärke beim Maschinenexport - eine Stärke, die wir pflegen müssen, um unsere Chance am Weltmarkt zu wahren. Sie verlangt einen erhöhten Einsatz von Konstruktions- und Entwicklungsingenieuren, und gerade hier, bei den Konstrukteuren, tritt der Ingenieurmangel mit besonderer Schärfe in Erscheinung. Rund 50 % der im Maschinenbau tätigen Ingenieure sind als Konstrukteure beschäftigt, davon 69 % Ingenieurschulabsolventen.

Es braucht an dieser Stelle kaum näher ausgeführt zu werden, wie weit die Zahl der jährlich nach bestandenen Examen von den Schulen abgehenden Ingenieure hinter den Anforderungen zurückbleibt, die von den Firmen der verschiedenen Industriezweige vielfach unmittelbar an die Schulleitungen gemeldet werden. Besonders extrem ist das Mißverhältnis wohl zur Zeit in Nordrhein-Westfalen; aber auch die Hamburger Verhältnisse bestätigen den allgemeinen Eindruck, daß die Ausbildungsmöglichkeiten mit den Anforderungen nicht Schritt gehalten haben. Für den Maschinenbau war es jedenfalls höchste Zeit, einmal mit aller Deutlichkeit öffentlich darüber zu sprechen und Schritte in die Wege zu leiten, die zur Abhilfe führen.

Erfreulicherweise haben die vom Maschinenbau gegebenen Anregungen zum Ausbau der Ingenieurschulen gerade in Hamburg eine sehr verheißungsvolle Resonanz gefunden. Ich möchte hier an die Zusicherungen erinnern, die Herr Bürgermeister Engelhardt in seiner am 24. September d. J. gehaltenen Rede gemacht hat, in der er von der Absicht sprach, die Ausbildungskapazität der Hamburger Ingenieurschule im nächsten Haushaltsjahr um 500/o auszuweiten, um auch allen denjenigen Bewerbern einen Platz an dieser Ingenieurschule geben zu können, die bisher trotz bestandener Aufnahmeprüfung abgewiesen werden mußten.

Die Verwirklichung dieser Absicht hängt zwar noch von der Zustimmung der Hamburger Bürgerschaft ab. Da es sich hier aber um eine Frage des allgemeinen Interesses handelt, darf man wohl mit dieser Zustimmung rechnen. Wenn ein solcher Ausbau der Ingenieurschulen in Angriff genommen werden soll, kann es sich natürlich nicht darum handeln, Hamburg in bezug auf den Ingenieurbedarf seiner Industrie gewissermaßen zum Selbstversorger zu machen. Trotz aller gerade in Hamburg und im Hamburger Maschinenbau für tüchtige junge Ingenieure gebotenen Möglichkeiten ist für den Ingenieur Freizügigkeit notwendiger als für irgendeinen anderen Beruf. Aber ebenso wie schon vor 50 Jahren durch die Gründung einer Ingenieurschule auf Hamburger Boden auch das Streben Hamburgs nach Verbreiterung seiner industriellen Basis sinnfällig zum Ausdruck gebracht werden sollte, würde auch jetzt ein großzügiger Ausbau dieser Ingenieurschule über den praktischen Nutzen hinaus ideell als eine solche Willenskundgebung wirken.

Auch das von Herrn Bürgermeister Engelhardt in jener erwähnten Rede über die wünschenswerte Namensänderung der Hamburger Ingenieurschule Gesagte war den anwesenden Hamburger Maschinenfabrikanten aus der Seele gesprochen. Der Hamburger Maschinenbau vertritt seit langem die Auffassung, daß für die Ingenieurschule ein Name gefunden werden sollte, der das Zusammenwirken der Lehrbetriebe am Berliner Tor mit den zahlreichen dort befindlichen Prüffämtern, Versuchsanstalten und Laboratorien klar zum Ausdruck bringt und der auf das Ziel hindeutet, das allen an der Weiterentwicklung der technischen Industrien im Hamburger Raum interessierten Bürgern am Herzen liegen muß: nämlich ein "Zentrum der Technik" zu schaffen, wo Lernende und Lehrende der technischen Wissenschaften, praktisch tätige und zur Forschung berufene Ingenieure und schließlich alle diejenigen eine gemeinsame Heimstatt haben, in deren Hand es liegt, Hamburgs noch verhältnismäßig junge industriell-technische Tradition zu pflegen und weiter auszubauen.

Die Hamburger Maschinenfabrikanten hoffen, daß die Feier des 50jährigen Bestehens der Hamburger Ingenieurschule einen neuen Anstoß gibt, die in diese Richtung weisenden Bemühungen zu verstärken.

W. Baensch,
Mitglied des Fachbeirates
der Ingenieurschule Hamburg.