

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 103/104 (1934)
Heft: 3

Artikel: Die "Techniker" in der Verwaltung
Autor: Jegher, Carl
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-83244>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.01.2025

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

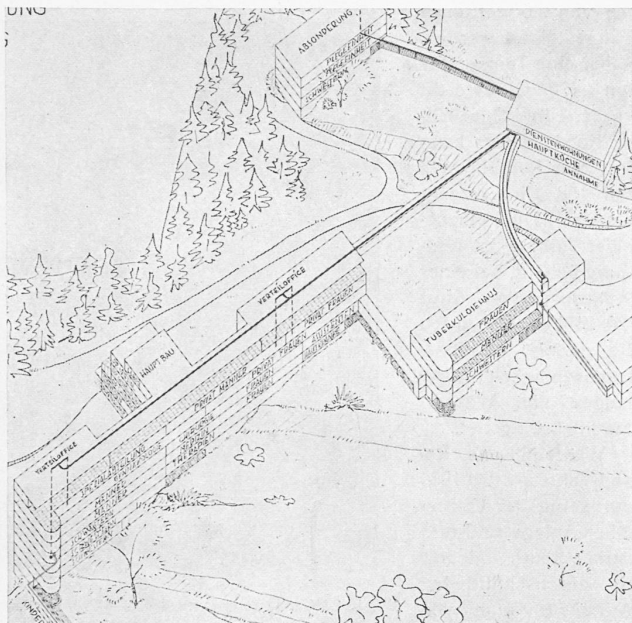


Abb. 3. Entwurf Nr. 16 (Ankauf 1250 Fr.). Arch. Andres Wilhelm, Zürich.

Wettbewerb für das Graubündner Kantonspital Chur.

Isometrie des Organisations-Schema angekaufter Entwürfe.

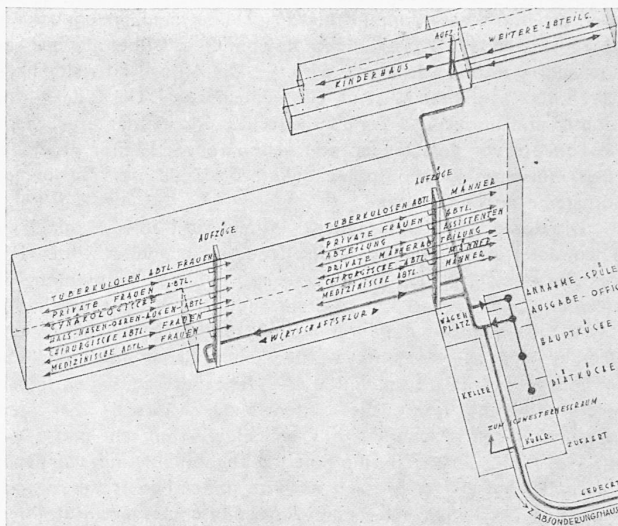


Abb. 4. Entwurf Nr. 1 (Ankauf 1250 Fr.). Arch. E. Schäuble, Arosa.

Diese Ausführungen dürften genügen als Berechtigungsnachweis für unsere eingangs zitierte, von einzelnen der Zürcher Preisrichter wohl verstandene und gebilligte, von andern übelgenommene, doch gewiss diskrete Bemerkung. Dass wir sie nicht leichtthin gemacht, sondern dass wir in solchen Dingen sozusagen als Treuhänder für Wahrnehmung fundamentaler Wettbewerbs-Interessen der gesamten beteiligten Architektenschaft handeln, dürfte für jeden Unbefangenen klar sein. [Wenn die Redaktion des Vereinsorgans ihrerseits so empfindlich sein wollte, hätte sie auf das „Vergnügen“ längst verzichtet, die Wahrung unserer Wettbewerbsgrundsätze nicht nur in der Theorie, sondern auch in concreto, am praktischen Beispiel, zu verfechten! C. J.]

Die „Techniker“ in der Verwaltung.

An unsere Aeusserung über „die SBB-Ingenieure vor dem Parlament“ (auf Seite 313 letzten Bandes) hat sich ein persönlicher Briefwechsel zwischen dem Unterzeichneten und dem Chef des Post- und Eisenbahndepartements geknüpft. Herr Bundespräsident Pilet-Golaz erklärt uns, er sei offenbar missverstanden worden, da der französische Ausdruck „techniciens“ in dem von ihm gedachten Sinne nicht gleichbedeutend sei mit dem deutschen Begriff „Techniker“ oder gar Ingenieur. In dem französischen Sprachgebrauch sind „techniciens“ irgend eines Verfahrens, einer Methode, einer Tätigkeit die ausführenden Spezialisten, deren Hauptaugenmerk eben auf dieses Verfahren, diese Tätigkeit gerichtet ist; so gibt es „Techniker“ im Bankwesen, im Kaufmannstande, bei der Eisenbahn usw. Pilet wollte diesen Typus Techniker dem Administrator gegenüber stellen, keineswegs ihn mit dem Ingenieur identifizieren, wie es die deutsch-sprachigen Berichterstatter aufgefasst haben. Er habe so wenig an die Ingenieure im engeren Sinn gedacht, dass er gerade auch die bei der Post gemachten Erfahrungen angeführt habe, bei der nur sehr wenige Ingenieure beschäftigt seien. Ein Bahnhofsvorstand z. B. könne ein „Techniker“ sein, wenn er nur an die Vergrößerung und Vervollkommnung der ihm anvertrauten Einrichtungen denke, ohne sich dabei um die Rentabilität der von ihm vorgeschlagenen Ausgaben zu kümmern, und dieser „Techniker“ ist es, den er als gefährlich kritisieren wollte.

Gerne nehmen und geben wir Kenntnis von dieser Präzisierung, die jenen Aeusserungen im Parlament ihren Stachel nimmt. Unsere Leser wissen zur Genüge — und auch Herr Pilet-Golaz dankt uns dafür — dass wir in dieser Hinsicht mit seiner Aufassung vollständig übereinstimmen; es sei nur verwiesen auf die Einstellung der SBZ zu Verkehrsproblemen, wie die „transhelvetischen“ Schifffahrtsbestrebungen¹⁾, die übertriebenen Autostrassen-

pläne und die Ultraschnellbahn.²⁾ In diesem Zusammenhang erinnern wir uns noch sehr gut, wie vor 20 Jahren im Kreise der G. E. P. der damalige Oberingenieur Vogt von der Höhe von Leubringen aus den werdenden gewaltigen Neubau des Bieler Bahnhofs erläuterte, und dabei in seiner sarkastisch witzigen Art über die „grosse Kelle“ klagte, mit der bei uns derartige Eisenbahnfragen behandelt werden, im Gegensatz zu andern Ländern, wo man es besser verstehe, sich mehr nach der Decke zu strecken. Nun, wir haben ja dies jetzt auch gelernt: der Zürcher Hauptbahnhof z. B. hat die Verbesserungen erfahren, die für mehrere Jahre dem technischen Bedürfnis genügen werden. Auch bei den SBB zwingt die Not der Zeit zur Einschränkung auf das unumgänglich Notwendige, das werden auch jene ihrer „techniciens“ oder Ingenieure verstehen, die bisher auf hundertprozentige Erfüllung der technischen Wünsche und Pläne eingestellt waren. „Es geht auch so“, sagt sich doch jeder von uns, der sich in seinen privaten Angelegenheiten nach der Decke strecken muss. Dass dies auch im Beamtenstab der SBB, jeder an seinem Ort, nach Kräften tue, ist der Wunsch des Departementchefs, und dass die gesamte Technikerschaft ihn darin unterstützen werde, die Oekonomie der Eisenbahn zu verbessern und zu sichern, darauf zählt er zuversichtlich. Wir danken ihm für dieses Zutrauen und wollen es rechtfertigen. C. J.

Eine 20 000 kW Quecksilber-Kraftanlage.

Die Inbetriebnahme einer Quecksilber-Kraftanlage für eine Leistung von 20 000 kW in den Werken der General Electric Co. in Schenectady bedeutet einen wesentlichen Fortschritt in der Wärmekrafterzeugung, da sich durch die Anwendung von Quecksilber der thermische Wirkungsgrad in einem Masse verbessern lässt, wie das mit gewöhnlicher Dampfkraft überhaupt nicht zu erreichen ist. — Durch die neue Anlage soll der gesamte Kraft- und Dampfbedarf der General Electric Werke in der eigenen Zentrale gedeckt und die zum Teil fast 40 Jahre alte Anlage ersetzt werden.

Die neue Anlage hat eine gesamte Leistungsfähigkeit von 26 000 kW und kann ausserdem eine stündliche Dampfmenge von fast 300 t für Heiz- und Fabrikationszwecke an die Werke abgeben. Davon entfallen auf die eigentliche Quecksilberanlage 20 000 kW und 150 t/h Dampf von 28 at, während zur Ergänzung ein Wasserdampf-Kessel von normaler Bauart für weitere 150 t/h Dampf vom selben Druck vorgesehen ist. Der gesamte Dampf wird auf 400° C überhitzt und zum Antrieb einer Gegendruck-Turbine von 6 000 kW benutzt, die er mit 14 at wieder verlässt. — Eine zukünftige Erweiterung auf insgesamt 55 000 kW und etwa 400 t/h Dampf ist vorgesehen.

²⁾ „Die Schnelligkeit des Reiseverkehrs ist Masstab für die jeweilige Kulturhöhe der Menschheit“, ist behauptet worden; vergl. S B Z 24. Januar 1931 (Seite 46).

¹⁾ Vergl. SBZ 18. Februar 1933 (Seite 81*).