

Objekttyp: **AssociationNews**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **37/38 (1901)**

Heft 21

PDF erstellt am: **23.09.2024**

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.

Der Verfasser hebt einleitend hervor, dass seine Monographie lediglich die Aufgabe behandeln solle, wie die Abmessungen und Massen eines Regulators bestimmt werden können, wenn der zu überwindende Widerstand, der Regulatorauschlag, die Unempfindlichkeit und die Ungleichförmigkeit gegeben, bzw. gewählt worden sind. Die konstruktiven Fragen und das dynamische Verhalten des Reglers bleiben mithin gänzlich ausser Betracht; es beschränkt sich der Verfasser obendrein auf die sogenannten Pendelregler, während die Flachregler ausgeschlossen bleiben. In dem so eng gezogenen Rahmen entwickelt Bartl mit ins Einzelne gehender Ausführlichkeit den Vorgang der beim Entwurf eines neuen Reglers einzuhalten wäre, und beschäftigt sich hierbei eingehend auch mit dem Einflusse der Eigenreibung und der Fliehkraft, bzw. Schwere der Nebenteile, insbesondere der Stangenmassen. Die benutzten Methoden beruhen auf sinnreichen Verlegungen der Kräfteangriffspunkte, die indessen in ihrem Resultate der Anschaulichkeit entbehren und gegenüber der üblichen direkten Kräftezerlegung wenig Aussicht auf allgemeine Aufnahme haben dürften. Für den Ersatz der Stangenmasse hat Schadwill anderweitig ein elegantes und für jede Lage der Stange gültiges Verfahren angegeben. Die Berechnung der Federregulatoren auf der Grundlage eines zunächst zu entwerfenden äquivalenten Gewichtregulators erscheint in pädagogischer Beziehung nicht empfehlenswert, und die Methode der «astatischen» Federkurve nach Dorfel verdient wohl den Vorzug. Das Büchlein ist indessen sehr klar geschrieben und wird angehenden Technikern für das Selbststudium gute Dienste leisten können. *A. S.*

Redaktion: A. WALDNER, A. JEGHER,
Dianastrasse Nr. 5, Zürich II.

Vereinsnachrichten.

Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

Die auf den 18. Mai angesetzte Exkursion nach dem im Bau begriffenen Elektrizitätswerk Bezau war von ungefähr 30 Mitgliedern besucht. In Turgi empfing dieselben Herr *W. Burkhard-Streuli* als bauleitender Ingenieur der Gesellschaft «Motor». Er hatte die hauptsächlichsten Pläne zusammen gestellt, an Hand deren er in gedrängtem, abgerundetem Vortrag die Teilnehmer über das Entstehen und die Ausführung des grossartigen Wasserwerkes unterrichtete. In halbstündiger Fahrt, auf zwei grossen Kähnen der Aare-Korrektion, wurde sodann die Baustelle erreicht. — Sowohl beim grossen Wehr, das die ganze Aare überspannt, wie auch bei Begehung des Kanales und Besichtigung des in einem interessanten Bau-Stadium befindlichen Turbinenhauses übernahmen Herr Burkhard mit seinem Assistenten Ing. *Crivelli*, sodann in Vertretung des Unternehmers, Prof. C. Zschokke, dessen bauleitender Ingenieur, *G. Lüscher* mit seinem Adjunkten Ing. *C. Vogt*, in liebenswürdiger Weise die Führung. Auch die beiden Brüder *Messing*, Bauunternehmer des Kanals, hatten sich angeschlossen. Nach der Besichtigung wurde, wieder zu Schiff, die Station Döttingen erreicht und mit dem Abendzug der Heimweg angetreten. — Es braucht kaum gesagt zu werden, dass Bauleitung und Unternehmung darin wetteiferten, in herkömmlicher, gastlicher Weise die Besucher zu empfangen — sodass die inhaltlich sehr reiche Exkursion auch eines freundlichen Rahmens nicht entbehrte. Es sei den Veranstaltern derselben der beste Dank der Teilnehmer ausgesprochen.

Ueber das Gesehene zu berichten mag für später vorbehalten bleiben, da hierzu der Raum in den «Vereinsnachrichten» nicht reichen würde.

Gesellschaft ehemaliger Studierender

der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

Protokoll

der Frühjahrssitzung des Ausschusses

12. Mai 1901, 10 Uhr, im Sommer-Casino, Basel.

Anwesend: die Herren *Sand*, Präsident, *Radio*, *Paur*, *Guyer*, *Charbonnier*, *Bertschinger*, *Auwan*, *Elskes*, *Hilgard*, *Kilchmann*, *de Perregaux*, *Winkler*, *Zschokke* und Herr *Jegher* als Gast.

Entschuldigt: die Herren *Mezger*, *Wagner*, *Gremaud* (Kantonsingenieur), *Wüest* und *Rosenmund*.

Der Vorsitzende, Herr Direktor *Sand*, spricht den Anwesenden seinen Dank aus für die freundliche Gratulation, welche ihm bei Anlass seiner Wahl in die Generaldirektion der schweizer. Bundesbahnen von den Mitgliedern gewidmet wurde, und erklärt die Sitzung für eröffnet.

1. **Protokoll der Herbstsitzung.** Das Protokoll der Herbstsitzung 1900 ist in der Schweiz. Bauzeitung, Band XXXVI, Nr. 18, S. 178 veröffentlicht und wird genehmigt.

Mitteilungen: Der Vorsitzende teilt mit, dass — angeregt durch

einige Mitglieder des Ausschusses der G. e. P. — die Vorstände des Vereins schweizerischer Maschinenindustrieller, des schweizerischen Ingenieur- und Architektenvereins und der Gesellschaft ehemaliger Studierender der Eidgen. Polytechn. Schule in Zürich im November letzten Jahres eine Besprechung der Organisation der schweiz. Bundesbahnen auf der «Meise» in Zürich¹⁾ veranlassten, an welcher ungefähr 60 in hervorragender Stellung stehende Techniker teilnahmen und folgenden Beschluss fassten:

1. In Anbetracht der hervorragenden Bedeutung des Maschinen- und Werkstättendienstes wird die Schaffung eines besonderen Departements bei der Generaldirektion unter Leitung eines Maschinen-Ingenieurs für nötig erachtet.

2. Es wird eine Kommission von sieben Mitgliedern ernannt, mit dem Auftrage, diesen Beschluss vor dem demnächst erfolgenden Zusammentritt des Verwaltungsrates der Bundesbahnen sowohl dem Vorsteher des Eisenbahndepartements, Herrn Bundesrat Zemp, als auch dem Präsidenten des Verwaltungsrates, Herrn Ständerat von Arx, persönlich zu übermitteln und hierbei die Ansichten der Versammlung mündlich zu vertreten.

Bei dem Besuche, den die Kommission den Herren Bundesrat Zemp und Ständerat von Arx abstattete, hat sie sympathische Aufnahme gefunden.

Es ist dann in der Folge im Verwaltungsrat der Bundesbahnen folgender Antrag gestellt worden:

«In Erwägung:

1. Dass gewichtige Gründe für eine Trennung des Betriebsdepartements in zwei, bzw. die Aufstellung eines besondern Departements für den Fahr- und Werkstättendienst sprechen;

2. Dass berechtigte Bedenken bestehen, die Zuteilung des gesamten kommerziellen Dienstes an ein Departement würde zu einer unzulässigen, die direkte und eingreifende Leitung der Geschäfte beeinträchtigenden Belastung des betreffenden Departementsvorstandes führen;

3. Dass eine Vermehrung der Zahl der Mitglieder der Generaldirektion auch eine umfassendere gegenseitige Stellvertretung der verschiedenen Landesgegenden und Interessenkreise ermöglichen würde;

erachtet

der Verwaltungsrat als angezeigt, eine Vermehrung der in der Vollziehungsverordnung vom 7. November 1899 vorgesehenen Zahl von fünf Mitgliedern der Generaldirektion in Aussicht zu nehmen und

beschliesst

in Ausübung der ihm nach Art. 9 Ziff. 20 und Art. 23, Al. I des Rückkaufgesetzes zustehenden Befugnisse, dem Bundesrate zu empfehlen, zu geeigneter Zeit — spätestens auf den Zeitpunkt der Eröffnung des Bundesbetriebes auf den sämtlichen zum Rückkauf gekündeten Linien — die Vollziehungsverordnung einer Revision im Sinne einer Vermehrung der Mitgliederzahl der Generaldirektion zu unterstellen.»

Diesem Antrag gegenüber wurde nachstehender Vermittlungsvorschlag eingebracht:

«Der Verwaltungsrat erklärt sich für heute mit der durch die Vollziehungsverordnung vorgesehenen Zahl 5 für die Generaldirektion einverstanden. Er behält sich vor, nach Vollendung der organisatorischen Arbeiten die Frage zu prüfen, ob nicht eine Revision der Vollziehungsverordnung in dieser Beziehung zu beantragen sei.»

Dieser Vermittlungsvorschlag siegte mit 27 gegen 20 Stimmen, welch letztere auf den erstgenannten Antrag fielen.

Bei dieser Abstimmung war der Umstand ausschlaggebend, dass es nicht opportun erschien, eine Vollziehungsverordnung schon abzuändern, bevor sie noch recht in Kraft getreten sei. Die Schaffung eines Maschinendepartements wird aber nur möglich durch Abänderung der Vollziehungsverordnung zum Rückkaufgesetz. Es konnte demzufolge denn auch bei der Ersatzwahl für den verstorbenen Chef des Baudepartements nur wieder ein Bau-Ingenieur in Frage kommen.

2. **Rechnung pro 1900. Bulletin 39 und 40.** Die Rechnung für das Jahr 1900 mit Vermögensausweis und Bericht der Herren Revisoren A. Habicht und H. Jaeggi liegt gedruckt in den Händen der Mitglieder. Die Einnahmen entsprechen im ganzen dem Budget; die Anzahl der vom 1. Januar bis 12. Mai Neueingetretenen betrug 58 im Jahre 1900 und 59 im Jahre 1901. Die Ausgaben sind etwas höher als der Voranschlag, infolge der Ausgaben für die Generalversammlung in Paris und der Berichterstattung über dieselbe, welche ein voluminöses Bulletin ergab. Die Mehrausgaben für das Adressverzeichnis werden durch diejenigen des kleinen Adressverzeichnisses des laufenden Jahres ausgeglichen.

Das 39. Bulletin (Dezember 1900) wurde am 25. Februar 1901 und anfangs März versandt, mit einer Beilage: Schlussprotokoll des internationalen Kongresses betr. das *Internationale Gewindesystem auf metrischer Grundlage*.

¹⁾ S. Bd. XXXVI, Seite 214.