

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 31/32 (1898)
Heft: 9

Sonstiges

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: 02.04.2025

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

nähert sich asymptotisch dem Werte, welcher dem Verhältnis $I_2 : I_1 = \infty$ entspricht.

Setzen wir nun umgekehrt

$$I_1 = c \frac{D \cdot l^2}{E \cdot \pi^2}$$

so hat c folgende Werte:

$I_2 : I_1$	o	$\frac{1}{10}$	$\frac{1}{4}$	$\frac{1}{2}$	$\frac{3}{4}$	1	$\frac{4}{3}$	\dots	∞
c	1	$0,4510$	$0,3011$	$0,2244$	$0,1872$	$0,1613$	$0,1383$	\dots	$0,0625$

Gesetzt nun den Fall, bei der Dimensionierung eines Gitterträgers habe man für den gleichmässig auf alle Strebensysteme verteilten Minimal-Anteil an der Lastaufnahme die Trägheitsmomenten-Summe $I_1 + I_2$ berechnet, so hat man in unserem Falle, wo von vier Strebensystemen nur eines gegenüber den drei übrigen Mehrbelastung aufzunehmen hat, jener Trägheitsmomenten-Summe noch die in nachstehender Tabelle in Einheiten von

$$\frac{D \cdot l^2}{E \cdot \pi^2}$$

angegebenen, von dem gewählten Verhältnisse von I_2 zu I_1 abhängigen, Zuschläge hinzuzufügen

$I_2 : I_1$	o	$\frac{1}{10}$	$\frac{1}{4}$	$\frac{1}{2}$	$\frac{3}{4}$	1	$\frac{4}{3}$	\dots
$I_1 + I_2$	1	$0,4961$	$0,3764$	$0,3366$	$0,3276$	$0,3226$	$0,3226$	\dots

Nicht zu übersehen ist der Umstand, dass in keiner dieser Formeln und in keiner dieser Verhältniszahlen ein Sicherheitskoeffizient vorhanden ist.

Wettbewerb für ein neues Stadttheater in Bern.

(Mit einer Tafel.)

I.

In Ergänzung der in Band XXX Nr. 22 und in Nr. 1 dieses Jahrganges gebrachten Mitteilungen über das Resultat obgenannten Wettbewerbes geben wir auf Seite 65 und 66 unserer heutigen Nummer und auf beiliegender Tafel eine Darstellung des Entwurfes mit dem Motto „Thespis“, von Herrn Architekt R. v. Wurstenberger in Bern.

Bekanntlich hat das Preisgericht in diesem Wettbewerb einen ersten Preis nicht erteilt, sondern den genannten Entwurf, sowie jenen mit dem Motto „Zeitspiegel“ der Herren Architekten Kuder & Müller in Zürich durch Prämien von je 2500 Fr. und den Entwurf „Illusion“ des Herrn Architekten Rud. Streiff in Zürich mit einem dritten Preise von 1000 Fr. ausgezeichnet.

Darstellungen der beiden letzteren Arbeiten hoffen wir in den folgenden Nummern vorzulegen. Zur Erläuterung der preisgekrönten Entwürfe möge das an anderer Stelle*) wiedergegebene Referat über den Vortrag dienen, den Herr Professor Bluntschli, eines der Mitglieder des bezüglichen Preisgerichtes, am 16. d. M. im Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein gehalten hat.

Miscellanea.

Der Tunnel durch den Col di Tenda, der zweitlängste Tunnel Italiens ist am 15. d. M. nach achtjähriger Arbeit durchschlagen worden. Seine Länge von 8100 m wird in Italien nur von dem 8260 m langen Tunnel Ronco Giovi auf der Linie Turin-Genua übertroffen. Unter den europäischen Tunnels steht er bezüglich der Länge an fünfter Stelle. (St. Gotthard 14910 m, Mont Cenis 12233 m, Arlberg 10250 m). Sein höchster Punkt liegt 1038 m ü. M. (Gotthard 1154 m, Mont Cenis 1294 m, Arlberg 1310 m). Die Steigung im nördlichen Teile beträgt 2⁰/₁₀₀, im südlichen hingegen 10⁰/₁₀₀ und auf einer kurzen Strecke 14⁰/₁₀₀. Die Tunnelbreite entspricht einer doppelspurigen Bahnanlage. Vorläufig wird jedoch nur ein Geleise gelegt werden; an Stelle des zweiten läuft heute der Abzugskanal für die gewaltigen Wassermengen, die den Bau des Tunnels ausserordentlich erschwerten. Ebenso stellten sich der Unternehmung durch die auf mehreren Stellen erfolgten Schlammleinbrüche bedeutende Schwierigkeiten entgegen; eine solche am Südende befindliche Stelle von 45 m

*) Seite 67, Vereinsnachrichten.

Länge konnte erst nach harter, dreijähriger Arbeit überwunden werden. Der Bau des Tunnels war ursprünglich vom Unternehmer Vaccari in Valenza für den Preis von 20¹/₂ Millionen Lire übernommen worden. Als aber die Schwierigkeiten überhandnahmen, wurde zwischen der Unternehmung und der Regierung ein Abkommen getroffen, wonach die Regierung die Verbaue der Schlamm- und Wassereinbruchsstellen auf eigene Rechnung auszuführen sich bereit erklärte. Der Zweck des Tunnels steht im Zusammenhang mit dem ebenso von strategischen als kommerziellen Rücksichten bedingten Projekt, durch eine Bahn über Cuneo und Tenda eine kürzere Schienenverbindung von dem Hauptplatz Piemonts, Turin nach San Remo, Ventimiglia, Mentone, Nizza u. s. w. zu ermöglichen. Von der projektierten Bahn ist bis heute erst das 32 km lange Teilstück Cuneo-Limone, letzteres am nördlichen Eingange des Tunnels fertiggestellt. Für die Weiterführung vom Südausgange des Tunnels bei Vievole haben dagegen noch nicht einmal die Vorstudien begonnen. Es steht nämlich bis heute noch nicht fest, welchen Weg die Bahn nehmen wird, um die Küste zu erreichen. Die Regierung beabsichtigt, wie der Frankfrt. Ztg. berichtet wird, sie ganz auf italienischem Gebiete bis Taggia an der Linie Savona-Ventimiglia zu führen. Dagegen verlangt das Interesse Piemonts und der Lombardei sowie aller Reisenden, die aus dem Nordosten Italiens, der Schweiz und Deutschland kommen, dass die Bahn bei Tenda die nahe französische Grenze überschreite, um von dort direkt thalwärts nach Nizza weiterzuführen. Für dieses auch von der Handelswelt begünstigte Projekt spricht ausser dem kürzesten Wege nach Nizza auch der Vorteil der geringeren Baukosten. Diese sollen nach Ansicht der Sachverständigen für die wenigen Kilometer von Vievole bis Tenda an der französischen Grenze etwa 10 Millionen Fr. betragen, während die von der Regierung geplante Fortführung der Bahn auf ausschliesslich italienischem Gebiete bis Ventimiglia einen weiteren Aufwand von 60—70 Millionen erfordern dürfte.

Volksabstimmung über den Eisenbahn-Rückkauf. Mit ungefähr 386000 gegen rd. 180000 Stimmen hat das schweizerische Volk am 20. d. M. das Gesetz vom 15. Oktober v. J.*) betr. die Erwerbung und den Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen durch den Bund angenommen.

Konkurrenzen.

Elektrische Centrale in Hauterive (Freiburg). Zur Erlangung von Entwürfen und Kostenvoranschlägen für die Nutzbarmachung und Uebertragung einer Wasserkraft der Sarine durch eine in Hauterive zu errichtende elektrische Centrale hat die Direktion der öffentlichen Arbeiten des Kantons Freiburg einen Wettbewerb eröffnet. Die in Hauterive erzeugte Kraft von etwa 6000 P. S. soll in folgender Weise verteilt werden: Uebertragung von 1000 P. S. nach der Kraftanlage an der Maigrange, Entfernung 6 km; 1500 P. S. nach Avenches, Entfernung 17 km; 200 P. S. zur Speisung der elektrischen Normalspur-Bahnlinie Freiburg-Murten (6 km) und weitere 200 P. S. auf eine Entfernung von 15 km; 300 P. S. zur Traktion einer Eisenbahn Freiburg-Tavel-Heitenried-Schwarzenburg auf eine Entfernung von 13 km; 500 P. S. zum Betriebe einer Strassenbahn von Freiburg nach Bulle, für welche zwei Speisepunkte von je 250 P. S., auf Entfernungen von 14 und 5 km von der Centrale Hauterive vorgesehen sind; 200 P. S. zur Speisung einer Strassenbahn Freiburg-Farvagny, Entfernung 2 km. Ferner 3000 P. S. zur Abgabe von Kraft und Licht innerhalb eines Verteilungsradius von 10 km im Gebiete der Singine und unteren Sarine.

Verlangt werden: Pläne und Kostenanschläge der hydraulischen und elektrischen Anlage mit allen Details, sowie der Verteilungsart für Licht- und Kraftabgabe nebst Angabe des Selbstkostenpreises pro Pferd, ohne und mit Motoren; eine schematische Zeichnung der elektrischen Installation und ein einlässlicher Erläuterungsbericht.

Termin für die Einreichung der Entwürfe: 30. April 1898. Die Bausumme für die Kraftstation ist mit 92000 Fr. in den Kostenanschlag einzustellen. Preise: 1500, 1000, 500 Fr. Sämtliche eingereichten Projekte gehen in das Eigentum des Staates Freiburg über; die Direktion der öffentlichen Arbeiten behält sich vor, die Ausführung der Anlage an einen oder mehrere Bewerber zu vergeben. Das Preisgericht, welches über die eingesandten Entwürfe zu entscheiden haben wird, ist in dem uns vorliegenden Programm nicht namhaft gemacht.

Diese den Grundsätzen des Schweizer. Ingenieur- und Architekten-Vereins widersprechende Lücke des Programms, sowie die ungewöhnliche Bestimmung, dass der Staat Freiburg sich das Verfügungsrecht über sämtliche, also auch die nicht mit Preisen bedachten Entwürfe vorbehält, lassen eine nennenswerte Beteiligung an dem Wettbewerb kaum erwarten.

*) S. Bd. XXX, S. 130, 135.