

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **5/6 (1885)**

Heft 26

PDF erstellt am: **22.09.2024**

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.

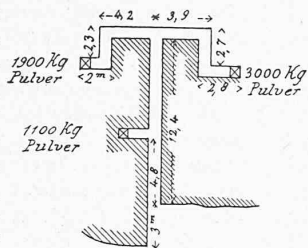
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen 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.

Getöse, verursacht durch die den Abhang hinunter rollenden Gesteinmassen, folgte. Das Resultat fiel ganz nach Wunsch aus, indem etwa 4000 m³ Steine losgelöst wurden. Am 4. Juni Abends 4¹/₂ Uhr wurden die drei Minen der grösseren Gallerie am rechten Bergabhang abgefeuert. Dieselben wurden natürlich gleichzeitig losgebrannt. Der Effect war grossartig und übertraf alle Erwartungen; es bildete sich ein wahrer Bergsturz. Die losgelöste Steinmasse kann auf 10000 m³ geschätzt werden; alles wurde in Stücken von verwendbarer Grösse gebrochen, wobei so zu sagen kein Stein weit fortgeschleudert wurde.



Die Entzündung der Minen geschah durch den, den Lesern dieser Zeitschrift bekannten, electricischen Minenzündapparat unseres Collegen, Maschineningenieur Emil Bürgin in Basel und zwar in Beisein des Genannten. In jede Mine wurden zwei von einander ganz unabhängige gut isolirte Drahtleitungen mit Platinzündern eingeführt, welche mittelst eiserner und bleierner Röhren vor Beschädigungen während des Einmauerns geschützt waren. Die Ladung und Verdämmung geschah bei electricischer Beleuchtung mittelst einer Glühlampe, die den Strom von dem ausserhalb der Minen aufgestellten Zündapparat enthielt. Letzterer wurde während der Dauer der Beleuchtung von zwei Mann getrieben. Nach Einbringung der Ladung wurden die Gallerien gänzlich ausgemauert und zwar nahm die Ladung und Verdämmung der rechtseitigen Gallerie eine Zeit von 72 Stunden in Anspruch.

Concurrenz für ein eidg. Parlaments- und Verwaltungs-Gebäude in Bern.

(Mit einer Lichtdruck-Tafel.)

Wir legen der heutigen Nummer, zur weitem Illustration der in No. 23 enthaltenen Besprechung des Projectes von Professor *Bluntschli* in Zürich, einen Lichtdruck mit der Ansicht der Süd-façade des Parlamentsgebäudes, einer Gesamtansicht und dem Situationsplan des Bluntschli'schen Entwurfes bei. Professor *Bluntschli* haf dieser Tage eine zweite perspectivische Ansicht seines Projectes nach Bern gesandt. Der Standpunkt für diese Perspective ist auf der kleinen Schanze. Die Aquarellmalerei des Bildes hatte Professor *Julius Stadler* in Zürich übernommen und, wie nicht anders zu erwarten war, in künstlerisch vollendeter Weise durchgeführt.

Les chemins de fer Bulgares et le raccordement des chemins de fer orientaux.

Le Gouvernement Bulgare vient d'adjuger les travaux du chemin de fer International de Bulgarie, qu'il s'est chargé d'exécuter conformément au traité de Berlin et à la conférence de Vienne. La ligne a une longueur de 113,500 km entre la frontière serbe à Tzaribrod et la frontière rouméliote à Vakarel en passant par Sofia, capitale de la Bulgarie. Cette ligne forme l'un des tronçons du grand chemin de fer international de Vienne à Constantinople, destiné à mettre en relations par la voie la plus directe l'Europe occidentale avec l'Orient; ces relations sont établies à ce jour au départ de Pest par les deux lignes de Pest à Bucarest et par la ligne de Bucarest à Giurgevo sur le Danube. De ce dernier point l'on se rend en bateau à vapeur à Roustschouk, de là en chemin de fer à Varna, et enfin de là en bateau à vapeur à Constantinople. — La nouvelle ligne qui évite complètement tout transbordement des voyageurs ou marchandises depuis Calais ou Hambourg longe le Danube jusqu'à Belgrade où elle le franchit; à Belgrade la voie emprunte les chemins de fer serbes ouverts à l'exploitation jusqu'à Nisch.

De Nisch à la frontière Bulgare la construction du chemin de fer est sur le point d'être commencée; enfin depuis la frontière Bulgare jusqu'à Philippopoli, le tronçon rouméliote de la grande ligne internationale est également en construction. De Philippopoli à Constantinople le chemin de fer est déjà achevé depuis un certain nombre d'années, le mauvais état d'entretien de la ligne exigeant d'ailleurs des réparations importantes avant de permettre la circulation des trains rapides.

Les travaux en Serbie s'exécutent par des entrepreneurs français sous les auspices du Comptoir d'Escompte, ceux en Roumélie s'exécutent par les mêmes entrepreneurs sous les auspices du Comptoir d'Escompte et de la Banque Ottomane.

Le raccordement en Bulgarie est la partie de la ligne dont la mise en œuvre semble être la plus laborieuse par suite des compétitions politiques résultant de la rivalité des intérêts de la Russie et de l'Autriche dans la presqu'île des Balkans, la Russie ayant tout intérêt à retarder la construction de la ligne pour empêcher l'Autriche d'empêtrer sur son influence prédominante en Bulgarie. C'est même sous cette influence que le Gouvernement Bulgare a rendu les conditions de l'exécution du chemin de fer si onéreuses qu'un groupe Bulgare seul, de connivence avec le Gouvernement a pu prendre à l'adjudication les travaux au prix de 17 000 000 fr. fixé par le cahier des charges comme un maximum pour les offres et porté d'ailleurs seulement à la connaissance des concurrents au moment de l'adjudication. Les concurrents étrangers s'étaient toutefois rendu en assez grand nombre à l'appel du Gouvernement Bulgare; la Compagnie Fives-Lille seule a cru devoir accepter à l'adjudication sans restrictions toutes les conditions imposées par le Gouvernement, mais au prix de 18 500 000 fr. qui n'a pu être agréé comme dépassant le maximum.

Monsieur Manéga, représentant un groupe roumain, Monsieur Bataille au nom d'un groupe belge, Monsieur Max Lyon, pour le compte de la Société de Travaux publics et Constructions de Paris, et Monsieur Goubonine pour un groupe russe avaient fait indépendamment à Sofia des propositions qui n'ont pas trouvé d'accueil, quoiqu'elles établissent d'une façon raisonnable les conditions de la mise en œuvre du chemin de fer. La ligne est à construire pour le compte de l'Etat, qui s'est réservé d'autre part toute latitude pour l'exploitation.

Le tracé en partant de la frontière serbe près du village de Tzaribrod, suit d'abord en plaine pendant 13 km la vallée de la Nisava, puis il remonte sur 12 km les gorges étroites de cette vallée jusqu'à la source de cette rivière en s'élevant de la cote 475 à la cote 735; ensuite il redescend graduellement pendant 64 km sur le plateau des Balkans, à la dépression (cote 540) dans laquelle se trouve la Ville de Sofia, capitale de la Bulgarie, puis le tracé traverse en ligne droite l'Isker et franchit de nouveau à la cote 820 une dénivellation des Balkans pour redescendre à la cote 685 à la frontière rouméliote.

La formation géologique est sédimentaire sur la première partie du tracé; elle tourne au terrain primitif en s'approchant de la Roumélie.

Le terrain est généralement dans une période de décomposition avancée de sorte que de bons matériaux de construction font presque partout défaut aux approches immédiats de la ligne; cette nature des terrains déboilis exige même des travaux de défense assez considérables, dont on se rend difficilement compte à prime abord en examinant le profil en long de la ligne.

Le chemin de fer doit être construit à une seule voie à écartement normal des rails.

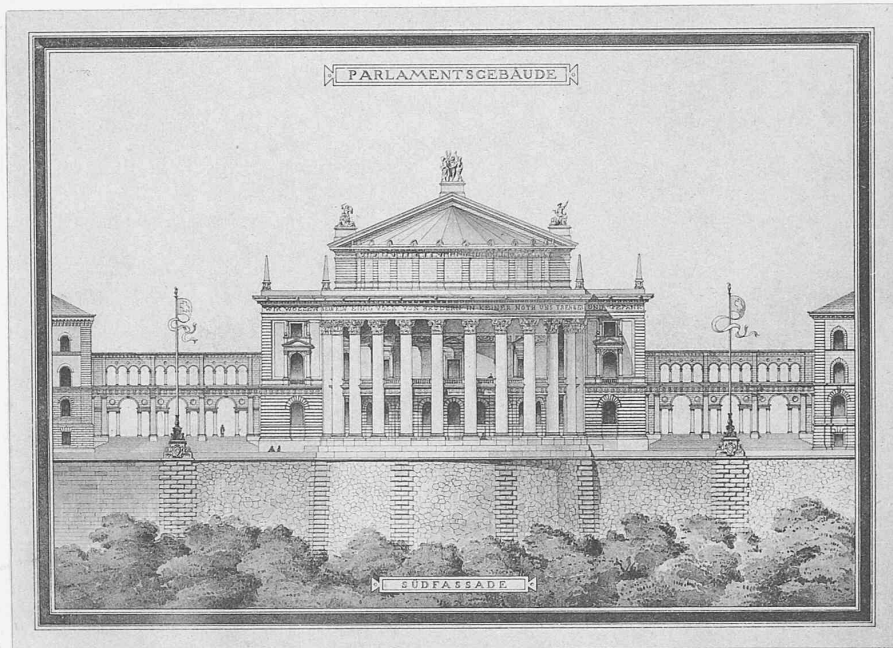
L'importance totale des travaux est environ comme suit:

Terrassements y compris ceux des stations,	
des fouillés pour fondations etc., dont 1/3	
en rocher	1 475 000 m ³ .
Maçonneries de toute nature	95 000 m ³ .
Tôles pour ponts (dont 14 grands ponts	
d'une longueur totale de 420 m environ)	950 t.

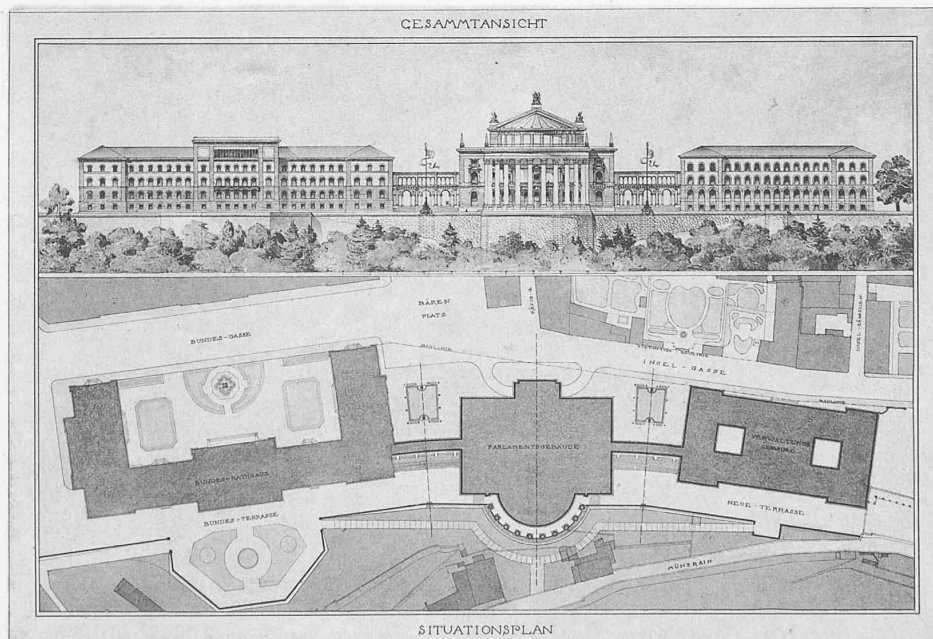
Concurrenz für Entwürfe zu einem eidg. Parlaments- und Verwaltungs-Gebäude in Bern.

Entwurf von Professor FRIEDRICH BLUNTSCHLI, Architect in Zürich.

Erster Preis.



Masstab 1:1000.



Photographische Aufnahme nach der Originalzeichnung.
Negativplatte von M. Vollenweider & Sohn in Bern.

Unveränderlicher Lichtdruck von J. Baeckmann in Karlsruhe.

Masstab 1:2500.