

# Zur Fachwerkstheorie

Autor(en): **Foepl, A.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **9/10 (1887)**

Heft 7

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-14349>

## **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.

bau, mech. Ausstattung und Betriebsmittel, belaufen sich auf rund 160 000 Fr.

Die Arbeiten an Ort und Stelle, sowie in den Werkstätten begannen mit dem Monat Mai. Ende September konnten die ersten Fahrten gemacht und Anfangs November die fertige Bahn übergeben werden. Die Herren *Butcher & Durrer* in Kägiswyl hatten den ganzen Bau in Generalaccord übernommen und alle Unterbau-Arbeiten unter ihrer persönlichen Leitung ausgeführt.

Die mechanische Ausrüstung der Bahn (Oberbau und Betriebsmaterial) übertrugen sie der Firma *Rinecker, Abt & Co.* in Würzburg, welche nach ihren Constructionen die *Union* in Dortmund, die *Schweizerische Locomotivfabrik* in Winterthur und die *Industriegesellschaft* in Neuhausen mit der Lieferung und Ausführung der verschiedenen Theile betraute.

**Fahrtaxen.** Die Einnahmen aus dem Personen- und Waarentransporte bemessen sich nach folgenden Einheits-taxen:

<i>Personenverkehr.</i>	I. Classe	II. Classe
Einfache Bergfahrt . . . . .	0,40 Fr.	0,20 Fr.
Einfache Thalfahrt . . . . .	0,20 "	0,10 "
Serienpreis für 10 Fahrten . . . . .	3,00 "	1,50 "
<i>Persönliche Abonnements</i>		
für 1 Monat gültig. . . . .	18,00 Fr.	9,00 Fr.
" 3 Monate " . . . . .	51,30 "	25,65 "
" 6 " " . . . . .	97,20 "	48,60 "
" 12 " " . . . . .	183,60 "	91,80 "
<i>Waarenverkehr.</i>		
Gepäck unter 40 kg pro Stück . . . . .		25 Cts.
" über 40 kg " . . . . .		50 "
Dabei ist inbegriffen der Transport bis und vom Gepäcklokal der Gotthardbahn.		
<i>Gewöhnliche Waaren</i> , unter 40 kg . . . . .		20 Cts.
für je weitere 10 kg . . . . .		5 "
Stücke von über 100 kg können zurückgewiesen werden.		

Die bisherigen Betriebserfahrungen, die sich auch über Tage mit 50 cm hohem Schnee und 17° Kälte erstrecken, stellen der ganzen Construction wie der Ausführung ein sehr günstiges Zeugniß aus; gleichzeitig ist das finanzielle Ergebniss auch ein recht befriedigendes, sodass das ganze Unternehmen als ein wohlgegelungenes bezeichnet werden darf.

Luzern, Februar 1887. *R. Abt.*

**Zur Fachwerkstheorie.**

Von *Dr. A. Föppl.*

In einem vor sieben Jahren erschienenen Buche\*) habe ich eine ziemlich lückenlose Darstellung der allgemeinen Theorie des ebenen statisch bestimmten Fachwerks gegeben. Insbesondere ist dort die Frage nach den Kennzeichen solcher Fachwerke in strenger Weise behandelt. Zwar lässt sich das von mir angegebene Kriterium zur Entscheidung in einem practisch vorliegenden Falle wegen der Umständlichkeit der Rechnung nur schwer verwenden; es scheint mir dies aber nur ein geringer Mangel zu sein, weil diesen Untersuchungen an sich nur ein wesentlich theoretisches Interesse zukommt.

Später wurde, insbesondere in dieser Zeitschrift von den Herren Weyrauch und Müller-Breslau die Frage weiter behandelt ohne Bezugnahme auf meine Arbeit. Ich hatte daher keine Veranlassung, mich in diese Debatte zu mengen, um so mehr, als sich mein Interesse inzwischen einem andern Wissensgebiete zugewendet hatte. Durch eine Abhandlung von Prof. Lang\*\*), worin dieser eine Uebersicht über die Entwicklung der Fachwerkstheorie gibt, werde ich aber doch veranlasst, noch einmal auf dieses Thema zurückzukommen und die ziemlich kurz gefassten Ausführungen in meinem Buche gegen jedes Missverständniß sicher zu stellen.

\*) Föppl, Theorie des Fachwerks, Leipzig 1880.

\*\*) Lang, Berechnung und Construction der Bauten in Eisen. Riga'sche Industrie-Zeitung XII. 1886. Nr. 23.

Herr Lang sagt in seiner Abhandlung: „Bis heute ist meines Wissens zwar der Satz bewiesen, dass ein stabiles System mit  $2k-3$  Stäben nothwendig auch statisch bestimmt ist, aber dieser Satz ist nicht ohne besondern Beweis umkehrbar und die kurzen Andeutungen in Föppl's Theorie des Fachwerks S. 26 sind hierfür mindestens ungenügend“. — Im Nachfolgenden möchte ich nun den Nachweis führen, dass die erwähnten allerdings ziemlich summarischen Bemerkungen in meinem Buche den von Herrn Lang vermissten Beweis enthalten.

Bezeichnet man die Coordinaten des  $i$ ten Knotenpunktes mit  $x_i y_i$ , die Stablänge zwischen  $i$  und  $k$  mit  $l_{ik}$ , so besteht nach dem Pythagoräischen Lehrsatz die Gleichung

$$(x_i - x_k)^2 + (y_i - y_k)^2 - l_{ik}^2 = 0 \quad (1)$$

welche kürzer  $f_{ik} = 0$  geschrieben werden soll. Solche Gleichungen bestehen so viele, als Stäbe vorhanden sind, also  $2k-3$ . Von den Knotenpunkt-Coordinaten sind drei (durch die Wahl des Coordinatensystems oder durch die Auflagerbedingungen) gegeben; es kommen daher auch  $2k-3$  Unbekannte in den Gleichungen vor. Das Fachwerk ist stabil, wenn sich die Gleichungen nach den Unbekannten auflösen lassen, d. h. wenn diese von einander unabhängig sind.

Ein Kriterium für die Unabhängigkeit mehrerer Gleichungen von einander hat zuerst Jacobi gegeben und ich bin in meinem Buche im Wesentlichen dessen Darstellung gefolgt. Hier werde ich denselben Gedankengang mit einer geringen Modification innehalten, welche zur leichtern Uebersicht beiträgt.

Man habe  $p$  Gleichungen zwischen den Unbekannten  $v_1 v_2 \dots v_p$

$$\begin{aligned} f_1(v_1 v_2 \dots v_p) &= 0 \\ f_2(v_1 v_2 \dots v_p) &= 0 \\ &\vdots \\ f_p(v_1 v_2 \dots v_p) &= 0 \end{aligned} \quad (2)$$

Sind dieselben erfüllt durch die Lösungen  $v_1' v_2' \dots v_p'$ , so dürfen sie nicht mehr erfüllt werden durch die Werthe  $v_1' + \delta v_1, v_2' + \delta v_2, \dots$  worin die  $\delta v$  unendlich kleine Aenderungen sind. In dem besonderen Falle des Fachwerks würden die  $\delta v$  relativen Verschiebungen entsprechen, die ohne Längenänderung der Stäbe möglich wären. Durch Differentiation erhält man aber aus den Gl. (2)

$$\begin{aligned} \frac{\partial f_1}{\partial v_1} \delta v_1 + \frac{\partial f_1}{\partial v_2} \delta v_2 + \dots + \frac{\partial f_1}{\partial v_p} \delta v_p &= 0 \\ \frac{\partial f_2}{\partial v_1} \delta v_1 + \frac{\partial f_2}{\partial v_2} \delta v_2 + \dots + \frac{\partial f_2}{\partial v_p} \delta v_p &= 0 \\ &\vdots \\ \frac{\partial f_p}{\partial v_1} \delta v_1 + \frac{\partial f_p}{\partial v_2} \delta v_2 + \dots + \frac{\partial f_p}{\partial v_p} \delta v_p &= 0 \end{aligned} \quad (3)$$

Damit die Variationen  $\delta v$  in der That = 0 seien, muss die Determinante der Coefficienten von Null verschieden sein. Diese Determinante

$$A = \begin{vmatrix} \frac{\partial f_1}{\partial v_1} & \frac{\partial f_1}{\partial v_2} & \dots & \frac{\partial f_1}{\partial v_p} \\ \frac{\partial f_2}{\partial v_1} & \frac{\partial f_2}{\partial v_2} & \dots & \frac{\partial f_2}{\partial v_p} \\ \vdots & \vdots & \ddots & \vdots \\ \frac{\partial f_p}{\partial v_1} & \frac{\partial f_p}{\partial v_2} & \dots & \frac{\partial f_p}{\partial v_p} \end{vmatrix} \quad (4)$$

kann nur entweder identisch zu Null werden ohne Rücksicht auf die Werthe, welche man den Constanten (den drei gegebenen Coordinaten und den Stablängen) beilegt oder sie kann durch besondere Werthe dieser zum Verschwinden gebracht werden. Trifft letzteres zu, so hat man es, nach der Bezeichnungsweise des Hrn. Lang mit einem „Ausnahmefall“ zu thun.

Bei der Anwendung des soeben Besprochenen auf die Fachwerktheorie sind natürlich die Gleichungen (2) als Repräsentanten der Gleichung (1) und die Unbekannten  $\nu$  als Repräsentanten der unbekannt Knotenpunkts-Coordinationen zu betrachten. Da die Gl. (1) immer nur höchstens je vier Unbekannte enthalten, verschwinden die meisten partiellen Diff.-Quotienten, welche in die Determinante  $\mathcal{A}$  als Elemente eintreten. Für die wirkliche Ausrechnung der Determinante ist dies eine erhebliche Erleichterung; in einer allgemeinen Betrachtung würde es aber nur die Uebersichtlichkeit stören, wenn man an Stelle der allgemeinen Symbole die ihnen zukommenden speciellen Werthe setzen wollte.

Ich wende mich nun zur Berechnung der Stabspannungen und nehme, um unnöthige Complicationen zu vermeiden, an, dass die Lasten nur an den Knotenpunkten angreifen und dass die Auflagerkräfte bereits vorher berechnet sind. Für jeden freien Knotenpunkt schreibe ich zwei, für den festen keine und für den verschieblich gelagerten eine Componenten-Gleichung an. Die Stäbe mögen der Uebersichtlichkeit wegen neu numerirt sein und zwar mit römischen Ziffern; die Stabspannungen  $S_I S_{II}$  u. s. w. sollen positiv gerechnet werden, wenn sie Zugspannungen bedeuten. Verbindet ein Stab  $S_g$  zwei Knotenpunkte  $i$  und  $k$  mit einander, so ist die  $X$  Componente der an  $i$  angreifenden Spannung  $S_g$ , welche  $X_g^i$  geschrieben werden soll.

$$X_g^i = S_g \cdot \frac{x_k - x_i}{l_g} \quad (5)$$

Nun entspricht aber dem Stabe  $ik$  oder, wie er in der neuen Nummerirung heisst, dem Stabe  $g$  eine der Gleichungen (1), welche jetzt kurz mit  $f_g = 0$  bezeichnet werden kann. Man sieht leicht, dass

$$\frac{\partial f_g}{\partial x_i} = 2(x_i - x_k)$$

und dass daher Gleichung (5) geschrieben werden kann

$$X_g^i = -\frac{S_g}{2l_g} \cdot \frac{\partial f_g}{\partial x_i} \quad (5a)$$

Ebenso wird

$$X_g^k = -\frac{S_g}{2l_g} \cdot \frac{\partial f_g}{\partial x_k} \quad (5b)$$

Nun ist von vornherein nicht zu sagen, welche Stäbe gerade von dem Knotenpunkte  $i$  ausgehen und es würde nur die Allgemeinheit der Betrachtung stören, wenn darüber Näheres festgesetzt würde. Man kann über diese Schwierigkeit aber sehr leicht hinwegkommen, wenn man so rechnet, als wenn sämmtliche Stäbe mit  $i$  in Verbindung wären und die bezüglichen Componenten  $X^i$  nach Gleichung (5<sup>a</sup>) in die Componenten-Gleichung einführt. Sollte dann der Stab  $S_p$ , in Wirklichkeit nicht von  $i$  ausgehen, so würde sich in der That der Ausdruck (5<sup>a</sup>) auf 0 reduciren, da dann  $f_g$  von  $x_i$  unabhängig ist. Die Componenten-Gleichung für den Knotenpunkt  $i$  in Richtung der  $X$  Achse lässt sich daher schreiben

$$-\frac{S_I}{2l_I} \cdot \frac{\partial f_I}{\partial x_i} - \frac{S_{II}}{2l_{II}} \cdot \frac{\partial f_{II}}{\partial x_i} - \dots - \frac{S_p}{2l_p} \cdot \frac{\partial f_p}{\partial x_i} + X_0^i = 0 \quad (6)$$

worin  $X_0^i$  die Componente der an  $i$  wirkenden äusseren Kraft (Belastung resp. Auflagerdruck) bedeutet und die Zahl der Stäbe mit  $p$  bezeichnet ist.

Solcher Gleichungen haben wir nach Obigem  $2k - 3$  oder  $p$ . Dieselben sind linear in Bezug auf die Unbekannten  $\frac{S}{2l}$  und ergeben eindeutige und endliche Lösungen für dieselben, wenn die Determinante der Coefficienten

$$\mathcal{A}' = \begin{vmatrix} \frac{\partial f_I}{\partial v_1} & \frac{\partial f_{II}}{\partial v_1} & \dots & \frac{\partial f_p}{\partial v_1} \\ \frac{\partial f_I}{\partial v_2} & \frac{\partial f_{II}}{\partial v_2} & \dots & \frac{\partial f_p}{\partial v_2} \\ \vdots & \vdots & \ddots & \vdots \\ \frac{\partial f_I}{\partial v_p} & \frac{\partial f_{II}}{\partial v_p} & \dots & \frac{\partial f_p}{\partial v_p} \end{vmatrix} \quad (7)$$

von Null verschieden ist, worin wieder, der bequemerer Schreibweise halber, die unbekannt Knotenpunkts-Coordinationen in derselben Art durch die Buchstaben  $\nu$  ersetzt wurden, wie dies bereits in den vorausgehenden Betrachtungen geschehen ist.

Nach einem bekannten Satze der Determinantentheorie ist aber  $\mathcal{A}'$  identisch mit  $\mathcal{A}$  (Gleichung 4). Die Bedingung, dass ein Fachwerk statisch bestimmt sei, fällt also in der That mit derjenigen zusammen, dass es stabil sei und die bezüglichen Andeutungen in meinem Buche, denen ich hier nichts Wesentliches zugefügt habe, enthalten den strengen Beweis hiefür. Hätte ich damals hoffen dürfen, Leser zu finden, die sich für diese rein theoretische Auseinandersetzung näher interessirten, so würde ich schon bei jener Gelegenheit ausführlicher gewesen sein.

Leipzig, im Januar 1887.

### Ueber den Bau grosser Tunneln mittelst Verwendung comprimirt Luft.

Unter diesem Titel hat Professor Dr. Colladon in Genf kürzlich eine Schrift herausgegeben, in welcher die Entwicklung des Baues grosser Tunneln historisch beleuchtet und der Vortheile gedacht wird, die dem Tunnelbau durch die Anwendung der Lufttransmissionen erwachsen sind. Bekanntlich war Professor Colladon der erste, der vorgeschlagen hatte, beim Tunnelbau die Seiltransmission durch die pneumatische Kraftübertragung zu ersetzen. Es geschah dies schon im Jahre 1852. Nach seinen Ideen wurden später, beim Bau des Mont-Cenis-Tunnels, die Compressoren bei Modane und Bardonnèche ausgeführt, die in wesentlich verbesserter Construction auch am Gotthard verwendet wurden.

Am Schlusse seiner Arbeit liess Professor Colladon eine Vergleichung des Arbeitsfortschrittes und der Kosten des Gotthard- und Arlberg-Tunnels folgen, bei welcher er zu nachstehenden Conclusionen gelangt, die wir in deutscher Uebersetzung wiedergeben wollen:

„Die einzigen grossen zweigeleisigen Tunneln, die in Europa zur Ausführung gelangten, sind diejenigen des Mont-Cenis (Fréjus), Gotthard und Arlberg.

„Obschon der grosse Gotthardtunnel um 2690 m länger und viel schwieriger auszuführen war, als derjenige am Fréjus, so wurde der erstere doch doppelt so rasch und mit weniger als einem Drittheil der kilometrischen Kosten des letzteren vollendet.

„Kürzlich wurde versucht, die Bauzeit und kilometrischen Kosten des Gotthard- mit denjenigen des Arlberg-Tunnels in Vergleich zu ziehen. In Nachfolgendem soll nun gezeigt werden, wie sehr dieser Vergleich der hauptsächlichsten Grundlagen entbehrt:

„Beim Bau grosser Tunneln sind die Schwierigkeiten und Kosten der Ausführung nicht der Länge direct proportional, sondern sie wachsen in viel stärkerem Verhältnisse mit der Länge. Im Fernern verursachen die grosse Höhe des Gebirges über dem Tunnelscheitel d. h. die dadurch bedingten ausserordentlich hohen Temperaturen die bedeutendsten Schwierigkeiten und Kosten.

„A. Gotthard-Tunnel. 1. Ueber dem 14920 m langen Gotthard-Tunnel befinden sich zwei Erhebungen von mehr als 1600 m, welche im Innern des Tunneln Temperaturen zur Folge hatten, die den Fortschritt der Arbeiten um nahezu ein Jahr verzögerten und die Kosten wesentlich vermehrten.

„2. Die verfügbaren Wasserkräfte am Ausgang des Tunneln, von welchen Leistung und Arbeitsfortschritt abhängen, waren beim Gotthard im Mittel viel geringer, als dies dem Unternehmer von Seite der Gesellschaft versprochen worden war. Sie betragen im Allgemeinen während des Winters nicht einmal 50% des Versprochenen.

„3. Die Zuleitung des Wassers musste an beiden Ausgängen des Tunneln durch den Unternehmer studirt und ausgeführt werden.