

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **75/76 (1920)**

Heft 16

PDF erstellt am: **08.08.2024**

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.

INHALT: Grundsätzliches zum internationalen Wettbewerb für die Arsta-Brücke bei Stockholm. — Umfang eines Turmpfeiler-Fundaments am Strassburger Münster. — Les débuts des travaux du Pont de Pérolles à Fribourg. — Von einer Bauten-Exkursion ins Freiburgische. Vom Ritom-Kraftwerk der S. B. B. — Miscellanea: Von den Erzlagerstätten im Fricktal. Simplon-Tunnel II. Städtische Schulhausbauten in Nürnberg.

Schwere Schnellzuglokomotiven der Sächsischen Staatsbahnen. — Nekrologie: William Briquet. — Konkurrenzen: Protestantische Kirche in Châtellard-Montreux. — Literatur. — Vereinsnachrichten: Gesellschaft ehem. Studierender: Maschineningenieurgruppe der G. e. P.; Stellenvermittlung. Feuilleton: Festbericht der XLVII. Generalversammlung des S. I. A.

Band 76.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 16.

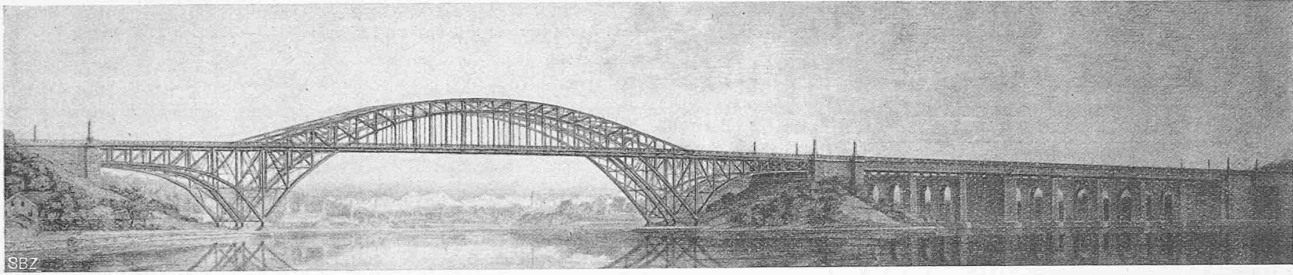


Abb. 11. Entwurf „Arsta Holmar“; durchgehend Eisenkonstruktion, Hauptöffnung 200 m weit. Gesamtbild vom Südufer aus gesehen.

Grundsätzliches zum internat. Wettbewerb für die Arsta-Brücke bei Stockholm.

Von Ing. M. Roß, Baden.

Der internationale Brücken-Wettbewerb, veranstaltet von der Königl. Schwedischen Eisenbahndirektion in Stockholm, zur Erlangung von Entwürfen für eine viergleisige Eisenbahnbrücke für die westliche Stammbahn über die Seenge Hammarby bei den Arsta-Inseln¹⁾ sollte, in seinem Endziel, die Metropole Schwedens durch einen gewaltigen Ingenieur-Kunstbau bereichern.

Die technischen Bedingungen und die architektonischen Anforderungen waren, mit Rücksicht auf die Grösse der Brücke, die Verkehrsverhältnisse und die Nähe der Stadt Stockholm, ganz bedeutende. Die Grundlagen des Wettbewerbes legten den Ausbau der etwa 700 m langen viergleisigen Ueberbrückung in zwei Bauperioden fest. Ueber der südlichen Fahrrinne war für die Schifffahrt eine freie Durchfahrt unter der Brücke von 100 m Breite und 26 m Höhe verlangt und ausserdem die Bedingung noch einer zweiten in der Höhe unbegrenzten Durchfahrtsöffnung von 24 m lichter Weite für hoch bemastete Schiffe gestellt.

Am Wettbewerbe beteiligten sich Bewerber aus Schweden, Norwegen, Dänemark, Deutschland und der Schweiz; leider blieben Amerika, England und Frankreich

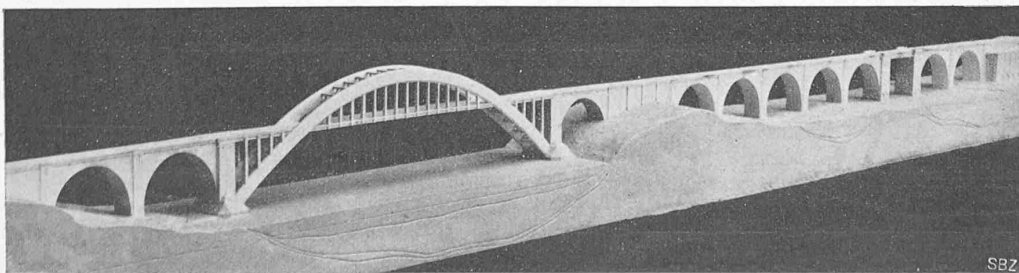
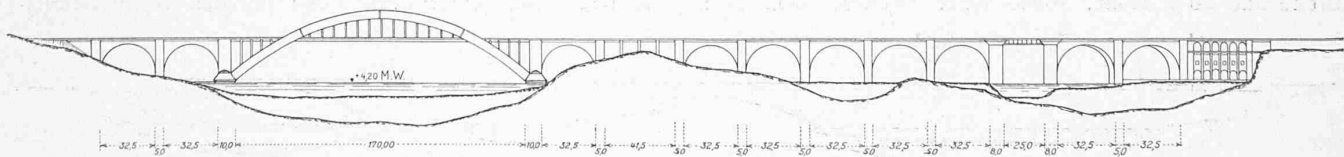
¹⁾ Vergl. die Unterlagen in Bd. LXXII, S. 211 (23. Nov. 1918). Preiserteilung siehe Bd. LXXIV, S. 151 (20. Sept. 1919). Inzwischen sind ausführliche Berichte über diesen Wettbewerb erschienen von Ing. Fritz Eiselen in der «Deutschen Bauzeitung» (53. Jahrgang 1919, Nrn. 83, 85, 86, 87, 88, 98, 100 und 102) und von Herrn Geh. Baurat Schaper in «Bauingenieur» (1. Jahrgang 1920, Nrn. 1, 2, 3 u. 4). — Die Veröffentlichung dieses Berichtes hat sich ohne Verschulden des Verfassers unliebsam verzögert, hat aber dadurch an Interesse kaum eingebüsst. Red.

fern. Im Preisgericht sassen vier Ingenieure und zwei Architekten, alles Schweden, mit Ausnahme eines Ingenieurs, der Däne ist. So sehr der Entschluss der Königl. Schwedischen Eisenbahndirektion in Stockholm lobend hervorzuhelen ist, für diese bedeutende Brückenbaute von 22 Mill. schwed. Kronen Erstellungskosten einen internationalen Wettbewerb zu veranstalten, so sehr wäre es erwünscht gewesen, wenn auch die Jury internationalen Charakter gehabt hätte.

Wohl sind die einheimischen Preisrichter mit den örtlichen Verhältnissen und den Bedürfnissen des eigenen Landes am besten vertraut; aber bei einem solch bedeutenden Wettbewerbe sind noch viele andere konstruktive und ästhetische Gesichtspunkte massgebend, zu deren Bewertung das Heranziehen ausländischer Fachleute nur befruchtend und auf den Brückenbau fördernd wirken kann. Die gleiche, nationalistische Ausschliesslichkeit ist dann in der Besprechung des Wettbewerbes z. B. in der „Deutschen Bauzeitung“ zutage getreten, indem dort mit ausdrücklicher Genugtuung nur die deutschen Entwürfe einer Besprechung in Wort und Bild gewürdigt wurden. — Sind wir Ingenieure, insbesondere in der heutigen Zeit, nicht auch dazu berufen, neben dem Ausbau der Verkehrswege auch den Weg zur brüderlichen Verständigung der Völker zu ebnen?

Die vorliegende Besprechung soll, gestützt auf Studium der Entwürfe an Ort und Stelle, eine kritische Erörterung des Wettbewerb-Ergebnisses bieten, zum Zwecke der Abklärung wichtiger Fragen beim Bau grosser Brücken. Damit dürfte dem Brückenbau im allgemeinen und der ganzen Fachwelt am besten gedient sein.

Insgesamt waren 42 Entwürfe unter 35 Motti eingereicht worden. Davon sahen als Baustoff vor: Nur Eisen: 6 Entwürfe; nur Beton und Eisenbeton: 4 Entwürfe,



Angekaufter Entwurf „Sic vero mihi placet“.

Abb. 2. Typenskizze 1:4000. Abb. 1. Modell-Ansicht.

Dreigelenkbogen, 170 m weit, mit anschliessendem Viadukt, alles in Eisenbeton.