

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 67/68 (1916)
Heft: 5

Artikel: Das Kraftwerk an den Porjusfällen
Autor: Königliche Wasserfalldirektion
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-32959>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 23.02.2026

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

INHALT: Das Kraftwerk an den Porjusfällen. — Städtisches Wohnhaus in Zürich. — Die Hebezeuge an der Schweizerischen Landesausstellung Bern 1914. — Miscellanea: Die Eisenbahnbrücke über die Coos Bay. Internationale Verbreitung der Funkentelegraphie. Neues Elektrizitätswerk in Manchester. Eine neuartige Lokomotiv-Drehscheibe. Wasserkraftwerk Eglisau. Der Neubau der Ecole de Commerce in

Lausanne. Zink statt Kupfer für elektrische Leitungen. Verkehrseröffnung auf der Altaibahn. — Literatur: Die Schweiz. Statistische Unterlagen. Literarische Neuigkeiten — Nekrologie: Hermann Häussler. — Vereinsnachrichten: Technischer Verein Winterthur. Schweiz. Ing.- und Arch.-Verein. G. e. P.: Stellenvermittlung.
Tafeln 7 bis 10: Städtisches Wohnhaus in Zürich.

Band 67.

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

Nr. 5.



Abb. 2. Ansicht der Baustelle des Staudammes am Porjus-See, von Süden (vergl. Lageplan S. 57).

Das Kraftwerk an den Porjusfällen

nach Angaben der Kgl. Wasserfalldirektion in Stockholm.

Mit dem Kraftwerk an den Porjusfällen ist das zweite der Wasserkraftwerke des schwedischen Staates und nächst dem Kraftwerk Trollhättan¹⁾ die grösste Anlage dieser Art in Schweden in Betrieb genommen worden. Es dürfte dies gleichzeitig die nördlichst gelegene Wasserkraftanlage der Welt sein. Die klimatischen Verhältnisse und die Abgelegenheit inmitten der Einöden Lapplands²⁾ haben natürlich der Ausführung verschiedene Schwierigkeiten in den Weg gelegt, die, nachdem sie nun glücklich überwunden sind, wesentlich zur Erhöhung des Interesses für diese einzig in ihrer Art dastehenden Anlagen beitragen.

Das Zustandekommen des Kraftwerkes Porjus ist von volkswirtschaftlichem Gesichtspunkt aus für Schweden in doppelter Hinsicht von bahnbrechender Bedeutung. Einerseits wird damit schwedische Wasserkraft in grösserem Masstabe für elektrischen Eisenbahnbetrieb in Anspruch genommen, wodurch eine wichtige Staatsbahn von der ausländischen Steinkohle unabhängig gemacht wird. Gleichzeitig wird aber damit der Weg gebahnt für eine Grossindustrie mit reichen Entwicklungsmöglichkeiten im nördlichsten Norrland, gegründet auf die Verwertung der bedeutenden Energiemengen, die bisher in den vielen kleineren und grösseren Wasserfällen des Luleälv zersplittert waren.

Dass die Frage einer Elektrifizierung des schwedischen Eisenbahnnetzes und besonders der Staatsbahnen von sehr grosser direkter wirtschaftlicher Bedeutung für das Land ist, erhellt aus der Tatsache, dass die Einfuhr von Kohlen für den Bedarf der schwedischen Eisenbahnen bei normalen Kohlenpreisen sich auf etwa 17 Millionen Kronen jährlich

beläuft, während die indirekten Vorteile, die durch ihre Durchführung dem Lande in wirtschaftlicher Beziehung erwachsen würden, sicherlich noch um ein Vielfaches höhere Beträge darstellen. Die Frage der Einführung elektrischen Eisenbahnbetriebes ist schon lange aktuell. Bereits im Jahre 1904 beschloss der Reichstag einen Versuchsbetrieb in kleinerem Masstabe, der auf Veranstaltung der Kgl. Generaldirektion der schwedischen Eisenbahnen während der Jahre 1905 bis 1907 ausgeführt wurde. Laut Reichstagsbeschluss vom Jahre 1906 sind Wasserfälle im Motalaström, Lagan und Järlean angekauft worden, die zur Elektrifizierung der Staatsbahnen in den entsprechenden Landesteilen angewandt werden sollen. Nach umfangreichen Erhebungen, u. a. betreffs der Wahl der geeignetsten Bahnstrecke für die erste Elektrifizierung, hatte die Frage doch schliesslich solche Fortschritte gemacht, dass im Jahre 1910 der Beschluss gefasst wurde, auf der Linie Kiruna-Riksgränsen elektrischen Betrieb einzuführen¹⁾ und im Zusammenhang damit die *Porjusfälle* im Stora Luleälv auszubauen sowie eine Eisenbahn zwischen Gellivare und Porjus anzulegen. Dass die Wahl gerade auf die nördlichste Eisenbahn Schwedens gefallen ist, beruht auf mehreren technischen und wirtschaftlichen Gründen, die mit dem dort dominierenden Erztransport und den dadurch verursachten, eigenartigen Verkehrsverhältnissen zusammenhängen, die die genannte Bahnstrecke besonders dazu geeignet machten, die erste schwedische elektrische Staatsbahn zu werden.

Zur Beschaffung der nötigen elektrischen Energie standen, bei Anwendung der eigenen Kraftvorräte des Staates, zunächst zwei Möglichkeiten offen, indem hinreichende Wasserkraft in der Nähe der Eisenbahnlinie auch durch ein Kraftwerk bei Vakkokoski im Torneälv, etwa 20 km von Kiruna entfernt gelegen, hätte verwertet werden

¹⁾ Vergl. Bd. LV, S. 270. ²⁾ 67° nördl. Breite, 20° östl. Greenwich.

¹⁾ Bd. LVI, S. 11 (2. Juli 1910) u. Bd. LXV, S. 287 (19. Juni 1915).

Unter dem Sammelnamen Porjusfälle versteht man eine ungefähr 2 km lange Strecke von Stromschnellen und Wasserfällen, gelegen zwischen zwei Strecken relativ ruhigen Wassers, dem *Stora Porjussel* und dem *Lilla Porjussel* oder *Lillsel*. Der oberhalb der Fälle gelegene Stora Porjussel bildet einen etwa 5 km langen See, der vor der Errichtung des Kraftwerks von dem Stora Lule-See nur durch eine 3,5 km lange Stromschnellenstrecke,

Wie aus dieser Zusammenstellung hervorgeht, beträgt das Bruttogefälle des Kraftwerkes bei Niederwasser 57 *m* und bei Hochwasser 55 *m*. Mit Abzug von Gefällsverlusten bei der Leitung des Wassers zu und von den Turbinen sowie von Wasserspiegelschwankungen bei plötzlichen Aenderungen des Stromverbrauchs für den Eisenbahnbetrieb wird das Nettogefälle der Berechnung nach zwischen 49 und 55 *Meter* schwanken.

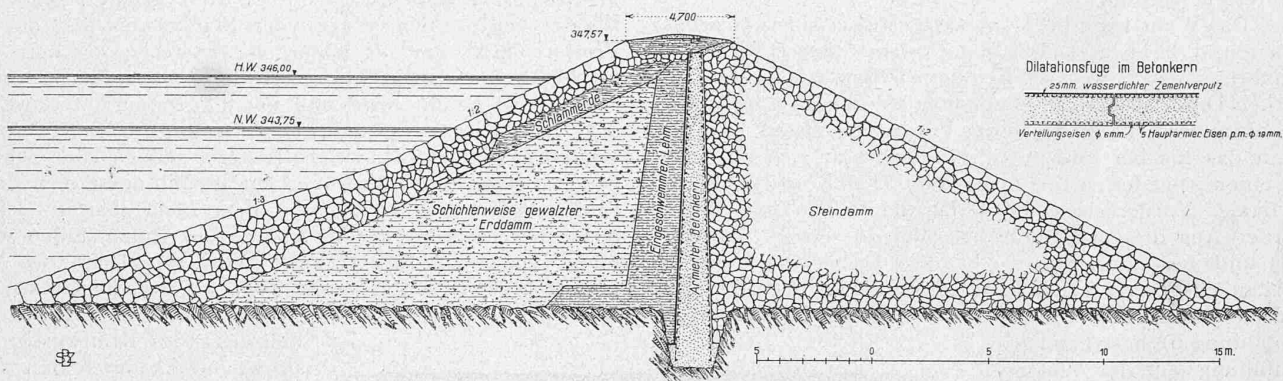


Abb. 6. Schnitt durch den Staudamm am Porjus-See und Horizontalschnitt durch die Kernmauer. — 1 : 300.

den sog. Luleluspun, mit ungefähr 8,5 m Gefälle getrennt war. Durch den Wehrbau bei Porjus ist die Wasseroberfläche des Sees nunmehr erhöht worden, sodass auch dieses Gefälle zum grössten Teil für das Kraftwerk verwertet werden kann. Frühere und gegenwärtige Wasserstandshöhen, bezogen auf eine angenommene gemeinsame Nullebene, sind in nachstehender Tabelle zusammengestellt.

Wasserstand in <i>m</i>	Stora Lule-See	Stora Porjussel	Lillsel
Natürl. Niederw. {	ausserord. + 346,03		
	normal + 346,34	+ 337,9	+ 287,0
Natürl. Hochw. {	normal + 348,88	+ 339,7	+ 291,0
	ausserord. + 349,50		
Aufgest. Niederwasser		{ + 343,75 bis 344,25	
Aufgest. Hochwasser		+ 346,0	

Die Gesamtanlage des Kraftwerks ist aus dem beigegebenen Lageplan, Abb. 1, ersichtlich. Das Gelände besteht an beiden Ufern aus Gestein, das grossenteils zutage tritt und im übrigen mit einer ziemlich dünnen Erd- oder Tonsandschicht bedeckt ist, die einem spärlichen Nadelwaldbestand Nahrung gibt.

Für die Aufstauung des Stora Porjussel war die Lage des *Wehrs* am Ausfluss des Sees durch die örtlichen Verhältnisse gegeben. Ein Gesamtbild des Wehrs während dessen Bau gibt Abb. 2. Der Strom gabelt sich an der betreffenden Stelle in zwei Aeste, von denen der breitere, östliche die Hauptstromrinne bildet. Von diesem Ufer aus gerechnet, an dem der Einlauf angelegt ist (vergl. Abb. 1 und 2), umfasst es zunächst eine massive Mauer mit Krone auf Kote $+ 346,50\ m$, mit zwei kleineren, durch Schützen verschliessbare Flossgassen von je $2\ m$ Breite und eine mit

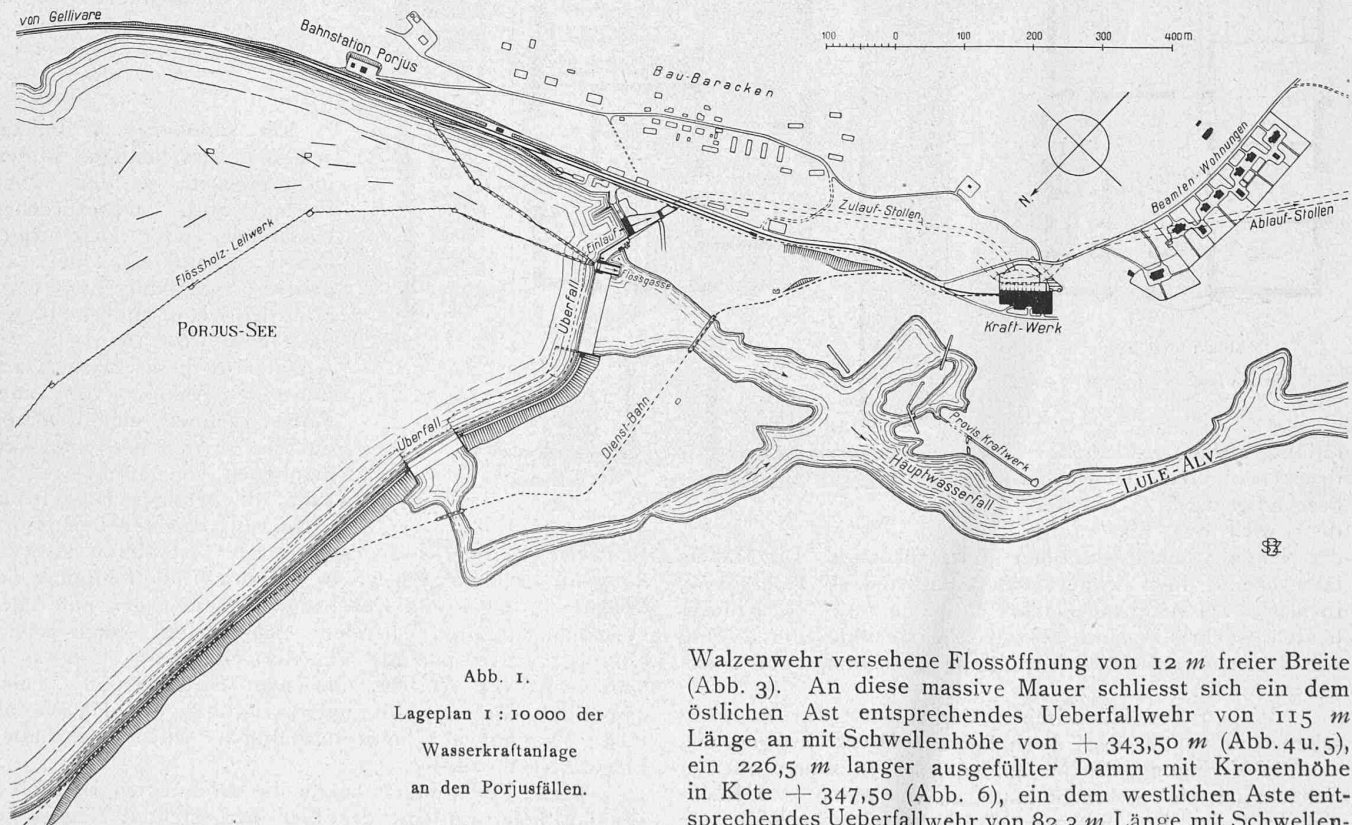


Abb. 1.
Lageplan 1 : 10 000 der
Wasserkraftanlage
an den Porjusfällen.

Walzenwehr versehene Flossöffnung von 12 m freier Breite (Abb. 3). An diese massive Mauer schliesst sich ein dem östlichen Ast entsprechendes Ueberfallwehr von 115 m Länge an mit Schwellenhöhe von + 343,50 m (Abb. 4 u. 5), ein 226,5 m langer ausgefüllter Damm mit Kronenhöhe in Kote + 347,50 (Abb. 6), ein dem westlichen Aste entsprechendes Ueberfallwehr von 82,3 m Länge mit Schwellen-

höhe in $+343,50\text{ m}$ und einem $754,4\text{ m}$ langen, angefüllten Damm mit Kronenhöhe in $+347,50\text{ m}$. Am Westufer erstreckt sich das Wehr weit über den niedrig gelegenen und bei der Aufstauung überschwemmten Boden hin und schliesst sich an einen westlich vom See hinreichenden Hügelrücken an, der übrigens das für die Arbeiten erforderliche Erdfüllmaterial geliefert hat. Der Grund besteht wie bei allen übrigen Teilen des Kraftwerks aus festem Gestein.

Das Wehr kann bei Hochwasser insgesamt $1550\text{ m}^3/\text{sek}$ ablassen, d. h. etwas mehr als die höchste berechnete Wasserführung des Stromes. Bei dessen Bau musste auf den starken Druck Rücksicht genommen werden, den im Winter die oft meterdicke Eisdecke des Porjussees ausübt, und der, wenn das Eis bei zunehmender Temperatur sich ausdehnt, auf einen gemauerten Damm gewöhnlicher Konstruktion mit vertikaler Vorderseite eine gefährdende Wirkung haben würde. Aus diesem Grunde hat man den Damm grösstenteils und besonders da, wo er dem Druck des Eises am meisten ausgesetzt ist, d. h. auf der Strecke über die Insel und am westlichen Ufer, als ausgefüllten Damm gebaut (Abbildung 6), bestehend aus Erdfüllung auf der Wasserseite, einer stützenden Steinschüttung auf der unteren Stromseite und in der Mitte aus einer dichtenden Kernmauer aus armiertem Beton, die mit dem Felsen wasserdicht verbunden ist. Die geneigte Oberfläche der Erdfüllung wird durch eine Verkleidung aus grossen Steinen geschützt. Drückt das Eis gegen einen solchen Damm, so wird die Erd-

verschiedene Alternativen, und nachdem die Beschaffenheit des Gesteingrundes einer geologischen Untersuchung unterzogen, und als befriedigend befunden worden war, wurde beschlossen, den Maschinensaal unter die Erdoberfläche zu verlegen und das Wasser zu und von den Maschinen durch in den Felsen gesprengte *Zulauf- und Ablaufstollen* mit der Planlage, wie die Karte sie zeigt, zu leiten. Hierdurch wird der für die Betriebssicherheit während des Winters sehr bedeutungsvolle Vorteil erlangt, dass das Wasser auf seinem Wege vom Staubecken her, das im Winter durch eine oft meterdicke Eisdecke geschützt ist, bis hinab zum Ausfluss in den Lillsel vollständig im Innern des Felsens geführt wird und nur in dem am unteren Ende des Zulaufstollens befindlichen *Verteilungsbecken* („Wasserschloss“) zutage tritt, welches letzteres jedoch zum Schutze gegen Schnee und Kälte überbaut ist und ausserdem durch Einleitung von Warmluft von dem benachbarten Schalthause her erwärmt werden kann. Der Zulaufstollen weist eine Länge von 525 m auf. Die Grundfläche des Verteilungsbeckens beträgt rund 1050 m^2 , welche Grösse erforderlich ist, damit es bei plötzlichen Änderungen der

Belastung des Kraftwerks, wie sie besonders durch den elektrischen Eisenbahnbetrieb hervorgerufen werden, ohne allzu grosse Schwankungen des Wasserspiegels ein entsprechendes Mehr oder Weniger des Wasserverbrauchs abgeben oder aufspeichern kann, bis in der Wasserzufuhr durch den Zulaufstollen wieder ein Beharrungszustand hat eintreten können. An der Südseite des Beckens ist ein Ueberlaufwehr angeordnet, das durch einen senkrechten Schacht mit dem Ablaufstollen in Verbindung steht. (Schluss folgt.)

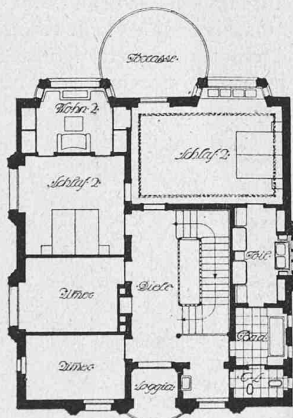
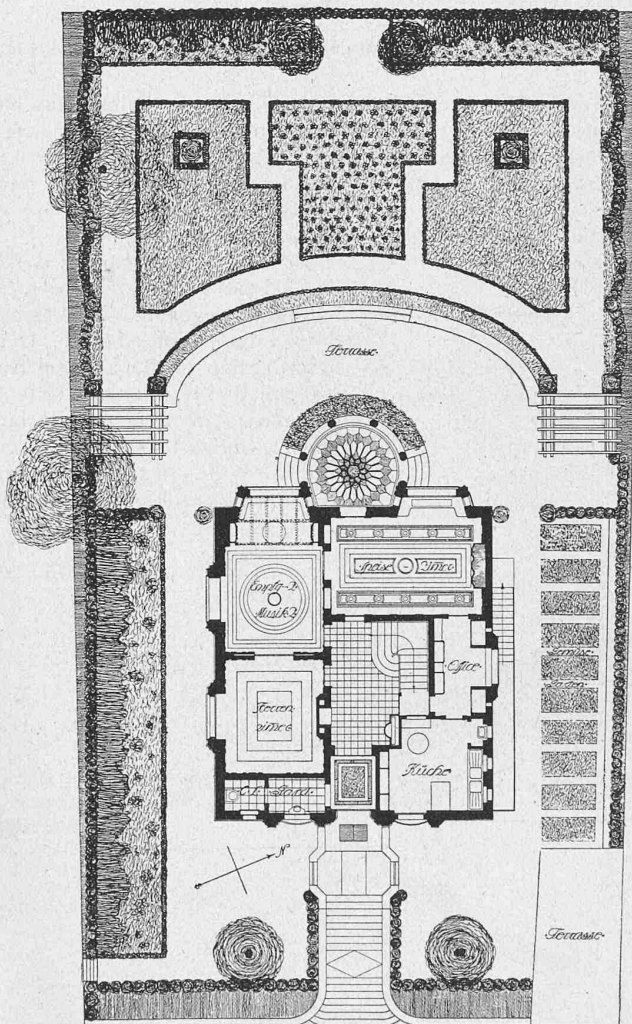


Abb. 1 und 2.
Grundrisse. — 1:300.

füllung etwas zusammengedrückt, ohne dass der Damm beschädigt wird, und ausserdem wird das Eis infolge der Neigung hinaufgeschoben und zerbrochen. Die Ueberfallwehre in den beiden Stromästen sind als Hohlkörper in armiertem Beton ausgeführt (Abbildung 4). Auch diese beiden Wehrteile sind auf der Wasserseite durch eine mit Steinen verkleidete Erdfüllung geschützt, an der das Eis zerbricht.

Wegen der klimatischen Verhältnisse war es wünschenswert, lange, oberirdisch liegende Druckleitungen, wie sie die Verlegung des Maschinensaaes in einen offenen Schacht mit sich gebracht hätte, zu vermeiden. Mit Rücksicht auf das Ergebnis vergleichender Berechnungen für



Städtisches Wohnhaus in Zürich.

Erbaut durch
Arch. Bischoff & Weideli, Zürich.
(Mit Tafeln 7 bis 10).

Ein städtisches Wohnhaus zeigen unsere heutigen Bilder, im Gegensatz zu den vielen Bauten allzu ausgesprochen bäurischen oder kleinbürgerlichen Charakters, die als neuere Architekturschöpfungen in Zürich wie in andern Städten entstehen. Man wird in der Architektur dieses Hauses eine bewusste Abkehr von einer Mode erkennen, eine Reaktion auf die Erzeugnisse missverstandenen „Heimatschutzes“. So sehr die erfolgreiche Wiedererweckung unserer heimischen

Bauweise zu begrüßen war, so sehr ist deren Anwendung *da* zu überlegen, wo es sich um die Befriedigung der Wohnbedürfnisse und Lebensgewohnheiten des modernen vornehmen Städtlers handelt. Ihm stehen „malerische“ oder gar altertümliche Hausformen nicht zu Gesicht. Man merkt die Absicht und man wird vestimmt; man empfindet eine gewollt naive Haltung des Hauses als Pose, als unwahr und deshalb als eines ernsthaften Bewohners unwürdig.

Diese Erwägungen haben die Architekten Bischoff & Weideli beim Entwurf des hier dargestellten Hauses ge-