Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 71/72 (1918)
Heft: 21

Sonstiges

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: 12.12.2025

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

Staatsbahndirektion freundlich zur Verfügung gestellten Wettbewerb-Unterlagen. Nach diesen haben wir durch direkte photographische Verkleinerung einen Ausschnitt der farbigen Uebersichtkarte (im Original 1 : 20000, Abbildung 1) und das Längsprofil der Schiffahrtrinne „Hammarbyleden" (Orig. 1 : 10000/200, Abb. 2), und durch Umzeichnung nach dem Originalplan 1 : 400 das Profil in der Axe der Eisenbahnbrücke (Abb. 3 und 4) hergestellt. Zu den Planunterlagen gehören ferner noch ein Lageplan 1 : 1000 mit Höhenkurven von 1 *m*, mit eingezeichneter Brückenfahrbahn und beidseitigen Anschlussgeleisen, sowie ein grosses Lichtdruck-Bild vom Punkt V am Südufer der Arsta-Bucht (vergl. Abb. 1) aus gesehen.

Zur allgemeinen Orientierung verweisen wir auf die Uebersichtkarte. Der auf einer Insel im Riddar-Fjärden liegende Kern der Altstadt von Stockholm ist durch eine quadratische Platzanlage mit dem südlichen Stadtteil und durch feste Brücken mit dem nördlichen Stadtteil und dem Hauptbahnhof verbunden. Dadurch wurde der natürliche west-östliche Wasserweg durch Riddar-Fjärden unterbrochen. Zu seiner Wiederherstellung ist nun beabsichtigt, durch die Liljeholms- und die Arsta-Bucht und den Hammarby-See eine Schiffahrtrinne zu erstellen, die die Meerarme Mälaren im Westen mit Saltsjön im Osten auf nahezu gleicher Wasserspiegelhöhe verbinden soll (vergl. Abbildung 2). Hierzu ist es notwendig, den gegenwärtigen Spiegel des Hammarby-Sees von + 8,50 *m* auf + 3,90 *m* M.-W. zu senken, sowie die, in der Uebersichtkarte dunkler getönte, Fahrrinne zu vertiefen. Ferner sollen die stellenweise flachen Ufer der also der Schiffahrt erschlossenen Buchten und des Hammarby-Sees mit Ladequais und Hafenbecken versehen werden, wie in der Abbildung 1 angedeutet. Bei Skanstull (Abb. 2) ist eine Regulierschleuse einzubauen.

Im Weitern sind alle festen, die Schiffahrt hindernden Brücken zu beseitigen oder durch bewegliche zu ersetzen. Dies betrifft namentlich die bestehenden Brücken für Strasse und westliche Stammbahn (Richtung Göteborg und Süd-Schweden) bei Liljeholmen (Abb. 1 und 2 links). Die dortige Strassenbrücke soll durch eine Drehbrücke und die Eisenbahnbrücke durch eine Hochbrücke ersetzt werden, die in verlegtem, geradem Zuge über die östliche der beiden Arsta-Inseln führt (Abb. 3 und 4). Diese bildet den Gegenstand des vorliegenden Wettbewerbs, dessen Hauptbestimmungen wir bereits bekannt gegeben haben und dessen vollständige Unterlagen zur Einsichtnahme für Interessenten auf unserer Redaktion aufliegen. Mit Bezug auf den für schweizerische Bewerber etwas knappen Einlieferungstermin (1. bezw. 9. Februar 1919) teilen wir noch mit, dass wir die ausschreibende Behörde von uns aus um angemessene Fristerstreckung ersucht haben; über den Erfolg unseres Gesuches werden wir sofort nach Eintreffen der Antwort berichten.

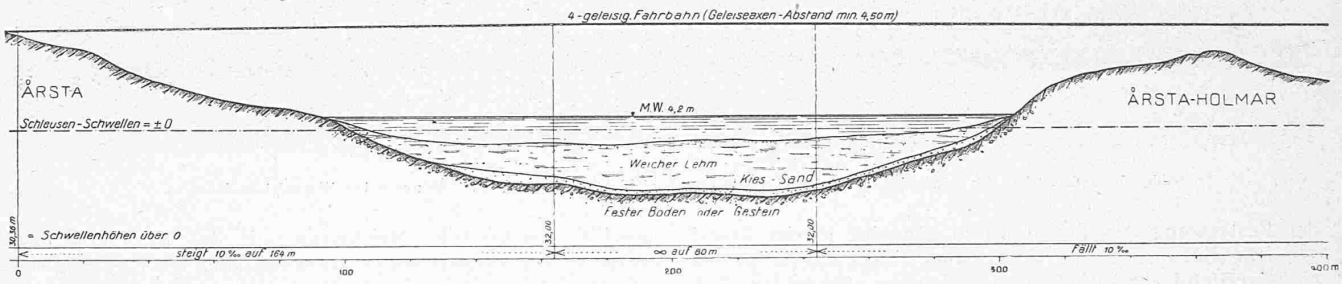

Abb. 3. Profil in der Axe der geplanten Eisenbahnbrücke über die Arsta-Bucht, südwestliche Hälfte. — Masstab 1 : 2000.

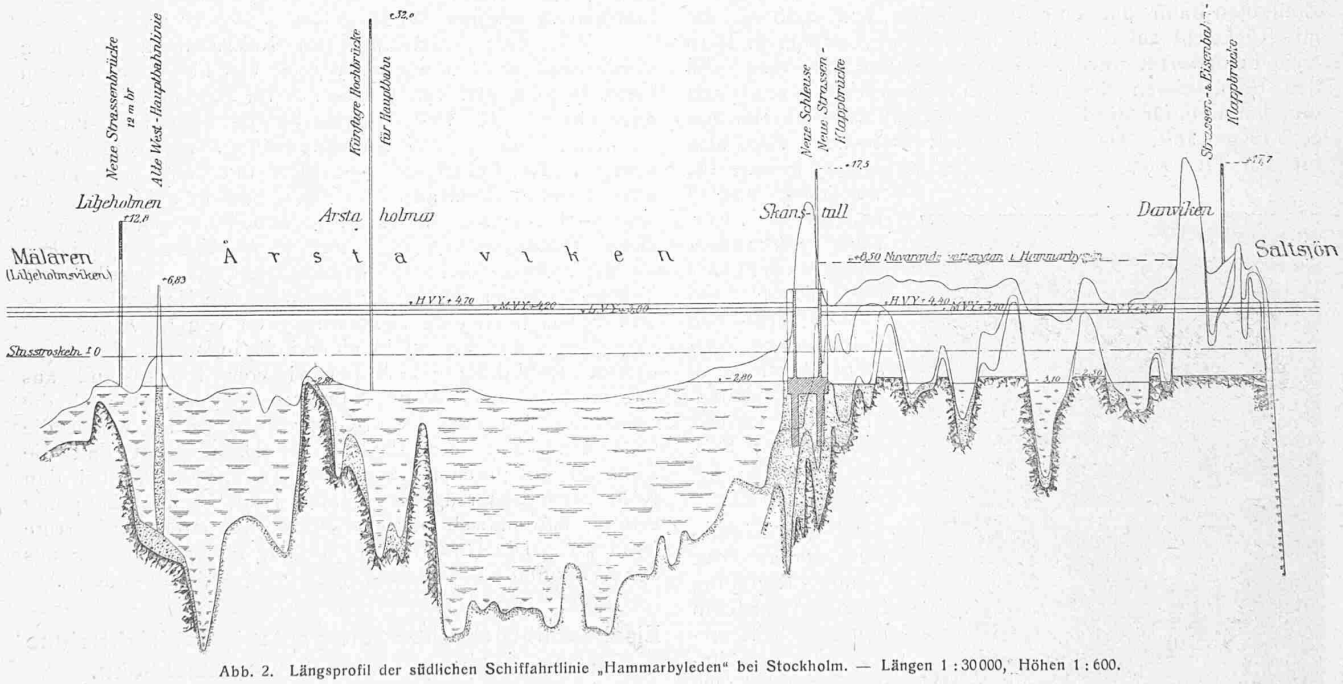

Abb. 2. Längsprofil der südlichen Schiffahrtlinie „Hammarbyleden" bei Stockholm. — Längen 1 : 30000, Höhen 1 : 600.

Miscellanea.

Ausstellung „Sparsame Baustoffe" in Berlin. Am 30. d. M. wird in Berlin eine vom „Reichsverband zur Förderung sparsamer Bauweise" veranstaltete Ausstellung „Sparsame Baustoffe" eröffnet. Mit Rücksicht auf die Möglichkeit einer beschleunigten wirtschaftlichen Umstellung, die es verbietet, der herrschenden und im entscheidenden Augenblick erheblich wachsenden Wohnungsnot auf dem Wege der langfristig vorzubereitenden Siedlung zu begegnen, ist der Ausstellung, wie wir der „Süddeutschen Bauzeitung" entnehmen, eine Vorführung von Bauten primitivster Herstellungsweise hinzugefügt, die der Siedler unter Hilfeleistung seiner Nachbarn oder anderer ungelernter Arbeiter selbst errichten kann. Diesen Bauten sind die behelfsmässigen Konstruktionsweisen, wie sie an der Front und im Etappengebiet zur Anwendung gekommen sind, zugrunde gelegt. Insbesondere sollen Baustoffe, wie Erde, Schlacken, Lehm, Rundholz, Schilf usw., die in unmittelbarer Nähe der Baustelle gefunden oder gewonnen werden, weitestgehende Ausnutzung erfahren. So hat sich z. B. in einigen Gegenden Frankreichs der

Strassenschlamm in halbgetrocknetem und gestampftem Zustand als vorzügliches Baumittel erwiesen. Ebenso wird gezeigt werden, wie die an der Front freiwerdenden Bestände an Baustoffen zweckmässige Verwendung im Schnellbau finden. Wir behalten uns vor, anhand direkter Mitteilungen näheres zu berichten.

Ueber die Aussichten der schweizerischen elektrochemischen Industrie. In diesem in der letzten Nummer erschienenen Aufsatz ist der letzte Absatz auf Seite 197 wie folgt zu lesen: „Wird aber wohl die Rheinländische Eisenindustrie nach dem Kriege aus der Schweiz Ferrosilizium beziehen, falls man es in der Gegend von Bonn billig herstellen kann? Der dazu erforderliche Quarzsand findet sich bei Meggen und anderwärts, steht dort also zur Verfügung. Eisenabfall ist auch genügend vorhanden, ebenso die erforderliche Kohle."

Das erwähnte Meggen liegt, wie uns der Verfasser nachträglich mitteilt, im Rheinland bei Aachen. Der Umstand, dass es in Stielers grossem Hand-Atlas nicht enthalten ist, verleitete uns in letzter Stunde zu der Annahme, es sei damit das bekannte Meggen bei Luzern gemeint, und liess uns unrichtigerweise, wie leicht erklärlich, den betr. Satz als auf die Schweiz bezogen auffassen.

Donaukraftwerk bei Wallsee. Unterhalb der Ortschaft Au soll die Donau durch ein Wehr gestaut werden, das die Erstellung eines Wasserkraft-Elektrizitätswerkes von 69 000 bis 166 000 *PS* bei 7,6 bis 13,45 *m* Gefälle gestatten wird. Das Wehr ist nach der „Z. f. d. ges. Turbinenwesen" (20. IX. d. J.) mit fünf je 48 *m* weiten (!?) Oeffnungen vorgesehen. Das Kraftwerk soll im Anschluss an einen 10 *km* langen Oberwasserkanal nordöstlich von Mitterkirchen angelegt werden. Da bei niederen Wasserständen im alten Donaubett eine zu geringe Wassermenge verbleiben wird, soll die Schiffahrt durch den Werkskanal geleitet werden, der mit 110 *m* Sohlenbreite, 147 *m* Wasserspiegel und 8 bis 9 *m* Wassertiefe projektiert ist. Die bei Mitterkirchen zu erstellende Schleusenanlage wird für die gleichzeitige Beförderung von einem Dampfer und vier Schleppern genügen.

Quecksilberdampflampen neuester Bauart bringt unter dem Namen „Silica" die Westinghouse Cooper-Hewitt Co. auf den Markt. Die Lampe hat eine Lichtstärke von 3000 Kerzen; bei 200 bis 250 *V* zeigt sie einen Stromverbrauch von 3,5 *A*. Als Lebensdauer des Brenners wird 3000 bis 4000 Stunden angegeben. In letzter Zeit sind auch Lampen von 2500 Kerzen bei 100 bis 130 *V* und von 2000 Kerzen bei 200 bis 250 *V* hergestellt worden. Die maximale Lichtstärke herrscht in der Richtung 70° unter der Horizontalen. Hauptsächlichste Verwendung finden die Lampen nach „E. und M." bei Lichtpausmaschinen.

Konkurrenzen.

Entwürfe zu einem Arbeiter-Wohnhaus. In einen von der Zentralkommission der Gewerbemuseen Zürich und Winterthur veranstalteten, auf Schüler an technischen und gewerblichen

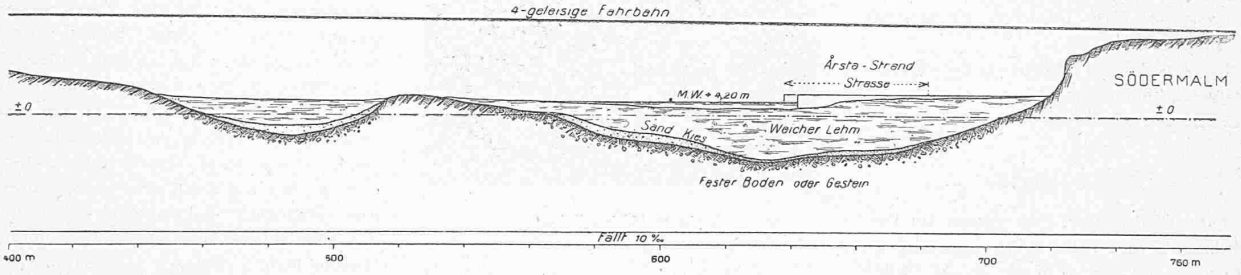

Abb. 4. Profil in der Axe der geplanten Eisenbahnbrücke über „Arsta-Viken", nordöstliche Hälfte. — Masstab 1 : 2000.

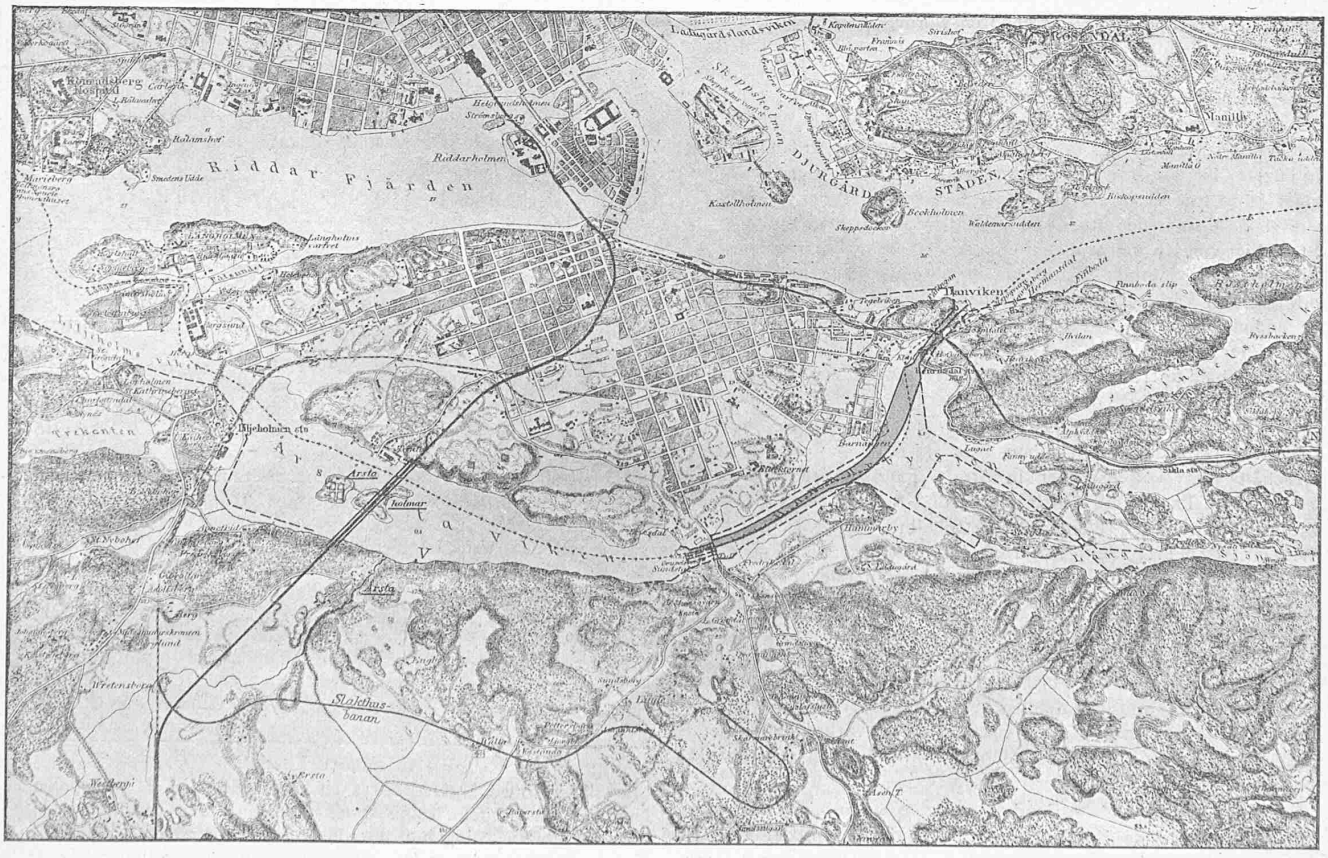

Abb. 1. Uebersichtskarte des südlichen Teils von Stockholm mit der geplanten Schiffahrtrinne „Hammarbyleden". — Masstab 1 : 40 000.