

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 101/102 (1933)  
**Heft:** 25

## Inhaltsverzeichnis

### 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:** 22.02.2026

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

INHALT: Vom neuzeitlichen nordischen Brückenbau. — Zu den kritischen Störungen zweiter Ordnung. — Ueber Friedhof und Grabmal. — Mitteilungen: Das Ende der Drehstromtraktion auf der Burgdorf-Thun-Bahn. Der Kino-Saal „Viktor

Hugo“ in Paris. Basler Rheinhafenverkehr. — Wettbewerbe: Ausstellungs- und Festhalle auf der Allmend Luzern. — Literatur: Stielers Hand-Atlas. Eingegangene Werke. — Mitteilungen der Vereine.

## Band 102

Der S.I.A. ist für den Inhalt des redaktionellen Teils seiner Vereinsorgane nicht verantwortlich.  
Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet.

## Nr. 25

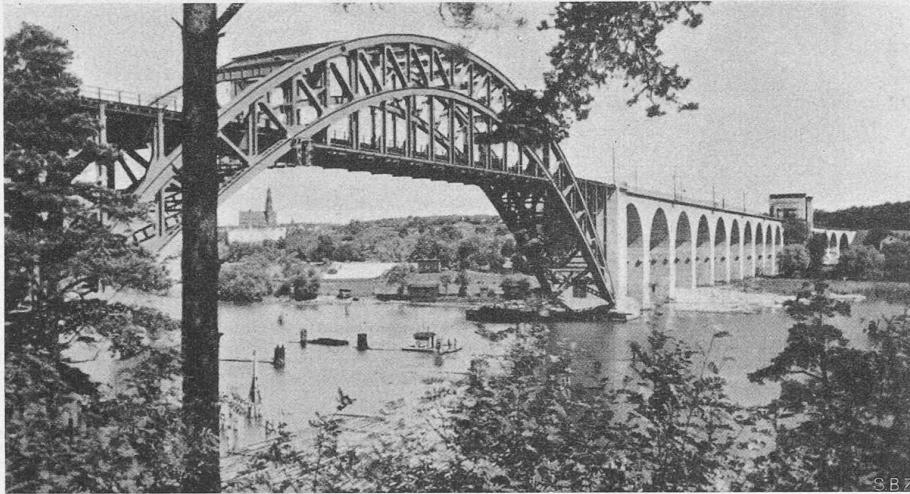


Abb. 1. Eisenbahnbrücke über die Arstabucht bei Stockholm. Zweigelenk-Sichelbogen mit Zugband, 150,8 m weit. Hochwertiger Stahl von  $\beta_{z,\min} = 50 \text{ kg/mm}^2$ , Fliessgrenze  $30 \text{ kg/mm}^2$ ;  $\sigma_{zulässig} = 15 \text{ kg/mm}^2$ .

## Vom neuzeitlichen nordischen Brückenbau.

Von Prof Dr. M. ROŠ, Direktor der E.M.P.A., Zürich.

### I. DIE EISENBETON-BOGENBRÜCKE ÜBER DEN TRANEBERGS-SUND IN STOCKHOLM.

Der gewaltigen Verkehrszunahme der letzten Jahre verdankt Stockholm den Bau von drei grossen Brücken, nämlich der Eisenbahnbrücke über die Arstabucht<sup>1)</sup> (Abb. 1), der Väster-Strassenbrücke über den Mälarsee zwischen Kungsholmen und Långholmen (Abb. 2 u. 3) und der Brücke über den Tranebergssund für Bahn- und Strassenverkehr<sup>2)</sup> (Abb. 4 u. 5). Diese soll 1934, die Västerbrücke 1935 dem Verkehr übergeben werden.

Bereits anlässlich der Wettbewerbe für die Eisenbahnbrücke über die Arstabucht und für die Strassenbrücke über den Mälarsee waren Eisenbetonbögen gewaltiger Stützweiten von 170 m und 226 m in Vorschlag gebracht. Die inzwischen in Frankreich, namentlich mit der von der Société des Entreprises Limousin, nach dem Entwurf von Ing. Freyssinet in den Jahren 1926 bis 1930 erbauten Brücke über den Elorn zwischen Brest und Plougastel für Strassen- und Eisenbahnverkehr<sup>3)</sup> (Abb. 6), gemachten Erfahrungen

<sup>1)</sup> M. Roš, „Grundsätzliches zum internat. Wettbewerb für die Arstabrücke bei Stockholm“, „S.B.Z.“, Bd. 76, S. 177\* u. 190\* (Okt. 1920).

<sup>2)</sup> E. Nilsson, „Tranebergsbrücke. Die neue kombinierte Strassen- und Vorortbahnhbrücke über den Tranebergssund in Stockholm“. „Beton und Eisen“, Heft 19 u. 20 (Okt. 1933).

<sup>3)</sup> Die zwei weitestgespannten Eisenbetonbogenbrücken in Frankreich sind Pont de Plougastel, drei Öffnungen von je 180 m Stützweite, siehe E. Freyssinet „Le pont en béton armé Albert Loupe sur l'Elorn, entre Brest et Plougastel“. „Génie Civil“, No. 2512 (Octobre 1930) und Pont de la Caille mit einer Öffnung von 140 m Stützweite, nach den Plänen von Pelnard-Considère et Caquot durch die Cie. Lyonnaise d'Entreprises et Travaux d'Art 1926 bis 1928 erbaut; siehe F. Chavaz, „Le nouveau pont de la Caille près de Cruseilles (Haute Savoie)“, „S.B.Z.“, Bd. 90, S. 113 (27. Aug. 1927) u. Bd. 92, S. 53 (28. Juli 1928).

mit Eisenbeton-Bogenbrücken grösster Stützweiten von 180 m, haben die zuständigen Behörden von Stockholm bewogen, den Tranebergssund in einem einzigen Eisenbetonbogen von 181 m Stützweite zu überbrücken, während man sich für die weitestgespannten Bogenbrücken der Arstabucht und über den Mälarsee zur Ausführung in Stahl von hochwertiger Qualität entschlossen hatte.

\*

Die städtische Hafenverwaltung von Stockholm hat, unter Leitung ihres Oberingenieurs, Major E. Nilsson, zu Beginn des Jahres 1932 den Bau der heute weitestgespannten Eisenbeton-Bogenbrücke der Welt über den Tranebergs-Sund, zwischen Traneberg und Kungsholmen, in eigener Regie in Angriff genommen.

Die Ausrüstung des zweiten Zwillingsgewölbes erfolgte am 17. Juli 1933; zurzeit befinden sich die Bauarbeiten noch im Gange.

Die Gesamtlänge der Brücke beträgt 545 m. Der Sund wird von einem einzigen Eisenbetonbogen mit 181 m Stützweite überspannt. Die beiden, zum Teil in Kurven von  $R = 300$  liegenden Uferzufahrten werden von durchlaufenden geschweißten Stahlbalken von 13 m Stützweite gebildet. Die gleiche Teilung weisen auch die, die durchgehende Fahrbahn tragenden Stützen des Hauptbogens auf. Die Strassenfahrbahn liegt im Bogenscheitel auf der Kote + 35,76, rund 31 m über dem Mittelwasserspiegel, von wo aus sie nach den beiden Ufern hin gleichmässig mit einer Neigung von 1 : 30 fällt. Durch eine solche Lage und Formgebung der Brückenbahn war es möglich, das für die Durchfahrt der grossen Schiffe erforderliche lichte Profil von 26 m Höhe auf 45 m Breite zu gewinnen (Abb. 4). Die Nutzbreite der Brückenbahn beträgt 27,5 m, wovon 8,5 m auf die beiden in einem gegenseitigen Axabstand von 3,5 m angeordneten Geleise der Vorortbahn entfallen, 14,5 m

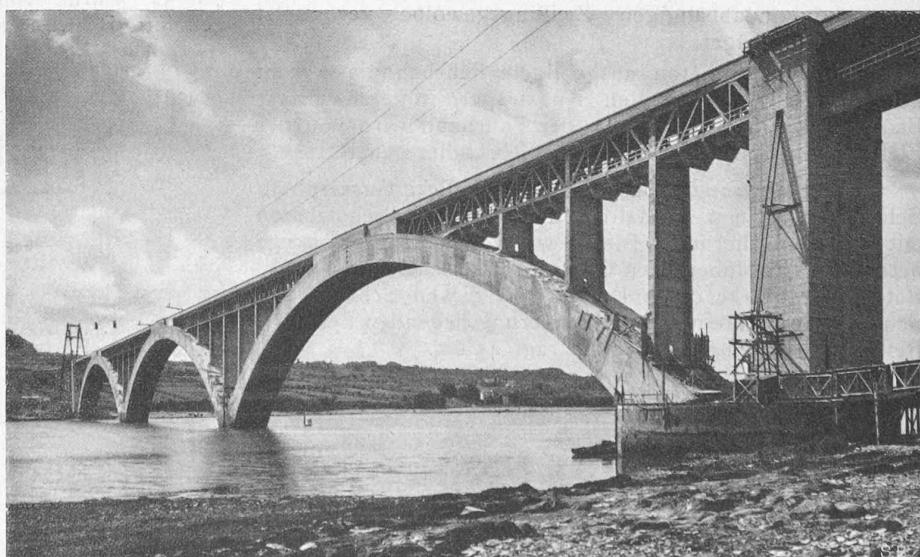


Abb. 6. Strassen- und Eisenbahnbrücke Albert Loupe über den Elorn zwischen Brest und Plougastel in der Bretagne. Drei gelenklose Eisenbetonbögen von je 180 m Spannweite. Erbaut von E. Freyssinet 1926 bis 1930.