

SMA-
TRYCK

02257

Pro (Ref, smärta)

Ex A

L

Lindvall, C. A.

[Lindvall, C. A.]

DEN NYA DJURGÅRDSBRON

AF

EN GAMMAL PRAKTIKUS

(SÄRTRYCK UR SVENSKA DAGBL)

STOCKHOLM
SVENSKA DAGBLADETS TRYCKERI
1895

CARL AKRELLS
SAMLING 1912



B 1352/44

Förf: Sundvall, C. A.

I dessa dagar har drätselnämndens andra afdelning att afgöra frågan om beskaffenheten af denna bro, och torde för den skull några påpekanden, hvad der vid är att betrakta som hufvudsak och hvad som är bisak, ej vara ur vägen.

Redan är bestämdt att materialet blir stål och att bron får tre spann. Man har nu att iakttaga att bron får ett lätt och behagligt utseende samt att den starka trafiken deröfver — särdeles spårvagns- trafiken — beredes så litet svårigheter som möjligt, men derjemte att sjöfarten under bron äfven blir tillgodosedd.

Beträffande det sistnämnda eller sjöfarten så inskränker den sig här till prämtransport en och annan gång, men deremot ångslupsfart ofta under dagens lopp, och bör fria rummet från brons underkant till vattnet vara så högt att vid högsta vattenstånd i Saltsjön ångsluparnas soltält kunna passera.

Kör- och gångtrafiken öfver bron är högst betydlig, tidtals blott några minuter emellan hvarje spårvagn. Landen på båda sidor äro ej särdeles höga, och för att erhålla ofvannämnda genomfart för ångsluparna, måste bron göras bugtig; men denna backe är den mödosammaste delen af Djurgårdsspårvägen, och *hvarje fots onödigtvis gjord förhöjning af backen är klandervärd*. Den brokonstruktion som fordrar minsta tjocklek å midten af brospannen gör minsta backe och bör således eftersträfvast.

Då bron är bugtig blir naturligtvis höjden från vattenytan i mellersta hvalfvet högre än i de båda sidospannen. Detta mellersta spann bör derföre göras större än de båda öfriga och användas för sjöarten. Det grundas ej heller så snart upp som de båda spannen vid stränderna. Denna ökning af midtelspannet ger derjemte en behaglig variation i brons utseende, nogsamt bestyrkt af en fotografi af sådan bro i Florens, och hvilken förelisats vederbörande.

Med stöd af ofvanstående och af intresse för saken här af enskildt erfaren person till drätselnämndens andra afdelning aflemnats förslag till ritning å nämnda bro. Den är byggd *sammanhängande öfver alla tre spannen* liksom vår Skepps-

holmsbro, som dock är tre gånger längre och ej deraf visat olägenhet. Genom denna brobyggnad uppväges ett af spannen af de öfriga, så att man skulle kunna t. ex. utan fara afsåga det mellersta obelastade spannet i midten utan fara för instörtning.

Det är således endast den rörliga lasten som å detta ställe behöfver tagas i beräkning eller ungefär hälften af bruttolasten. Man inser häraf att bron genom denna konstruktion kan göras långt tunnare öfver hvalfvens bjessa, och sålunda erhålles minsta backe å körvägen, lättaste utseende och mindre vigt å materialerna, följaktligen derjemte en billigare bro.

Men alla dessa fördelar uppvägas i hrr teoretikers ögon af svårigheten att på skålpundet beräkna påkänningen på hvarje enkel del vid olika belastning af spannen; det hjälper ej att man föreslår att göra dessa underordnade detaljer — ty om hufvuddelar är ej fråga — dubbelt så grofva som behöfves; ej heller att påvisa redan utförda dylika broar här och i utlandet, såsom t. ex. den utmärkt vackra Westminsterbron i London. Nej, man ämnar bygga bron med trenne lika stora och af hvarandra oberoende spann, med utseende af hvalfbro ehuru det ej är så-

dan, och med den höjd å midten som
erfordras af systemet; backen öfver bron
får blifva hvad den kan. Att bron blir
tyngre i utseeende och tyngre i vikt måste
man medgifva, men den blir lättare att
beräkna; och dock ha vi i Vasabron ett
exempel på hur litet teoretiska beräkning-
gar äro en garanti för praktisk ända-
målsenlighet.





