Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **25/26 (1895)**

Heft 6

PDF erstellt am: **24.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

INHALT: Die Basler Strassenbahnen. (II. Schluss.) — Ueber das Verstärken von eisernen Brücken. II. — Miscellanea: Ueber die Anwendung verschiedener motorischer Kräfte in Liverpool. Jungfraubahn. Die neue Westminster-Kathedrale in London. — Konkurrenzen: Bebauungsplan in Luzern. Fenstermalereien für die St. Nikolauskirche in Freiburg. Skizzen für ein Völkerschlacht-Nationaldenkmal bei Leipzig. Kirche in Dresden. Rathaus in Jauer i. Schl. Evangelische Kirche in Malstatt-Burbach a. d. Saar. Saalbau Bayreuth. — Preisausschreiben: Plakat für die internationale Kunstausstellung in Berlin 1896. — Litteratur: Officielle illustrierte Zeitung der schweizerischen Landesausstellung in Genf 1896. — Vereinsnachrichten: Stellenvermittelung.

Die Basler Strassenbahnen.

Von Ingenieur *O. Löwit.*

II. (Schluss).

VII. Wagenremise und Rollmaterial.

Wie bereits bemerkt, ist die Wagenremise getrennt von der Kraftstation angeordnet. Dieselbe enthält vier Geleise zu je drei Wagenständen. Der ganze Raum unter den Geleisen ist unterkellert und letztere auf einer Eisenkonstruktion angebracht, so dass man unter den Wagen bequem überall hinkommen kann. Der Abstand der Schienenoberkante vom Cementboden des Untergeschosses ist 1,60 *m*. Die Wagenremise hat eine Länge von 26,0 *m* und eine Breite von 14,90 *m*. Der rückwärtige Raum ist noch gross genug, um kleinere Reparaturen ausführen zu können. Die Beleuchtung geschieht durch zwei hintereinander geschaltete Bogenlampen und eine Anzahl transportabeler Glühlampen.

Basler Strassenbahnen. Wagen-Remise.

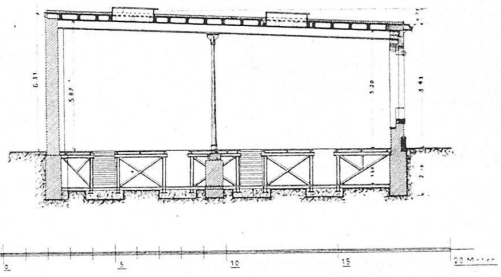

Fig. 9. Querschnitt 1 : 300.

Was die Wagen anbelangt, so ist deren Anzahl 12, wovon an Werktagen je sieben im Betrieb sind. Sonntags werden Doppelwagen ausgeführt und es kommen die Reservewagen zur Verwendung. Die Wagen haben im Innern 16 Sitze, vorn drei, hinten fünf Stehplätze, also insgesamt 24 Plätze. Die Länge des Wagens, zwischen Puffern gemessen, ist 7,18 *m*, die des Wagenkastens 4,00 *m*, des Perrons 1,20 *m*. Die grösste Breite ist 2,00 *m*, die Höhe des Wagens, vom Dache bis zur Schienenoberkante gemessen, 3,07 *m*, der Radstand ist 1,50 *m*. Das Leergewicht des Wagens beträgt 5 *t*; das des vollbesetzten Wagens 7 *t*. Jeder Wagen besitzt einen 15 P.S. starken Motor, welcher auf einem an den vier Achslagern angehängten Tragrahmen unter der Mitte des Wagens ruht, so dass die Last gleichmässig auf alle vier Achslager verteilt ist. Zur Abschwächung der Stösse, welche der Wagen erfährt, ist der Motor auf Gummibuffer aufgelagert, und der Maschinenträger abgefedert.

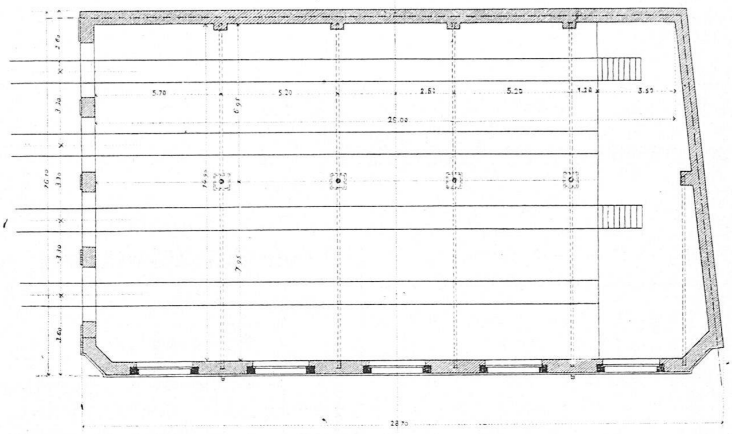

Fig. 10. Grundriss vom Erdgeschoss 1 : 300.

Der Motor ist zweipolig mit Trommelanker, der Kupferkollektor mit Kohlenbürsten. Er macht 360 Touren in der Minute und die Uebertragung auf *beide* Laufachsen geschieht durch eine einfache Kettenübersetzung. Auf der Motorachse sind zwei kleine, auf jeder Laufachse je ein grosses Kettenrad angebracht; die Ketten und Kettenräder werden durch einen Blechkasten eingeschlossen, welcher zum Teil mit Oel gefüllt ist, so dass die Ketten vollkommen in Oel laufen. Diese Kettenübersetzung hat sich bisher vorzüglich bewährt, eine Dehnung der Ketten ist nicht bemerkbar; in Mülhausen, wo man ebenfalls dieselbe Kettenübersetzung anwendet, war man nach elfmonatlichem Betriebe nicht genötigt, eine Verkürzung des Kettenschlussgliedes vorzunehmen.

Auf jedem Perron des Wagens ist ein Einschalter sehr kompendiös in Form einer flachen Trommel angeordnet, welcher die Geschwindigkeit durch Aus- oder Einschalten von Widerständen reguliert. Durch Reversieren des Stromes kann die Fahrrichtung sofort und ohne weitere Manipulation (da sich der Bügel automatisch umlegt) gewechselt werden, was im Momente der Gefahr von ausserordentlichem Vorteil ist. Ausser dieser Bremsung durch Gegenstrom, welche nur ausnahmsweise in dringender Gefahr angewendet werden darf, ist noch eine kräftige, durch Hand zu betätigende Hebelbremse angeordnet, welche ebenfalls sehr gut funktioniert. Behufs sofortiger Stromentziehung des Wagens ist unter dem Einschalter ein Notausschalter angebracht.

Die Beleuchtung des Wagens geschieht durch fünf hintereinander geschaltete Glühlampen, von welchen drei im Innern des Wagens und je eine auf den Perrons angebracht sind. Ausserdem ist jeder Wagen mit einem Blitzableiter versehen.

VIII. Betrieb.

Derselbe wurde am 6. Mai eröffnet und vorderhand ein sechs-Minuten-Betrieb eingeführt, um später zum drei-Minuten-Betrieb überzugehen. Die vom schweiz. Post- und Eisenbahndepartemente zugestandenen Maximalgeschwindigkeiten sind 15 *km* pro Stunde in den breiten Strassen und 12 *km* in den engen Strassen der inneren Stadt. Die Dauer der Fahrt von einem Bahnhof zum andern beträgt einschliesslich des Aufenthalts 16 Minuten. Jeder Wagen hat fünf Minuten Endaufenthalt, so dass derselbe nach 42 Min. eine neue Fahrt antreten kann, es ergiebt dies also beim sechs-Minutenbetrieb sieben Wagen.

IX. Taxen.

Die Linie Centralbahnhof-Bad. Bahn wurde in die vier Teilstrecken: Centralbahnhof-Handelsbank, Handelsbank-Marktplatz, Marktplatz-Claraplatz, Claraplatz-Bad. Bahnhof eingeteilt. Die Taxe für eine Fahrt, welche zwei zusammenhängende Teilstrecken nicht übersteigt, beträgt 10 Cts., für eine Fahrt, welche zwei zusammenhängende Teilstrecken überschreitet, sowie für die Fahrt von einem Bahnhof zum andern 20 Cts.

Die Bahn hat sich bisher als äusserst leistungsfähig gezeigt.

Sie hat mit zehn Wagen (drei Doppelwagen) an den beiden Pfingsttagen befördert: am Pfingstsonntag 13575, am Pfingstmontag 13639 Personen, ohne die Abonnenten, deren Zahl über 500 beträgt. Die bisherigen Betriebsergebnisse sind in der Tabelle auf S. 38 dargestellt.

Die Betriebsausgaben belaufen sich bisher auf 37 Cts. pro Wagenkilometer, ausschliesslich Verzinsung und Amortisation.

Wir wollen noch zum Schluss erwähnen, dass die Hochbauten vom hiesigen Baudepartemente ausgeführt wurden und dass die mechanischen und elektrischen Einrich-