

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 5

PDF erstellt am: **27.09.2024**

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. — Ueber das Verstärken von eisernen Brücken. — Miscellanea: Die Beleuchtung des Nordostsee-Kanals. Gegen die Einführung des elektrischen Betriebes auf der Berlin-Charlottenburger-Strassenbahn. Eine Adhäsionsbahn mit 106 $\frac{9}{100}$ Maximal-

steigung. Landwirtschaftliche Ausstellung in Bern 1895. Die Zahnradbahn auf den Snowdon. — Konkurrenzen: Denkmal zur Erinnerung an die Begründung der Republik Neuenburg. — Vereinsnachrichten: Stellenvermittlung.

Die Basler Strassenbahnen.

Von Ingenieur O. Löwit.

I. Allgemeines.

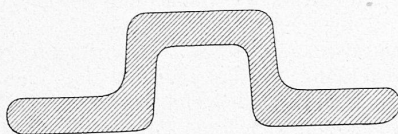
Der Grosse Rat des Kantons Baselstadt hat am 31. März 1892 den Regierungsrat ermächtigt, gegen das ihm eingereichte und vom Schweiz.

Eisenbahn-Departement zur Vernehmlassung übersandte Konzessionsbegehren eines Konsortiums für Bau und Betrieb von Strassenbahnen in Basel Einsprache zu erheben, in der Meinung, dass der Kanton selbst den Bau und Betrieb solcher Bahnen zu übernehmen habe; zugleich ist der Regierungsrat beauftragt worden, seine bezüglichen Anträge dem Grossen Rate beförderlich vorzulegen. Demzufolge wurde auf ein von der Regierung des Kantons Baselstadt eingereichtes Konzessions-Gesuch dem letzteren am 28. März 1893 die Konzession erteilt zum Bau und Betrieb von Strassen-Bahnen auf dem Gebiete des Kantons Baselstadt.

Die Stadt Basel soll nun mit einem ausgedehnten Strassenbahn-Netz versehen werden, dessen erste Linie, die Verbindung des Centralbahnhofes mit dem Bad. Bahnhof am 6. Mai 1895 dem Betrieb übergeben wurde.

Wir wollen hier nicht unerwähnt lassen, dass die Stadt Basel ein sehr nachahmenswertes Beispiel giebt, indem die Stadtverwaltung nicht nur jene Linien erstellen wird, bzw. erstellen darf, welche rentabel sind, sondern es werden auf diese Weise auch Stadtquartiere durch ein modernes Verkehrsmittel mit dem belebten Stadtzentrum verbunden, welche sonst einer solchen, vom volkswirtschaftlichen Standpunkte nur lebhaft zu begrüssenden Verkehrserleichterung nicht hätten teilhaftig werden können.

Fig. 2. Schienenprofil auf der alten Rheinbrücke.



Masstab 1 : 2.

Fig. 4. Maste auf der alten Rheinbrücke.

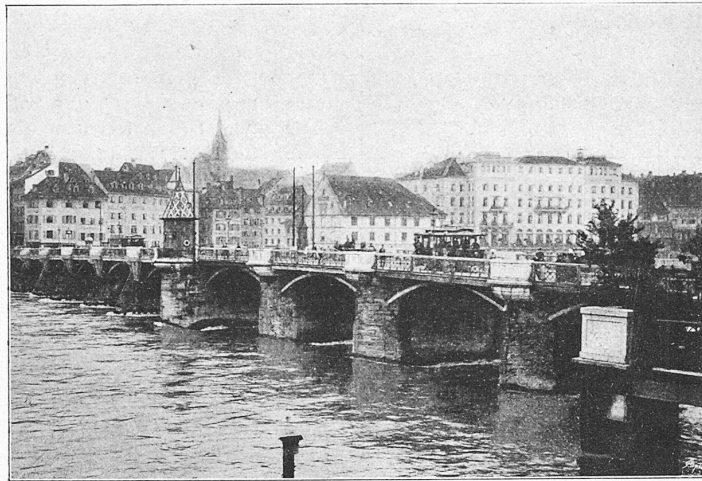
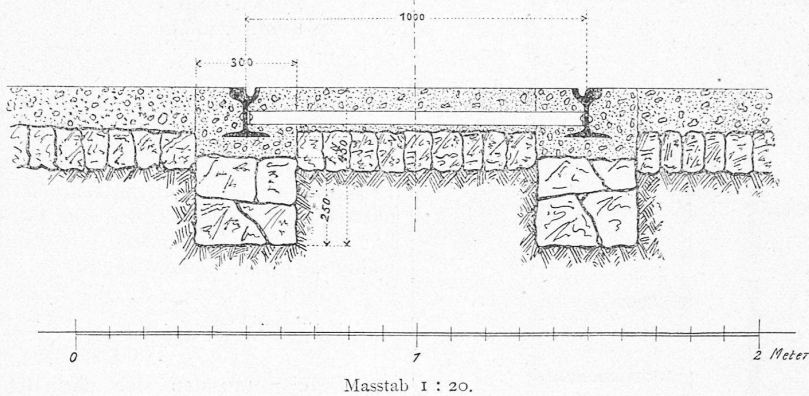


Fig. 1. Normalprofil für die Geleiseanlage in Macadamstrassen.



Masstab 1 : 20.

Die Stadt Basel hat diesen Intentionen dadurch deutlich Ausdruck verliehen, dass in dem Organisations-Gesetz der kantonalen Strassenbahnen ganz ausdrücklich bestimmt wird, dass der Kanton keinen Gewinn

aus dem Unternehmen ziehen will; bei eventuellem Gewinn sollen die Taxen entsprechend reduziert werden.

Man wird jedoch vorerst im Ausbau des Netzes fortfahren und den voraussichtlich bedeutenden Gewinn, der sich aus dem Betriebe der jetzt erstellten ersten Linie ergeben wird, dazu verwenden, um unrentable Linien zu erhalten.

In Folgendem wollen wir eine möglichst übersichtliche Beschreibung der Anlage der Linie Centralbahnhof-Bad. Bahnhof geben.

II. Tracé.

Bei Festlegung des Tracé wurden folgende Annahmen gemacht:

1. Die Wagen sollen sich in jeder Richtung alle 6 Minuten folgen; aus dem unter dieser Annahme aufgestellten graphischen Fahrtenplan ergaben sich die Kreuzungsstellen und damit die Lage der Ausweichegeleise. Um aber jederzeit den Fahrplan im Sinne einer Vermehrung der Fahrten ändern zu können, und um bei Verspätungen das lästige Warten der Wagen an den Kreuzungsstellen zu vermeiden, wurde getrachtet, die Bahn von Anfang an, soweit es die Breite der Strassen erlaubt, zweispurig anzulegen.

2. Als minimale Breite des lichten Raumes zwischen der äussersten Wagenkante und dem gegenüberliegenden Trottoir wurden 2,50 m festgesetzt. Die Breite eines Strassenbahnwagens beträgt 2,00 m und dessen Abstand vom nächsten Trottoirrandstein im Minimum 0,25 m; die Geleiseachse wurde also auf mindestens 1,25 m vom nächsten Randstein gelegt.

Die Achsdistanz bei zweigeleisiger Strecke beträgt 2,50 m; demnach

der freie Raum zwischen zwei sich kreuzenden Wagen noch 0,50 m. Wo die Freihaltung des angesetzten Lichtraumes von 2,50 m längs einem Trottoir möglich war, wurde die Bahn zweispurig angelegt, und wo die Strassenseite die Offenhaltung dieses Raumes längs beiden Trottoirs erlaubte, wurde das Tracé in die Mitte derselben gelegt. Auf der alten Rheinbrücke wurde hievon aus dem Grunde Umgang genommen, um beim event. Umdecken der Brücke je ein Geleise betriebsfähig zu haben, da die

Fig. 3. Querschnitt des Bügels.

