

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **37/38 (1901)**

Heft 26

PDF erstellt am: **23.04.2024**

Nutzungsbedingungen

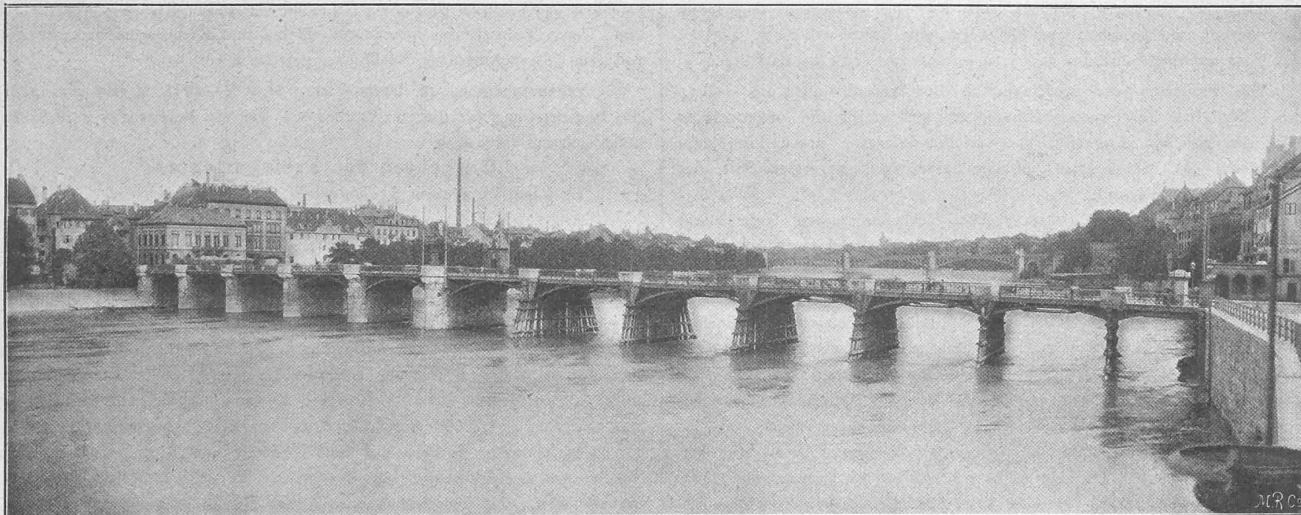
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.



Die alte (mittlere) Rheinbrücke in Basel. — Ansicht vom linken Ufer (Hotel drei Könige) aus.

Miscellanea.

Elektrische Bahn St. Beatenberg-Interlaken. Das von Ingenieur G. Anselmier bereits 1896 entworfene Projekt einer elektrisch betriebenen Strassenbahn in St. Beatenberg für den lokalen Verkehr von der Station der Drahtseilbahn in St. Beatenberg bis zur Pension Ritter (3,6 km) ist nunmehr zu einer durchgehenden Verbindung von St. Beatenberg über «Boden» (Waldegg) bis Interlaken erweitert worden. Die Bahn soll von der Drahtseilbahnstation mit Kote 1124,3 m ausgehend bis zum «Boden» auf 1194 m ansteigen; zwischen Boden und Interlaken (566 m) ist ein Höhenunterschied von 628 m vorhanden auf eine Bahnlänge von 5,7 km. Diese Strecke teilt sich in eine Adhäsionsstrecke Boden-Unterholz, 1300 m lang, mit 6,5 % Maximalgefälle, eine Zahnradstrecke Unterholz-Lombach von 2400 m Länge und 22,6 % grösstem Gefälle und die 2000 m lange Strecke Lombach-Interlaken mit Gefällen von höchstens 4 %. Die Krümmungshalbmesser gehen auf den drei Strecken bis auf 50 m, bzw. 60 m und 30 m herunter. Die meterspurige, eingeleisige Bahn soll von dem Ausgangspunkte bis «Boden» auf der Strasse, von Boden über Unterholz nach Lombach auf eigenem Bahnkörper und von Lombach bis Interlaken zum grösseren Teil auf der Strasse geführt werden. Auf den Adhäsions-Strecken werden elektrische Automobilwagen mit Anhängewagen für Personen und Güter zur Verwendung gelangen. Für die Steilrampe sind zur Beförderung der Züge elektrische Zahnradlokomotiven in Aussicht genommen. Die erforderliche elektrische Kraft von 200 P. S. soll vom «Kanderwerk» bezogen werden. Für die Linie ist nur Sommerbetrieb vorgesehen. Die Herstellungskosten berechnen sich mit 425 000 Fr. für die Strassenbahnstrecke von der Station der Drahtseilbahn bis «Boden» und mit 850 000 Fr. für die Strecke «Boden» bis zum Bahnhof Interlaken, zusammen also mit 1 275 000 Fr.

Neubau für die eidg. Münzstätte in Bern. Das Gebäude, in welchem die eidg. Münzstätte untergebracht ist, stammt noch aus dem Jahre 1794 und war damals für gleiche Zwecke vom Staate Bern erbaut worden. Trotz aller im Laufe der Zeit daran vorgenommenen Einbauten ist es für die heutigen Bedürfnisse unzulänglich geworden und da eine Erweiterung auf dem gleichen Platze nicht möglich ist, musste ein Neubau in Aussicht genommen werden. Der Bundesrat beantragt den eidg. Räten zu diesem Zwecke einen auf dem Kirchenfeld, unweit des eidg. Archiv- und Landesbibliothekgebäudes gelegenen Bauplatz von 10 647 m² mit einem Kostenaufwand von 146 500 Fr. zu erwerben.

Konkurrenzen.

Neubau der mittleren Rheinbrücke in Basel. (Bd. XXXVII S. 63 und 277.) Dem Programme für diesen Wettbewerb, dessen wesentliche Bestimmungen wir in letzter Nummer mitgeteilt haben, sind in elf Beilagen alle Unterlagen angefügt, die zur Ausarbeitung des Entwurfes erforderlich sind, ferner die vom Bund und dem Kanton Baselstadt aufgestellten allgemeinen Vorschriften und endlich ein Vertragsentwurf für die Uebernahme des Baues. Wir beschränken uns darauf, aus diesen Beilagen die wichtigsten Punkte des *Bauprogrammes* und zu dessen besserem Verständnis einige dasselbe begleitende Pläne und Ansichten wiederzugeben:

Neubau der definitiven Brücke. Die Situation der Brücke ist nach Plan gegeben, desgleichen die Höhenlage ihrer Fahrbahn an den beiden Widerlagern mit der Kote + 9,00. Die Anwendung von Steigungen auf der Brücke bis zu 2 1/2 % ist gestattet. Die Gesamtlänge der Brücke zwischen den Widerlagern soll 192 m, die Breite zwischen den Geländermitten 18 m betragen, davon sind 11 m auf die Fahrbahn und je 3,50 m auf die Trottoirs zu nehmen. Die Durchfahrt am rechten Ufer soll 10,50 m Lichtweite und 3 m Lichthöhe erhalten. In der Mitte der Fahrbahn, symmetrisch zur Brückenachse, ist die Anlage einer doppelgeleisigen Strassenbahn von 1 m Spurweite und 2,50 m Achsendistanz vorzusehen; die Schienen (System Haarmann) haben eine Höhe von 150 mm. Die



Vorderansicht der Kapelle auf der mittleren Rheinbrücke in Basel.

Befestigung der oberirdischen elektrischen Stromleitung hat auf Masten zu erfolgen, deren Entfernung nicht mehr als 45 m betragen darf und an denen die Spanndrähte in 6,5 m Höhe über der Fahrbahn befestigt werden sollen. Die Zugspannung in den Querdrahten ist mit 200 kg in Rechnung zu stellen. Zur Anbringung von elektrischen Bogenlampen in 8 m Höhe über Trottoir sind ebenfalls Vorrichtungen zu treffen.

In der Brückenkonstruktion ist der erforderliche Raum auszusparsen um eine 300 mm weite Wasserleitung, eine 400 mm weite Gasleitung und eine 450 mm weite Telephonkabelleitung durchführen zu können.