

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **19/20 (1892)**

Heft 10

PDF erstellt am: **17.05.2024**

### **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.

INHALT: Staats-Tramway in Basel. — Personenaufzug der North-Hudson-County-Eisenbahn in Weehawken bei New-York. — Haupt-Portal des eidg. Physikgebäudes in Zürich. — Beseitigung lästigen Luftzuges in geheizten kirchlichen Gebäuden. — Miscellanea: Schweiz. Nordostbahn. Schweiz. Centralbahn-Gesellschaft. Jura-Simplon-Bahn. — Concurrency: Lutherkirche in Breslau. Strassenbahn von St. Moritz-Dorf

nach St. Moritz-Bad. — Nekrologie: † Eduard Wiebe. † Pasquale Lucchini. — Vereinsnachrichten: Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Verein. Gesellschaft ehemaliger Studirender der eidg. polytechnischen Schule in Zürich. Adressänderungen. Stellenvermittlung.  
Hierzu eine Lichtdrucktafel: Haupt-Portal des eidg. Physikgebäudes in Zürich.

## Staats-Tramway in Basel.

Die Stadt Basel, die in Folge ihres auf wenige Aussen-gemeinden beschränkten Gebietes gleichbedeutend mit dem Halbcanton Baselstadt, und deren Organisation so beschaffen ist, dass sich städtische und cantonale Behörden decken, steht vor einer Neuerung im Verkehrswesen. Sie ist im Begriff, einen Staats-Tramway zu bauen und zu betreiben. Man wird also in Zukunft von den Baslern sagen können, dass sie nicht nur in ihren von aller Welt geschätzten Equipagen, sondern sogar auf ihrem auch dem Minderbegüterten zugänglichen Tramway staatsmässig fahren. Wie sich die Sache gestaltet hat, möge nachfolgende nach vielen Richtungen interessante, aber leider etwas lang ausgefallene und von dem nachsichtigen Leser viel Geduld beanspruchende Auseinandersetzung darthun:

Am 20. Januar 1890 legten die Herren J. E. Brüstlein, Pümpin & Herzog und E. Riggenbach dem Basler Regierungsrath ein Project für die Anlage von Strassenbahnen in Basel und Umgebung vor, zum Zwecke der Concessions-Erlangung für den Bau und Betrieb solcher Linien.

Das schweizerische Post- und Eisenbahn-Departement, dem das bezügliche Project gleichfalls zugestellt worden war, gelangte am 15. April gl. J. mit der Mittheilung an den Basler Regierungsrath, dass es auf das bezügliche Concessions-gesuch, weil dasselbe eine reine Strassenbahn betreffe, erst dann eintreten werde, nachdem sich die Bewerber über die Benützung der öffentlichen Strassen und Plätze mit der genannten Behörde geeinigt haben werden.

Dem Concessions-gesuch wurde ein gedruckter Bericht mit sehr vollständigem Planmaterial beigegeben, dem im November 1890 ein Nachtrag folgte. In diesen beiden Druckschriften ist das Trace in einem Uebersichtsplan von Basel und Umgebung im Masstab von 1 : 10000 eingezeichnet, ferner sind die Normalprofile für die städtischen Strassen verschiedener Breiten und einige charakteristische Querprofile für bestimmte Linien beigegeben. Auch hatten die Verfasser die Hauptverkehrslinien, das gesammte vorgeschlagene Strassenbahn-Netz, sowie einzelne Gruppen desselben durch schematische Darstellungen in sehr übersichtlicher Weise zusammengestellt.

Als Spurweite war Meterspur, als Wagenbreite diejenige von 2 m vorgeschlagen. Die Wagen selbst sollten, ähnlich denjenigen der Zürcher Tramway-Gesellschaft, 12 Sitzplätze mit geräumiger Plattform erhalten. Der Oberbau war in den chaussirten Vorstadtstrassen und in Vorort-Linien aus Vignolschienen auf eisernen Querschwellen, in den belebten städtischen Strassen aus Kilianschienen projectirt. Für die alte Rheinbrücke war ein besonderes, auf Längsträgern ruhendes Schwellensystem in Aussicht genommen. Mit Rücksicht auf das Rheinfelder Canal-Unternehmen und die dadurch zu gewinnende Kraft wurde electricischer Accumulatoren-Betrieb und als Uebergangszustand vorläufig Pferdebetrieb vorgeschlagen (Maximalsteigung 5 ‰). Während den Stunden stärksten Verkehrs sollte auf den Hauptlinien der Fünf- und auf den inneren Nebenlinien der Zehn-Minuten-Betrieb zur Anwendung gelangen. Für die Fahrtaxen war ein Strecken-Tarif mit Abonements-Erleichterungen beabsichtigt. Die Kosten für das ganze 24,5 km betragende Netz waren auf 2,7 Millionen Franken veranschlagt, wobei die 14 km städtische Linien mit rund 125 000 Fr. und die 10,5 km Vorort-Linien mit 90 000 Fr. per km angesetzt waren.

Das Gesamtnetz war in drei Hauptgruppen mit zwölf Linien eingetheilt. Während die letzte Gruppe hauptsächlich den Verkehr mit den Vororten zu bedienen hatte, beschränkten sich die beiden ersten auf den städtischen Verkehr, wobei indess auch noch eine Verbindungslinie mit

dem Vorort St. Ludwig inbegriffen war. Das durch den Birsig gebildete Thal zwischen dem Centralbahn- und West-Plateau sollte durch ein Viaduct überschritten werden. Vorläufig sollten nur die Linien vom Centralbahnhof durch die Aeschen-Vorstadt, Steinenberg-Gerbergasse-Marktplatz-Clarastrasse nach dem Badischen Bahnhof, ferner die Linie Markt-platz-Todtentanz und deren Fortsetzung durch die St. Johann-Vorstadt nach St. Ludwig gebaut werden, für welche letztere Strecke ein halbstündiger Betrieb vorgesehen war.

Für die Behörde kam bei der Frage der Concessions-ertheilung in Betracht, ob das vorgeschlagene Trace den bestehenden Verhältnissen und Bedürfnissen entspreche, ferner und hauptsächlich ob die Einrichtung von Strassenbahnen und deren Betrieb einer Privatgesellschaft zu übertragen oder dem Staate vorzubehalten sei.

Um sich über diese und andere Fragen schlüssig zu machen, legte das Baudepartement einem Sachverständigen, Herrn Ingenieur Dr. Bürkli-Ziegler in Zürich, eine Reihe von Fragen vor, die derselbe in einem vom 5. Aug. 1890 datirten Gutachten beantwortet hat.

Dieses Gutachten ist nach vielen Richtungen beachtenswerth. Wird von den localen Verhältnissen, welche nothgedrungen zur Sprache gebracht werden müssen, abgesehen, so gewinnt dasselbe eine erhöhte, allgemeine Bedeutung. Es enthält manche treffende Bemerkung, manchen wichtigen Hinweis darüber wie bei städtischen Verkehrsanlagen vorgegangen werden sollte. Wir wollen deshalb etwas näher auf die Schrift eintreten, wobei wir selbstverständlich nur dasjenige herausgreifen, was von allgemeiner Bedeutung ist, und die localen Verhältnisse nur insofern berühren, als sie zum Verständniss des Gegenstandes durchaus erforderlich sind.

Die erste Frage, die dem Experten vorgelegt wurde, lautet: Sind die bestehenden Verhältnisse in Basel derart, dass in der nächsten Zeit die Anlage von Trambahnen durch die Stadt als wünschenswerth erscheint?

Herr Dr. Bürkli beantwortet diese Frage mit Ja. Er sagt: „Die Trambahnen sind bei richtiger Anlage eine solche Annehmlichkeit für die Bevölkerung einer grösseren Stadt, dass ganz unzweifelhaft auch für Basel diese Frage zu bejahen ist. Es ist kein Grund zu finden, weshalb nicht in Basel, ebensowol wie dies in Zürich schon der Fall ist, die Bevölkerung in den Trambahnen ein erwünschtes Verkehrsmittel erblicken sollte, das sie nicht gerne länger entbehrt und auf dessen Einführung daher gedungen wird.“

Immerhin weist der Experte darauf hin, dass die Strassenbahnen eine gewisse Belästigung des übrigen Verkehrs mit sich bringen und sich daher nur da rechtfertigen, wo die Grundbedingungen richtiger Anlage und guten Betriebes zutreffen. Nicht rentirende, schlecht betriebene Linien sind nachtheilig; deshalb darf die Anlage nicht dem Zufall oder dem Gutdünken eines Privatunternehmens überlassen bleiben, sondern es soll die Verkehrsentwicklung der ganzen Stadt im Auge behalten und rationell vorgegangen werden.

Die zweite Frage ist ausschliesslich localer Natur. Es handelt sich dabei um die Berechtigung und muthmassliche Rentabilität einiger Linien. Der Experte bezweifelt dieselbe, während die Concessionsbewerber in einer im Novbr. 1890 dem Baudepartement eingegebenen Gegenschrift ihren Standpunkt geltend machen; dieselben haben nachträglich mit Eingabe vom 28. März 1891 die am stärksten angefochtene Linie mit dem Viaduct über den Birsig, welche den Centralbahnhof mit dem Westplateau und im späteren Verlauf mit der Johanniter-Brücke verbinden sollte, vorläufig aus ihrem Programm weggelassen.

Obschon es sich hier, wie gesagt, um locale Verhältnisse handelt, ist in dem bezüglichen Abschnitt des Gutachtens eine Frage von allgemeinem Interesse gestreift,