Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **47/48 (1906)**

Heft 1

PDF erstellt am: **19.05.2024**

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 neue Basler Rheinbrücke. — Das neue eidgen. Postgebäude in Bern. — Automobilismus. — Miscellanea: Elektrischer Betrieb auf den österreichischen Alpenbahnen. Schweizer. Bundesbahnen. Eidgen. Polytechnikum. Elektrische Eisenbahnen in den Freibergen. Monatsausweis über die Arbeiten am Simplontunnel. Schöpfer der mediceischen Venus. Swinemünder Brücke in Berlin. Der Panamakanal. Elektrische Schmalspurbahn von Grindelwald nach dem Grindelwaldgletscher. Bayrische Jubiläums-Landesausstellung 1906 in Nürnberg. Säntisbahnprojekt. Hölzerne Eisenbahnbrücke von 44 *km* Länge. Neue Quai-Anlage in Weggis. Technische Hochschule in München. Neuer Quai in Lugano. — Konkurrenzen: Höhere Töchterschule auf der Hohen Promenade in Zürich. — Nekrologie: † Hermann Reutlinger. — Vereinsnachrichten: Technischer Verein Winterthur. Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein. G. e. P.: Stellenvermittlung.

Hiezu Tafel I: Die neue Basler Rheinbrücke.

Tafel II: Das neue eidgen. Postgebäude in Bern.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur unter der Bedingung genauester Quellenangabe gestattet.

Die neue Basler Rheinbrücke.

Von Ingenieur *E. Gutzwiller* in Basel.

(Mit Tafel I.)

Die am 11. November 1905 dem Verkehr übergebene neue Rheinbrücke zu Basel mit ihren gediegenen Formen und den granitenen Bogen bildet einen mächtigen Eckstein in der Baugeschichte Basels. Jahrhundertelang hat die durch den weiten Blick eines Kirchenprälaten, des Bischofs Heinrich von Thun (1215 bis 1238), und den Opfersinn der Bürgerschaft geschaffene alte Brücke den Anforderungen des Verkehrs genügt. Der neuen Zeit mit dem ungeahnten Aufschwung in Industrie und Handel, mit der Schaffung der Eisenbahnen, der Hast und Jagd eines neuen, mächtig pulsierenden Lebens und der sich daraus ergebenden gewaltigen Verkehrszunahme musste sie zum Opfer fallen. Schon in den vierziger und fünfziger Jahren des vorigen Jahrhunderts wurden Stimmen laut, die dringend nach einem Neubau der damals sehr baufälligen Brücke verlangten und diese Forderung namentlich mit dem Hinweis auf die grossen Kosten eines vollständigen Umbaues der Brücke begründeten. Allein die Räte der Stadt konnten sich nicht zu einer durchgreifenden Aenderung und Verbesserung des unhaltbaren Zustandes entschliessen, sondern begnügten sich nach langem Zögern mit einem teilweisen Umbau. Dieser, der in den Jahren 1853 bis 1858 vollzogen wurde, kam auf rund 290 000 Fr. zu stehen. Nach verschiedenen Reparaturen, sowohl an den Steinpfeilern wie an den Holzjochen (die wieder mehr als 200 000 Fr. verschlangen), darunter namentlich die Verstärkung der Holzjoche durch I-Eisen, das Einbauen von Hängewerken für die Strassenbahn, die Anordnung von Steinwürfen um die Steinpfeiler usw. (Abb. 1, S. 2) und nachdem die Organe des Baudepartementes in überzeugender Weise auf den baufälligen Zustand der Brücke nachdrücklich hingewiesen hatten, entschied sich der Grosse Rat am 20. April 1899 für einen Neubau. Das Volk hat am 1./2. Juli 1899 diesen Entschluss gutgeheissen.

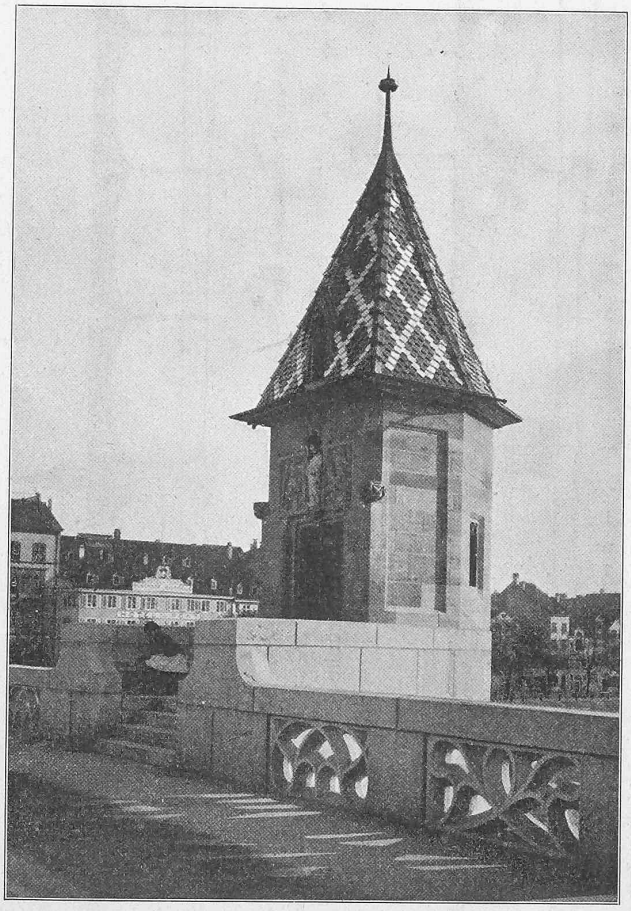

Abb. 3. Das «Käppeli» auf der neuen Brücke.

Das Baudepartement eröffnete nun im Juni 1901 mit Ermächtigung des Regierungsrates in Ausführung eines Grossratsbeschlusses vom 25. April 1901 eine allgemeine Konkurrenz zur Erlangung von Projekten, Berechnungen und Uebernahmsofferten für den Neubau der mittlern Rheinbrücke und die Erstellung einer provisorischen Brücke zur Aufnahme des Verkehrs während der Bauzeit.[1])

Aus den 27 eingereichten Projekten ging das nunmehr zur Ausführung gelangte, mit dem Motto „Granit II" gekennzeichnete Projekt mit dem ersten Preise hervor.[1]) Die Projektverfasser waren:

Alb. Buss & Cie. in Basel, Ingenieur *J. Rosshändler* und Ingenieur *J. Mast* in Basel; die architektonische Behandlung hatte Architekt *E. Faesch* in Basel unter beratender Mithilfe von Architekt Prof. *Fr. von Thiersch* in München übernommen. Zur Ausführung vereinigten sich für diesen Bau die Firmen: *A. G. Alb. Buss & Cie.* in Basel und *Phil. Holzmann & Cie.*, G. m. b. H. in Frankfurt a/M.

Das Preisgericht selbst sah in Anbetracht der grossen Differenzen in den Kostenvoranschlägen (1 563 750 Fr. bis 3 744 028 Fr.) davon ab, irgend eines der prämiierten Projekte zur Ausführung zu empfehlen, immerhin wies es in erster Linie darauf hin, dass durch die Ausführung einer Steinkonstruktion die allgemeinen Rücksichten und der Gegensatz zu den beiden bereits bestehenden Brücken am ehesten gewahrt werden sowie zugleich eine neue Belebung des Stadtbildes zu erzielen sei.

Der Grosse Rat bewilligte am 3. Juni 1902 zum Bau der steinernen Brücke nach dem preisgekrönten Projekt „Granit II", einer provisorischen Brücke und der beidseitigen Anschlüsse einen Gesamtkredit von 2 600 000 Franken mit dem ausdrücklichen Wunsche, es möge an dem vorliegenden Projekte, sofern sich nicht eine dringende Notwendigkeit dafür ergebe, nichts geändert werden; dasselbe ist deshalb auch mit ganz unwesentlichen Abänderungen zur Ausführung gelangt.[2])

In einfachen, grossen Formen überspannt die Brücke mit sechs Oeffnungen von 24,5, 27,0 und 28,0 *m* den Rhein (Abb. 2, S. 2); eine siebente Oeffnung von 10,5 *m* Spannweite überbrückt den untern Rheinweg auf der Kleinbasler Seite. Vier Flusspfeiler von 3,0 *m*, ein Gruppenpfeiler von 6,0 *m* und ein Landpfeiler von 4,5 *m* Breite auf Kämpferhöhe tragen die aus vollkantigen Durchbindern zusammengefügten Gewölbe. Die ganze Länge der Brücke zwischen den Widerlagern beträgt 192,00 *m*, die Breite der Gewölbe 18,80 *m*; von diesen entfallen 11 *m* auf die Fahrbahn, je 3,50 *m* auf die beidseitigen Trottoirs und je 0,40 *m* auf die aus Stein gebaute Brüstung. Für die konstruktive Durchbildung der Brücke waren massgebend: die durch die Festlegung der Fahrbahn bedingte, ausserordentlich geringe Konstruktionshöhe, das Verlangen nach einem möglichst uneingeschränkten Durchflussprofil und schliesslich der bereits beim Wettbewerb ausgesprochene Wunsch, die alte Kapelle wieder aufzustellen. Die beiden ersten Bedingungen erforderten eine möglichst

[1]) Bd. XXXVII, S. 63, 277 und 287, Bd. XXXVIII S. 276.

[1]) Bd. XXXIX, S. 23, 30 u. ff.

[2]) Bd. XLIV S. 31.