

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 43/44 (1904)
Heft: 17

Inhaltsverzeichnis

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 16.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

INHALT: Die Verbreiterung des Birsigviaduktes in Basel. — Bergauf und Bergab. — Die Stauwerke des Nils. (Schluss.) — Schweizer Eisenbahnen im Jahre 1903. — Miscellanea: Wasserwirtschaftliche Vorlage in Preussen. Der Bund «Heimatschutz» in Deutschland. Techn. Hochschule in Berlin. Wasserversorgung Istriens. Hauptversammlung des Vereins

deutscher Ingenieure. Kunstausstellung in Siena. Postgebäude in Genf. — Konkurrenzen: Verkehrsministerium u. Zentralbriefpostamt in München. Morgartendenkmal. Arbeiterhäuser in Genf. — Literatur: Architektur von 1750 bis 1850. Ueber Baukunst. Eingeg. literar. Neuigkeiten. — Vereinsnachrichten: G. e. P.: Generalversammlung. XXXV. Adressverzeichnis. Stellenvermittlung.

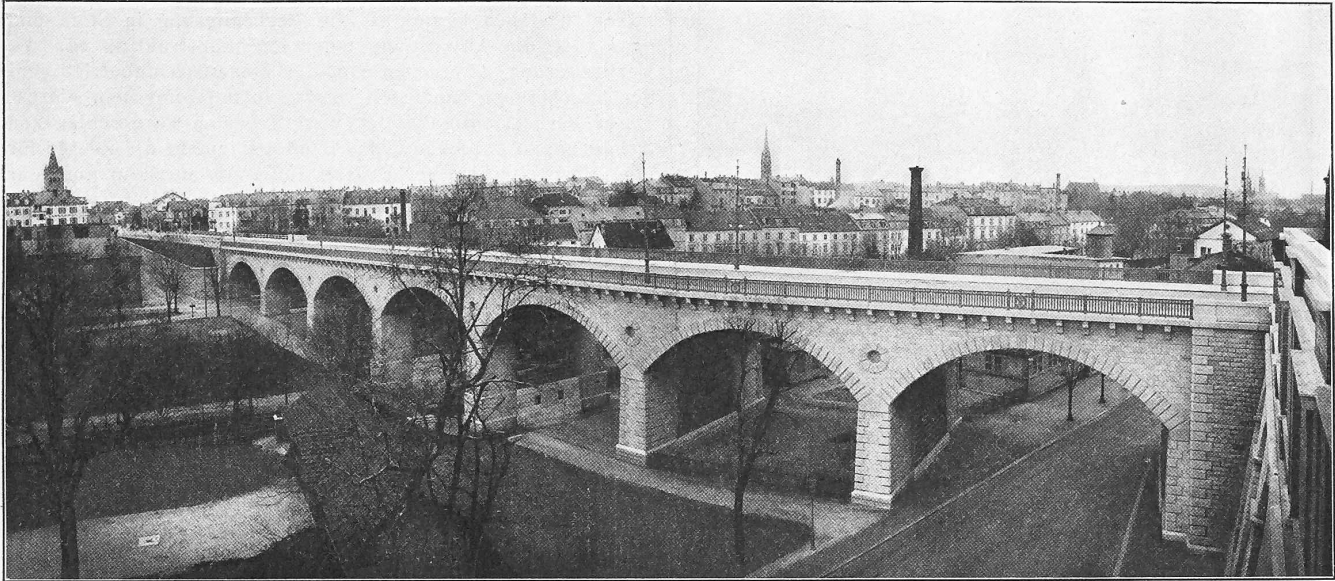


Abb. 1. Gesamtansicht des Viadukts von Südost aus.

Die Verbreiterung des Birsigviaduktes in Basel.

Gemäss Vertrag mit der frühern Schweiz. Zentralbahn vom 31. Juli 1897 ging auf den Zeitpunkt der Eröffnung der neuen Umföhrungslinie der Elsass-Lothringer Bahn das Areal der alten Linie samt dem Birsigviadukt in das Eigentum des Kantons Basel-Stadt über. Das Bahnareal sollte zu einem grossen Boulevard hergerichtet werden und der Viadukt über das Birsigtal die Verbindung zwischen diesem und dem Bahnhofplateau herstellen.

Der Eisenbahnviadukt ist in den Jahren 1857 und 1858 erbaut worden. Er besitzt sieben Oeffnungen von je 16,78 m Spannweite, die Breite zwischen seinen Stirnmauern betrug 7,50 m; die Länge zwischen den äussersten Widerlagern

beidseitigen Hauptzufahrtsstrassen verbreitert werden musste. Die bezüglichenden Studien wurden vom kantonalen Baudepartement bzw. vom Kantonsingenieur daher auch bereits im Jahre 1899 begonnen, nachdem vorher schon durch den Vorsteher des Stadtplanbureaus das Projekt für das Strassenetz auf dem Nordwestplateau ausserhalb der alten Elsass-Lothringer Bahn studiert und entworfen worden war.

Die Achse des Viaduktes sollte beibehalten werden; in dieselbe kam auch die in den Jahren 1898 bis 1901 erbaute Pauluskirche¹⁾ zu stehen (Abb. 1, 2 und 3).

Ueber das Mass sowie die Art und Weise der Verbreiterung des Viaduktes wurden vielfache Studien und Berechnungen angestellt. Von einer Benutzung des bestehenden Viaduktes als Fahrbahn für die Strasse unter Anbringung

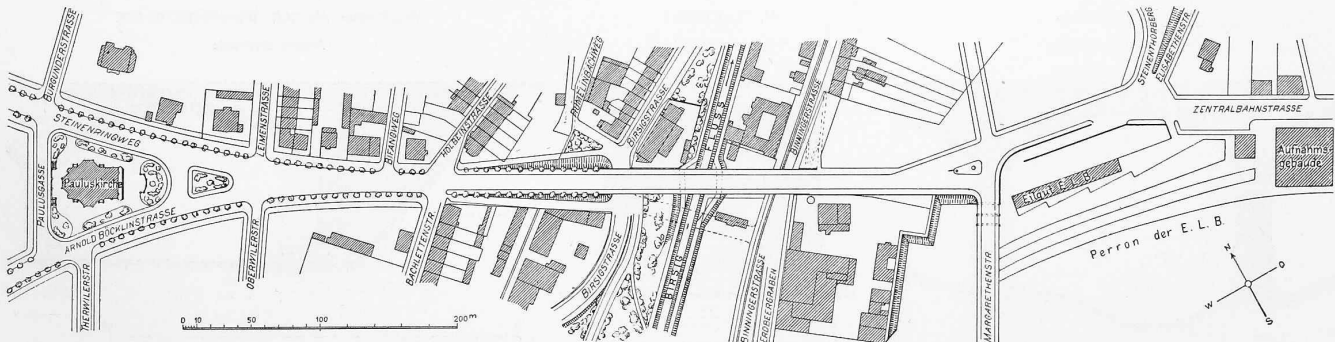


Abb. 2. Lageplan der Birsigtal-Uebersetzung. — Masstab 1:5000.

misst rund 132 m und die grösste Höhe über der Birsigsohle etwa 18 m; die Fahrbahn liegt in einer Horizontalen. Ausser dem Birsigflüsschen führen noch zwei Strassen unter dem Viadukt hindurch. Die Sichtflächen des alten Viaduktes und die Pfeilerschäfte bestehen aus solidem, unweit von Basel gewonnenem, rotem Sandstein, die Gewölbe und Pfeilersockel dagegen grösstenteils aus Kalkstein aus dem Kanton Solothurn, der im Laufe der Jahre stark verwitterte und schon früher zu Reparaturen Anlass gab.

Es war selbstverständlich, dass der nur 7,50 m breite Viadukt entsprechend dem bei seiner neuen Bestimmung zu erwartenden Verkehr auf den Zeitpunkt der Vollendung der

von Ausladungen in Eisenkonstruktion für die beiderseitigen Gehwege, wurde aus verschiedenen Gründen abgesehen. Der erste definitive Vorschlag ging dahin, die Brücke beidseitig um je 4,25 m, also im ganzen auf 16 m zu verbreitern und zwar in gleicher Konstruktion wie die alte Brücke, jedoch unter Verwendung von besserem Material (Granit). Die Kosten dieses Entwurfes beliefen sich einschliesslich der Zufahrtsstrassen zwischen Margarethenbrücke und Holbeinstrasse auf 565 000 Fr. bis 615 000 Fr., je nach Behandlung des Materials.

¹⁾ Bd. XL S. 1.