

Die Belastungsprobe der neuen Trambrücke bei St. Jakob

192 Tonnen vermögen sie nur um 1,6 Millimeter durchzubiegen

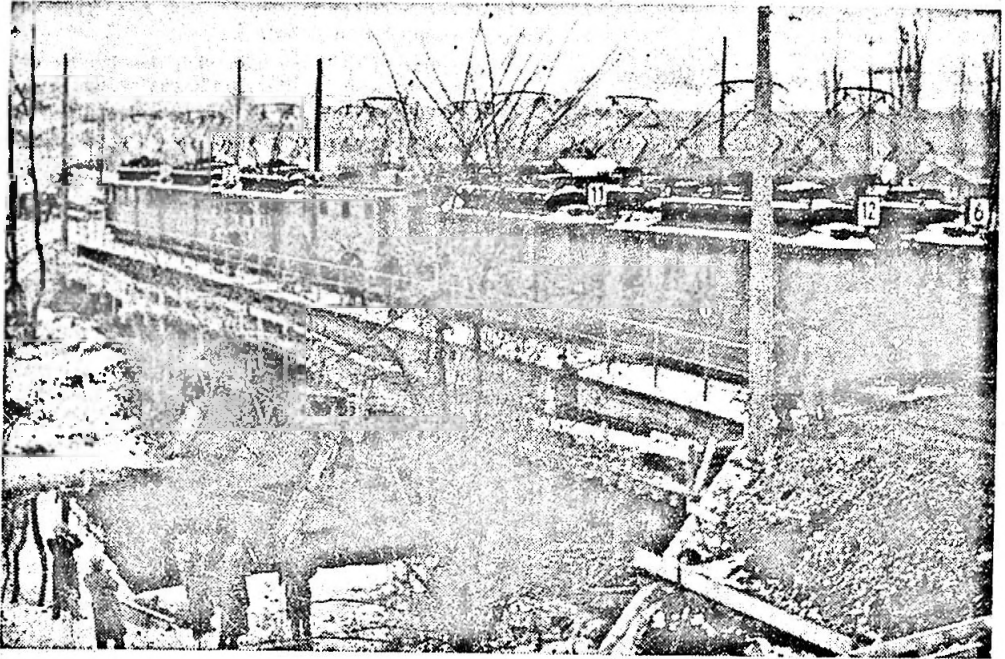


Photo Bertolf

t. Fast drei Jahrzehnte sind es her, seitdem die Birsbrücke bei St. Jakob, die im Jahre 1897 erbaut worden ist, neben dem von Jahr zu Jahr stärker werdenden Strassenverkehr auch noch die Traminie nach Muttenz und Pratteln aufnehmen musste — ob schon sie nur über eine Fahrbahnbreite von sechs Metern verfügt. Längst hatte es sich gezeigt, dass sie den modernen Strassenverkehrsverhältnissen nicht mehr genügt und schon vor elf Jahren waren die Verhandlungen zwischen den baselstädtischen und den basellandschaftlichen Behörden so weit gediehen, dass der Baubeginn für die neue Birsbrücke angesetzt hätte werden können. Da brach aber der Krieg aus und der Bundesrat verbot bis auf weiteres die Inangriffnahme der Neubauarbeiten. Nach dem Kriegsende wurde das damalige Brückenprojekt überarbeitet und man entschloss sich, eine separate Trambrücke und im Abstand von einigen Metern eine weitere Brücke zu errichten, die dem übrigen Strassen- und dem Fussgängerverkehr zu dienen hat. Es bedurfte aber noch eines kleinen Landabtausches — dann

konnten im vergangenen Juni die Vorarbeiten für die neue Trambrücke begonnen werden. Sie ist zweigleisig und weist beidseitig einen Kontrollsteg auf. Nach rund sieben Monaten ist sie am Dienstag fertiggestellt worden. Noch am späten Nachmittag hat man auf beiden Seiten die Anschlüsse an die bestehenden Schienenstränge gemacht, und

seit den Dienstagabendstunden fahren die Tramzüge in beiden Richtungen über die neue Trambrücke bei St. Jakob.

Bevor es aber so weit war, musste der neue Birsübergang gemäss der bestehenden Bestimmungen

einer Belastungsprobe unterworfen

werden. Unter der Aufsicht von Kontrollingenieur Tschopp vom Eidgenössischen Amt für Verkehr wurden über die Dienstag-Mittagszeit verschiedene Belastungsproben vorgenommen.

Die BVB hatten zu diesem Zweck zehn Tram-motorwagen, von denen ein jeder zwölf Tonnen

wiegt und überdies mit drei Tonnen zusätzlich belastet war, den Schienenschleif- und den Kranwagen, die beide je 17 Tonnen wiegen und von denen ein jeder noch mit vier Tonnen Sand beladen wurde, auf die neue Trambrücke gefahren. Mit dieser Belastung von 192 Tonnen wollten der Kontrollingenieur und der Ingenieur für Strassen- und Wasserbau des Baudepartements von Basel-Stadt, Max Leu, das Verhalten der Fundamente kontrollieren, und zwar sowohl bei bedecktem Himmel wie auch bei Sonnenschein. Aehnliche Belastungsproben dienten auch den Durchbiegungsmessungen an den drei Brückenöffnungen. Während die beiden Seitenöffnungen mit je 42 Tonnen belastet wurden, trug die Mittelloffnung 102 Tonnen. Es zeigte sich, dass die gewaltige Belastung mit 192 Tonnen die neue Trambrücke in der Mitte nur um 1,6 Millimeter (!) durchzubiegen vermochte — ein deutlicher Beweis für die Zuverlässigkeit der statischen Berechnungen und die solide Brückenkonstruktion, nicht zuletzt

aber auch eine Anerkennung für den Bauunternehmer.

Nachdem vor wenigen Tagen nun auch, wie bereits hier gemeldet, die Vorbereitungen für die

neue Strassenbrücke,

die 15 Meter unterhalb der eben dem Verkehr übergebenen Trambrücke errichtet wird, in Angriff genommen worden sind, wird über kurz oder lang die 53 Jahre alte Birsbrücke abgebrochen werden und der Vergangenheit angehören. Bis zur Fertigstellung der neuen Strassenbrücke, die voraussichtlich im August dem Verkehr übergeben werden kann, wird auch der Strassen- und der Fussgängerverkehr über die neue Trambrücke geleitet. Dies erfordert bereits in den nächsten Tagen beidseitig provisorische Strassenanschlüsse. Die neue Strassenbrücke wird eine Fahrbahnbreite von neun Metern, beidseitige Velowege von je 1,75 und Trottoire in einer Breite von 2,9 Metern aufweisen, so dass die gesamte Brückenbreite 18,30 Meter betragen dürfte.