

**Zeitschrift:** Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

**Herausgeber:** Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

**Band:** 29 (1913)

**Heft:** 26

**Rubrik:** Allgemeines Bauwesen

#### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

#### **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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

#### **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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 17.01.2026

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

## Allgemeines Bauwesen.

**Friedhofsbauten in Luzern.** Der Große Stadtrat beschloß einen Kredit von 100,000 Fr. für die Erweiterung des Friedhofs im Friedental. In der Diskussion wurde die Frage über die Anlegung eines zweiten Friedhofs aufgeworfen, ebenso über den Stand der Errichtung eines Krematoriums, einen Beschluß, gegen den im Jahre 1912 beim Regierungsrat Rekurs eingelegt wurde, der seither noch anhängig ist.

**Der Waldfriedhof in Schaffhausen,** draußen im Rheinhard, fängt schon jetzt an, eine bevorzugte Stätte für sonntägliche Spaziergänge des städtischen Publikums zu werden. In den schönen Nachmittagsstunden des letzten Sonntags z. B. kamen ganze Schärlein von ältern und jüngern Spaziergängern nach dem Rheinhard hinaus, um sich ein Bild zu machen von der zukünftigen Stätte der Toten. Es ist in den letzten Wochen und Monaten gehörig gearbeitet worden da draußen im grünen Walde; die Mauern der ganzen Friedhof-Anlage sind zum guten Teil schon so weit aus dem Boden herausgewachsen, daß man schon jetzt eine Vorstellung bekommt von der ganzen zukünftigen Anlage: Abdankungshalle, Urnen- und Leichenhalle, Wärter- und Gärtnerhaus usw. — man sieht bereits ziemlich klar, wie sich diese verschiedenartigen Gebäude zu einer architektonischen Einheit zusammenschließen. Mit Genugtuung konstatiert man, daß alles getan wird, damit die vorhandenen herzlichen Bäume durch die Bauarbeiten nicht verletzt werden. Durch den Wald, in den sich die ganze Anlage stimmungsvoll fügt, selbst, sind bereits einige Wege fertig angelegt worden, auf denen sich derzeit noch angenehmer spazieren läßt, wenn der Kies eingestampft ist.

## Der neue badische Bahnhof in Basel.

(Korrespondenz).

Der alte badische Bahnhof, der beinahe 60 Jahre hindurch den gewaltigen Verkehr zwischen Norddeutschland und einem großen Teil Süddeutschlands mit der Schweiz zu bewältigen hatte, ist in der Nacht vom 13. auf den 14. September endlich in den wohlverdienten Ruhestand gesetzt worden. Nach 20jährigen Verhandlungen, Kommissionsberatungen und einer mehr wie 10-jährigen Bauzeit ist Basel nun glücklich in den Besitz eines der modernsten und zweckmäßigst eingerichteten Bahnhöfe gekommen, dank der Weitsichtigkeit der Groß. Badischen Finanzdirektion, der Opferwilligkeit des badischen Landes, das für den Bahnhofsbau die gewaltige Summe von 50 Millionen Mark aufzubringen hatte, und dank dem Entgegenkommen der eidgenössischen und baselstädtischen Behörden. Bei der neuen Bahnhofsanlage galt es verschiedene Gesichtspunkte zu wahren. Der erste Paragraph des Vertrages zwischen Baselstadt und der badischen Finanzdirektion hatte gelautet: „Es wird angenommen, daß die gesamte Anlage des Personen- und Güterbahnhofs geräumig und zweckmäßig erstellt und ein architektonisch schönes Aufnahmegebäude erbaut werde.“ Es galt aber nicht nur dieser ästhetischen Vorschrift nach Kräften nachzuleben, weit wichtiger waren wohl die Anforderungen, die die deutschen Militärbehörden vorschrieben. Aus den kleinen unansehnlichen Stationen Leopoldshöhe, Haltingen, Well und Hüningen sind zum Teil sehr weitläufige Rangierbahnhöfe geworden, die wohl in allererster Linie strategischen Zwecken zu dienen haben. Die Nordseite der mindern Stadt ist mit einem Wall von massiven Granitmauern, die oft babylonische Dimensionen

aufweisen, umgeben, und erst nachdem man ein Labyrinth von Unterführungen passiert hat, befindet man sich wieder im freien Felde mit ungehinderter Atmungsmöglichkeit.

Alle Errungenschaften der modernen Technik sind in den Dienst der riesigen Anlage gestellt worden und nach 10jähriger, ununterbrochener Bautätigkeit ist ein Bau zu stande gekommen, der auch strengen ästhetischen Anforderungen im höchsten Grade genügt. Der neue Bahnhof liegt an der Peripherie der Stadt, zum kleineren Teil auf Schweizerboden. Er besteht aus drei Teilen, dem Personenbahnhof, dem am 15. Dezember 1905 dem Verkehr übergebenen Güterbahnhof und dem Verschubbahnhof. Die Gesamtanlage nimmt, von den Anschlusspunkten der neuen Zufahrtsstrecken an die alten Linien gemessen, eine Fläche von ungefähr 235 ha ein, von denen etwa 98 ha auf Schweizerboden, 137 ha auf deutschem Staatsgebiet liegen. Die Länge aller Gleise der neuen Anlage, einschließlich des Güterbahnhofs, beträgt nach den Angaben der Generaldirektion, deren Chef anlässlich der feierlichen Einweihung sehr genau über den Bau und die Baugeschichte orientierte, etwa 191 km, was nahezu der Bahnenfernung Basel—Karlsruhe gleichkommt. In die Gleise sind 835 Weichen eingebaut. Um das Planum für die neue Anlage herzustellen, mußten rund  $6\frac{1}{2}$  Millionen Kubikmeter Erdmasse, Kies und Gerölle von den höher gelegenen Teilen auf den Gemarkungen Haltingen und Well gelöst und zur Auffüllung des tiefer gelegenen Geländes bei Basel verwendet werden. Von den größern Bauwerken sind zu erwähnen: 17 Eisenbahnbrücken über Wasserläufe und Bahnstrecken, 5 Straßenbrücken über den Bahnhörper, 68 Unterführungen und Durchlässe unter dem Bahnhörper, 7 Gepäck- und Bahnsteigtunnel auf den Stationen; außerdem zahlreiche Verlegungen von Bahnstrecken, Straßen, Wegen und Wasserläufen. Für die Gründung der Bahnsteighallen im Personenbahnhof mußten 113 Pfeller gebaut werden. Die 5 großen Bahnsteighallen und 4 Bahnsteigdächer des Personenbahnhofs haben eine Länge von zusammen 1790 m, sie überdecken 6740 m<sup>2</sup>.

Von den Hochbauten ist vor allem das neue, nach den Entwürfen des Karlsruher Professors Moser gebaute Aufnahmegebäude des Personenbahnhofs zu erwähnen. Es ist mit dem Fürstenbau 230 m lang und bis zum Dachgesims durchschnittlich 10 m hoch, bis zum First 16 m; der Turm erreicht eine Höhe von 31 m. Die Schalterhalle, ein prachtvoller, mit Beton armierter und mit geglätteten Granitplatten verkleideter Gewölbebau

**Joh. Graber, Eisenkonstruktions-Werkstätte Winterthur, Wülflingerstrasse. — Telefon.**

**Spezialfabrik eiserner Formen**

für die

**Zementwaren-Industrie.**

Silberne Medaille 1906 Mailand.

Patentierter Zementrohrformen-Verschluß

— Spezialartikel Formen für alle Betriebe. —

**Eisenkonstruktionen jeder Art.**

Durch bedeutende

Vergrößerungen

1956

höchste Leistungsfähigkeit.