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: 16.10.2025

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

Hllgemeines Bauwesen.

Friedhofbauten in Lugern. Der Große Stadtrat beschloß einen Kredit von 100,000 Fr. für die Erweiterung des Friedhofes im Friedental. In der Diskussion murde die Frage über die Anlegung eines zweiten Friedhofes aufgeworfen, ebenfo 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, braugen im Rheinhard, fängt schon jett an, eine bevorzugte Stätte für sonntägliche Spaziergänge des städtischen Publikums zu werden. In den schönen Nachmittagsftunden des letten Sonntags z. B. tamen gange Schärlein von altern 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 zufünftigen Anlage: Abdant it gshalle, Urnen- und Leichenhalle, Wärter- und Gärtnerhaus usw. — man sieht bereits ziemlich klar, wie sich diese verschiedenartigen Gebäude zu einer architektonischen Einheit zusammenschließen. Mit Genugtuung fonstatiert man, daß alles getan wird, damit die vorhandenen herrlichen Baume durch die Bauarbeiten nicht verletzt werden. Durch den Wald, in den fich die ganze Anlage stimmungsvoll fügt, felbft, sind bereits einige Wege fertig angelegt worden, auf benen fich dereinst noch angenehmer spazieren läßt, wenn der Ries eingeftampft ift.

Der neue badische Bahnhof in Basel.

(Rorrespondeng).

Der alte badische Bahnhof, der beinahe 60 Jahre hindurch den gewaltigen Verkehr zwischen Norddeutsch= land und einem großen Teil Süddeutschlands mit der Schweiz zu bewältigen hatte, ift in der Nacht vom 13. auf den 14. September endlich in den wohlverdienten Ruheftand gesetzt worden. Nach 20 jährigen Verhand= lungen, Kommissionsberatungen und einer mehr wie 10jährigen Bauzeit ist Basel nun glücklich in den Besitz eines der modernften und zweckmäßigst eingerichteten Bahnhöfe gekommen, dank der Weitsichtigkeit der Großh. Badischen Finanzdirektion, der Opferwilligkeit des badischen Ländle, das für den Bahnhofbau die gewaltige Summe von 50 Millionen Mark aufzubringen hatte, und dank dem Entgegenkommen der eidgenössischen und baselstädtischen Behörden. Bei der neuen Bahnhofanlage galt es verschiedene Gesichtspunkte zu mahren. Der erfte Paragraph des Vertrages zwischen Baselstadt und der badischen Finanzdirektion hatte gelautet: "Es wird an-genommen, 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 äfthetischen Vorschrift nach Kräften nachzuleben, weit wichtiger waren wohl die Unforderungen, die die deutschen Militärbehörden vorschrieben. Aus den kleinen unansehnlichen Stationen Leopoldshöhe, Haltingen, Well und Hüningen sind zum Teil sehr weitzläufige Rangierbahnhöse 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 Laby= rinth von Unterführungen passiert hat, befindet man sich wieder im freien Felde mit ungehinderter Atmungsmög-

Alle Errungenschaften ber modernen Technik find in den Dienst der riefigen Anlage gestellt worden und nach 10 jähriger, ununterbrochener Bautätigkeit ift ein Bau zustande gekommen, der auch strengen ästhetischen Un= orderungen im höchften Grade genügt. Der neue Bahn= hof liegt an der Peripherie der Stadt, zum kleinern Teil auf Schweizerboden. Er besteht aus dret Teilen, bem Personenbahnhof, dem am 15. Dezember 1905 dem Berkehr übergebenen Güterbahnhof und dem Berschub= Bahnhof. Die Gesamtanlage nimmt, von den Anschluß= punkten der neuen Zufahrtsftrecken an die alten Linien gemeffen, eine Fläche von ungefähr 235 ha ein, von benen etwa 98 ha auf Schweizerboden, 137 ha auf beutschem Staatsgebiet liegen. Die Länge aller Geleise der neuen Anlage, einschließlich des Güterbahnhofs, beträgt nach den Angaben der Generaldirektion, deren Chef anläglich der feterlichen Einweihung sehr genau über den Bau und die Baugeschichte orientierte, etwa 191 km, was nahezu der Bahnenifernung Basel—Karlsruhe gleichkommt. In die Geleise find 835 Weichen eingebaut. Um das Planum für die neue Anlage herzustellen, mußten rund $6^{1/2}$ Millionen Kubikmeter Erds maffe, Ries und Gerölle von den höher gelegenen Teilen auf den Gemarkungen Haltingen und Weil gelöft und zur Auffüllung des tiefer gelegenen Gelandes bei Bafel verwendet werden. Bon den größern Bauwerken sind zu erwähnen: 17 Gisenbahnbrücken über Bafferläufe und Bahnftrecken, 5 Strafenbrücken über ben Bahnkörper, 68 Unterführungen und Durchläffe unter dem Bahnkörper, 7 Gepact- und Bahnfteigtunnel auf den Stationen; außerdem zahlreiche Berlegungen von Bahnftrecken, Straßen, Wegen und Straßenläufen. Für die Gründung der Bahnsteighallen im Personenbahnhof mußten 113 Pfeiler gebaut werden. Die 5 großen Bahnsteighallen und 4 Bahnsteigdächer des Bersonenbahnhofs haben eine Länge von zusammen 1790 m, sie überdecken 6740 m2.

Von den Hochbauten ist vor allem das neue, nach den Entwürfen des Karlsruher Professors Moser gebaute Aufnahmegebäude des Perfonenbahnhofes zu erwähnen. Es ist mit dem Fürstenbau 230 m lang und bis zum Dachgestms 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 verkleibeter Gewölbebau

Joh. Graber, Eisenkonstruktions - Werkstätte Winterthur, Wülflingerstrasse. — Telephon.

Spezialfabrik eiserner Formen

Zementwaren-Industrie. Silberne Medaille 1908 Mailand.

Patentierter Zementrohrformen - Verschluss

— Spezialartikel Formen für alle Betriebe. —

Eisenkonstruktionen jeder Art.

Durch bedeutende Vergrösserungen

1956

höchste Leistungsfähigkeit.