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

Artikel: Der neue badische Bahnhof in Basel

Autor: G.A.B.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-576939

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 ufm. — man fieht 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.

beherberat außer den Schaltern eine Wechselstube, die Bahnhofbuchhandlung und eine Südfrüchtenhandlung. Steinfließen bedecken ben Boden bes Raumes, der mit einbrechender Dunkelheit von einem riefigen, über 100 Tellerlampen umfaffenden Rugelleuchter strahlendes Licht empfängt. Die angrenzenden Räumlichkeiten: Gepacthalle, Wartefäle und Restauration weisen Parkettböden auf. Der Wartsaal I. und II. Klasse macht mit seiner dunkelweinroten Möblierung einen sehr vornehmen Eindruck; die Wartfäle III. Klaffe find in kräftigem Braun gehalten und mahren bei aller Zweckmäßigkeit einen in analogen Räumlichkeiten bisher nicht üblichen wohnlichen Charafter. Sehr gediegen präsentiert sich der Speiseraum 1. und II. Rlaffe mit seiner dunkelgrunen, fast zur Decke reichenden Vertäfelung und seinen schweren roten Damastvorhängen. Vor dem Fürstenbau weitet sich eine Gartenanlage mit Springbrunnen und furzgeschnittenem grünen Rasen. Die Fürstenzimmer selbst sind bei aller Bor-nehmheit doch schlicht gehalten: das Arbeitszimmer des Großherzogs in rot, ein Vorzimmer, im Biebermeierftil möbliert, in gelb und grün.

Breite Treppen mit granitenen Stufen leiten zwischen Wänden mit glatten, abwaschbaren Wandplatten zu den Bahnsteigen, von denen einzelne eine Länge von 600 m aufweisen. Die Geleise liegen vertieft zwischen den geräumigen, afphaltgedeckten Perrons. Auf jedem Bahnfteig befindet sich eine B. C.-Anlage, sowie ein kleines Buffet, ja fogar Billetschalter, um dem rasch Durchreisenden den Gang zur Schalterhalle zu ersparen. Da es der Bahnsteighalle weder an Licht noch an Luft gebricht, hat man das Gefühl großer Weite und Uneinge-engtheit. Die Fassade des Bahnhoses bietet in ihrer flaren, feinen Gliederung dem Auge einen wohltuenden Anblick. Die schwerfällige Bundesarchitektur ist da glück: lich vermieden worden, da alles Einförmige und Schablonenhafte eliminiert worden ift. Der langgestreckten Front gibt der anstrebende Granitsockel Kraft und Nachdruck; das Hauptportal mit dem säulentragenden Vor= doch ist ein kräftig andrängender Rundbau, und der hohe Uhrturm bringt in die lange Horizontale Rhythmus und angenehme Unterbrechung.

Personen- und Güterverkehr sind ganzlich voneinander geschieden. Nördlich vom Personenbahnhof, auf Schweizer= gebiet, murde eine große Geleifeschleife gebaut, die zweimal die Wiese, einen Nebenfluß des Rheins, überschreitet: 2 und 3 km nördlich, auf badischem Gebiet, südlich von der Ortschaft Haltingen, liegen hintereinander wiederum zwei Schleifen. Diese drei Geleise dienen ausschließlich dem Verschubdienft. Die Schleifengeleise murden erbaut, damit alle Güterzüge von Norden her in den Rangierbahnhof einfahren und ihn in füdlicher Richtung verlaffen können. Grundfählich follen im ganzen Verschub. dienst keine Gegenbewegungen vorkommen.

Im Güterbahnhof ift das Verwaltungsgebäude mit den Güterhallen seit 1905 in Beirieb. Im Anschluß an den Verschubbahnhof ift bei Haltingen ein Maschinen= haus mit 32 Lokomotivständen (auch der Personenbahnhof enthält einen Schuppen für 32 Lokomotiven, sowie einen kleinern für die elektrischen Maschinen der Wiesentalbahn) und eine Betriebswerkstätte errichtet worden. Außer zahlreichen kleinern Dienstbauten sind auf den Gemarkungen Weil und Haltingen Wohnkolonien für das Personal teils fertiggeftellt, teils noch im Bau, weitere Bauten sind geplant. Fertiggeftellt sind 8 Säuser mit zusammen 28 Wohnungen.

Noch einige Angaben über den Koftenaufwand, den das Riesenunternehmen erfordert hat. Für das Großherzogtum Baden war der badische Bahnhof in Basel nach der Erklärung des Landtagsabgeordneten Pfefferle ein Sorgenkind, das immer und immer wieder neue Mittel beanspruchte. Immerhin scheint der Gesamtkosten-voranschlag von 53 Millionen Mark oder 66 Millionen Franken nicht überschritten zu werden. Auf den Personenbahnhof entfallen in runden Zahlen 19,620,000 Mark, auf den Güterbahnhof 9,040,000 Mt., auf den Verschubbahnhof 19,895,000 Mt, auf die Zusahrtslinien 4,545,000 Mf. Nach dem Verwendungszweck sind auszugeben in runden Zahlen: für Grunderwerb 11,844,000 Mark, für Erd-, Fels- und Böschungsarbeiten 5,198,000 Mark, für Unter- und überführungen, sowie Brücken 7,130,000 Mt., für Oberbau (Schotter, Schlenen, Schwellen, Welchen) 5,847,000 Mt., für Sicherungsanlagen (Stellwerke, Signale) 2,288,000 Mt., für Stationsanlagen (Aufnahmegebäude, Bahnfteiges und Tunnelhallen und sonstige Ausrüftung der Stationen) 15,502,000 Mf., für Werkstätten, Fernheizung, Umformerwerke u. dgl. 1,503,000 Mark, für Brovisorien und Betriebsumleitungen während des Baues 1,257,000 Mt., für Berwaltungsaufwand und Bauzinsen die stattliche Summe von 2,531,000 Mt. Der Kanton Baselstadt hat an das Unternehmen dadurch beigesteuert, daß er einen großen Teil seines Stadtparkes in den "Langen Erlen" geopfert und einen großen Teil der Straßenverbefferungen und Unterführungen auf fich genommen hat. Von der Verwaltung der badischen Staatseisenbahnen hat die Stadt um den Preis von 31/2 Millionen das alte Areal des Bahnhofes zurückgekauft, sodaß die finanzielle Leiftung Basels mit 6 bis 7 Millionen nicht zu hoch eingeschätzt ift. Mit seinen neuen Bahnhofanlagen, denen fich in nicht zu ferner Beit wohl auch die unerläßlich notwendigen Rheinhafenbauten angliedern muffen, kann Basel allen Anforderungen des riefigen Verkehrs vollauf genügen und auch in Zukunft seine Bezeichnung als "goldenes Tor" der Schweiz beibehalten. G. A. B.

Das Uzetylen auf der Schweiz. Candesausstellung Bern 1914.

Alle diejenigen, die Apparate, Brenner, Rocher 2c. bauen oder vertreiben, Sauerftoff-Fabriten, Maschinenfabriten, mechanische Wertstätten, Schloffermeifter usm., haben unbeftritten ein Intereffe an der Ausstellung und einen Nuten von ihr und sollten sich daher rege daran beteiligen. Die Fabrikanten sollen den Konsumenten ihre Apparate vorführen, Maschinenfabriken, mechanische Werkftätten 2c. wiederum ihren Verbrauchern geschweißte Ge= genftande aller Art, um die Vorzüge der autogenen Schweißung gegenüber ben ältern Berfahren in das rechte Licht zu feten.

Befiter von Azetylen-Beleuchtungsanlagen, Gifenbahn-Berwaltungen, alle sonstigen Konsumenten und Interes= senten für die Verwendung von Azetylen, in welcher Form es auch set, werden auf der Ausstellung Lehrreiches und Neues finden und Vergleiche anftellen konnen, die

ihnen sicher von Nuten sind.

Wir hoffen daber, daß die allseitige Beteiligung eine recht bedeutende fein wird, damit die Schweiz. Azetylen-Industrie dem In- und Auslande ihr Bestes auf der Schweiz. Landesausstellung zu zeigen vermag.

Die Bedingungen betreffend die Beschidung des Azetylen Pavillons auf der Schweiz. Landesausftellung Bern 1914 unter Gruppe 37 (Gasversorgung) lauten:

1. Allgemeines.

Wir verweisen vorerst auf einige Artikel des Reglements des Zentralkomitees der S. L. A. Bern für die Aussteller, welche als wesentlichste Wegleitung dienen.