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: 22.08.2025

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

Allgemeines Bauwesen.

Friedhofbauten in Luzern. Der Große Stadtrat beschloß einen Kredit von 100,000 Fr. für die Erweiterung des Friedhofes im Friedental. In der Diskussion wurde die Frage über die Anlegung eines zweiten Friedhofes 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 herrlichen 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 dereinst 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 10jährigen Bauzeit ist Basel nun glücklich in den Besitz eines der modernsten 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 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, Weil 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 zustande gekommen, der auch strengen ästhetischen Anforderungen im höchsten Grade genügt. Der neue Bahnhof liegt an der Peripherie der Stadt, zum kleinern Teil auf Schweizerboden. Er besteht aus drei Teilen, dem Personenbahnhof, dem am 15. Dezember 1905 dem Verkehr übergebenen Güterbahnhof und dem Verschub-Bahnhof. 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 Geleise 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 Bahnentfernung Basel—Karlsruhe gleichkommt. In die Geleise sind 835 Weichen eingebaut. Um das Planum für die neue Anlage herzustellen, mußten rund $6^1/_2$ Millionen Kubikmeter Erdmasse, Kies und Gerölle von den höher gelegenen Teilen auf den Gemarkungen Haltingen und Weil 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 Bahnkörper, 68 Unterführungen und Durchlässe unter dem Bahnkörper, 7 Gepäck- und Bahnsteigtunnel auf den Stationen; außerdem zahlreiche Verlegungen von Bahnstrecken, Straßen, Wegen und Straßenläufen. Für die Gründung der Bahnsteighallen im Personenbahnhof mußten 113 Pfeiler gebaut werden. Die 5 großen Bahnsteighallen und 4 Bahnsteigdächer des Personenbahnhofs haben eine Länge von zusammen 1790 m, sie überdecken 6740 m^2.

Von den Hochbauten ist vor allem das neue, nach den Entwürfen des Karlsruher Professors Moser gebaute Aufnahmegebäude des Personenbahnhofes 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. — **Telephon.**

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.

beherbergt außer den Schaltern eine Wechselstube, die Bahnhofbuchhandlung und eine Südfrüchtenhandlung. Steinfließen bedecken den Boden des Raumes, der mit einbrechender Dunkelheit von einem riesigen, über 100 Tellerlampen umfassenden Kugelleuchter strahlendes Licht empfängt. Die angrenzenden Räumlichkeiten: Gepäckhalle, Wartesäle und Restauration weisen Parkettböden auf. Der Wartsaal I. und II. Klasse macht mit seiner dunkelweinroten Möblierung einen sehr vornehmen Eindruck; die Wartsäle III. Klasse sind in kräftigem Braun gehalten und wahren bei aller Zweckmäßigkeit einen in analogen Räumlichkeiten bisher nicht üblichen wohnlichen Charakter. Sehr gediegen präsentiert sich der Speiseraum I. und II. Klasse mit seiner dunkelgrünen, fast zur Decke reichenden Vertäfelung und seinen schweren roten Damastvorhängen. Vor dem Fürstenbau weitet sich eine Gartenanlage mit Springbrunnen und kurzgeschnittenem grünen Rasen. Die Fürstenzimmer selbst sind bei aller Vornehmheit doch schlicht gehalten: das Arbeitszimmer des Großherzogs in rot, ein Vorzimmer, im Biedermeierstil 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, asphaltgedeckten Perrons. Auf jedem Bahnsteig befindet sich eine W. C.-Anlage, sowie ein kleines Buffet, ja sogar 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 Uneingeengtheit. Die Fassade des Bahnhofes bietet in ihrer klaren, feinen Gliederung dem Auge einen wohltuenden Anblick. Die schwerfällige Bundesarchitektur ist da glücklich vermieden worden, da alles Einförmige und Schablonenhafte eliminiert worden ist. Der langgestreckten Front gibt der anstrebende Granitsockel Kraft und Nachdruck; das Hauptportal mit dem säulentragenden Vordach ist ein kräftig andrängender Rundbau, und der hohe Uhrturm bringt in die lange Horizontale Rhythmus und angenehme Unterbrechung.

Personen- und Güterverkehr sind gänzlich voneinander geschieden. Nördlich vom Personenbahnhof, auf Schweizergebiet, wurde eine große Geleiseschleife 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 Verschubdienst. Die Schleifengeleise wurden erbaut, damit alle Güterzüge von Norden her in den Rangierbahnhof einfahren und ihn in südlicher Richtung verlassen können. Grundsätzlich sollen im ganzen Verschubdienst keine Gegenbewegungen vorkommen.

Im Güterbahnhof ist das Verwaltungsgebäude mit den Güterhallen seit 1905 in Betrieb. Im Anschluß an den Verschubbahnhof ist bei Haltingen ein Maschinenhaus 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 fertiggestellt, teils noch im Bau, weitere Bauten sind geplant. Fertiggestellt sind 8 Häuser mit zusammen 28 Wohnungen.

Noch einige Angaben über den Kostenaufwand, 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 Gesamtkostenvoranschlag 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 Mk., auf den Verschubbahnhof 19,895,000 Mk, auf die Zufahrtslinien 4,545,000 Mk. 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 Mk., für Oberbau (Schotter, Schienen, Schwellen, Weichen) 5,847,000 Mk., für Sicherungsanlagen (Stellwerke, Signale) 2,288,000 Mk., für Stationsanlagen (Aufnahmegebäude, Bahnsteige- und Tunnelhallen und sonstige Ausrüstung der Stationen) 15,502,000 Mk., für Werkstätten, Fernheizung, Umformerwerke u. dgl. 1,503,000 Mark, für Provisorien und Betriebsumleitungen während des Baues 1,257,000 Mk., für Verwaltungsaufwand und Bauzinsen die stattliche Summe von 2,531,000 Mk. 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 Straßenverbesserungen und Unterführungen auf sich genommen hat. Von der Verwaltung der badischen Staatseisenbahnen hat die Stadt um den Preis von 3½ Millionen das alte Areal des Bahnhofes zurückgekauft, sodaß die finanzielle Leistung Basels mit 6 bis 7 Millionen nicht zu hoch eingeschätzt ist. Mit seinen neuen Bahnhofanlagen, denen sich in nicht zu ferner Zeit wohl auch die unerläßlich notwendigen Rheinhafenbauten angliedern müssen, kann Basel allen Anforderungen des riesigen Verkehrs vollauf genügen und auch in Zukunft seine Bezeichnung als „goldenes Tor" der Schweiz beibehalten.

G. A. B.

Das Azetylen
auf der Schweiz. Landesausstellung Bern 1914.

Alle diejenigen, die Apparate, Brenner, Kocher 2c. bauen oder vertreiben, Sauerstoff-Fabriken, Maschinenfabriken, mechanische Werkstätten, Schlossermeister usw., haben unbestritten ein Interesse an der Ausstellung und einen Nutzen von ihr und sollten sich daher rege daran beteiligen. Die Fabrikanten sollen den Konsumenten ihre Apparate vorführen, Maschinenfabriken, mechanische Werkstätten 2c. wiederum ihren Verbrauchern geschweißte Gegenstände aller Art, um die Vorzüge der autogenen Schweißung gegenüber den ältern Verfahren in das rechte Licht zu setzen.

Besitzer von Azetylen-Beleuchtungsanlagen, Eisenbahn-Verwaltungen, alle sonstigen Konsumenten und Interessenten für die Verwendung von Azetylen, in welcher Form es auch sei, werden auf der Ausstellung Lehrreiches und Neues finden und Vergleiche anstellen können, die ihnen sicher von Nutzen sind.

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

Die Bedingungen betreffend die Beschickung des Azetylen-Pavillons auf der Schweiz. Landesausstellung 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.