

**Zeitschrift:** Die schweizerische Baukunst  
**Herausgeber:** Bund Schweizer Architekten  
**Band:** 6 (1914)  
**Heft:** 10

**Artikel:** Der Badische Bahnhof zu Basel  
**Autor:** Strub, Edwin  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-660448>

#### **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](#)

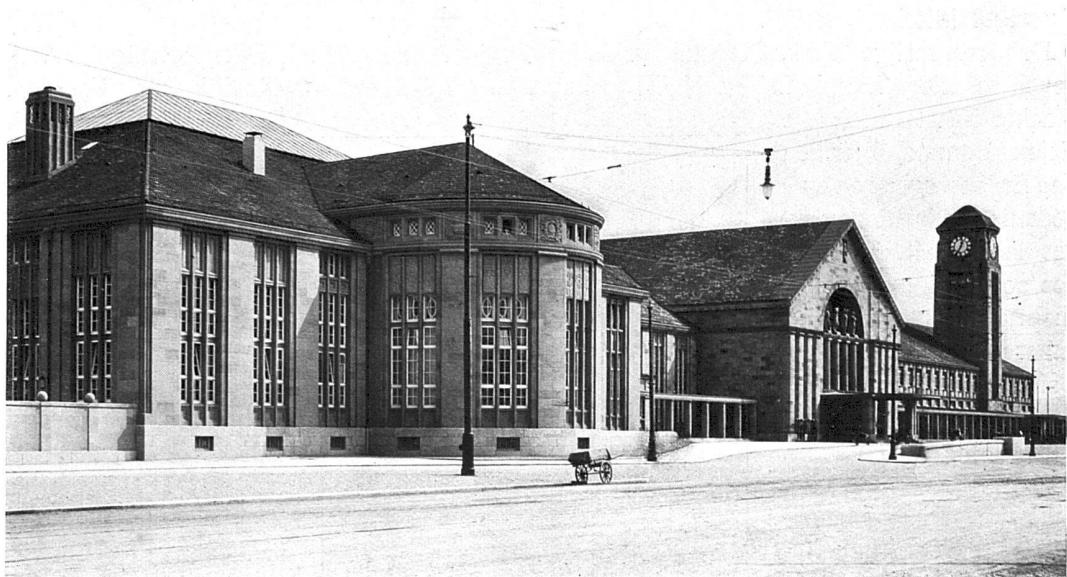
#### **Terms of use**

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:** 23.02.2026

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

# DIE SCHWEIZERISCHE BAUKUNST



Das Aufnahmegebäude des badischen Bahnhofes zu Basel.  
Architekt Professor Karl Moser (Curjel & Moser), Karlsruhe.

## DER BADISCHE BAHNHOF ZU BASEL.

Von *Edwin Strub*, Basel.

Wenn unsere bestehenden Bahnhöfe architektonisch so wenig befriedigen, so erklärt sich das daraus, dass sie in einer Zeit entstanden sind, in der die schöpferische Kraft der Baukunst versagte und man sich begnügte, die neuen Aufgaben in alte Formen zu zwängen. Darum baute man den Bahnhof als Palast mit prunkendem Hauptportale ohne Rücksicht auf seine andersartigen Bedürfnisse. Oder der Ingenieur, der schon den Bahnkörper schuf, übernahm auch diese Aufgabe. Dann blieb dem Architekten nur übrig, die gute Wirkung der Konstruktionen aus Glas und Eisen durch Verkleidung und Verzierung zu stören oder aufzuheben. Erst die neueste Zeit bringt auch hierin eine erfreuliche Wandelung. Die wieder erstarkte Baukunst hat am Ingenieurwerk das Auge

für die Sachlichkeit der Lösung und die Konstruktivität des Aufbaus geschärft. Die Wiedererweckung des Putzbaus und die Einführung des Betons an Stelle von Glas und Eisen gibt ihr auch die Mittel zur Erzielung einer neuen Werkschönheit. So sind in der Schweiz schon eine Reihe kleinerer Bahnhofsbauten entstanden, welche unter Verzicht auf jenen repräsentativen Pomp sich als schlichte Nutzbauten ihrer Umgebung einzufügen suchen. Von den grossen modernen Schweizerbahnhöfen der erste dieser Art ist nun derjenige geworden, welchen das Grossherzogtum Baden auf Basler Boden erbaut und im vergangenen Herbste dem Betriebe übergeben hat.

Die *verkehrspolitische Bedeutung des badischen Bahnhofs in Basel* ergibt sich aus

der Lage der Stadt. Hier ist das nördliche Einfallstor der Schweiz, die ein geflügeltes Wort als die «Drehscheibe Europas» bezeichnet. Basel vermittelte den Verkehr mit den deutschen Rheinlanden, vor allem mit Elsass und Baden. Während es so die Rheinebene beherrscht, geniesst es Gunst und Ungunst einer Grenzstadt, die durch die politischen Umstände fast gar kein eigenes Hinterland besitzt.

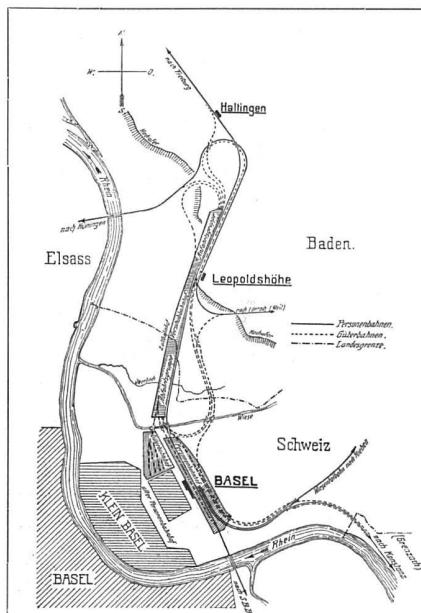
Das grossartige Werk, das nun Baden im neuen Basler Bahnhofe geschaffen hat, brachte Basel durch die vielen Dämme, Brücken und Erdbewegungen eine bedeutsame Veränderung des landschaftlichen Bildes sowie eine starke Inanspruchnahme des allzubeschränkten Bodens. Dafür erhielt es aber einen in jeder Beziehung mustergültigen Bahnhof. So ist z. B. der weit ins badische Land hinausreichende Verschubbahnhof mit seinen Geleise- schleifen und seinen nur nach einer Richtung zu formierenden Zügen bewundernswert. Schöpfer des grossen Ingenieurwerkes ist der vor kurzem verstorbene Oberbaurat *Baumann*, dem Baurat

*Wenner* und Oberbauinspektor *Roth* als unmittelbare Leiter des Baues zur Seite standen, während Bauinspektor *Leiner* die Erstellung der Anlagen des Personenbahnhofes zufiel. Die Kosten der Gesamtanlagen übersteigen den Betrag von 66 Millionen Franken, von denen rund je 25 Millionen auf Personen- und Verschubbahnhof, 12 Millionen auf den Güterbahnhof und 6 Millionen auf die Erstellung der Zufahrtslinien entfallen.

Dieser grosszügige moderne Geist der badischen Bahnverwaltung tritt nicht nur in der Planung und Durchführung der Gesamtanlagen und ihrem Ingenieurwerke,

sondern auch in der Bewältigung der architektonischen Aufgaben zutage. Vor allem in der Uebertragung des Entwurfs für das Empfangsgebäude nebst seiner Einrichtung an Prof. *Karl Moser*, der ausserdem bis vor kurzem der architektonische Berater des Eisenbahnministeriums war. Des ferneren aber auch in den übrigen von Baurat *Henz* in Karlsruhe entworfenen Klein- und Grossbauten, die, wie auch das Empfangsgebäude, unter der verständnisvollen Leitung des Architekten *Scherer* zur Ausführung gelangten.\*)

Der *neue Personenbahnhof* ist nicht, wie ursprünglich geplant, an Stelle des im Jahre 1853 dem Betriebe übergebenen alten badischen Bahnhofes errichtet, sondern um 750 m nach auswärts an die Peripherie des rechtsrheinischen Stadtteils Klein-Basel verlegt worden. Dadurch erhielt Klein-Basel neue Möglichkeiten der Entwicklung. Aber auch der Bahnhof selbst konnte sich freier entfalten, unbehindert durch Rücksichten auf den bisherigen Betrieb und dessen Umgebung. Trotzdem blieben beim neuen Bahnhofe grosse Schwierigkeiten zu überwinden. Vor allem galt es den komplizierten Zollverhältnissen Genüge zu leisten. Denn der badische Bahnhof ist ein deutscher Bahnhof auf Schweizerboden und hat ausser seinem deutsch-schweizerischen auch noch einen rein schweizerischen Inlandsverkehr zu bewältigen. Das erfordert überall die Trennung von deutschem und schweizerischem Zollgebiet und bestimmt auch die

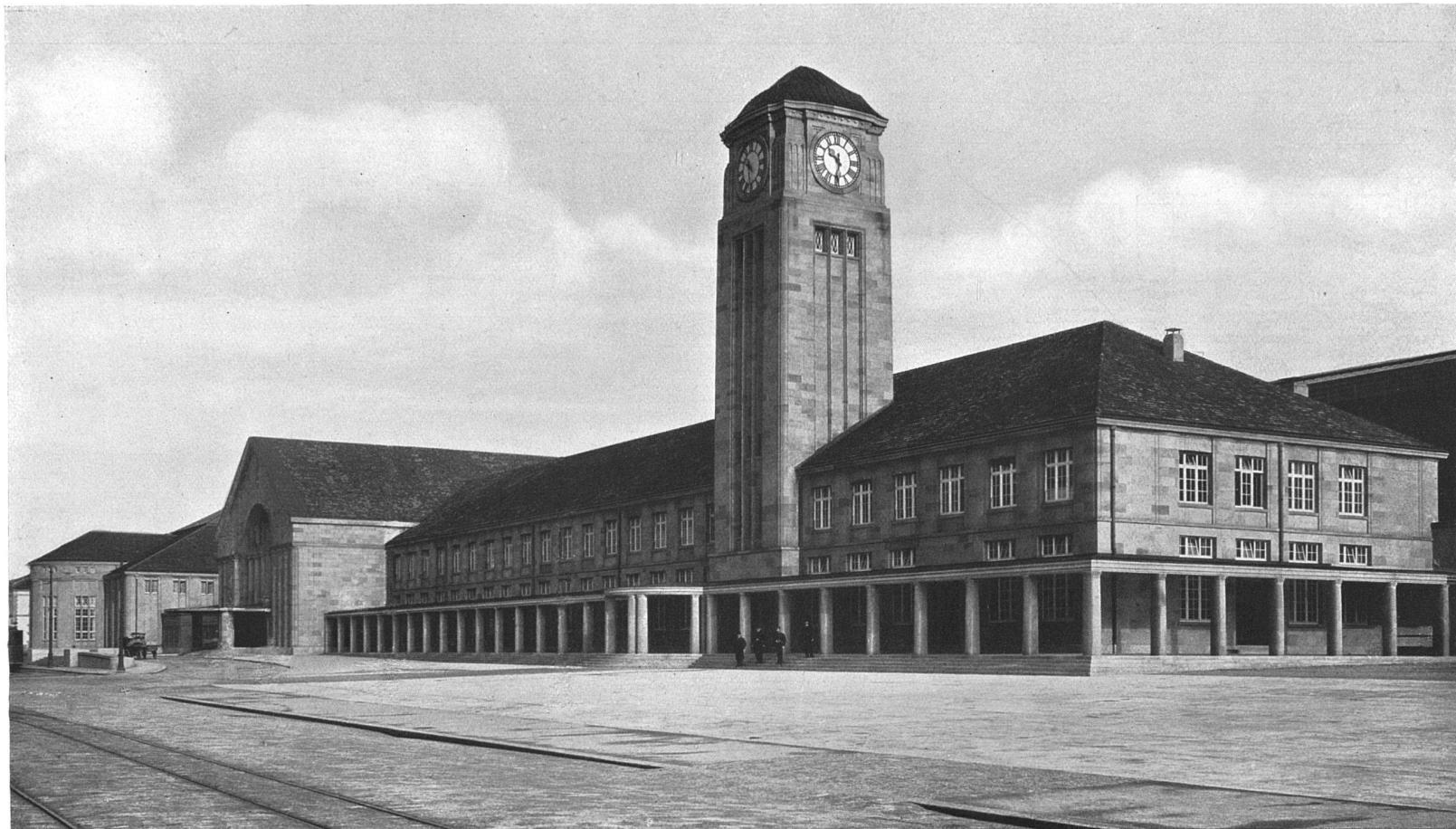


Uebersichtsplan der neuen badischen Bahnhofsanlagen zu Basel.

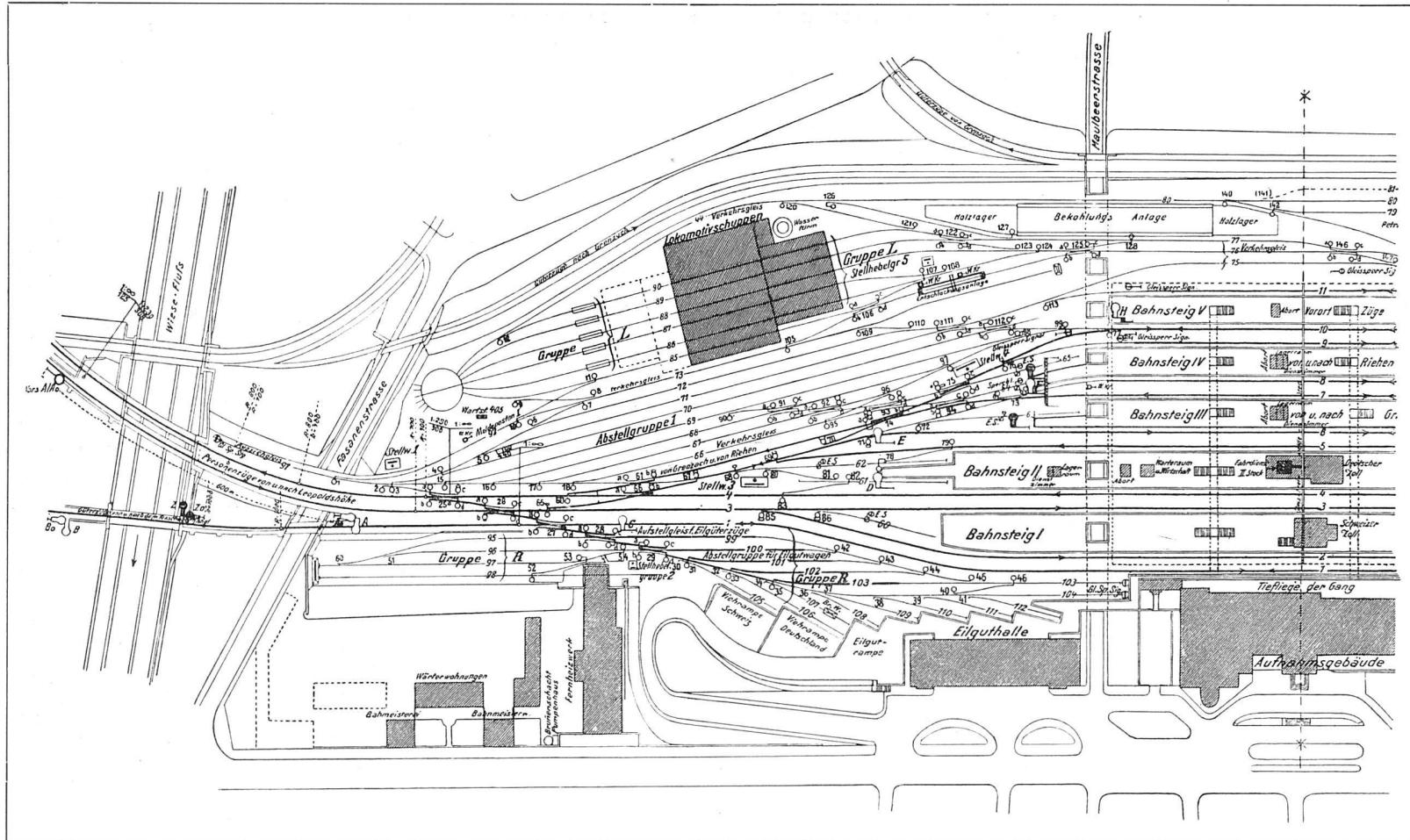
Massstab 1 : 50000.

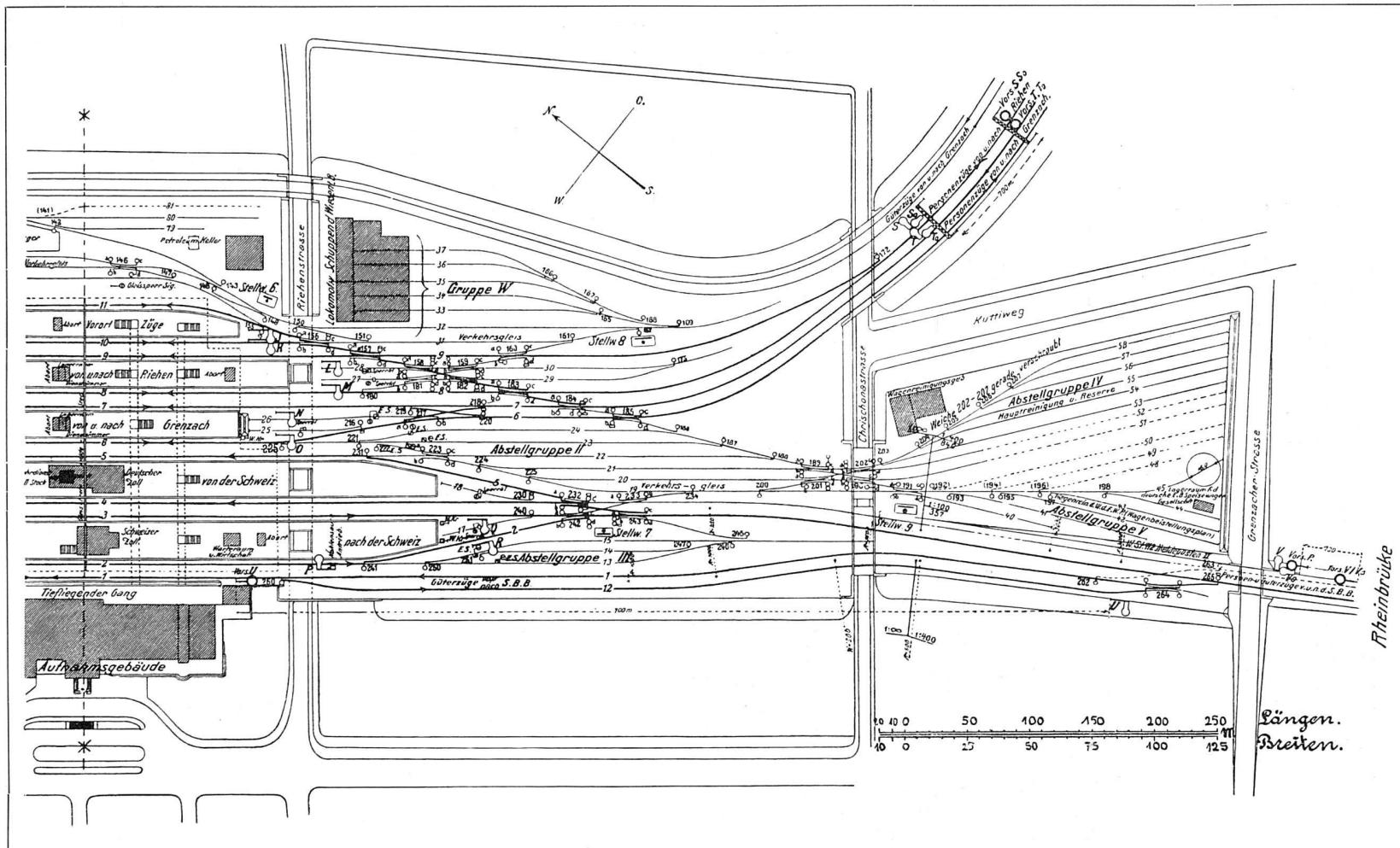
\*) Ueber die Entstehung des Bahnhofes orientiert eine reich illustrierte Monographie, welche soeben im Verlage von *Frobenius A.-G.*, Basel, zum Preise von 25 Fr. erschienen ist. Zur Unterstützung meiner Arbeit hat mir der Verlag in verdankenswertem Entgegenkommen seine sämtlichen Originalaufnahmen, über 150 Stück, zur Durchsicht unterbreitet.

*E. St.*



Das Aufnahmegebäude des badischen Bahnhofes zu Basel. — Die Gesamtansicht.  
Architekt Professor Karl Moser (Curjel & Moser), Karlsruhe.



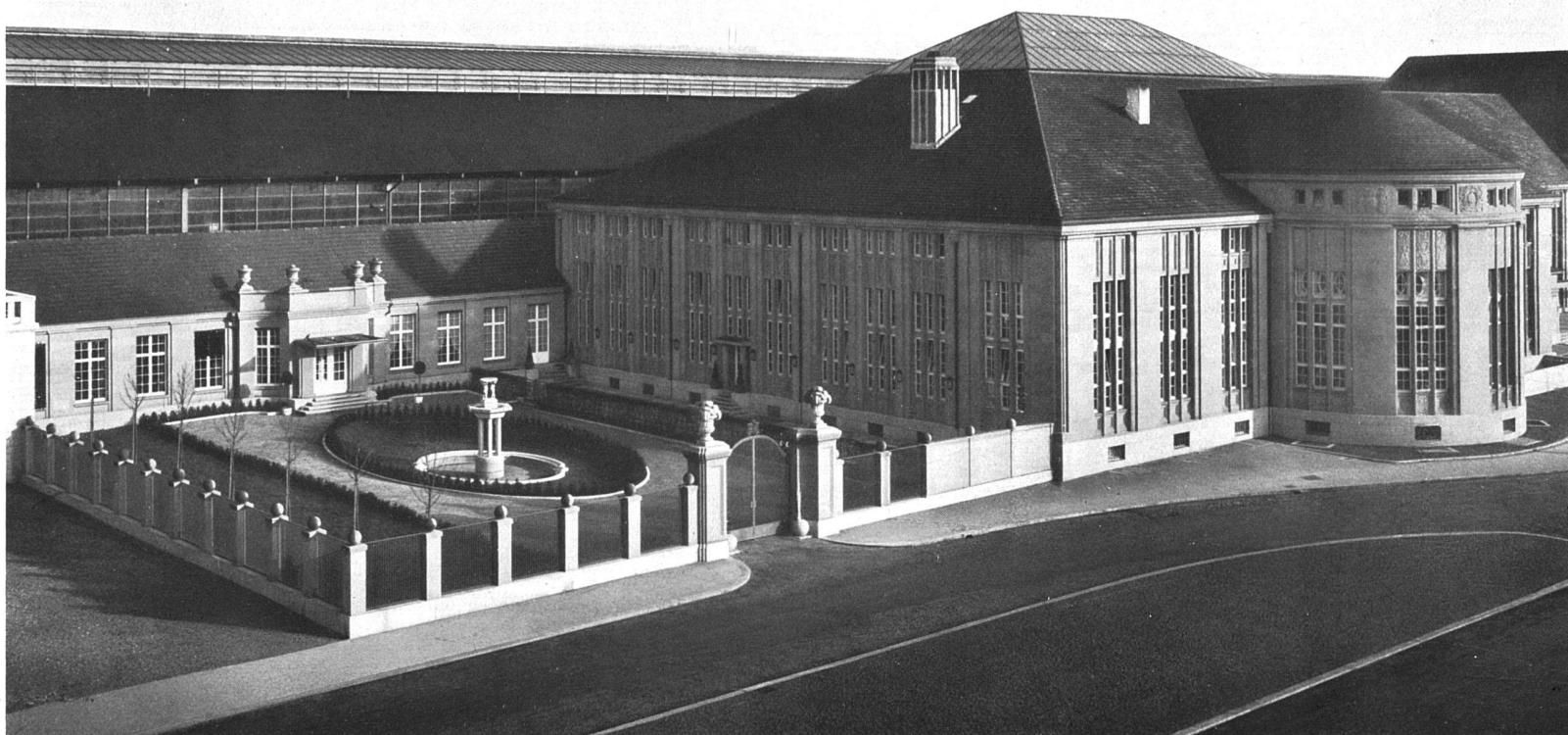


## Übersichtsplan des Personenbahnhofes der neuen badischen Bahnhofsanlage zu Basel. Der südöstliche Teil bis zur Rheinbrücke.

räumliche Gruppierung im Aufnahmegebäude. Erschwerend ferner für die architektonische Gestaltung blieb der Charakter des Durchgangsbahnhofes, der nicht die Uebersichtlichkeit und Zusammenfassung ermöglichte wie ein Kopfbahnhof. Eine Schwierigkeit, die der alte Bahnhof nicht gekannt hatte, ergab sich ausserdem aus der Hochlegung der Geleiseanlagen (Hochbahnhof) im Interesse eines ungestörten Strassenverkehrs. Doch verzichtete man darauf, die Ueberwindung des Niveauunterschiedes in das Aufnahmegebäude zu verlegen und begnügte sich mit einer Ueberhöhung der rückwärts anschliessenden Perrons, eine Trennung, die in der Bahnsteigsperrre und besonderen Perroneinbauten ihren Ausdruck findet. Der rückwärtige Damm verwehrte aber auch eine Entwicklung in die Tiefe. Dies und die Lage im Städtebilde gibt die Erklärung des äusseren *Aufbaus*. Zur besseren Veranschaulichung diene ein Vergleich mit dem neuen Bundesbahnhofe in Basel, der in Aufgabe und Lösung das Gegenstück und wohl auch das Gegenbeispiel zum Moserschen Bau bedeutet. Ist dort dem Gebäude der Zentralbahnhof vorgelagert, um die Wirkung des Ganzen zu heben, so musste sich der neue badische Bahnhof damit begnügen, gleich dem alten in die Front einer breiten Querstrasse, der Schwarzwaldallee, eingebaut zu werden, in welche die verschiedenen Verkehrsstrassen münden. Beim Bundesbahnhof rief das einer streng symmetrischen Gestaltung mit Steigerung nach der am Platze liegenden Mitte, beim badischen Bahnhof umgekehrt einer Gruppenbildung, welche nach den Strassenmündungen orientiert ist. Steckt der Bundesbahnhof mit seiner überladenen Massigkeit im Boden, so wird der badische Bahnhof durch eine Rampe gehoben, die dessen schlanke Formen noch besser zur Geltung bringt. Breit, mit geschlossenen, lang gezogenen Dachlinien lagert sich der 230 m lange, in Keupersandstein ausgeführte hellgelbe Bau an der Strasse. Seine Front ist den Strassenzügen zugewandt, die den Verkehr aus der Stadt zu ihm leiten und in ihm ihren weithin sichtbaren Abschluss und ihr Endziel er-

halten. Dieser Eindruck wird durch die Ausbauten verstärkt, welche gerade den Strassenmündungen gegenüber aus der Baumasse emporwachsen. Sie beherrschen die Strassen, unterbrechen wohlthuend die langen Linien der Anlage und verleihen ihr einen monumentalen Charakter. In den Verkehr der Hauptstrasse hinein ragt, gleich einem Campanile, der straff emporstrebende Uhrturm. Der mit antiker Grösse gebildete Giebelbau der Schalterhalle wird durch die klassischen Werke des Bildhauers *Oskar Kiefer* (Ettlingen), die vier Elemente und ein Relief Merkurs, ausgezeichnet, an deren Nacktheit sich wieder einmal das verkümmerte Schönheitsgefühl gestossen hat, statt sich an der reinen Schönheit und edlen Menschlichkeit dieser symbolischen Gestalten zu freuen. Der dritten Strassenmündung endlich entsprechen die Saalbauten der Restauration, in deren Mitte sich die Wand des Restaurants erster Klasse im Halbkreis über die Fassade festlich hinausschwingt. Ihnen schliesst sich, zurücktretend, der niedrige Fürstenbau an, in seiner gewinnen den Schlichtheit den Charakter des badischen Fürstenhauses widerspiegelnd. Ein Brunnenhof mit einem Werke Oskar Kiefers aus Ettlingen hebt ihn von der Strasse ab und verleiht ihm zugleich eine liebenswürdige Präsentation. Als Gegenstück zum Fürstenbau am andern Ende war ursprünglich ein Postgebäude geplant. An dessen Stelle wird nun eine der Polizei dienende niedrige Gebäudegruppe ein Ausklingen der Baumassen auch nach dieser Seite ermöglichen. Die Gestaltung der nächsten Umgebung gibt dem Ganzen einen nicht unwürdigen Rahmen, wenn auch leider den Wünschen des Architekten auf eine noch stärkere Unterordnung aus finanziellen Gründen nicht entsprochen wurde.

So wirkt das Aufnahmegebäude durch seine feine, abwechslungsreiche Gliederung, durch das Spiel der Linien, das im Gegensatze der aufstrebenden zu den breitlastenden Bau teilen zum Ausdruck kommt und durch die Kunst, mit der der Architekt auch scheinbar nebensorächliches, so z. B. die als Arkaden entwickelten Schutzdächer, ins Ganze einordnet.



Das Aufnahmegebäude des badischen Bahnhofes zu Basel.

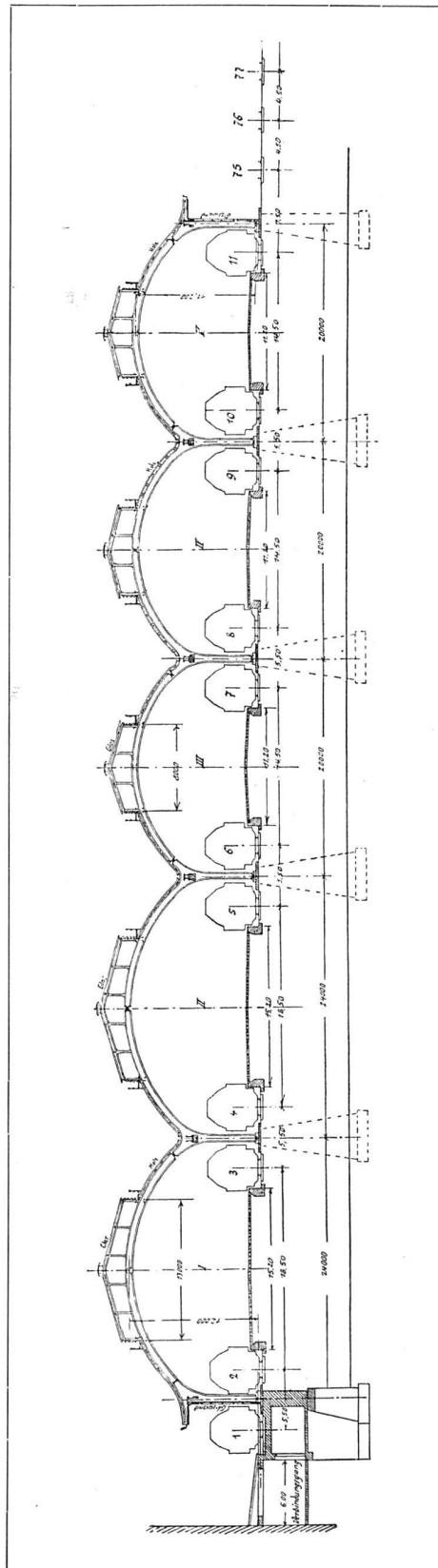
Blick in den Gartenhof vor dem Fürstenbau.

Architekt Professor Karl Moser (Curjel & Moser), Karlsruhe.

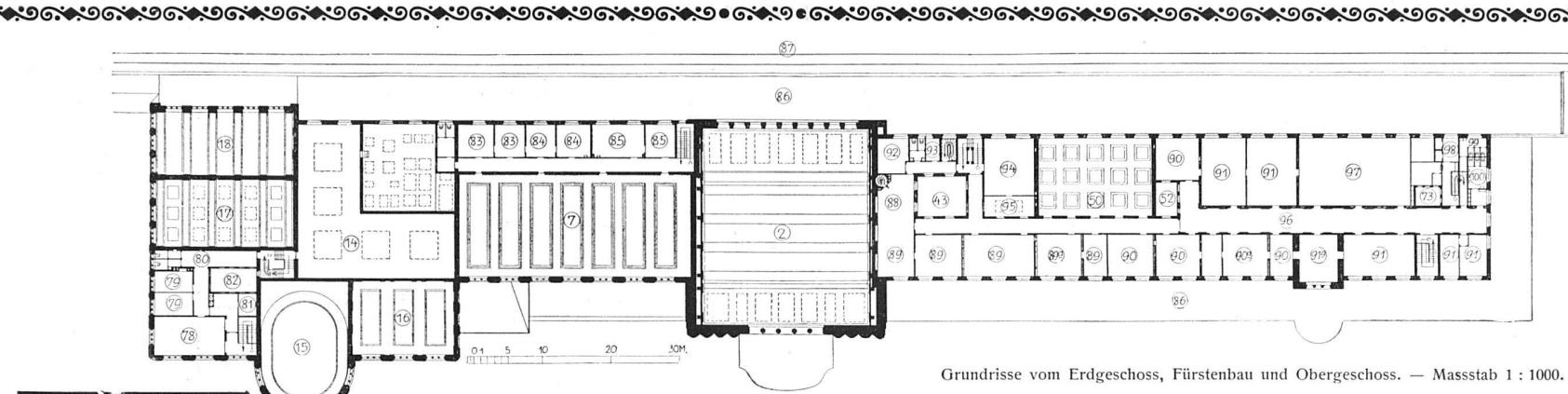
Bedeutet die freie Gliederung des Aeussern die Ueberwindung des üblichen Architekturnchemas, so beruht der starke Eindruck, den das Innere hinterlässt, auf der architektonischen Bewältigung des *Einzelraumes*. Dies scheint selbstverständlich zu sein; ist es aber nicht, wenn man bedenkt, dass gerade beim Bahnhofbau die raumbildende Kraft des Architekten häufig versagte. (Ueber die innere Einteilung vergl. die Grundrisse S. 189.)

Prof. Moser lässt überall an Stelle der blosen Linie der Eisenkonstruktion wieder die raumabschliessende Fläche treten. Ausserdem fügt er die gesamte Einrichtung, von den Einbauten aus Stein oder Holz, über das Mobiliar bis zu den Plakaten, Anschlägen, Aufschriften und Führungstafeln dem Raume harmonisch ein, gestaltet die Leuchtkörper zum wirksamen Schmucke und entreisst auch die grossen Uhren mit ihren wohlgelungenen Zifferblättern der traditionellen Nüchternheit. Endlich bedient er sich noch der Farbe im Verein mit der Materialschönheit, um den Raum zu beleben.

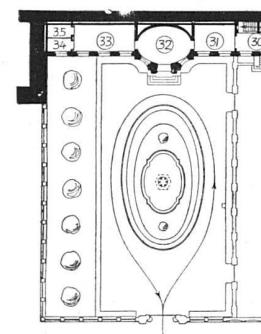
Die *Schalterhalle* erhält ihre Wirkung durch das kassettierte Tonnengewölbe aus grauem gerauhitem Eisenbeton, das den Raum ungleich fester und mächtiger umschliesst, als wie das Ingenieurwerk eines Glasdaches dies zu tun imstande wäre. Dazu helfen die senkrechten Fensterteilungen mit und die als niedrige Einbauten entwickelten Schalter- und Ladenräume, die mit dunkel poliertem Vorsatzbeton bekleidet sind. Erwähnenswert ist der originelle Kugelleuchter. Helles Licht von weissen Wänden zurückgeworfen erfüllt die grossen *Zollsäle*. Zu ihren Grössenverhältnissen passt die schwere Zollbank und die grossen Laternen aus gehämmertem Schmiedeeisen und Kathedralglas. Als reizvolles, raumgliederndes Motiv ragt ein eingebauter Gang mit seiner Fensterreihe in den obern Teil des Saales. Besonders wohltuend wird die raumgliedernde Wirkung des Mobiliars in den *Wartesälen* empfunden. Im Wartesaal I. und II. Klasse teilen hochlehnige Polsterbänke kojenartig den Raum, ohne ihn zu verengen. Der Wartende aber ist nicht mehr den Blicken des ganzen Saales preisgegeben. Rot ragen darüber die in



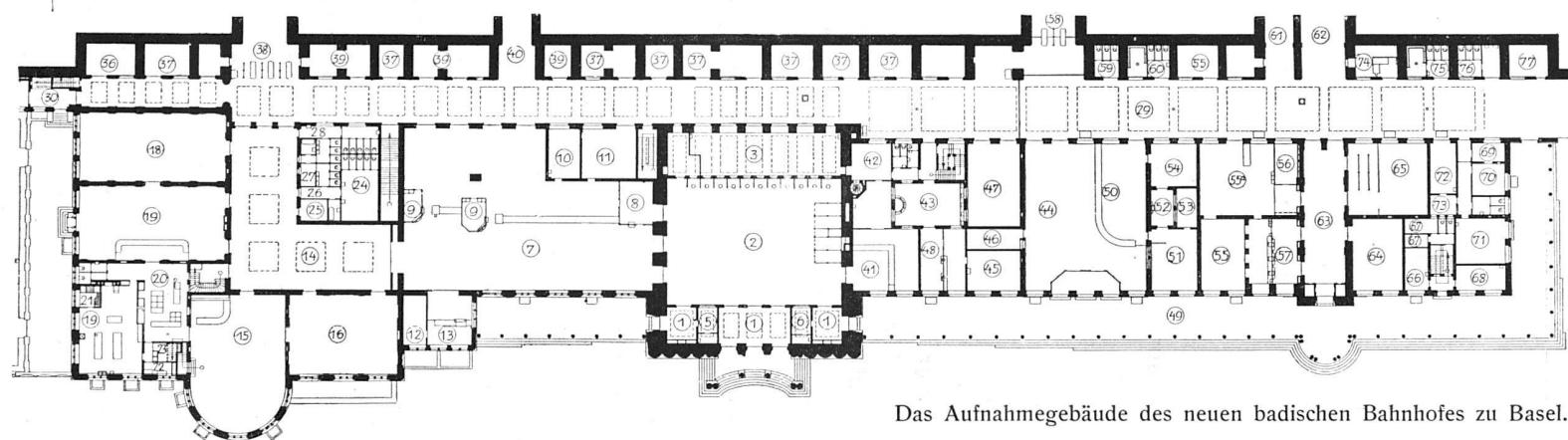
Die Bahnsteighallen im Aufnahmgebäude des neuen badischen Bahnhofes zu Basel.  
Querschnitt durch die Hallen. — Massstab etwa 1 : 625.



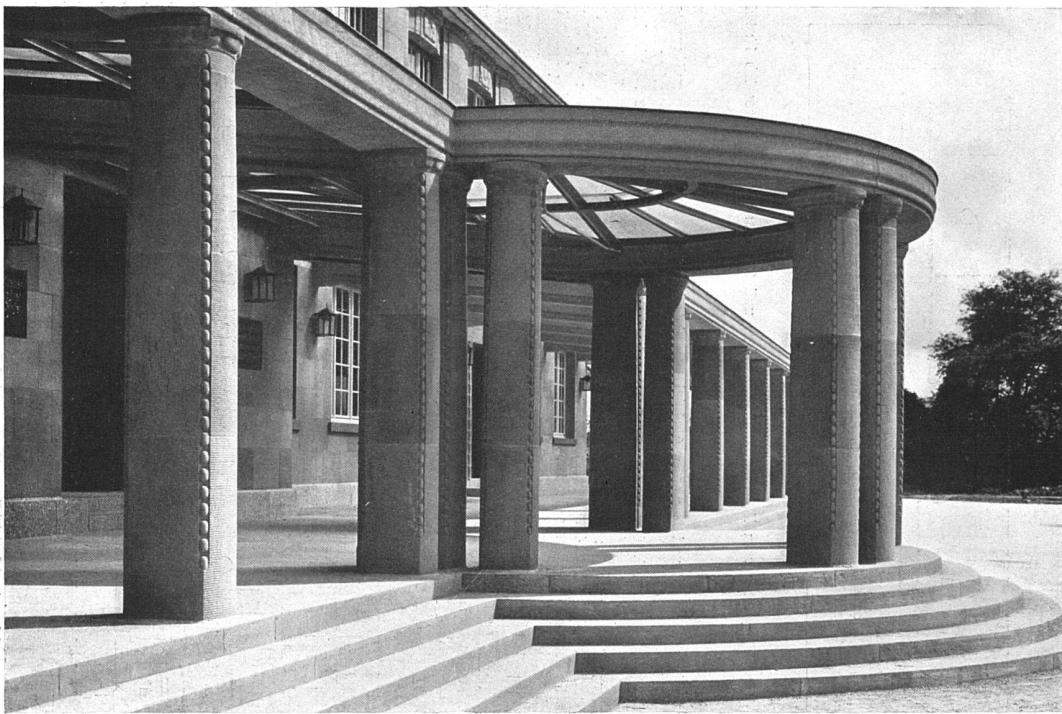
Grundrisse vom Erdgeschoss, Fürstenbau und Obergeschoss. — Massstab 1 : 1000.



Legende: 1. Windfang; 2. Schalterhalle; 3. Fahrkartenausgabe; 4. Geldwechsler; 5. Obst und Blumen; 6. Bücher und Zeitungen; 7. Deutscher Revisionssaal; 8. Raum für nicht abgefertigtes Handgepäck; 9. Expressgüter; 10. Zollbeamte; 11. Handgepäck; 12. Untersuchungsraum; 13. Kleinverkehr; 14. Deutscher Durchgang; 15. Restauration I. und II. Klasse; 16. Warter Raum I. und II. Klasse; 17. Restauration III. Klasse; 18. Warter Raum III. Klasse; 19. Kochküche; 20. Spülküche; 21. Kupfer; 22. Fischraum; 23. Kühlraum; 24. Grosse Abortanlage; 25. Friseur; 26. Männeraborte; 27. Wärterin; 28. Frauenaborte; 29. Tiefliegender Gang; 30. Gang; 31. Vorraum; 32. Erstes Fürstenzimmer; 33. Zweites Fürstenzimmer; 34. Waschraum; 35. Kabinett; 36. Diener und Gepäck; 37. Stationsamt; 38. Personentunnel I; 39. Deutsche Post; 40. Gepäcktunnel I; 41. Auskunft; 42. Aufsicht; 43. Hof; 44. Hauptausgang von Deutschland; 45. Stationskasse; 46. Handgepäck; 47. Deutsches Gepäck; 48. Zahr Raum; 49. Glasgedeckter Gang; 50. Schweizer Revisionssaal; 51. Zollbureau; 52. Hof; 53. Untersuchung; 54. Zollunterbeamter; 55. Schweiz. Post; 55a Schweiz. Dienstraum; 56. Postbeamter; 57. Schalter; 58. Personentunnel II; 59. Aborte für Frauen; 60. Aborte für Männer; 61. Gepäcktunnel II; 62. Personentunnel III; 63. Riehen-Durchgang; 64. Bureau; 65. Schweizer Warter Raum; 66. Polizei; 67. Polizeizelle; 68. Polizeiinspektor; 69. Vorraum; 70. Arzt; 71. Krankenzimmer; 72. Desinfektor; 73. Hof; 74. Fahrkartenausgabe nach Riehen; 75. Aborte für Männer; 76. Aborte für Frauen; 77. Gepäckträger; 78. Speisesaal; 79. Personal-Esszimmer; 80. Gang; 81. Bureau; 82. Lichthof; 83. Bahnmeister; 84. Hochbau-Bahnmeister; 85. Zollbureau; 86. Glasdach; 87. Güter-Gleis; 88. Fahrkarten; 89. und 89a Diensträume des Stationsamtes; 90. und 90a Diensträume der Betriebsinspektoren; 91. und 91a Diensträume der Bahnbauinspektion; 92. Amtsdienner; 93. Koch und Waschraum; 94. Aufenthalt für das Basler Zugpersonal; 95. Kleiderraum; 96. Gang; 97. Telegrafenbüro; 98. Telephonzellen für das Publikum; 99. Aborte für Frauen; 100. Aborte für Männer.



Das Aufnahmehaus des neuen badischen Bahnhofes zu Basel.

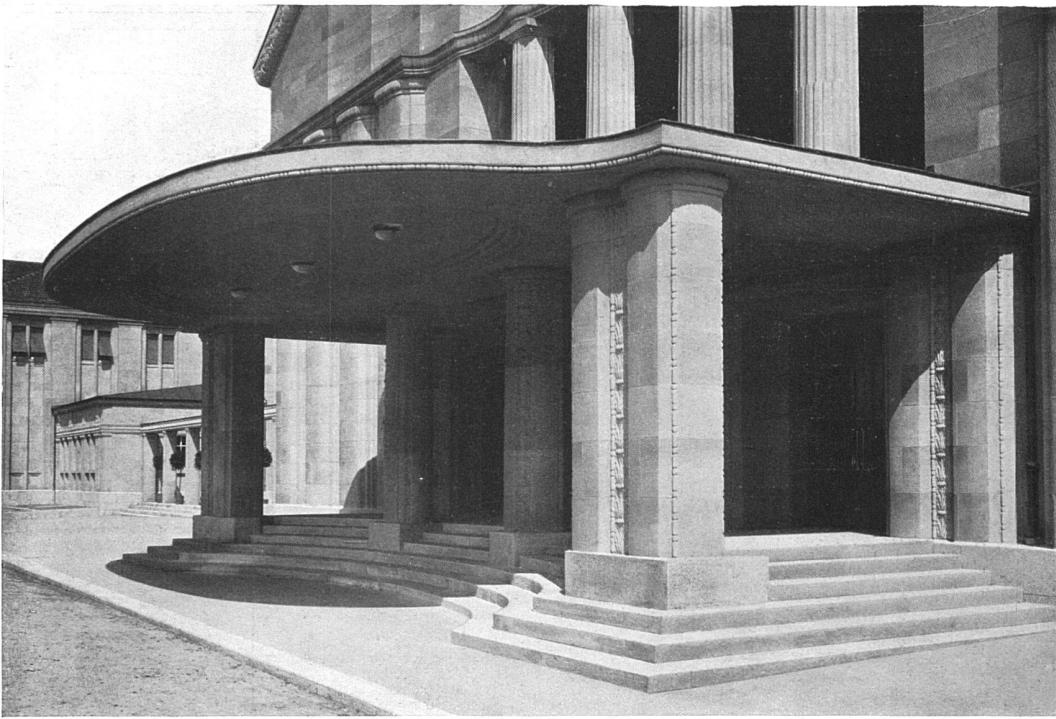


Vom Aufnahmegebäude des bad. Bahnhofes zu Basel. — Arch. Prof. K. Moser (Curjel & Moser), Karlsruhe.  
Das Schutzdach vor dem Eingang zum Riehen-Durchgang.

rauhem Putz gefelderten Wände mit dem Goldton der metallenen Leuchter und Gitter. Die Wirkung des Wartsaals III. Klasse beruht auf dem Gegensatz von heller Wand und dunkel gebeizten glatten Eichenholzbänken. Im Schweizer Wartsaal schaffen die zwischen die Bänke eingebauten niedrigen Gepäcktische eine weitere Belebung. Gelöst ist auch der Italiener-Wartsaal im Untergeschoss. Hier ist es die abwaschbare graue Farbe, welche die einfach geformten Bänke mit den in Mannshöhe bemalten, darüber weiss getünchten Wänden zusammenschliesst. Dunkles Eichenholzgetäfer kleidet und gliedert die Wände des Erstklass-*Restaurants*, dessen ovaler Fenstervorbaus in den Formen der Decke ausklingt. Um die vielen weissgedeckten Tische gruppieren sich schwarzpolierte Stühle mit barockgeschweiften Lehnen. Ein kleines in Fichte vertäfertes Treppenhaus führt in den Oberstock zu einem Sälichen in gleichem Holze, von dessen hellem Gelb oxydierte neusilberne Beschläge und Leuchter sich abheben. Im hellgehaltenen Drittklass-Restaurant mit den konstruktiven Gurten der obern und dem

graugebeizten Holze der untern Teile liegt der farbige Akzent auf dem in rötlich-grauem Marmor praktisch bekleideten Schanktisch.

Die Intimität einer vornehmen Wohnung besitzt die Zimmerflucht des *Fürstenbaus*; trotz ihren bescheidenen Ausmassen durch wohlerwogene Steigerung ein vollendetes Kunstwerk. Erst die kleine Garderobe in neutralem Grau und fleckenlosem Weiss der Kleidernische, dann in schon etwas wärmeren braunen Tönen der Raum für das Gefolge, doch immer noch zurückhaltend und mit seinen Peddigrohrmöbeln den Vorrätszimmercharakter betonend. Im ovalen ersten Fürstenzimmer stehen helle, schlankgebaute Kirschbaummöbel mit grün damastenen Bezügen, grünen Seidenschirmchen und moosgrünen Vorhängen vor der orangefarbenen Wand, an der Pfeiler aus dunkelgeädertem Stuckmarmor zur Decke streben. Sattes Rot beherrscht den zweiten Raum. Eine weinrote Velourstapete deckt die Wand, welche durch dunkelpolierte Mahagonistäbe gefeldert wird. Aus dunkelrotem Mahagoni sind auch die strengen Möbel,



Vom Aufnahmgebäude des bad. Bahnhofes zu Basel. — Arch. Prof. K. Moser (Curjel & Moser), Karlsruhe.  
Das Schutzdach der Anfahrt vor dem Hauptportal.

Bezüge und Vorhänge aus carmoisinfarbener Seide und die Leuchter aus Kristall.

Aber nicht nur die einzelnen Räume, sondern auch die *Korridore*, Verbindungsgänge und Lichthöfe besitzen diesen einheitlichen, geschlossenen Charakter. So erinnere ich mich zweier gedeckter Binnenhöfe: Der eine beim Schweizerzoll mit freundlichem Brünnlein, der andere etwas grösser mit eingebauter Arkade und Sitzbank. Dann wäre der Korridor des Obergeschosses, an dem die Bureaus der Verwaltung in guter farbiger Haltung liegen, der dazu gehörige Klostergang, von dessen gewölbter Decke zierliche Leuchtkörper hängen, während der Fuss lautlos über den weichen grüngetönten Linoleumläufer schreitet.

Ist das Empfangsgebäude im Innern und Aeussern gemeisterte und meisterhafte Raumkunst, so sind dafür die hochliegenden *Bahnsteighallen* reines, unverfälschtes Ingenieurwerk geblieben, das durch die schlanken Linien des Eisens, die Spannungen und Wölbungen seiner Konstruktionen allein zur Geltung kommt. Der Zollverhältnisse wegen

besitzen die Perrons ausserordentliche Dimensionen. Die beiden internationalen Bahnsteige sind je 520 m lang, d. h. zwei Zugsängen, damit jeder Zug erst ganz auf eigenem Zollgebiete abgefertigt werden kann, um dann ins fremde übergeführt zu werden. So würde sich ein starker Eindruck ergeben, wenn er nicht durch die trennenden Stations- und Zollbauten wieder etwas abgeschwächt würde. Diese selbst sind in schmuckloser Strenge aus Beton nach den Plänen von Baurat Henz erbaut. Er ist es auch, der, mit Ausnahme des einer früheren Periode angehörenden Eilgutgebäudes, all den verschiedenen *Klein- und Grossbauten* des ausgedehnten Bahnhofareals ihren einheitlichen und künstlerisch ansprechenden Charakter gegeben hat. Im schwarzen Schienennetz draussen vor die freie Luft gestellt, kommen die Wassertürme, Schuppen, Buden und Stellwärterhäuschen mit ihren ruhigen Umrisslinien und den kräftigen Farben, das Holzwerk meist in saftigem Grün, vortrefflich zur Geltung. Die etwas grösseren Bauten, wie die Kantine oder das Fernheizwerk, weisen die Form



Aus dem Aufnahmegeräude des badischen Bahnhofes zu Basel.

Der Brunnen im Gartenhof vor dem Fürstenbau.

Architekt Professor Karl Moser (Curjel & Moser), Karlsruhe. — Bildhauer Oskar Kiefer, Ettlingen.

des süddeutschen Putzbau auf, mit bewegter Gliederung, Giebel und Ziegeldach. Auch Lokomotivschuppen und Maschinenhalle sind als Nutzbauten aus hellem Rauhputz durchgeführt und dank der guten Anordnung von Türen und Fenstern, der sichtbaren Oberlichtverglasung und den überragenden Mittelpartien aus Unterschlupfen wieder zu baulichen Gebilden geworden.

Besondere Erwähnung verdienen endlich die mustergültigen *Beamtenkolonien* in Haltingen und Basel, welche zum Teil bereits bezogen und zum Teil noch im Bau begriffen sind und von denen aus diesem Grunde leider keine Photos und Grundrisse beigegeben werden konnten. Auch sie sind Putzbauten mit Ziegeldächern, Mansarden-giebeln, farbigen Schlagläden und weiss ge-strichenem Holzwerk. Nirgends hässliche Hinterhausfronten. Durch das Vor- und Zurücktreten der einzelnen, unter sich durch Torbögen verbundenen Gebäudegruppen entstehen Höfe und brunnengezierte Plätze

zu Spiel und praktischer Verwendung. Nutzgärten schliessen sich an, und unter Schattenbäumen sollen einmal auf Ruhebänken die Bewohner den Feierabend geniessen. Das Innere enthält Wohnungen von 3—4 Zimmern mit Wohn- und Spülküche, meist zwei auf einem Boden. Alles ist mit Liebe und Sorgfalt erdacht und ausgeführt bis zu den durch Säulenvorbauten oder Nischen geschützten Haustüren, deren einzelne Reliefschmuck aufweisen. Ein glänzendes Zeugnis für den humanen und modernen Geist, durch den sich die badischen Bahnen auszeichnen.

Basel aber darf sich mit Recht an der grossartigen Anlage freuen, welche der badische Staat mit seinem neuen Bahnhofe auf Schweizerboden errichtet hat. Ist er doch neben seiner hocheinzuschätzenden Verkehrsbedeutung eine künstlerische Tat, die mehr als alle theoretische Belehrung dazu beiträgt, unser Volk für die künstlerische Gestaltung auch des Alltäglichen und Praktischen zu erziehen.



Der Turm des Aufnahmgebäudes des badischen Bahnhofes zu Basel. — Architekt Professor Karl Moser (Curjel & Moser), Karlsruhe.

Leere Seite  
Blank page  
Page vide



Das Aufnahmegeräude des badischen Bahnhofes zu Basel. — Der Mittelbau.  
Architekt Professor Karl Moser (Curjel & Moser), Karlsruhe.  
Bildhauer Oskar Kiefer, Esslingen.

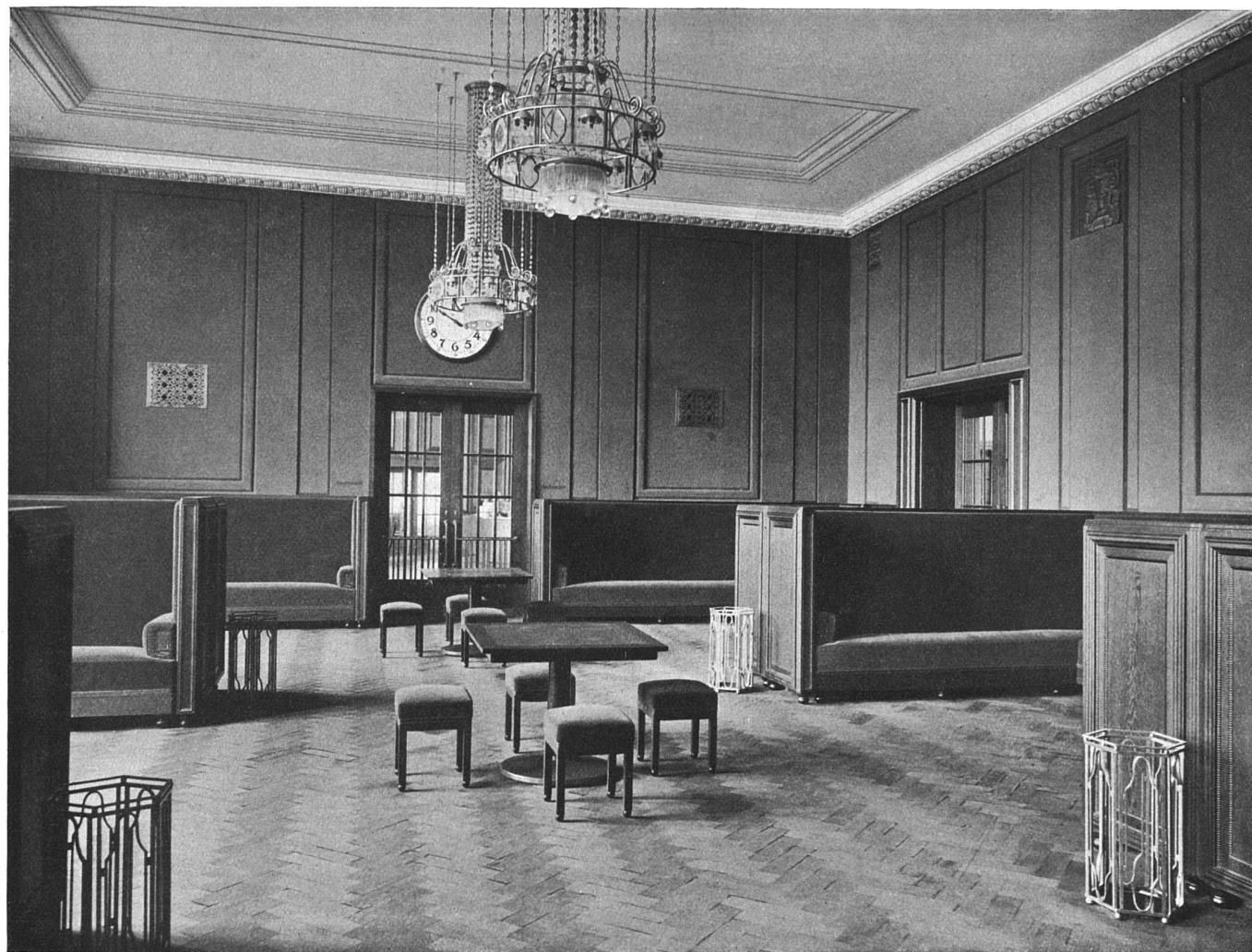




Das Aufnahmegebäude des badischen Bahnhofes zu Basel. — Die Schalterhalle.

Architekt Professor Karl Moser (Curjel & Moser), Karlsruhe.

Tonnengewölbe aus Eisenbeton; Schaltereinbauten aus grau poliertem Vorsatzbeton; Kugelleuchter ausgeführt von Ritter & Uhlemann, Basel.



Das Aufnahmgebäude des badischen Bahnhofes zu Basel. — Der deutsche Wartesaal I. und II. Klasse.

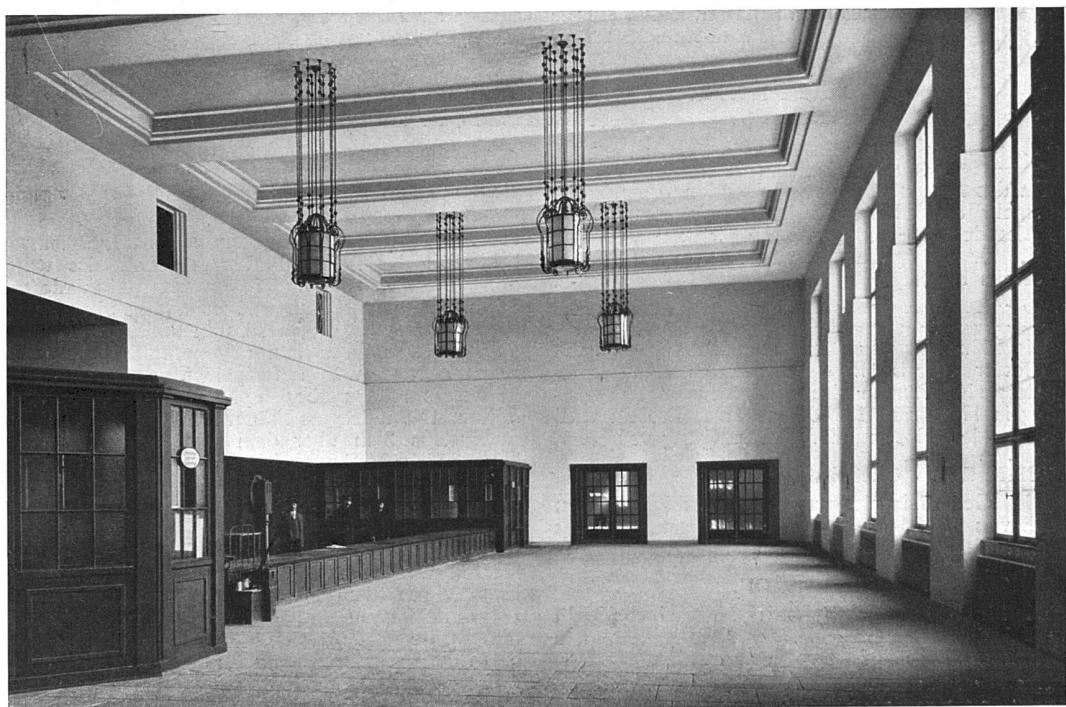
Architekt Professor Karl Moser (Curjel & Moser), Karlsruhe.

Möbel in Eichen von L. J. Peter, Mannheim; Beleuchtungskörper von Mayr, Karlsruhe.





Das Aufnahmgebäude des badischen Bahnhofes zu Basel. — Das Restaurant I. und II. Klasse.  
Architekt Professor Karl Moser (Curjel & Moser), Karlsruhe.  
Täfer und Möbel von Gebr. Himmelheber, Karlsruhe; Beleuchtungskörper von Weiss, Karlsruhe.



Das Aufnahmegebäude des badischen Bahnhofes zu Basel.  
Oben: Der deutsche Wartesaal III. Klasse. — Unten: Der deutsche Zollsaal.  
Beleuchtungskörper von Beierle, Freiburg i. B.



Das Aufnahmegebäude des badischen Bahnhofes zu Basel.  
 Das Restaurant III. Klasse. — Architekt Prof. K. Moser (Curjel & Moser), Karlsruhe.  
 Möbel von L. J. Peter, Karlsruhe; Beleuchtungskörper von Huckschlag, Karlsruhe;  
 Marmorarbeiten des Büffets von Rupp & Möller, Karlsruhe.

## SCHWEIZERISCHE RUNDSCHAU.

### Altendorf (Kt. Schwyz). Armenhaus.

Da das Armenhaus den steigenden Ansprüchen nicht mehr genügt, hat die Kirchgemeindeversammlung von Altendorf eine Erweiterung geplant. Die nötigen Kredite für die Ausbauten wurden dem Gemeinderat bereits bewilligt. -v.

### Altstätten (St. Gallen). Erziehungsheim.

Die Pläne für den Bau einer Erziehungsanstalt im Kloster «Maria Hilf» in Altstätten sind ausgearbeitet; sie gründen sich auf einen Kostenvoranschlag in Höhe von 150000 Fr. Das Projekt wird nunmehr dem Grossrat zur Genehmigung vorgelegt.

### Arlesheim. Schulhaus.

Die Gemeindeversammlung bewilligte einen Kredit von 10000 Fr. für die Innenausstattung des neuen Schulhauses durch Wandgemälde. -b.

### Bischofszell. Kanalisation.

Die Munizipalgemeinde genehmigte einen Kredit von 105000 Fr. zum Ausbau der Kanalisation. Die Arbeiten sollen alsbald begonnen werden. -h.

### Genf. Arbeiterwohnungen.

Der Grosse Stadtrat hat einem Beschluss zugestimmt wonach eine Summe von 1230000 Fr., herrührend vom Legat Galland, zum Bau billiger Arbeiterwohnungen verwendet werden soll. -u.

### Glarus. Baureglement.

Die Gemeindeversammlung Glarus beschäftigte sich in ihrer letzten Sitzung mit dem Antrage des Gemeinderates auf Abänderung des Baureglements bezüglich der *Erker* an den Häusern. Es wurde der Antrag, dass künftig in Strassen mit mindestens 12 m Baulinienabstand und in engern Strassen mit spezieller Bewilligung der Baukommission Erker angebracht werden dürfen, angenommen. In einem Zusatzantrage wurde festgelegt, dass die Erker höchstens 1,20 m über die Mauerfläche vorspringen dürfen. Die untersten Träger des Vorbauers müssen wenigstens 3 m über dem Bürgersteig liegen. — Für bauliche Veränderungen im Gaswerk wurde ein Kredit von 21000 Fr. bewilligt. -h.

### Lausanne. Heilanstalt.

Der belgische Grossindustrielle *Solvay* hat dem Kanton Waadt eine hochherzige Stiftung gemacht. Er war von dem bekannten Arzte Dr. *Bourget* in Lausanne im Vorjahr erfolgreich behandelt worden und wollte jetzt nach dem kürzlich erfolgten Tode des Arztes dessen Andenken ehren. Er tat dieses in der Weise, dass er die Erfüllung eines vom Verstorbenen lange gehegten Wunsches, die Erstellung einer Heilanstalt für Tuberkulose in Verbindung mit dem Kantonsspital in Lausanne ermöglichte. Herr *Solvay* übermittelte zu diesem Zwecke dem Staatsrat einen Scheck im Betrage von 100000 Fr. Als

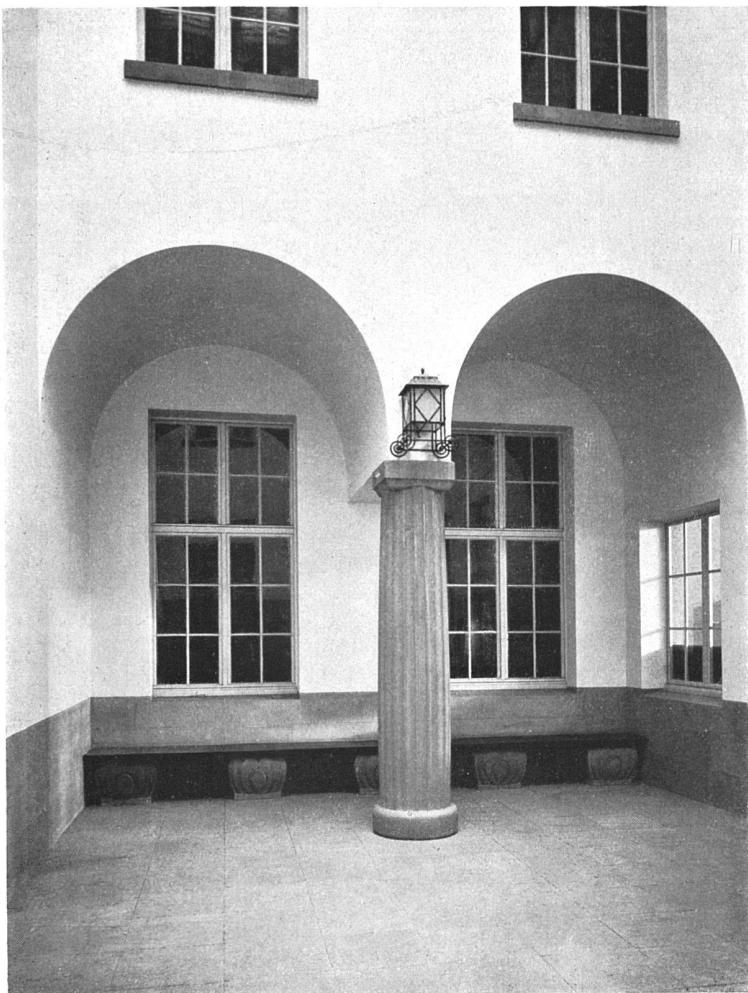


Das rote Fürstenzimmer

Aus dem Aufnahmegeräude des badischen Bahnhofes zu Basel. — Architekt Prof. K. Moser (Curjel & Moser), Karlsruhe.  
Möbel von Gebr. Himmelheber, Karlsruhe; Beleuchtungskörper vom deutschen Metallwarenwerk G. m. b. H., Berlin; Stuckmarmorarbeiten im grünen Zimmer von A. Gutknecht, Basel.



Das grüne Fürstenzimmer



Blick in das Höfchen seitlich der Schalterhalle gegen den deutschen Gepäckraum.  
Vergleiche Grundriss Seite 189 Nr. 43.

Aus dem Aufnahmegeräude des badischen Bahnhofes in Basel. — Architekt Professor Karl Moser (Curjel & Moser), Karlsruhe.



Brunnen im Gartenhof vor dem Fürstenbau. — Entwurf und Modell von Bildhauer  
Oskar Kiefer, Ettlingen, ausgeführt von G. Schumacher, Haltingen.