

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 2/3 (1875)
Heft: 7

Artikel: Bahnhof-Anlagen und -Projecte: nochmals die Basler Bahnhoffrage
Autor: Thommen, A.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-3694>

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: 09.01.2026

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

DIE EISENBAHN / LE CHEMIN DE FER

Schweizerische Wochenschrift

für die Interessen des Eisenbahnwesens.



Journal hebdomadaire suisse

pour les intérêts des chemins de fer.

Bd. II.

ZÜRICH, den 19. Februar 1875.

No. 7.

„Die Eisenbahn“ erscheint jeden Freitag. Correspondenzen und Reclamationen sind an die Redaction, Abonnements und Annonsen an die Expedition zu adressieren.

Abhandlungen und regelmässige Mittheilungen werden angemessen honorirt.

Abonnement. — Schweiz: Fr. 10. — halbjährlich franco durch die ganze Schweiz. Man abonniert bei allen Postämtern u. Buchhandlungen oder direct bei der Expedition.

Ausland: Fr. 12. 50 = 10 Mark halbjährlich. Man abonniert bei allen Postämtern und Buchhandlungen des deutsch-österreichisch. Postvereins, für die übrigen Länder in allen Buchhandlungen oder direct bei Orell Füssli & Co. in Zürich.

Preis der einzelnen Nummer 50 cts.

Annonsen finden durch die „Eisenbahn“ in den fachmässigen Kreisen des In- und Auslandes die weiteste Verbreitung. Preis der viergespaltenen Zeile 25 cts. = 2 sgr. = 20 Pfennige.

„Le Chemin de fer“ paraît tous les vendredis. — On est prié de s'adresser à la Rédaction du journal pour correspondances ou réclamations et au bureau pour abonnements ou annonces.

Les traités et communications régulières seront payées convenablement.

Abonnement. — Suisse: fr. 10. — pour 6 mois franco par toute la Suisse. On s'abonne à tous les bureaux de poste suisses, chez tous les libraires ou chez les éditeurs.

Etranger: fr. 12. 50 pour 6 mois. On s'abonne pour l'Allemagne et l'Autriche chez tous les libraires ou auprès des bureaux de poste, pour les autres pays chez tous les libraires ou chez les éditeurs Orell Füssli & Co. à Zurich.

Prix du numero 50 centimes.

Les annonces dans notre journal trouvent la plus grande publicité parmi les intéressés en matière de chemin de fer. Prix de la petite ligne 25 cent. = 2 silbergros = 20 pfennige.

halb dieser Vereinigungspunkte, welche für die Geleise der Centralbahn nach dem Ergebniss der weiter zu schildernden Studien bei diesem Proiecte noch auf das linke Birsufer, für die Elsass-Lothringer-Bahn in die Nähe der Margarethenstrasse, für die Jurabahn wahrscheinlich in die Nähe von Ruchfeld zu liegen kommen, sind alle Bewegungen der Güterzüge und ihrer Locomotiven vollständig getrennt von jenen der Personenzüge. Der Verschubdienst führt die ersteren auch nicht in die Nähe des Personenbahnhofes, Collisionen sind daher undenkbar.

- b) Demzufolge sind auch selbstverständlich die verwerflichen Kreuzungen zweier verschiedener Bahnen im Niveau vermieden.
- c) Für alle Dienstzweige sind die ausreichendsten Räumlichkeiten und Geleiseentwicklungen geschaffen: namentlich ist auch für den Maschinendienst in reichlicher Weise vorgesorgt.

Nachdem der Personenbahnhof sich an das bestehende Aufnahmsgebäude anschliesst, in einer Weise, welche dessen ganz unveränderte Beibehaltung gestattet, so mussten auch die Geleise des Personenbahnhofes ihr bisheriges Niveau mit der Höhencote 118 Fuss behalten.

Für den an die Gundeldingerstrasse sich anschliessenden Maschinenbahnhof auf dem kleinen Margarethenfeld habe ich zur Ermässigung der Planirungsarbeiten die durchschnittliche Höhencote mit 120 Fuss angenommen, 2 Fuss über dem Personenbahnhof, welche Niveaudifferenz bei der Länge der Geleiseverbindungen zwischen beiden Bahnhöfen ohne den geringsten Nachtheil, gegenüber dem noch höher situierten Güterbahnhof aber von Vortheil ist.

Der Güterbahnhof hat der Höhenlage des Terrains entsprechend die Cote 128 Fuss erhalten. Eine direkte Geleiseverbindung desselben mit dem Personenbahnhof findet nicht statt: die Niveaudifferenz beider von 128 — 118 = 10 Fuss ist daher ganz irrelevant: ja sie ist insofern von Vortheil, als sie die Unterführung der Personengeleise unter den Gütergleisen durch gegenüber dem Wolfproject ausserordentlich erleichtert, und mit Gefällen von 4—5 % erreichen lässt — statt der beim Wolfprojecte unvermeidlichen 9—10 %, welche vom Directorium als Unzökommlichkeit bezeichnet wurden sind. —

Dagegen steht der Güterbahnhof mit dem Maschinenbahnhof in Verbindung und die zwischen beiden angenommene Niveaudifferenz von 8 Fuss wird durch eine 1600 Fuss lange zwischen den Hauptweichen eingelegte Steigung von 5 % ausgeglichen, welche sich wahrscheinlich durch genauere Erhebungen noch ermässigen lassen wird.

Das Directorium der Centralbahn wird unzweifelhaft als einen wesentlichen Nachtheil des vorliegenden Projectes, weil deren sonst nicht mehr allzu viele zu finden sein werden, die Höhenlage desselben bezeichnen.

Es ist wahr, der Gundeldinger Güterbahnhof liegt mit der Cote 128 um 23 Fuss höher als der Wolfbahnhof (105 Fuss).

Für den Zustreifdienst ist das wohl um so gleichgültiger, als die Frachten beim Wolfprojecte nach der Anlage der Zufahrten in viel ungünstigerer Weise erst um circa 18 Fuss unter die Schienen und dann wieder zwischen denselben hinauf transportiert werden müssten.

Aus diesen im Original absichtlich besonders ausführlich gehaltenen Erörterungen ergibt sich, dass die Höhenlage des Gundeldinger Bahnhofes einzig und allein die Güterzüge, die vom badischen Bahnhofe auf der Verbindungsbahn eintreffen, ungünstig beeinflusst, für allen andern Verkehr entweder ohne Nachtheile oder sogar vortheilhaft ist.

Da uns kein detaillierter Plan zur Veröffentlichung zu Gebote stand, müssen wir auf die Erörterung der allgemeinen Niveau- und Richtungsverhältnisse, sowie auf die Beschreibung

Bahnhof-Anlagen und -Projecte.

III.

Nochmals die Basler Bahnhoffrage.

(Früherer Artikel. II. Band, Seite 25.)

Auszug aus der Beschreibung und Kostenberechnung von Hrn. Oberbaurath A. Thommen.

Januar 1875.

Im Anschluss an den im Monat December des abgelaufenen Jahres vorgelegten ersten Theil des Gutachtens über Verlegung der Gesammbahnhofanlage der schweiz. Centralbahn wie über Senkung des Personenbahnhofes, unter Beibehaltung des projectirten Güterbahnhofes auf dem Wolf, hat nun Hr. Oberbaurath Thommen, als dessen zweiten Theil einen im Maassstabe von 1:2000 der natürlichen Grösse ausgearbeiteten Situationsplan für einen Güterbahnhof auf den Gundeldinger-Dreispitzfeldern mit gleichzeitiger Umgestaltung des bestehenden Personenbahnhofes in eine Kopfstation der Regierung von Basel-Stadt vorgelegt, entsprechend der im erwähnten ersten Theile seines Gutachtens generell beschriebenen und durch Planskizze III angegedeuteten Disposition.

Hr. Oberingenieur Thommen sagt hierüber im Allgemeinen:

„Ich darf wohl aussprechen, dass das mit dieser ersten Studie erreichte Resultat meine eigenen Erwartungen übertrifft, und vorausschicken, wie ich es Angesichts dieser Resultate der h. Behörde von Baselstadt nun ganz unumwunden empfehlen muss, mit dem Vollgewichte ihrer Autorität bei den schweiz. Bundesbehörden gegen die projectirte Anlage auf dem Wolffelde aufzutreten, und im Interesse der gesunden Entwicklung Basels ein, dem von mir vorgeschlagenen, ähnlichen Ziel festzuhalten.“

Bei der Bearbeitung des vorliegenden Planes (siehe zur Orientierung unsern schematischen Plan in Nr. 3 der „Eisenbahn“) sind folgende Grundsätze streng durchgeführt:

a) Vollständige Trennung der Personen- von den Gütergleisen. Zwischen denselben bestehen absolut keine Weichenverbindungen, jene ausgenommen, welche die Aus- und Einfahrtgleise für die Güter- und Personenzüge an den äussersten Bahnhofsenden zum currenten Bahndoppel- resp. einfachen Gleise vereinigen. Inner-

der Bahnhofseinrichtungen vorläufig verzichten und gehen auf die Kostenberechnung über, in welcher folgende Bauten inbegriffen sind:

- a) Umlegung der Centralbahn vom Muttenzer Feld bis in den Gundeldinger Güterbahnhof und in den Personenbahnhof;
- b) Umlegung der badischen Verbindungsbahn von der Gellertstrasse bis zum Gundeldinger Bahnhof;
- c) Der neue Gundeldinger Güter- und Rangierbahnhof;
- d) Der neue Margarethen-Maschinenbahnhof;
- e) Der Umbau des Elisabethen-Personen- in einen Kopfbahnhof;
- f) Der Umbau der ganzen Bahnstrecke vom Personenbahnhof bis St. Louis über das Holee;

und es gelangt der Experte zu folgenden Summen:

Grunderwerb	Fr. 4,900,000
Unterbau	" 5,030,000
Oberbau	" 2,500,000
Hochbau	" 3,000,000
Bahnabschluss und Signale	" 300,000

Total Fr. 15,730,000

Von dieser Summe sind, wenn man die wirkliche Inanspruchnahme der S C B finden will, verschiedene Einnahmen in Abzug zu bringen, welche in Folge der Totalverlegung erzielt werden können, sowie die Ersparnisse an solchen Bauten, welche von der Centralbahn im Falle Beibehaltung des alten Personenbahnhofes und der alten Bahnstrecke gegen St. Louis ausgeführt werden müssten (siehe Gutachten Seite 30 im Betrage von Fr. 3,800,000).

Zieht man von den berechneten... Fr. 15,730,000
diese Summe von ... " 3,800,000
ab, so bleibt als wirklich aufzuwendendes Capital
für die totale Umgestaltung... " 11,930,000
während das Directorium für seine Neuanlagen
berechnet... " 10,250,000

wonach eine Ueberschreitung von ... Fr. 1,680,000 resultierte, die mit Berücksichtigung eines zu 120,000 Fr. gewerteten Terrains im Maximum auf Fr. 1,800,000 zu beziffern ist.

Das wäre also der Preis, mit welchem im äussersten Falie zu bezahlen wären: Die Verbesserung der Bahn- und Bahnhofseinrichtung zum Behufe der vom Directorium der Centralbahn und von dessen Experten für kaum durchführbar bezeichneten, von mir nun schon zum zweiten male als sehr wohl durchführbar erwiesenen Beseitigung aller Kreuzungen verschiedener Bahnen im Niveau, sowie die totale Befreiung des Stadtgebietes von einer ihre Entwicklung auf alle Zeiten in schwerer Weise beeinträchtigenden Bahnanlage. Die Reflexionen hieraus kann sich Jedermann selber bilden!

Hr. Thommen schliesst seine Kostenberechnung mit folgenden Worten:

Und nun sei es mir zum Schlusse vergönnt, einen kurzen Rückblick auf die umfangreichen Studien über die schwebenden Bahnangelegenheiten zu werfen.

Von den h. Behörden zur Prüfung jener Projecte berufen, welche das Directorium der Centralbahn für seine Anlagen hatte aufstellen lassen, nahm ich keinen Anstand zuzugestehen, dass dessen Wolfbahnhofproject an sich gut sei, musste jedoch eine Anzahl nothwendiger Änderungen an demselben, die im Interesse der Sicherheit des Publikums, wie der Bequemlichkeit des Handelsstandes mir nothwendig erschienen, hervorheben und gleichzeitig die Beseitigung der Niveaustrassenübergänge als eine im Rechte begründete, an die Centralbahn zu stellende Forderung bezeichnen.

Ich will auf letztern Punkt nicht mehr zu sprechen kommen; das zustimmende Urtheil eines Mannes vom Rufe und von den Kenntnissen des Hrn. Nationalrathes Brunner in Bern ist für mich mehr als genug Satisfaction für die Erwiderung des Directoriums der Centralbahn auf meine Aeusserungen über diesen Gegenstand.

Ich konnte mir jedoch im October anlässlich meines ersten Gutachtens, obschon ich nach der vorgeschrittenen Zeit und nach den mir bekannt gegebenen Intentionen gar nichts anders mehr dachte, als dass der Wolfbahnhof unaufhaltbar und somit nur noch zu sichern sei, was bei dieser Anlage im Interesse des Gemeinwesens erforderlich werde — trotz dieser feststehenden Meinung konnte ich nicht anders, als aussprechen, wie bedauerlich es sei, dass bei der Absicht so grosser Neubauten nicht auch der Gedanke einer totalen Verlegung der gesamten Bahnanlage Platz gegriffen habe.

Dieses Wort findet Widerhall — der Grosse Rath beschliesst die Untersuchung der Verlegung. Das Resultat der in Folge

dessen durch Sie von mir verlangten Arbeiten liegt nun in einem ersten, detaillirtern Project vor Ihnen!

Ich stehe für die Zweckmässigkeit, Durchführbarkeit und gewissenhafte Taxation bei der Grundeinlösung vorausgesetzt, für die annähernde Richtigkeit der berechneten Kosten vor jedem competenten Forum ein.

Wie sehr aber die Ausführung eines derartigen Projectes die Stadt, die schöne freie organisch gegliederte Entwicklung Basels gewinnen würde, darüber Angesichts der vorliegenden Pläne auch nur ein Wort verlieren, hiesse Eulen nach Athen tragen!

Ich habe somit den vollen Beweis für die Richtigkeit meiner im October ausgesprochenen Ansicht erstellt und muss nun das Weitere dem weisen Ermessen der Behörden, dem verständnissvollen Einwirken der Bevölkerung anheimstellen. Dem Directorium der Centralbahn, welches mich ob der in meinem ersten Gutachten abgegebenen Erklärungen der Oberflächlichkeit, des Mangels an Gründlichkeit, an Erfahrung, an Kenntniß öffentlich anklagte, habe ich als Privatmann die mir gehörende scheinende Antwort gegeben. Es muss mir aber auch erlaubt sein, an dieser Stelle, im Hinblick auf das Vertrauen, welches mir mit meiner Berufung erwiesen ist — diese Vorwürfe an ihren Ursprungsort zurückzustellen und zu erklären, wie alle diese Verhältnisse in milderer Weise sich hätten entwickeln können, wenn es dem Directorium noch um etwas Anderes als nur um die Wahrung des nüchternsten Bahninteresses wäre zu thun gewesen.

Ich kann endlich nur noch aussprechen, wie meiner Ansicht nach ein gleich günstiges Resultat mit ebenso mässigen Opfern durch die vielbesprochene Senkung des Personenbahnhofes nicht dürfte erreicht werden.

* * *

Berathungen der zur Erhöhung der Sicherheit im Eisenbahnbetriebe zu ergreifenden Maassnahmen. (Fortsetzung von Nr. 6.)

Die Fragen No. 12 und 13 werden wegen der Wechselbeziehung, in der sie zu einander stehen, zusammen zur Discussion gestellt. Sie lauten:

Frage No. 12.

„Welche Grundsätze werden für die Anordnung der Weichen in den Bahnhöfen eingleisiger Bahnen empfohlen, namentlich in solchen Bahnhöfen, auf denen nicht alle Züge anhalten, resp. in solchen, bei denen die Einfahrt der Güterzüge direct in die Nebengeleise erfolgen soll?“

Frage No. 13.

„Ist ein günstiger Erfolg für die Sicherheit des Betriebes davon zu erwarten, wenn das Principe des Rechtsfahrens auch bei den Bahnhöfen eingleisiger Bahnen consequent durchgeführt und die Anordnung dieser Bahnhöfe dem entsprechend ausgebildet wird?“

Zunächst werden die beiden verschiedenen Arten, nach welchen die beiden Hauptgleise eines Bahnhofs auf eingleisiger Bahn mit einander an dem Bahnhofsende verbunden werden können, näher erläutert. Bei der einen (Skizze Fig. 2) bleibt der einfahrende Zug, indem er den geraden Weichenstrang

Fig. 2.

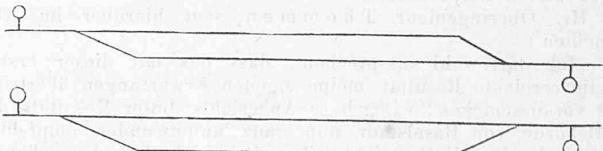


Fig. 3.

verfolgt, stets auf dem zu der Fahrtrichtung rechts liegenden Gleise, muss aber bei der Ausfahrt den gekrümmten Weichenstrang passiren. Bei der anderen Art (Skizze Fig. 3) muss der von der einen Richtung kommende Zug, wenn er in das rechts liegende Gleis einlaufen soll, den krummen Strang der Einfahrtsweiche und bei der Ausfahrt den krummen Strang der Ausfahrtsweiche passiren, während der von der entgegengesetzten Seite kommende Zug in gerader Richtung ein- und ausfährt. Die letztere Art kann nur dann den Vorzug vor der ersten verdienen, wenn von dem Principe des Rechtsfahrens abgewichen und Werth auf die Möglichkeit, den Bahnhof ganz gerade zu durchfahren, gelegt wird, also bei Zwischenbahnhöfen, welche