

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 12/13 (1880)
Heft: 6

Artikel: Das neue Postgebäude in Basel
Autor: Reese, H.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-8514>

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: 22.02.2026

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

ca. 110 m. zu durchbohren. Seit einiger Zeit sind drei gewaltige Pumpen in Thätigkeit, die anfangen dem Wasser Meister zu werden, doch brachte der erst jüngst erfolgte Zusammenbruch einer der Pumpen eine neue Verzögerung.

Der neue Victoria Extension Dock geht seiner Vollendung entgegen. Was noch vor fünf Jahren eine wüste, sumpfige Fläche war, wird binnen Kurzem ein prachtvoller, künstlicher Hafen von ca. 2,4 km. Länge und 150 m. Breite und 10 m. Tiefe sein. Von der Grossartigkeit des Baues geben folgende Zahlen ungefähr eine Uebersicht:

Ausgegraben wurden ca. 3 000 000 cbm. Erde, gebraucht ca. 380 000 cbm. Concrete, 46 000 cbm. Backsteinwerk, 2 850 cbm. Holz und 4 500 t. Eisenwerk.

Die Ausführung des ganzen Baues unternehmen Mrs. Lucas & Aird innerhalb 4 Jahren und es scheint, dass sie diesen Contract ziemlich einhalten werden.

Das Project der Forth-Brücke, eines Baues, beinahe ebenso grossartig als die Tay-Brücke, hat durch den Sturz der letztern nicht gelitten, doch wird gezweifelt, ob dieselbe nach den Plänen von Sir Thomas Bouch (Oberingenieur der Tay-Brücke) ausgeführt werden wird.

Seite wird der Gasconsum durch die lebhafte Einführung der Gaskraftmaschine vermehrt, z. B. liefert die Firma Gebr. Crossley in Manchester zur Zeit wöchentlich ca. 15—20 (sog. Otto's) geräuschlose Maschinen.

Immerhin lassen die gegenwärtigen Zustände darauf schliessen, dass 1880 in den Annalen der Eisen- und damit verbundenen Industrien nicht hinter dem Höhenpunkte von 1873 zurückbleiben wird.

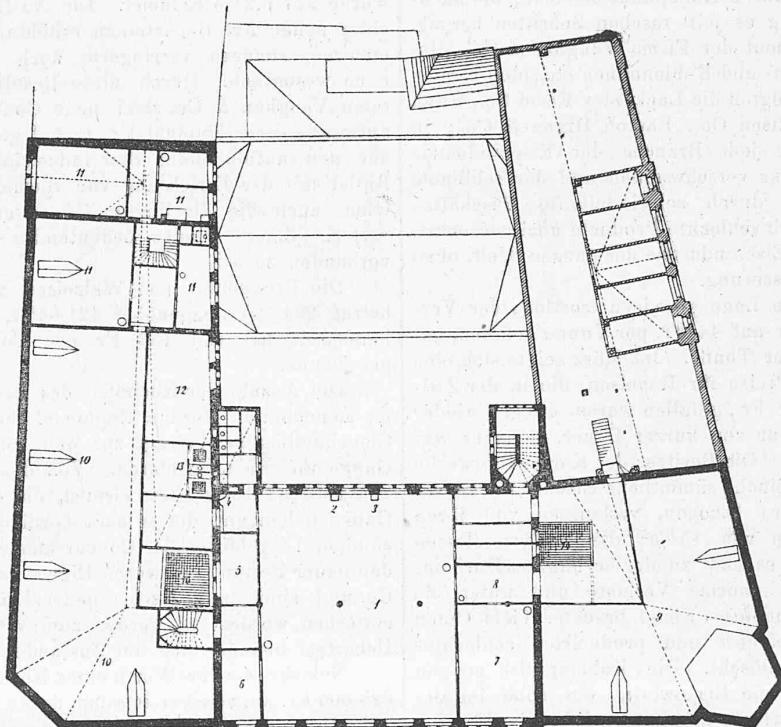
Das neue Postgebäude in Basel.

Mitgetheilt von Hrn. Bauinspector H. Reese in Basel.

(Schluss.)

Was nun die durch die Bauinspection geleitete Ausführung selbst anbelangt, so steht sicher zu erwarten, dass die Kostenvoranschlagsumme von Fr. 880 000 nicht überschritten werden wird, obgleich während der Bauzeit noch einige bedeutende Mehrausgaben veranlasst wurden. So wurde namentlich in Folge einer sehr niedern Uebernahmofferte für die Maurer- und Steinmetzarbeiten beschlossen, alle Fassaden mit Quaderverkleidung

Grundriss des dritten Stockes.



Masstab 1 : 500

Bezüglich Schiffsbau ist zu erwähnen, dass derselbe besonders in den letzten Monaten einen erfreulichen Aufschwung genommen hat, doch scheint vorderhand dieser Industriezweig sich nach dem Norden zu ziehen, da, während die Werften an der Tyne und besonders die an der Clyde vollauf zu thun haben, beinahe sämtliche Werften an der Themse z. Z. noch still stehen. Eine Ausnahme hievon machen nur die Fabrikanten von Vergnügungs- und Torpedobootten.

Noch ist der Fortschritt in der Anwendung des electrischen Lichtes anzuführen, der hauptsächlich in London bemerkenswerth ist. Das Victoria Embankment ist beinahe seiner ganzen Länge nach mit Jablochkoffkerzen beleuchtet; unter öffentlichen Gebäuden ist das British Museum (nach Siemens' System beleuchtet) anzuführen, ferner haben verschiedene der grossen Magazine des West-Endes diese Beleuchtung mit Erfolg eingeführt.

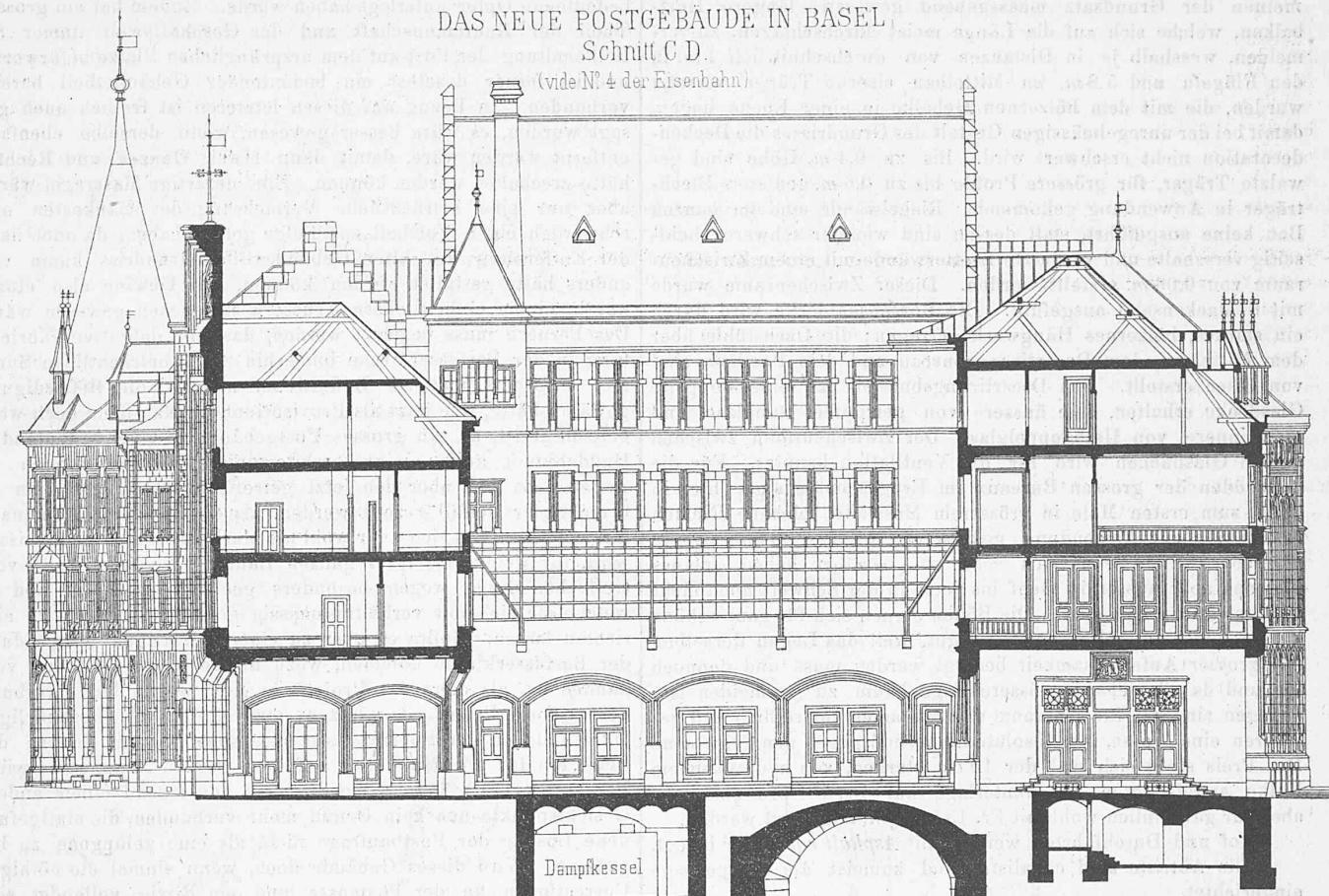
Um dieser Bewegung Stand zu halten, haben auch die Gascompagnien bedeutende Verbesserungen getroffen, auf anderer

und zwar von rothem Saverner (sogenannten Strassburgersteinen), welche in der Farbe mit dem Materiale des alten Baues gut harmoniren, auszuführen, während anfänglich nur das Erdgeschoss des ganzen Gebäudes, sowie der Mittelbau massiv erstellt werden sollte. Das Quadermauerwerk, aus Läufern und Bindern bestehend, ist schichtenweise mit Backsteinen in hydraulischem Mörtel hintermauert worden, um ungleiche Setzungen möglichst zu verhüten. Der ganze Sockel des Gebäudes ist entsprechend dem Sockel des alten Baues in blauen Solothurner Steinen durchgeführt, welche in sehr schöner Qualität geliefert wurden. Die Kreuzgewölbe des öffentlichen Bureau's, sowie ein Theil der Decke der Fahrpostexpedition und des Einbau's der oberen Stockwerke ruht auf gusseisernen Säulen. In der Brief- und Fahrpostexpedition, sowie im Decartirungs-Bureau befindet sich zur Unterstützung der Decken und der oberen Wände je eine Säule von gelbem Solothurner Stein, deren sauber polierte Schäfte aus Monolithen bestehen. Für die meist weitgesprengten Deckenconstructionen ist im Allge-

DAS NEUE POSTGEBAUDE IN BASEL

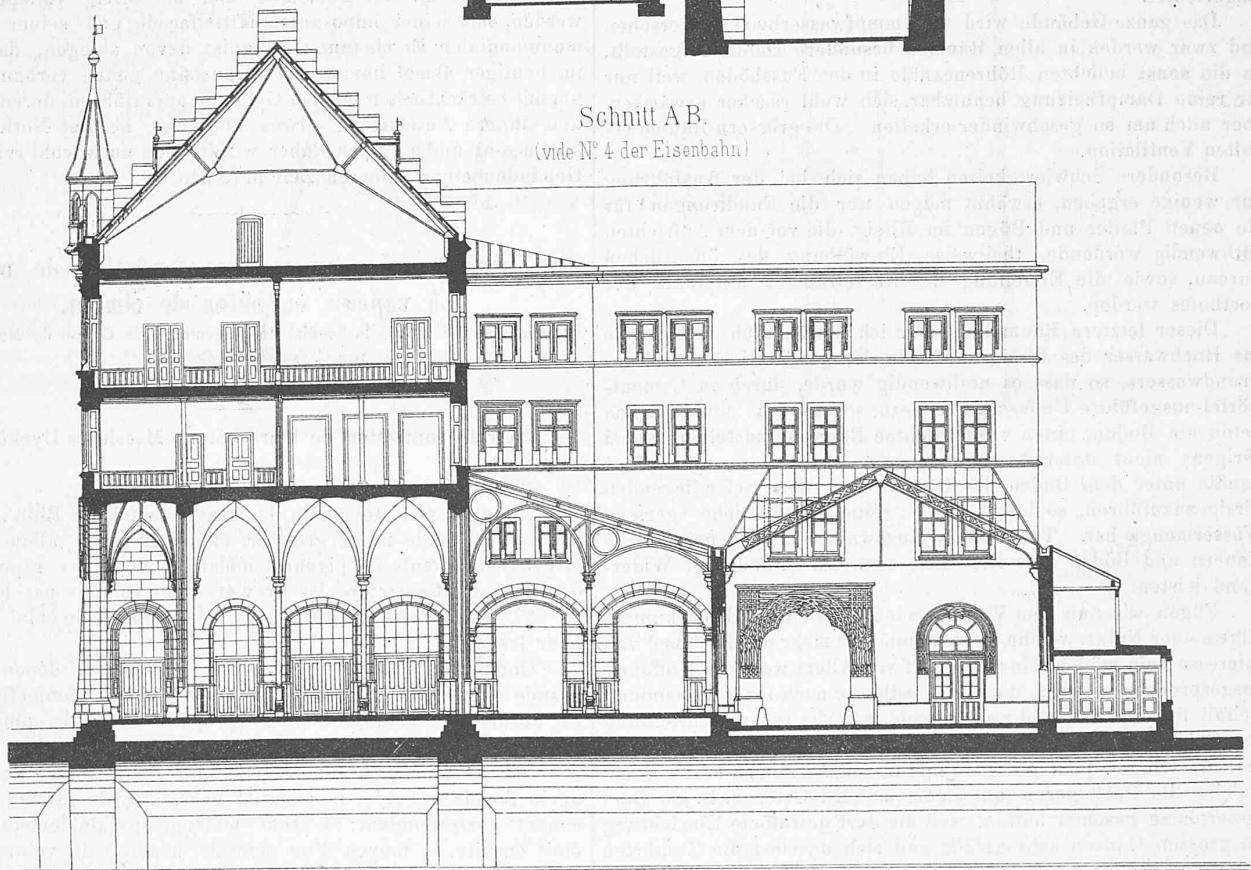
Schnitt C D.

(vide N° 4 der Eisenbahn)



Schnitt A B.

(vide N° 4 der Eisenbahn)



Masstab 1:300

meinen der Grundsatz maassgebend gewesen, längere Holzbalken, welche sich auf die Länge meist durchschlagen, zu vermeiden, weshalb je in Distanzen von durchschnittlich 4 m. in den Flügeln und 5,8 m. im Mittelbau eiserne Träger versetzt wurden, die mit dem hölzernen Gebälke in einer Ebene liegen, damit bei der unregelmässigen Gestalt des Grundrisses die Deckendecoration nicht erschwert wird. Bis zu 0,4 m. Höhe sind gewalzte Träger, für grössere Profile bis zu 0,6 m. genietete Blecträger in Anwendung gekommen. Riegelwände sind im ganzen Bau keine ausgeführt, statt dessen sind weniger schwere, beidseitig verschalte und verputzte Bretterwände mit einem Zwischenraum von 0,06 m. erstellt worden. Dieser Zwischenraum wurde mit Schlackensand ausgefüllt. Die Börsensaaldecke wird durch ein starkes, hölzernes Hängwerk getragen; die Dachstühle über dem Mittelbau, dem Decartirungsbureau und dem Posthofe sind von Eisen erstellt. Das Decartirungsbureau hat eine doppelte Glasdecke erhalten, eine äussere von geripptem Rohglas und eine innere von Halbdoppelglas. Der Zwischenraum zwischen beiden Glasflächen wird für die Ventilation benutzt. Für die Fussböden der grossen Bureaux im Erdgeschosse sind, hier in Basel zum ersten Male in grösserem Maasse, eichene Riemen in Asphalt zur Anwendung gekommen, welche Böden sich in Strassburg und Frankreich sehr gut bewährt haben, meines Wissens aber ausser in Genf bis jetzt in der Schweiz noch nicht viel gelegt worden sind. Die Böden eignen sich für ganz schöne Zimmerböden allerdings weniger gut, weil das Legen derselben mit grosser Aufmerksamkeit besorgt werden muss und dennoch hie und da eine etwas grössere Fuge kaum zu vermeiden ist; dagegen sind sie für Bureaux und Magazine vortrefflich und gewähren eine grosse, fast absolute Sicherheit gegen den Schwamm. Der Preis stellt sich incl. der 10 cm. starken, von hydraulischem Kalke angefertigten Betonunterlage auf Fr. 13 pro qm., darf aber für gewöhnlich wohl mit Fr. 15 pro qm. angesetzt werden.

Hof und Durchfahrten werden mit *Asphalt comprimé* belegt.

Alle Abritte sind canalisirt und zumeist als Trogloscete eingerichtet.

Das ganze Gebäude wird mit Dampfwasserheizung versehen und zwar werden in allen Räumen besondere Oefen aufgestellt, da die sonst beliebten Röhrenanäle in den Fussböden, weil nur für reine Dampfheizung benutzbar, sich wohl rascher erwärmen, aber auch um so geschwinder erkalten. Die grössern Räume erhalten Ventilation.

Besondere Schwierigkeiten haben sich bei der Ausführung nur wenige ergeben, erwähnt mögen nur die Fundirungen für die neuen Pfeiler und Bögen im Birsig, die vor dem Aufrichten nothwendig werdende, theilweise Einwölbung des öffentlichen Bureau, sowie die Erstellung des Kesselraumes unterhalb des Posthofes werden.

Dieser letztere Raum liegt nämlich beträchtlich tiefer, wie das Hochwasser des Birsigs und wie der gewöhnliche Stand des Grundwassers, so dass es nothwendig wurde, durch in Cementmörtel ausgeführte Umfassungsmauern, sowie durch einen starken Beton am Boden, einen wasserdichten Raum herzustellen, wobei übrigens nicht unterlassen wurde, durch Anlage besonderer Canäle unter dem Boden das Grundwasser dem tiefer liegenden Birsig zuzuführen, so lange dieser seine gewöhnliche, geringe Wassermenge hat. Tritt indess Hochwasser ein, so müssen die Mauern und Böden eine Zeit lang dem Wasserandrang Widerstand leisten.

Fügen wir nun dem Vorstehenden noch einige Bemerkungen allgemeiner Natur, welche freilich zunächst mehr nur für Basel von Interesse sein mögen, hinzu, so darf vor Allem wohl die Hoffnung ausgesprochen werden, dass die Postbaute nach ihrer Vollendung Beifall finden wird, und zwar sowohl, was die innere Einrichtung des Gebäudes, als auch was die äussere Ausstattung desselben betrifft. Mögen jetzt auch hie und da noch Stimmen laut werden, welche die Post gerne an einem andern Orte, z. B. am Barfüsserplatz gesehen hätten, weil die dort getroffene Einrichtung im grossen Ganzen sehr gefällt und sich daselbst die Zufahrten günstiger gestalten, als an der jetzigen Lage, so darf doch nicht vergessen werden, dass, wie die Dinge nun einmal lagen, der für die neuen Gebäude verwendete Bauplatz sich finanziell in keiner Weise günstiger verwenden liess, als es jetzt geschehen ist und jede andere Verwerthung des Bauplatzes dem Staate

bedeutende Opfer auferlegt haben würde. Zudem hat ein grosser Theil der Kaufmannschaft und der Geschäftswelt immer die Beibehaltung der Post auf dem ursprünglichen Platze befürwortet und ist ferner daselbst ein bedeutender Gebäudetheil bereits vorhanden. In Bezug auf diesen letzteren ist freilich auch gesagt worden, es wäre besser gewesen, wenn derselbe ebenfalls entfernt worden wäre, damit dann etwas Ganzes und Rechtes hätte geschaffen werden können. Eine derartige Massregel würde aber nur eine beträchtliche Vermehrung der Baukosten und schwerlich einen Vortheil zur Folge gehabt haben, da auch nach der Entfernung des alten Gebäudes der Grundriss kaum viel anders hätte gestaltet werden können, der Gewinn also einzig nur in einem einheitlicher Aeußern zu suchen gewesen wäre. Des Fernern muss bemerkt werden, dass die definitive Einrichtung in der Barfüsserkirche immerhin noch beträchtliche Summen erfordert und als Definitivum niemals die Befriedigung gewährt hätte, wie jetzt als Provisorium, da man denn doch wohl berechtigt ist, an ein grosses Postgebäude in einer bedeutenden Handelsstadt auch einige architectonische Anforderungen zu stellen. Es darf aber den jetzt getroffenen Massregeln um so berechtigter Beifall gezollt werden, als die Barfüsserkirche nach ihrem Freiwerden sich sehr wohl als Markthalle verwenden lassen wird, für welche sie ihrer ganzen Bauart nach und ihrer vortrefflichen Lage wegen besonders geeignet erscheint und in welche sie sich mit verhältnissmässig geringen Kosten wird einrichten lassen. Sollte es aber zu einer derartigen Verwendung der Barfüsserkirche kommen, wozu um so mehr Hoffnung vorhanden ist, als dann das Project zu einer wegen der Erwerbung des erforderlichen Bauplatzes ausserordentlich kostspieligen Markthalle an der Sporregasse oder sonst wo im Innern der Stadt, ein für alle Mal fallen gelassen werden kann, so ist wirklich sowohl vom finanziellen als auch von irgend einem andern Gesichtspunkte aus kein Grund mehr vorhanden, die stattgeseckte Lösung der Postbaufrage nicht als eine gelungene zu begrüssen. Wird dieses Gebäude doch, wenn einmal die nötigen Correctionen an der Postgasse und am Birsig vollendet sein werden, mit seiner imposanten Mittelfaçade und seiner ganzen monumentalen Erscheinung Zeugniss davon ablegen, dass auch im heutigen Basel immer noch Kunstsinn genug vorhanden ist, um mit beträchtlichen Mitteln Gebäude aufzuführen, deren äussere und innere Ausstattung etwas über das absolut Nothwendige hinausgeht und die sich daher würdig den noch wohl erhaltenen Gebäuden einer früheren Zeit anreihen.

Quelques mots à propos d'une fondation de machine à vapeur, en béton de ciment.

Communication faite à la Société des Ingénieurs du Cercle de Mannheim,
par C. Isambert, Ingénieur.

(Suite.)

Pour la confection de leurs bétons Messieurs Dyckerhoff se servirent :

1^o de leur ciment Portland à prise lente ;

2^o de gravier, tel qu'on le drague dans le Rhin ; celui-ci contient du sable fin et grossier, et des graviers allant jusqu'à la grosseur d'œufs de pigeons, mélangés dans un rapport tel, que les interstices entre les graviers sont remplis par le sable ;

3^o de cassis de calcaire dur, de la grosseur de celui employé pour les routes.

Comme la solidité et la durée du béton, dépendent en grande partie de la manière dont celui-ci est confectionné, il est absolument nécessaire de le préparer avec le plus grand soin.

Sur un plancher établi à proximité de la fosse, on étalait, après l'avoir mesurée, la quantité nécessaire de gravier, puis le ciment correspondant; le tout mélangé préalablement à sec, était ensuite, au moyen d'un arrosoir, aspergé du volume d'eau déterminé, mesuré d'avance exactement, puis de nouveau remué soigneusement.

Le béton composé exclusivement de gravier et de ciment, peut, après cette opération, être appliqué tel quel. S'il doit, au contraire, recevoir encore une addition de cassis de pierre,