Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 63/64 (1914)
Heft: 19

Artikel: Der neue Badische Bahnhof in Basel: Architekten Curjel & Moser, Karlsruhe
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-31551

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: 02.10.2025

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

Der neue Badische Bahnhof in Basel.

Architekten *Curjel & Moser*, Karlsruhe.

(Mit Tafeln 29 bis 32.)

Wir beginnen mit den beigelegten Tafelbildern diese seit längerer Zeit vorbereitete Darstellung, die im Einvernehmen mit der Grossh. Generaldirektion umfassender geplant war, als sie nun umständehalber möglich ist. Im nächsten Heft sollen mit Bildern aus dem Innern die Grundrisse des Aufnahmegebäudes gezeigt und einige technische Angaben gemacht werden.

Wir stützen uns zur Hauptsache auf eine umfassende, reich illustrierte Veröffentlichung „Der Badische Bahnhof in Basel", die bald nach der Inbetriebsetzung vor Jahresfrist im Verlage Frobenius A.-G. in Basel erschienen ist und auf die wir in empfehlendem Sinne ausdrücklich hinweisen möchten.

Das in gelblichem Keupersandstein aufgeführte Aufnahmsgebäude zum Hochbahnhof bildet die Nordwestfront einer zum Bahnhofsplatz verbreiterten Strasse. Ueber die Aussenarchitektur äussert sich Architekt Hans Bernoulli im oben genannten Werke u. a. wie folgt:

„Der Eindruck der Aussenarchitektur ist bestimmt durch die eigenartige Verteilung der Massen. Der langgestreckte Korpus des Baues mit seinen ungleichen Geschoss- und Fensterteilungen ist durch ein strikte durchgeführtes, auf einer Höhe durchlaufendes Gesims gemeistert und zu einem homogenen Baukörper zusammengezwungen. Drei ganz ungleich gebildete Massen legen sich nun vor diesen langgestreckten Bau. Ein Uhrturm, der den Zugang zum Riehener Bahnhof bezeichnet, ein mächtiger Giebelbau mit stark ausladendem Vordach markiert sinnfällig den Haupteingang, ein zierlich durchgebildeter Bau von bewegter Umrisslinie deutet die Restaurationsräumlichkeiten an. Die auseinanderstrebenden Teile werden nochmals gebunden durch eine dem ganzen Gebäude vorgelagerte offene Halle (Pergola).

schlupf gewährt. Ebenso unbekümmert, fast sorglos, mündet der Hauptausgang unbemerkt zwischen Mittelbau und Turm in die lichte Vorhalle. Ausserordentlich liebenswürdig, durch besondern Schmuck das höhere Prinzip kennzeichnend, gibt sich der Zugang zum Fürstenbau. Ein Portal, das an alte Schlosseingänge erinnert, ein Brunnenhof dahinter, als bescheidener und zierlich durchgeführter Zwischenbau das Empfangsgebäude des Fürsten. Noch fehlt der linksseitige Abschluss des Brunnenhofes, eine dichte Kastanienpflanzung, die notwendige Ergänzung des Idylls.

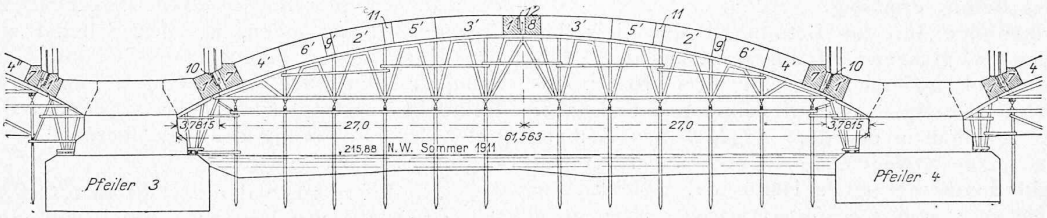
Die Beschränkung des ornamentalen Schmuckes auf einige wenige Teile sichert diesen eine kostbare und besondere Erscheinung. So hat vor allem das Fenster über dem Haupteingang den vornehmsten dekorativen Schmuck erhalten: Vier prachtvolle modellierte Menschengestalten, Werke von O. Kiefer, Ettlingen. Die Einzelformen des Baues sind wie alle architektonischen Sprachen der Gunst und Ungunst der Zeitläufe preisgegeben. Heute bedeuten sie uns eine Entwicklung von der Formlosigkeit des letzten Jahrzents zu bestimmteren, bewusstern Gebilden." (Schluss folgt.)

Vom Bau der viergeleisigen Eisenbahnbrücke über den Neckar und des Rosensteintunnels bei Cannstatt.

Von *W. Siegerist*, Oberingenieur
der Firma Dyckerhoff & Widmann A.-G., Zweigniederlassung Dresden.

(Fortsetzung von Seite 199)

Bei der *Einteilung der Gewölbe für die Ausführung der einzelnen Lamellen* suchte man nach Möglichkeit durch die einzelnen Lamellen jeweils ein ganzes Kranzholz des Lehrgerüstes zu belasten, um die grössten und unvermeidlichen Verbiegungen des Lehrgerüstes möglichst frühzeitig herbeizuführen. Weiter trachtete man, grössere zusammenhängende Gewölbestücke möglichst spät zu erhalten, d. h. erst nachdem ein möglichst grosser Teil des Gewölbebetons



		Gerüstjoch Nr.:	6	5	4	3	2	1	1	2	3	4	5	6	Nr. der Gerüstjoche
Senkungen der Leibungslinie (vgl. Anmerkg.)	*a:*		4	19		28		28		25			15	4	Millimeter
	b:		2	7		7		7		8			7	5	
	c:		3	1		12		24		10			1	2	
Anzahl Achtel-Umdrehungen der Lehrgerüstspindeln auf		Signal 1						1	1						1. Signal
		„ 2					1	1	1	1					2. „
		„ 3				1	1	2	2	1	1				3. „
		„ 4			1	1	2	2	2	2	1	1			4. „
		„ 5		1	1	2	2	3	3	2	2	1	1		5. „
		„ 6	1	1	2	2	3	3	3	3	2	2	1	1	6. „
		„ 7	1	2	2	3	3	4	4	3	3	2	2	1	7. „
		„ 8	2	2	3	3	4	4	4	4	3	3	2	2	8. „
		„ 9	2	3	3	4	4	5	5	4	4	3	3	2	9. „
		„ 10	3	3	4	4	5	5	5	5	4	4	3	3	10. „
		„ 11	3	4	4	5	5	6	6	5	5	4	4	3	11. „
		„ 12	4	4	5	5	6	6	6	6	5	5	4	4	12. „

Anzahl Achtel-Umdrehungen der Lehrgerüstspindeln auf

Anmerkung: Die Senkungen der Leibungslinie betreffen die südliche Gewölbehälfte über der Flussöffnung und erfolgten *a:* während des Betonierens; *b:* vom Gewölbeschluss bis zum Ausrüsten und *c:* beim Ausrüsten des Gewölbes.

Abb. 29. Lamellen-Einteilung zur Betonierung der grossen Gewölbe (Cliché der «D. B. Z.») und Tabellen der Senkungen und der Spindeldrehungen beim Ablassen des Lehrgerüstes.

In ausserordentlich glücklicher Weise ist die verhältnismässig hohe Lage des Gebäudes ausgenützt, zur Anlage einer freien in den Platz hinausgebauten Rampe, die in Verbindung mit den Stufen des Mittelbaues dem Bau etwas Gemessenes, fast Monumentales gibt.

In grosser Harmlosigkeit schmiegt sich an den Restaurationsbau ein niedriges Gehäuse, das einigen Zollräumlichkeiten Unter-

schon aufgebracht war und die zu erwartenden Gerüstsenkungen und Verbiegungen in der Hauptsache unter diesen Lasten bereits eingetreten waren.

Bei allen kleinen Oeffnungen wurde mit dem Betonieren an den Kämpfern begonnen und sodann eine Lamelle über dem Scheitel eingebracht. Der Schluss

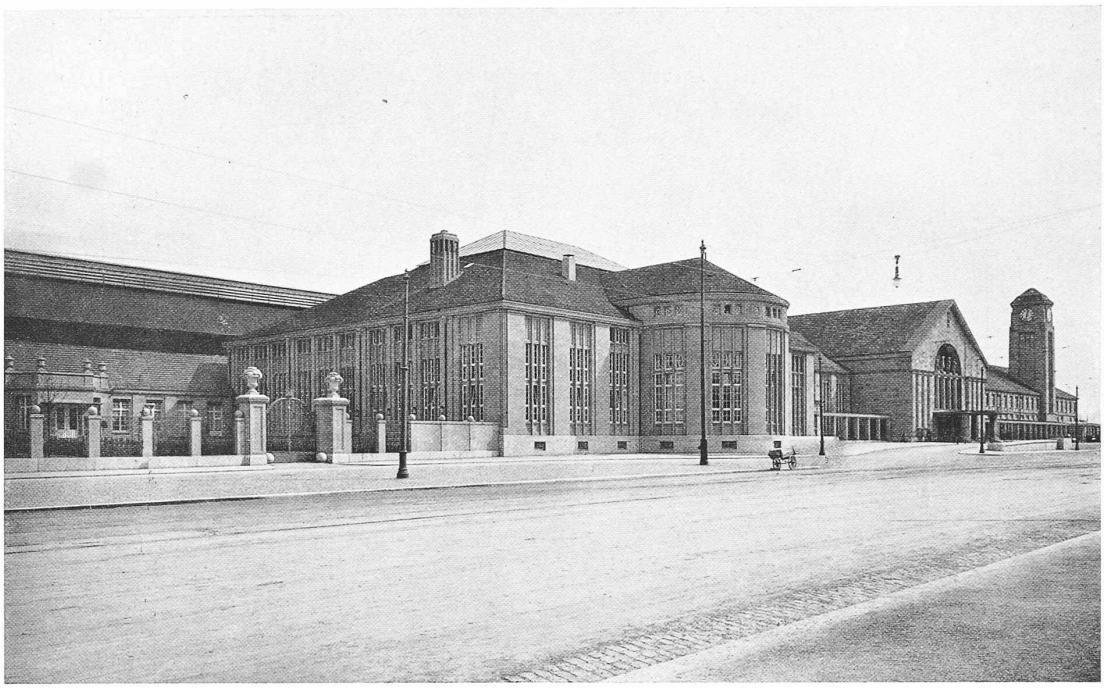
VOM BADISCHEN BAHNHOF IN BASEL

ARCH. CURJEL & MOSER, KARLSRUHE

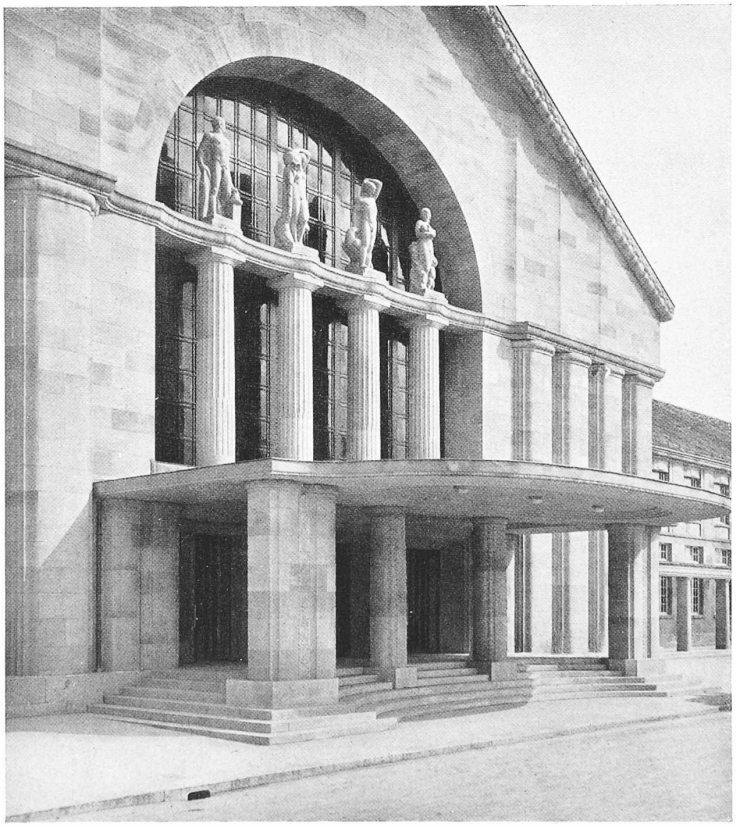
UHRTURM AM ÖSTLICHEN EINGANG

Aufnahmen von Ph. & E. Link, Zürich

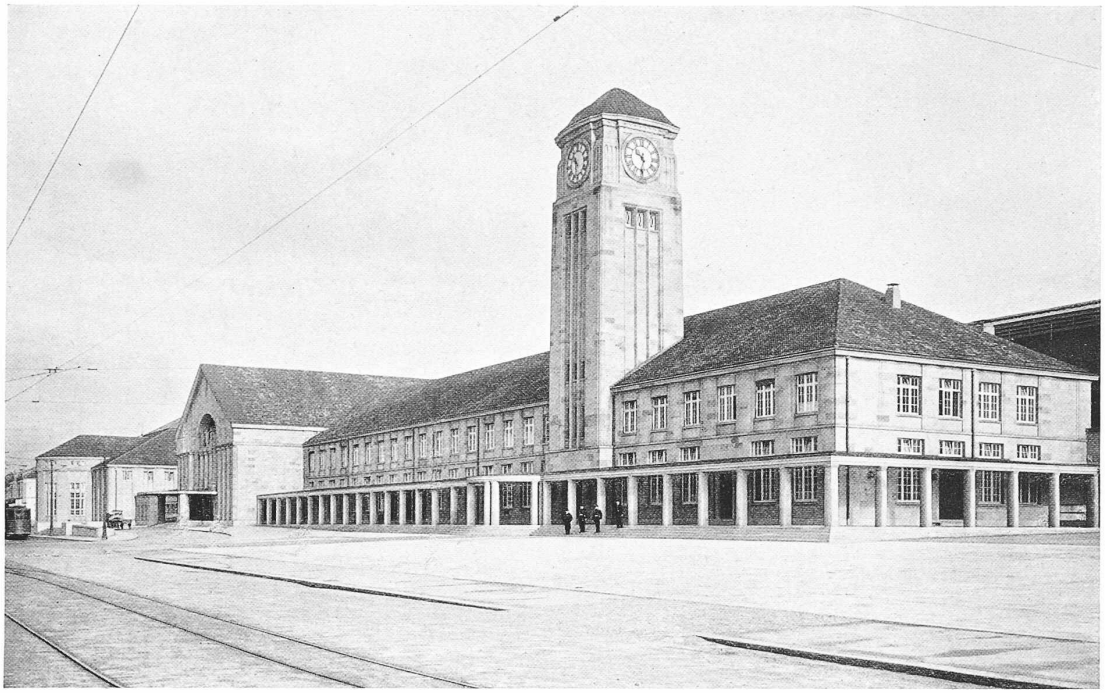
Aetzungen von A. Sulzer & Cie. Zürich



GESAMTBILD VON DER BADISCHEN SEITE AUS



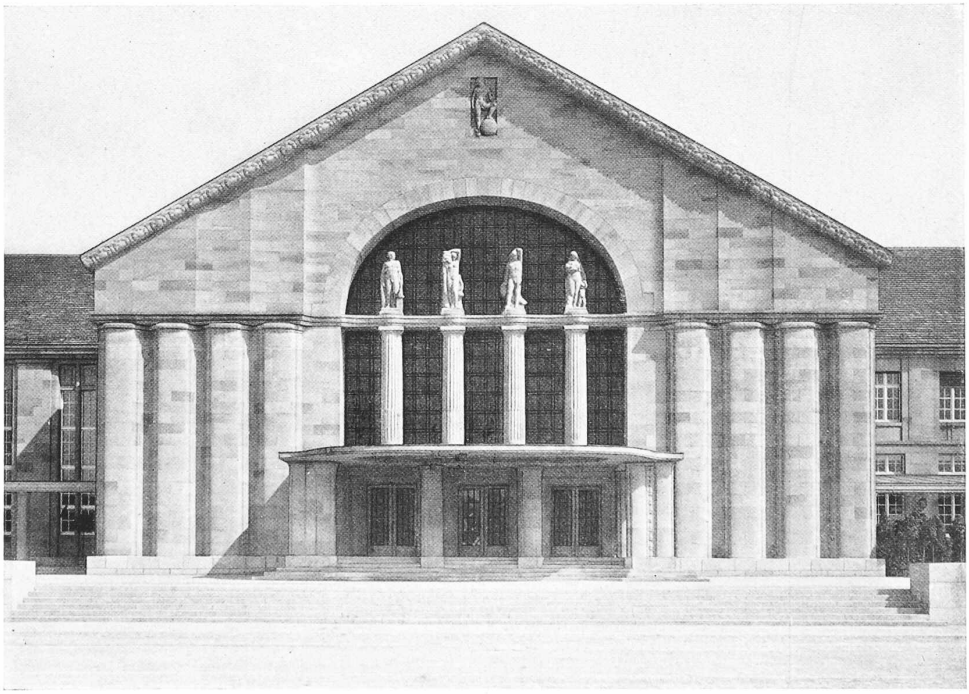
DETAIL VOM HAUPTEINGANG



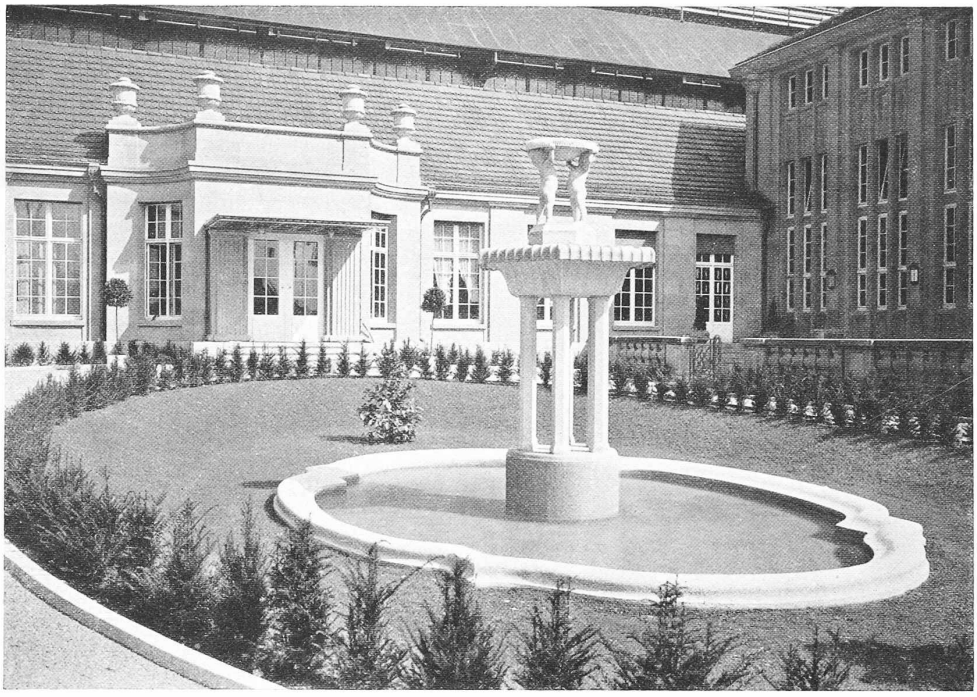
GESAMTBILD VON DER SCHWEIZER SEITE AUS

DER BADISCHE BAHNHOF IN BASEL

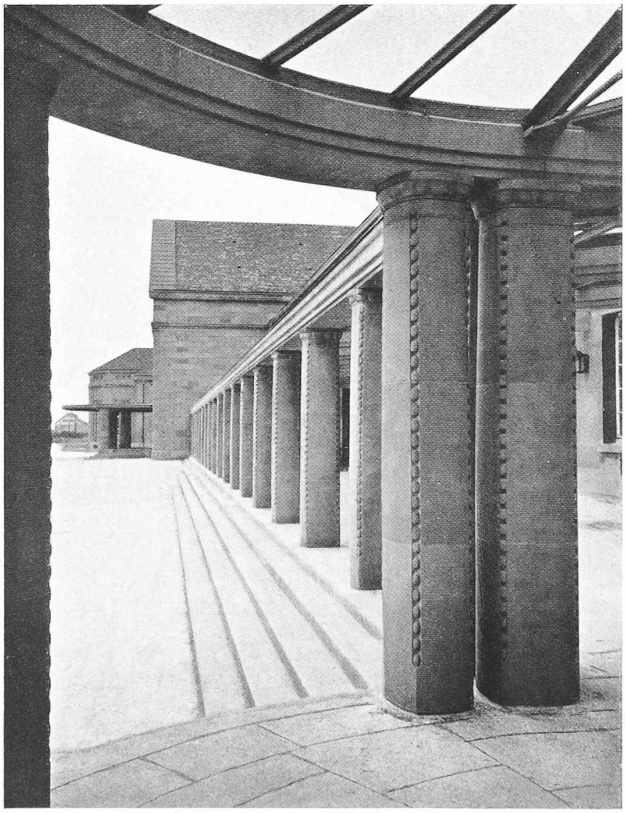
ARCH. CURJEL & MOSER, KARLSRUHE



MITTELBAU MIT HAUPTEINGANG



GARTENHOF VOR DEM FÜRSTENBAU IM BADISCHEN BAHNHOF, BASEL



BLICK VOM OSTEINGANG GEGEN DEN HAUPTEINGANG

Aufnahmen von Ph. & E. Link, Zürich

Kunstdruck von Jean Frey, Zürich