

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 68 (1950)  
**Heft:** 22

**Artikel:** Das alte und das neue Hauptbahnhofgebäude in Freiburg i.Br.  
**Autor:** Kuntzemüller, A.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-58024>

#### **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:** 20.02.2026

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

## Das alte und das neue Hauptbahnhofgebäude in Freiburg i. Br.

DK 735.31(43)

Am 1. August 1845 wurde der nach den Plänen Friedrich Eisenlohrs erbaute Hauptbahnhof Freiburg in Anwesenheit Grossherzog Leopolds feierlich eingeweiht; sein Uhrtürmchen blieb wie in Karlsruhe, Basel und Konstanz jahrzehntelang ein Wahrzeichen der Stadt. 1855 kam die Linie nach Basel hinzu, 1871 jene nach Breisach, 1875 nach Waldkirch und 1887 schliesslich die Höllentalbahn. In den Jahren 1929 und 1938 wurden die Perron- und Gleisanlagen erweitert, während das Aufnahmegebäude das ganze Säkulum hindurch blieb, wie es war. Dann kam der totale Krieg. Am 27. November 1944 fuhr ein Volltreffer ins Aufnahmegebäude hinein, doch das Uhrtürmchen stand inmitten der Ruinen, bis ein zweiter Volltreffer am 8. Februar 1945 auch ihm den Garaus machte. 99 1/2 Jahre hatte es in guten und schlechten Zeiten den Freiburgern die Stunden angezeigt.

Der Zusammenbruch war ebenso total, wie es der Krieg gewesen war, aber schon im Sommer 1945 begannen die Aufräumungsarbeiten. Auf den Tag genau 100 Jahre nach seiner Eröffnung, am 1. August 1945, ließen die ersten Züge im Hauptbahnhof wieder ein und aus. Baracken und Behelfsbauten nahmen die Billetschalter und den Fahrdienst auf, während die Bahnhofruine als Haufen von Steinen, Schutt und Eisen noch volle zwei Jahre zwischendrin stehen blieb. Erst im Herbst 1947 ging man endlich an die Aufräumung des gewaltigen Trümmerhaufens; aber mit der damals verfügbaren Arbeiterkolonne von 20 bis 30 Mann war nicht viel anzufangen. Mit der Währungsreform vom 20. Juni 1948 kam endlich Zug in die Sache, und mit einem mal standen Personal wie Material genügend zur Verfügung.

Das nach mühevoller Arbeit nunmehr fertiggestellte und am 9. November 1949 in Anwesenheit des Badischen Staatspräsidenten sowie der deutschen zivilen und französischen Militärbehörden eingeweihte neue Aufnahmegebäude ist zwar ein «Provisorium», aber ein auf Jahrzehnte hinaus berechnetes Provisorium, das noch aufgestockt und ausgebaut werden kann, ein ausgesprochener Zweckbau ohne alle unnötigen Zutaten. Sein Architekt ist Oberreichsbahnrat Walter Lay von der Direktion Karlsruhe.

Die Raumausnutzung im Innern ist dermassen geschickt und geradezu verblüffend, dass der Bau, wie einer der Festteilnehmer mit Recht meinte, von innen grösser aussieht als von aussen. Schon die Schaltervorhalle ist grösser als die frühere Haupthalle, während die

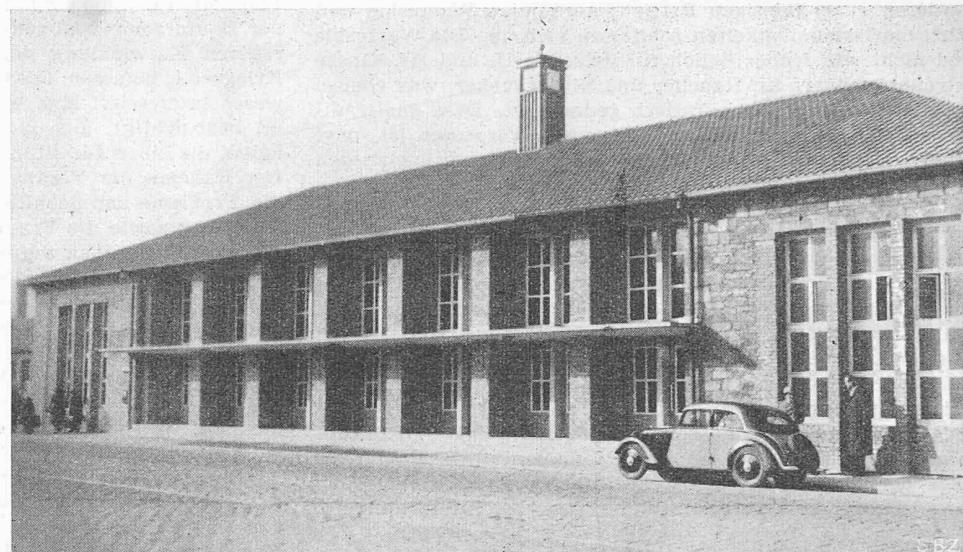


Bild 1. Das neue Aufnahmegebäude des Hauptbahnhofs in Freiburg i. Br.

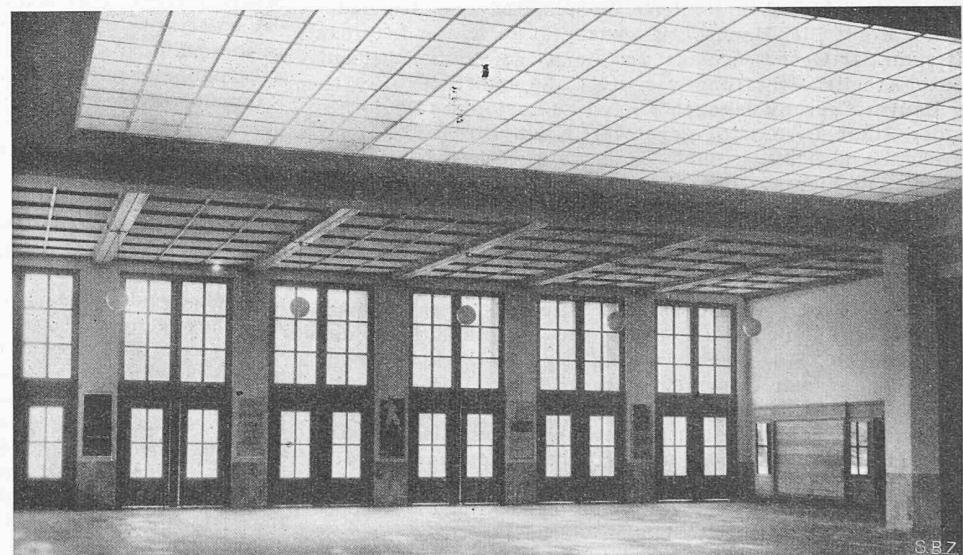


Bild 2. Empfangshalle

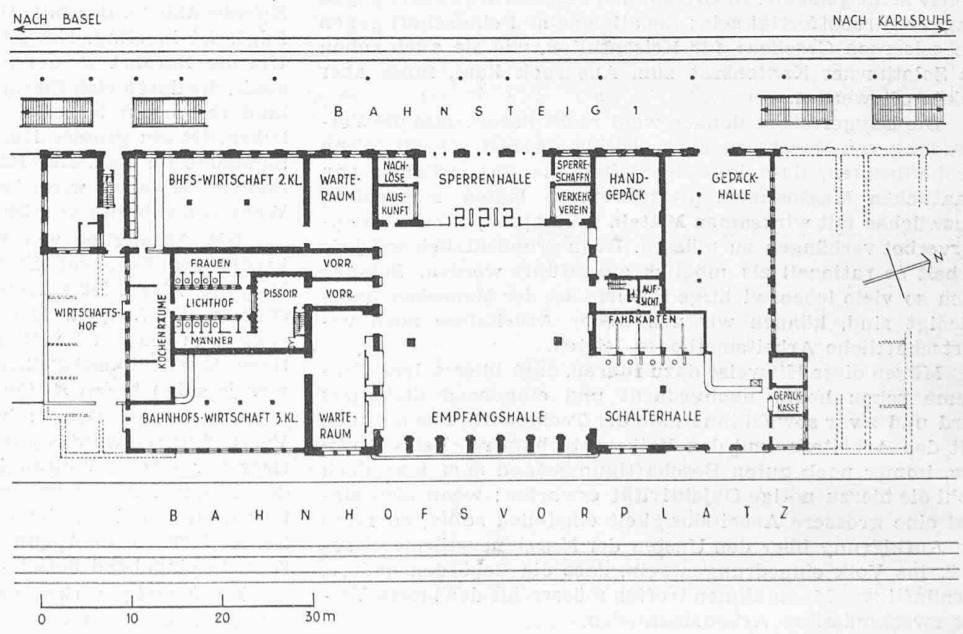


Bild 3. Grundriss 1:800

grosse Empfangshalle mit über 520 m<sup>2</sup> Fläche allen in absehbarer Zeit aufkommenden Verkehrsbedürfnissen genügen dürfte. Fünf Billetschalter und sechs Sperredurchgänge garantieren einen flüssigen Betrieb; geräumige Wartesäle und Wirtschaftsräumlichkeiten schliessen sich an. Die Wartesäle sind nicht wie früher üblich für Reisende II. und III. Klasse getrennt, sondern für Raucher und Nichtraucher, was ebenso praktisch wie gut demokratisch gedacht ist. Dass das traditionelle Uhrtürmchen über allem nicht vergessen ist, darf lobend anerkannt werden, zumal es die Erinnerung an den Bau von 1845 wachhält.

Das neue Freiburger Empfangsgebäude kann als Musterbeispiel dafür dienen, dass auch in Notzeiten ein zweckmässiges und gleichzeitig nicht unschönes Bauen sehr wohl möglich ist. Das Erstaunlichste daran ist der rd. 300 000 DM betragende Kostenaufwand für den ganzen Bau. Wenn man bedenkt, dass heute alles dreimal soviel kostet wie früher, dann muss diese geringe Summe geradezu überraschen. Während andere deutsche Grossstädte wie Mannheim, Mainz usw. weiterhin mit Behelfsbauten primitivster Art oder gar Bretterbuden vorliebnehmen müssen, kann Freiburg i. Br. sich heute rühmen, zwar keinen pompösen Monumentalbau, wohl aber eines der modernsten und praktischsten Empfangsgebäude ganz Deutschlands zu besitzen.

A. Kuntzemüller

## Zum Baggerverbot

DK 331.61

Auf Anregung einer Gewerkschaftsversammlung wurde beim Aushub für subventionierte Wohnbauten vom Gemeinderat der Stadt Biel Handarbeit verlangt. Die Kostendifferenz hat man der Genossenschaft zwar aus dem Stadtsäckel auf Konto Arbeitsbeschaffung vergütet; die indirekten Kosten der Bauverzögerung dagegen gingen zu Lasten des Bauherrn. In der Stadt Bern wird gegenwärtig ein Strassenbau mit Durchstich absichtlich ohne Bagger ausgeführt. Die Mehrkosten sind hier nur den Eingeweihten bekannt; man hat sie durch einen höheren Kredit beglichen. Derartige Anordnungen mahnen zum Aufsehen.

Arbeitsbeschaffung ist besser als Stempeln, das sei zugegeben; aber wir müssen dann wohl den Gedanken konsequent zu Ende denken: Warum soll nur der Bagger stillgesetzt werden, warum nicht auch der Kran, der Bauaufzug, das Lastautomobil? Warum entlässt man in der Maschinen-Industrie Arbeiter, von denen ein grosser Teil im Baugewerbe als Hilfsarbeiter Beschäftigung und Lebensunterhalt suchen muss, statt zuerst die Automatendrehbänke, die Verpackungsmaschinen, Transport- und Uebermittlungseinrichtungen stillzulegen? (Die Reaktion der Oeffentlichkeit wäre sehr lehrreich, wenn ein Industrieller für eine solche Aktion die Kostendifferenz als Subvention verlangen würde!)

Das kann offenbar nicht der Sinn einer vernünftigen Wirtschaftsplanung sein; so ist die Devise «Arbeit um jeden Preis» nicht gemeint! In Grenzfällen mag der Entscheid gegen Bagger gerechtfertigt sein; die allgemeine Feindschaft gegen die «eisernen Gesellen» für Krisenzeiten, wie sie auch schon im Solothurner Kantonsrat zum Ausdruck kam, muss aber bekämpft werden.

Die Baggerfeinde denken wohl nicht daran, dass die Verwendung von Maschinen auch vielfältig Arbeit schafft. Wenn sie befürchten, dass in Krisenzeiten die Baggerfirmen von staatlichen Massnahmen profitieren, so lassen sich solche Auswüchse mit wirksamen Mitteln bekämpfen, ohne ein Baggerverbot verhängen zu müssen. Denn grundsätzlich soll jede Arbeit so rationell als möglich ausgeführt werden. Solange noch so viele lebenswichtige Bedürfnisse der Menschen unbefriedigt sind, können wir uns weder Arbeitslose noch unwirtschaftliche Arbeitsmethoden leisten.

Mögen diese Hinweise dazu führen, dass über solche Probleme schon heute nachgedacht und eingehend diskutiert wird und zwar sowohl innerhalb der Technikerkreise als auch mit den Arbeitern und den Volkswirtschaftern. Beim heutigen, immer noch guten Beschäftigungsstand darf man doch wohl die hierzu nötige Objektivität erwarten; wenn sich einmal eine grössere Arbeitslosigkeit einstellen sollte, so muss die Aufklärung über den Unsinn der Maschinenstürmerei so weit ins Volk eingedrungen sein, dass die Behörden andere, vernünftigere Massnahmen treffen müssen als das blosse Verbot zweckmässiger Arbeitsmethoden.

U. Binder, Dipl. Ing., S. I. A.

## MITTEILUNGEN

**Kongress über Bauforschung, London 1951.** Im September 1951 soll in London ein umfassender Kongress über das Thema der Bauforschung abgehalten werden. Er soll sich mit der rapiden Entwicklung der verschiedenen Baumethoden seit Kriegsende befassen. Die britischen Institutionen, die am Bauwesen interessiert sind, werden das Patronat übernehmen. Es ist beabsichtigt, aus mehreren Ländern Referenten einzuladen, die über den Stand in ihrer Heimat berichten sollen. Der Rahmen der Veranstaltung ist weit gefasst. Es sollen die Probleme der Schallisolierung, Heizung, Lüftung und Beleuchtung sowie die Fragen des Schulhaus-, Spital- und Fabrikbaus besprochen werden. Dazu beabsichtigt die Kongressleitung den Teilnehmern Einblick in den Stand der Mechanisierung des Bauens, in die Vorfabrikation von Bauelementen, in die Erkenntnisse der Eisenbeton- und Stahlbauweise u. a. m. zu geben. Der Kongress soll in drei Gruppen tagen. Die Veranstalter werden während den Tagungen Besichtigungen interessanter Objekte durchführen. Auskünfte erteilt: The Organising Secretary Building Research Congress 1951, Bucknalls Lane, Garston, Watford, Herts, England.

**Die Registrierung von Pfahlrammungen mittels «Pentrometer»**, einer neu entwickelten elektrischen Apparatur, ist von einem ihrer Urheber, nämlich Ing. A. B. Hunicke, in der Aprilnummer von «Civil Engineering» eingehend beschrieben. Die verhältnismässig einfache Apparatur besteht aus einer auf dem Pfahl aufsitzenden, robusten Büchse mit Spule und Magnet, sowie einer Kabelleitung zum kleinen Rektifikator, der seinerseits mit dem Oszillographen in Verbindung steht. In diesem wird ein laufendes Diagramm aller Einzelschlag-Einsenkungen aufgenommen, was eine ständige Kontrolle der Rammoperation ermöglicht. Für einen bestimmten Rammabstand muss der Oszillograph bei der ersten Rammung geeicht werden. Das Diagramm gestattet nicht nur die laufende Überwachung der Rammung, sowie deren Abstoppen, wenn die Einsenkungen zu klein werden, sondern lässt bei Diagramm-Unterbrüchen die Dauer von Störungen erkennen und bildet ohne weiteres die Grundlage zur Aufzeichnung von Pfahleinbringungskurven.

**Bedeutende Fortschritte in der chemischen Bodenverfestigung** sind in «Eng. News-Record» vom 16. März redaktionell kurz beschrieben. Es handelt sich um die ersten Resultate der von der amerikanischen Armee und Flotte unternommenen Versuche, lose Sandböden (Landungsstellen an flachen Küsten, Flugfelder usw.) so rasch zu verfestigen, dass sie innert weniger Stunden mit schweren Lasten befahren werden können. Zur Verfestigung werden hauptsächlich Harze, Anilin und Calcium acrylate verwendet. Wie ein Beispiel zeigt, konnten Sandküsten schon 24 Stunden nach der Behandlung von Wagen mit 13,5 t Last befahren werden, ohne dass sich Radeindrücke ergaben.

**Der Ausbau des Hafens Abidjan** an der französischen Elfenbeinküste, der mit Hilfe von Marshallplan-Geldern erfolgt, ist in «Eng. News-Record» vom 27. April geschildert. Um die Zufahrt zu der an einer Lagune gelegenen Hafenstadt, die durch eine Eisenbahn mit dem reichen Niger-Hinterland verbunden ist, auch für grosse Meerschiffe zu ermöglichen, ist ein grosser Durchbruchkanal durch die sperrende Sanddüne im Bau. Der Kanal, dessen Vollendung für diesen Sommer erwartet wird, hat eine Länge von 2,7 km und eine Wasserlinienbreite von 360 m, bei rd. 15 m Wassertiefe.

**Die Abfangung von zwei Brückenpfeilern** durch je 23 korbförmig gebogene Stabeisen 76 × 76 mm, ausgeführt in Holyoke, Mass., ist eingehend dargestellt in «Eng. News-Record» vom 27. April. Die Stabeisen führen durch Kernbohrungen Ø 165 mm im Pfeilerfuss und sind beidseitig in kräftigen Eisenbetonstufen verankert, die ihrerseits mittels vier je 4,6 m tiefen Brunnen Ø 1,68 m fundiert sind.

**Gepanzerte Druckrohrleitungen** mit aufgeschrumpften Verstärkungen werden jetzt auch in Oesterreich und zwar in Graz hergestellt. Vorgängig der Fabrikationsaufnahme wurden die dabei auftauchenden Fragen theoretisch und versuchstechnisch gründlich abgeklärt, worüber Obering. P. Götz und Dr. E. Tschech im Aprilheft der «Oesterreichischen Bauzeitschrift» eingehend berichten.

**Im Kunstgewerbemuseum Zürich** veranstaltet die Ortsgruppe Zürich des Schweizerischen Werkbundes eine Ausstellung. Auf der Galerie findet die Wanderausstellung: «Die