

Der neue Badische Bahnhof in Basel: Architekten Curjel & Moser

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **63/64 (1914)**

Heft 20

PDF erstellt am: **19.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-31555>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

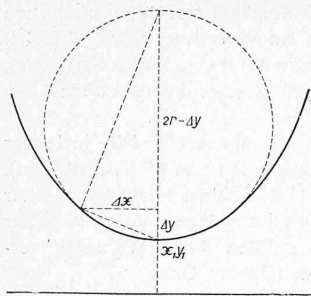


Abbildung 1.

so folgt aus Gleichung (5) mit Berücksichtigung des gefundenen Wertes von $f''(x_1)$:

$$\Delta x = \sqrt{\frac{2 \cdot 0,26}{4}} = 0,36$$

oder in Prozenten ausgedrückt:

$$\frac{100 \Delta x}{x_1} = \frac{100 \cdot 0,36}{3} = 12\%$$

Beispiel 2. Es sei die Funktion

$$y = 2x^2 - 8x + 14$$

gegeben und man bestimme die Abweichung Δx von x_1 , wenn für Δy eine Abweichung von 1% vom günstigsten Werte y_1 zugelassen wird. Es ist zunächst

$$f'(x) = 4x - 8 = 0 \text{ oder } x_1 = 2; y_1 = 6;$$

ferner

$$f''(x) = f''(x_1) = 4,$$

und

$$\Delta y = 0,01 \cdot 6 = 0,06$$

und die Werte von Δy und $f''(x_1)$ in Gleichung (5) eingesetzt:

$$\Delta x = \sqrt{\frac{2 \cdot 0,06}{4}} = 0,173$$

oder in Prozenten: $\frac{100 \Delta x}{x_1} = \frac{100 \cdot 0,173}{2} = 8,65\%$.

Der neue Badische Bahnhof in Basel.

Architekten Curjel & Moser.

(Mit Tafeln 33 bis 36, Schluss von Seite 209.)

Der nachfolgenden Darstellung des Innern sei innernd vorausgeschickt, dass die Eigentümlichkeit des Aufnahmegebäudes darin besteht, dass es einer Grenzstation mit Zollrevision dient. Doch kommt neben dem *Uebergangsverkehr* zwischen Schweiz und Deutschland auch *interner Verkehr* in Frage, und zwar beidseitig, sowohl innerhalb deutschen (Freiburg-Basel-Waldshut-Konstanz ohne Aussteigen in Basel), wie innerhalb schweizerischen Zollgebietes (Basel-Riehen und S.B.B.-Zentralbahnhof). Diese mannigfachen Anforderungen erschwerten die Grundrisslösung und waren auch mitbedingend für die Aussenarchitektur, in der durch den Turm der Zugang zum schweizerischen Bahnhof (rechter Flügel, Abb. 5 und 6, Seite 217), durch den Giebelbau der Eingang zum deutschen Bahnhof (linker Flügel, Abb. 1 und 2, Seite 216) gekennzeichnet erscheint. Ueber die betriebstechnischen Verhältnisse des Badischen Bahnhofes in Basel lassen wir der architektonischen Beschreibung des Aufnahmegebäudes im Rahmen einer Buch-

besprechung auf Seite 218 nähere Angaben folgen, zu denen wir in der Skizze auf Seite 219 eine allgemeine Orientierung geben. Ueber die Architektur sagt Bernoulli in dem Werke des Frobenius-Verlags weiter:

„Der erste Eindruck des Innern, die grosse Schalterhalle, ist auch gleich der stärkste Raumeindruck des Gebäudes (Tafel 33, Grundrisse Deutsche Seite, Abb. 1 u. 2., Seite 216). Eine mächtige Tonne überspannt den Raum, ihm die knappsten und klarsten Formen verleihend. Die Schalter und Verkaufsstände sind nicht als leichtes Mobiliar, sozusagen nachträglich, eingebaut, sondern bilden in ihren dunkeln Massen integrierende Bestandteile des Raumes. Die leicht kassettierte Tonne zeigt ihr Material, einen schönen, gekörnten, dunkelgrauen Beton. Die Schaltereinbauten und mit ihnen die Wände des Raumes ringsum bis zu einer Höhe sind aus einer homogenen Masse hergestellt, die bisher noch kaum zur Anwendung gelangt ist, ein geschliffener Vorsatzbeton mit Basalteinlagen; der Fussboden besteht aus Granitplatten in schönem Muster gelegt. Die sorgfältige Behandlung im einzelnen: die Anlage der Zugänge zu den Schaltern mit den festen, wohlgeformten Tischchen, die Abrundung der Ecken an den Durchgängen, die Anordnung der Schriften, der Rahmen für Anschläge, die Platzierung und ornamentale Durchbildung der Uhr, die Konzentration der künstlichen Lichtquelle auf einen Punkt, all' das dient dem Raum und weiss seinen Eindruck zu befestigen und zu steigern.

Die grosse Zolhalle, die man darnach betritt, wirkt vor allem durch den schönen Lichteinfall und gibt einen klaren Kontrast zur Schalterhalle.

Die sich nun anschliessenden Durchgangsräume sind formal beherrscht durch das Einordnen der Türen in eine dunkle Wandbekleidung, über der sich die Schriften wie ornamentale Zutaten klar und sicher abheben. Auch hier wieder zeigt sich das sorgfältige und liebevolle Durchbilden im Einzelnen: Die Plakate, die sonst unordentlich und bekritzelt die Wände unserer Bahnhöfe verunstalten, erscheinen hier unter Glas und Rahmen angenehm als reicher und wohlgeordneter Wandschmuck. Der Architekt hat es durchzusetzen gewusst, dass auch in Zukunft alle Plakate im Bau unter Glas und Rahmen gesetzt werden, sodass auf alle Zeiten der heitere und saubere Eindruck dieser von Menschen durchströmten Gänge gewahrt bleibt.

Rings an diesen Durchgang reihen sich die Restaurations- und Wartesäle an; zunächst der dunkelrote Wartesaal der I. und II. Klasse, ein Raum, dessen Physiognomie vor allem durch die mächtigen hochlehnigen, festeingebauten Sophas gegeben ist (Tafel 35). Die Wand über diesen Holzeinbauten besteht aus rot gefärbtem Putz mit einer diskreten Felderteilung. Auf dem etwas rauhen Material wirken die zierlichen Beleuchtungskörper doppelt kostbar.

Der folgende Restaurationsraum (Tafel 36 unten) weist eine schöne Täferung von graubrauner Tönung auf; die hochlehnigen schwarzen Stühle setzen sich in schönen Gegensatz zu den hellern Wänden; der Lichteinfall durch den halbrunden Vorbau hat etwas Festliches. Auch hier wieder muss man die Durchbildung der Einzelheiten, besonders an der Anlage des Buffets, die Anordnung der Heizkörper, die Platzierung der Tische bewundern. Eine hübsch eingekapselte Treppe führt von hier in ein höher gelegenes Sälchen (Tafel 34), das in Ausnützung des Raumes über der niedrigen Küche angelegt ist.

Das Restaurant III. Klasse (Tafel 36) in einfacherer Ausstattung gewährt einen Blick und Zugang auf die dem Brunnenhof vorgelagerte Terrasse. Die Bekleidung des Ausschanktisches und des anstossenden Fussbodens in Marmor, die Durchbildung des Ausschanks im einzelnen, zeigt wieder die sorgfältige Hand, die es nicht verschmäht, das scheinbar Untergeordnete dem Eindruck des Ganzen dienstbar zu machen. Die Wände sind durch Einteilungen aufgelöst, jeden Schmuckes an Bildwerk oder Ornament bar, doch beruhigend und freundlich in der Wirkung.

Aehnlich gehalten ist der daneben liegende Wartesaal III. Klasse (Abb. 4); die Aufstellung der festen Bänke, die sich hier dunkel, fast

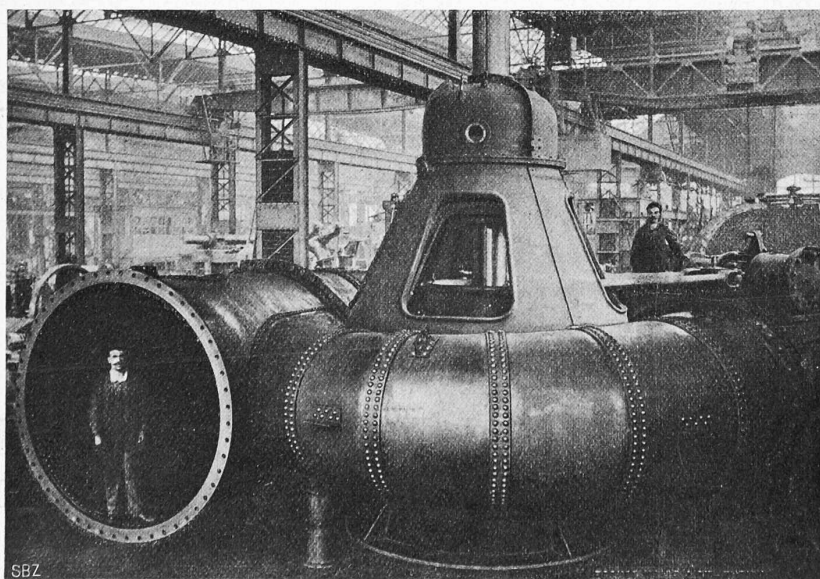


Abb. 14. Spiralgehäuse mit Spurlager-Träger der Seros-Turbine.

schwarz von der helleren Wand abheben, ist von so einleuchtender Zweckmässigkeit und dabei so ansprechend, dass wir sie wohl bald in andern Bahnhöfen wieder antreffen werden.

Bevor man nun die Perronsperre erreicht, zweigt nach links ein langer Korridor ab, der die Verbindung mit dem Empfangsraum des Fürsten darstellt. In der Axe des erwähnten Brunnenhofes

liegt das ovale Vestibül (Tafel 35) mit Stuckmarmor in harmonischen Tönen bekleidet, links schliesst sich ein dunkelroter Salon (Tafel 34) an von strenger Haltung, auf der andern Seite eine kleine Garderobe, an deren Ausbildung man den vielerprobten Architekten so manchen schönen Wohnhauses erkennt.

Der bildnerische Schmuck des Brunnens (Tafel 32 in letzter Nummer) stammt wiederum von Kiefer (Ettlingen). Der Eindruck des Hofes selbst leidet noch unter der Unvollständigkeit der Anlage und hat in seiner Ausführung etwas gelitten durch Wünsche, vornehmlich Abstriche, höheren Orts.

An der Perronsperre endigt der Wirkungskreis des Architekten. Es beginnt das Reich des Ingenieurs, das hier auch in ästhetischer Beziehung als ausserordentlich wohl geraten bezeichnet werden muss. Die eisernen Hallen über den Bahnsteigen sind von guten Verhältnissen, gesund und ohne jede spielerische Zutat. Die kleinen Bauten auf den Perrons, die der Zolllabfertigung der durchgehenden Züge dienen, stammen von Baurat Henz; sie fügen sich im allgemeinen gut in dem Gesamtbau ein.

Der Zugang zu den Riehener Zügen (Schweizer-Seite, Grundrisse Abb. 5 u. 6) weist keine eigentliche Schalterhalle auf, da der Billetverkauf durch Automaten erledigt wird. Ein kleiner Wartsaal zeigt das Problem der festen Sitzreihen wieder in neuer, ausserordentlich origineller Weise gelöst. Zwischen den Sitzen sind vorspringende

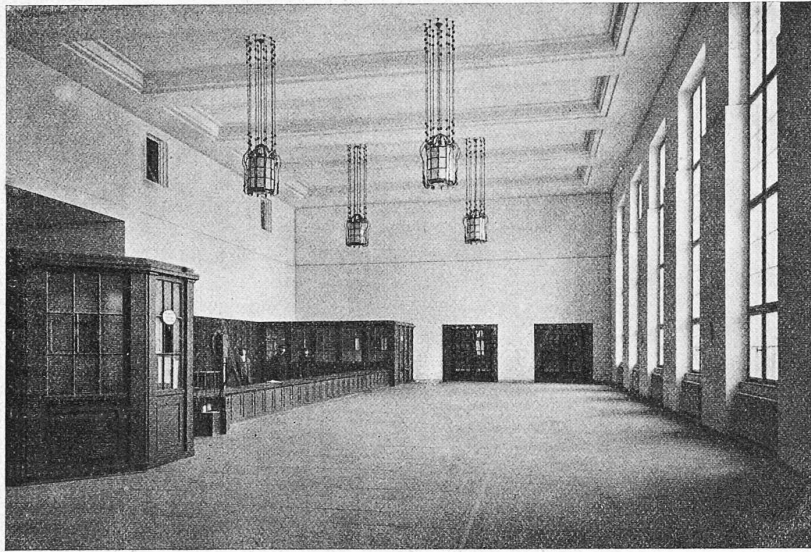


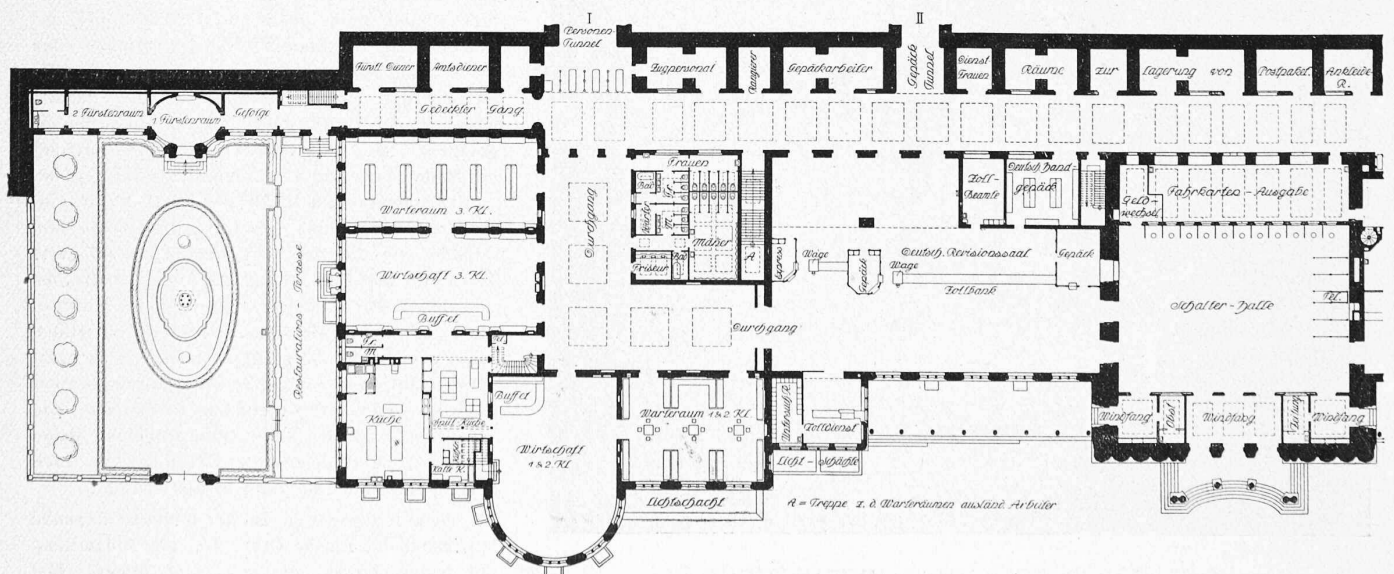
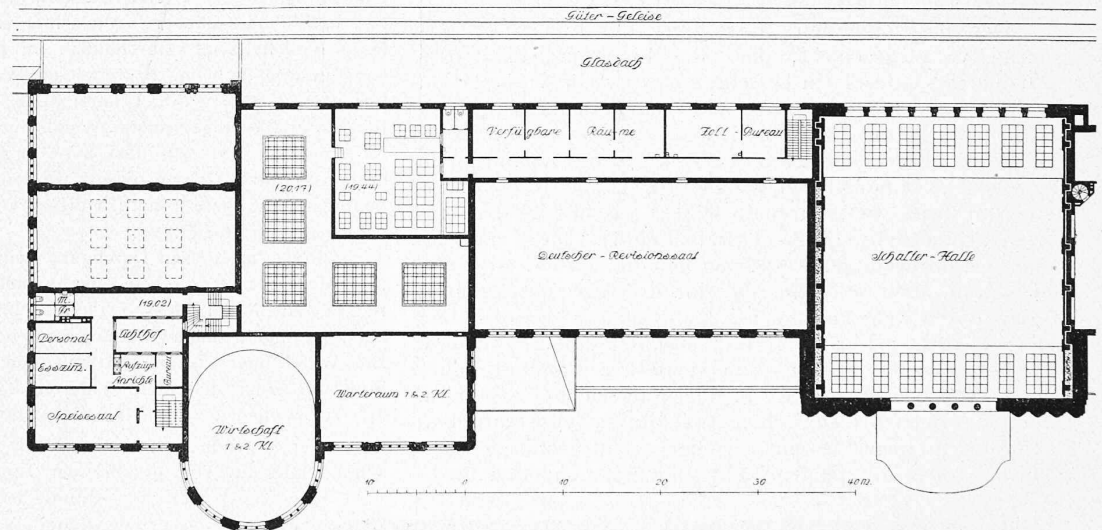
Abb. 3.
Deutscher Revisionsaal.

Der neue Badische Bahnhof in Basel.

Arch. Curjel & Moser.

Abb. 1 und 2.
Grundrisse vom Erdgeschoss
und Obergeschoss
der deutschen Seite
(Mitte und linker Flügel).

Masstab 1:700.





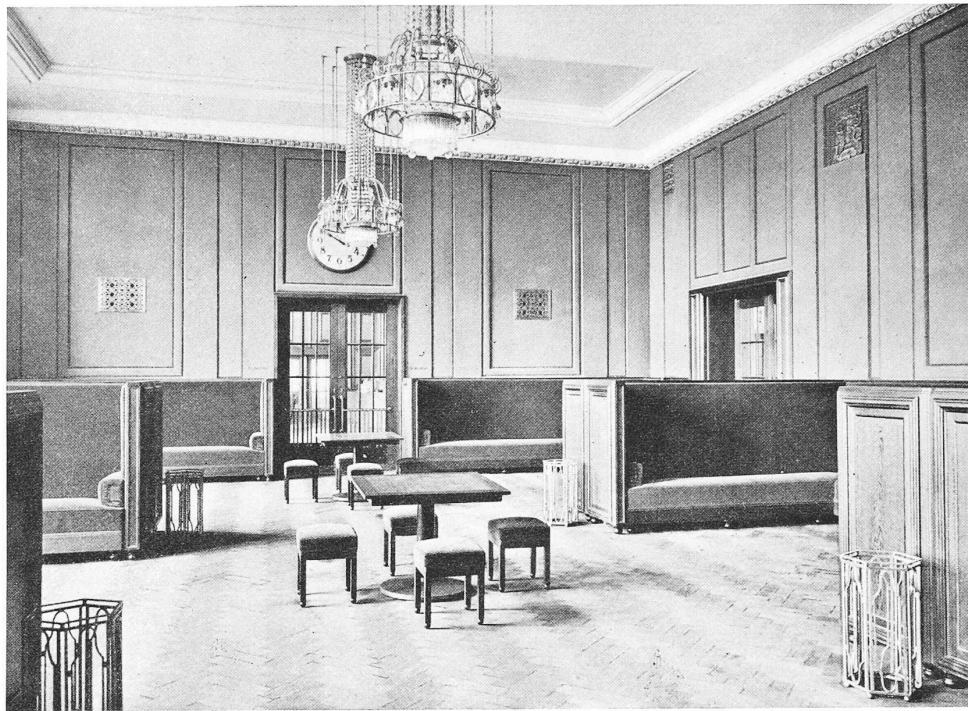
DER BADISCHE BAHNHOF IN BASEL
ARCH. CURJEL & MOSER, KARLSRUHE
DIE GROSSE SCHALTER-HALLE



O BEN: SPEISES AAL IM 1. STOCK

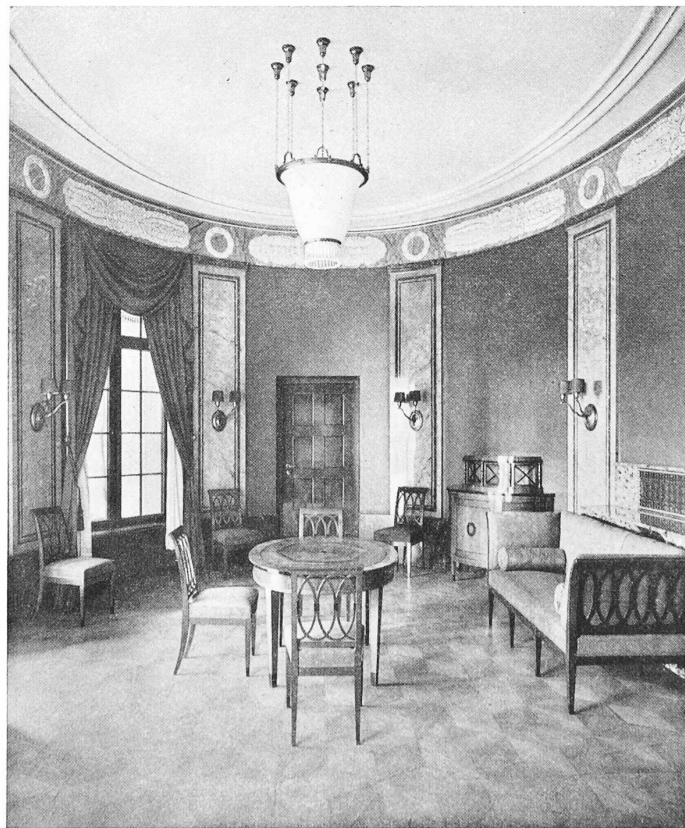
UNTEN: DER 2. FÜRSTENRAUM





OBEN: WARTSAAL 1. UND 2. KLASSE

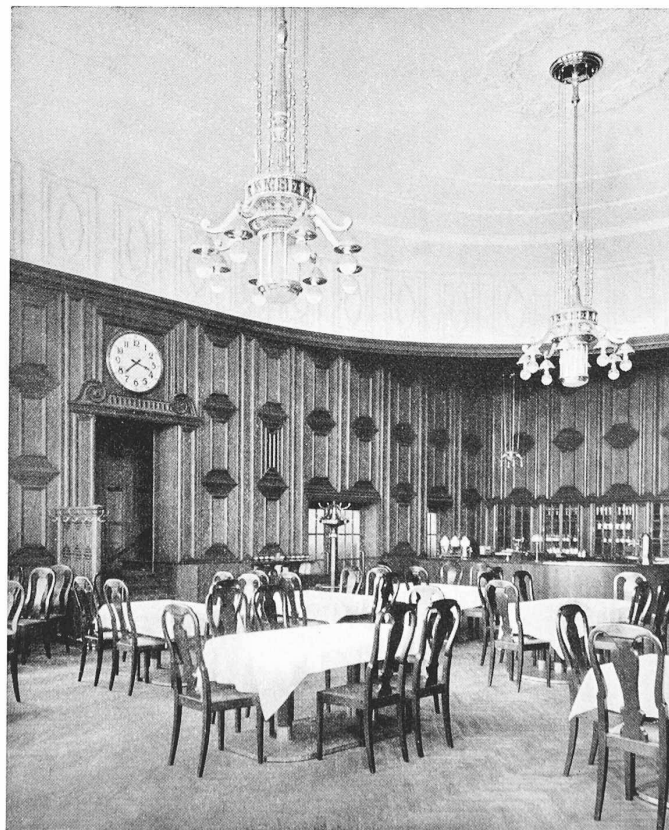
UNTEN: DER 1. FÜRSTENRAUM





OBEN: DIE WIRTSCHAFT 3. KLASSE

UNTEN: WIRTSCHAFT 1. UND 2. KLASSE



AUS DEM BADISCHEN BAHNHOF IN BASEL

Tische eingebaut; alle Einbauten wiederum in *einer* Höhe gehalten, sodass auch hier der verhältnismässig kleine Raum leicht und freundlich wirkt.

Die Räume der Verwaltung liegen im Obergeschoss an mächtigen, lang sich hinstreckenden Korridoren, die aber nicht in

ihrer Zufallsform belassen, sondern als wirkliche Räume gefasst sind. Ueber der Reihe der Türen hin ziehen sich knappe Gesimse, von einer Tonne überspannt (Abb. 8, Seite 218). Die Behandlung des Fussbodens, eine läuferartig angewandte Linoleumeinlage, die Anordnung der steinernen Türgewände in diesen Korridoren, die



Abb. 4. Deutscher Wartsaal III. Klasse.

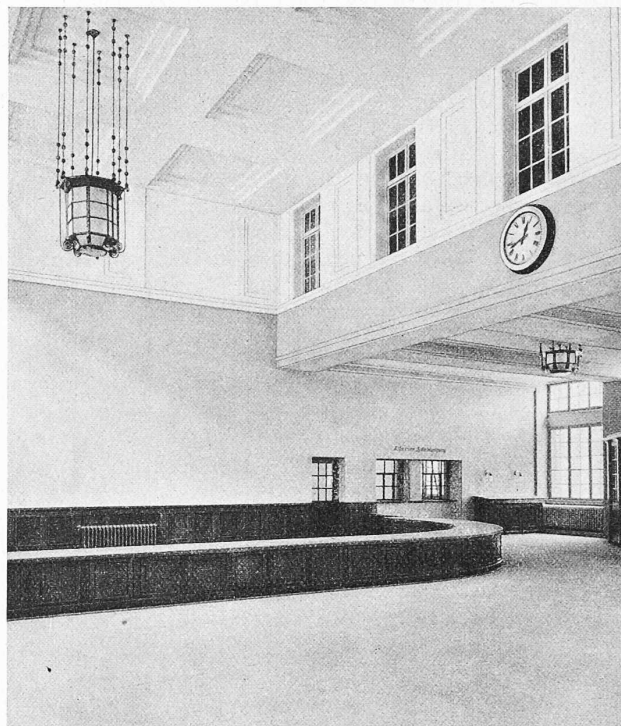


Abb. 7. Schweizer Zollrevision, rechts Hauptausgang.



Abb. 5 u. 6. Grundrisse vom Erd- u. Obergeschoss des Bad. Bahnhofs, Schweizer Seite (rechter Flügel). — 1:700.

Diensttreppen, wo zwischen gleichmässigen Putztönen das eiserne Geländer den einzigen, um so wirksameren Reichtum darstellt, der Lichthof vor der Stationskasse (Abb. 9), in der die Auszahlung der Bahnarbeiter erfolgt, die Fassung der Oberlichter des zwischen Bahnkörper und Empfangsgebäude eingeschobenen Korridors, die eiserne Zollschränke, das alles zeigt, dass kein Raum „vergessen“ worden, dass überall mit Geschmack und Ueberlegung das Notwendige geschaffen worden ist.

Man kann sich nicht genug darüber freuen, dass ein Gebäude, das täglich so viele Hunderte durchheilen, bis zum letzten Knopf so geschmackvoll und sorgfältig durchgebildet ist, dass der Bau nicht einem Beliebigen übertragen worden, und dass dem Architekten bei seiner schwierigen Aufgabe von den Behörden freie Hand gelassen wurde. Der Bau bedeutet dadurch eine Bereicherung für jeden einzelnen. Für unsere Stadt ist er ein neuer, kostbarer Stein, dem nur noch die Fassung fehlt.“

Soweit H. Bernoulli über die Architektur. Die nächsten Seiten bringen betriebs-techn. Erläuterungen aus dem Werke von M. Oder.

Literatur.

Handbuch der Ingenieurwissenschaften, herausgegeben von F. Loewe und Dr. H. Zimmermann. Fünfter Teil: Der Eisenbahnbau; Vierter Band: Anordnung der Bahnhöfe; Zweite Abteilung: Grosse Personenbahnhöfe und Bahnhofanlagen, Abstellbahnhöfe, Eilgut und Postanlagen, Regeln für die Anordnung der Geleise und Weichen, bearbeitet von Prof. M. Oder in Danzig-Langfuhr. Mit 539 Textfiguren, Sach- und Personenregister und 15 lith. Tafeln. Leipzig und Berlin 1914, Verlag von Wilhelm Engelmann. Preis geh. 31 Mk., geb. 34 Mk.

Das Buch ist eine Weiterentwicklung des Kapitels „Die Bahnhofanlagen u. s. w.“ von Dr. Ing. M. Oder, Professor an der technischen Hochschule in Danzig in dem bedeutsamen Werk „Das deutsche Eisenbahnwesen der Gegenwart“. Dort entwarf Oder, fussend auf den Vorgängen von Betrieb und Verkehr, das Gerippe für eine wissenschaftliche Behandlung der Bahnhofanlagen. Dieses Gerippe ist jetzt umkleidet worden mit reichhaltigem Material aus der Praxis, sodass wir in dem neuen Buch ein eigentliches Lehrbuch des Bahnhofbaues erhalten haben, das allerdings nur derjenige verdauen kann, der von der Wichtigkeit der Materie erfüllt ist und das Anwendungsgebiet dieser Betriebsgrundsätze technisch und wirtschaftlich richtig begrenzen kann. Das Buch fusst auf Arbeiten des leider zu früh verstorbenen Prof. Goering, auf ständiger Koinzidenz mit Prof. Cauer, Berlin¹⁾, und auf langjähriger Sammelarbeit im In- und Auslande durch Prof. Oder selbst. Es werden darin die Anlagen von Amerika, England, Frankreich, Deutschland und Italien miteinander verglichen; Oesterreich und die Schweiz fehlen gänzlich.

Das Buch zerfällt in folgende sieben Abschnitte:

In *Abschnitt I* werden die Grundzüge des Personenzug-Betriebes für Personen-, Gepäck-, Expressgut-, Post- und Eilgutverkehr erörtert. Der Leser wird mit der Grösse des Verkehrs und dem Einfluss seiner Veränderlichkeit auf den Betrieb, sowie mit den Anlagen bekannt gemacht (Beispiele der Linien Bebra-Berlin und Cöln-Berlin). Dann folgt die Zusammensetzung der Züge und ihre Verschiebewegungen, das wissenschaftliche Rüstzeug, ohne das eine erspriessliche Lösung derartiger Aufgaben nicht denkbar ist.

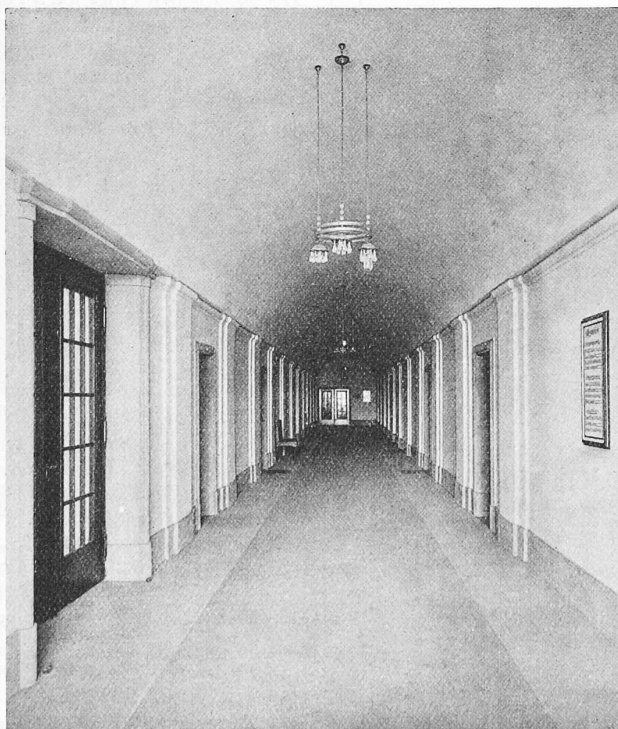


Abb. 8. Korridor im Obergeschoss des rechten Flügels des Bad. Bahnhofs.

Im *Abschnitt II* ist die allgemeine Anordnung der Empfangsgebäude und Bahnsteige ausführlich behandelt; selbst die Zufuhr der „belegten Brötchen“, für die der Herr Verfasser eine Vorliebe

¹⁾ Eine Besprechung von Cauers Buch „Personenbahnhöfe, Grundsätze für die Gestaltung grosser Anlagen“ soll in einer nächsten Nummer folgen.

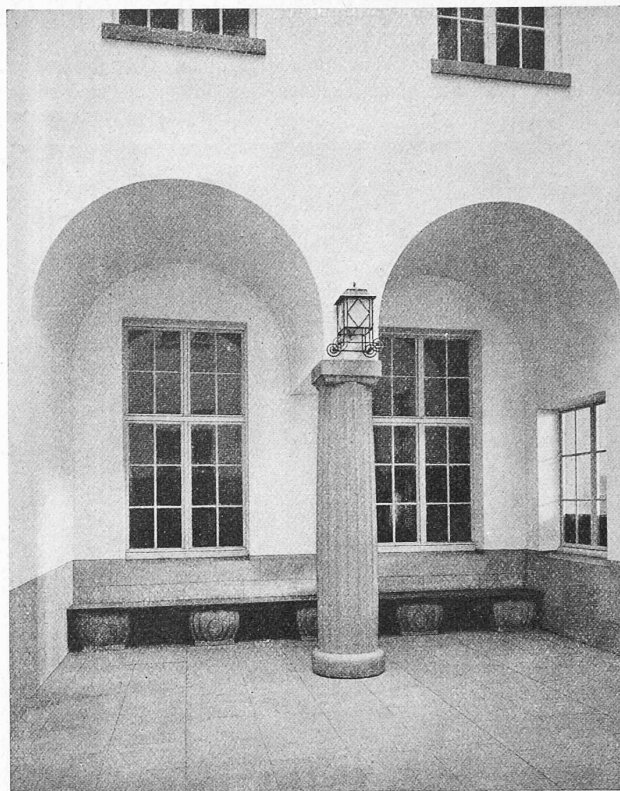


Abb. 9. Hof im rechten Flügel des Badischen Bahnhofs Basel.

zu haben scheint, und die Erfrischungsbuden der Zwischenbahnsteige fehlen nicht.

Oder unterscheidet Anlagen für *Fernverkehr* und solche für *Nahverkehr*. Mancher schönen Idee, die bei uns einst als Utopie verlacht wurde, begegnen wir da in den stolzen Ausführungen des Auslandes! Andererseits haben Ausführungen, die einst als grosszügig angestaunt wurden, sich auch dort schon überlebt, kraft der ewig wechselnden Verhältnisse, und man muss sagen, es sei künftig nicht nur die Möglichkeit der *Erweiterung*, sondern auch die Möglichkeit der *Entwicklung* bei grösseren Neuanlagen ins Auge zu fassen.

Als beste Lage des Aufnahmegebäudes wird schliesslich diejenige seitlich und unter den Geleisen derjenigen über den Geleisen vorgezogen. Bei Anlagen für Nahverkehr sind auch Geleiseschleifen erwähnt, die bis heute lediglich bei Stadtschnellbahnen mit kleinem Krümmungshalbmesser zur Anwendung kamen. Bei Bahnen mit grossem Radius werden besser Kopfbahnhöfe angelegt, da der Zugsaufenthalt, die Linienführung und die verlorenen Zugskilometer kürzer sind und darum die Kopfanlage wirtschaftlicher arbeitet als grosse Schleifen.¹⁾ Das Richtige wird in zweifelhaften Fällen stets die Kopfanlage für Nahverkehr und die möglichst direkte Durchgangsanlage für Fernverkehr sein, worüber der umfangreiche *Abschnitt III* handelt. Er enthält Eingangs die Unterscheidungsmerkmale von Anlagen mit Richtungs- und Linienbetrieb und behandelt dann folgende Unterabteilungen an Hand zahlreicher Beispiele des In- und Auslandes:

A) *Zwischenbahnhöfe*: Beispiel Kopenhagen, das übrigens meines Erinnerns aus einer internationalen Ideenkonkurrenz hervorging.²⁾

B) *Trennungsbahnhöfe*, einfache und mehrfache, mit Eckverkehr. Hier sind die *Zugsfolge* im Bahnhof und die *Zeitberechnung* usw. sehr lehrreich dargestellt. Beispiele über einfachere, wie komplizierte Verhältnisse sind angefügt von Gemünd, Saalfeld, Berlin-Schlesischer Bahnhof (die Zukunft gehört dem Richtungsbetrieb!), Hamburg, Lübeck, Darmstadt.

C) *Kreuzungsbahnhöfe*. Schienenfreie Linienüberschneidungen sowohl für Hauptgeleise unter sich, wie mit allen andern Geleisen sind selbstverständlich, ebenso Berücksichtigung von Industrieanschlüssen, Erweiterungsfähigkeit der Abstellgruppen usw.

¹⁾ Vgl. die Ausführungen Trautweilers in Bd. LXIII, S. 293.

²⁾ Band XXXV, Seite 242.