

Zeitschrift: Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 29 (1913)

Heft: 26

Rubrik: Allgemeines Bauwesen

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 06.05.2025

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

Allgemeines Bauwesen.

Friedhofsbauten in Luzern. Der Große Stadtrat beschloß einen Kredit von 100,000 Fr. für die Erweiterung des Friedhofes im Friedental. In der Diskussion wurde die Frage über die Anlegung eines zweiten Friedhofes aufgeworfen, ebenso über den Stand der Errichtung eines Krematoriums, einen Beschluß, gegen den im Jahre 1912 beim Regierungsrat Rekurs eingelegt wurde, der seither noch anhängig ist.

Der Waldfriedhof in Schaffhausen, draußen im Rheinhard, fängt schon jetzt an, eine bevorzugte Stätte für sonntägliche Spaziergänge des städtischen Publikums zu werden. In den schönen Nachmittagsstunden des letzten Sonntags z. B. kamen ganze Scharen von ältern und jüngern Spaziergängern nach dem Rheinhard hinaus, um sich ein Bild zu machen von der zukünftigen Stätte der Toten. Es ist in den letzten Wochen und Monaten gehörig gearbeitet worden da draußen im grünen Walde; die Mauern der ganzen Friedhof-Anlage sind zum guten Teil schon so weit aus dem Boden herausgewachsen, daß man schon jetzt eine Vorstellung bekommt von der ganzen zukünftigen Anlage: Abdant- und Gashalle, Urnen- und Leichenhalle, Wärfen- und Gärtnerhaus usw. — man sieht bereits ziemlich klar, wie sich diese verschiedenartigen Gebäude zu einer architektonischen Einheit zusammenschließen. Mit Genugtuung konstatiert man, daß alles getan wird, damit die vorhandenen herrlichen Bäume durch die Bauarbeiten nicht verletzt werden. Durch den Wald, in den sich die ganze Anlage stimmungsvoll fügt, selbst, sind bereits einige Wege fertig angelegt worden, auf denen sich dereinst noch angenehmer spazieren läßt, wenn der Kies eingestampft ist.

Der neue badische Bahnhof in Basel.

(Korrespondenz).

Der alte badische Bahnhof, der beinahe 60 Jahre hindurch den gewaltigen Verkehr zwischen Norddeutschland und einem großen Teil Süddeutschlands mit der Schweiz zu bewältigen hatte, ist in der Nacht vom 13. auf den 14. September endlich in den wohlverdienten Ruhestand gesetzt worden. Nach 20-jährigen Verhandlungen, Kommissionsberatungen und einer mehr wie 10-jährigen Bauzeit ist Basel nun glücklich in den Besitz eines der modernsten und zweckmäßigsten eingerichteten Bahnhöfe gekommen, dank der Weltförmigkeit der Großbadischen Finanzdirektion, der Opferwilligkeit des badischen Völkchens, das für den Bahnhofsbau die gewaltige Summe von 50 Millionen Mark aufzubringen hatte, und dank dem Entgegenkommen der eidgenössischen und baselstädtischen Behörden. Bei der neuen Bahnhofsanlage galt es verschiedene Gesichtspunkte zu wahren. Der erste Paragraph des Vertrages zwischen Baselstadt und der badischen Finanzdirektion hatte gelautet: „Es wird angenommen, daß die gesamte Anlage des Personen- und Güterbahnhofes geräumig und zweckmäßig erstellt und ein architektonisch schönes Aufnahmegebäude erbaut werde.“ Es galt aber nicht nur dieser ästhetischen Vorschrift nach Kräften nachzuleben, weit wichtiger waren wohl die Anforderungen, die die deutschen Militärbehörden vorschrieben. Aus den kleinen unansehnlichen Stationen Leopoldshöhe, Haltingen, Weil und Hünningen sind zum Teil sehr weitläufige Rangierbahnhöfe geworden, die wohl in allererster Linie strategischen Zwecken zu dienen haben. Die Nordseite der minderen Stadt ist mit einem Wall von massiven Granitmauern, die oft babylonische Dimensionen

aufweisen, umgeben, und erst nachdem man ein Labyrinth von Unterführungen passiert hat, befindet man sich wieder im freien Felde mit ungehinderter Atmungsmöglichkeit.

Alle Errungenschaften der modernen Technik sind in den Dienst der riesigen Anlage gestellt worden und nach 10-jähriger, ununterbrochener Bautätigkeit ist ein Bau zustande gekommen, der auch strengen ästhetischen Anforderungen im höchsten Grade genügt. Der neue Bahnhof liegt an der Peripherie der Stadt, zum kleinern Teil auf Schweizerboden. Er besteht aus drei Teilen, dem Personenbahnhof, dem am 15. Dezember 1905 dem Verkehr übergebenen Güterbahnhof und dem Verschubbahnhof. Die Gesamtanlage nimmt, von den Anschlußpunkten der neuen Zufahrtsstrecken an die alten Linien gemessen, eine Fläche von ungefähr 235 ha ein, von denen etwa 98 ha auf Schweizerboden, 137 ha auf deutschem Staatsgebiet liegen. Die Länge aller Geleise der neuen Anlage, einschließlich des Güterbahnhofes, beträgt nach den Angaben der Generaldirektion, deren Chef anlässlich der feierlichen Einweihung sehr genau über den Bau und die Baugeschichte orientierte, etwa 191 km, was nahezu der Bahnentfernung Basel—Karlsruhe gleichkommt. In die Geleise sind 835 Weichen eingebaut. Um das Planum für die neue Anlage herzustellen, mußten rund 6½ Millionen Kubikmeter Erdmasse, Kies und Gerölle von den höher gelegenen Stellen auf den Gemarkungen Haltingen und Weil gelöst und zur Auffüllung des tiefer gelegenen Geländes bei Basel verwendet werden. Von den größern Bauwerken sind zu erwähnen: 17 Eisenbahnbrücken über Wasserläufe und Bahnstrecken, 5 Straßenbrücken über den Bahnkörper, 68 Unterführungen und Durchlässe unter dem Bahnkörper, 7 Gepäck- und Bahnsteigtunnel auf den Stationen; außerdem zahlreiche Verlegungen von Bahnstrecken, Straßen, Wegen und Straßenläufen. Für die Gründung der Bahnsteighallen im Personenbahnhof mußten 113 Pfeiler gebaut werden. Die 5 großen Bahnsteighallen und 4 Bahnsteigdächer des Personenbahnhofes haben eine Länge von zusammen 1790 m, sie überdecken 6740 m².

Von den Hochbauten ist vor allem das neue, nach den Entwürfen des Karlsruher Professors Moser gebaute Aufnahmegebäude des Personenbahnhofes zu erwähnen. Es ist mit dem Fürstenbau 230 m lang und bis zum Dachgesims durchschnittlich 10 m hoch, bis zum First 16 m; der Turm erreicht eine Höhe von 31 m. Die Schalterhalle, ein prachtvoller, mit Beton armierter und mit geglätteten Granitplatten verkleideter Gewölbebau

Joh. Graber, Eisenkonstruktions-Werkstätte
Winterthur, Wülflingerstrasse. — Telefon.

Spezialfabrik eiserner Formen

für die

Zementwaren-Industrie.

Silberne Medaille 1906 Mailand.

Patentierter Zementrohrformen-Verschluss

= Spezialartikel Formen für alle Betriebe. =

Eisenkonstruktionen jeder Art.

Durch bedeutende

Vergrößerungen

1956

höchste Leistungsfähigkeit.