

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 81/82 (1923)
Heft: 23

Artikel: Zentralfriedhof am Hörnli bei Basel
Autor: Bräuning, Franz / Burckhardt, Otto / Klingelfuss, Ernst
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-38924>

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: 13.03.2025

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

Schliessen des Ventils zulässt; das während des langsamen Abschlusses austretende Wasser wird durch ein Rohr in die Abzugsole geleitet. Durch einen Exzenterbügel lässt sich das Ventil von Hand öffnen und dient so beim Füllen der Leitung als Entlüftung. Die Apparatenkammer ist mit einem Laufkran von 2 t Hubkraft für die Vornahme der Montage-Arbeiten ausgerüstet.

Bauwerkes anzustellen und nach deren Genehmigung Baupläne auszuarbeiten. Da in dem Zeitungsartikel und in der im gleichen Sinne an den Regierungsrat gerichteten Eingabe allerlei nicht zutreffendes vorkommt, sehen sich die Unterzeichneten veranlasst, auch ihrerseits sich öffentlich auszusprechen.

Die Konkurrenz ist nach den Normen des S. I. A. eingeleitet und durchgeführt worden. In einer von allen namhaften und dem

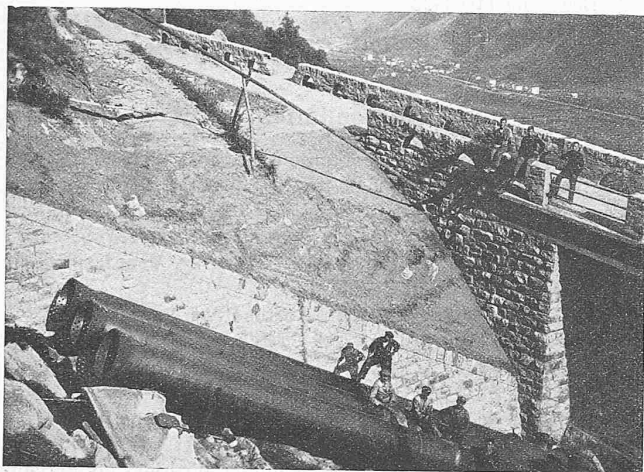


Abb. 26 Rohrmontage oberhalb Fixpunkt 6 (11. VI. 1919).

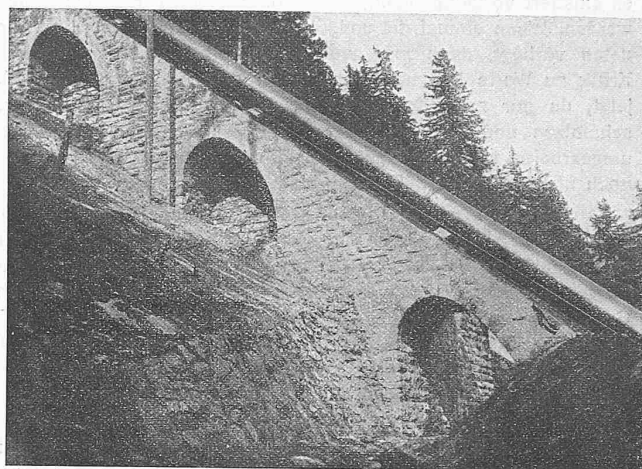


Abb. 27. Druckleitung oberhalb Fixpunkt 2 (28 VIII. 1919).

In Bezug auf die Prüfung der Leitung ist zu sagen, dass sämtliche geschweissten Rohre und Stahlgusstecke im Werk einem Probedruck gleich dem anderthalbfachen Betriebsdruck unterworfen und dabei während mindestens 10 Min. gut abgeklopft wurden. Ueber die Probe eines

S. I. A. angehörenden Architekten unserer Stadt besuchten Sitzung sind nach reiflicher Ueberlegung die Preisrichter ausgewählt und der Regierung vorgeschlagen worden. Im Sinne dieses Vorschlages hat die Regierung das Preisgericht bestellt. Es geht somit nicht an, die Kompetenz der Preisrichter in Frage zu stellen, nachdem

jeden Rohres liegt ein Protokoll vor. Im weitem wurde die fertige Leitung einer Druckprobe unterworfen und zwar derart, dass jeweils am oberen Ende der betreffenden Rohrstrecke der 1,5-fache statische Druck wirkte (Abb. 28). Um die Rohrverbindungen und Fixpunkte nicht übermässig zu beanspruchen, sind die Strecken oberhalb und unterhalb der zu probierenden Zone unter

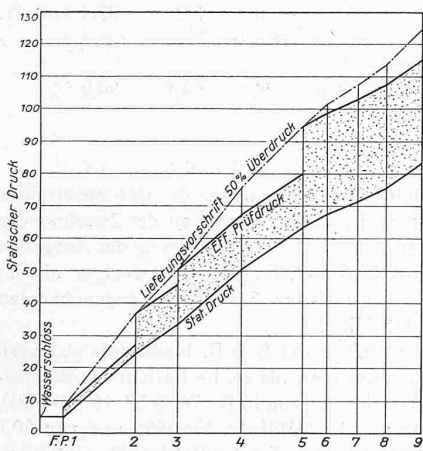


Abb. 28. Diagramm der Druckproben.

Wasserdruck gesetzt worden. Zur Kontrolle der Druckschwankungen während des Betriebes dient in der Zentrale an jedem Rohrstrang ein registrierendes Manometer.

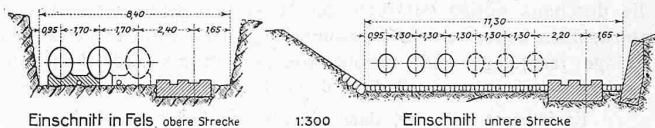
(Forts. folgt.)

Zentralfriedhof am Hörnli bei Basel.

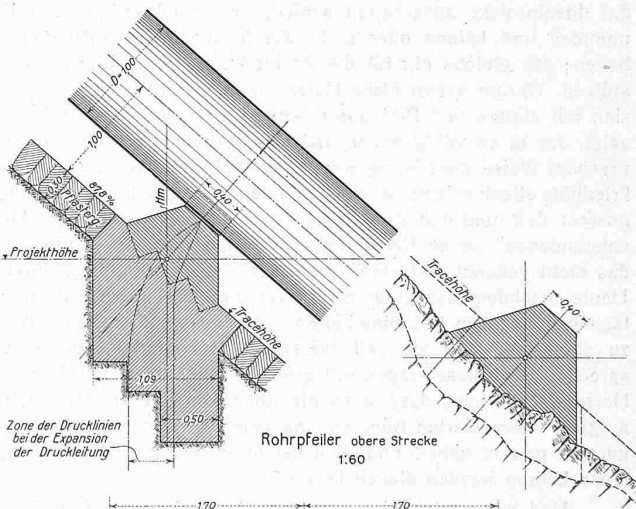
Mit Bezug auf die Eingabe der Maler, Bildhauer und Architekten, von der wir am Schlusse unserer Berichterstattung über diesen Ideen-Wettbewerb auszugsweise Kenntnis gegeben hatten (Seite 261 von Nr. 21) erhalten wir zur Veröffentlichung folgende

Erwiderung.

In einem Artikel über den neuen Gottesacker am Hörnli spricht sich eine Gruppe junger Architekten, Maler und Bildhauer über das Ergebnis der für diesen Gottesacker stattgefundenen Konkurrenz aus und bemängelt deren Resultat und das Vorgehen der Regierung, die den Unterzeichneten den Auftrag gegeben hat, weitere Studien über die Anlage und Ausgestaltung dieses wichtigen



Einschnitt in Fels obere Strecke 1:300 Einschnitt untere Strecke



Rohrpfiler obere Strecke 1:60

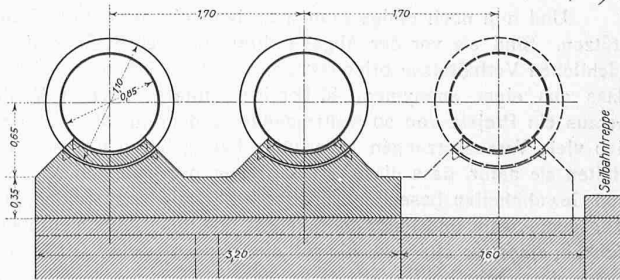


Abb. 25. Rohrbahnprofile in der obern und in der untern Strecke. — 1:300. Konstruktion der Rohrpfiler in der obern Strecke. — 1:60.

die hauptsächlichsten Teilnehmer an der Konkurrenz ihnen vorher ihr Vertrauen geschenkt haben.

Es wird ausgeführt, dass das Projekt der Regierung eine prunkvolle Anlage mit pompöser Hauptaxe vorsehe und dass unnötige Erdarbeit und technisch unmögliche Parkanlagen beabsichtigt seien¹⁾. Wir erlauben uns hierzu die Frage: Hat einer der Herren, die die Eingabe an die Regierung machten oder die sie unterstützen, das Projekt der Regierung gesehen? Wir nicht, denn es existiert vorläufig nicht. Es soll erst beraten und ausgearbeitet werden. Wenn einmal der endgültige Planvorschlag der Unterzeichneten vorliegt, dann mag, vor der Ausführung, jede berechtigte Kritik zu Worte kommen; wir werden dies nur begrüßen. Aber jetzt, da nur zwei Konkurrenzprojekte vorhanden sind, die verschmolzen und den Erfahrungen des Wettbewerbs entsprechend umgearbeitet werden sollen, hat ein Vergleich mit einem ebenfalls noch nicht entstandenen Idealprojekt keinen grossen Sinn.

Wir fragen weiter: Durch welche Leistungen haben die die Eingabe unterzeichnenden Architekten sich die Kompetenz erworben, zu behaupten, dass sie besser als die von der Regierung beauftragten qualifiziert seien, dem Gottesacker „eine menschlich wahre Gestalt“ zu geben? So viel uns bekannt ist, haben sich nur einige wenige der Herren durch ihre Studien das Anrecht erworben, den Titel „Architekt“ zu führen. Ebenso ist es uns unbekannt, welche Bauten, die so hoch über das mittelmässige hinausragen, wie es der Wortlaut der Eingabe für das Gottesackerprojekt verspricht, von auch nur einem einzigen der Herren geplant oder gar ausgeführt worden sind. — Wir haben bis heute geglaubt, dass die Beherrschung eines Berufes wie der des Architekten, der Künstler und Geschäftsmann, Organisator und Techniker sein muss, die volle Kraft eines ganzen Lebens erfordere, und waren nicht so unbescheiden, daran zu denken, daneben monumentale Gemälde zu entwerfen oder uns als Bildhauer zu fühlen. Wir sind aus dieser Ueberzeugung heraus der Ansicht, dass nur der völlig ausgebildete und mit reicher Erfahrung versehene Architekt in der Lage sei, eine Aufgabe wie die des Gottesackers am Hörnli in ihren grossen Gedankengängen und ihrer Gesamtdisposition zu meistern, und dass die durchaus nötige Mitarbeit der Maler und Bildhauer erst dann einzusetzen habe, wenn der gesamte Organismus dieser gewaltigen Anlage festgelegt und sowohl künstlerisch als auch bau- und betriebstechnisch generell durchdacht ist.

Es ist uns bekannt, dass die Mehrzahl der Architekten, die das Idealprojekt ausarbeiten wollen, an dem Wettbewerb teilgenommen und keinen oder nicht durchschlagenden Erfolg gehabt haben; das gleiche gilt für die Architekten, die die Eingabe unterstützen. Warum haben diese Herren nicht beim Wettbewerb selbst sich mit Malern und Bildhauern vereinigt und uns das Projekt gezeigt, das in so völlig neuer und das gewohnte Mass hoch überragender Weise die Lösung einer „der Wahrhaftigkeit unserer alten Friedhöfe ebenbürtigen und doch aus den menschlichen Bedingungen unserer Zeit und den Konsequenzen unserer Grosstadtentwicklung entstandenen“ neuzeitlichen Friedhofanlage bringt? — Sie haben das nicht gekonnt und sind uns dieses Projekt schuldig geblieben. Heute, nachdem das Studium der Wettbewerbsentwürfe ihnen Gelegenheit gegeben hat, eine Fülle von Gedanken über dieses Thema zu studieren, sind sie selbstverständlich klüger wie vorher und sprechen über diese Fragen mit grösster Kompetenz. Glauben diese Herren aber nicht, dass auch die andern an dieser grossen Bauaufgabe interessierten Künstler und Laien am Ergebnis dieser Konkurrenz gelernt haben und sich bei ihren weiteren Ueberlegungen diese Lehren werden dienen lassen?

Und nun noch einige Fragen an jene, die die Eingabe unterstützen. Sind sie vor der Abgabe ihrer Unterschrift über die tatsächlichen Verhältnisse orientiert gewesen? Glauben sie wirklich, dass aus einer anonymen, 40 köpfigen, unorganisierten Vielheit heraus ein Projekt von so weittragender Bedeutung, das so unendlich viele Voraussetzungen zu erfüllen hat, geboren werden kann? Halten sie dafür, dass diese von den widersprechendsten Ansichten und Gewohnheiten beseelten Künstler im Stande sein werden, Jahre lang gemeinsam und unter moralischer und finanzieller Verantwortlichkeit, einer für alle und alle für einen, zu arbeiten? Glauben sie nicht, dass sehr bald eine starke oder auch nur geschäftlich ge-

¹⁾ Die betr. Kritik wendet sich zwar nicht gegen das „Projekt der Regierung“, sondern gegen die in der Prämierung einzelner Entwürfe dokumentierte Auffassung der Jury, vgl. Seite 261, oben rechts. Red.

wandte Persönlichkeit das Regiment in die Hand nehmen und dem schönen Traum der „Bauhütte für den Friedhof am Hörnli“, die im Schosse der Sektion Basel der Gesellschaft Schweizerischer Maler, Bildhauer und Architekten der Ausgangspunkt der ganzen Bewegung war, ein Ende bereiten würde? War es dann der Mühe wert, ein sehr sachverständiges Preisgericht und Architekten, die durch ihre Leistungen das Recht erworben haben, mit einer solchen Aufgabe betraut zu werden, herabzusetzen?

Basel, im Mai 1923.

Franz Bräuning, Otto Burckhardt,
Ernst Klingelfuss, Hans Leu, R. Suter.

Miscellanea.

Schweizerische Bundesbahnen. Die im „Bundesblatt“ vom 16. Mai veröffentlichte Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung betreffend die Genehmigung der Geschäftsführung und der Rechnungen der S. B. B. für das Jahr 1922 gibt als *Fahrleistungen* in Lokomotivkilometern die folgenden Zahlen an, denen zum Vergleich jene der Vorjahre beigefügt sind:

	Dampflokomotiven	Elekt. Lokomotiven	Total
1920	28 934 110 km	910 885 km	29 844 955 km
1921	27 554 145 „	2 385 562 „	29 939 707 „
1922	27 822 683 „	4 427 031 „	32 249 714 „

Der *Kohlenverbrauch* verursachte noch sehr hohe Kosten, die 69,8 Mill. Fr. erreichen. Dieser Betrag übersteigt den Voranschlag um 4,3 Mill. Fr., ist aber doch um 7,5 Mill. Fr. niedriger als der vorjährige. Die den S. B. B. aus der im Winter 1920/21 erfolgten aussergewöhnlichen Zuweisung von teuer bezahlten Kohlen entstandene Mehrlast kann wie für das Vorjahr auf 40 Mill. Fr. bewertet werden.

Das *Endergebnis des Betriebes* zeigt gegenüber dem Vorjahr 9,7 Mill. Fr. an Mindereinnahmen und 26,6 Mill. Fr. an Minderausgaben, sodass sich der Betriebsüberschuss um 16,9 Mill. Fr. höher stellt. Im Vergleich zu den Vorjahren und zum Vorkriegsjahr 1913 ergibt sich folgendes Bild:

	1913	1920	1921	1922
Betriebsüberschüsse	79,6	48,0	21,0	37,9 Mill. Fr.
auf 1 Bahnkilometer	28 476	16 670	7302	12 892 Fr.
Betriebskoeffizient auf Grund der reinen Betriebsausgaben	62,6	87,8	94,1	89,0 %
Betriebskoeffizient bei Einchluss der aus den Spezialfonds bestrittenen Kosten	66,9	90,9	96,6	91,1 %

Es ist somit ein leichtes Wiederansteigen des Betriebserfolges festzustellen. Die Besserung rührt aber nicht von der Zunahme der Einkünfte, sondern von der bedeutenden Verminderung der Ausgaben her (z. B. an Zinsen allein 26,6 Mill. Fr. oder 8% weniger als im Vorjahr). Die Einnahmen betragen nur 344 Mill. Fr. gegenüber den im Budget eingesetzten 413 Mill. Fr.

Die allgemeine *Finanzlage* der S. B. B. bleibt infolgedessen nach wie vor bedeutend ungünstiger, als sie im Bericht des Bundesrats vom 7. Juni 1921 (vergl. den Auszug in Bd. 78, S. 37, 16. Juli 1921), mit Betriebsüberschüssen von 72,4 Mill. Fr. für 1921 und von 90,1 Mill. Fr. für 1922, angenommen wurde. Da den Betriebsüberschüssen von rund 38 Mill. Fr., was etwa 10% der Einnahmen entspricht, annähernd 105 Mill. Fr. für den Zinsendienst, die Speisung der Spezialfonds und die Abschreibungen gegenüberstehen, und ausserdem vom Inventarwert der Kohlen 8,5 Mill. Fr. abgeschrieben werden mussten, damit für 1923 endlich mit einem normalen Kohlenpreis von 65 Fr./t gerechnet werden kann, würde sich der Fehlbetrag für 1922 auf 75,5 Mill. Fr. stellen, wenn nicht eine ausserordentliche Einnahme von 30 Mill. Fr. in der Vergütung des Bundes für die Mobilisationstransporte während der Kriegsjahre gebucht werden könnte. Infolge dieser Zahlung stellt er sich auf 45,5 Mill. Fr., die, als noch eine Folge der Kriegseinwirkungen, auf das Konto „Zu tilgende Verwendungen“ (Kriegsdefizit) übertragen worden sind, das damit die Höhe von 165,2 Mill. Fr. erreicht.

Ob und inwieweit die in den ersten Monaten des Jahres 1923 beobachtete erfreuliche Besserung der Betriebsergebnisse (Januar bis Ende April 23,4 Mill. Fr. Ueberschuss gegenüber 4,7 Mill. Fr. Defizit in den gleichen Monaten des Vorjahres) in diesem Umfange anhalten wird, werden die Erfahrungen zeigen. Es darf nicht übersehen werden, dass infolge der für die Beschleunigung der Elektrifikationsarbeiten notwendig gewordenen neuen Anleihen für die