

# Das neue Postgebäude in Basel

Autor(en): **Reese, H.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **12/13 (1880)**

Heft 5

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-8510>

## **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.

fügung, dass Uhren und Schmucksachen unter einem gewissen procentualen Geldwerth nicht erstellt werden dürfen.

Trotzdem gab es keine wirksame und principielle Opposition Seitens der Ausleger unserer Verfassung, als das Gesetz über Controlirung der Gold- und Silberwaaren unlängst in den Räten zur Behandlung kam und angenommen wurde. Es war eben die Nothwendigkeit, welche an unsere Uhren-Industrie herantrat, und dieselbe Nothwendigkeit macht sich bei unsern übrigen Industrien und Gewerben geltend. Was daher dem Einen recht ist, ist dem Andern billig, und „wenn schliesslich die Herren Juristen nicht bei dem Ding sein wollen, so macht man's ohne sie,“ sprach unlängst ein bekannter zürcherischer Erfinder gelegentlich der mündlichen Debatte beim Berichte von Herrn Ständerath Bodenheimer über den Pariser Patentcongress.

Wie sehr anderwärts sogar von Juristen die Wichtigkeit des Erfindungsschutzes gewürdigt wird, mag daraus erhellen, dass in den vergangenen Jahr zu London gefassten Beschlüssen der „internationalen Association für Reform und Codification des Völkerrechts“ sich folgender Passus befindet:

„Den Erfindern muss, weniger in ihrem Interesse, als im Interesse der Industrie im Allgemeinen, ein zeitweiser Schutz von genügender Dauer gewährt werden, damit eine Entlastung für deren Arbeit und Auslagen gesichert sei.“

Man sollte meinen, ein solches Urtheil wäre gewichtiger als zehn frühere Abweisungen von Patentmotionen u. dgl. im Nationalrath.

Seit neuester Zeit haben wir nun in der Schweiz als Frucht des letzten internationalen Patentcongresses zu Paris auch eine *schweizerische nationale Section* des permanenten Ausschusses desselben. Diese aus Fachleuten bestehende Körperschaft dürfte dem Lande einen grossen Dienst erweisen, wenn sie, unbeschadet ihrer internationalen Pflichten, es ebenfalls als eine ihrer Hauptaufgaben erkennen würde, die baldigste nationale Einführung eines Patentgesetzes zu fördern.

Bis eine definitive Abklärung der Ansichten für ein internationales Gesetz stattgefunden und bis ein Industriestaat sein heimisches Patentgesetz gegen ein solches mit internationalen Grundsätzen vertauscht, wird noch viel Zeit vergehen. Die nationale Section wird daher dem Sinne ihres Mandates sich nicht entfremden, wenn sie die nationale Aufgabe ins Auge fasst und mit möglichster Wahrung der Landesinteressen die Grundsätze des Pariser Patentcongresses dabei zur Geltung zu bringen sucht.

Es wäre vielleicht seitens des Vorstandes der Gesellschaft ehem. Polytechniker, welche seit Jahren für Einführung des Erfindungsschutzes thätig war, angezeigt, wenn er ähnlich wie vor 3 Jahren, wieder eine Versammlung Industrieller, Gewerbebetreibender und an der Sache überhaupt Interessirter einberufen würde; wenn er ferner die Gewerbevereine, die sich für diese Sache zu erwärmen beginnen, weiter hiefür animirte.

So würde sich zeigen, ob die nach dem Buchstaben ausgelegte sogenannte Gewerbefreiheit des § 31 unserer Verfassung wirklich im Sinne unserer Industriellen und Gewerbeausübenden liegt oder ob sie nicht, was zu erwarten steht, mit allem Nachdruck auf eine baldige, gesetzliche Regulirung dieser schon längst pendenten Angelegenheit dringen werden.

## Das neue Postgebäude in Basel.

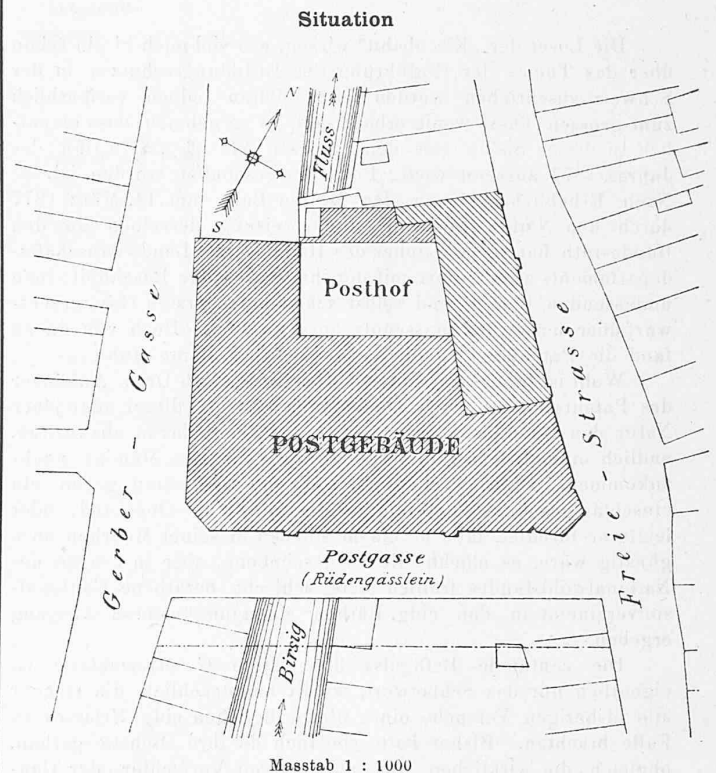
Mitgetheilt von Hrn. Bauinspector H. Reese in Basel.

(Fortsetzung.)

Die Benutzung des Gebäudes seitens des Publikums wird sich nun folgendermaassen gestalten.

Das Publikum wird nur einen Raum des Gebäudes zu betreten haben, es wird im öffentlichen Bureau sowohl Briefe als Fahrpostgegenstände an den besondern Schaltern des gemeinsamen Tisches, welcher das Publikum von den Beamten trennt, aufgeben können. Telegramme werden in einer besondern Abtheilung des öffentlichen Bureau's geschrieben und dann sofort mittelst eines Aufzuges in das Telegraphenbureau befördert. Kurze Notizen können an den um die mittleren Säulen angebrachten Tischen geschrieben werden. In der Vorhalle werden für die Geschäftsleute amerikanische Brief-

fächer angebracht, aus denen jederzeit die Briefe sofort nach ihrer Ankunft von den dazu Berechtigten entnommen werden können. Die Briefkästen befinden sich im Eckthurne an der Freienstrasse. Der innere Postdienst wird im Wesentlichen der sein, dass alle ankommenden Fuhrwerke von Seite der Freienstrasse einfahren und in dem mit einem Glasdache überdeckten Hofe vor dem Decartirungsbureau, von welchem aus die Vertheilung der ankommenden Gegenstände geschieht, abladen, alle abgehenden Fuhrwerke aber an der Rampe der linksseitigen Durchfahrt beladen werden. Die Briefträger können mit ihren kleinen Karren direct in's Briefträgerbureau und somit zur Expedition gelangen. Im öffentlichen Bureau correspondiren die einzelnen Schalter selbstverständlich mit den rückwärts liegenden Bureaux in der Weise, dass z. B. die Schalter für Fahrpostgegenstände sich an der Seite der Fahrpostexpedition befinden u. s. f.



Sämmtliche Bureaux sind trotz der etwas erschwerenden Niveauverhältnisse in eine Ebene gebracht und der Verkehr kann zwischen denselben mittelst der grossen Oeffnungen leicht vermittelt werden. Für die Zuführung der gehörigen Lichtmenge ist durch die Erstellung der grossen Oeffnungen ebenfalls in genügender Weise gesorgt.

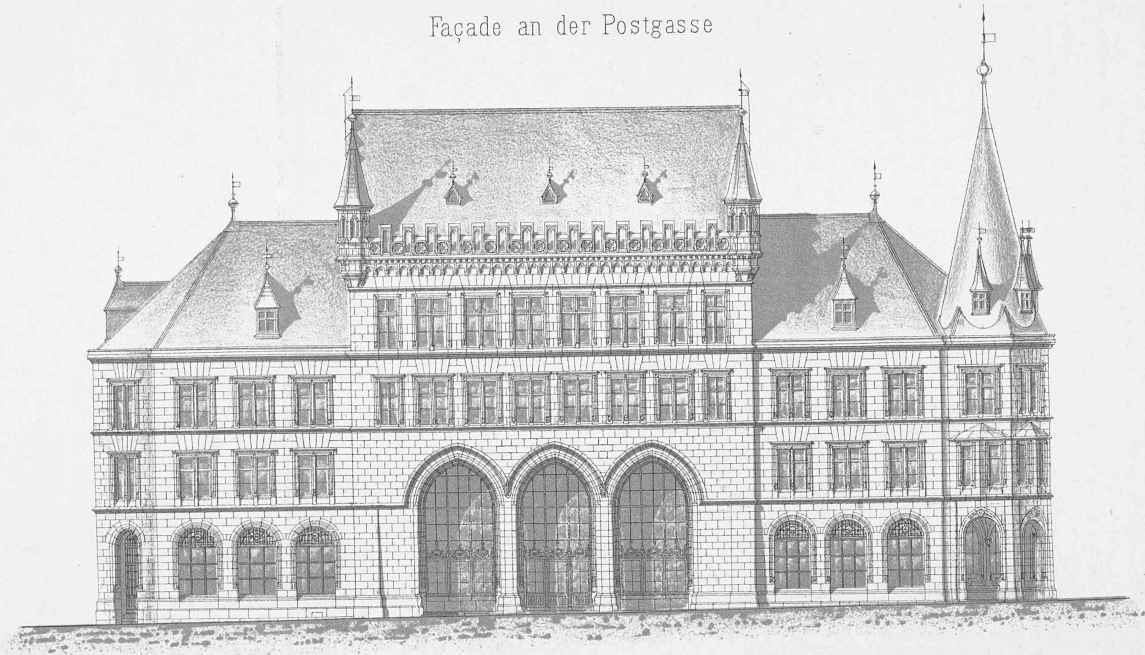
Der Börsensaal hat einen besondern, geräumigen Zugang und steht durch eine kleinere Treppe in directer Verbindung mit dem Telegraphenbureau.

Bezüglich des Flächeninhaltes der hauptsächlichsten Räume mögen die folgenden Notizen willkommen sein: Das öffentliche Bureau hat ca. 261 qm., die Fahrpostexpedition 365 qm., die Brief- und Zeitungsexpedition 247 qm., das Decartirungsbureau 228 qm., das Telegraphenbureau 224 qm., der Börsensaal 241 qm.

Betrachten wir nun die Façaden, so braucht zu den vorliegenden Zeichnungen nur Weniges bemerkt zu werden. Wie aus den Plänen ersichtlich, hat sich Hr. Oberbaurath Schmidt an den Styl des alten Kaufhauses gehalten. Der Mittelbau an der Postgasse hat über drei gewaltigen Spitzbogen-Oeffnungen, welche dem Lichte einen freien Zutritt in das öffentliche Bureau gestatten, in den beiden obern Stockwerken je eine fortlaufende, ebenfalls eine Fülle von Licht spendende Reihe von Doppelfenstern, die an den Enden mit einem einfachen Fenster abgeschlossen wird. Das reiche, aus Bogenfries und Zinnenkranz bestehende Hauptgesims ist an den Ecken durch ein Thürmchen flankirt und krönt die Mittelpartie in wirkungsvoller Weise. Ueber

DAS NEUE POSTGEBÄUDE IN BASEL  
nach dem Entwurf von OBERBAURATH F. SCHMIDT in Wien

Façade an der Postgasse



Masstab 1:300

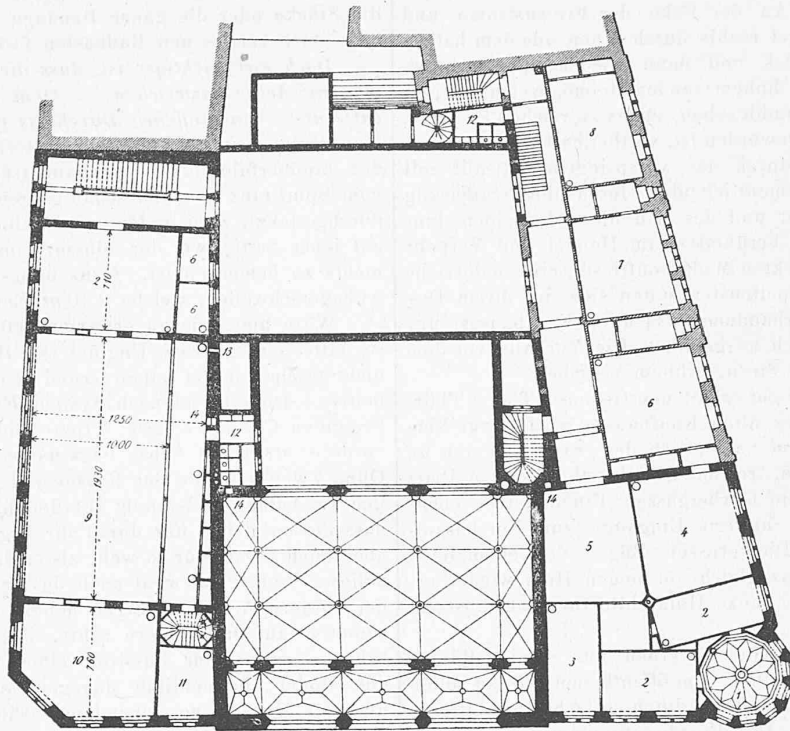
P. Balzer aut.

Seite / page

26(3)

leer / vide /  
blank

Grundriss des ersten Stockes.



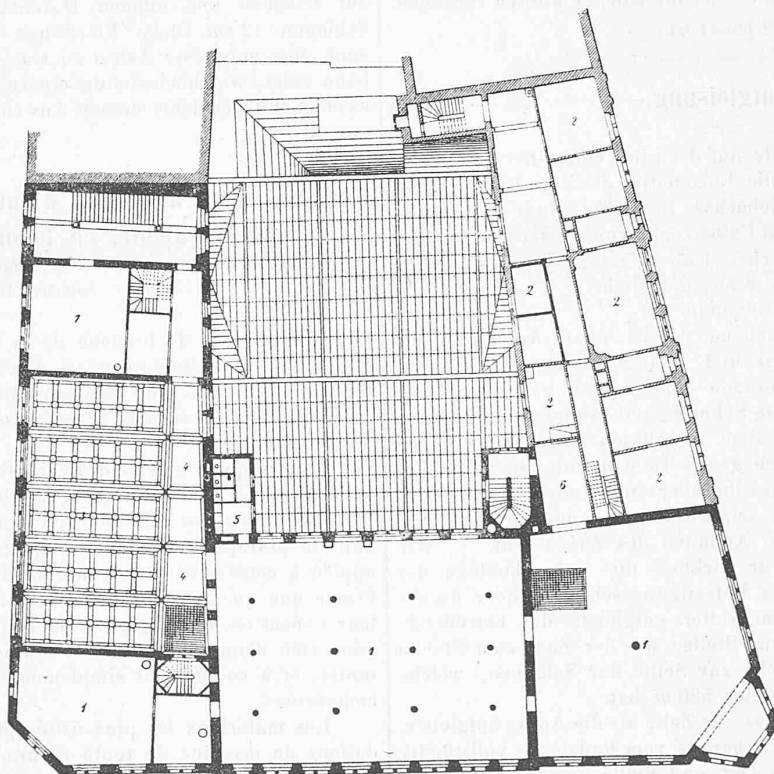
Legende

- 1 Post-Director
- 2 Vorzimmer
- 3 Conferenz-Zimmer
- 4 Canzlei
- 5 Vestibule
- 6 Bureaux
- 7 Controle

Legende

- 8 Kreispost-Cassa
- 9 Börsensaal
- 10 Sitzungs-Zimmer
- 11 Cabinet
- 12 Abtritte
- 13 Luftzuströmung
- 14 Luftabzug

Grundriss des zweiten Stockes.



Legende

- 1 Disponible Räume
- 2 Wohnung des Post-Director's
- 3 Obertheil des Börsensaales

Legende

- 4 Gallerie, resp. Corridor
- 5 Abtritt
- 6 Vorplatz

Masstab 1 : 500

dem Hauptgesimse erhebt sich das gewaltige Dach mit seinen hohen mit Zinnen versehenen Giebeln. Die um ein Stockwerk niedrigeren Flügel sind mit einem einfachen Hauptgesimse abgeschlossen; profilirte, grosse Rundbogenfenster im Erdgeschoss und Doppelfenster in den obern Stockwerken bilden die Hauptmotive der Architectur. An der Ecke der Freienstrasse und der Postgasse ist der Flügel rechts durch einen aus dem halben Sechseck in's halbe Zwölfeck und dann wieder in's Sechseck übergehenden Thurm mit hohem runden Helme, welcher leider abweichend vom ersten Schmidt'schen, etwas zu reichen Projecte, nunmehr etwas zu einfach geworden ist, vortheilhaft unterbrochen. An der Gerbergasse wird durch das vorspringende Risalit mit dem Börsensaaleingang, namentlich aber durch die Gruppierung der hohen Börsensaalfenster und des sich über denselben hinziehenden, mit den Büsten berühmter, um Handel und Verkehr verdienter Männer geschmückten Medaillonfrieses, eine malerische Wirkung erzielt. Die Doppelfenster halten sich in ihrem Detail genau an die noch vorhandenen des alten Kaufhauses, nur sind sie etwas weniger reich ausgebildet. Die Vorhalle vor dem öffentlichen Bureau ist mit Sterngewölben versehen.

Im Hofe sind die noch gut erhaltenen Gesimse, Thor-, Thür- und Fenstereinfassungen des alten Kaufhauses wieder zur Verwendung gekommen, so fand namentlich das grosse, ehemals an der Gerbergasse befindliche, reiche Einfahrtsthor seinen Platz an der Durchfahrt gegen die Gerbergasse. Ein anderes, ebenfalls schönes Thor ist am hintern Eingange zur Börsensaaltreppe versetzt worden. Die grossen Bögen des ehemaligen Posthofes wurden fast ganz gleich im neuen Hofe wieder erstellt. Im Uebrigen ist die ganze Hofarchitectur eine äusserst einfache.

Auch im Innern des Gebäudes werden nur wenige Räume eine reichere Decoration erhalten. Im öffentlichen Bureau sollen die Gewölberippen und Schlusssteine durch einfache Decorationsmalerei eingefasst werden. Das Postdirectorzimmer im ersten Stocke des Eckthurmes wird an Wänden und Decke mit einer reichen Holztäferung versehen, welche nicht zu dunkel gebeizt wird. Im Börsensaale befinden sich unter der Gallerie reich geschnitzte Holzpfosten und Büge; die Decke, welche ganz in Holz ausgeführt werden sollte, ist jetzt, der geringeren Kosten wegen, in Stuck erstellt, wird aber in Holztönen, welche einem nicht zu dunkel gebeizten Tannenholze entsprechen, gemalt werden. Die Ornamente und einzelne Glieder werden vergoldet.

(Schluss folgt.)

### Entgleisung.

Am 19. Januar entgleiste auf der Linie *Olten-Bern*, zwischen *Lyssach* und *Hindelbank*, die Locomotive des Vormittagsschnellzuges mit der vordern Triebachse in Folge eines Bandagenbruches. Dadurch war eine Catastrophe von ausserordentlichem Umfange eingeleitet, sie verlief jedoch, einige Beschädigungen am Material abgerechnet, überaus glücklich.

Der Hergang ist kurz folgender:

Der betreffende Schnellzug passirt ohne Aufenthalt die Strecke *Burgdorf-Zollikofen* und erlangt durchschnittlich auf einer circa 2 km. langen, geraden und 4,5<sup>0</sup>/<sub>100</sub> geneigten Linie vor *Hindelbank* seine grösste Schnelligkeit, wahrscheinlich gegen 70 km. pro Zeitstunde. An dem erwähnten Tage nun vernahm der Locomotivführer ziemlich genau 1500 m. vor genannter Station einen starken Knall, was ihn überzeugte, dass eine Bandage seiner Maschine gesprungen sei, worauf er augenblicklich alle nöthigen Vorkehrungen zum Anhalten des Zuges traf. — Wie sich später herausstellte, war wirklich die linke Bandage der vordern Triebachse bei einer Befestigungsschraube quer durchgerissen. — Ungefähr 50 m. weiter entgleiste die betreffende Achse, hielt sich aber bis zur Stelle, wo der Zug zum Stehen gebracht werden konnte, dicht zur Seite der Schienen, welche Strecke eine Länge von 570 bis 580 m. hat.

Interessant dabei ist, dass zur Zeit, als die Achse entgleiste, die beschädigte Bandage sich bereits vom Radsterne vollständig abgelöst hatte, wie dies an Ort und Stelle genau festgestellt werden konnte, dagegen mit Ausnahme zweier kleinen, 20 cm. langen Stücke erst 150 m. weiter vorn aufgefunden wurde und

zwar in zwei ziemlich gleich langen Theilen, wovon der eine zwischen den Schienen, der andere 2 m. rechts vom Geleise getroffen wurde. Letzterer hatte seinen Weg durch das Triebwerk der Maschine genommen und dabei die rechte Schieber- und Excenterstange stark verbogen. Ohne Zweifel hatten sich die Stücke oder die ganze Bandage unterdessen in dem ebenfalls stark zerrissenen Radkasten festgeklemmt.

Doch viel wichtiger ist, dass die Locomotive mit der entgleisten Achse inzwischen — 40 m. von der Entgleisungsstelle entfernt — einen offenen Durchlass von 1,5 m. lichter Weite anstandslos passirte. Von den Muttern, welche zur Befestigung der hinüberführenden Fischbauchträgern dienen, ist die eine vom Spurring des unbeschädigt gebliebenen Rades vollständig durchgestanzt, zwei andere zeigen leichte Schürfungen, während auf jener Seite, wo der blosser Radstern vorbeiging, fast gar nichts zu bemerken ist. Ganz unbeschädigt blieben die beiden Auflagerschwellen, welche 2,10 m. Entfernung haben.

Wäre hier, wie zu erwarten stand, die Achse eingesunken, so hätte ein grosses Unglück stattfinden müssen. Dass dies nicht geschehen, hat seinen Grund in der Construction der Locomotive. Dieselbe ist nach System *Engerth* gebaut, mit innenliegenden Cylindern, zwei Trieb- und zwei Tenderachsen. Die vordere, entgleiste Achse liegt nahezu unter der Rauchkammer. Ohne Zweifel wurde der Kessel und die Wasserkästen, namentlich zu Anfang, vollständig von den hintern Achsen getragen, so dass die entgleiste nur durch ihr Eigengewicht wirken konnte, aber auch damit nur so weit, als es das Spiel der Achsenbüchsen zuließ. Später hat wohl auch das unbeschädigt gebliebene Rad der vordern Achse mittragen helfen, so dass die eigentliche Locomotive auf drei Rädern ruhte. Der linke Radstern aber berührte einzig beim Passiren eines Wegüberganges auf 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> m. den Boden, beschädigte dagegen auf der ganzen Strecke die über die Muttern vorstehenden Gewinde der Laschenbolzen und drückte einzelne auch ganz ab. —

Dem anstandslosen Uebersetzen des Durchlasses ist jedenfalls auch die grosse Schnelligkeit günstig gewesen; auch der hart gefrorene Boden hat ohne Zweifel zum glücklichen Verlaufe beigetragen.

Bei diesem ersten Anlasse erinnern wir an eine Vorsichtsmassregel, welche Hr. *J. Meyer*, Obergeringieur der *Suisse occidentale*, für ähnliche Vorkommnisse getroffen hat. Derselbe lässt auf Brücken und offenen Durchlässen zu beiden Seiten der Schienen 12 cm. Dicke Flecklinge legen, welche stark genug sind, eine entgleiste Achse zu tragen. Dieser Fall der Centralbahn zeigt, wie hochwichtig ein solcher Belag werden kann und es empfiehlt sich daher dessen Anwendung für sämtliche Bahnen.

### Quelques mots à propos d'une fondation de machine à vapeur, en béton de ciment.

Communication faite à la Société des Ingénieurs du Cercle de Mannheim, par *C. Isambert*, Ingénieur.

Il n'y a pas de branche de la technique qui soit plus négligée dans nos établissements d'instruction et dans notre littérature technique, que celle traitant des fondations de machines, et en particulier de leur construction, de leur exécution et des matériaux employés.

Tandis que l'ingénieur hydraulicien et l'architecte ont eu à l'école déjà l'occasion de se familiariser avec les principes de la construction des fondations, l'ingénieur mécanicien en entrant dans la pratique, se trouve complètement novice, lorsqu'il est appelé à construire une fondation de machine. Ne recevant à l'école que quelques notions générales sur leurs dimensions et leur exécution, ainsi que sur le choix des matériaux, il ne lui reste rien d'autre à faire qu'à étudier les fondations déjà existantes, et à copier tout simplement celles qui se sont le mieux comportées.

Les matériaux les plus usités pour la construction des fondations de machine de toute nature, sont: Le bois, la pierre de taille, la maçonnerie, la brique.

Il y a un certain nombre d'années, lorsque les arts techniques étaient encore dans l'enfance, le bois était presque exclusivement