

Der neue Badische Bahnhof in Basel: Architekten Curjel & Moser, Karlsruhe

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 19

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-31551>

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.

Der neue Badische Bahnhof in Basel.

Architekten *Curjel & Moser*, Karlsruhe.
(Mit Tafeln 29 bis 32.)

Wir beginnen mit den beigelegten Tafelbildern diese seit längerer Zeit vorbereitete Darstellung, die im Einvernehmen mit der Grossh. Generaldirektion umfassender geplant war, als sie nun umständehalber möglich ist. Im nächsten Heft sollen mit Bildern aus dem Innern die Grundrisse des Aufnahmegebäudes gezeigt und einige technische Angaben gemacht werden.

Wir stützen uns zur Hauptsache auf eine umfassende, reich illustrierte Veröffentlichung „Der Badische Bahnhof in Basel“, die bald nach der Inbetriebsetzung vor Jahresfrist im Verlage Frobenius A.-G. in Basel erschienen ist und auf die wir in empfehlendem Sinne ausdrücklich hinweisen möchten.

Das in gelblichem Keupersandstein aufgeführte Aufnahmegebäude zum Hochbahnhof bildet die Nordwestfront einer zum Bahnhofplatz verbreiterten Strasse. Ueber die Aussenarchitektur äussert sich Architekt Hans Bernoulli im oben genannten Werke u. a. wie folgt:

„Der Eindruck der Aussenarchitektur ist bestimmt durch die eigenartige Verteilung der Massen. Der langgestreckte Korpus des Baues mit seinen ungleichen Geschoss- und Fensterteilungen ist durch ein strikte durchgeführtes, auf einer Höhe durchlaufendes Gesims gemeistert und zu einem homogenen Baukörper zusammengezwungen. Drei ganz ungleich gebildete Massen legen sich nun vor diesen langgestreckten Bau. Ein Uhrturm, der den Zugang zum Riehener Bahnhof bezeichnet, ein mächtiger Giebelbau mit stark ausladendem Vordach markiert sinnfällig den Haupteingang, ein zierlich durchgebildeter Bau von bewegter Umrisslinie deutet die Restaurationsräumlichkeiten an. Die auseinanderstrebenden Teile werden nochmals gebunden durch eine dem ganzen Gebäude vorgelagerte offene Halle (Pergola).

schlupf gewährt. Ebenso unbekümmert, fast sorglos, mündet der Hauptaussgang unbemerkt zwischen Mittelbau und Turm in die lichte Vorhalle. Ausserordentlich liebenswürdig, durch besondern Schmuck das höhere Prinzip kennzeichnend, gibt sich der Zugang zum Fürstenbau. Ein Portal, das an alte Schlosseingänge erinnert, ein Brunnenhof dahinter, als bescheidener und zierlich durchgeführter Zwischenbau das Empfangsgebäude des Fürsten. Noch fehlt der linksseitige Abschluss des Brunnenhofes, eine dichte Kastanienpflanzung, die notwendige Ergänzung des Idylls.

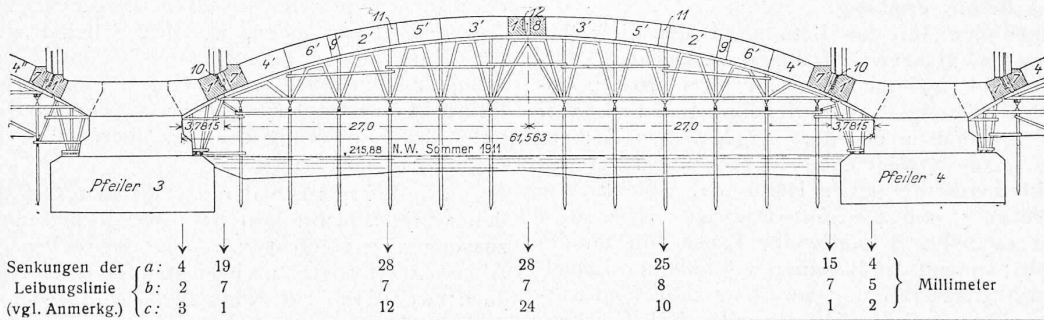
Die Beschränkung des ornamentalen Schmuckes auf einige wenige Teile sichert diesen eine kostbare und besondere Erscheinung. So hat vor allem das Fenster über dem Haupteingang den vornehmsten dekorativen Schmuck erhalten: Vier prachtvolle modellierte Menschengestalten, Werke von O. Kiefer, Ettlingen. Die Einzelformen des Baues sind wie alle architektonischen Sprachen der Gunst und Ungunst der Zeitläufe preisgegeben. Heute bedeuten sie uns eine Entwicklung von der Formlosigkeit des letzten Jahrzehnts zu bestimmteren, bewussteren Gebilden.“ (Schluss folgt.)

Vom Bau der viergleisigen Eisenbahnbrücke über den Neckar und des Rosensteintunnels bei Cannstatt.

Von *W. Siegerist*, Oberingenieur
der Firma Dyckerhoff & Widmann A.-G., Zweigniederlassung Dresden.

(Fortsetzung von Seite 199)

Bei der Einteilung der Gewölbe für die Ausführung der einzelnen Lamellen suchte man nach Möglichkeit durch die einzelnen Lamellen jeweils ein ganzes Kranzholz des Lehrgerüsts zu belasten, um die grössten und unvermeidlichen Verbiegungen des Lehrgerüsts möglichst frühzeitig herbeizuführen. Weiter trachtete man, grössere zusammenhängende Gewölbestücke möglichst spät zu erhalten, d. h. erst nachdem ein möglichst grosser Teil des Gewölbebetons



| Gerüstjoch Nr.: | 6 | 5 | 4 | 3 | 2 | 1 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | Nr. der Gerüstjoche |
|-----------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---------------------|
| Signal 1 | | | | | | 1 | 1 | | | | | | 1. Signal |
| " 2 | | | | | 1 | 1 | 1 | 1 | | | | | 2. " |
| " 3 | | | | 1 | 1 | 2 | 2 | 1 | 1 | | | | 3. " |
| " 4 | | | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | | | 4. " |
| " 5 | | 1 | 1 | 2 | 2 | 3 | 3 | 2 | 2 | 1 | 1 | | 5. " |
| " 6 | 1 | 1 | 2 | 2 | 3 | 3 | 3 | 3 | 2 | 2 | 1 | 1 | 6. " |
| " 7 | 1 | 2 | 2 | 3 | 3 | 4 | 4 | 3 | 3 | 2 | 2 | 1 | 7. " |
| " 8 | 2 | 2 | 3 | 3 | 4 | 4 | 4 | 4 | 3 | 3 | 2 | 2 | 8. " |
| " 9 | 2 | 3 | 3 | 4 | 4 | 5 | 5 | 4 | 4 | 3 | 3 | 2 | 9. " |
| " 10 | 3 | 3 | 4 | 4 | 5 | 5 | 5 | 5 | 4 | 4 | 3 | 3 | 10. " |
| " 11 | 3 | 4 | 4 | 5 | 5 | 6 | 6 | 5 | 5 | 4 | 4 | 3 | 11. " |
| " 12 | 4 | 4 | 5 | 5 | 6 | 6 | 6 | 6 | 5 | 5 | 4 | 4 | 12. " |

Anmerkung: Die Senkungen der Leibungslinie betreffen die südliche Gewölbehälfte über der Flussöffnung und erfolgten a: während des Betonierens; b: vom Gewölbeschluss bis zum Ausrüsten und c: beim Ausrüsten des Gewölbes.

Abb. 29. Lamellen-Einteilung zur Betonierung der grossen Gewölbe (Cliché der «D. B. Z.») und Tabellen der Senkungen und der Spindeldrehungen beim Ablassen des Lehrgerüsts.

In ausserordentlich glücklicher Weise ist die verhältnismässig hohe Lage des Gebäudes ausgenützt, zur Anlage einer freien in den Platz hinausgebauten Rampe, die in Verbindung mit den Stufen des Mittelbaues dem Bau etwas Gemessenes, fast Monumentales gibt.

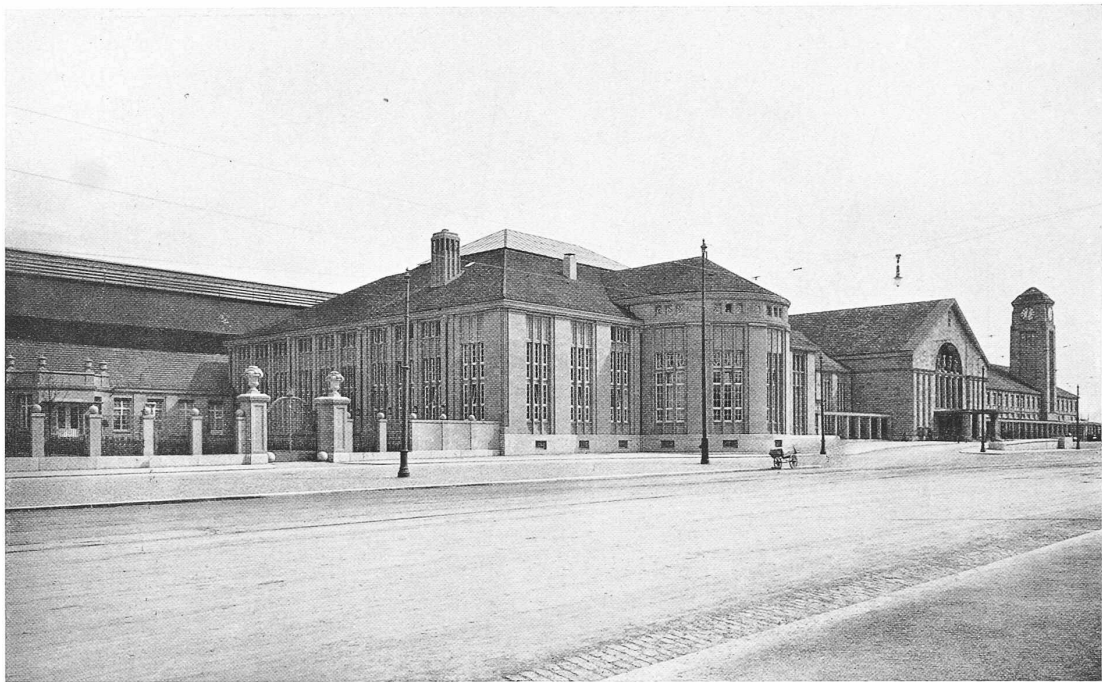
In grosser Harmlosigkeit schmiegt sich an den Restaurationsbau ein niedriges Gehäuse, das einigen Zollräumlichkeiten Unter-

schon aufgebracht war und die zu erwartenden Gerüstsenkungen und Verbiegungen in der Hauptsache unter diesen Lasten bereits eingetreten waren.

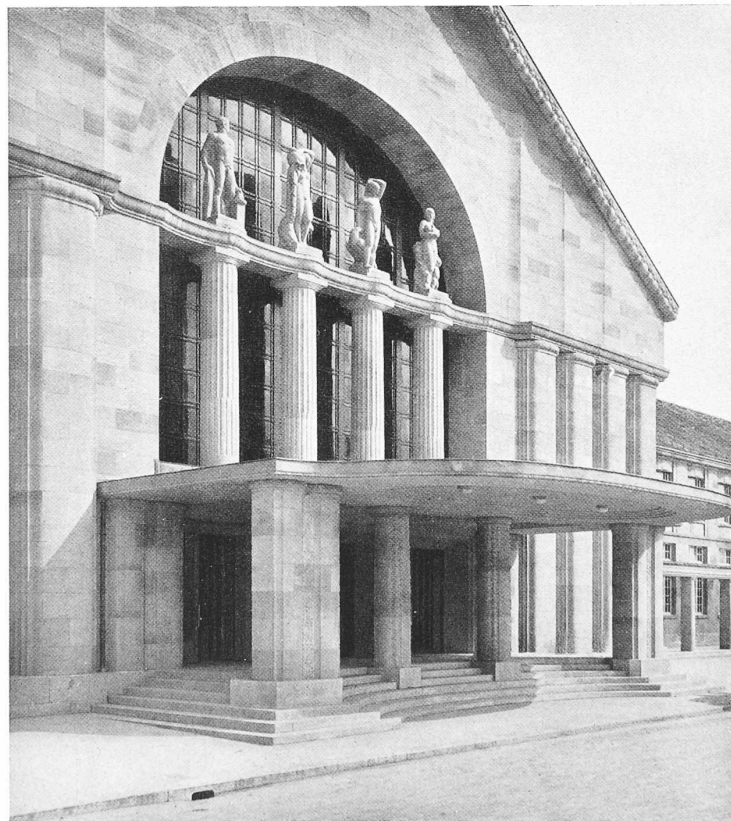
Bei allen kleinen Oeffnungen wurde mit dem Betonieren an den Kämpfern begonnen und sodann eine Lamelle über dem Scheitel eingebracht. Der Schluss



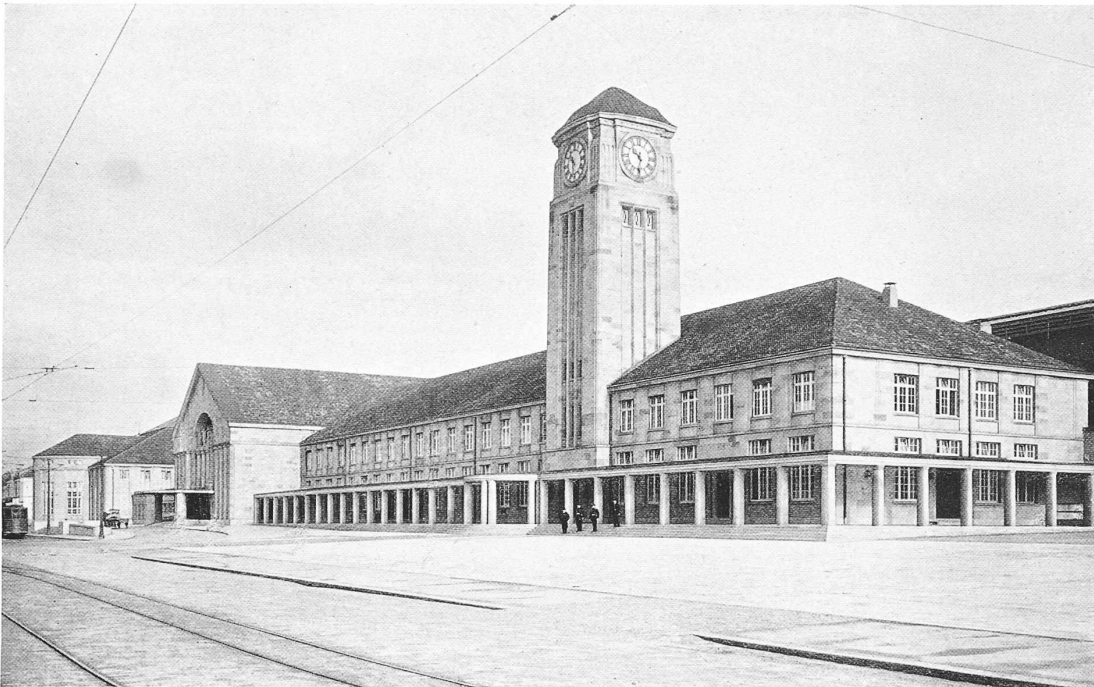
VOM BADISCHEN BAHNHOF IN BASEL
ARCH. CURJEL & MOSER, KARLSRUHE
UHRTURM AM ÖSTLICHEN EINGANG



GESAMTBILD VON DER BADISCHEN SEITE AUS

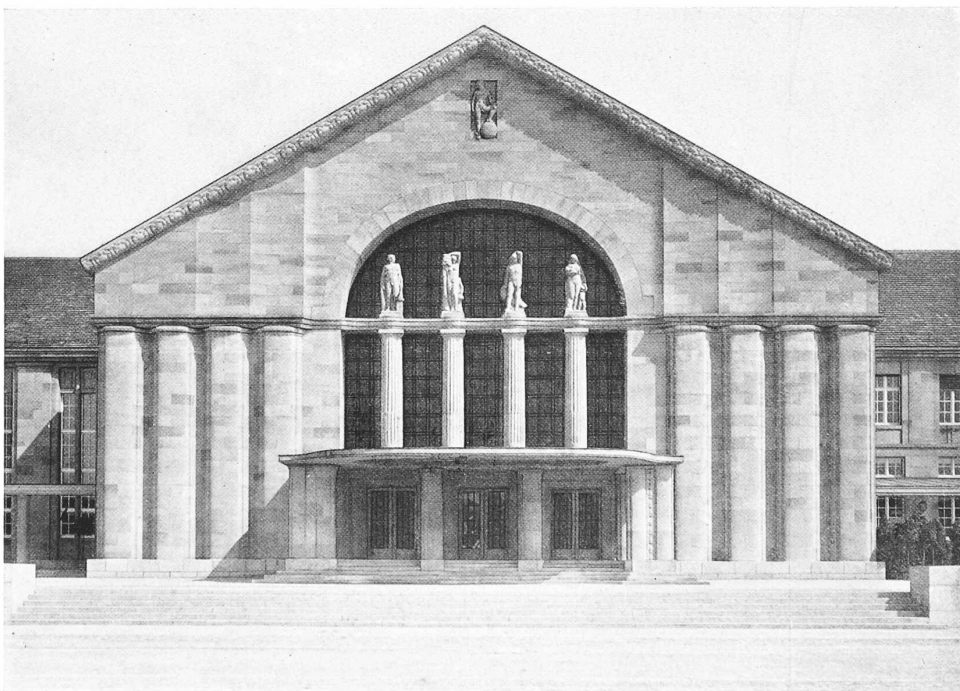


DETAIL VOM HAUPTINGANG

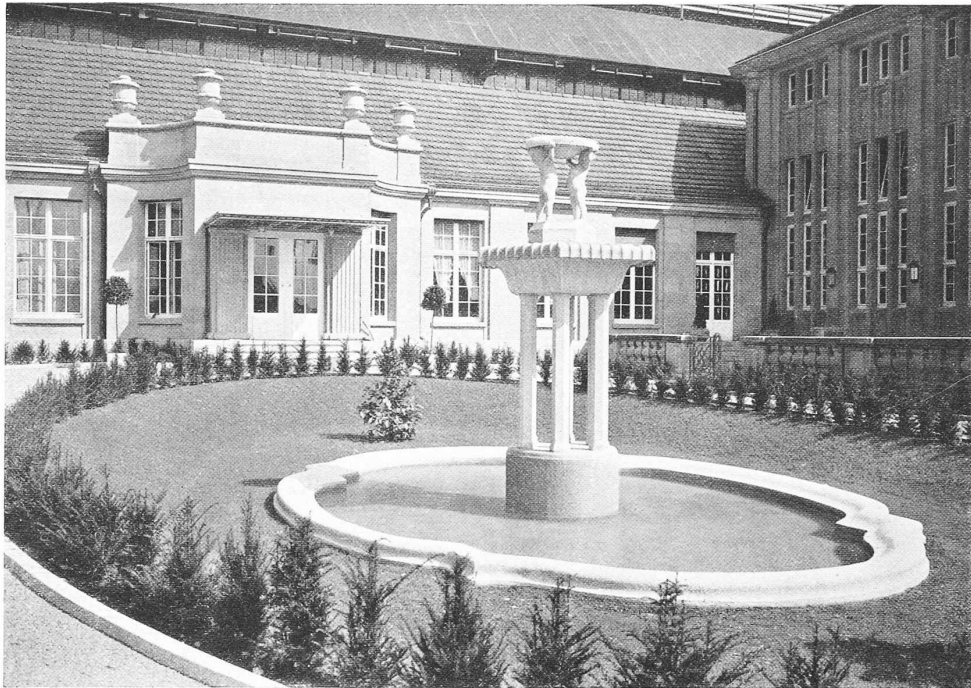


GESAMTBILD VON DER SCHWEIZER SEITE AUS

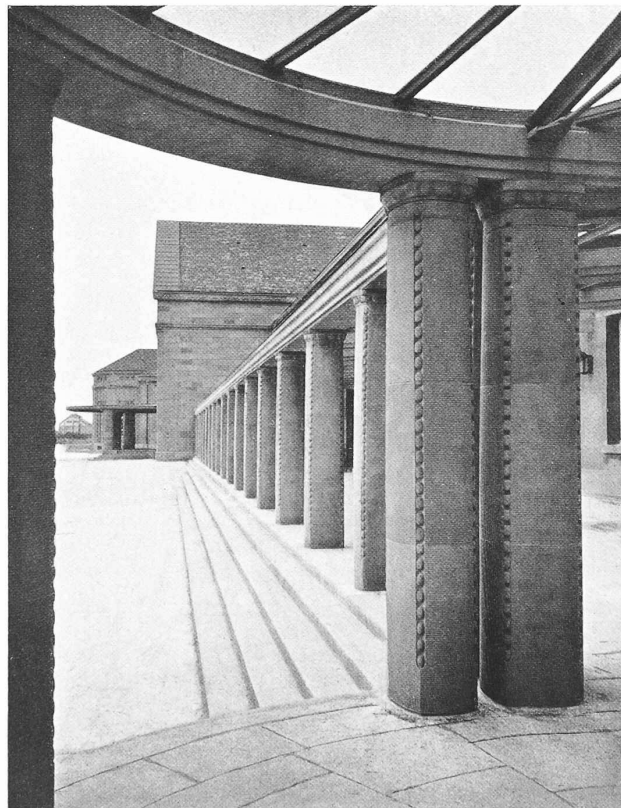
DER BADISCHE BAHNHOF IN BASEL
ARCH. CURJEL & MOSER, KARLSRUHE



MITTELBAU MIT HAUPTINGANG



GARTENHOF VOR DEM FÜRSTENBAU IM BADISCHEN BAHNHOF, BASEL



BLICK VOM OSTEINGANG GEGEN DEN HAUPTINGANG