

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 29/30 (1897)  
**Heft:** 17

## Inhaltsverzeichnis

### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### 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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### 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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 03.04.2026

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

INHALT: Die bauliche Entwicklung Basels. IV. (Schluss.) — XXXVII. Jahresversammlung des Schweiz. Ing.- und Arch.-Vereins am 25., 26. u. 27. Sept. 1897 in Basel. — Elektrische Strassenbahn mit seitlichem Stromabnehmer. — Rückkauf der schweizerischen Eisenbahnen. I. — Miscellanea: Pariser Weltausstellung 1900. Die Regulierung der Kata-

rakte an der unteren Donau. Die Umwandlung des Pferdebetriebs in elektrischen Betrieb auf dem Trambahnnetz in Frankfurt a. M. Die elektrische Strassenbahn Zürich-Oerlikon-Seebach. Der III. internationale Kongress für angewandte Chemie. — Konkurrenzen: Drei Brücken über das Flon-Thal in Lausanne. — Litteratur: Baukunde des Architekten.

## Die bauliche Entwicklung Basels

von 1881—1897.

Von Regierungsrat *H. Reese* in Basel.

### IV. (Schluss.)

Zur Förderung der Gesundheit der Bevölkerung sollen auch, allerdings in etwas anderer Weise als durch die Kanalisation, die neuen *Badanstalten* dienen. Eine solche ist bis dahin im Rheine für das St. Johannquartier erstellt worden; eine andere, auf der Breite, wird soeben in Angriff genommen, und eine dritte in der Nähe des Universitätsgebäudes wird hoffentlich bald folgen. An den beiden bestehenden Teichbadanstalten sind Verbesserungen vorgenommen worden; doch leidet die Anstalt am Riehenteich sehr unter der Verunreinigung des Wassers durch die Abwasser aus den industriellen Etablissements von Lörrach.

Zur Errichtung eines, während des ganzen Jahres geöffneten *Volksbades mit Schwimmbassins, Wannen- und Brausebädern etc.* ist es bis jetzt noch nicht gekommen, obwohl bereits vor 15 Jahren eine solche Anstalt projektiert war und die Angelegenheit seither mehrfach angeregt wurde, und obgleich angenommen werden darf, dass ein derartiges Unternehmen in unserer Stadt, gleich wie an andern Orten von derselben Grösse, rentieren würde.

Dagegen sind wir zur Zeit mit dem Bau eines *Brausebades* beschäftigt, und sollen derlei Anstalten mehr erstellt werden, sobald sich herausstellt, dass dieselben vom Publikum fleissig benutzt werden.

Der bedeutenden Bevölkerungszunahme entsprechend hat sich das Strassennetz unserer Stadt ausserordentlich erweitert und ist, soweit es die makadamisierten Strassen anbetrifft, von 96 km Länge auf 125 km angewachsen. Von den gepflasterten Strassen haben 106 000 m<sup>2</sup> einen Belag von Kieselsteinpflaster, 6300 m<sup>2</sup> einen solchen von Bruchsteinpflaster und 15 500 m<sup>2</sup> Holzpflaster.

Der *Unterhalt der Strassen* wird in Regie besorgt; die *Reinigung* sämtlicher Strassen ist seit einer Anzahl von Jahren ebenfalls vom Staate übernommen worden. In den äusseren Quartieren wird Unterhalt und Reinigung von den gleichen Leuten besorgt; in der innern Stadt sind besondere Arbeitergruppen für die Reinigung bestimmt, welche von morgens 4 bis abends 7 Uhr stattfindet. Für Unterhalt und Reinigung werden hier wie anderswo, soweit thunlich, Maschinen verwendet, als Dampfwalze, Kehrmaschinen, Reinigungsmaschinen etc. Der Kehrriech aus den Häusern wird zu bestimmten Zeiten, mindestens dreimal wöchentlich, mittelst besonderer Wagen abgeholt. Ein Verbrennungsofen für den Kehrriech ist bis jetzt nicht errichtet worden; doch werden die neueren Einrichtungen dieser Art mit Aufmerksamkeit verfolgt. Viel Zeit beansprucht das Bespritzen der Strassen, welches mittels Hydranten und Spritzwagen geschieht. Unsere Bemühungen, ein nach jeder Richtung befriedigendes Pflaster zu gewinnen, haben bis jetzt noch nicht zu einem völlig befriedigenden Resultate geführt. Als Pflastersteine verwenden wir seit einiger Zeit Sandsteine von Vöcklinshofen im Elsass und teilweise auch aus dem Vorarlberg. Das Holzpflaster ist bei unserer Bevölkerung wegen seiner Geräuschlosigkeit sehr beliebt; doch ist es bekanntlich nicht sehr solide, während man über etwaige hygienische Nachteile sich jetzt wohl ziemlich beruhigt hat. Ob es überhaupt je gelingen wird, ein dauerhafteres Holzpflaster herzustellen, ist zweifelhaft, namentlich wenn man liest, dass in Paris, wo das Holzpflaster in bedeutender Ausdehnung und mit grosser Sorgfalt durch die städtische Verwaltung in Regie ausgeführt wird, festgestellt worden ist, dass in stark befahrenen Strassen schon nach vier bis

fünf Jahren Ausbesserungen nötig werden, und dasselbe nach sieben bis acht Jahren gänzlich erneuert werden muss. Man wird sich also mit dem Gedanken vertraut machen müssen, dass wenn man Holzpflaster behalten will, diese Annehmlichkeit ziemlich teuer bezahlt werden muss.

Ihnen von den neuen Strassen eine Anzahl zu nennen, würde viel zu weit führen; hier muss ich auf die Pläne verweisen und Sie bitten, den Stadtplan von 1881 mit demjenigen von 1897 zu vergleichen. Sie werden dann ohne weiteres sehen, dass die Stadt sich ziemlich gleichmässig ausgedehnt hat, dass in Kleinbasel aber namentlich ein Anwachsen in der Richtung nach Kleinhüningen zu konstatieren ist. *Korrekturen* von beträchtlichem Umfange haben stattgefunden: in der Steinenvorstadt, welche einen Ausgang nach der Kreuzung mit der Austrasse erhielt, und in Kleinbasel, wo zur bessern Verbindung mit der Wettsteinbrücke Durchbrüche zur Verlängerung der Rebasse und der Karthausgasse erfolgten. Kleinere Korrekturen wurden vorgenommen im St. Albanthal, am Steinenbachgässlein, am Leonhardsstapfelberg und an der Greifengasse; in Ausführung begriffen ist die Korrektur der Freienstrasse, welche durchgängig eine Breite von 12 m erhalten soll, und die der untern Gerbergasse.

Viel zu reden und schreiben gaben die verschiedenen Projekte über die *Vergrösserung des Marktplatzes*. Ursprünglich hatten die Behörden nämlich beschlossen, den Marktplatz bloss bis zur Einmündung der Sattelgasse zu vergrössern und den nach Abbruch aller Gebäude dann noch verbleibenden Platz für den Bau eines Verwaltungsgebäudes und einen Raum für Marktzwecke zu benutzen; allein dieses Projekt stiess auf bedeutenden Widerstand bei der Bevölkerung. Schliesslich kam es zu einer Volksabstimmung, welche definitiv dahin entschied, dass der ganze Marktplatz, so wie er jetzt ist, frei bleiben solle. Mit dieser Lösung hat sich heute jedenfalls der grösste Teil der Bevölkerung ausgesöhnt, da allgemein zugegeben werden muss, dass der Platz nicht zu gross ist, wenn auch den Ansichten einer Minderheit beigepflichtet werden muss, dass die Form desselben und die ihn einrahmenden Gebäude allerdings jetzt noch zu wünschen übrig lassen.

Als Neuerung, welche mit dem Strassenwesen zusammenhängt, müssen schliesslich noch die an verschiedenen Orten angebrachten *Plakatsäulen und öffentlichen Abtritte* erwähnt werden. Ein Versuch, die letzteren unterirdisch zu machen, wie dies namentlich in England und verschiedenen anderen grösseren Städten neuerdings mit Vorliebe gethan wird, ist misslungen, wahrscheinlich weniger darum, weil das Neue nicht beliebte, sondern weil für die projektierte Anlage der Marktplatz in Aussicht genommen war. Die Einführung der Oelpissoirs steht demnächst bevor.

Um auch noch des *Gas- und Wasserwerkes*, dieses so lukrativen städtischen Unternehmens zu gedenken, sei hier angeführt, dass der Verbrauch an Gas und Wasser nicht nur proportional mit der Bevölkerung zunimmt, sondern dass speciell der Gaskonsum ein weit grösserer ist. Während derselbe im Jahre 1881 2 440 000 m<sup>3</sup> betrug, ist er im Jahre 1896 auf 7 370 000 m<sup>3</sup> angewachsen und wird im laufenden Jahre auf etwa 9 Mill. steigen. Dieser enorme Verbrauch, trotz der teilweisen Einrichtung von elektrischem Lichte, ist allerdings weniger auf den Konto „Leuchtgas“, als auf den des immer mehr Anwendung findenden „Koch- und Heizgases“ zurückzuführen, zum Teil aber auch dem auf 15 Cts. per m<sup>3</sup> herabgesetzten Preise zuzuschreiben. Zur stärkern Verwendung des Gases in Küchen und zu Heizzwecken hat jedenfalls auch die Begünstigung beigetragen, welche das Gaswerk den Abnehmern dadurch gewährt, dass es die Kosten der Zuleitung übernimmt, sofern wenigstens auf fünf