

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

Artikel: Die bauliche Entwicklung Basels von 1881-1897
Autor: Reese, H.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-82517>

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: 13.01.2026

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 Schwimmbecken, 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 Bevölkerungsvermehrung 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 m² einen Belag von Kieselsteinpflaster, 6300 m² einen solchen von Bruchsteinpflaster und 15 500 m² 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 äussern 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 Kehricht aus den Häusern wird zu bestimmten Zeiten, mindestens dreimal wöchentlich, mittelst besonderer Wagen abgeholt. Ein Verbrennungsofen für den Kehricht 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. *Korrektionen* 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 Rebgasse und der Kartausgasse erfolgten. Kleinere Korrekturen wurden vorgenommen im St. Albanthal, am Steinenbachgässlein, am Leonhardsstapfelberg und an der Greifengasse; in Ausführung begriffen ist die Korrektion 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 Markt Zwecke 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 beigeplichtet werden muss, dass die Form desselben und die ihn einrahmenden Gebäude allerdings jetzt noch zu wünschen übrig lassen.

Als Neuerung, welche mit dem Strassenwesen zusammenhangt, müssen schliesslich noch die an verschiedenen Orten angebrachten *Plakatsäulen und öffentlichen Abritte* 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 beliebt, 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 m³ betrug, ist er im Jahre 1896 auf 7 370 000 m³ 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 Heizzgases“ zurückzuführen, zum Teil aber auch dem auf 15 Cts. per m³ 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

Jahre ein Minimalverbrauch von jährlich 200 m³ garantiert wird.

Auch der Wasserkonsum steigt an den Tagen der stärksten Inanspruchnahme des Werkes, also im Hochsommer, beträchtlich, nämlich auf etwa 18 000 m³ pro Tag. Der Gesamtverbrauch vom Wasser belief sich im Jahre 1896 auf 4 400 000 m³. Dass unter solchen Verhältnissen sowohl für das Gas-, als für das Wasserwerk eine Reihe von baulichen Veränderungen und Bauten ausgeführt werden musste, dass namentlich die Verwaltungsräume an der Binningerstrasse erweitert und das Pumpwerk in den langen Erlen vergrössert werden musste, liegt auf der Hand. Demnächst sollen auch auf dem Bruderholze grössere Filteranlagen zur Klärung des zu Zeiten getrübten Quellwassers erstellt werden.

Bezüglich der *Beschaffung elektrischen Lichtes und elektrischer Kraft* sind seit Jahren Studien gemacht worden; diese verfolgten hauptsächlich den Zweck, eine grosse Wasserkraft aus dem Rheine zu gewinnen, und sind nun damit abgeschlossen worden, dass das Projekt für eine Wuhr-, Kanal- und Turbinenanlage bei Augst erworben worden ist. Zur Realisierung dieses Projektes, durch welches 9000 P.S. gewonnen werden können, bedarf es jedoch der Zustimmung der Regierung von Baden und der Kantone Baselland und Aargau.

Nachdem anfangs die Einwilligung der oben genannten Behörden zum Teil nicht erhältlich zu sein schien, ist in letzter Zeit eine Wandlung eingetreten, und darf nunmehr unsererseits ein günstiges Resultat erwartet werden.

Um jedoch nicht noch mehr Zeit unbenutzt verstreichen zu lassen, haben unsere Behörden beschlossen, einstweilen für elektrische Beleuchtung zu sorgen, und es soll die hiezu erforderliche Kraft von etwa 1100 P.S. in einem Neubau neben der Gasanstalt mittelst Dowson- oder Magergas, eventuell durch Leuchtgas oder Dampfkraft gewonnen werden. Diese Anlage, welche bereits bis in einem Jahre dem Betrieb übergeben werden soll, wird den später zu schaffenden Wasserkraftanlage als Reserve zu dienen haben.

Schon im Jahre 1882 sind von einem Privaten Omnibusse eingeführt worden, welche einen regelmässigen Fahrverkehr zwischen den beiden Bahnhöfen über die alte Rheinbrücke und die Freiestrasse herstellten. Wenn diese Fahrtgelegenheit anfangs auch nicht stark benutzt wurde, so fand sie doch nach und nach, trotz der nicht sehr bequemen Fahrt auf den Wagen, immer stärkeren Andrang, so dass ernstlich an die Herstellung eines besseren, rationellen Verkehrsmittels gedacht werden musste. Nach vielfachen Erwägungen beschlossen die Behörden, *Strassenbahnen in eigenem Betrieb*, und zwar elektrische Bahnen mit oberirdischer Kraftzuleitung, zur Ausführung zu bringen. In dem für dieses Unternehmen erlassenen Gesetz wurde bestimmt, dass ein Gewinn aus dem Betriebe nicht erwachsen, sondern ein etwaiger Einnahmenüberschuss zur Erweiterung des Netzes und eventuell zur Herabsetzung der Taxen dienen solle. Zuerst wurde die 2,8 km lange Linie (mit 6 Minutenbetrieb) zwischen den beiden Bahnhöfen über den Markt, die Gerbergasse und den Steinenberg hergestellt. Mit Ausnahme des Oberbaues und der Hochbauten, welche der Staat selbst erstellte, sind die Arbeiten durch die Firmen Siemens & Halske in Berlin und Alioth & Co. in Basel ausgeführt worden. Die erstmaligen Anlagekosten betragen etwa 700 000 Fr. Die Einnahmen der neuen Linie überstiegen alle Erwartungen, so dass sofort zur Erweiterung des Netzes geschritten wurde. Es sind darauf drei weitere Linien gebaut worden, und zwar eine direkte Linie zwischen den beiden Bahnhöfen über die Wettsteinbrücke, eine Linie von Kleinbasel nach Kleinhüningen und eine solche von der Missionsstrasse bis nach Birsfelden. Diese neuen Linien mit einer Gesamtlänge von 8,3 km und einem Kostenaufwande von etwa 1 650 000 Fr. sind im laufenden Jahre eröffnet worden und ergeben, wenigstens teilweise, ebenfalls gute Einnahmen, so dass in Bälde eine weitere Vermehrung der Linien zu erwarten steht.

Während die Strassenbahnen mehr für den Verkehr

im Innern der Stadt bestimmt sind, dient die im Jahre 1887 erstellte *schmalspurige Dampfeisenbahn*, welche von Basel bis nach Therwil und Flüelen führt, dem Lokalverkehr des Birsigtals. Vor kurzem wurde auch von unserem grossen Rate einem Initiativkomitee die Konzession zur Erbauung einer *elektrischen Strassenbahn nach der Chrishona*, einem beliebten Ausflugs punkte unserer Stadtbevölkerung, erteilt.

Zu den wichtigsten Fragen, welche Behörden und Volk unserer Stadt in den letzten Jahren beschäftigt haben, gehören diejenigen über die gründliche *Umgestaltung unserer beiden Bahnhöfe und deren Zufahrtslinien*. Seit mehr als acht Jahren werden bezüglich des *Centralbahnhofes* mit dem Direktorium der S.C.B. und auch mit dem schweizerischen Eisenbahndepartement Unterhandlungen gepflogen. Es würde viel zu weit führen, hier auf die einzelnen Details einzugehen, und mag daher genügen, wenn ich anfühe, dass von uns verlangt wird, es sollen der Bahnhof und die Linie der Elsass-Lothringer-Bahn so viel versenkt werden, dass alle bestehenden und zukünftigen Strassen ohne nennenswerte Steigungen mittelst Brücken über die Geleise geführt werden können, und ferner, dass sowohl der Personenbahnhof, als der bestehende Güterbahnhof auf dem Wolf, wie auch die neu anzulegende St. Johann-Güterstation durchaus zweckentsprechend und für die Zukunft genügend erweiterungsfähig erstellt werden. Nach langen Verhandlungen ist es endlich gelungen, bezüglich des Güterbahnhofes zu St. Johann und der Linie der E.L.B. eine gütliche Verständigung herbeizuführen, dahin gehend, dass die S.C.B. unsern Wünschen entsprechen will, sofern wir an die Gesamtkosten der neuen Anlagen von etwa sechs Millionen etwas mehr als 2½ Millionen beitragen. Bezüglich des Personenbahnhofes, worüber eine Verständigung bis jetzt nicht möglich war, steht der von uns angerufene und sehnlichst erwartete Entscheid des Bundesrates noch aus.

In Sachen des *bad. Bahnhofes* hat die Generaldirektion der bad. Bahn sich grundsätzlich bereit erklärt, die Geleise um etwa 4 m zu heben, damit alle Strassen ohne eine wesentliche Niveau-Aenderung unter den Bahn anlagen durchgeföhrt werden können. Es steht demnach zu hoffen, dass ein gütliches Uebereinkommen möglich sein wird, und sollen die Verhandlungen wieder aufgenommen werden, sobald die Centralbahnhoffrage zum Abschluss gelangt ist.

Von dem Projekte, den sog. *Hüninger-Kanal*, einen Arm des Rhein-Rhonekanals, bis auf Baslergebiet zu verlängern, werden Sie gehört haben. Der Hüningerkanal litt nämlich infolge steter Senkung der Rheinsohle an Wassermangel, weshalb die Elsässer Wasserbaubehörden beabsichtigten, diesem Uebelstande durch Errichtung eines Stauwehrs im Rheine unterhalb des Kanalauslaufs zu beseitigen. Da wir gegen ein solches Vorhaben mit Rücksicht auf die Hochwassergefahren protestieren mussten, im übrigen aber uns gerne bereit erklärt, zur Beseitigung der Uebelstände in anderer Weise Hand zu bieten, so kam es zu längeren Verhandlungen und zur Erörterung verschiedener Projekte. Die Folge hiervon war das Zustandekommen einer vorläufigen Vereinbarung zwischen den Elsässer- und Baslerbehörden, welche in der Hauptsache festsetzte, dass der Hüningerkanal durch die Elsässer Baubehörden auch fernerhin schiffbar erhalten werden soll, sofern seitens Basels ein Beitrag an die Kosten geleistet wird. Auch soll es uns frei stehen, eine Abzweigung von Hüninguen bis auf Baslergebiet zu erstellen. Da die Ausführung dieses Unternehmens ganz beträchtliche Mittel erfordert, und da dasselbe ebenso sehr im Interesse des Landes als unserer Stadt liegt, so haben wir uns um die Gewährung einer Subvention von 1 Million Fr. an die Bundesbehörden gewandt, welche unserm Ansuchen auch bereitwilligst entsprochen haben. Da es sich dabei um den Abschluss eines internationalen Vertrages handelt, so ist die Angelegenheit sodann vom Bundesrat an die Hand genommen worden. Seither ist ein Jahr verstrichen, ohne dass von Seiten der deutschen Behörden eine Antwort eingelaufen ist, so dass wir zur Stunde nicht sagen können, ob das Unternehmen überhaupt zu stande kommen wird oder nicht.

Ich komme zum Schlusse. Es erübrigts mir nur noch, mit einigen kurzen Worten der wichtigsten Aufgaben zu gedenken, mit denen wir uns in den nächsten Jahren im Bauwesen zu beschäftigen haben werden.

Ausser der Ergänzung des Hochbautengesetzes und dem Erlass der zur Zeit vor dem grossen Rate liegenden Gesetze, stehen einstweilen weitere gesetzgeberische Arbeiten nicht in Aussicht.

An neuen Hochbauten wird es, sofern die Bevölkerung wie in letzter Zeit zunimmt, natürlich nicht fehlen. Es werden sowohl weitere Kirchen, als namentlich Schulgebäude erstellt werden müssen. Auch für die höchste Lehranstalt, die Universität, sind immer noch zwei Bauprojekte nicht zur Ausführung gekommen, auf deren Verwirklichung in den beteiligten Kreisen mit Sicherheit gerechnet wird, nämlich das naturhistorische Museum und das Kollegiengebäude. Das restaurierte und erweiterte Rathaus wird, wie wir hoffen, bis zum Jahre 1901, d. h. bis zur Gedenkfeier an den vor 400 Jahren erfolgten Eintritt Basels in den Schweizerbund, der Benutzung wieder übergeben werden können. Vielleicht gelingt es auch bis dahin, nicht nur das Wettstein-Denkmal auf dem Marktplatz zu erstellen, sondern auch die Umröhung dieses Platzes durch Neubauten auf der West- und Südseite schöner und würdiger zu gestalten.

Für ein Verwaltungsgebäude wird, wie zu erwarten steht, bald ein Platz gefunden und alsdann mit dem Neubau begonnen werden können.

Ganz bedeutende Erweiterungen wird unsere Schlachstanstalt nebst Viehhof erfahren müssen. Eine wichtige Aufgabe wird dem Staate aller Wahrscheinlichkeit nach durch die Beschaffung guter und billiger Wohnungen für die bei den öffentlichen Verwaltungen beschäftigten unteren Beamten, Arbeiter und für sonstige unbemittelte Leute erwachsen. Ein kleiner Anfang ist in dieser Richtung durch die Errichtung von Wohnhäusern für Angestellte der Strassenbahnen bereits gemacht; es ist dabei der Grundsatz aufgestellt worden, dass der Staat den Grund und Boden, sowie die Gebäude zum Selbstkostenpreis in Anrechnung bringe und sich mit einer mässigen Verzinsung begnügen. Eine direkte finanzielle Bevorzugung würde demnach den Mietern von Staatswohnungen nicht zu Teil werden; dagegen hätten dieselben dafür baulich und sanitär gut eingerichtete Wohnungen, ohne alle Augenblicke eine Kündigung befürchten zu müssen. Im übrigen wird bei der Errichtung solcher Wohnungen jedenfalls darauf gesehen werden, dass dieselben nicht in besonderen Quartieren, sondern womöglich in allen Teilen der Stadt zur Ausführung kommen. Ob es möglich sein wird, auch grosse, sogenannte Volkshäuser zu errichten, ist, so lange die Anforderungen an solche Gebäude so grosse sind, mit Rücksicht auf die bedeutenden Baukosten zweifelhaft; dagegen gelingt es vielleicht bald, an einigen Orten zweckentsprechende Lokalitäten zur Verfügung zu stellen, wo ohne Trinkzwang Versammlungen und Vereinssitzungen abgehalten und Lesesäle benutzt werden können; jedenfalls wird der Staat gerne Bestrebungen für die Einführung derartiger, allgemein zugänglicher Einrichtungen unterstützen.

Die weitere Entwicklung unserer Stadt wird nach dem in Arbeit begriffenen und in der Hauptsache bereits festgestellten Stadtplan erfolgen.

Damit Sie sehen, wie diese Stadterweiterung gedacht ist, sind hier einige Pläne aufgehängt. Von besonderem Interesse sind die für das Nordwestplateau aufgestellten Entwürfe; aber auch auf dem Südostplateau in Kleinbasel sind ganz bedeutende Erweiterungen vorgesehen.

Nach dem Vorbilde, das uns Herr Baurat Stübben aus Köln in seinem Entwurfe gegeben hat, und nach dem Beispiel anderer Städte sind der Vorsteher des Stadtplanbüros und die Stadtplankommission bemüht, alles das, was heute von einem solchen Plane verlangt wird, zu berücksichtigen.

Um die Durchführung des neuen Stadtplanes zu erleichtern, besonders auch, um auf die Gestaltung einzelner Stadtteile sich einen massgebenden Einfluss und für öffentliche Zwecke aller Art genügendes Terrain zu sichern, hat

der Staat in den letzten Jahren grosse Landankaufe gemacht, so auf dem Westplateau einen solchen von etwa 40 ha zum Preise von etwa 1,7 Millionen und an der Grenze des Gundeltingerquartiers, grösstenteils auf basellandschaftlichem Gebiet, einen solchen von 42 ha im Betrage von 1 Mill. Fr.

Auch im Innern der Stadt ist jede Gelegenheit zum Ankauf von Liegenschaften benutzt worden, welche zur Durchführung projektierter Korrekturen erworben werden müssen.

Die Schaffung besonderer Industriequartiere ist bei uns nicht mehr möglich, dagegen ist immerhin darauf Bedacht genommen worden, in einzelnen Quartieren der Stadt, die sich besonders für die Ansiedelungen von industriellen Etablissements eignen, durch Projektierung von Industriegeleisen der Einrichtung derartiger Geschäfte Vorschub zu leisten.

Aus den Plänen werden Sie des weitern entnehmen, dass der Bau mehrerer Rheinbrücken, und zwar sowohl unterhalb als oberhalb der bestehenden geplant ist, und dass im Innern der alten Stadt grosse Korrekturen und Strassendurchbrüche bevorstehen, so an der Schiffslände, wo zugleich mit der Vollendung der Birsigkorrektion eine Hebung des Quais und infolge der Anlage einer neuen Strasse vom Fischmarkt bis zum oberen Blumenrain der Abbruch mehrerer Häuserblöcke erfolgen muss; ferner in dem Quartiere zwischen Marktplatz-Gerbergasse einerseits und dem Petersgraben anderseits, wo eine Verbindungsstrasse zwischen dem unteren und oberen Stadtteil erstellt und einzelne Durchbrüche und Strassenerweiterungen vorgenommen werden sollen.

Im weiteren wird an eine Ueberdeckung des Birsigs zwischen Post und Barfüsserplatz behufs Aufnahme des Strassenbahngleises und Entlastung der oberen Gerbergasse demnächst auch gedacht werden müssen.

Zur Hebung von Industrie und Gewerbe wird, wie wir annehmen, die nach einer Anzahl von Jahren vollendete Wasserwerksanlage bei Augst beitragen. Eine Förderung von Handel und Verkehr dürfte, wenn auch nur im bescheidenen Masse, durch den Hüninger-Kanal erfolgen. Von weit grösserer Bedeutung für unsere Stadt und die ganze Schweiz würde es allerdings sein, wenn es gelänge, einmal den Rhein für die Schifffahrt dienstbar zu machen, sei es, dass das Rheinbett korrigiert würde, sei es, dass Mittel ausfindig gemacht würden, auch den nicht korrigierten Rhein mit Dampfschiffen befahren zu können.

Sie sehen, an Arbeiten aller Art wird kein Mangel sein. Hoffen wir, dass, wer auch an der Spitze des Bauwesens stehen möge, stets daran festgehalten werde, in der Erhaltung des guten Alten konservativ zu sein, in der Aneignung zweckentsprechender Neuerungen dem Fortschritte zu huldigen und fest das Ziel im Auge zu behalten, aus Basel mit der Zeit eine gesunde und schöne Stadt zu machen.

In der Hoffnung, dass dies geschehe, meine Herren, schliesse ich, indem ich Ihnen meinen besten Dank ausspreche für die Aufmerksamkeit, mit welcher Sie mein leider etwas zu lang gewordenes Referat angehört haben.

XXXVII. Jahresversammlung des Schweiz. Ingenieur- u. Architekten-Vereins am 25., 26. u. 27. Sept. 1897 in Basel.

Protokoll der Generalversammlung

vom Sonntag den 22. Sept., vorm. 10^{1/4} Uhr, in der Aula des Museums.

Anwesend sind 225 Mitglieder und eine Anzahl Ehrengäste, Ehrenmitglieder und Eingeladene.

1. Der Präsident des Lokalkomitees, Herr E. Vischer-Sarasin eröffnet die Versammlung mit folgenden Worten:

Hochgeehrte Gäste, werte Kollegen! Es ist mir der ehrenvolle Auftrag zu teil geworden, die heutige Versammlung mit einigen Worten einzuleiten.

Als Vertreter unserer Sektion, sowie auch im Namen der Behörde und Einwohner von Basel heisse ich Sie von Herzen willkommen und