

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 41/42 (1903)  
**Heft:** 14

**Artikel:** Die Umgestaltung der Freien Strasse in Basel  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-24050>

#### 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:** 23.02.2026

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

Diese Architekturperlen wollen gesucht und gefunden sein; in Frankreich selbst sind sie noch wenig bekannt, denn man kümmert sich nicht um sie; das Grosse, Geniale ist das Zeichen dieses Volkes, das Kleine, Bescheidene, bleibt unbekümmert abseits.

Je länger ich das Land durchwanderte, desto mehr gewann ich es lieb; es wirkte immer stärker auf mich ein und fast teilte ich schliesslich die Empörung der Bauern, die

#### Wanderungen durch die Bretagne.

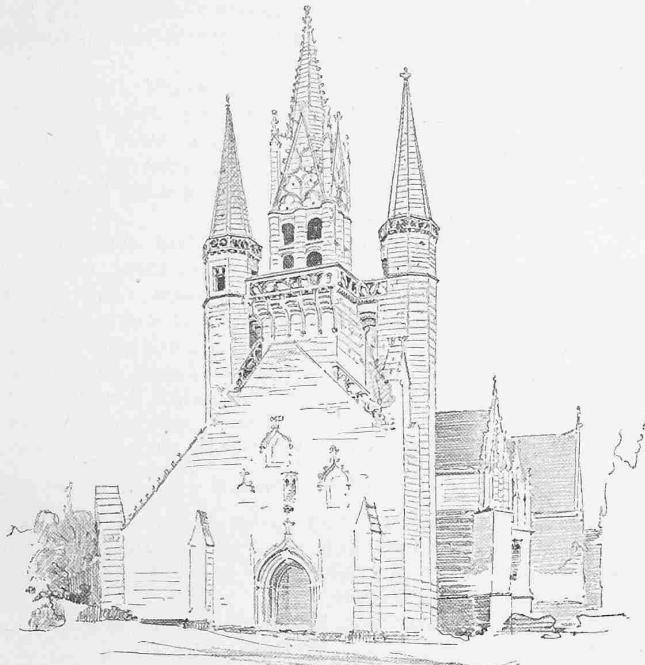


Abb. 1. Chapelle «Saint-Fiacre» in Le Faouet bei Quimperle.

sich wild gegen die Regierung auflehnen, die ihnen ihre Sprache nehmen will. Es waren gerade damals die Gerichtsverhandlungen wegen der Kongregationsunruhen. Lasse man diesem Volke seine Sprache, seine Sitten; ich bin kein Freund der „Soutane“, die dieses Land regiert, aber die Bretagne sollte niemand „zivilisieren“, sie ist zu schön und zu eigenartig dazu.

Sechs Wochen lang hatte ich das herrliche Land durchkreuzt und besuchte schliesslich noch den Mont-St-Michel, der an der Grenze zwischen der Bretagne und der Normandie mächtig aus dem Meere aufsteigt; beinahe verwischte dieser Felsenkegel mit seiner gotischen Kathedrale, deren Spitze gleichsam zum Himmel empor jauchzt, die ernsten Bilder von Land und Leuten der Bretagne. Ob wohl Böcklin dieses Felseneiland jemals gesehn? Hier ist sein Traum dem Menschen in Fels und Stein vor die Augen gezaubert. Oft stand ich draussen, um zu schauen, wie die Sonne sich über der unendlichen Linie des Meeres erhob und eigentlich rotgoldenes Wasser zu beleuchten begann. Ich malte dort, bis die Flut mich ans Land trieb, und wenn die Ebbe wieder eintrat, so ging ich dem zurückfliessenden Wasser nach und malte wieder. Schuhe und Strümpfe trug ich, so lange ich auf Mont-Saint-Michel war, nur an der Table d'hôte, die mir mit ihrem stets wechselnden Publikum zur Qual wurde. Der Mont-Saint-Michel wird, seitdem er nicht mehr Gefängnis ist, im Jahre von etwa 50 000 Fremden besucht, die mit ihren Toiletten und Lorgnetten in dieses Reich von Schönheit einen Ton bringen, den man gerne vermissen möchte, weil er die Natur stört. Die Liebenswürdigkeit der „Madame mère Poulard“, deren Eierküchen in Frankreich zur Berühmtheit gelangt sind, half mir jedoch, so gut es ging, auch darüber wegzukommen. Sie behandelt Maler und Künstler stets mit besonderer Rücksicht, denn sie ist sicher, von jedem eine Skizze zum Andenken zu erhalten. Die Wände ihres Speisesaales sind

mit solchen Geschenken bedeckt und sie selbst sagte mir: „Il n'y a peut-être pas d'endroit au monde où on les regarde comme chez moi!“.

Von hier zog ich nach der Normandie, besuchte Caen und Rouen, die so berühmte Stadt. Seit Jahren hatte ich mich darauf gefreut und war furchtbar enttäuscht. Wohl stehen noch die alten Kirchen und Häuser, aber sie schauen unzufrieden in moderne Boulevards, die nicht zu ihnen passen; sogar die Kathedrale muss sich hinter einem hochmodernen Modebazar mit vergoldeten Kuppeln verstecken. Enttäuscht von dieser Modernisierungssucht bestieg ich den Schnellzug nach Paris, um heimzukehren. Und während der Zug durch das Land eilte, dachte ich für mich: eigentlich lebst du um drei oder vier Jahrhunderte zu spät. Wie schön war doch die alte Kunst, die fast niemand mehr versteht! Fort muss alles, was Jahrhunderte stand und woran sich Jahrhunderte freuten. Und dann gedachte ich unwillkürlich unserer schönen Schweizer Städte, vor allem an das prächtige Freiburg. Hütet und ehrt eure alten Bauwerke und Strassenbilder, ihr Schweizerstädte! Es ist ein Schatz, der anderswo verschwindet, lässt ihn bei uns bestehen, so werden unsere Städte immer der Wallfahrtsort von Künstlern und Fremden sein. — Der Ruf „Paris, Gare St-Lazare“ weckte mich aus solchen Träumereien. Nie aber hat mich eine Reise so gefreut, wie diese lange Wanderung durch das schöne und eigenartige Land der Bretagne.

Als besonders charakteristische Beispiele füge ich auf beiliegender Tafel meinen Schilderungen noch vier weitere Blätter aus meinen Skizzenbüchern bei. Zunächst die Kirche von Châteaulin bei Brest mit ihrem Hof und Eingang, und dann als ein reizvolles typisches Beispiel kleinerer Kirchen, die Friedhofskapelle von „Saint-Jean du doigt“ bei Morlaix. Dieser kleine Bau hat im Innern Details, die man fast überall in den Intérieurs der bretonischen Kirchen wieder findet, so auch die Drachenköpfe, mit denen die Bundbalken geziert sind.

#### Die Umgestaltung der Freien Strasse in Basel.

##### VI.

Im mittleren Teil der Freien Strasse steht das von den Architekten G. und J. Kelterborn für Herrn L. Bührer erbaute Haus „Zum Platanenbaum“ (Abb. 44 und 45, S. 171), ein kleineres Wohn- und Geschäftshaus mit zwei Läden und einem Magazin im Erdgeschoss, Bureauräumen im ersten Stockwerk und Wohnungen mit fünf Zimmern und Zubehör in den oberen Geschossen. Die Strassenfassade ist in rotem Maulbronner Sandstein und gelblichem, grobkörnigem Dürckheimerstein ausgeführt und im oberen Teile durch einen auf Konsolen aufruhenden Erkerausbau belebt. Darüber unterbricht ein zierlicher Hausteingleib die mit bunt glasierten Ziegeln eingedeckten Dachflächen.

Die Gebäude No. 44 und No. 42 „Zum blauen Mann“ (Abb. 46 und 47, S. 172) und „Zu den Hörnern“ (Abb. 42 und 43, S. 170) sind Bauten derselben Architekten. Das erstere, Herrn U. Sauter gehörig, ist ein Wohn- und Geschäftshaus auf einer 9 m breiten und 27 m tiefen Liegenschaft, zu deren völiger Ausnützung die Anlage eines kleinen Hofes sowie eines mittleren Lichthofes nötig war. Im Erdgeschoss befinden sich zwei Ladenräume, ein kleinerer, der vom Hauseigentümer benutzt wird und mit den im obersten Stockwerk befindlichen Goldschmiedewerkstätten durch einen Warenaufzug verbunden ist, und ein grösserer mit ausgedehntem Magazin und Oberlichtbeleuchtung im mittleren Teile. Im ersten Stock sind Bureaulokalitäten und in den oberen Geschossen Wohnungen angeordnet, deren fünf Zimmer und Nebenräume sich, abgesessen von den Strassenzimmern, um den Lichthof gruppieren. Die Strassenfassade in spätgotischen Formen ist in graugelbem, französischem Vogesenstein ausgeführt.

In ähnlicher Weise ist das zweitgenannte, Herrn W. Bertolf gehörige Haus angelegt, das auf einer im Verhältnis zur Breite beträchtlich tieferen Liegenschaft einen ver-

## Die Freie Strasse in Basel.

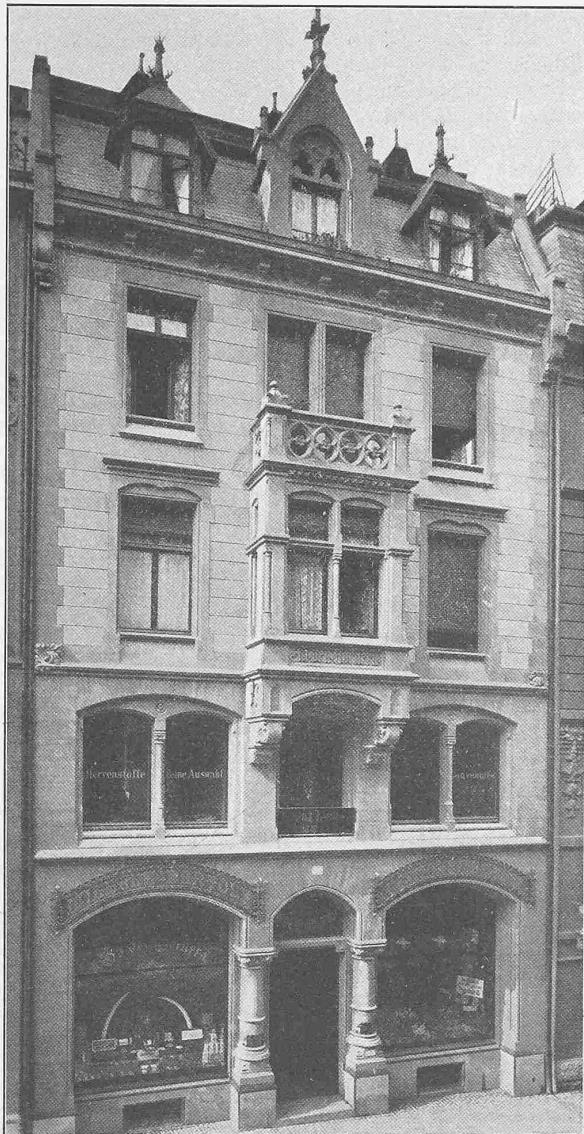


Abb. 42. Das Haus «Zu den Hörnern», Freie Strasse Nr. 42.

Erbaut von G. &amp; J. Kellerborn, Architekten in Basel.

hältnismässig geräumigen Hof umschliesst. Im Erdgeschoss liegen zwei Läden, z. Teil in direkter Verbindung mit dem ersten Stock, und im Hinterhaus eine Waschküche sowie Magazine, die durch einen Warenaufzug mit weitem Magazineräumen im ersten Stock verbunden sind. Die obren Geschosse enthalten geräumige Wohnungen von sieben Zimmern mit Zubehör. Die Strassenfassade ist in rotem Maulbronner- und gelblichem Dürkheimerstein ausgeführt, durch einen Erker belebt und darüber mit einer steinernen Dachgaube geziert.  
(Schluss folgt.)

## Neue Abfuhrlinien des Hafens von Genua.

Von E. Bavier, Ingenieur in Zürich.

(Fortsetzung.)

## IV. Einfluss des einzuführenden Blocksystems auf den Bahnbetrieb.

Das heutzutage bei allen wichtigen Eisenbahnen in Verwendung stehende sogenannte Blocksystem besteht in der Anwendung von Signalen, die zur Vermeidung des Aufeinanderfahrens gleichgerichteter Züge auf sämtlichen Blockstationen einer Bahnlinie rechtzeitig anzeigen sollen, dass die folgenden Blockstrecken geschlossen, blockiert oder frei sind.

Der mittlere Abstand der Blockstationen unter sich beträgt in der Regel 4 bis 5 km, sodass meistens zwischen zwei Bahnstationen mehrere Blockstationen eingeschoben sind.

Das Blocksystem kommt in zwei verschiedenen Arten zur Anwendung, und zwar entweder ausschliesslich selbsttätig wirkend oder aber unter Ergänzung der betreffenden automatischen Vorrichtungen durch Mitwirkung und ständige Kontrolle des Personals. Die letztergenannte Ausführungsart ist die in Europa fast allgemein gebräuchliche; sie gewährt wegen der ständigen Überwachung und sorgfältigen Instandhaltung der Signalapparate eine grosse Sicherheit des Betriebes und wird auch für die hier betrachteten Bahnlinien in Aussicht genommen.

Bei Einführung des Blocksystems würde die Voraussetzung der „freien Bahn zwischen zwei Bahnstationen“ durch diejenige der freien Bahn zwischen zwei (einander näher liegenden) Blockstationen ersetzt, wodurch offenbar eine namhafte Vermehrung der auf der ganzen Linie verkehrenden Züge ermöglicht würde.

In unserm Falle nehmen wir an, dass entsprechend den im grossen 8,8 km langen Giovi-Tunnel zwischen Mignanego und Ronco getroffenen Massnahmen, in dessen Mitte jetzt eine durch zweckmässige Lüftung und elektrische Beleuchtung wirksame Signalstation in Tätigkeit ist, im Tunnel Isoverde-Voltaggio von 10,9 km Länge eine Blockstation und im 15,9 km langen Tunnel zwischen den Stationen Secca und Rigoroso zwei Blockstationen errichtet werden. Der Abstand derselben unter sich würde also im kleineren Tunnel  $\frac{10,9}{2} = 5,45$  km und im grösseren  $\frac{15,9}{3} = 5,3$  km betragen. Bei der Annahme von 25 km Zuggeschwindigkeit in der Stunde berechnet sich die Fahrzeit zwischen zwei Blockstationen, unter Zuschlag von 3 Minuten Zeitverlust für unvorhergesehene Zufälle,

für den Tunnel von Ronco auf 14 Min.

" " " Voltaggio " 16 "

" " " Rigoroso " 15 "

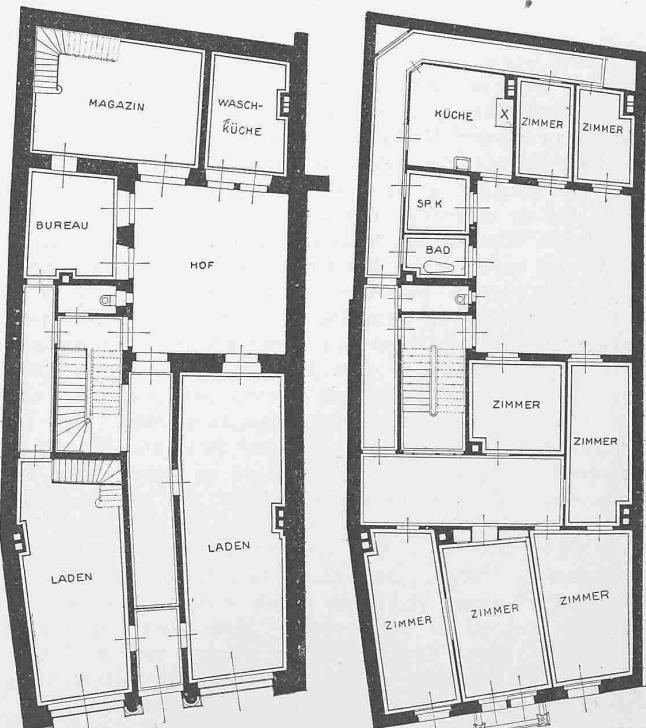


Abb. 43. Das Haus «Zu den Hörnern», Freie Strasse Nr. 42. Grundrisse vom Erdgeschoss und vom II. Stock. — Masstab 1:250.

Für die Personenzüge nehmen wir, ungeachtet ihrer grösseren Fahrgeschwindigkeit, mit Rücksicht auf die Verspätungen in den Stationen oder andere unvorhergesehene Zufälle, eine Durchfahrtszeit zwischen den Blockstationen von 20 Min. an (15 Personenzüge per Tag).

Unter diesen Voraussetzungen und mit Rücksicht darauf, dass die wirklich nutzbare Durchfahrtszeit des Tunnels nur 19 Stunden (1140 Min.) beträgt, berechnet sich die Anzahl der Güterzüge, welche täglich durch den Ronco-Tunnel der Hülfslinie geleitet werden können, auf

$$\frac{1140 - 15 \times 20}{15} = \frac{840}{15} = 56 \text{ Güterzüge.}$$

Da aber unzweifelhaft bei einer so bedeutenden Vermehrung der Züge die Verkehrsschwierigkeiten und die hieraus sich ergebenden Zeitverluste zunehmen, so erscheint es ratsam, bei obiger Zahl einen Abschlag von 10% zu machen und findet sich hienach die Anzahl der innert 24 Stunden durch den Tunnel zu befördernden Wagen mit 50 Zügen zu 29 Wagen = 1450 Wagen.

Für den Haupttunnel der Linie über Voltaggio ergibt sich:

$$\text{Abstand der Blockstationen} = \frac{10,9}{2} = 5,45 \text{ km.}$$

Angenommene Personenzugszahl = 11

Durchfahrtszeit der Personenzüge = 20 Min.

der Güterzüge = 16 "

$$\text{Anzahl der Güterzüge} = \frac{1140 - 11 \times 20}{16} = \frac{920}{16} = 57.$$

Hieraus berechnet sich die Anzahl der zu befördernden Wagen, nach Abzug der obigen 10% für die Anzahl der Züge, auf 51 × 49 = rund 2500 Wagen.

Durch Einsetzung der betreffenden Werte für den Haupttunnel der Linie über Rigoroso finden wir die theoretische Anzahl der möglicherweise durch denselben zu befördernden Güterzüge mit 64 und die im praktischen Betrieb zu befördernden Wagen mit

$$9/10 \times 64 \times 52 = \text{rund } 2900 \text{ Wagen.}$$

Die vorstehenden Berechnungen dürften um so mehr auf Zuverlässigkeit Anspruch machen, als denselben eine mittlere Zugsgeschwindigkeit von nur 25 km in der Stunde zu Grunde gelegt wurde, während dieselbe im wirklichen Betriebe voraussichtlich auf 30 km gesteigert werden kann.

Nach den bisherigen Erfahrungen über den Warenverkehr im Hafen von Genua und seine mutmassliche Zunahme innert eines längern Zeitraumes darf als sicher

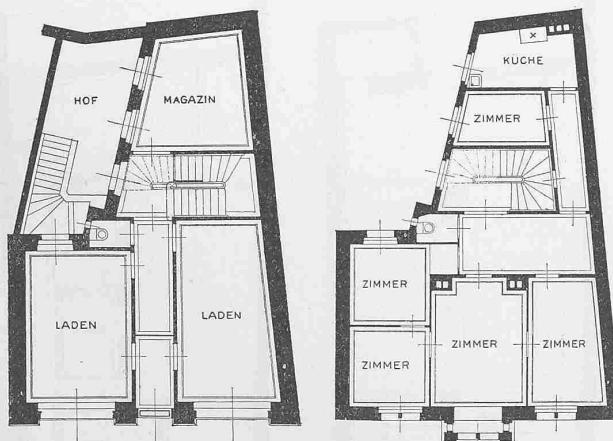


Abb. 45. Das Haus «Zum Platanenbaum», Freie Strasse Nr. 72.  
Grundrisse vom Erdgeschoss und vom II. Stock. — Masstab 1:250.

angenommen werden, dass bei Einrichtung des Blocksystems und der dadurch ermöglichten, bedeutenden Vermehrung der Güterzüge auf den Abfuhrlinien die jetzige Hülfslinie im Verein mit der vorteilhaften der beiden projektierten neuen Linien allen Anforderungen des Personen- und Lastenverkehrs über den Apennin vollständig Genüge leisten werde; nach Inbetriebstellung der neuen Linie wird es daher möglich sein, den überaus kostspieligen und unvorteilhaften Betrieb auf der alten Giovi-Linie ganz einzustellen. Der gesamte zulässige Güterverkehr auf der Hülfslinie und auf je einer der projektierten neuen Linien würde sich dann für die beiden Gruppen wie folgt berechnen:

#### Die Freie Strasse in Basel.



Abb. 44. Das Haus «Zum Platanenbaum», Freie Strasse Nr. 72.  
Erbaut von G. & J. Kelterborn, Architekten in Basel.

a)	Leistungsfähigkeit der bestehenden Hülfslinie . . . . .	1450 Wagen
	» der Linie über Voltaggio . . . . .	2500 »
	Zusammen . . . . .	3950 Wagen
b)	Leistungsfähigkeit der bestehenden Hülfslinie . . . . .	1450 Wagen
	» der Linie über Rigoroso . . . . .	2900 »
	Zusammen . . . . .	4350 Wagen

Diese gewaltige Leistungsfähigkeit würde es ermöglichen, ausser dem geschilderten Güterverkehr und der Einschaltung der nötigen gemischten Züge für den Lokalverkehr täglich noch wenigstens 16 Eil- und Expresszüge in jeder Richtung über den Apennin zu leiten und zwar 10 auf der Hülfslinie und 6 auf der neu zu erstellenden Linie.

Aus obiger Zusammenstellung geht hervor, dass unter der Voraussetzung der freien Bahn zwischen je zwei Blockstationen die direkte Linie über Rigoroso gegenüber derjenigen über Voltaggio eine mögliche tägliche Mehrleistung von 400 Wagen aufweist, während unter dem jetzt bestehenden System der freien Bahn zwischen zwei Bahnhofstationen umgekehrt die letztere gegenüber der erstgenannten mit täglich 26 Wagen im Vorsprung war.

(Schluss folgt.)

#### Miscellanea.

**Die Bedeutung der Renaissance für den modernen Kirchenbau.** Die Frage, ob der Renaissancestil für unsern Kirchenbau zu empfehlen sei und den Vorschriften der Kirche sowie den Anforderungen der Zweckmässigkeit und Schönheit entspreche, hat Architekt Rimli aus Frauenfeld in der Versammlung der Sektion für Kunst des diesjährigen schweizerischen Katholikentages in Luzern eingehend behandelt. Er führt aus, die Renaissance habe sich häufig gegen den Vorwurf zu verteidigen, dass sie sich gerne ins Unkirchliche verirre und bei ihrer grösseren Äusserlichkeit leicht

## Die Freie Strasse in Basel.

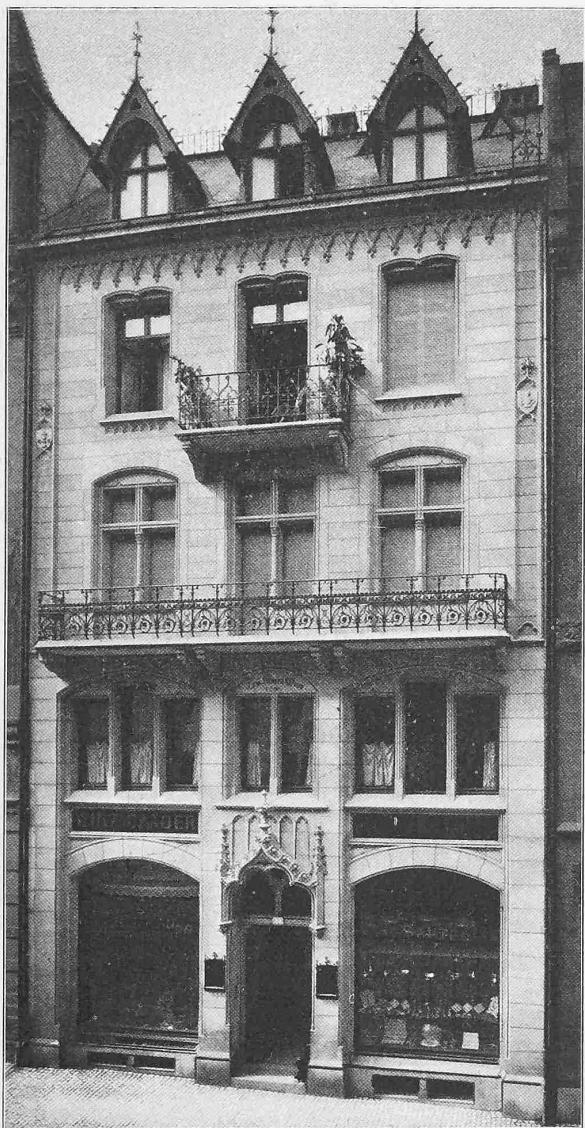


Abb. 46. Das Haus «Zum blauen Mann», Freie Strasse Nr. 44.  
Erbaut von G. & J. Kelterborn, Architekten in Basel.

profan, theatralisch, saalartig wirke. Jedoch könne in keiner Weise bewiesen werden, dass ihr Streben nach schönen Verhältnissen in Grundriss, Aufbau und Dekoration mit den kirchlichen Anforderungen weniger verträglich wäre, als die Formen anderer Stile. Im Gegenteil, mit dem festlichen und heitern Eindruck einer Renaissancekirche könne sich religiöses Empfinden ebenso gut vertragen wie mit dem Ernst und der Strenge einer romanischen oder dem leichten aufstrebenden Charakter einer gotischen Baute.

Den Anforderungen der Zwecknässigkeit entsprechen Renaissancekirchen mehr als die anderer Stilarten, da in ihnen die Absicht vorherrscht, Räume zu schaffen, in denen möglichst von allen Plätzen aus ein ungehinderter Ausblick auf die Hoch- und Seitenaltäre sowie die Kanzel möglich sei und in denen durch helle Fensterverglasungen für genügendes Licht gesorgt sei. Auch in akustischer Beziehung mache man mit den säulen- und pfeilerarmen Renaissancekirchen zumeist bessere Erfahrungen als mit solchen anderer Stilarten. Und schliesslich sei nicht zum wenigsten zu berücksichtigen, dass der Renaissancestil gestatte, zumeist billiger etwas für das Auge Erfreuliches herzustellen als die ältern Bauweisen, die, um ebenso reich zu wirken, unbedingt teures Material verlangen, oft sogar zur Materialverschwendug führen. Der Renaissancestil aber könne mit Gips und Stuck in der Innendekoration sich leicht behelfen und in seinen hellen Räumen auch die Malerei und Bildhauerei frei und würdig zur Geltung kommen lassen.

Ein elektrisches Kraftwerk an den Spier-Fällen des Hudson wird 64 km nördlich von Albany zur Gewinnung von Energie für Licht, Kraft und Bahnbetrieb nach Albany, Troy, Schenectady und vielen kleinen

Ortschaften in der Umgegend erbaut; das Werk, das nach vollendetem Ausbau 32000 P. S. liefern soll, dürfte demnach hinsichtlich seiner Leistung nur von den Werken an den Niagara-Fällen und denen bei Sault Ste. Marie übertroffen werden.

Durch Absperrung des Tales des Hudson mittels eines 546 m langen und 30 m hohen Dammes wurde ein grosser Sammelbehälter geschaffen, der eine gewisse Reserve bieten und die für das Werk verfügbare Wassermenge konstant erhalten soll. Das Jahresmittel der vom Flusse selbst geführten Wassermenge beträgt 170 bis 200 m<sup>3</sup> in der Sekunde. Durch einen kurzen Kanal, an den sich zehn, 3,6 m weite Stahlrohre anschliessen, wird das Wasser der Turbinenanlage zugeführt, die sich aus acht Paar Horizontal-Turbinen für je 4000 P. S. und zwei für je 3400 P. S. zusammensetzt. Die Turbinen arbeiten unter einer Druckhöhe von 24 m und sind mit Drehstromerzeugern für je 2500 bzw. 2000 kw und 40 Perioden direkt gekuppelt. Für die Erregung der Hauptmaschinen sind zwei Gleichstromgeneratoren mit eigenem Turbinenantrieb vorhanden. Die Maschinenspannung wird für die Fernleitung nach sechs Unterstationen bei Glens Falls, Fort Edward, Saratoga, Ballston, Schenectady und Watervliet durch Transformatoren auf 26500 V erhöht. Die Unterstationen setzen die Spannung wieder auf 2300 bis 2500 V herab und versorgen Licht-, Kraft- und Bahnanlagen mit Strom und zwar entweder durch direkte Energieabgabe an die Konsumenten oder aber an Unternehmer, die wiederum ihre eigenen Verteilungsnetze besitzen. Die Unterstation in Schenectady besteht aus zwei völlig getrennten Teilen, deren einer der «General Electric Co.» gehört und den Fabriken der Gesellschaft die nötige Energie liefert. Das Werk ist nach Mitteilungen der «Electrical World and Engineer» soweit fertig gestellt, dass noch in diesem Herbst 15000 P. S. verfügbar sein werden.

**Grosse Güterwagen.** Ein Kohlenwagen mit 50 t Tragfähigkeit ist nach dem «Journ. des transp.» soeben in den Werken von Douai und den Werkstätten von Blanc-Misseron fertiggestellt worden. Er ist ganz aus Stahlblech nach dem System Fox-Arbeit, ruht auf drehbaren Untergestellen und besitzt vier Trichter, durch die seine Entladung in einigen Sekunden auf Sturzgerüsten erfolgen kann. Sein totes Gewicht beträgt 15 t, die Länge ohne Puffer 12,30 m. Anlässlich dieser Mitteilung sei daran erinnert, dass die Amerikaner und Russen schon seit Jahren 50 t-Wagen für Kohlen- und Erztransporte verwenden und sie sogar zu besonderen Zügen zusammenstellen. Jedoch können solche Wagen, die weder bequem zu handhaben, noch für den laufenden Gebrauch praktisch sind, nur da vorteilhaft Verwendung finden, wo sie ausschliesslich in reinen Kohlen- und Erzzügen befördert werden.

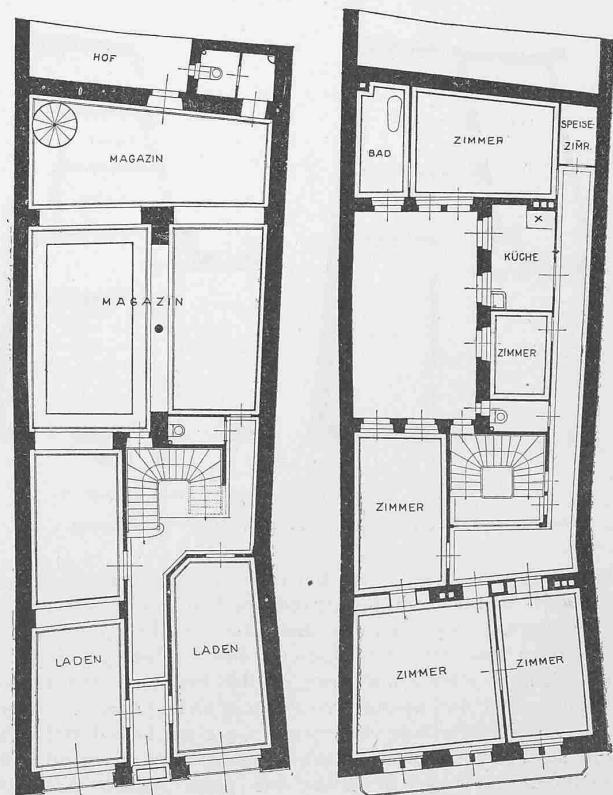


Abb. 47. Das Haus «Zum blauen Mann», Freie Strasse Nr. 44.  
Grundrisse vom Erdgeschoss und vom II. Stock. — Maßstab 1:250.