

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 91/92 (1928)
Heft: 20

Sonstiges

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>

damit ist auch eine Verbreiterung der Streitgasse vorgesehen und zwar über die heute bestehende Baulinie hinaus. Auch das „Stöckli“ wird anlässlich dieser Veränderungen nicht bestehen bleiben können. Für den Bau des *Kunstmuseums* am Albangraben ist der Abbruch des alten Wirttembergerhofes notwendig. Das Ausschreiben für die Plankonkurrenz wird in nächster Zeit erfolgen. — Der Bau der *Wasch- und Badeanstalt* auf der Breite ist soweit gediehen, dass sie im kommenden Sommer eröffnet werden kann. — Die Verbreiterung der *Birsbrücke* sollte schon längst ausgeführt werden, bis jetzt konnte jedoch eine Einigung mit dem Kanton Basel Land über die Teilung der Kosten nicht erreicht werden. Die bestehende Brücke soll birsaufwärts verschoben und für die „*Reding-Brücke*“ verwendet werden. Mit der Ausführung der neuen Brücke soll auch eine Verbreiterung der Zufahrstrassen vorgenommen werden. — Die *Meteorologische Anstalt* bei St. Margarethen soll im Sommer dem Betrieb übergeben werden. Von privater Seite wurde ein Projekt für ein in der Nähe zu errichtendes *Luft- und Sonnenbad* eingebracht, das z. Zt. geprüft wird, insbesondere die Wasserzuleitung vom Wasserturm auf der Batterie. — Infolge der in Angriff genommenen Ausführung des Kraftwerkes Kembs ist in nächster Zeit eine durch den Aufstau des Rheines bedingte Umänderung an der *Kanalisation* auf Kosten des Konzessionärs vorzunehmen.

Von unsrern *Rheinbrücken* sind die Verkehrsverhältnisse auf der Johanniterbrücke, wo die Fahrbahn fast vollständig durch die Strassenbahn in Anspruch genommen wird, am schlechtesten. Von der *Dreirosenbrücke* werden in der Projektion verschiedene Vorpunkte gezeigt, die zum Studium der Ausschreibungs-Unterlagen vom Bau-Departement aufgestellt worden sind. Um der Rheinschiffahrt Rücksicht zu tragen, haben die vorgesehenen Konstruktionen keinen oder höchstens einen Pfeiler im Strombett. Die vorgesehene Plankonkurrenz soll auch eine Lösung der Zufahrten bringen, die namentlich am linken Ufer infolge des vorhandenen Schlachthaus-Geleises einige Schwierigkeit macht. Das Bauprogramm ist noch nicht ausgearbeitet, und der Bau soll erst noch durch eine Volksabstimmung beschlossen werden. In der Projektion wird auch ein Projekt der Verbreiterung der Wettsteinbrücke gezeigt, die ohne Verlängerung der Strompfeiler möglich ist. Diese Verbreiterung wird zuerst zur Ausführung kommen, bevor an den Bau einer weiteren Brücke (Hallwilerbrücke) herangetreten wird.

Von privater Seite wurde das Begehr für den Bau eines *Hochbaues* bei der Garage Schlotterbeck gestellt. Eine Kommission studiert z. Z. allgemein die Frage der Hochhäuser, deren Errichtung namentlich im Innern der Stadt mit Schwierigkeiten verbunden ist, namentlich infolge der damit verbundenen Verkehrssteigerung während den Stosszeiten in den benachbarten Strassen, und wegen der Verschlechterung der Lichtverhältnisse für die Nachbarn, so dass für die Errichtung solcher Bauten fast nur freie Plätze in Frage kommen.

In der Diskussion entwirft Ingenieur *Riggenbach* ein Bild der Entstehung unseres Stadtplanes, der hauptsächlich durch den Umbau unserer Bahnhöfe notwendig geworden ist. Er zeigt, wie dann bei der Ausführung namentlich des neuen S. B. B.-Bahnhofes die aufgestellten Projekte oft umgestossen wurden, und man sich mit den heute vorhandenen unzweckmässigen Lösungen begnügte. Diese zu verbessern, so weit es noch möglich ist, ist eine unserer heutigen Aufgaben. Der erste Stadtplan war hauptsächlich ein Werk des Ingenieurs, ohne grosse Rücksichtnahme auf die später zu errichtenden Gebäude. Man legte den Hauptwert auf schlanke Strassenverbindungen. Die in späterer Zeit einsetzende Bewegung im Städtebau, die Städtebilder erzielen wollte, die gar nie erreicht werden konnten, weil die Bauherren und selbst die Architekten sich an die Vorschriften nicht hielten, veranlasste eine Umarbeitung desselben. Später musste man erkennen, dass man in der vom Heimatschutz veranlassten Revision zu weit gegangen war, und man kehrte bei der Projektierung neuer Strassenzüge wieder mehr zu den früheren Grundsätzen zurück. Eine weitere Notwendigkeit, einen Stadtplan zu besitzen, bildete der Bau der Strassenbahnen. Schon die ersten Privaten, die um die Konzession einkamen, erkannten den Marktplatz als das Zentrum, von dem aus die Verbindungen nach den Aussenquartieren gehen mussten. Zu diesem Zwecke wurde schon damals eine Verbindungsstrasse von der Post nach der Gewerbeschule projektiert. Ein Beispiel, wie fiskalische oder persönliche Verhältnisse gute Strassenverbindungen zu Fall bringen können, ist die projektiert gewesene Jakob-Burckhardt-Strasse, eine direkte Verbindung von der Handelsbank nach der Einmündung der Dufourstrasse, in die St. Alban-Anlage, welche die heutigen schlechten Verkehrsverhältnisse an der Handelsbank vermieden hätte. Ing. *Riggenbach* vertritt die Ansicht, dass der Hallwilerbrücke für den Durchgangsverkehr vom Ausland nach der Schweiz grosse Bedeutung zukommt, auch empfiehlt er angelegentlichst die Ausführung der Verbindungsstrasse Post-Gewerbeschule und ist bereit, uns darüber in einem besondern Referat zu berichten.

Ing. *O. Ziegler* gibt die Resultate der von ihm vorgenommenen Verkehrszählungen an den Zufahrten zu den Rheinbrücken bekannt, aus denen er den Schluss zieht, dass für den Bau der Dreirosenbrücke ein dringendes Bedürfnis vorliegt, während für die obere Verbindung vorläufig eine Verbreiterung der Wettsteinbrücke genügt.

Dir. *J. Christen* empfiehlt die Ausführung einer Tramverbindung von der Schützenmatte, mit Einbeziehung des Binningertrams, nach dem Marktplatz via Schützenmattstrasse-Schützengraben-Holzbeinplatz und mit einem Tunnel in rd. 4% Gefälle nach dem Rümelinsplatz.

Arch. *O. Schmid* betrachtet es als einen grossen Nachteil, dass in Basel die Vororttrams bis in die Stadt hinein geführt werden, wodurch eine starke Ueberlastung der innern Linien eintritt. Im inneren Teil der Stadt (City) sollte mehr gegangen und nur wenig gefahren werden.

Ing. *Riggenbach* teilt diese Ansicht. In der innern Stadt sind einige gute Hauptverbindungsstrassen zu schaffen, die übrigen Strassen können dann unverbreitert gelassen werden. Um die innere Stadt von den Strassenbahnen zu befreien, schlägt er die Anlage eines innern Ringes vor: Mittlere Rheinbrücke-Schifflände-Blumenrain-Petersgraben-Leonhardsgraben-Kohlenberg-Steinenberg. Diese Linie umschliesst die Altstadt so enge, dass deren einzelne Punkte leicht zu Fuss erreicht werden können. Er empfiehlt das Studium dieser Linie, sowie jenes der Führung der Strassenbahn im Innern der Stadt als Untergrundbahn. — Der *Präsident* erinnert an unsere Eingabe an das Baudepartement betr. Einrichtung eines Stadtplanbureau, das der geeignete Ort wäre, alle diese Fragen zu studieren.

Reg.-Rat *Dr. Brenner* erachtet die Ausführung einer Verbindungsstrasse Post-Gewerbeschule ebenfalls für dringend notwendig in Verbindung mit der Anlage eines Platzes bei der Grundpfahlgasse. Dagegen hält er die Errichtung eines Stadtplanbureau nicht für so wichtig, da der Regierungsrat verschiedene Aufträge für solche Studien an Private erteilt habe. — Schluss der Sitzung um 11 1/2 Uhr.

Der Protokollführer: i. V. A. B.

S.T.S.

Schweizer. Technische Stellenvermittlung
Service Technique Suisse de placement
Servizio Tecnico Svizzero di collocamento
Swiss Technical Service of employment

ZÜRICH, Tiefenhöfe 11 — Telefon: Seinau 5426 — Teleg.: INGENIEUR ZÜRICH
Für Arbsitgeber kostenlos. Für Stellensuchende Einschreibegebühr 2 Fr. für 3 Monate.
Bewerber wollen Anmeldebogen verlangen. Auskunft über offene Stellen und
Weiterleitung von Offerten erfolgt nur gegenüber Eingeschriebenen.

- 341 *Ingénieur* expérimenté dans l'établissement des devis et de la construction des turbines hydraul. Au plus tôt. Suisse romande.
343 *Techniker* mit Erfahrung im Wasserturbinenbetrieb, Bau und Installation von Gas- und Wasserrohrnetzen, als Chef-Monteur für Aussendienst in Gas- und Wasserwerk. Deutsche Schweiz.
345 *Maschinen- oder Chemiker-Ingenieur* mit Hochschulbildung u. Sprachkenntnissen, für Patentanwalt. Deutsche Schweiz.
349 *Betriebsleiter*, erfahren in Organisation und Kalkulationswesen, zur Entlastung des Techn. Direktors bedeutender schweizer. Nahrungsmittelfabrik. Für energischen, zuverlässigen Schweizer (nicht über 35 Jahre) aussichtsreiche Lebensstellung.
532 Tüchtiger *Bauführer* zu baldmögl. Eintritt. Kt. Graubünden.
534 *Bautechniker*, guter Zeichner. Sofort. Kt. Zürich.
536 *Bautechniker*, guter Zeichner. Sofort. Arch.-Bureau St. Gallen.
540 *Architekt-Bautechniker* f. zeichn. Arch. Baldmögl. Arch. Bur. Zürich.
546 *Dessinateur-architecte*, pour béton armé. Français. Genève.
548 *Bautechniker* für Bureau. Baldmögl. Arch.-Bureau Kt. Aargau.
550 *Bautechniker-Bauzeichner* für baldmögl. Eintritt. Kt. Appenzell.
552 *Tiefbau-Techniker*, vorerst f. Mitarbeit im kaufm. Betrieb. Thurgau.
554 *Bautechniker* zu baldmögl. Eintritt. Kt. Zürich.
556 Erfahrener *Bautechniker* f. Bureau u. Bauplatz. Sofort. Kt. Zug.
560 *Bauführer* oder *Bautechniker* zu baldmögl. Eintritt. Zürich.
562 *Bautechniker-Architekt* zu baldmögl. Eintritt. Kt. Aargau.
564 Künstler. veranl. *Architect* f. Durchführung eines gross. Objektes.
566 *Bautechniker* mit Kenntnis der drei Landessprachen für techn. Korrespondenz. Kt. Zürich.
570 Tücht. *Bauführer* zu baldmögl. Eintritt. Architekt. Solothurn.
572 Tücht. *Architekt* für moderne Innendekoration. Sofort. Zürich.
574 Tücht. *Bautechniker-Architekt*. Sofort. Zürich.
576 *Ingénieur civil* ou *Architecte* ayant l'habitude des grandes constructions, comme conducteur de travaux pour grand hôtel en France. Urgent.
578 Jüngerer *Bautechniker-Bauzeichner* mit franz. Sprachkenntnissen für Reisetätigkeit. Sofort. Zürich.
580 *Architekt-Bautechniker* mit künstl. Befähigung und weitgehend prakt. Erfahrung. Eintritt baldmögl. Architekturbureau Basel.
582 Tüchtiger *Architect* mit französischen Sprachkenntnissen. Sofort. Architekturbureau Zürich.
586 *Tiefbau-Techniker* mit Praxis für Strassenprojekte und Entwässerung Sitten.