

# Ueber die Erweiterung der Eisengasse in Basel

Autor(en): **Heimlicher**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Zeitschrift über das gesamte Bauwesen**

Band (Jahr): **3 (1839)**

Heft 2

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-5528>

## **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.

## Ueber die Erweiterung der Eisengasse in Basel.

(Vom Architekt Herrn Heimlicher in Basel.)

In den meisten älteren Städten, die nach keinem bestimmten Plane erbaut, im Verlaufe der Zeit durch die immer wachsende Zahl ihrer Bewohner sich nach und nach ausdehnten, finden wir dunkle und enge Straßen, welche auf die Gesundheit wie auf den Verkehr gleich nachtheilig wirken müssen.

Zu jenen Städten gehört nun namentlich Basel, das in seinem ältesten und bevölkersten Stadtviertel der engen Straßen mehrere zählt, unter welchen die sogenannte Eisengasse, die Hauptverbindungsstraße zwischen Groß- und Klein-Basel, durch welche alle aus Deutschland kommenden, nach der Schweiz und Italien bestimmten Waaren gehen müssen, an ihrem schmälsten Punkte eine Breite von kaum 11 bis 12 Fuß hat, während die Häuser auf der einen Seite, gegen den St. Martinsberg, bei der ungewöhnlichen Tiefe von 60—70 Fuß, in ihrer Mitte finster und fast unbewohnbar sind.

Dieser letztere Umstand, und noch mehr der in neuester Zeit immer steigende Verkehr, machten die Nothwendigkeit der Erweiterung dieser engen und krummen Straße fühlbar, indem, trotz aller polizeilichen Maaßregeln und der Aufstellung eines besondern Plantons, welcher dem Begegnen der Wagen vorbeugen sollte, öftere Sperrungen der Straße nicht vermieden werden konnten.

Die oberste städtische Behörde versuchte daher schon vor mehrern Jahren, mit den Eigenthümern der Häuserreihe auf der Bergseite in Unterhandlung zu treten, und dieselben zur käuflichen Abtretung oder zur Zurücksetzung ihrer Häuser zu bewegen. Allein diese Unterhandlungen geriethen wieder ins Stocken, bis im verflossenen Jahre 1837 der frühere Plan mit neuem Eifer aufgenommen wurde. Die städtische Baubehörde erhielt den Auftrag, einen genauen Plan über die Correction dieser Straße zu entwerfen, welcher durch den großen Stadtrath genehmigt wurde. Mit den betreffenden Häuserbesitzern wurden neue Unterhandlungen angeknüpft, welche die baldige Ausführung dieses Unternehmens erwarten lassen.

Die auf Tafel III. im Grundriß und in der vorderen Hauptansicht \*) dargestellte projectirte Straßen-Correction erfordert die Zurücksetzung der Fagaden-Linie auf der Bergseite, und zwar um so viel, daß die neue Straße, welche in einen Fahrdamm und zwei Trottoirs eingetheilt werden soll, am schmälsten Punkte eine Breite von 30' erhält, von denen 22' auf den Damm,

\*) Diese Pläne lagen in vergrößertem Maaßstabe der Gesellschaft schweiz. Architekten und Ingenieure zur Einsicht offen.

Anmerk. des Herausgebers.

5' auf das Trottoir der neuen Häuserreihe, die übrigen auf dasjenige der alten, uncorrectirten Seite fallen. Der Fahrdamm wird etwas gewölbt, und die Rinnen zu beiden Seiten der Trottoirs angelegt, weil Vertiefungen in der Mitte die Fahrbarkeit einer Straße, wie deren Reinhaltung, erschweren. Wenn dem Trottoir längs der neuen Häuserreihe eine größere Breite als dem gegenüberstehenden gegeben wurde, so forderte dieß nicht allein die Vollendung der Correction, sondern die auf dieser, von keiner Seitengasse unterbrochenen Linie immer Statt gefundene größere Frequenz der Fußgänger; zudem der Umstand, daß hierdurch die Wagen genöthigt werden, beim Einbiegen von der Sporengasse her eine größere Wendung zu machen, wodurch die Fußgänger ebenfalls geschützt werden. Endlich steht zu erwarten, daß das andere Trottoir durch neue Bauten in folgender Zeit eine größere und gleichmäßige Breite erlangen wird.

Die zur Correction erforderliche Zurücksetzung der Häuser betrifft 3 städtische und 10 Privatbehausungen und ein Zunftgebäude. — Die Ausführung der neuen Façaden soll in einer zwei Mal gebrochenen Linie Statt finden, und nicht, wie Mancher vielleicht gewünscht hätte, in einer ganz geraden Richtung. — Der Grund liegt darin, daß eine gerade Linie sämtliche Häuser, deren Hintergebäude sich an einen 40 Fuß hohen Hügel, auf welchem die St. Martinskirche steht, lehnen, ihrer Vorderhäuser beraubt hätte, ohne ihnen die Möglichkeit eines Anbaues an das übrig bleibende Hintergebäude zu gestatten. Es würde daher jeder andere Correctionsplan mehr Schwierigkeiten dargeboten haben, als der vorliegende, nach welchem zwar alle Häuser, und namentlich in ihren Kellern, Raum verlieren, allein bei vermehrter Luft und Licht immer noch so viel Tiefe behalten, um für geräumige Wohnungen gelten zu können. So bleibt die Mehrzahl der Häuserbesitzer, bei verringertem Platz und den nöthigen Veränderungen der innern Einrichtungen, zwischen ihren alten Scheidewauern, während einige andere, worunter namentlich die drei Häuserbesitzer zunächst der Sporengasse, von ihrem jetzigen Platze gerückt und in den Besitz neuer Häuser eingesetzt werden müssen.

Die beiden vordersten der oben genannten Häuser haben gegenwärtig eine so unregelmäßige innere Form, daß, bei einem beträchtlichen Verlust an Tiefe, keine ordentliche Einrichtung mehr hätte erhalten werden können. Beide mußten daher durch neues Terrain in der Breite entschädigt werden. Die dritte Behausung wird ebenfalls, und zwar durch städtisches Eigenthum, in der Breite entschädigt, und so eine neue Eintheilung möglich, die der bisherigen an Raum gleichkommt. Die sämtlichen hintern Localitäten können unverändert beibehalten werden, indem die Scheidewauern der neuen Vorderhäuser winkelvecht auf die neuen Façaden laufen. Auch in der Mitte der Straße muß ein Hauseigentümer, dem nach vollendeter Correction keine zweckmäßige Wohnung bleiben würde, durch die anstoßende städtische Doppelbehausung in der Breite entschädigt werden, während der Stadt noch immer genug Platz verbleibt, um ein zum Verkauf geeignetes Wohngebäude errichten zu können.

Ein gleichmäßiges Façaden-System ist für die ganze Linie vorgeschlagen, was vielleicht aufzufallen wird, indem eine lange Reihe von Häusern von einerlei Höhe und Bauart das Auge verwunden müsse. Da aber hier diese Linie als eine gebrochene, nicht auf ein Mal übersichtbare erscheint, so schien jene Einförmigkeit nicht besonders lästig zu werden. Es sind demnach alle Façaden einer und derselben Bauvorschrift unterworfen worden, mit alleiniger Ausnahme des Spinnwebtern-Zunftgebäudes, welches, seiner besondern Bestimmung wegen und als vorderstes Gebäude bei der Rheinbrücke, eine besondere Auszeichnung erhalten dürfte.

Die Ausführung dieses bedeutenden Unternehmens fordert von den betreffenden Besitzern die zeitliche Räumung ihrer Häuser auf 2 Jahre, für welche Zeit sie anderwärtige Localien zu mieten genöthigt sind. Vor Allem aber muß, wenn durch die Correction dieser Straße nicht der ganze Verkehr gehemmt werden soll, durch Abtragung des Rheinthors und des folgenden Neu-Baues, demselben eine neue Straße geöffnet werden, indem die bisherige Abfahrt von der Rheinbrücke nach der Schifflande für große Lastwagen höchst schwierig, für Fuhren mit langem Holz aber ganz unmöglich war. Die Abtragung dieser beiden Gebäude, welche der Regierung gehören, hat auch das Niederreißen der anstoßenden Schiffleuten-Zunft zur Folge, wodurch die Schifflande erweitert, und eine zweite Verbindungsstraße mit der Rheinbrücke erzweckt wird, — Vortheile, welche durch die Annehmlichkeit einer freien Aussicht noch erhöht werden.

Was nun endlich die Kosten dieser Correction anbelangt, so bleiben diese hinter der Größe des Unternehmens keineswegs zurück, und die Stadt muß bedeutende Opfer bringen. Die Entschädigungen an die betreffenden Häuserbesitzer, die ihre Wohnungen der Stadt entweder käuflich abgetreten, oder gegen Empfang einer Aversal-Summe sich verpflichteten, die Baute nach Vorschrift auszuführen, belaufen sich ungefähr auf die Summe von Fr. 300,000.

Bei Bestimmung dieser Entschädigungs-Summe kamen in Betracht:

- 1) Die Entschädigung für Baukosten.
- 2) „ „ „ verlorren Platz.
- 3) „ „ „ Miethzins pr. 2 Jahre.
- 4) „ „ „ Zugkosten.
- 5) „ „ „ Verlust an Geschäft und Waaren.

Nicht begriffen in obiger Summe ist der Verlust, welcher der Stadt durch das Wegbrechen ihrer Häuser, die sie an der Eisengasse besaßen, erwächst, und welcher Fr. 37,000 betragen kann. Die Stadt hat sodann noch die Kosten des Ausgrabens der Straße, der Dammlegung und der Trottoirs mit 10,000 Fr., so wie die Kosten der Abtragung des Rheinthors, des Neu-Baues und der Schiffleuten-Zunft mit Fr. 50,000 zu tragen.

Auf diese Weise soll denn eine Straßen-Correction ins Werk gesetzt werden, die, wenn auch mit bedeutenden Opfern verbunden, nicht nur einem längst gefühlten Uebelstand, der, bei dem immer wachsenden Verkehr, mit jedem Tage drückender erscheinen mußte, abhelfen, sondern auch ein düsteres Stadtviertel auf eine Weise verschönern wird, die in spätern Zeiten noch dankbare Anerkennung finden soll.

