

Zeitschrift: Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 49-50 (1932)

Heft: 6

Artikel: Baselstädtische Bauvorhaben Frühjahr 1932

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-582496>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 14.03.2025

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

Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung

Unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Abonnementspreis: 6 Monate Fr. 6.-, 12 Monate Fr. 12.- Inserate: 30 Cts. per einspaltige Colonelzeile. Wiederholungen Rabatt

Redaktion, Druck, Verlag und Expedition

Walter Senn-Blumer, vorm. Senn-Holdinghausen Erben, Zürich, Alfred Escherstr. 54 Postcheck VIII 373
Annoncenregie: Fritz Schück Söhne, Zürich (Alfred Escherstr. 54) Postfach Zürich-Enge Postcheck VIII 2961 Telephon 57.880

Zürich, 12. Mai 1932

Erscheint jeden Donnerstag

Band 50 No. 6

Baselstädtische Bauvorhaben Frühjahr 1932.

(Korrespondenz)

Die Basler private Bauinitiative hat bekanntlich — wie anderorts übrigens in ähnlichem Maße — in letzter Zeit ganz bedenklich nachgelassen. Der Wohnungsmarkt ist übersättigt. Die Mietpreise sinken. Hunderte von Wohnungen stehen leer. Die Banken weigern sich Baukredite zu gewähren. Wer vor zwei Jahren ein Wohnhaus baute oder kaufte, hat zu teuer gebaut oder zu teuer gekauft. Heute gilt dieselbe Liegenschaft nur noch $\frac{4}{5}$ des Wertes, den sie im Jahre 1930 besaß. Wer garantiert heute dem Baumeister oder dem Bauherrn, daß er heute nicht auch noch zu teuer bauen würde? Heute, wo unsere sämtlichen Indexkurven sich parabelförmig neigen?

Man kann es also dem Privatmann heute nicht verdenken, wenn er sich von den Bagedanken abwendet. Wer aber umsomehr sich ins Zeug legen muß, damit die Baufähigkeit hochgehalten wird, das ist der Staat. Im Interesse der Arbeitsbeschaffung hat die Commune intensiv dafür zu sorgen, daß besonders die lange gehegten Bauvorhaben zur Realität werden. Es ist ein Unsinn von den Steuern der stets kleiner werdenden arbeitenden Schichten eine Menge Arbeitslosenunterstützungen zu bezahlen, also Summen für unproduktive Zwecke auszugeben. Es lohnt sich besser, aus den Steuern der Gesamtbevölkerung nützliche Werte zu schaffen. Erstens werden auf diese Art die notwendigen Bauwerke erstellt und zweitens resultiert aus dieser Maßnahme infolge kleinerer Arbeitslosigkeit nachher wieder ein größeres Steuerkapital. Geht es dem Einzelnen gut, so geht es zwangsläufig auch dem Staate gut.

Man kann der sozialistischen Partei im Großen Rate dankbar sein, daß sie sich für den Antrieb in dieser Richtung scharf einsetzt. Auch auf die Gefahr hin, das Budget des Bau-Departementes, etwas zu überschreiten, sollte der Versuch nicht unterlassen werden, zahlreiche und große Staatsbauten in Angriff zu nehmen, um die Arbeitslosigkeit energisch einzudämmen.

Die für etliche Bauten angehäuften Rückstellungsmillionen sollten nun in Umlauf gesetzt werden. Sie lassen sich in krisenlosen Zeiten wieder auffüllen.

* * *
1. Die Brücken: Unterhalb der Johanniterbrücke befindet sich nun seit geraumer Zeit die neue Straßenbrücke, die Dreirosenbrücke im Bau. Der eine der zwei zukünftigen Strompfeiler ist bereits

auf seinem Caisson hochgemauert, während noch an der Foundation des zweiten gearbeitet wird. Die Hauptarbeiten stehen also noch bevor. Der für diese Brücke bewilligte Kredit von nahezu 3 Millionen Fr. bezieht sich nur auf die Brücke selbst, nicht auf die außerordentlich bedeutenden Arbeiten für die Anlegung der Zufahrtsstraßen. Besonders die rechtsufrige, die Kleinbasler Rampe, in welche Räumlichkeiten für sportliche Zwecke eingebaut werden sollen, versprechen eine längere Beschäftigung zahlreicher Arbeitskräfte. Übrigens hat man die nachträglich neu aufgetauchte Frage betreffend einer breiteren Fahrbahn als die hierfür vorgesehenen 12 Meter endgültig beiseite geschoben. Man berechnete, daß die Dreirosenbrücke, die im Jahre 1933 fertiggestellt sein soll, die für den heutigen Verkehr viel zu schmale Johanniterbrücke um 30—35% entlasten wird. Die Verbreiterung der Johanniterbrücke, die gleichwohl notwendig bleibt, mag einer späteren Zeit vorbehalten sein.

Die zurzeit oberste Basler Straßenbrücke, die Wettsteinbrücke schreit dringend nach einer sofortigen Verbreiterung. Die auf ihr einseitig angelegte eingleisige Straßenbahnlinie verursacht eine furchtbare Verkehrskalamität, der so bald wie nur irgend möglich abgeholfen werden muß. Glücklicherweise sind nun die Studien über die Möglichkeit dieser Brückenverbreiterung abgeschlossen (Strompfeileruntersuchungen), sodaß mit der Inangriffnahme dieses Brückenumbaus nicht mehr länger zugewartet werden sollte.

Da die neue Dreirosenbrücke heute infolge ihrer sparsamen Eisenkonstruktionsbauweise so außerordentlich billig zu bauen ist, hat der Basler Courage bekommen und hegt ernsthafte Pläne zum Bau einer weiteren Straßenbrücke zwischen der letztgenannten Wettsteinbrücke und der Eisenbahnbrücke. Welche der dort vorgesehenen Brücken, die untere Seevogelbrücke oder die obere Hallwylerbrücke zuerst konkrete Form annehmen wird, dürfte jetzt noch nicht endgültig festliegen, wenn auch verkehrstechnische Gründe mehr für die Erstellung der letzteren, oberen sprechen. In einer kürzlichen Sitzung stimmte der Große Rat bereits für die Rückstellung eines Betrages von Fr. 50,000 für Vorarbeiten an dieser Rheinbrücke zu.

Auch ins Kapitel des Basler Brückenbaues gehört der projektierte Dorenbachviadukt, der das Gundeldingerquartier mit dem Vorort Binningen unter Überbrückung des Birsigs direkt verbinden soll, um den es aber leider in letzter Zeit wieder allzustille geworden ist. Es war vorgesehen den Viadukt für den bis heute Fr. 800,000 bereitgestellt sind bis zum

Sommer des nächsten Jahres fertigzustellen. Nun haben sich Verzögerungen eingestellt, sodaß diese Bauvorlage bis heute nicht an den Großen Rat gelangte. Landabtretungsverhandlungen sind noch im Gange. Über die Anlage der Zufahrten liegt der Beschluß vor. Die bereinigten Pläne dürften soweit nachgeführt sein.

Bekanntlich wurde vor nicht allzulanger Zeit in Kleinbasel eine Brücke über die Wiese erbaut. Heute plant man an der Weilstraße eine weitere Wiesenbrücke und hat zu diesem Zwecke kürzlich 50,000 Franken ins Budget aufgenommen.

2. Weitere Tiefbauten: Bleiben wir zunächst im Bereich des Rheines. Im Zusammenhang mit dem Kembserwerk und dem dadurch bedingten Rheinstau bei Basel bis zur Birmündung hinauf, müssen ein Großteil der Kanalisationsleitungen in Großbasel abgeändert und ausgedehnte Drainageleitungen in Kleinbasel angelegt werden. Bei der Birsigmündung war aus dem gleichen Grunde eine komplizierte Dückeranlage erforderlich. Diese Arbeiten, die auf Kosten des Kembserwerkes gehen, werden sich noch während längerer Zeit weiter erstrecken.

Der Güterumschlag im Basler Rheinhafen hat sich in den letzten Jahren ganz eminent entwickelt. Schon herrscht da und dort Platzmangel. Bedingt durch den neuen Kembserkanal mit dem Kembserwerk einerseits und der in Angriff genommenen Rheinregulierung andererseits, ist in den nächsten Jahren eine wesentliche Steigerung des Rheinhafenverkehrs zu erwarten. Um sich auf diese Entwicklung der schweizerischen Großschifffahrt gründlich vorzubereiten, unternahm der Basler Große Rat einen weiteren Schritt, indem er den Kredit von Fr. 60,000 zur Ausarbeitung eines definitiven Projektes für ein zweites Rheinhafenbecken diskussionslos bewilligte. Weiter hat er kürzlich für den Ausbau der Geleiseanlagen im bestehenden Kleinhüningerhafen und für die Ausgestaltung des Kleinhüninger Quais erhebliche finanzielle Mittel zugesagt. Wie man hört, führt das nahe Ausland in dieser Beziehung auch allerlei im Schilde, was zur Konkurrenzierung der Basler Hafentplätze beitragen dürfte. Von deutscher Seite sind nämlich in Weil a. R. und von französischer Seite bei Hüningen i. E. Hafenanlagen projektiert, sodaß zu befürchten ist, daß Basel einen Teil seines Schiffsgüterverkehrs verlieren wird, besonders dann, wenn Basel sich nicht rechtzeitig auf die Rheinhafenerweiterung einstellt. Die Anlage eines zweiten Hafenbeckens kommt heute allein rechtsrheinisch neben dem ersten in Frage, solange das Birsfelder Kraftwerk nicht reale Formen anzunehmen scheint. Diese Lösung ermöglicht eine günstige Ausnutzung des Geländes und bringt namentlich der neuen Gasfabrik in Kleinhüningen wirtschaftliche Vorteile, indem dadurch eine direkte Entladung der für das Gaswerk bestimmten Kohle aus den Schleppkähnen auf den Lagerplatz ermöglicht wird. Durch die weitausgebaute Hafenanlage erhöhte sich die Leistungsfähigkeit um rund 800,000 Tonnen pro Jahr. Der Regierung liegt nun daran, recht bald baureife Pläne zu erhalten, um loslegen zu können, sobald die Entwicklung nach dem vermehrten Umschlagplatz drängt.

Schon seit Jahren handelt es sich darum, die Fortführung des Schaffhauser Rheinweges bis zum Solitüdepark durchzusetzen, also das fehlende Stück der Straße längs des Kleinbasler Rheinufers zu erstellen, damit rechtsrheinisch endlich eine durchgehende Straße vom Hafengebiet bis hinauf zur Eisen-

bahnbrücke zu Stande kommt. Leider bestehen hier immer noch Schwierigkeiten in der staatlichen Landerwerbungen, sodaß an eine baldige Ausführung des kleinen Uferstraßenstückes nicht zu denken ist.

Hingegen genehmigte die Regierung neulich den Straßenplan für die Überführung beim Elsässerbahnhof und für die benachbarten Straßen. Die große Ringstraßenlinie, die sich an der Peripherie des Kantonsgebietes vom St. Johann-Bahnhof bis St. Margrethen entlang zieht: Luzernerring-Wasgenring - Morgartenring - Laupenring - Bernereng-Dorenbachviadukt, die sich teilweise im Bau befindet, teilweise schon ausgebaut ist und teilweise noch ihrer Verwirklichung harret, gilt es an ihrem nördlichen Ende beim St. Johann-Bahnhof mittelst der Voltastraße in einen flüssigen Zusammenhang mit der Dreirosenbrücke zu bringen. Die Voltastraße läuft heute beim Bahnhof tot. Ihr Tracé muß nun abgeschwenkt und auf eine Überführung gerichtet werden, die mit zweimal 40 m Stützweite das Bahnhofareal überspannen soll. Im Zusammenhang damit erleiden noch mehrere benachbarte Straßen kleinere Änderungen.

Im Baubudget für das laufende Jahre stößt man auch auf einen Posten von 20,000 Fr. als erste Rate für den sogenannten „Batteriepark“. Vor Jahren lieferte ein unter wenigen Architekten beschränkter Wettbewerb die Pläne für die Umgestaltung des Geländes beim Wasserturm, das in Verbindung mit der Batterie als große Grünfläche bestehen bleiben soll. Jene hochgelegene Stadtgegend wird seit einigen Jahren intensiv überbaut. Es ist also an der Zeit, mit den Anpflanzungen und Weganlagen an jenem für einen wundervollen Aussichtspunkt geradezu prädestinierten Hügelrand sofort zu beginnen.

Momentan unterbreitet der Regierungsrat dem Großen Rat einen Ratschlag betreffend Vereinbarungen mit den Schweizerischen Bundesbahnen über die Straßenanlagen im Bereiche der Güterlinie Basel S. B. B., Güterbahnhof Basel S. B. B. Rangierbahnhof sowie der beiden Verbindungsbahnlinien Basel S. B. B., Personenbahnhof-Basel Badische Bahn, resp. Basel S. B. B., Rangierbahnhof-Basel Badische Bahn. Die Detailstudien für diverse Projekte gehen bis auf sechs Jahre zurück. Es handelt sich um verbreiterte Unterführungen bei der St. Jakobstraße, bei der Gellertstraße und bei der Zürcherstraße, ferner um die Erstellung mehrerer Straßenbrücken, zweier bei der Hardstraße und einer bei der Gellertstraße. Schließlich ist auch noch eine Verbreiterung des Gehsteiges auf der Eisenbahnbrücke ins Auge gefaßt. Von Wichtigkeit bei all diesen verschiedenen Bauvorhaben ist die Verteilung der jeweiligen Kosten auf den Kanton und die S. B. B. (Schluß folgt.)

Bauchronik.

Baupolizeiliche Bewilligungen der Stadt Zürich wurden am 6. Mai für folgende Bauprojekte, teilweise unter Bedingungen, erteilt:

Ohne Bedingungen:

1. Kanton Zürich, Umbau der Zwölfbotenkapelle, Großmünsterplatz, Z. 1;
2. Gemeinnützige Bau- und Mietergenossenschaft Zürich, Mehrfamilienhäuser Hohlstraße 171, 175, 177, 185, 187/Stüdlweg 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10/Ernastr. 6, 10, 12 und 16, Abänderungspläne, Z. 4;
3. H. Metzger, Umbau Grüngasse 10, Abänderungspläne, Z. 4;