

Zeitschrift:	Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie
Herausgeber:	Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel
Band:	2 (1960-1961)
Heft:	2
Rubrik:	Landschaft im Wandel = Actualités régionales

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: 14.01.2026

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

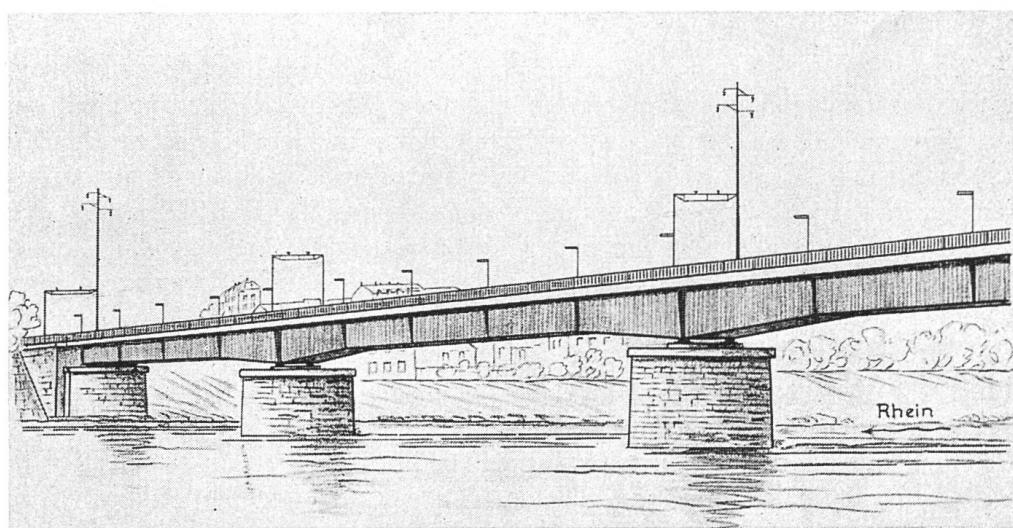
LANDSCHAFT IM WANDEL / ACTUALITÉS RÉGIONALES

ZUSAMMENGESTELLT VON H. W. MUGGLI

DIE NEUE RHEINBRÜCKE DER BASLER VERBINDUNGSBAHN

Die Zunahme des Verkehrs auf der Basler Verbindungsbahn von 70 auf 136 mittlere Zugsdichte pro Tag seit 1930 verlangte immer dringlicher den Ausbau dieser Linie auf Doppelspur. Zudem ist dieses Bauwerk noch die einzige Brücke zwischen Basel und Chiasso, die nicht mit allen Fahrzeugen freizügig befahren werden darf. Projekte für den Ausbau der Verbindungs bahn auf Doppelspur tauchten 1920, 1928 und 1938 auf. Bei Ausbruch des zweiten Weltkrieges waren die neuen Brücken für die Doppelspur praktisch vergeben. Der Krieg verhinderte dann die Verwirklichung dieses Bau vorhabens.

Auf Grund eines Submissionswettbewerbes konnte der neue stählerne Ueberbau im Gewicht von ca. 1000 t Stahl im Oktober 1958 an ein Konsortium, bestehend aus den Stahlbaufirmen Buss AG. und Lais AG. Basel vergeben werden, während der Auftrag für den Umbau der bestehenden Pfeiler und Widerlager der Firma Joseph Cron AG. übertragen wurde. Statt der ursprünglich vorgesehenen zwei Ueberbauten wird nun in Zukunft eine doppelspurige Brücke die zwei Geleise aufnehmen. Auch liegen nun die Schwellen auf der Brücke nicht mehr direkt auf der Eisenkonstruktion, sondern in einem durchgehenden Schotterbett, das die Stöße der Fahrzeuge dämpft. Als Tragelement für das Schotterbett dient ein Blechtrog, der durch Spritzverzinkung, Bitumenisolierung und Schutzschicht gegen Korrosion geschützt ist. Zwei vertikale Blechwände verbinden diese Schale mit dem unten waagrechten Bodenblech. So bildet die ganze Brücke einen ge-



Die neue Rheinbrücke der Verbindungsbahn. Der Ueberbau erscheint durch die gebrochene untere Linie und die geringe Höhe in der Mitte der Oeffnungen leichter als ein paralleler mit konstanter Höhe. Durch die vertikalen Rippen wird die Ansicht aufgelockert.

schlossenem rechteckigen Kasten, der gegen Verdrehung sehr steif ist und ohne weiteres auch einseitige Belastungen aufnehmen kann. Der Fahrbahntrog bildet so einen Bestandteil des Brückenträgers. Auf der Unterwasserseite ist der öffentliche, 1,5 m breite Fussgängersteg angebracht, während sich auf der Oberwasserseite ein schmaler Dienststeg befindet. Im Innern dieses geschlossenen Kastens können die Frischwasserleitung von 60 cm Durchmesser, zwei Gasleitungen und später die Hochspannungskabel des Elektrizitätswerkes Basel untergebracht werden. In der Mitte der Oeffnungen wird die Brücke möglichst niedrig gehalten. Durch Vouten ist die Auflagerung auf den Pfeilern betont. Eine elegante Blechträgerbrücke mit 7 m Durchfahrtshöhe für die Schiffahrt wird in Zukunft den in seiner Erscheinung unruhigen Fachwerkträger ersetzen. Die neue, fast vollständig aus Blechen zusammengeschweißte Brücke besteht aus hochwertigem Stahl 52 und besitzt nur Niete in den Montageverbindungen. In den zwei Werkstätten erfolgt die Bearbeitung der einzelnen Teile, während der Zusammenbau derselben in der Mustermesse ausgeführt wird.

Die gewählte, vollwandige Konstruktion eignet sich sehr gut für den freien Vorbau. Die neue Brücke kann neben der bestehenden auf der Oberwasserseite der Pfeiler montiert werden. Diese Arbeit erfolgt praktisch ohne in den Fluss abgestützte Rüstung. Der Neubau der Brücke behindert kaum wesentlich die Schiffahrt. Ist die neue Brücke fertiggestellt, dann wird ein Geleise zur Aufnahme des Verkehrs darauf verlegt. Nun kann die alte Brücke rückwärts von Kleinbasel gegen das Grossbasler Widerlager zu abgebrochen werden. Nach Beendigung des Umbaues der Widerlager und Pfeiler erfolgt das Einschieben der Brücke in die endgültige Lage und die Aufnahme des doppelspurigen Betriebes. Die Reinigung der Brücke mittels Sandstrahl und der Anstrich derselben zum Korrosionsschutz sind die letzten Arbeiten.

Rud. Becker, Luzern

IN BIRSFELDEN VERSCHWINDET DER LETZTE LANDWIRTSCHAFTSBETRIEB

Während Jahrhunderten war der Birsfelder Hof, ein infolge des Kraftwerkbaus eingegangener Gutsbetrieb nahe des Rheins, die einzige Siedlung auf der weiten Terrassenfläche des Birsfelds. Im Jahre 1801 sind zwei Höfe verzeichnet, welche sich bis 1815 auf vier vermehrten und insgesamt 41 Bewohner zählten. Mit der Trennung von Stadt und Land und der in der Mitte des Jahrhunderts einsetzenden Industrialisierung erhielt die Besiedlung des Birsfeldes neue Impulse; zu den in dieser Periode entstandenen 10 bäuerlichen Betrieben gesellten sich noch 12 nebenberuflich bewirtschaftete Gütlein (Fuhrhalterei und Schweinezüchterei). Die Zahl der Rinder bewegte sich bis ins Jahr 1950 zwischen 120 und 150 und jene der Schweine zwischen 300 und 450.

Die Bauernhöfe lagen inmitten ihres Landbesitzes, sodass das Bild einer lockeren Streusiedlung entstand. Eine Verdichtung der Siedlungsstruktur ergab sich erst in neuerer Zeit durch den Bau vieler Wohn- und Geschäftshäuser, welche sich namentlich der Durchgangsroute, der heutigen Hauptstrasse entlang aufreichten. Durch die fortschreitende Ueberbauung wurde das agrarische Nutzland, welches im Jahr 1941 noch 149 ha umfasste, bis

auf 33 ha reduziert. Nachdem mit dem Kraftwerkbau (1950—54) zwei Hofgüter aufgegeben werden mussten, verschwindet nun der letzte Birsfelder Bauernbetrieb, das Kilchergut. Es muss der Ueberbauung des Areals Hofstrasse - Sternenfeldstrasse längs des Rheins weichen. Es kommt damit die Entwicklung zum Abschluss, welche die junge Bauernsiedlung zur städtisch gebundenen Vorortssiedlung transformiert hat. Wenn auch die Einwohnerzahl Birsfeldens vor kurzem 10 000 überschritten hat, so darf die Siedlung doch nicht — der statistischen Nomenklatur entsprechend — als «Stadt» bezeichnet werden. Genetisch und funktional gehört sie zum innern Vorortgürtel Basels.

G. Sprecher, Birsfelden

DIE SEIDENBANDINDUSTRIE IN DER NORDWESTSCHWEIZ

Die schweizerische Seidenbandindustrie hat ihr kommerzielles Zentrum immer noch, wie seit Jahrhunderten, in der Stadt Basel, während das Schwergewicht der Produktion im Kanton Baselland liegt.

Eine der bedeutendsten Firmen, Vischer & Co., hat ihren Sitz in Basel und fabriziert ausschliesslich in ihrem Basler Betrieb. Aber auch die Firmen Sarasin, ThurneySEN A. G. und Senn & Co. A. G. haben ihren Sitz noch in Basel selbst, ebenso einen Teil ihrer Fabrikationsbetriebe. Die Sarasin, ThurneySEN A.G. besitzt daneben aber noch Fabriken in Frick (AG), Eiken (AG) und Bretzwil (BL), die Senn & Co. A.G. in Ziefen (BL). Ganz ausserhalb Basels wirkt die Seiler & Co. A. G., mit Fabriken in Gelterkinden (BL) (das auch Sitz der Firma ist) und Schupfart (AG). Sitz der Scholer & Co. A. G. ist Liestal, mit einem Fabrikationsbetrieb in Reigoldswil (BL). Die Bandfabrik Ormalingen A. G. fabriziert ausschliesslich in Ormalingen (BL) selbst. Nur in beschränktem Masse fabrizieren Seidenbänder auch die Seidenstoffwebereien G. Peter & Co. A. G. in Riehen und die Hans Moser & Co. A. G. in Herzogenbuchsee (BE), sowie die Baumwollbandweberei Gebr. Bally A. G. in Schönenwerd (SO).

Die meisten Seidenbandfabriken verfügen noch immer über eine grössere oder kleinere Zahl von Heimbetrieben, namentlich im Kanton Baselland; doch ist der Bestand wegen Ueberalterung und Nachwuchsmangel stark rückläufig. Die Arbeitsweise des Landposamenters ist im Vergleich zur Arbeit im modernen Fabrikbetrieb je länger desto weniger rentabel. Das Schwergewicht der Produktion verlagert sich deshalb immer mehr in die Fabriken selbst.

Obwohl die Seidenbandindustrie an relativer Bedeutung im Rahmen der Volkswirtschaft der Nordwestschweiz gegenüber früher stark zurückgegangen ist, gelang es ihr doch, die lange Krise der 20er und 30er Jahre zu überwinden und sich seit bald zehn Jahren auf einem Niveau zu stabilisieren, das allen Betrieben gute Beschäftigung sichert. Dies geschah durch elastische Anpassung an die Wandlungen der Mode, die Umstellung im Rohmaterial von Seide auf Kunstseide und Nylon und die intensive Bearbeitung von rund 70 Absatzgebieten in allen Kontinenten, vor allem aber

durch die Hochhaltung des Qualitätsprinzips, das dem «Basler Band» seine überlegene Stellung auf allen Absatzmärkten sichert.

A. Burckhardt, Basel

LA LIGNE DE CHEMIN DE FER DE SAINT-LOUIS A WALDIGHOFEN

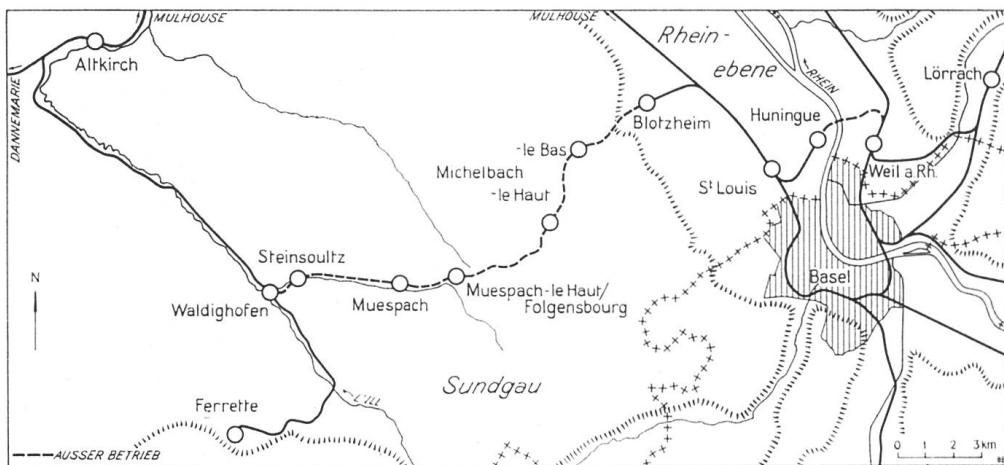
Par décret du 18 avril 1908 fut prononcée la déclaration d'utilité publique de la ligne de chemin de fer à voie unique de St-Louis à Waldighofen et la construction en fut terminée en 1912. En réalité, il s'agissait d'une voie ferrée reliant à travers les collines sundgoviennes la gare de Weil-Leopolds-höhe (Bade) à celle de Waldighofen, située sur la ligne d'Altkirch à Ferrette. Elle desservait les localités suivantes: Huningue, St-Louis, Blotzheim, Michelbach-le-Bas, Michelbach-le-Haut, Muespach-le-Haut - Folgensbourg, Muespach et Steinsoultz.

Sans doute des considérations stratégiques avaient pesé fortement dans la décision prise par la Deutsche Reichsbahn, exploitant alors le réseau ferroviaire alsacien. Le Sundgau était à ce moment-là desservi par deux voies ferrées dans le sens Nord-Sud, dont l'une partant d'Altkirch par la vallée de l'Ill avait son terminus à Ferrette. Elle était en exploitation depuis 1891. L'autre suivait la vallée de la Largue de Dannemarie à Pfetterhouse ouvrant au trafic depuis 1910 cette belle région, riche en étangs et en villages, et par Bonfol la raccordait au pays de l'Ajoie.

Par la nouvelle relation Weil - St-Louis - Waldighofen, une 3ème pénétration du Sundgau d'Est en Ouest fut réalisée. Son utilité stratégique fut d'ailleurs prouvée pendant la guerre 1914—1918 puisqu'elle était alors la voie principale de ravitaillement pour le front franco-allemand du Sundgau, qui s'était stabilisé en décembre 1914 entre les Vosges et Pfetterhouse, cette dernière localité étant occupée par l'armée française.

Pendant les années de l'entre-deux guerres cette petite ligne de St-Louis à Waldighofen connut, sous le régime des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine, une certaine activité, qui se traduisait par cinq mouvements par jour dans chaque sens. Cependant, tandis que les rives du Rhin se hérissèrent de Blockhaus des lignes Maginot et Siegfried, notre ligne fut emputée d'un premier tronçon, celui de Weil à Huningue, par la dépose du pont ferroviaire du Rhin de Palmrain. La partie de la ligne entre St-Louis et Waldighofen de son côté fut aménagée comme liaison entre la ligne Maginot et ses arrières. L'armée française installa des emplacements d'artillerie lourde de voie ferrée (ALVF) près de la gare de Steinsoultz, d'où les pièces de marine bombardèrent le 11 juin 1940 le rocher d'Istein et provoquèrent une riposte immédiate de l'artillerie allemande.

Après la guerre, en 1945, la Société Nationale de Chemins de fer Français (S. N. C. F.) reprit le trafic après remise en état des ponts détruits à la retraite de 1940, mais elle n'avait plus le monopole des transports et bientôt le bilan financier de la ligne faisait ressortir sa non-rentabilité. A titre d'indication, remarquons que pendant l'année 1951 la moyenne mensuelle



La ligne de chemin de fer de Saint-Louis à Waldighofen

des wagons reçus et expédiés sur cette ligne ne dépassait pas 30 véhicules, dont la quasi totalité n'intéressait d'ailleurs que la gare de Blotzheim.

Les mesures suivantes se succédèrent alors:

- le 26 mars 1955: circulation du dernier train de voyageurs entre St-Louis et Waldighofen,
- le 2 juin 1957: fermeture des établissements de la ligne à tout trafic sauf Blotzheim,
- le 24 mai 1960: parution du décret promulgant officiellement le déclassement de la ligne de Waldighofen - Blotzheim (km 16.700 à km 0.200).

La dépose fut confiée par la S.N.C.F. à une entreprise privée. Il reste de cette ligne une voie de manœuvre reliant St-Louis à la gare de Blotzheim, qui demeure ouverte au trafic marchandises et une autre voie de manœuvre de St-Louis à la gare de Huningue restée également ouverte au trafic marchandises.

Le trafic voyageurs est assuré par des lignes d'autobus privées comme c'est d'ailleurs le cas pour les voies ferrées dans les vallées de la Largue et de l'Ill.

A. J. Lidolf, Bâle

L'IMPLANTATION DE NOUVELLES INDUSTRIES A COLMAR

Durant les 50 dernières années la population de Colmar n'a guère augmenté: 43 000 (+ 3000 militaires) en 1910, 47 000 en 1954. Son commerce, les nombreuses administrations se sont certes légèrement développés, mais l'industrie végétait. Le textile, et Colmar est essentiellement un centre lainier et cotonnier, voyait fondre ses effectifs: 5600 en 1907, 3400 en 1952. Cette diminution n'était guère compensée par les quelques implantations de l'entre-deux guerres: Grandes Brasseries de Colmar, Viscose (maintenant Crysler) ou de la Société alsacienne de Précision, en 1946.

Mais depuis quelques années la ville connaît un essor nouveau, de nouvelles industries s'implantent: fabrications de pistons (Pistons de Colmar, en 1958), articles hygiéniques en cellulose (Helmer, en 1959), fabrication de roulements à galets coniques (Timken, en 1960). De plus, une importante entreprise de construction de grues (Liebherr) s'installera prochainement.

Pourquoi ces industries choisissent-elles Colmar? L'examen de l'implantation de Timken nous donnera d'intéressantes indications.

L'implantation de Timken-France

Le choix des dirigeants de Timken, société américaine qui compte 20 000 ouvriers répartis en 18 usines aux Etats-Unis, deux usines au Royaume Uni, une en France, en Australie, au Brésil et au Canada, s'est d'abord porté sur la France; la société avait installé en 1928 l'usine d'Asnières (banlieue de Paris) et disposait donc pour faire démarrer la nouvelle usine d'éléments humains familiarisés avec ses méthodes de travail.

La direction retint ensuite Colmar, l'une des 52 villes-candidates qui s'étaient fait connaître:

— en raison d'abord de son excellente situation dans le cadre du Marché Commun de l'Europe des Six, au carrefour des voies N—S et W—E. L'usine compte en effet écouler une partie de sa production dans les pays du Marché Commun.

— en raison de la main-d'œuvre disponible ensuite: l'achèvement de la construction des barrages sur le Rhin dans la région de Colmar, la disparition inévitable de nombreuses petites exploitations agricoles, doivent libérer une main-d'œuvre en partie qualifiée; déjà de nombreux jeunes quittaient la ville faute de débouchés dans l'industrie métallurgique. Cette main-d'œuvre est réputée travailleuse dans un climat social calme.

— un terrain plat de 35 ha a été mis à la disposition de la société à des conditions intéressantes par la municipalité.

— la présence d'établissements scolaires secondaires et techniques permettant la formation de techniciens; la possibilité de loger les cadres et de pouvoir leur offrir une vie culturelle développée; la relative sécheresse du climat colmarien (d'où moins de rouille!).

D'autres facteurs ont joué encore: le bon accueil, le dynamisme de Colmar, la municipalité, la Chambre de Commerce . . .

Les premiers mois d'exploitation

L'usine ne fonctionne que depuis quelques mois, mais déjà se dégagent un certain nombre de conclusions.

Il ne se pose pas de problème de matières premières: l'acier au nickel et au molybdène vient d'Ugines (Savoie), il est transformé en tubes à Montbard (Côtes d'Or) et amené par camions à Colmar. Les débouchés semblent assurés, en France d'abord; l'exportation va démarrer vers l'Allemagne.

Toutefois l'expérience de décentralisation de Paris vers la province a causé un certain nombre de problèmes humains délicats. Le centre administratif, la direction technique et commerciale ont été transférés d'Asnières à

Colmar. Quelques ingénieurs ont préféré quitter la société plutôt que de renoncer à Paris, la majorité cependant, une trentaine, ont accepté de s'installer dans une ville de province, installation accompagnée dans presque tous les cas d'une promotion.

La main-d'oeuvre locale maîtrise et ouvriers — environ 400 pour le moment, mais susceptible d'une augmentation considérable — est recrutée assez facilement dans un rayon de 10 km. Il n'y a pas de recrutement dans la zone métallurgique du nord de l'Alsace; par contre un certain nombre d'ouvriers qui avaient quitté la ville pour Mulhouse ou même Sochaux ont regagné Colmar. Il s'agit pour les 3/4 de main-d'oeuvre qualifiée, généralement ajusteurs, qu'un court stage dans l'usine spécialise en rectifieurs. Le complément est essentiellement formé d'ouvriers paysans des environs. Il y a peu de main-d'oeuvre féminine, car le travail se fait en trois équipes avec roulement et la loi française interdit le travail de nuit aux femmes. Cette main-d'oeuvre, un peu lente peut-être, mais équilibrée, donne réellement satisfaction à la direction et la Société Timken-France n'a jusqu'à présent, qu'à se louer de son implantation à Colmar.

Si quelques entreprises sarroises (p. ex. Helmer) se sont installées en territoire français, et surtout dans les régions de dialectes germaniques, pour ne pas perdre leur clientèle française après le rattachement de la Sarre à l'Allemagne, la plupart des industries telle que Timken s'installent dans notre région en vue du Marché Commun. La perspective d'un marché de 170 millions de consommateurs provoquera encore de nombreuses créations d'entreprises nouvelles. L'Alsace, stagnante dans l'entre-deux guerres, parce que marché frontière, y trouvera grâce à sa situation un nouvel essor.

J. P. Fuchs, Colmar

VERÄNDERUNG DER KULTURLANDSCHAFT IM KAISERSTUHL (SÜD-BADEN)

In den letzten Jahren fielen bei Wanderungen im Kaiserstuhl die gelben Lössflächen der in Umlegung begriffenen Rebanlagen auf. Sie sind eine vorübergehende Erscheinung. Bleiben werden dagegen die *Reben-Neuanlagen*, deren Bild sich wesentlich von dem bisher gewohnten Anblick unterscheidet. Die Ursachen der Aenderung sind mannigfache. Im Vordergrund stehen die Reblausbekämpfung und die Beseitigung der Kriegsschäden (keine Pflege der Anlagen infolge Evakuierung). Nun folgt Neuanspflanzung mit reblausresistenten Pflanzfreben, deren oberirdische Teile die bewährten einheimischen Rebsorten und deren Wurzelbildner auf Reblauswiderstandsfähigkeit gezüchtete Unterlagsreben amerikanischer Herkunft sind. Gleichzeitig wird mit der alten Uebung des «Mischsatzes» gebrochen. Noch 1931 lesen wir, dass hier kaum ein Rebstück mit einer einheitlichen Sorte besetzt sei. Jetzt kommt in *einem* grösseren Grundstückskomplex nur noch *eine* Sorte zur Anpflanzung.

Doch sind im Zeitalter der Rationalisierung und Mechanisierung noch weitere Eingriffe nötig. Hatte man früher die Rebflächen bei den Um-

legungen ausgenommen, so drängen nun gerade die Rebbauern nach einer Arrondierung. Die vielen kleinen Parzellen und das oft steile Gelände schreckten bisher ab, zumal nur kleine steile Fusspfade vorhanden waren und manche Grundstücke keinen eigenen Zugang hatten. So wird die Umlegung verbunden mit der Anlage von mässig ansteigenden und dem Gelände angepassten Strassen, die auch von Zugmaschinen befahren werden können und mit Wasserrinnen versehen, beschottet und gewalzt sind. Jedes Grundstück soll jetzt auf zwei Seiten an Wege grenzen. Damit nicht nur die an den neuen Wegen liegenden Landwirte Grund und Boden verlieren, wird die ganze Umlegungsfläche als Einheit behandelt und den bisherigen Besitzern nach ihrem fröhern Anteil (Fläche, Bodengüte usw.) neu zugeteilt nach Abrechnung der Wegflächen. Dann tritt an Stelle der Hacke der Pflug und an Stelle der Reberziehung an Pfählen die Drahtanlage. Damit verbunden ist ein weiterer Zeilenabstand. Aber vor der Neuzuteilung wird die ganze Fläche planiert, und zwar seit 1953 unter stärkstem Maschineneinsatz. Die Planieraupen bewirken grosse Veränderungen des Landschaftsbildes: An Stelle der buckligen Welt mit ihren Hohlgassen und Terrassen entstehen nun im reinen Lössgebiet mehr oder weniger grosse Ebenheiten (z. B. *Kiechlingsbergen*), bei stärkerem Hervortreten des vulkanischen Untergrunds breite neue Terrassen unter Zusammenfassung einer grösseren Anzahl älterer (z. B. *Wasenweiler*). Erhebungen können bis zu 8 m Höhe eingeebnet werden! Die ausgehauenen Bäume und Hecken werden nicht mehr ersetzt. Durch ihr Wurzelwerk und ihren Schatten schädigen sie die Anlagen. Es entstehen kleine Monokulturflächen!

Die Not der Realteilungsgebiete besteht aber nicht nur in der starken Parzellierung, sondern auch in den weiten Wirtschaftswegen, wobei der wachsende Verkehr den Bauer von der Strasse verdrängt. Dazu kommen eingeengte und veraltete (100—200 Jahre alte) Hofstellen in den Dörfern. Sie sind für die heutige Wirtschaftsweise mit dem steigenden Maschinenbedarf ungeeignet. Doch besteht an Ort und Stelle keine Erweiterungsmöglichkeit. Hier tut eine «*Dorfauflockerung*» not, indem man eine Anzahl von Betrieben in die Aussenbezirke der Feldmark verlegt. Das konnte im Zusammenhang mit Flurbereinigungen bei *Bahlingen* und *Riegel* geschehen. Aber die Landwirte können nicht immer warten bis die Flurbereinigung ihre Flächen erreicht, zumal sie angesichts der Abwanderung der landwirtschaftlichen Hilfskräfte und der steigenden Produktionskosten in Schwierigkeiten geraten. Da hilft eine Aussiedlung und gegebenenfalls «*Aufstockung*» (= Vergrösserung der Fläche) ausserhalb eines Umlegungsverfahrens. In unserem Raum hat sich der Dienstvorstand der Landwirtschaftsschule *Breisach* im Jahr 1957 entschlossen, den Gedanken der Aussiedlung, Aufstockung und Erweiterung vorwärts zu treiben. Am 1. August 1959 waren in den 20 zur Schule gehörenden Gemeinden 23 Aussiedlungen teils fertig, teils im Bau, teils in Beratung; dazu kommen noch 3 reine Aufstockungen und 13 Erwerbungen von alten Hofstellen. U.a. liegen zwischen *Ihringen* und *Merdingen* fünf solcher Höfe und bei *Jechtingen* vier. Bei diesen Aussiedlungen ist es zunächst nicht möglich, den zersplitterten

Grundbesitz zu arrondieren und um den Hof herum zu legen — wie bei einer Flurbereinigung. Der Bauer wird versuchen, durch freiwilligen Landtausch allmählich statt seiner zerstreuten Felder solche in der Nähe zu bekommen. Seine Vorteile sind ein grosser Hofraum und ausreichende Wirtschaftsgebäude.

Gerhard Endriss, Freiburg i. Br.

IN KÜRZE

- Nachdem die provisorischen Resultate der schweizerischen *Volkszählung* vom 1. Dezember 1960 schon seit einiger Zeit vorliegen, erwarten wir in nächster Zeit die definitiven Resultate. Wir hoffen, diese im folgenden Heft für die Basler Region publizieren und gleichzeitig die sich seit 1950 ergebenen Veränderungen der Bevölkerungszahlen der einzelnen Gemeinden auch kartographisch darstellen zu können.
- Die Esso Standard beabsichtigt in *Kaiseraugst* die Einrichtung eines Umschlagsplatzes, von Tankanlagen und eines betriebseigenen Verschiebebahnhofes in Rheinnähe; dem Vorhaben hat die Gemeindeversammlung der Ortsbürger zugestimmt und dafür die Abgabe von 160 a Ortsbürgerland im Baurecht auf 99 Jahre beschlossen.
- In *Laufen* wurde, nachdem zwei im Vorjahr durchgeführte Vortragskurse regem Interesse begegneten, zu Beginn dieses Jahres ein Volkshochschulverein ins Leben gerufen, dessen Leitung die Herren L. Jermann und Arch. A. Gerster übernommen haben. Anschliessend an diese Gründung wurde während fünf Abenden ein geographischer Kurs über «Südeuropäische Landschaften» (Prof. H. Annaheim) mit gegen 100 Hörern durchgeführt.
- Im Bereich des neuen Industrieareals unterhalb des Kraftwerks *Ottmarsheim* ist eine neue Verladeanlage entstanden, und die RHENAMECA haben eine erste Abteilung ihrer Kesselschmiede in Betrieb genommen, welche bereits 110 Mann beschäftigt; ein weiterer Ausbau ist für 1961 beschlossen.

Berichtigung. Durch ein Versehen des Setzers ist auf S. 57 des letzten Heftes (II / 1) die letzte Zeile des Beitrages von Herrn H. Guldenmann nicht zum Abdruck gelangt, was wir zu entschuldigen bitten. Es muss heissen: . . . , von welchen vermehrte Anstrengungen zur Sanierung der katastrophal verunreinigten Birs dringend erwartet werden.