

Zeitschrift:	Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie
Herausgeber:	Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel
Band:	3 (1961-1962)
Heft:	1
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 S. MOSER

DER AUSBAU DER WASSERWERKSANLAGEN IM PUMPWERK LANGE ERLEN

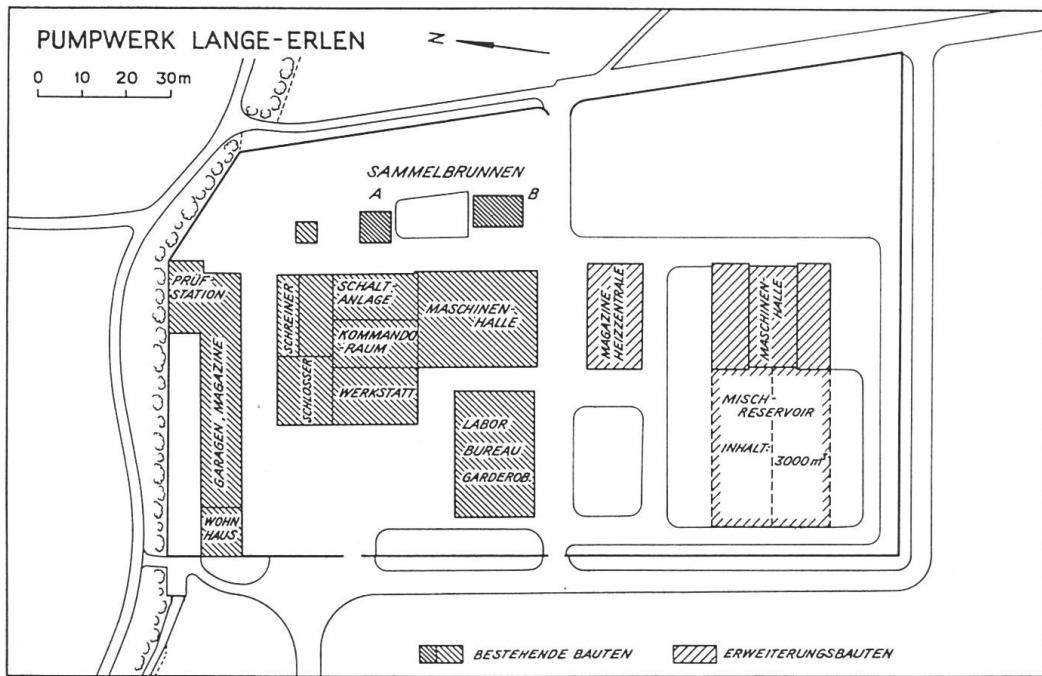
Bis zum Jahre 1880 wurde die Stadt Basel ausschliesslich mit Quellwasser aus den alten Brunnwerken und von Grellingen und Angenstein versorgt.

Der stets zunehmende Wasserverbrauch verlangte die Nutzbarmachung weiterer Wasservorkommen. Als zweckmässigste Lösung auf lange Sicht erwies sich die Ausnützung des Grundwasserstromes aus dem Wiesental. Nach sorgfältigen Studien wurde im Jahre 1880 mit dem Bau des Pumpwerks in den sogenannten «Waisenmatten», dem heutigen Standort des Erlenpumpwerks, begonnen. An vier Stellen wurden Grundwasserentnahmestellen erstellt. Deren Ergiebigkeit genügte aber nur kurze Zeit; die Zahl der Entnahmestellen wurde entsprechend dem Wasserbedarf ständig vermehrt. Die heutige Kapazität der Grundwasseranlagen in den Langen Erlen beträgt im Maximum 120 000 m³ / Tag. In Trockenzeiten, wenn die künstliche Grundwasseranreicherung mit Wiesenwasser nicht mehr möglich ist, kann die Leistungsfähigkeit auf rund 50 % absinken. Die Grundwasserspeisung mit vorgereinigtem Rheinwasser wird auch in Trockenzeiten die volle Leistungsfähigkeit des Erlenpumpwerks gewährleisten. Mit dem Bau der nötigen Leitungen und Pumpstationen ist im Sommer 1961 begonnen worden.

Eine weitere namhafte Wasserbezugsquelle bilden die Anlagen in der Hard. Man rechnet mit einer minimalen Abgabe von 70 000 m³ / Tag nach dem vollen Ausbau.

Die Langen Erlen und die Hard sind die Grundlastwerke unserer Wasserversorgung und werden es auch in Zukunft bleiben. Wenn wir die chemische Zusammensetzung der beiden Wasser betrachten, so ist das Grundwasser aus dem Wiesental weich, also kalkarm, das Wasser aus der Hard etwas härter. Um einen gewissen Ausgleich zu schaffen, wird in Zukunft ein Teil des Hardwassers nach den Langen Erlen geleitet und mit dem Wiesengrundwasser gemischt werden. Zu diesem Zweck baut man beim Pumpwerk Lange Erlen ein Mischreservoir von 3000 m³ Inhalt. Bei der Projektierung wurde berücksichtigt, dass in Spitzenverbrauchszeiten später eventuell auch zu Trinkwasser aufbereitetes Rheinwasser beigemischt werden muss.

Vor Eintritt der verschiedenen Wässer in die eigentliche Mischkammer werden Chlordioxyd zur Desinfektion und Fluor zur Bekämpfung der Zahnkaries beigefügt. Die Zumischung dieser Mittel wird automatisch



geregelt, so dass eine Überdosierung ausgeschlossen ist. Reservedosierpumpen sichern eine ununterbrochene Zugabe der Behandlungslösungen.

Ausser diesen Anlagen mussten zusätzliche Pumpen, die das Wasser in das Versorgungsnetz fördern, installiert werden. Zu diesem Zweck wurde an das Mischreservoir eine weitere Maschinenhalle angebaut. Mit den heute installierten Pumpen können ca. 120 000 m³ / Tag gefördert werden. Diese Menge kann mit vier weiteren Hochdruckpumpen auf rund 200 000 m³/Tag gesteigert werden, wobei eine Pumpe als Reserve dient.

Weiteren Problemen musste besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden, nämlich der absoluten Betriebssicherheit, der Koordinierung der verschiedenen Bezugsquellen, der Abstimmung der Wasserförderung auf den Wasserbezug sowie der Anpassung der Wasserstände in den Reservoirs an den Wasserverbrauch.

Die Überwachung dieser Arbeitsabläufe erfolgt vom Erlenpumpwerk aus. Im Kommandoraum, der Tag und Nacht besetzt ist, kontrolliert der Maschinist den Betrieb und hat die Möglichkeit, ihn den momentanen Verhältnissen anzupassen. Störungen werden akustisch und optisch gemeldet, so dass der Maschinist sofort das Nötige veranlassen kann. Das gleiche gilt auch für den chemischen Teil, d. h. die Behandlung mit Chlordioxyd und Fluor. Diese umfangreichen und teilweise sehr komplizierten Einrichtungen sind unerlässlich, wenn ein Wasserwerksbetrieb einwandfrei arbeiten soll. Hand in Hand mit diesen Arbeiten mussten weitgehende Leitungsänderungen und Erweiterungen vorgenommen werden. Erschwerend war dabei der Umstand, dass sie ohne Unterbruch des normalen Betriebs durchgeführt werden mussten.

Der hier beschriebene Ausbau des Erlenpumpwerks bildet lediglich einen Teil der Erweiterungen unserer Wasserwerksanlagen. Es bedarf noch vieler Studien und der Verwirklichung bedeutender Projekte, bis unsere Wasserversorgung jederzeit allen Ansprüchen gerecht werden kann. Über den weiteren Ausbau werden wir zu gegebener Zeit berichten.

W. Leisinger, I. Ingenieur des Wasserwerks, Basel

DAS HOCHHAUS ALS AKZENT IN DER LANDSCHAFT DER REGION BASEL

Im Jahre 1950 hat ein ganz neues Element begonnen, das Weichbild unserer Stadt in immer grösserem Ausmass zu verändern. Die Hochhäuser, die in andern Länder bereits gewohnte Erscheinungen waren, lösten damals grosse Entrüstung unter der Bevölkerung der umgebenden Quartiere aus. Man sah lauter Nachteile, und ein gewisses Unbehagen erfasste die Bevölkerung zu Füssen dieser «Riesengebilde». Heute ist das Hochhaus nicht mehr der Dämon von gestern; man beginnt sogar langsam, Vorteile in einer Bebauung mit Hochhäusern zu sehen. Allerdings kommt die Einsicht reichlich spät, und eine reizvolle Akzentuierung der Stadtrandgebiete ist nur noch in Ausnahmefällen möglich. Eine monotone Bebauung mit einheitlicher Höhe und Bauflucht, wie es die Berliner Stalinallee im Extrem zeigt, hat die Randzonen Basels überschwemmt und einen Lebensraum geschaffen, der uns Menschen des 20. Jahrhunderts kaum mehr ein echtes Zuhause werden kann.

Obwohl bereits im Jahre 1928 eine zusätzliche Bestimmung über den Bau von Hochhäusern im Hochbautengesetz von 1918 verankert wurde und 1930 eine spezielle Verordnung den Begriff «Hochhaus» noch präzisierte, kamen erst 1951 die ersten Hochhäuser beim Kannenfeldpark zur Ausführung. Der Regierungsrat kam jetzt zur Auffassung, dass Hochhäuser an bestimmten markanten Punkten grundsätzlich weder das Weichbild der Stadt beeinträchtigen noch sonst gegen das öffentliche Interesse verstossen. Seither wurden die Ämter regelrecht mit Eingaben von Hochhausprojekten überschwemmt. Den meisten Bauherren war es aber nicht an der Auflockeitung und Bereicherung des Stadtbildes gelegen, sondern lediglich an der grösseren Rendite, die zu erwarten war. Das Hochbauamt hat denn auch einen besonders strengen Maßstab bei der Überprüfung der Projekte angelegt. Die Verordnung über den Bau von Hochhäusern schreibt vor, dass solche nur an städtebaulich geeigneten Punkten erstellt werden dürfen und den verkehrstechnischen und ästhetischen Anforderungen genügen müssen. Jedes Hochhaus muss auch über Parkierungsmöglichkeiten verfügen; hier wird mangels einer präzisen Vorschrift im Basler Hochbautengesetz die deutsche Reichsgaragenverordnung angewendet. Neben der sorgfältigen Eingliederung in die bestehende Bebauung sollte speziell auf die Gestaltung der Fassade grössste Sorgfalt verwandt werden. Von jedem Objekt fertigt man Schattenpläne an. Rechtlich haben die Nachbarn zwar keinen An-

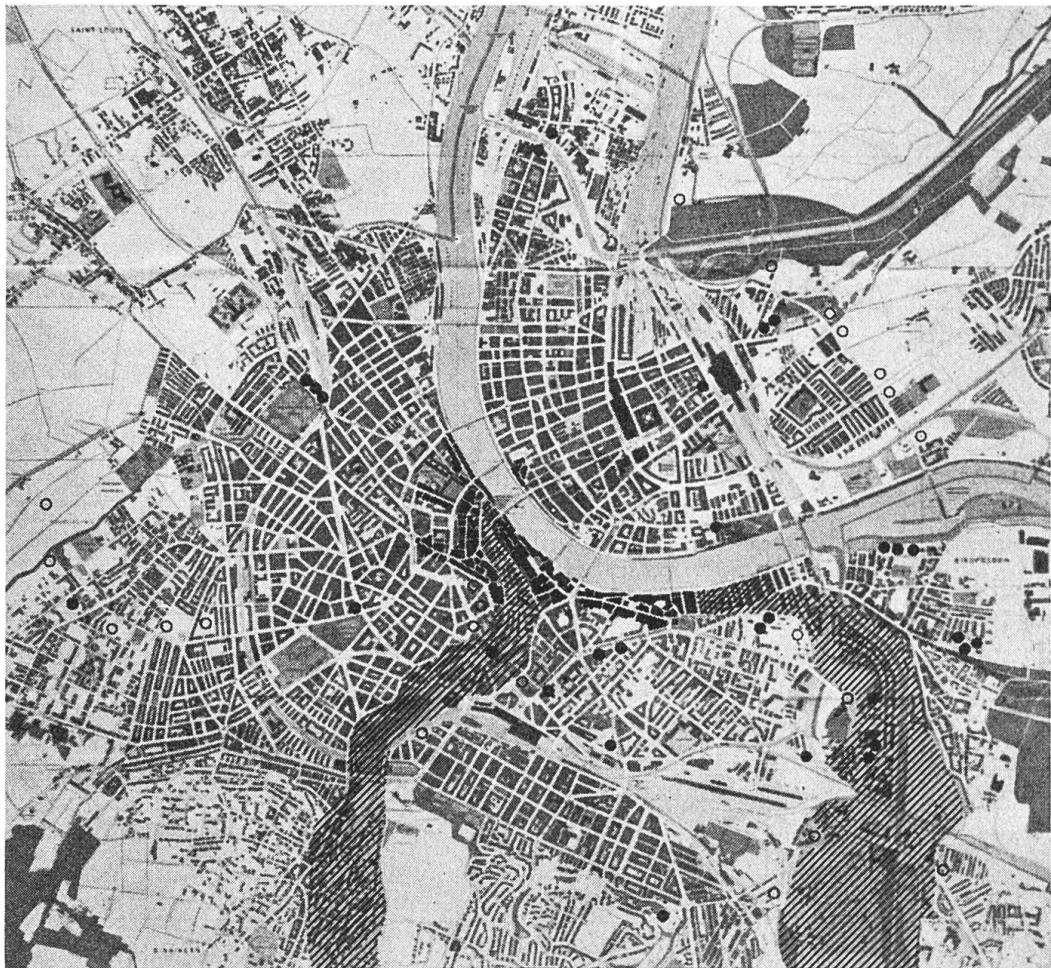


Abb. 1. Vorschlag zu einem Hochhaus-Zonenplan für Basel

schwarz: erhaltungswerte Teile der Altstadt

schräffiert: für Hochhäuser ungeeignete Zonen

schwarze Kreise: bestehende Hochhäuser

leere Kreise: günstige Standorte für zukünftige Hochhäuser

spruch auf eine bestimmte Besonnung, sondern lediglich auf die Einhaltung des gesetzlichen Lichtraumprofils. Von allen markanten Punkten unserer Stadt erstellt man Photographien, in welche die Projekte nach ihrem Kubus zur Überprüfung der Stadtsilhouette eingezeichnet werden. Um einer übermässigen Ausnutzung vorzubeugen, wird heute noch für jede Parzelle eine Ueberbauungsziffer festgelegt, die das Mass der zonenmässigen Ausnutzung nicht überschreiten darf.

Wenn wir die *Standorte* der bestehenden Hochhäuser untersuchen, so fällt uns in erster Linie auf, dass die Grosszahl der Hochbauten in der Nähe des Stadtkerns liegt. Dieser ist ohnehin schon reichlich mit höhern Elementen (Türmen) durchsetzt, während die Aussenquartiere an städtebaulichen Dominanten relativ arm sind. Eine nähere Untersuchung zeigt, dass weitaus die meisten Hochhäuser wichtige wirtschaftliche Funktionen besitzen (Ge-

schäfts- und Verwaltungsgebäude) und deshalb nicht an der Peripherie aufgestellt werden können. In der Basler Innenstadt wird deshalb eine Beeinträchtigung des althergebrachten Stadtbildes kaum verhütet werden können.

Während der topographisch reich gegliederte Grossbasler Stadtkern eine weitere Gliederung kaum mehr erträgt, so ruft das flache Terrain Kleinbasels nach vermehrter Gliederung. Ein Ring von Hochhäusern ist bereits im Entstehen begriffen und gibt dem Kleinbasler Stadtbild den räumlichen Abschluss nach dem Wiesental. Es wäre wünschenswert, dass die drei bestehenden Eckpfeiler, nämlich Kleinhüninger Hochhaus, Eglisee-Hochhäuser und Hoffmann-La Roche - Hochhaus, ergänzt würden durch Punkthäuser längs der Allmendstrasse und im Gebiet Erlenpark/Otterbach. Auf der Grossbasler Seite fände der Ring seine Verlängerung durch die Rheinparkhochhäuser über die Bauten an der Lehenmattstrasse bis zum Zeughaus-Hochhaus. Topographisch gut gestellt sind die Hochhäuser im Magnolienpark, und es wäre zu wünschen, dass zur Betonung des Birstales weitere Punkthäuser längs der Terrassenkante gebaut würden. Leider ist diese Betonung schon nicht mehr möglich, da die Birstalsohle bereits mit Hochhäusern überbaut worden ist.

Während in früheren Epochen die *Stilwandelungen* sich lediglich durch geringfügige Änderungen des Fassadenschmuckes, der Fenster und der Dachformen bemerkbar machten, lassen sich heute die Materialien Beton und Stahl mit dem Althergebrachten nicht mehr in Einklang bringen. Ihre speziellen Eigenschaften erfordern *neue Bauformen*, sobald bestimmte Dimensionen überschritten werden müssen.

Jede Zeitepoche hat ihren Niederschlag in der Architektur gefunden. Im Mittelalter waren vor allem die Furcht vor Ueberfällen und die Macht des Christentums die Hauptfaktoren, welche mit ihren Wehr- und Kirchenbauten den Siedlungen das Gepräge gaben. Im Verlaufe der Jahrhunderte vertauschten sich die Rollen: das Haus des Kleinbürgers wurde zur Stadtdominante; die Kirchendimensionen wurden kleiner, und die Festungsbauten verschwanden fast ganz. Auch wir Menschen des 20. Jahrhunderts müssen uns zu einer gültigen, für unsere Zeit typischen Wohnform bekennen. Da eine aufstrebende Stadt, die mit der Zeit Schritt halten will, sich nicht in einem musealen Raum entfalten kann, bleibt uns nur die eine Möglichkeit, nämlich die von der Wirtschaft beherrschten Teile der Innenstadt ohne sentimental Hang zum «Alten» (das meistens ohnehin kaum 100 Jahre alt ist) einer freien Entwicklung preiszugeben. Daraus folgt, dass ein noch so schönes Stadtbild in einer lebendigen Stadt niemals erhalten werden kann, ohne dass man wirtschaftliche Nachteile in Kauf nimmt. Die Ideallösung für Basel wird sich allein auf eine Konservierung der als Gesamtbild am besten erhaltenen Quartiereile und Strassenzüge beschränken müssen, z. B. auf den Spalenberg, Nadelberg, Gemsberg, Heuberg.

Das *Hochhaus als plastisches Element* ist für die Stadtlandschaft von entscheidender Bedeutung. Während früher Türme und Kirchen mit ihren Dimensionen das Stadtbild beherrschten, brachte die neueste Zeit mit ihren technischen Errungenschaften eine wesentliche Beeinflussung und Veränderung der Stadtlandschaft mit sich. Neue Materialien suchten eine neue Formensprache, und der Faktor Bodenknappheit zwang uns, neue Bauformen anzuwenden. Das unbekannte Element hielt in der Folge rasch Einzug in das vertraute Stadtbild.



Abb. 2. Hochhäuser am Rhein

Bei Bauten vom Ausmass der Hochhäuser ist die architektonische Durchbildung von doppelter Wichtigkeit. Ein aufgestengelter Wohnblock ist noch lange kein Hochhaus. Neue Gesetze und ästhetische Anforderungen verlangen eine sorgfältige Gestaltung des Baukörpers. Leider haben wir in Basel nicht nur sehr gute, sondern auch sehr schwache Lösungen von Hochbauten. Diese schaden dem Stadtbild und sollten in Zukunft vermieden werden.

Nicht weniger bedeutend sind der Standort der Hochhäuser und die *Verteilung der neuen Akzente*. Vom urbanistischen Standpunkt aus gesehen ist darauf zu achten, dass in der Stadtlandschaft die ursprüngliche Topographie gewahrt bleibt, ja sogar nach Möglichkeit noch gesteigert wird. Wie im Mittelalter stellt man auch heute die Dominanten auf Höhenzüge oder einzelne Erhebungen. Was damals aus Sicherheitsgründen und zur Machtdemonstration geschah, wird heute aus rein städtebaulich-ästhetischen Gründen zur Betonung des Reliefs getan. Besonders bei kleinräumig gegliedertem Relief wie beim Birsigtal in Basel wäre eine Betonung der Kanten längs der Kohlenberggasse einerseits und der Elisabethenstrasse andererseits besser als eine Durchsetzung der Talsohle mit Hochhäusern, welche den räumlichen Eindruck des Tales zum Verschwinden bringen. Ein anderes, typisches Beispiel aus unserer Region bietet die Stadt Lörrach. Anstatt eine Erhebung am Talrand als Kontrapunkt zur Burg Rötteln besonders zu betonen, stehen die Hochhäuser in einem engen Seitental. Der weiträumige Boden des Wiesentales liesse aber auch eine Plazierung in der Ebene als Auflockerung des flachen Stadtkuchens zu. Unsere Karte zeigt einige Standorte für künftige Hochhäuser, die diesen Forderungen gerecht würden.



Abb. 3. Hochhäuser «Lärchengarten» in Birsfelden mit Kirche

Ganz gut zur Flusslandschaft und zum bestehenden Kraftwerk gesetzt sind die drei Birsfelder Punkthäuser im Stieracker, während die abgestuften Türme im Lärchengarten in ihrer Situierung weniger überzeugen. Diese Hochhäuser erdrücken die davor liegende, selber modern und grosszügig gebaute Kirche und lassen sie samt ihrem Turm wie ein Spielzeug erscheinen. Überdies stehen sie am untern Rande des bewaldeten Terrassenrandes der Hard. Diese Ueberbauung ist ein typisches Beispiel dafür, dass trotz gutgemeinter Zonenpläne städtebauliche Fehlschläge nicht verhindert werden können, und ein Beweis mehr, dass unsere Zonenpläne veraltet sind.

Der längst vergriffene Zonenplan sollte den neuen stadtplanerischen Erkenntnissen angepasst werden. Als rechtsgültige Grundlage für die künftigen Standorte von Hochhäusern würde ein neuer Plan nicht nur unerwünschte Eingriffe in das Landschaftsbild verhindern, sondern unsren Behörden eine wertvolle Stütze bei der Beurteilung von Baugesuchen sein.

Joseph Schnyder, Basel

DIE SCHLIESUNG DES HÜNINGER ZWEIGKANALS UND IHRE FOLGEN FÜR DIE BASLER RHEINHÄFEN

Die wirtschaftliche Entwicklung eines Binnenhafens ist in erster Linie abhängig von der Zahl und Leistungsfähigkeit seiner Verbindungen mit

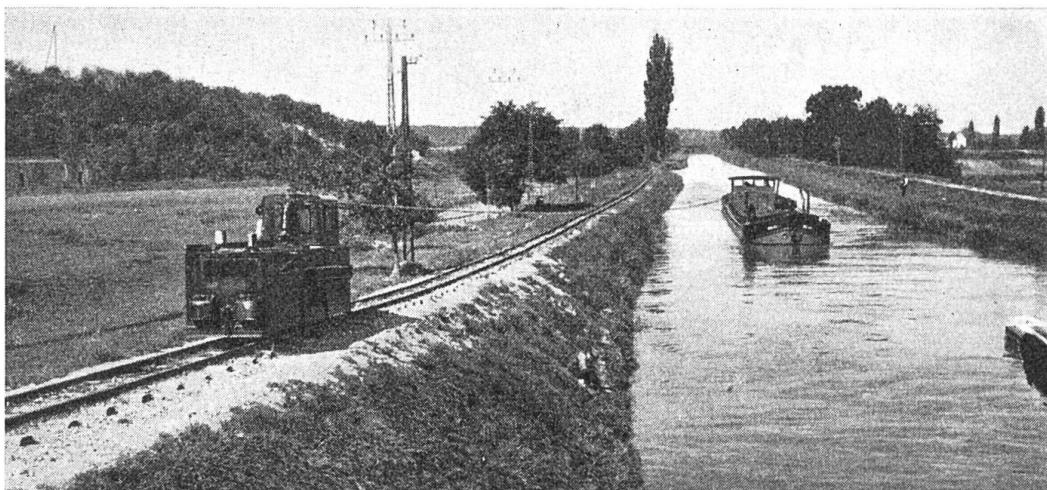


Abb. 1. Hüninger Zweigkanal: Treideltraktor mit Kanalschiff

wichtigen Verkehrs- und Industriezentren. Durch den Rhein sind die Basler Häfen mit bedeutenden Verkehrsschwerpunkten Mittel- und Westeuropas bzw. mit den holländischen und belgischen Nordseehäfen verbunden. Der im Jahre 1923 für die Güterschiffahrt nach Basel eröffnete Hüninger Zweigkanal erschloss unserem Lande einen direkten Zugang zu den innerfranzösischen und belgischen Kanälen. Diese zweite schifffbare Wasserstrasse verbindet Basel mit dem ab Strassburg über Neuf-Brisach, Mülhausen und Besançon zur Saône führenden Rhein-Rhone-Kanal.

Über die Kanalstrecke Strassburg-Mülhausen-Hüningen wurden neben den Transporten aus dem Lothringerbecken bisher vorwiegend Leichtermengen ab Rheinschiff / Strassburg nach Basel verfrachtet, während aus westlicher Richtung weitere in Innerfrankreich mit Bestimmung Schweiz verladene Güter herangeführt wurden.

Im Zuge der Neuregelung der Kanalschiffahrt im Abschnitt Strassburg-Mülhausen-Hüningen haben die französischen Wasserbaubehörden den Rhein-Rhone-Kanal zwischen Neuf-Brisach und Mülhausen und den Hüninger-Zweigkanal zwischen Niffer und Hüningen geschlossen und den Kanalverkehr über den Grand Canal d'Alsace (Rhein-Seitenkanal) geleitet (siehe Heft II/1, 1960, p. 65, Figur 2). Die Gross-Schiffahrtsstrasse läuft parallel zum alten Rheinbett, das für die Güterschiffahrt zwischen Rheinkilometer 174 und 242 nunmehr gesperrt ist. Sie steht den Rheinschiffen heute ab Stauwehr Markt bis unterhalb Marckolsheim zur Verfügung und soll im Jahre 1967 Strassburg erreichen, d. h. vollendet sein. Die Umleitung der Rhein-Rhone-Kanalschiffe über den Grand Canal d'Alsace, mit welcher vor allem eine Zusammenlegung von zwei parallel laufenden künstlichen Wasserstrassen über eine Strecke von rund 40 Kilometern und damit eine Reduktion von Betriebs- und Unterhaltskosten angestrebt wird, verlangte den Bau eines Verbindungsstückes zwischen dem Rhein-Rhone-Kanal und dem

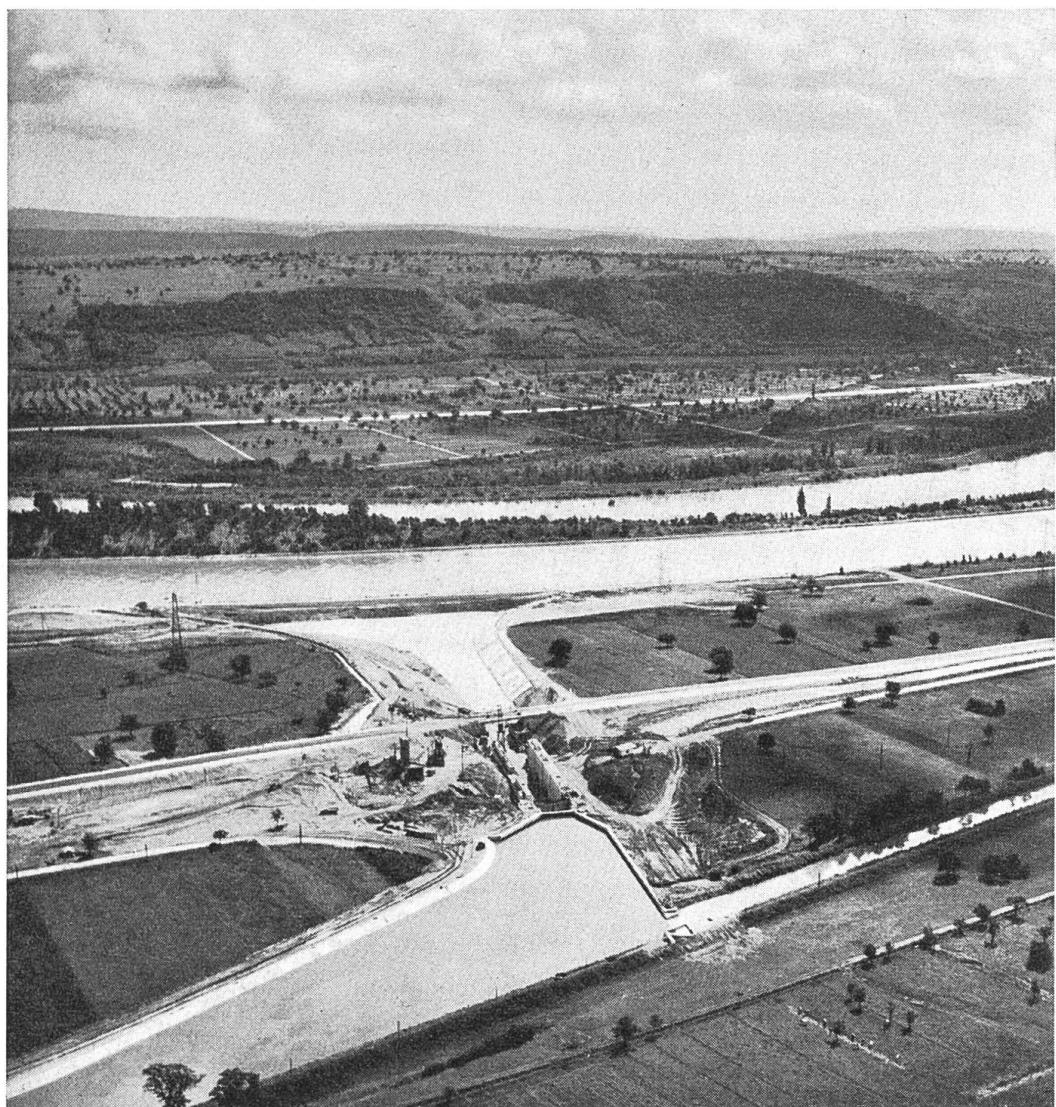


Abb. 2. Schleuse von Niffer im Bau. Man erkennt von hinten nach vorn: Deutsche Autobahn, altes Rheinbett, Grand Canal d'Alsace, Schleuse von Niffer, Hüninger Zweigkanal

Grand Canal d'Alsace in der Gegend von Neuf-Brisach und einen Anschluss des Hüninger Zweigkanals an den Rheinseitenkanal bei Niffer (Schleuse von Niffer).

Der Kanalverkehr zwischen der Schweiz und den westlich des Rheins gelegenen Produktionsgebieten hat damit eine Routenänderung erfahren. Diese dürfte aber für die Basler Häfen weder wirtschaftliche noch schifffahrtbetriebliche Nachteile haben, da die bisher bestehenden Verbindungen nach den innerfranzösischen und belgischen Kanalnetzen nach wie vor offenbleiben.

Rheinschiffahrtsamt Basel

DIE ATRIUMSIEDLUNGEN IN REINACH

Immer weiter wachsen Wohnsiedlungen in die landwirtschaftlich genutzten Flächen der Basler Vorortsgemeinden hinein. Diese Umwandlung der Landschaft bringt wirtschaftliche, aber auch planerische und ästhetische Probleme mit sich. In diesem Zusammenhang möchten wir auf eine neue Form der Überbauung mit Einfamilienhäusern hinweisen: In der Gemeinde Reinach wurden 1959/60 und 1960/61 sogenannte Teppichsiedlungen mit Atriumhäusern durch die Theurillat Bau AG. Basel nach Plänen der Architekten Löw & Manz, Basel, erstellt. Die ältere Siedlung «In den Gartenhöfen» liegt unmittelbar E des Bruderholzrandes etwa 1 km N des alten Dorfkernes Reinach, die jüngere «Im Pfeiffengarten» W des Dorfkernes. Über die planerisch-architektonische Idee schreiben die Architekten:

Die anhaltende Wohnungsknappheit zwingt auch in der Region Basel zur ständigen Schaffung neuen Wohnraumes. Gleichzeitig erlaubt die Konjunkturlage immer weiteren Kreisen die Erstellung oder den Erwerb eines eigenen Hauses; so entstehen die sich fortwährend vergrössernden Einfamilienhaus-Landschaften. Der architektonisch-städtebauliche Aspekt dieser Quartiere ist gleichermassen unbefriedigend, ob es sich um individuelle Einzelhäuser oder um spekulativ erstellte Reihenbauten handelt: im ersten Falle entsteht die bekannte lockere Streusiedlung, im zweiten die monotone Reihung der Zeilen längs den Strassen. Gemeinsam sind beiden Formen das

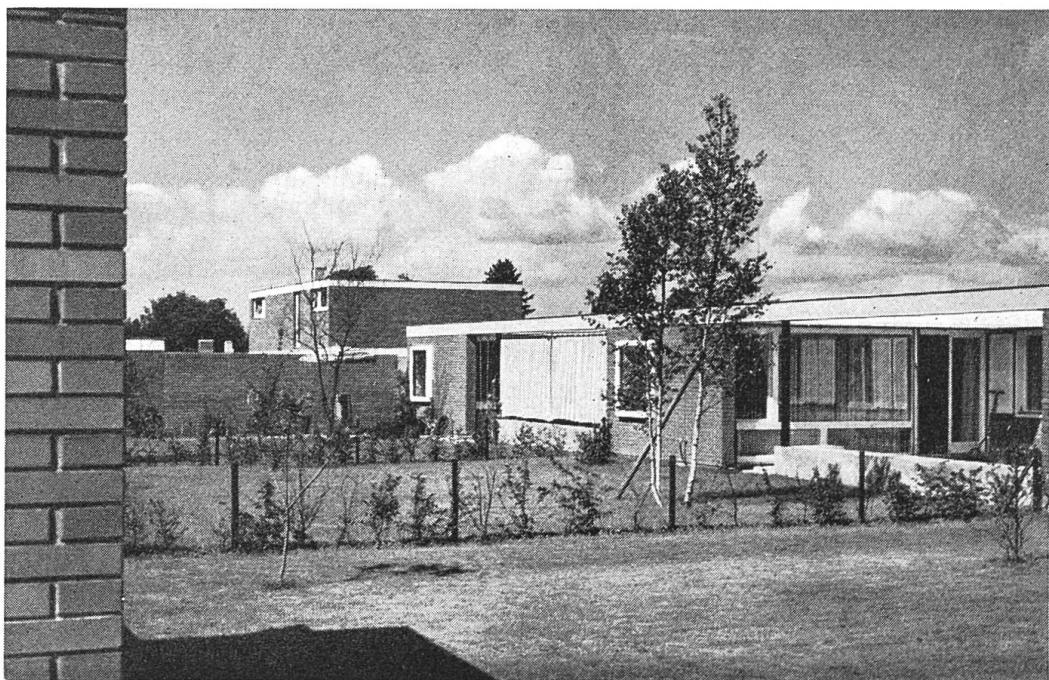


Abb. 1. Zwei Atriumhäuser der Siedlung «In den Gartenhöfen»;
im Hintergrund das Ladengebäude

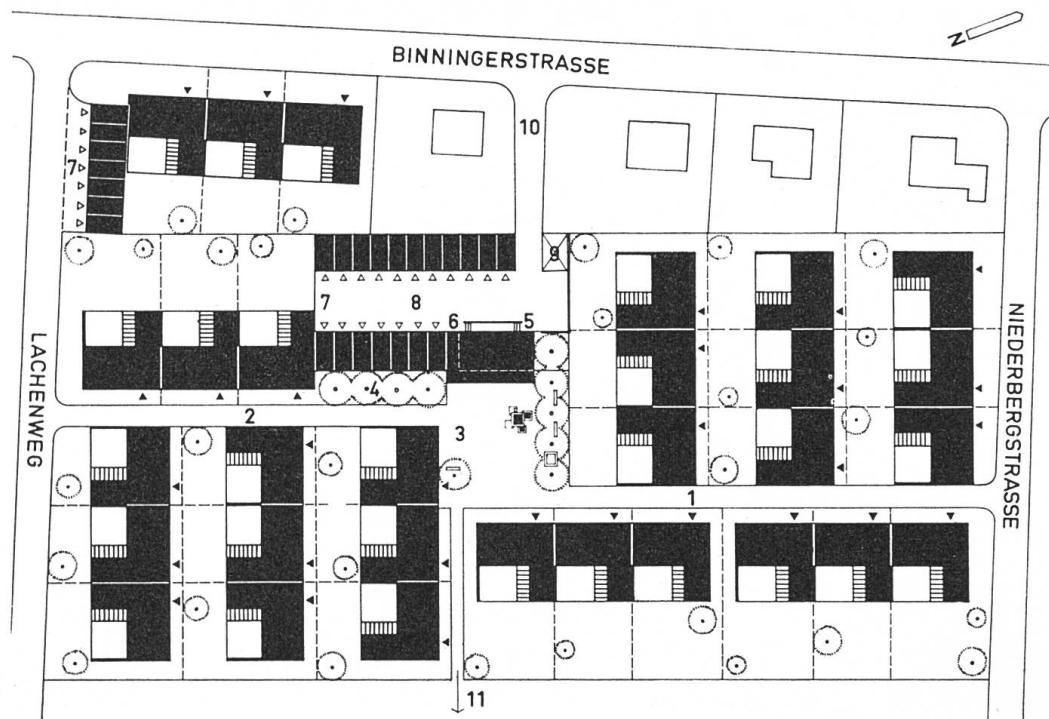


Abb. 2. Atriumsiedlung «In den Gartenhöfen»

- | | |
|-----------------------|------------------------------------------|
| 1, 2 Wohnstrassen | 7 Autogaragen |
| 3 Dorfplatz | 9 Waschplatz |
| 5 Ladengebäude | 11 Fussweg zur projektierten Erweiterung |
| 6 Fußgänger durchgang | |

Fehlen jeglichen Zentrums, die vollständige Vereinzelung und Anonymität der Bewohner und ihre Addition zur Masse.

Die erwähnten Siedlungen in Reinach greifen den schon oft entwickelten Gedanken der Teppichsiedlung mit Winkelhäusern wieder auf. Grundelement der Gesamtanlage ist ein ebenerdiges Einfamilienhaus, dessen Wohn- und Schlaftrakte einen auf drei Seiten umschlossenen Atriumhof bilden.

Im Gegensatz zum reinen Atriumhaus öffnet sich dieser Hof auf der vierten Seite gegen einen etwas tiefer gelegten Wohngarten; je nach Bedürfnis kann auch diese Seite mit einem Pflanzenraster, durch Lamellen oder einen Vorhang geschlossen werden. Die einzelnen Grundstücke werden gegeneinander durch lebende Hecken weitgehend abgeschlossen. Trotz der dichten Bebauung wird damit auch im Freien eine Intimität des Wohnens erreicht, die beim zweigeschossigen Reihenhaus unmöglich ist.

Die Siedlung «In den Gartenhöfen» umfasst heute auf einem Areal von rund 13 000 m² 30 Atriumhäuser, 1 Ladengebäude und 25 Garagen. Ein zentral gelegener Platz bildet zusammen mit dem Ladengebäude, einem Brunnen, Ruhebänken und Bäumen den Mittelpunkt der Siedlung. Die ganze Bebauung ist vom Fahrverkehr weitgehend frei gehalten: die meisten Autoboxen gruppieren sich um einen Garagenhof mit separater Zufahrt; eine Fußgängerpassage führt unter dem zweigeschossigen Ladengebäude

auf den zentralen Platz, von wo das Wegnetz zu den einzelnen Häusern abzweigt. Die Häuser sind zu Dreiergruppen zusammengefasst, die in ihrer Orientierung wechseln. Wohn- und Schlaftrakte liegen nach Osten, Süden oder Westen; nach Norden oder zur Wegseite orientiert sind lediglich die Nebenräume und die Zugänge.

Theodor Manz, Basel

DER AUSBAU DER JURALINIE MACHT FORTSCHRITTE

Einer Pressemeldung über die Generalversammlung der «Association pour la défense des intérêts du Jura» (ADIJ) ist zu entnehmen, dass die Vereinigung das Hauptgewicht ihrer Bemühungen um die Verbesserung der Verkehrsverbindungen auf die Erstellung der Doppelspur zwischen Basel und Biel, Biel und Bern und Bern und Neuenburg legen möchte.

Von besonderem Interesse ist der Ausbau der eigentlichen Juralinie Basel—Biel, die einspurige Strecken aufweist: Aesch—Delémont und Choindez—Lengnau. Die topographisch besonders schwierigen Verhältnisse der Strecke Choindez—Lengnau mit sechs Tunnels lassen einen Ausbau auf Doppelspur nur mit sehr grossen Kosten zu, sodass die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse vorerst durch den Ausbau der Sicherungsanlagen gesucht wird. Auch auf der weniger schwierigen Strecke Aesch—Delémont wird vorerst davon abgesehen, ein zweites Geleise zu legen, da die Kredite des SBB-Kreises II für den Ausbau der Doppelspuren auf den Linien am Neuenburger- und Bielersee benötigt werden, die einen stärkeren Verkehr aufweisen als die Juralinie. Der Verkehr auf der Linie Basel—Delémont ist jedoch für eine einspurige Strecke recht beachtlich; so verkehren zwischen Aesch und Laufen an Werktagen 72 regelmässige Züge (Personen- und Güterzüge), zwischen Laufen und Liesberg 70 und zwischen Liesberg und Delémont 74. Die Linie erfährt — obschon das zweite Geleise noch in weiter Ferne liegt — eine starke Vergrösserung ihrer Leistungsfähigkeit durch Modernisierung der Sicherungs- und Signalanlagen und Umbau der Stationen.

In einer ersten Etappe hat die Station Bärschwil ein 494 m langes Ausweich- und Ueberholungsgeleise erhalten. Heute finden in Bärschwil täglich 13 Zugskreuzungen statt, die vorher in Liesberg oder Laufen erfolgen mussten. Zur Zeit wird die Station Liesberg ausgebaut, die für den Güterverkehr wichtigste Station der ganzen Linie. Im Jahr 1960 wies sie einen Güterversand von 182 000 t auf (gegen 22 000 t in Laufen und 45 000 t in Delémont); er wird sich mit dem Ausbau des Industriegeländes noch steigern. Die Station besass bisher ein Ausweichgeleise von 523 m Länge; es soll nun durch ein neues Ueberholungsgeleise von 790 m Länge ergänzt werden. Liesberg bewältigt heute regelmässig 15 Zugskreuzungen im Tag.

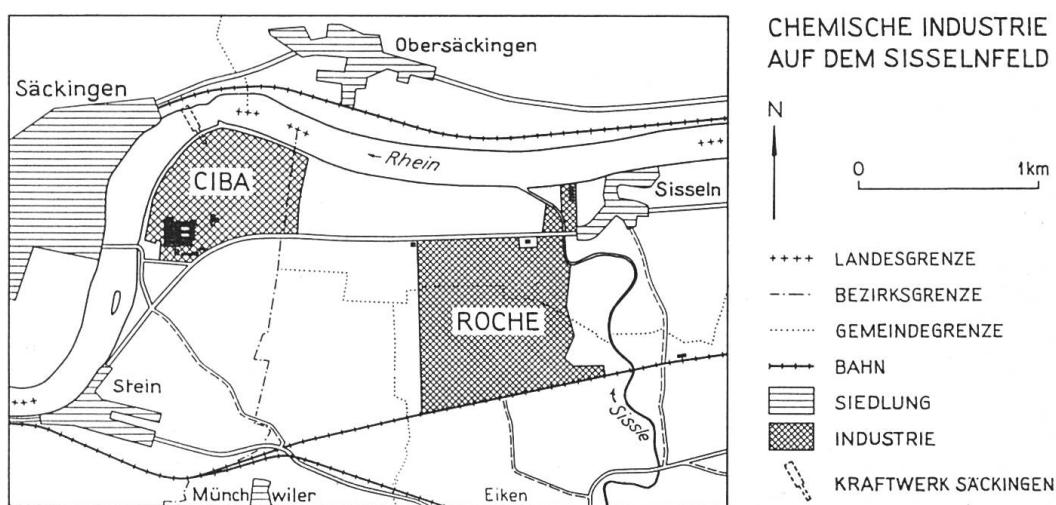
Die nächste Etappe wird den Ausbau der Stationsanlagen von Zwingen umfassen; ferner soll die Station Münchenstein mit einer neuen elektri-

schen Sicherungsanlage versehen werden. Damit soll erreicht werden, sämtliche Stationen der Linie Basel—Delémont auf den allfälligen Bau der zweiten Spur vorzubereiten und bis dahin beim Einspurbetrieb die maximale Leistungsfähigkeit zu ermöglichen.

Hans-Ulrich Sulser, Basel

WAS PLANT DIE F. HOFFMANN-LA ROCHE & CO. AG AUF DEM SISSELFELD?

Nachdem die CIBA AG. in ihrem Werk Stein 1957 die Produktion aufgenommen hat, — worüber wir im Heft I / 1 1959 berichtet haben, — beginnen sich auch die andern Basler chemischen Unternehmungen im Fricktal



anzusiedeln. Damit sind die Niederlassungen in Schweizerhalle bereits von Vorposten zu Zwischenstationen auf dem Wege zur Industrialisierung des Hochrheintales geworden.

Da die Firma F. Hoffmann - La Roche & Co. AG. beinahe ihren gesamten Grundbesitz in Basel, etwa 120 000 m², mit Fabrikanlagen überbaut und bereits ein Bürohochhaus erstellt hat, ist eine Ausdehnung des Areals unumgänglich geworden. Die Produktion und der Export von Pharmazeutika, das eigentliche Arbeitsgebiet der Firma, sind seit dem zweiten Weltkrieg stark angeschwollen, und die Zahl der Beschäftigten hat sich verdreifacht; überdies ermöglichen die Resultate der Forschung neue Entwicklungen und die Ausdehnung der Fabrikation auf weitere Gebiete. 1958 ist es der Firma gelungen, ein Areal zu erwerben, das für die Erweiterungsbedürfnisse der nächsten 50 bis 80 Jahre genügen sollte. Es liegt SW Sisseln, umfasst rund 800 000 m² und erfüllt die folgenden Bedingungen: Lage an einem Fluss (Wasser, Abwasser), Bahnanschluss, Straßenverbindung (zukünftige Autobahn Basel—Zürich), ebenes Gelände.

Die Gemeinden Sisseln und Eiken haben das Sisselnfeld zur Industriezone erklärt. Damit steht der Industrialisierung des unteren Fricktales

nichts mehr im Wege; die Gemeinden rechnen mit einem starken Aufschwung dank den neuen Steuereinnahmen. Die Landwirtschaft wird vor allem wegen der Abwanderung von Arbeitskräften bedeutend zurückgehen.

Gegenwärtig ist die Planung der Erschliessung des ganzen Geländes im Gange. Für die nächsten drei bis fünf Jahre rechnet man mit der Erstellung der Bahn- und Strassenanschlüsse, der Wasserversorgung (eigenes Pumpwerk am Rhein), der Kläranlage und der Kanalisation, der Elektrizitätsversorgung und einer Dampfzentrale. Bis zur Errichtung der ersten Hochbauten werden die landwirtschaftliche Nutzung des Geländes und der Betrieb auf dem Flugplatz Sisseln aufrechterhalten. Die eigentlichen Fabrikationsgebäude sind noch nicht geplant. Es ist anzunehmen, dass sie nicht bloss das Werk Basel erweitern sollen, sondern dass man hier Medikamente und Vitamine nach neu entwickelten Verfahren herstellen wird. Wir hoffen, dass sich der zukünftige Industriekomplex dank aesthetisch einwandfreien Gebäuden gut ins Landschaftsbild einfügen wird.

Die meisten Angaben in unserem Artikel haben wir mit freundlicher Erlaubnis des Verlages und der Buchdruckerei Binkert AG. in Laufenburg einem Aufsatz entnommen, der im «Frickthaler» und in der «Neuen Rheinfelder Zeitung» Nr. 58, 1961 erschienen ist. *Samuel Moser, Basel*

UNE IMPLANTATION PEUGEOT DANS LA RÉGION DE MULHOUSE

La firme Peugeot, qui fait 20 % environ de la production automobile française et qui est le seul grand producteur installé en province, vient d'acquérir, à proximité de Mulhouse, un terrain de quelques 200 ha à la lisière W de la Harth, entre le canal de Huningue au S et la voie ferrée Mulhouse—Neuenburg au N, 1 km à l'est de l'Ile Napoléon (voir figures 1 et 2, cahier II / 1, 1960, p.64, 65). Les travaux de déboisement sont en cours depuis avril 1961; pour mai 1962, 25 000 m² de bâtiments industriels doivent être achevés, les premiers transferts d'équipements étant prévus pour juin 1962, et la fabrication des premiers articles devant commencer fin 1962.

L'implantation géographique paraît avoir été déterminée par les facteurs suivants:

- proximité par rapport à l'actuel centre de gravité de l'entreprise, Sochaux—Montbéliard: 60 km.
- présence d'une nappe phréatique particulièrement riche, suffisante pour assurer l'énorme consommation d'eau de l'usine.
- desserte favorable tant pour le personnel que pour les marchandises: canal de Huningue, branché sur le canal d'Alsace par l'écluse de Niffer, construite au gabarit de 1350 T.

Les nouveaux établissements industriels s'inscrivent donc dans l'expansion de la région mulhousienne, tout en se localisant à l'E de la zone prévue; ils font aussi partie de la zone industrielle qui s'ébauche le long du canal d'Alsace.

En ce qui concerne les possibilités d'emploi (5000 ouvriers au moins prévus d'ici 15 ans), le recrutement paraît assuré par la main d'œuvre libérée par l'agriculture, le textile et celle qui est actuellement ramassée dans le Sundgau et les vallées vosgiennes en direction de Sochaux.

Le nouveau complexe Peugeot sera un élément important de la rapide transformation du paysage dans la zone Mulhouse-Rhin.

Paul Meyer, Mulhouse

DIE ENTWICKLUNG DES RHEINHAFENS WEIL

Die südlichste deutsche Umschlagstelle am Rhein, der Hafen Weil, hat seit seiner Gründung im Jahre 1934 eine stete Aufwärtsentwicklung zu verzeichnen. Bereits 1950 war der höchste Vorkriegsstand mit über 90 000 t wieder erreicht. Die Bilanz von 1960 weist nun einen Warenumschlag von nahezu 750 000 t aus. Die besondere Lage im äussersten Südwesten Deutschlands an der Dreiländerecke, zentral für die Industrie und Wirtschaft innerhalb der Landkreise Lörrach, Müllheim und Säckingen, hat ohne Zweifel entscheidenden Anteil an der Ausweitung des Güterumschlages. Diese stetige Entwicklung kann durch die Umschlagzahlen belegt werden:

Güterumschlag	Güter in t angekommene	Güter in t abgegangene	Landverkehr Schiene / Strasse	Gesamt
1935	22 257	3 606	—	25 863
1938	63 073	27 186	—	90 259
1947 ab Juni	1 773	3 656	5 283	10 712
1950	39 933	35 032	15 228	90 193
1955	230 795	133 014	23 907	387 716
1957	322 617	130 090	35 674	488 381
1958	300 138	157 171	20 912	478 221
1959	331 994	171 546	31 971	565 511
1960	444 123	258 425	42 778	745 326

Auszug aus der Tabelle «Der Weiler Rheinhafen» in der «Weiler Tageszeitung», Mai 1961.

Der Talverkehr erreicht etwa 50 % des Bergverkehrs (gegenüber 90 % Bergverkehr und 10 % Talverkehr in den Häfen beider Basel). Dieser Umstand ist darauf zurückzuführen, dass die in Weil abgebauten Kies- und Sandmassen zur Hauptsache im Weiler Hafen verladen werden. Im Jahre 1960 entfielen beim Talverkehr ungefähr 200 000 t allein auf Kies, Sand und Erde.

1960 waren 15 bedeutende Firmen, darunter auch Schweizer Gesellschaften, im Hafenareal angesiedelt. Die grösste Schweizer Niederlassung, die Lagerhaus- und Transportgesellschaft m.b.H. (eine Tochter der Migros-genossenschaft) errichtete dort Lagerhäuser und Tankanlagen. Die Anlieferung von grünen Bananen geschieht ausschliesslich auf dem Schienen-

wege, nach Lagerung und Reifeprozess werden sie dann auf der Strasse, je nach Bedarf, dem Schweizer Konsum zugeführt. Daraus resultiert ein Grossteil der in der Rubrik «Landverkehr» ausgewiesenen Umschlagsmenge.

Kurt Wagner, Weil/Rhein

IN KÜRZE

- Die Association pour la Défense des Intérêts du Jura (ADIJ) hat sich an ihrer Jahrestagung 1961 in Delsberg mit dem Bau eines *Binnenhafens in Bourogne* befasst. Bourogne liegt am Schnittpunkt des Rhein-Rhone-Kanals mit der Bahnlinie Belfort-Delle-Porrentruy und könnte so zu einem Importhafen für den Schweizer Jura werden.
- Im Juni 1961 feierte die *Papierfabrik Albert Ziegler AG* in Grellingen ihr 100-jähriges Bestehen. Die Fabrik, die in der Landschaft wie eine Talsperre wirkt, beschäftigt heute gegen 300 Leute. Die Konkurrenz der EFTA-Länder wird eine weitere Rationalisierung und eine Beschränkung der Papiersorten erfordern, wenn sich die Firma wie bis heute gedeihlich weiterentwickeln soll.
- Die Einwohnergemeinde *Kaiseraugst* hat einer Erweiterung der Industriezone zugestimmt; die Esso Standard wird dort einen Umschlagplatz Schiff/Bahn und Tankanlagen erstellen.
- Die aargauische kulturelle Vereinigung «Grund» hat in *Schinznach-Dorf* ein Heimatmuseum eröffnet. Es ist in einer Scheune aus dem 17. Jahrhundert eingerichtet und sticht durch seine gediegene Aufmachung hervor.

Mitarbeiter des Heftes: Prof. Dr. H. Annaheim, Basel, Krachenrain 58 / Dr. M. Bider, Basel, Bruderholzallee 36 / G. Bienz, Basel, Bruderholzallee 45 / P. Faessler, Ing. agr., Post Ederswiler BE, Landgut Löwenburg / Dr. W. Gallusser, Basel, Zum Hilsenstein 5 / A. Gerster, Arch., Laufen / F. Grenacher, Basel, Thiersteinerallee 1 / Prof. Dr. R. Juillard, Strasbourg, Institut de Géographie de l'Université / W. Leisinger, Ing. des Wasserwerks, Basel, Binningerstr. 6 / Dr. H. Liniger, Basel, Peter Ochsstr. 52 / Th. Manz, Arch., Basel, Dufourstr. 29 / PD. Dr. E. Maurer, Aarau, Rain 16 / Dr. H. Meier, Verwalter der Chr. Merian'schen Stiftung, Basel, St. Albanvorstadt 5 / P. Meyer, Mulhouse, 17 rue Auguste Lustig / W. Meyer, Basel, Colmarerstr. 67 / Dr. S. Moser, Basel, Steinbühlallee 31 / Dr. A. Rais, Delémont, Musée Jurassien, 17, rue Franche / Rheinschiffahrtsamt, Basel, Hochbergerstrasse 160 / PD. Dr. C. A. Schmitz, Basel, Museum f. Völkerkunde, Augustinergasse / J. Schnyder, Arch., Basel, Grienstr. 91 / Dr. R. Seiffert, Basel, Schäublinstr. 101 / Prof. Dr. H. Steinlin, Freiburg i. Br., Eichhalde 68 / Dr. H. Stohler, Basel, Im Holeletten 18 / Dr. H. Sulser, Basel, Güterstr. 78 / K. Wagner, Weil am Rhein.

Graphische Bearbeitung der Figuren: B. Baur, Lehenmattstr. 189 / Für die Mithilfe bei den Uebersetzungen dankt die Redaktion Herrn S. L. Gloor, Riehen.