

Zeitschrift: Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie
Herausgeber: Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel
Band: 3 (1961-1962)
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: 18.04.2026

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

LANDSCHAFT IM WANDEL / ACTUALITÉS RÉGIONALES

ZUSAMMENGESTELLT VON S. MOSER

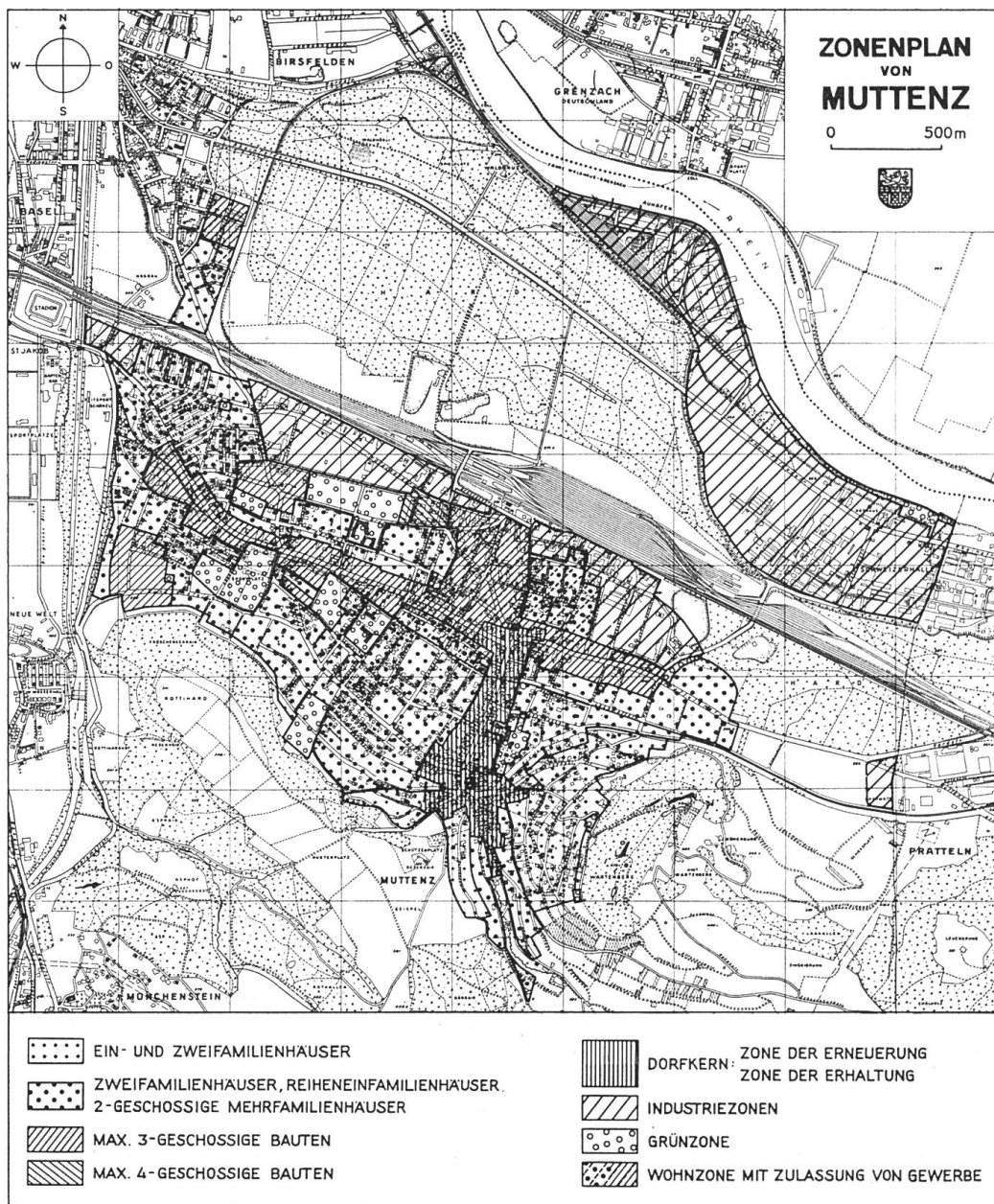
INDUSTRIALISIERUNG UND PLANUNG IN MUTTENZ

Die Gemeinde Muttenz hat in den Jahren seit dem zweiten Weltkrieg grosse Veränderungen durchgemacht. Sie zeigen sich jedem, der von Basel auf der Strasse oder mit der Bahn nach Olten oder nach Zürich fährt: Neue Fabriken, Strassen, Wohnblöcke und Einfamilienhäuser auf ehemals landwirtschaftlich genutztem Areal. In der vorliegenden Nummer der REGIO BASILIENSIS findet der Leser Aufsätze über die Entwicklung der Hafenanlagen in der Au und über den Ausbau des Rangierbahnhofes Muttenzerfeld; in unserer Nummer I/1 haben wir über die Planung des Dorfkernes von Muttenz berichtet. Hier soll auf die Zusammenhänge zwischen Industrialisierung, gegenwärtiger Planung und zukünftiger Entwicklung eingegangen werden.

Die erste Muttenzer Fabrik wurde 1878 gebaut; es ist die Betonwarenfabrik in der Hagnau an der Birs. Nur zögernd siedelten sich weitere Industrie-Unternehmungen an; nach dem zweiten Weltkrieg zählte man erst deren 13. Jetzt setzte aber die Industrialisierung ein: Die Hochkonjunktur liess die Betriebszahl auf 41 im Jahre 1958 anwachsen. Von den 2200 Beschäftigten wohnten nur 620 in Muttenz, die übrigen 1580 waren Zupendler. Diesen standen nur 1360 Auspendler gegenüber. Von der Landwirtschaft lebten nur noch etwa 2 % aller Berufstätigen. Muttenz hatte sich von einem Dorf in eine Industrie- und Wohnsiedlung verwandelt.

Die Muttenzer Industrie steht jedoch noch in voller Entwicklung. Ihre Konzentration längs der Bahnlinie hat es der Gemeinde erleichtert, einen Zonenplan aufzustellen (1954). Dieser lässt für die Industrieentwicklung zwei Industriezonen offen: Zum Schutze der anschliessenden Wohngebiete ist die Fabrikation in der Zone S des Rangierbahnhofes gewissen Beschränkungen unterworfen. Ohne Beschränkung kann sich die Industrie in der Zone längs des Rheines (chemische Fabriken in Schweizerhalle) entwickeln.

Schätzungen haben ergeben, dass bei einem Vollausbau der heute festgelegten Industriezonen etwa 8500 Leute Arbeit finden können. Dem Zonenplan gemäss kann die Einwohnerzahl auf 25 000 gesteigert werden. Der Wohnungsmangel und die Sättigung der baselstädtischen Wohnzonen führten in den letzten Jahren zu einer Wohnbautätigkeit in der Gemeinde Muttenz, die alle Erwartungen übertraf; 1961 zählte man schon 12 500 Einwohner. Die Weiterentwicklung der Muttenzer Industrie und der damit verbundene Zuzug erfordern eine Erhöhung der geplanten Einwohnerzahl. Diese Erhöhung erreicht man heute durch Gesamtplanungen, die es erlauben, die



Nutzungsziffer gegenüber der zonenmässigen zu vergrössern, ohne dass sie die Nachteile einer blossen Umzonung, wie Bodenpreiserhöhungen und unregelmässige, spekulative Bautätigkeit, aufwies. Der Gesamtplan verpflichtet die Grundeigentümer, Kinderspielflächen, Grünflächen und unterirdische Garagen anzulegen, und schafft auf diese Weise gesunde Wohnverhältnisse. Zur Zeit werden im östlichen Zipfel der Wohnzone 2 die Siedlung «Heissgländ» mit 150 Wohnungen und durch die chemische Industrie die Siedlung «Kilchmatt» mit 180 Wohnungen und einem Lehrlingsheim erstellt. Da solche Gesamtüberbauungen wesentliche Teile der zukünftigen Stadt darstellen, ist es wichtig, deren Bild durch straffe ästhetische und städtebauliche Richt-

linien zu gestalten. Muttenz hofft, auf diese Weise gute Wohnverhältnisse für 35 000 Einwohner zu schaffen.

Die erwartete gewaltige Bevölkerungszunahme stellt die Gemeinde vor grosse Probleme, denken wir nur an die öffentlichen Dienste, die Schulen, den Ausbau der Verkehrsanlagen. Muttenz hat für die geplante Gewerbeschule, das Gymnasium und das Technikum eine Grünzone W des Personenbahnhofes reserviert; diese Schulen werden von der Nähe des Bahnhofes und der guten Muttenzer Verkehrslage profitieren. Nach der Verkehrsplanung soll die Ueberlandstrasse Basel—Liestal im Zentrum unter der Verbindungsachse Dorfkern-Bahnhof durchgeführt werden. Dieses Verkehrskreuz wird von einem Strassenring umgeben werden, der die Wohnzonen untereinander und mit dem Ueberlandstrassennetz verbindet.

Die auf lange Sicht vorbereitete Planung lässt uns hoffen, dass Muttenz sich zu einer lebensfähigen und ansprechenden Wohn- und Industriesiedlung entwickeln wird.

Max Thalmann, Bauverwalter, Muttenz

Samuel Moser, Basel

DER AUSBAU DES RANGIERBAHNHOFES MUTTENZ

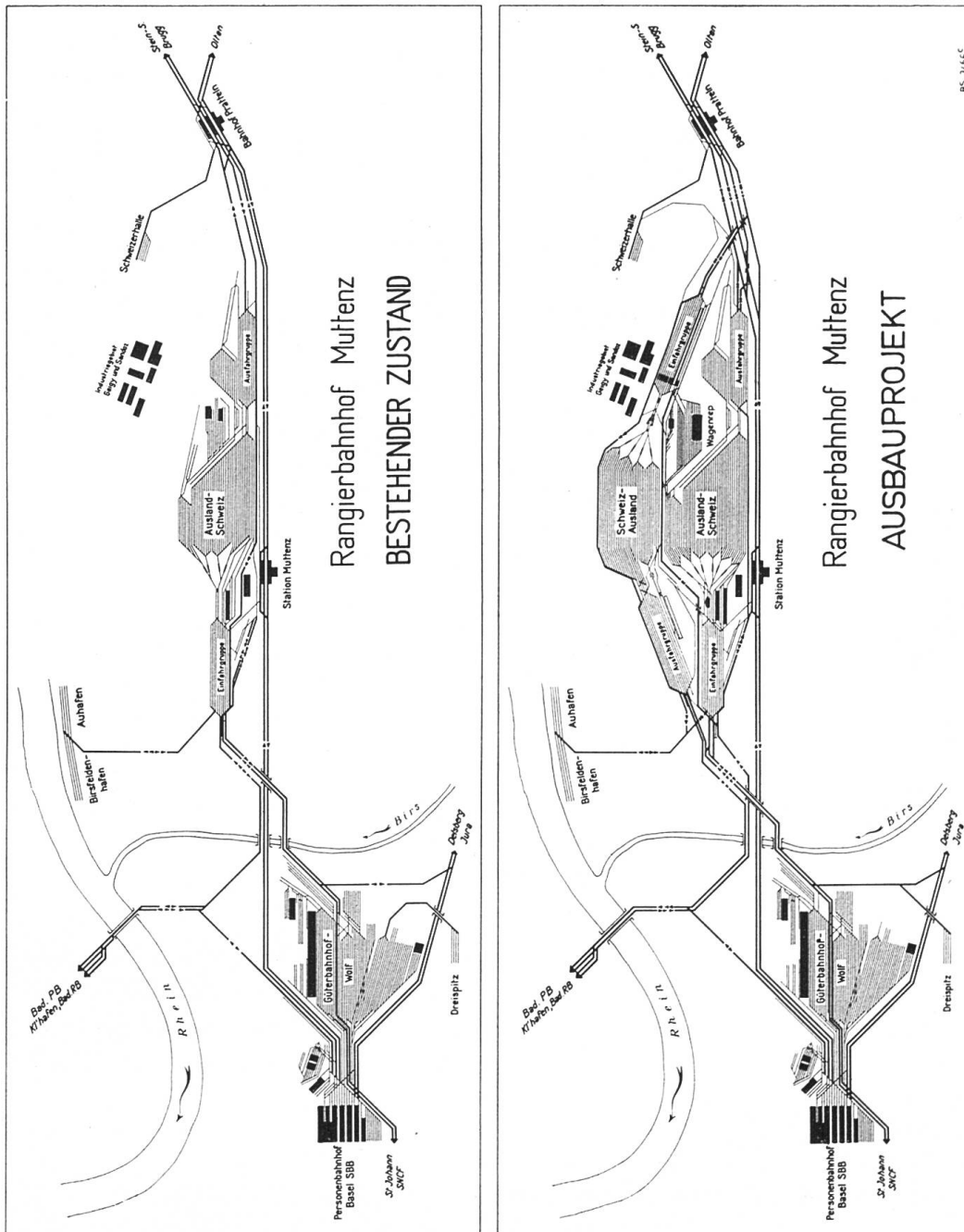
Die Bedeutung der Stadt Basel im schweizerischen und internationalen Verkehr ist seit ihrem Bestehen begründet einerseits durch ihre geographische Lage am Uebergang vom Gebirgsland zur Ebene, wo sich historische Völkerstrassen kreuzen und wo die Schifffahrt des Rheinstromes vorläufig endet, und andererseits durch ihre einzigartige politische Lage an der Grenze dreier Länder.

Die Basler Bahnhof-Anlagen sind nach und nach aus primitiven Anfängen entstanden. Bei der sprunghaften Verkehrszunahme nach dem ersten Weltkrieg erwies sich der bisherige Güter- und Rangierbahnhof «Wolf» als zu klein. Da eine blosser Erweiterung der bestehenden Anlagen nicht befriedigen konnte, drängte sich die Verlegung des Rangierbahnhofes in die Gegend von Muttenz auf.

Die gegenwärtige Anlage in Muttenz wurde im Jahre 1927 in Betrieb genommen und stellt eine erste Etappe dar. Sie dient dem Güterverkehr Nord-Süd, d. h. es fahren dort die Züge aus Frankreich, Deutschland sowie aus den Rheinhäfen ein und werden in Wagengruppen zerlegt. Diese werden zu Zügen nach allen Richtungen in der Schweiz zusammengestellt. In der Gegenrichtung müssen die aus der Schweiz eintreffenden Züge nach wie vor im «Wolf»-Bahnhof behandelt werden. Diese Trennung ist in mancher Beziehung unwirtschaftlich. Hinderlich ist die Verbindung mit dem Bahnhof «Wolf», da von ihm aus der Badische Bahnhof sowie die Rheinhäfen Kleinhüningen, Birsfelden und Au nur über eine Spitzkehre im Rangierbahnhof Muttenz erreicht werden können.

Wegen des Einbruches der Wirtschaftskrise nach der Vollendung der ersten Bauetappe des Rangierbahnhofes Muttenz im Jahre 1932 und wegen der Unsicherheit in der Entwicklung des Güterverkehrs wurde damals auf

die sofortige Inangriffnahme des zweiten Teiles verzichtet. Nach dem zweiten Weltkrieg begann aber für die inländischen und für den grenzüberschreitenden Güterverkehr ein Jahrzehnt stürmischer Aufwärtsentwicklung. Bereits im Jahre 1951 erreichten die Verkehrszahlen eine Höhe, die an die Leistungsgrenze der Basler Rangieranlagen herankam. Heute müssen oft unwirtschaftliche Massnahmen ergriffen werden, um Stauungen und Manöverrückständen zu begegnen.



Auf Grund seiner geographischen Lage wird Basel im Güterverkehr immer die bedeutendste Stellung in der Schweiz einnehmen und demzufolge alle anderen Grenzbahnhöfe und grössern Zentren im Landesinnern überreffen. Diese Erkenntnis verpflichtet, in Basel leistungsfähige Anlagen zu schaffen, die einen rationellen Rangierbetrieb gestatten. Die Lösung ist der Bau des zweiten Teiles des Rangierbahnhofes Muttenz nördlich der bestehenden Anlage. Dies ist der einzig denkbare Standort, der zu den Basler Zufahrtslinien günstig liegt. Die Verlegung des Rangierbahnhofes «Wolf» schafft aber auch den nötigen Raum zur Erweiterung des lokalen Güterbahnhofes Basel und zur Aufnahme bestimmter Anlagen des ebenfalls überlasteten Personenbahnhofes.

Der Rangierbahnhof Muttenz wird durch den Bau der neuen Anlage zu einem zweiseitigen System ergänzt: Es wird neben der bestehenden Anlage eine neue mit entgegengesetztem Betriebsablauf erstellt. Die Erweiterung der bestehenden einseitigen Anlage für beide Verkehrsrichtungen wäre zu wenig leistungsfähig. In das neue System werden die Züge aus den Richtungen Stein-Säckingen, Olten und Delsberg aufgenommen und zu Zügen nach dem Ausland sowie den Rheinhäfen umgebildet. Dies wickelt sich nach dem bewährten, in allen neuen Rangierbahnhöfen angewendeten Durchlaufprinzip ab: Die Güterzüge fahren in die Einfahrgruppe ein; nach der Eingangskontrolle und nach dem Lösen der Kupplungen rollen sie über die Ablaufanlage; die Wagen werden auf die entsprechenden Richtungsgeleise geleitet. Die gesammelten Wagengruppen werden in der Ausfahrgruppe zu Zügen formiert und von dort aus abgefertigt. Neben diesem Hauptsystem, für dessen Durchschleusung die Wagen einige Stunden benötigen, muss die Möglichkeit bestehen, pressante Wagen, z. B. solche mit Lebensmitteln, bedeutend schneller durchzubringen, was eine weitere, teilweise unabhängige Anlage erfordert.

Da die neue Einfahrgruppe in einem natürlichen Gefälle liegt, wird sie als Schwerkraftabrollanlage ausgebildet. Die Zugszerlegung geht dann nicht wie in der bestehenden Anlage mit Abdrücken über einen Ablaufberg vor sich, sondern die Züge rollen mit ihrer Schwerkraft in die Ablaufanlage und werden dort in die Richtungsgruppe zerlegt.

Die Projektierung der neuen Anlage bot etwelche Schwierigkeiten in der Gegend des sogenannten Rothausareals, wo sich das neue Industriegebiet Geigy und Sandoz befindet. Dazu kam, dass durch diesen Engpass auch noch die neue Autobahn hindurchgeführt werden muss. Die Lösung besteht darin, dass die Autobahn auf einer Länge von mehr als 1 km in eine Galerie unter die Gleisanlagen zu liegen kommt.

Gleichzeitig mit dem geplanten Ausbau sind zur Hebung der Leistungsfähigkeit des bestehenden ersten Teiles des Rangierbahnhofes verschiedene wesentliche Verbesserungen vorgesehen, vor allem in der Gegend des heutigen Ablaufberges. Sodann wird das noch einspurige Stück der Verbindungsbahn nach dem Badischen Bahnhof zwischen der Signalstation Gellert und dem Rangierbahnhof auf Doppelspur ausgebaut werden.

Schliesslich soll der schwierige Engpass Pratteln saniert werden. Die acht schienengleichen Kreuzungspunkte, die sich durch die Vereinigung der beiden doppelspurigen Zufahrtslinien von Zürich und Olten nach Basel und die Aufspaltung in zwei Doppelspuren nach dem Personenbahnhof Basel und dem Rangierbahnhof Muttenz ergeben, sollen durch den Bau von Ueberwerfungen auf zwei reduziert werden. Eine neue direkte Verbindung von Schweizerhalle nach dem Rangierbahnhof Muttenz wird den Bahnhof Pratteln entlasten.

Der Kostenvoranschlag für die skizzierten Neuanlagen sowie für die notwendigen Anpassungen und Ergänzungen erreicht den Betrag von rund 120 Millionen Franken. Die Bauarbeiten beginnen 1962 und werden mehrere Jahre beanspruchen.

Armin Schaad, Oberinspektor SBB, Basel

DIE ENTWICKLUNG DER BASELLANDSCHAFTLICHEN HAFENANLAGEN BIRSFELDEN UND AU

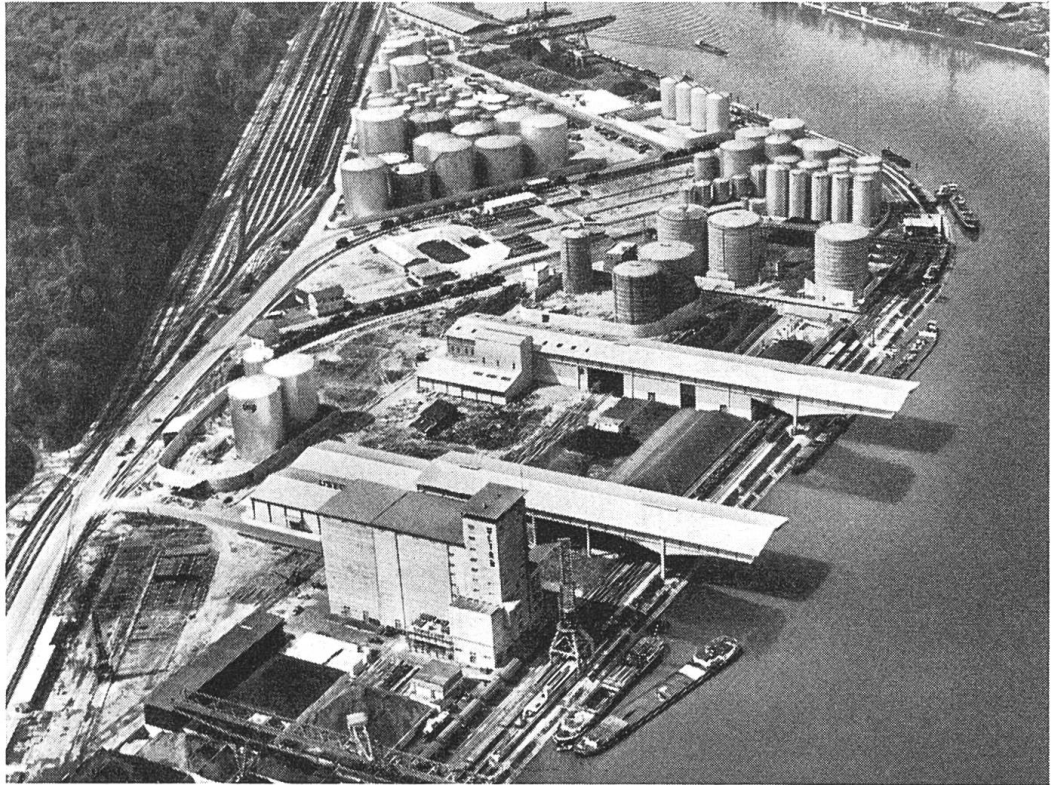
Im Jahre 1910 erstellte Ingenieur Rudolf Gelpke, der Pionier der schweizerischen Rheinschiffahrt, ein Gutachten über die Errichtung von Hafenanlagen in Basel. Er wies darauf hin, dass auch das Sternfeld in Birsfelden und die Au N Muttenz sich für Hafен- und Umschlagsanlagen sehr gut eignen.

Die Rheinhafenanlagen Birsfelden und Au wären vielleicht nicht gebaut worden, hätte nicht die Krise der Dreissigerjahre eine grosse Arbeitslosigkeit mit sich gebracht. Zur Milderung dieser Not wurde 1936 das Gesetz über den Bau von Hafenanlagen in Baselland angenommen. Das nötige Land war von der Regierung rechtzeitig sichergestellt worden, so dass mit den Rodungsarbeiten im Hardwald unverzüglich begonnen werden konnte. Der Ausbruch des Zweiten Weltkrieges führte zu einer Stockung der Arbeiten. Trotz der düsteren und ungewissen Zukunft wurden aber die Bauarbeiten weitergeführt. Dieser optimistischen Einstellung ist es zu verdanken, dass die Anlagen bei Kriegsende betriebsbereit waren.

Im Jahre 1950 begannen die Arbeiten am Kraftwerk Birsfelden und an der Schleusenanlage für die Rheinschiffahrt. Seit 1954 stehen diese Anlagen im Betrieb; die Häfen liegen in der Stauzone des Kraftwerks.

Die Hafenanlagen und das Kraftwerk haben der Landschaft ein anderes Gesicht gegeben. Der Wald auf den tiefsten Terrassenflächen am Rhein, der Flugplatz Sternfeld und drei Bauernhöfe haben modernen und leistungsfähigen Umschlagsanlagen und Lagerplätzen weichen müssen; diese nehmen heute 48 000 m² ein.

Es würde zu weit führen, im Detail auf die einzelnen Bauetappen der staatlichen Hafен- und Bahnanlagen sowie der privatwirtschaftlichen Umschlags- und Lagerungsanlagen einzugehen. Bis heute hat der Kanton Baselland 16 Millionen Franken, die Privatwirtschaft 75 Millionen Franken investiert. Besonders stark entwickelt haben sich die Tankanlagen für



Der Rheinhafen Au (Muttentz BL) von NW

Erdölprodukte: sie fassten 1961 630 Millionen Liter. Die Elektrifikation der Verbindungsbahn zwischen den Häfen und dem Rangierbahnhof Muttentz im Jahre 1961 zeigt, dass am Ausbau immer noch gearbeitet wird.

Die folgenden Zahlen demonstrieren die rasche Entwicklung der basellandschaftlichen Häfen:

| | <i>Umschlag</i> | <i>Schiffsankünfte</i> |
|----------------|-----------------|------------------------|
| 1948 | 402 947 t | 964 |
| 1954 | 946 770 t | 1 629 |
| 1960 | 2 567 000 t | 3 986 |

Die 20 Jahre, seit denen es basellandschaftliche Hafenanlagen gibt, bedeuten 20 Jahre wirtschaftlichen Aufstieges zum Nutzen der schweizerischen Volkswirtschaft.

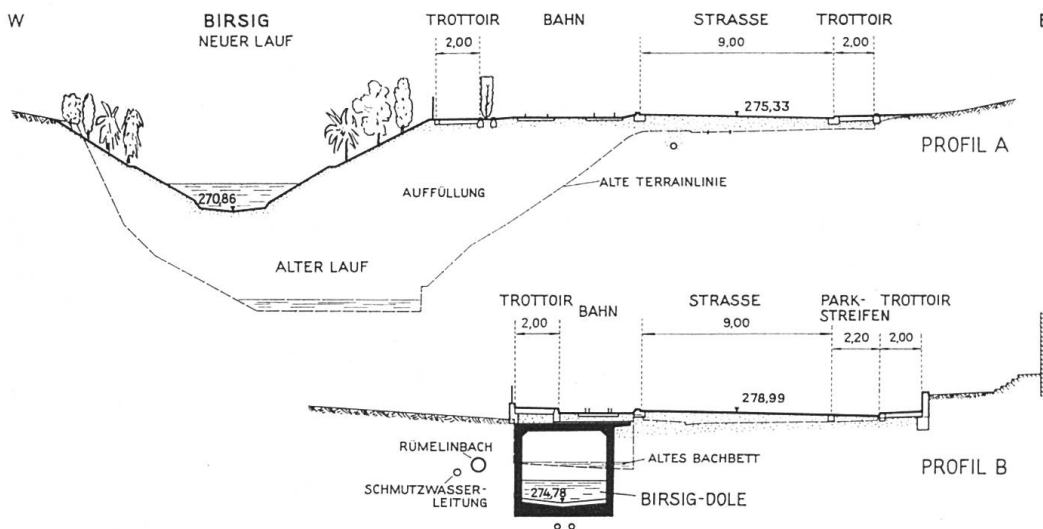
Joseph Häring, Leiter des Hafensbüros Baselland

KORREKTION DER BASLERSTRASSE IN DER GEMEINDE BINNINGEN

Die Korrektion der Baslerstrasse in der Gemeinde Binningen erstreckt sich von der Kantonsgrenze bis zur Einmündung der Schlossgasse und ist ein Teilstück des Ausbaues des Strassenzuges Heuwaage-Therwil-Reinach-Delsberg / bzw. Arlesheim. Der Frequenz dieser Verkehrsader entsprechend, wurde eine Fahrbahnbreite von 9 m festgesetzt. Ueberdies musste die Birsig-

talbahn auf ein eigenes doppelspuriges Trasse verlegt werden. Da der Birsig parallel zu Strasse und Bahn fliesst, war man gezwungen, recht komplizierte bauliche Massnahmen zu ergreifen. Es lohnt sich, auf diese näher einzugehen.

Im nördlichen Teilstück benötigte der Strassen- und Bahnkörper eine Gesamtbreite von 20,7 m (Profil A). Die topographischen Verhältnisse boten etwelche Schwierigkeiten. Die Verkehrslinien waren im Osten eingengt durch den steilen Böschungsfuss des Margarethenhügels, im Westen durch den tiefliegenden Birsiglauf. Während im E einige schöne Bäume trotz Protesten in der Basler Presse weichen mussten, konnte im W die nötige Strassenbreite durch eine geringe Verschiebung des Birsigs und durch Hebung der Bachsohle um 4 m gewonnen werden.



Infolge der beidseitigen Ueberbauung im südlichen Teilstück (Profil B) musste die Birsigtalbahn einspurig geführt werden. Um Lärm zu verhüten und die Betriebssicherheit zu steigern, baute man anstelle von zwei Weichen eine sogenannte Geleiseverschlingung. Der Birsig musste in diesem Teilstück eingedolt werden und kam unter die Geleise zu liegen. Die neue Bachsohle war so tief zu legen, dass der Querschnitt auch zur Abführung von Hochwassern genügt. Die Eindolung hatte zur Folge, dass die Wasserentnahmestelle für den Rümelinbach vom ehemaligen Wuhr talaufwärts an die Weihermattstrasse verlegt werden musste.

Der Verkehr mit den auf der Westseite liegenden Ladengeschäften zwischen Schlossgasse und Weihermattstrasse wird durch einen Zubringerweg gewährleistet. Damit keine Stockungen entstehen können, wurde auf dieser Strecke das Bahntrasse für Strassenfahrzeuge befahrbar gemacht.

Im Zuge der Strassenkorrektur wurde auch die Abwassersammelleitung für das vordere Birsigtal verlegt. Das Gas- und Wasserwerk, die Elektra Birseck und die Telephondirektion benützten ebenfalls die Gelegenheit, um ihre Leitungsanlagen den heutigen und kommenden Bedürfnissen anzupassen.

Die mit rund 4 Millionen Franken veranschlagten Baukosten für eine Korrektionsstrecke von 800 m zeigen, dass es sich um einen recht schwierigen Ausbau handelt. Er hat denn auch eine Zeit von 4 Jahren und umfangreiche Verkehrsbeschränkungen erfordert. Doch der Aufwand hat sich gelohnt: Die Neuanlage darf von den Anstössern und von den Strassen- und Bahnbenützern als gelungen bezeichnet werden.

Strassen- und Wasserbauinspektorat Baselland, Liestal

DIE ORTSKERNPLANUNG IN THERWIL

Therwil ist wie die andern Gemeinden in der Nähe Basels einem starken Strukturwandel unterworfen; die ehemalige Bauernsiedlung wird mehr und mehr zur Vororts-Wohnsiedlung. Gegenüber den Leimentaler Gemeinden Binningen, Bottmingen und Oberwil, deren Funktionswandel bald ein vorläufiges Ende gefunden haben dürfte, ist Therwils Entwicklung zufolge der grösseren Distanz von Basel verzögert. Sie wird aber begünstigt durch die ansprechende Lage der möglichen Wohngebiete und die günstigen Verkehrsverbindungen mit Basel und drückt sich heute aus im starken Rückgang der Landwirtschaft, in der Umwandlung von Agrarland in Baugebiete, in der starken Bevölkerungszunahme seit dem zweiten Weltkrieg und im Anwachsen des Verkehrs.

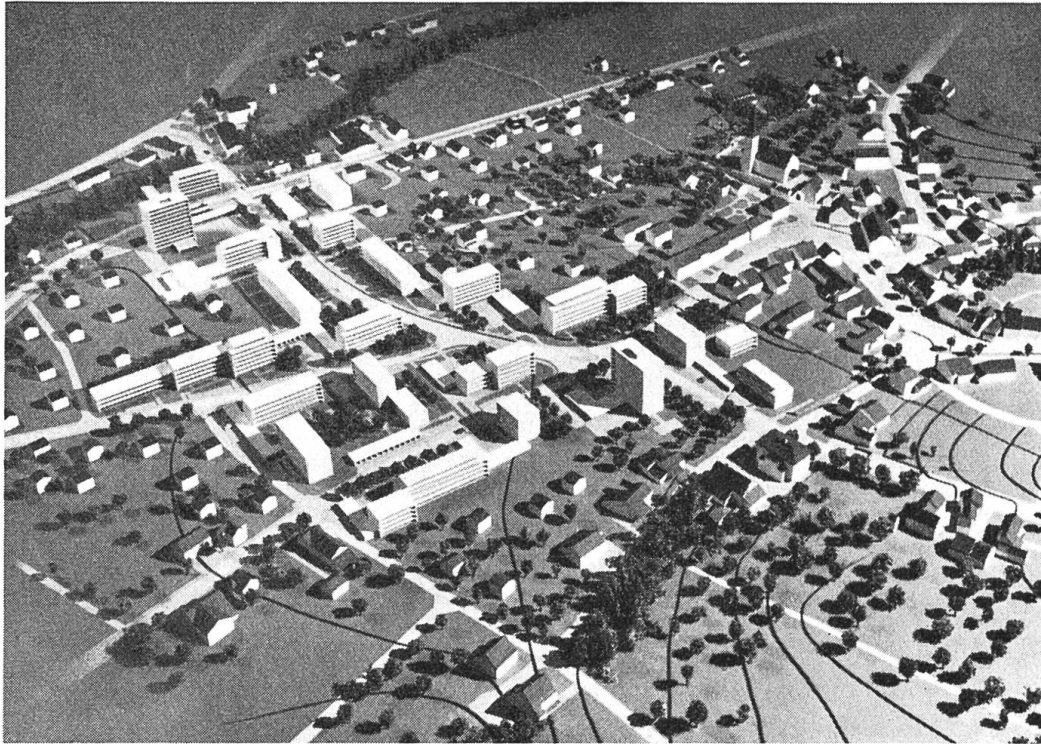
| | | | | |
|------------------------|----------------|------|----------------|------|
| <i>Einwohnerzahlen</i> | 1850 | 892 | 1950 | 1459 |
| <i>Therwils</i> | 1900 | 1028 | 1960 | 1951 |
| | 1920 | 1082 | 1961 | 2258 |
| | 1941 | 1198 | | |

Der *Ortskern* mit seinen Bauernhäusern leidet naturgemäss am meisten unter dem Funktionswandel. Die agrarischen Gebäude stehen leer, werden umgebaut oder müssen Wohn- und Geschäftshäusern weichen, die im Dorfkern als Fremdkörper wirken. Es ist deshalb dringend nötig, die Umwandlung planerisch zu lenken und sie ästhetisch und wirtschaftlich tragbar zu gestalten. Aus dieser Erkenntnis heraus hat die Gemeinde Therwil im Jahre 1959 eine Ortskernplanung für das Kerngebiet von der Kirche bis zur Station der Birsigtalbahn beschlossen. Sie setzte die Bauhöhe provisorisch auf zwei Geschosse fest, um jeglichen baulichen Auswüchsen vorzubeugen.

Die Studien zur endgültigen Ortskernplanung wurden 1961 abgeschlossen. Der Ortskern wurde in zwei Teile gegliedert, nämlich in den eigentlichen alten Dorfkern W der Kirche und in einen «Sektor der Erneuerung» im Dorfteil W der Station.

Im Dorfkern, der von der Kirche dominiert wird und dessen typischer Dorfaspekt erhalten bleiben soll, dürfen nur Neubauten errichtet werden, die sich in ihrem architektonischen Charakter, in ihrer Stellung und in ihrem Volumen dem Dorfbild anpassen.

Für den Sektor der Erneuerung stehen dem Bauinteressenten zwei Möglichkeiten offen: Unter Respektierung der kantonalen und kommunalen



Ortskernplanung in Therwil.

Rechts oben (im S) Kirche und alter Dorfkern, der erhalten bleiben soll. Mitte und links (im E) das neue Quartier längs der Bahnhofstrasse, gemäss Richtplan. In den Baumgärten um den Ortskern lockere Ueberbauung gemäss Zonenplan mit zweigeschossigen Wohnhäusern.

Vorschriften, aber ohne weitere Verpflichtung kann zweigeschossig gebaut werden mit der Nutzungsziffer 50 % (Verhältnis der Summe der Geschossflächen zur Parzellenfläche). Das Bauen nach dem erwähnten Richtplan für Ausnahmen ist jedoch bedeutend günstiger; denn in diesem Fall ist eine Ausnützung von 100 % möglich. Der Bauinteressent muss sich aber einer stärkeren Bindung unterziehen: Der Richtplan schreibt nicht nur die Ausmasse, Form und Stellung der Baukörper vor, sondern auch die Bepflanzung, die Parkplätze, die Kinderspielplätze und die Wege. Die Detailausführung und die Farbgebung werden ebenfalls nicht dem freien Ermessen des einzelnen Bauherrn überlassen. Um die Baukörper plazieren zu können, wurden die heutigen Parzellen zu sogenannten Bebauungseinheiten zusammengefasst, nachdem die möglichen gemeinsamen Bauinteressen der Besitzer abgeklärt worden waren. Wie das Modell zeigt, soll dieser Sektor des Ortskernes halbstädtischen Charakter erhalten und für den Siedlungsraum Therwil mit einer Kapazität von 20 000 Einwohnern zentrale Funktionen übernehmen. Grössere Plätze ohne Fahrverkehr und breite Trottoirs verschaffen dem Fussgänger erhöhte Sicherheit; der «ruhende Verkehr» ist auf gesonderte Parkplätze und Autoboxen verwiesen. Besonderes Augenmerk wurde auf die Gestaltung abwechslungsreicher, gut proportionierter

Strassenräume verwendet. Baukörper von verschiedener Länge und Höhe vermeiden die Monotonie. Die durch ihre Lage hervortretenden Knotenpunkte bei der Station und bei der Kreuzung der beiden Kantonsstrassen werden mit elfgeschossigen Hochhäusern als städtebaulichen Akzenten ausgezeichnet, die zusammen mit dem Kirchturm die Dominanten bilden.

Der Planung liegt die Annahme zugrunde, dass alle Bauinteressenten die Vorteile des Richtplanes ausnützen werden und dass er deshalb als Ganzes ausgeführt werden kann. In diesem Falle wird der ganze Sektor städtebaulich und architektonisch eine Einheit bilden. Wenn es gelingt, den jetzigen regellosen Baubestand zwischen Bahnstation und altem Dorfkern durch dieses neue Zentrum zu ersetzen, so wird Therwil aus seiner wohldurchdachten Planung in jeder Beziehung grossen Nutzen ziehen.

(Die Unterlagen zu unserem Bericht wurden uns freundlicherweise von der Kantonalen Planungsstelle in Liestal zur Verfügung gestellt.)

Samuel Moser, Basel

POPULARISIERUNG DER PLANUNG IN BREITENBACH

Für das alte Breitenbach, ein bescheidenes Bauerndorf, das im weiten Tal der Lüssel genügend Raum fand, begann die neuere Zeit mit der Gründung der Industrien im Jahre 1903. Heute beschäftigen die verschiedenen Fabriken zusammen ungefähr 2370 Arbeiter und Angestellte. Dieser Zahl stehen laut Volkszählung 1960 nur 1854 Einwohner gegenüber. Wenn es auch viele Arbeiter wegen des Arbeitsweges vorziehen, am Arbeitsort selber zu wohnen, so haben doch auch die Steuerverhältnisse einen nicht zu unterschätzenden Einfluss auf die Wahl des Wohnorts. Da Breitenbach steuermässig der günstigste Ort der engeren und weiteren Umgebung ist, hat es starken Zuzug. Hemmend wirken sich dagegen die rasch steigenden Landpreise in den im Zonenplan vorgezeichneten oder schon erschlossenen Wohnbaugebieten aus. Die Vorliebe für sonnige Hänge und individuelles Bauen brachte eine unlenkbare und unwirtschaftliche Einfamilienhäuser-Streubauweise.

Da mit dem Industrie-Ausbau weitere Ueberbauungen zu erwarten waren, wurde eine Planungskommission eingesetzt, die sich mit Gesamtüberbauungsplänen zu befassen hat. Da jeder solche Gesamtplan mit seinen Bauvorschriften der Genehmigung durch die Gemeindeversammlung bedarf, ist es eine der wichtigsten Aufgaben, diese Pläne allen Stimmberechtigten zu erläutern. Es gilt, erstens den Sinn und Zweck der Planung im allgemeinen handgreiflich darzustellen, zweitens die Details, wie Bauvorschriften, Umparzellierungen usw., dem Laien plausibel zu machen.

Als das «Mettenbühl» E des Dorfkernes überbaut werden sollte, griff das kantonale Hochbauamt Solothurn helfend ein und erstellte ein Modell des neuen Baugebietes im Masstab 1 : 1000. Es führte allen Beteiligten die Vorteile der Umparzellierung und der Vorschriften über Firstrichtung und Baugestaltung vor Augen und vermochte besser als alle Erläuterungen

ein Bild vom angestrebten Endzustand zu entwerfen. Dank dieser Veranschaulichung können Einsprachen gegen die Pläne und daraus resultierende Umtriebe weitgehend vermieden werden. Die Genehmigung der vorgelegten Pläne durch die Gemeindeversammlung ist eher gesichert, und man darf hoffen, dass die Planung mit der raschen Siedlungsentwicklung Schritt halten wird.

Aus dem Beispiel des «Mettenbühls» hat die Planungskommission Lehren gezogen und erstellt nun im gleichen Masstab Reliefs jener Gebiete, wo die Ueberbauung in Gang kommt. Die Reliefs lassen sich aneinanderreihen und geben so ein Gesamtbild ab, aus dem auch die Architekten und Planer selber wertvolle Anregungen schöpfen können, sei es in bezug auf die Ausnützung der einzelnen Zonen oder auf die Anordnung der Bauten.

Peter Habertür, Gemeindeschreiber, Breitenbach

DER STAND DER ORTSPLANUNG IM JURA

Die Hochkonjunktur hat auch im Jura in vielen Gemeinden eine starke Bautätigkeit hervorgerufen. Dabei haben die rasche Bevölkerungszunahme und die starke Steigerung der Bau- und Bodenpreise in vielen Gemeinden, die bis jetzt einen rein ländlichen Charakter hatten, mehrgeschossige Mietblöcke entstehen lassen. Auch die Bauform des Hochhauses hat im Jura, der Neuerungen stets aufgeschlossen ist, bereits vielerorts Freunde gefunden. Leider sind einige solcher Bauten an Stellen entstanden, die landschaftlich nicht dafür geeignet sind. Hie und da verleitet der Mangel an straffen Bauvorschriften geschäftstüchtige Leute zu Projekten, welche die notwendige nachbarliche Rücksichtnahme vermissen lassen.

Ortsplanungen und neuzeitliche Baureglemente sind deshalb auch im Jura in vielen Gemeinden dringend geworden, umsomehr, als der Jura in dieser Hinsicht hinter dem übrigen Kanton Bern zurückgeblieben ist. Während von den deutschsprachigen Gemeinden heute 48 % ein Baureglement besitzen, sind es im Jura nur 12 %. Von den deutschsprechenden Gemeinden haben heute immerhin etwa 12 % ihr Baugebiet in Zonen mit verschiedener Nutzung und verschiedenen Geschosshöhen eingeteilt, während im Jura unseres Wissens erst 3 % der Gemeinden Zonenpläne besitzen. Es scheint, dass die Liebe zur persönlichen Freiheit und der schätzenswerte Wunsch, nicht alles reglementieren zu wollen, hin und wieder selbst notwendigen Massnahmen entgegenwirkt. Nach der seinerzeitigen Ablehnung der Zonenpläne in Delémont und Bassecourt ist es deshalb erfreulich, dass wenigstens drei Gemeinden in neuester Zeit Zonenpläne und Baureglemente angenommen haben, nämlich Courtételle, Porrentruy und das kleine Frinvillier, während uns von weiteren Baureglementen aus den letzten zwei Jahren Bure und Les Breuleux bekannt sind. Daneben ist in einem guten Dutzend weiterer Ortschaften die Ortsplanung in Arbeit, und einige Ortschaften haben Teilpläne ausgearbeitet und genehmigt. Die Arbeit bedarf jedoch

zweifellos einer Intensivierung und einer Verbreiterung der Basis. Erfreulich ist die Planungstätigkeit im Laufental, das in den obigen Zahlen nicht eingeschlossen ist, wo sich heute die Hälfte der Gemeinden, darunter alle grösseren, intensiv mit der Planung beschäftigen.

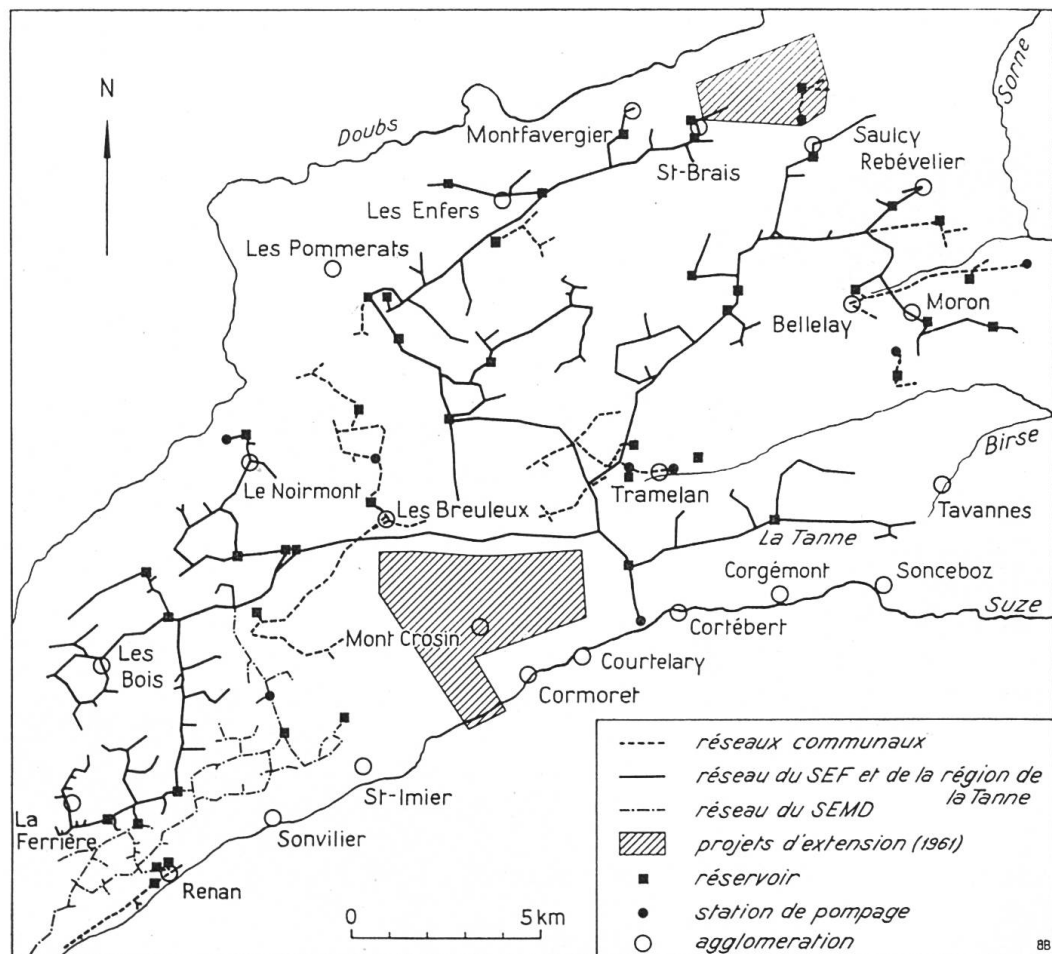
ADIJ, Association pour la Défense des Intérêts du Jura

ALIMENTATION EN EAU DES FERMES ISOLÉES DU JURA BERNOIS

Le syndicat pour l'alimentation des Franches Montagnes en eau potable a commencé l'exploitation de son service en 1940. Jusqu'en 1940 l'alimentation en eau était basée presque uniquement sur les citernes.

Rappelons que le plateau franc-montagnard dont l'altitude moyenne est supérieure à 1000 m n'a, à l'exception du Doubs, ni cours d'eau ni source. Sa population est de 8500 âmes environ répartie dans dix-sept localités.

Dès que la plupart des localités ont été dotées de l'eau courante, des propriétaires ou locataires de domaines isolés ont demandé que leurs fermes



soient raccordées à ce réseau. Profitant des subventions extraordinaires versées par la Confédération et le Canton plusieurs communes ont exécuté depuis 1952 le rattachement de toutes leurs fermes et agglomérations au réseau du Syndicat des eaux des Franches-Montagnes (SEF). Citons entre autres: Rebévelier, Moron-Bellelay, Le Noirmont, Saulcy, Montfavergier, Les Bois, Les Pommerats-Les Enfers.

En 1958 les propriétaires intéressés au rattachement au réseau d'eau de la région de La Tanne sur le territoire des communes de Tramelan, Tavannes, Corgémont et Sonceboz ont créé un syndicat et entrepris les démarches nécessaires pour l'alimentation de 37 fermes. Ces travaux sont terminés.

Un autre syndicat pour l'alimentation en eau des fermes de la Montagne du Droit des communes de La Ferrière, Renan, Sonvilier et Saint-Imier (SEMD) a été créé en février 1961. Les travaux sont devisés à 2 400 000.—francs et intéressent 95 exploitations. Ils ont commencé en automne 1961. Ils dureront vraisemblablement deux ans.

Un projet d'extension est encore prévu dans la région de Mont-Crosin. Il alimenterait les fermes de cette région appartenant aux corporations bourgeoises de Courtelary et Cormoret, à la commune des Breuleux et à divers particuliers. Un autre projet est à l'étude dans la région de St-Brais.

Toute la région des Franches-Montagnes et les contrées limitrophes seront ainsi, dans un proche avenir, alimentées par la nappe d'eau souterraine du Vallon de Saint-Imier, pompée à Cortébert. De nouveaux captages sont encore prévus et des recherches sont actuellement effectuées à Cormoret. (Les projets ont été établis par Irmin Lévy, ingénieur dipl. EPF, à Delémont.)

ADIJ, Association pour la Défense des Intérêts du Jura

PLANUNG IM BREISGAU

Der deutsche Anteil an der weiteren Region Basel steht am Beginn einer wirtschaftlichen und verkehrsmässigen Umstrukturierung. Zur Zeit der nationalstaatlichen Wirtschaft war die «Südwestecke» mit dem Zentrum Freiburg ein recht peripheres Wirtschaftsgebiet. Im Westen und Süden vom Ausland, im Osten vom Schwarzwald begrenzt, hatte sie mit der verkehrsmässigen Orientierung Schwierigkeiten. So ist dieser Landstrich wirtschaftlich relativ rückständig geblieben und weist heute noch eine geringe Kapitalausrüstung auf.

Betrachtet man das Gebiet nicht unter einem deutschen, sondern unter einem europäischen Gesichtswinkel, so ist seine Lage aber äusserst günstig. Mit dem wirtschaftlichen Zusammenschluss Europas in der EWG hofft der Breisgau, in den Genuss seiner Lagevorteile zu gelangen. Damit sich diese Umstellung in geordneten Bahnen vollzieht und die sich eröffnenden Chancen nicht im privaten oder regionalen Egoismus untergehen, schlossen sich 1959 der Stadtkreis Freiburg, die Landkreise Freiburg und Emmendingen mit ihren zahlreichen Gemeinden zur Planungsgemeinschaft Breisgau zusammen¹.

¹ Vgl. dazu unsere Zeitschrift, Bd. I/2, S. 276—7.

Damit war die Möglichkeit gegeben, einen Leitplan aufzustellen, der den einzelnen Gemeinden und Kreisen die Richtung ihrer zukünftigen Entwicklung vorschreibt. Diese «Planung von oben nach unten» hat gegenüber der schweizerischen, die vom Einzelnen gegen das Regionale fortzuschreiten sucht, grosse Vorteile: Sie gibt der Entwicklung der einzelnen Gemeinden ein Ziel und verhindert ungesunde Konkurrenzierungen.

Der Beginn der erwarteten wirtschaftlichen Entwicklung wird zunächst für manchen Einzelnen und für manche Gemeinde schmerzhaft sein. Dies betrifft vor allem die Landwirtschaft. Ein grosser Teil des Landes ist in Kleinbetriebe aufgesplittet, die im Rahmen des von der EWG bestimmten Preisniveaus nicht mehr rentabel sein können. Man schätzt, dass nach der Umstellung 20 % der heute in der Landwirtschaft tätigen Familien das ganze Agrarland bewirtschaften werden. Bis dahin muss die Landwirtschaft ihre Produktivität noch steigern. Die Zusammenlegung der Betriebe und der Flur hat bereits stellenweise begonnen und wird sich dem Landschaftsbild deutlich aufprägen.

Um die in industrielle und dienstleistende Berufe abwandernde Bevölkerung zu ernähren, wird es aber auch einer Stärkung der Wirtschaftskraft der nichtagrarischen Gebiete bedürfen. Es ist durchaus möglich, dass z. B. die Stadt Freiburg einen Teil ihres so charmanten Charakters einer traditionsreichen Universitätsstadt und «Pensionopolis» zu gunsten einer zeitgemässen Industrialisierung wird aufgeben müssen.²

Lucius Burckhardt, Basel

NEUE INDUSTRIEN IM LANDKREIS MÜLLHEIM/BADEN

Die Politik der europäischen Nationalstaaten und die vorwiegend landwirtschaftliche Struktur des südlichsten Teiles der badischen Gebiete am Oberrhein haben diese in eine durch die politischen Grenzen bedingte Isolation und Randlage gedrängt. Mit der zunehmenden Öffnung der Grenzen nach der Schweiz und nach dem französischen Elsass seit dem Ende der Vierzigerjahre unseres Jahrhunderts und vor allem mit der Liberalisierung des internationalen Handels im Rahmen der EWG ist dem südlichen Oberrheintal eine wichtige Rolle als Bindeglied zugefallen. Die Schaffung eines einheitlichen Wirtschaftsraumes südlich Freiburgs, im Anschluss an die Wirtschaft Mülhausens und die geplanten und zum Teil schon verwirklichten Industrieansiedlungen am elsässischen Rheinseitenkanal, ist damit in greifbare Nähe gerückt.

Ein weiterer Gunstfaktor kommt hinzu, der infolge der in der Bundesrepublik herrschenden Vollbeschäftigung nicht unterschätzt werden darf: Die vorwiegend kleinbäuerlichen Betriebe stellen ein Reservoir latenten Arbeitspotentials dar, sodass für eine Industrieansiedlung in kleinerem Umfange jederzeit genügend Arbeitskräfte zur Verfügung stehen. Auf Grund

² Leser, die sich für Details interessieren, verweisen wir auf die Vierteljahresberichte der Planungsgemeinschaft Breisgau.

dieser Tatsache und der äusserst verkehrsgünstigen Lage der oberrheinischen Tiefebene wird das im Landkreis Müllheim ausreichend vorhandene Bauungsgelände mehr und mehr von Industriebetrieben, vor allem der Textil- und Chemiebranche, als Standort der Produktion bevorzugt.

Im Laufe des Jahres 1960 und in den ersten 10 Monaten des Jahres 1961 haben sich im Landkreis Müllheim 8 Betriebe angesiedelt und die Produktion bereits aufgenommen. Weitere 10 Betriebe sind bereits im Entstehen begriffen oder ihre Planung ist angelaufen. Zwei schon bestehende Unternehmen weiten ihre Betriebe aus, und ein Unternehmen verbindet mit seiner Umsiedlung eine Vergrösserung, so dass im genannten Zeitraum ein Zuwachs von 20 beziehungsweise 21 Industrieprojekten zu verzeichnen ist. Sie werden im gesamten einen Arbeitskräftebedarf von 1600 bis 2400 vorwiegend weiblichen Angestellten haben, die aus dem landwirtschaftlichen Arbeitsprozess freigesetzt werden.

Wir können mit Befriedigung feststellen, dass nach ersten zaghaften Versuchen einer Industrieansiedlung im Landkreis Müllheim nun der Bann, der vorher auf diesem Gebiet lastete, gebrochen ist. Es bleibt nur zu hoffen, dass die einmal begonnene Entwicklung einen kontinuierlichen Fortgang nimmt und ein harmonisches Miteinander von Fremdenverkehr, Industrie und Landwirtschaft — mitsamt dem traditionellen Weinbau — möglich sein wird.

Werner Hagenbach, Müllheim/Baden

REBUMLEGUNG AM BATZENBERG SW FREIBURG

Der Batzenberg liegt rund 10 km SW Freiburg, als äusserstes Glied der Vorbergzone des Schwarzwaldes. Sein Rücken ist rund 4 km lang und 1 km breit, erhebt sich auf 323 m und trägt Reben.

Um 1780 hatte der badische Markgraf Karl Friedrich, der spätere erste badische Grossherzog, zur Verbesserung des Rebsatzes Gutedelholz (Gutedel-Chasselas-Fendant) von Vevey in die Markgrafschaft eingeführt, das als «Viviser» bis heute bekannt ist. Auch in letzter Zeit wurde wieder Gutedelreis aus verschiedenen Räumen der Schweiz zur Auffrischung eingeführt.

Die Rebstücke waren im Laufe der Zeit durch die Erbteilungen zu Miniaturparzellen geworden, die manchmal keine 100 m² umfassten. Die wenigen Zufahrtswege waren zu schmal und zu steil und erreichten einen grossen Teil der Grundstücke nicht. Düngemittel und Spritzbrühe musste man oft mehrere hundert Meter weit auf dem Rücken tragen. Die Zunahme der Schädlinge und Rebkrankheiten forderte eine immer stärkere Bekämpfung. Gleichzeitig zwang der Mangel an Arbeitskräften zum Einsatz von neuzeitlichen Geräten und von Maschinen. Dabei erwiesen sich die Abstände der Rebzeilen als zu gering.

Im Herbst 1949 wurde mit dem Neuaufbau begonnen; er konnte trotz Frostjahren und anderen Schwierigkeiten 1960 beendet werden. In dieser Zeit wurden von 2770 Besitzern in den sechs Gemeinden, die am Batzenberg Anteil haben, rund 500 ha landwirtschaftliche Nutzfläche, davon 200 ha

Rebfläche, bereinigt. Viele Kilometer Rohrleitungen, Wasserableitungsgräben, Wege und Strässchen wurden neu erstellt. Die neuen Wege weisen höchstens 8 % Steigung auf; die Hauptwege sind geteert. Der neue Batzenberg-Höhenweg, ein Teil der neuen Markgräfler Weinstrasse, eröffnet herrliche Blicke auf die Umgebung.

Die finanziellen Aufwendungen werden auf 5 bis 6 Millionen DM geschätzt. Die Winzer erhielten Beihilfen von den Gemeinden, vom Landkreis, vom Lande Baden-Württemberg und vom Bunde. Die Neuanpflanzung erfolgte mit reblausresistenten Sorten zu 80 % mit dem traditionellen Gutedel. Auf kleineren Flächen stehen Riesling-Silvaner (Müller-Thurgau), weisser und blauer Burgunder, sowie Traminer. Auch der schmale, nur sanft geneigte Nordhang ist mit Reben bepflanzt worden.

Nach Mitteilungen von *Gerhard Endriss*, Freiburg

DIE PIPELINES IN MITTELEUROPA

In den letzten Jahren ist der Bedarf an flüssigen Treib- und Brennstoffen ständig gestiegen. Die hiermit verbundenen technischen Neuerungen zeigen sich einmal im Bau zahlreicher Raffinerien in den Zentren der Bedarfsgebiete, zum anderen in der Errichtung mehrerer Pipelines in Westeuropa. Zwei Pipelines führen heute schon von den Häfen der Nordseeküste zu den Raffinerien in Nordrhein-Westfalen.

Die Pipeline von Rotterdam zum Rhein mit einer Länge von 294 km und einem Durchmesser von 0,60 m wird über Venlo zur holländisch-deutschen Grenze geführt. Bei Venlo teilt sich dieser Oelzubringer in zwei Aeste. Der Hauptarm verläuft in südöstlicher Richtung nach Godorf bei Köln, um die Raffinerie der Shell AG. zu versorgen und endet in Wesseling bei der Raffinerie der Rheinischen Braunkohlen Kraftstoff Union. Nach neuesten Informationen ist ein Ausbau und die Weiterführung dieser Pipeline bis in die Gegend von Frankfurt am Main geplant. Der andere Zweig verläuft von Venlo aus in nordöstlicher Richtung nach Wesel, wo dieser an eine Leitung zum Ruhrgebiet angeschlossen wurde. Die Endkapazität der Rotterdam-Rhein-Pipeline wird 20 Mio. ts pro Jahr erreichen. Eine weitere Pipeline, die im Jahre 1960 fertiggestellt wurde, verläuft von dem deutschen Nordseehafen Wilhelmshaven südlich zum Ruhrgebiet. Diese Linie hat eine Länge von 390 km und einen Durchmesser von 0,70 m. Die derzeitige Kapazität beträgt 9—10 Mio ts pro Jahr und wird im Endstadium 22 Mio ts im Jahr leisten können. Dieser Pipeline sind die Raffinerie Emsland in Lingen-Holthausen und Raffinerien im Ruhrgebiet, u. a. die Scholven-Chemie AG., Gelsenkirchen, die Ruhr-Chemie in Oberhausen, die Purfina-Mineralöl-Raffinerie in Duisburg und die Esso AG. in Köln angeschlossen.

Die im Bau befindlichen Raffinerien in Strassburg, Karlsruhe, Mannheim und Ingolstadt werden durch eine Pipeline versorgt werden, deren



Ausgangspunkt Lavera bei Marseille sein wird. Die schon teilweise fertiggestellte Pipeline verläuft das Rhonetal aufwärts bis Lyon, dem Jura entlang nach Besançon, dann parallel dem Doubs bis Belfort und weiter über die elsässische Ebene bis Strassburg, sodann nach Karlsruhe und Mannheim. Die Gesamtlänge der Pipeline Marseille—Mannheim wird ca. 800 km bei einem Durchmesser von 0,85 m betragen. Im Jahre 1963 soll dieser Oelzubringer mit einer Anfangskapazität von 10 Mio ts in Dienst gestellt werden. Die Endkapazität wird 30 Mio ts im Jahr betragen. Die Weiterführung einer Pipeline von Karlsruhe in östlicher Richtung nach Ingolstadt steht zur Diskussion. Es bestehen daneben Pläne, die in Dienst gestellte Pipeline Genua—Mailand, mit der Abzweigung von Pavia über den Grossen St. Bernhard zu der geplanten Raffinerie nach Aigle, nordwärts über den Bernardin durch das Churer Rheintal über München nach Ingolstadt/Bayern auszubauen.

Zu erwähnen sei noch die ausschliesslich französischen Zwecken dienende Leitung Le Havre—Paris. Kurt Wagner, Weil a. Rhein

LITERATUR

Jean Ritter, Raffineries de Pétrole et Pipelines dans les Pays Rhénans. Annales de Géographie, Paris 1960
Strom und See, Heft 11/1961: Der Bau der Raffinerien in Karlsruhe, Strasbourg und Ingolstadt
Verschiedene Notizen der Wirtschafts- und Tagespresse (Manuskript abgeschlossen am 22. Januar 1962)

IN KÜRZE

— *Kirchenrenovationen in Baselland*. Im Jahre 1961 konnten zwei reformierte Kirchen in neuem Gewand den Kirchgemeinden übergeben werden. In *Arisdorf* wurde die 1595 erbaute Kirche einer glücklichen Innenrenovation unterzogen. Durch Schaffung einer Grünzone soll auch die Aussenrenovation eingeleitet werden. Vielleicht wird es auch gelingen, den 1848/49 erbauten unschönen Turm geschmackvoll zu ändern. — Das Gotteshaus zu *Benken*, 1621 an Stelle einer gotischen Kirche erbaut, erfuhr ebenfalls eine gründliche Renovation. Ein Schmuckstück bildet das kleine Chörlein; auch die vorhandenen Glasscheiben des 17. Jahrhunderts und die Epitaphe wurden ansprechend restauriert. P. Suter, Reigoldswil

— *Ergebnisse der eidgenössischen Viehzählung 1961 in Baselland*. In der Mitteilung Nr. 5 des Amtes für Gewerbe und Industrie Baselland (Abteilung Landwirtschaft) werden die Ergebnisse der Erhebung vom 18. Juli 1961 zusammengestellt und kommentiert. Gegenüber der letzten Vollzählung im Jahre 1956 lauten die Zahlen folgendermassen:

| | 1956 | 1961 | | 1956 | 1961 |
|---------------------------|--------|--------|--------------|---------|---------|
| Pferde | 2 717 | 2 186 | Schafe | 1 685 | 2 090 |
| Esel, Maultiere, Ponys | 9 | 9 | Hühner | 157 660 | 128 556 |
| Rindvieh | 22 243 | 22 888 | anderes | | |
| Schweine | 12 260 | 15 328 | Geflügel | 1 228 | 2 620 |
| Ziegen | 1 194 | 776 | Bienenvölker | 7 785 | 6 685 |

Die Ergebnisse weisen auf den Rückgang der Landwirtschaft hin. Die Zahl der Tierhalter ist überall rückläufig, dafür werden aber die Betriebe intensiver geführt, was in der leichten Zunahme beim Rindvieh, den Schweinen und Schafen zum Ausdruck kommt. P. Suter, Reigoldswil

— *In Breitenbach* fand am 28. Februar 1962 eine vorbereitende Versammlung für die Gründung eines Regionalplanungs-Verbandes Laufener Jura statt. Die Vertreter der Kantons-, Bezirks- und Gemeindebehörden des bernischen Laufentals und des solothurnischen Bezirkes Thierstein legten in

mehreren Voten die Notwendigkeit einer über die Kantonsgrenzen hinausreichenden Landschaftsplanung dar. Mit der Bildung eines paritätischen Initiativ-Komitees wurde der Aufbau einer für Mensch und Landschaft gleichermaßen segensreichen Institution in die Wege geleitet.

W. Gallusser, Basel

KLEINERE MITTEILUNGEN / NOTES

EINE NEUE MORÄNE BEI REIGOLDSWIL

In einem Aufsatz über die Verbreitung der erratischen Blöcke im Baselbiet (Tätigkeitsberichte der Naturforschenden Gesellschaft Baselland, 20, Liestal 1955, S. 42—67) stellt H. Schmassmann fest, «dass der Gletscher (der grössten Eiszeit) das Reigoldswilertal bei Ziefen auf mindestens etwa 600 m ü. M. überquerte und den vom alpinen Eis nicht erreichten obersten Teil des Tales abschnitt. Von einem vermutlich im Gebiete von Reigoldswil entstandenen Stausee sind keine Zeugen bekannt. Der Ueberlauf dieses fraglichen Stausees wie auch die am Gletscherrand oberhalb Ziefen anfallenden Schmelzwässer wären sehr wahrscheinlich über die Passhöhe nördlich des Holzenberges (614 m ü. M.) über das Seebachtal nach der Birs abgeflossen.» Nun hat der Hausbau (1958) von Gemeindeverwalter P. Rudin an der Tittertenstrasse (LK 1087, 619.100 / 249.800) einwandfrei das Vorhandensein einer *Moräne der grössten Vergletscherung* am rechten Talhang ergeben. Darnach hätte der Gletscher entweder vom Waldenburgertal her das *Sixfeld* (670 m ü. M.) überquert oder wäre sogar über die *Wasserfalle* (1010 m ü. M.) ins Reigoldswilertal vorgestossen. Für die letztgenannte Annahme müssten allerdings noch Belegstücke erratischer Gesteine beigebracht werden.

P. Suter, Reigoldswil

Mitarbeiter des Heftes: ADIJ, Association pour la Défense des Intérêts du Jura, Delémont / Dr. M. Bider, Basel, Bruderholzallee 36 / G. Bienz, Basel, Bruderholzallee 45 / H. Bühler, Basel, Hermann Albrecht-Strasse 15 / L. Burckhardt, Basel, Angensteinerstr. 31 / Dr. G. Endriss, Freiburg i. B., Sautierstr. 65 / Dr. W. Gallusser, Basel, Zum Hilsenstein 5 / P. Haberthür, Gemeindegemeinschafter, Breitenbach SO / W. Hagenbach, Müllheim (Baden), Bismarckstr. 27a / J. Häring, Leiter des Hafensbüros Baselland, Birsfelden BL / Dr. S. Moser, Basel, Steinbühlallee 31 / A. Schaad, Oberinspektor SBB, Basel, Centralbahnstr. 10 / R. Specklin, Zillisheim (Ht.-Rhin), 34 rue du 19 août / Strassen- und Wasserbauinspektorat Baselland, Liestal / Dr. P. Suter, Reigoldswil BL / M. Thalmann, Bauverwalter, Muttenz BL / P. Troller, Ing., Basel, Elektrizitätswerk, Margarethenstr. 40 / Prof. Dr. P. Vosseler, Basel, Bruderholzallee 190.

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