

**Zeitschrift:** Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie  
**Herausgeber:** Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel  
**Band:** 5 (1964)  
**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:** 15.01.2026

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

# LANDSCHAFT IM WANDEL / ACTUALITÉS RÉGIONALES

ZUSAMMENGESTELLT VON H. U. SULSER

## Die «Arbeitsgruppe Regio Basiliensis» am Werk

Vor kurzem ist der erste Zwischenbericht der «Arbeitsgruppe Regio Basiliensis» über ihre bisherige Tätigkeit erschienen. Ihr Zweck ist bekanntlich die Planung und Förderung der wirtschaftlichen, politischen und kulturellen Entwicklung des als REGIO bezeichneten Raumes zwischen Jura, Schwarzwald und Vogesen<sup>1</sup>. Der Umfang dieses Gebietes ist von der 2. Regio-Planertagung vom 20./21. Februar 1964 generell begrenzt worden durch die Höhenzüge der Vogesen, des Juras und des Schwarzwaldes mit den Riegeln auf der Höhe von Schlettstadt, Belfort, Montbéliard und Waldshut. Der auf diese Weise bestimmte Raum der Regio umfasst ca. 2 Millionen Menschen und setzt sich aus rund 1000 Gemeinden zusammen.

Die wesentlichste Aufgabe der Arbeitsgruppe in ihrer Anlaufszeit besteht neben der Anknüpfung von wertvollen Kontakten über sämtliche Grenzen des Regionalraumes hinweg in der unerlässlichen *Grundlagenforschung* als Basis für die weitere Arbeit. Zurzeit werden drei Projekte bearbeitet: zwei geographische (Strukturatlas und Gemeindespiegel) und ein soziologisches (Meinungsforschung).

Die Ausarbeitung eines *Strukturatlanten* der Region Basel ist die erste grosse Aufgabe der Arbeitsgruppe, die mit Unterstützung der Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt bereits in Angriff genommen worden ist. Zu diesem Zwecke ist am Geographischen Institut der Universität Basel unter der Leitung von Prof. Dr. H. Annaheim eine Atlassektion ins Leben gerufen worden. Bereits liegen umfangreiche Listen und Berichte über die aufzunehmenden Daten, sowie das Verzeichnis der auszuführenden Karten vor. Es wird damit gerechnet, dass noch vor Ende 1964 das gesamte Arbeitsprogramm, die Methodik und der Inhalt des Strukturatlanten definitiv fixiert werden können. Der Strukturatlas der Regio Basiliensis soll sich harmonisch an die schon bestehenden Arbeiten der badischen und der elsässischen Nachbarschaft anlehnen und die Grundlage für weitere Arbeiten und Planungen geben. Für die Bestandesaufnahme und die Herausgabe des Werkes wird mit einem Zeitaufwand von zwei bis drei Jahren gerechnet. Die ersten Kartenlieferungen dürfen im Frühjahr 1965 erwartet werden.

Der *Gemeindespiegel*, der vom Geographen Dr. W. Gallusser in Zusammenarbeit mit der Atlassektion des Geographischen Instituts Basel bearbeitet wird, soll Vergleiche zwischen den einzelnen in- und ausländischen Gemeinden ermöglichen. Ein bereinigter Entwurf wird zurzeit durch den Kanton Basel-Landschaft getestet. Im Zusammenhang mit der Ausarbeitung

---

<sup>1</sup> Vgl. RB IV (1963), S. 157 f.

des Gemeindespiegels wird die Verwendung der elektronischen Datenverarbeitung für die Auswertung des Zahlenmaterials geprüft.

Die *soziologische Untersuchung* über das Thema der «Partnerschaften im Raume der Regio» ist dem Soziologischen Institut der Universität Basel übertragen worden, nachdem sich zeigte, dass das Centre de Sociologie Européenne an der Sorbonne Schwierigkeiten hatte, die spezifischen psychologischen Gegebenheiten in unserem Grenzraum für die Ausarbeitung des Fragebogens richtig zu erfassen. Die Basler Soziologen führen zusammen mit ihren Freiburger und Elsässer Kollegen die begonnene Arbeit weiter. Der Bericht über dieses «pilot-projet» sollte bis Ende 1964 vorliegen.

Neben der Förderung der Grundlagenforschung ist eine weitere Hauptaufgabe die Abstimmung der Planung in den verschiedenen Gebieten der Regio. Diesem Zweck dienen die regelmässigen *Regio-Planertagungen*, die zwei- bis dreimal pro Jahr durchgeführt werden sollen. An der kommenden dritten Tagung in Säckingen werden Einzelthemen zur Behandlung kommen, die für die Regio von Bedeutung sind, wie zum Beispiel Gewässerschutz, Bau von gemeinsamen Kläranlagen etc. In diesem Zusammenhang ist noch zu erwähnen, dass nunmehr auch die Verkehrsprobleme aus der Sicht der Regio behandelt werden. Dies soll an einer gemeinsamen Veranstaltung der Ingenieur- und Architektenverbände vom Oberelsass, von Südbaden und der Nordwestschweiz im Oktober 1964 in Basel geschehen.

\*

Unzählige Detailfragen harren noch der Lösung. Zu ihrer Ueberprüfung und Bearbeitung sind einige spezielle Studiengruppen eingesetzt worden, andere sollen noch gegründet werden. Ueber die Arbeit der bereits bestehenden Gruppen wird berichtet:

— Die *Studiengruppe für Universitätsfragen* hat «Grundlagen zu einem neuen Universitätsgesetz» ausgearbeitet, die als Diskussionsbasis für die künftige Reform der Universität dienen können. Die neue Organisation der Basler Universität müsste auch eine engere Zusammenarbeit mit den anderen Universitäten in der Regio ermöglichen.

— Die *Studiengruppe für Rechtsfragen* klärt in erster Linie die öffentlich-rechtliche Struktur der elsässischen und badischen Nachbarschaft ab und steht den übrigen Studiengruppen für die Beantwortung von Einzelfragen zur Verfügung.

— Die Studiengruppe «*Marché-Gare*» betreibt zurzeit Standortstudien für die Errichtung einer derartigen Umschlagsmöglichkeit, nachdem sich die direkt interessierten Kreise mehrheitlich positiv ausgesprochen hatten.

Die folgenden Studiengruppen sind erst in Bildung begriffen und dürften ihre Arbeit gegen Ende 1964 oder Anfang 1965 aufnehmen:

— Die Studiengruppe für Fragen des *Luftverkehrs* wird sich in Zusammenarbeit mit der «Vereinigung zur Förderung des Basler Luftverkehrs» den Problemen unseres Flughafens, insbesondere seiner Charakteristik als Dreiländerflugplatz, annehmen.

— Die *Arbeitskraftreserven* für die verschiedenen möglichen wirtschaftlichen Umstrukturierungen in der Regio sollen durch eine weitere Studien-  
gruppe auf wissenschaftliche Weise ermittelt werden.

— Eine Studiengruppe «*Europaschule*» soll anfangs 1965 gegründet werden. Ferner ist geplant, gemeinsame Veranstaltungen für die Basler Gymnasien und die höheren Schulen in St. Louis und Lörrach auf kultureller und sportlicher Ebene durchzuführen.

— Der «*Regio-Tourismus*» soll ebenfalls Untersuchungsobjekt einer Studiengruppe werden. Vorgesehen ist die Ausarbeitung eines gemeinsamen, grenzüberschreitenden Aktionsprogrammes, in dem in einer ersten Phase vor allem die gemeinsame Propagierung der touristischen Attraktionen der Regio enthalten wäre.

— Auf Anregung aus Kreisen der Basler Industrie wird derzeit geprüft, ob eine *Luftuntersuchung* im Gesamtraum der Regio durchgeführt werden kann. Vorgesehen ist eine fünfjährige Untersuchungsperiode der Luftschichten (bis ca. 400 m über Talboden) der gesamten Regio.

— Wünschenswert wäre ebenfalls eine *Gewässeruntersuchung* und eine gemeinsame Gewässerkontrolle im gesamten Raum der Regio. Die Möglichkeit zur Schaffung einer speziellen Studiengruppe wird geprüft.

Dieser Katalog der in Angriff genommenen und noch projektierten Studien über das Gebiet der Regio Basiliensis zeigt, dass die Arbeitsgruppe schon sehr intensiv am Werk ist. Die ersten Resultate dürfen bereits im kommenden Jahr mit den ersten Blättern des Strukturatlanten erwartet werden.

H. U. Sulser, Basel

## Die Entwicklung des Fremdenverkehrs in Basel<sup>1</sup>

Der Fremdenverkehr der Stadt Basel hat in den letzten Jahren eine erfreuliche Entwicklung genommen. Zahlenmässig ist dies der Hotelstatistik zu entnehmen, die folgende Ziffern angibt:

Jahr	Ankünfte	Uebernachtungen	Betten- besetzung	mittlere Logierdauer
Mittel				
1934/38	199 860	312 830	39,3 ‰	1,57 Tage
1950	279 075	454 859	59,3 ‰	1,5 Tage
1955	327 368	497 710	66,2 ‰	1,52 Tage
1956	324 389	511 463	67,7 ‰	1,58 Tage
1957	330 564	516 875	66,0 ‰	1,56 Tage
1958	336 883	539 462	59,7 ‰	1,60 Tage
1959	349 755	577 521	61,0 ‰	1,65 Tage
1960	372 878	627 661	63,5 ‰	1,68 Tage
1961	380 710	641 903	62,6 ‰	1,69 Tage
1962	395 247	682 535	65,5 ‰	1,73 Tage
1963	390 039	674 405	66,8 ‰	1,73 Tage

<sup>1</sup> Vgl. Korrespondenzblatt GEG, 6. Jg., H. 2, S. 2 ff.

Die geringfügige Frequenzeinbusse des Jahres 1963 entspricht der gesamtschweizerischen Entwicklung des Fremdenverkehrs und dürfte lediglich eine kurze Stagnation in der allgemeinen Zunahme markieren.

Die Situation der Stadt Basel als wichtiger Knotenpunkt im europäischen Reiseverkehr und als Grenzstadt kommt in diesen Zahlen deutlich zum Ausdruck. Einerseits weist die mittlere Logierdauer von nur 1,7 Tagen (schweizerisches Mittel: 3 bis 3,5 Tage) eindeutig auf die stark transitorien- tierte Struktur unseres Fremdenverkehrs hin. Andererseits figuriert Basel in der schweizerischen Fremdenverkehrsstatistik bereits an neunter Stelle sämtlicher Städte und Kurorte nach Logiernächten. Ein weiteres lagebeding- tes Charakteristikum des baslerischen Tourismus ist der relativ hohe Anteil der Ausländer, die rund 65 Prozent der Logiernächte aufbringen, gegenüber einem schweizerischen Mittel von 59 Prozent. Die wichtigsten ausländischen Gäste sind die Deutschen, die seit 1953 wieder mit Abstand an der Spitze stehen und über 100 000 Nächte in Basel verbringen. Um den zweiten Platz streiten sich Grossbritannien und Frankreich mit je über 60 000 Ueber- nachtungen in Basel. Mit der Einführung der Automobilfähre von England nach Basel im Jahre 1962 und deren Verbesserung im Jahre 1963 haben die Uebernachtungen aus Grossbritannien in erfreulichem Masse zugenommen, so dass England nunmehr deutlich vor Frankreich steht. Zwischen 30 000 und 40 000 Logiernächte bringen USA, Italien, Niederlande und Belgien/ Luxemburg (in dieser Reihenfolge) auf, wobei sich Italien in den letzten Jahren in den Vordergrund schiebt. Diese Verbesserung der italienischen Position steht jedoch nicht mit den Gastarbeitern im Zusammenhang, son- dern wohl eher mit dem wirtschaftlichen Aufschwung Norditaliens, der zu vermehrten Ferien- und Geschäftsreisen ins Ausland führt.

Die mittlere Bettenbesetzung darf mit rund zwei Dritteln als befriedigend bezeich- net werden. Von den übrigen grossen Städten der Schweiz weist nur Zürich mit 75 Pro- zent eine noch bessere Ziffer auf, während sie in Genf gleich hoch, in Bern und Lau- sanne unter jener von Basel liegt. Allerdings ist die Verteilung auf die einzelnen Monate sehr unterschiedlich. Die Monate Juni, Juli, August und September verzeichnen Betten- besetzungen von über 80 Prozent, wobei der August nicht selten (incl. Notbetten, etc.) sogar Ziffern über 100 Prozent aufweist. Andererseits liegt das Mittel in den Winter- monaten Dezember bis Februar im allgemeinen unter 50 Prozent. Die Ziffer der mittleren Bettenbesetzung wird nicht nur von der Touristenfrequenz, sondern eher noch mehr von der Eröffnung neuer Hotels oder von Hotelschliessungen beeinflusst. Der in der vorstehen- den Tabelle vermerkte starke Rückgang in den Jahren 1956 bis 1958 hängt nicht mit der Entwicklung der Frequenzen, sondern mit der Eröffnung von neuen Hotels im Jahre 1957 zusammen, die sich erst in der Statistik des Jahres 1958 voll zeigen. Andererseits hat sich die Schliessung des Hotels Royal in der stärkeren Bettenbesetzung des Jahres 1962 aus- gewirkt.

Der starke ausländische Anteil am Basler Fremdenverkehr darf aber nicht ausschliesslich der Grenzsituation unserer Stadt zugeschrieben werden. Einen wesentlichen Beitrag leistet die schweizerische Mustermesse mit ihrer ständig steigenden Zahl der internationalen Kongresse und Fachmessen, die eine beträchtliche Belebung des baslerischen Fremdenverkehrs bedeuten. So- fern diese Veranstaltungen ausserhalb der Hochsaison durchgeführt werden

können, sind sie zur Verbesserung der Bettenbesetzung besonders willkommen. Während der Saison verursacht die Unterbringung der Kongressteilnehmer allerdings erhebliche Schwierigkeiten, denen aber die Mustermesse mit Hilfe der ihr zur Verfügung stehenden 2500 Privatzimmer wirksam begegnen kann.

Wichtige Anziehungspunkte für den Fremdenverkehr in unserer Stadt sind in erster Linie die Museen — vorab das Kunstmuseum — und der Zoologische Garten. Die Tatsache, dass Basel Sitz einiger wichtiger Chemiekonzerne ist, belebt den Geschäftsreiseverkehr in erheblichem Masse. Durch die Wahl Basels als Ausgangs- und Endpunkt der Personen-Rheinschiffahrt und der Automobil-Flugfähre nach England hat sich seine Stellung im europäischen Reiseverkehr weiterhin gefestigt. Neue Möglichkeiten werden sich mit dem Aufbau des «Regio»-Tourismus ergeben, ist doch Basel in der einzigartigen Lage, Ausgangspunkt für höchst interessante Exkursionen in drei Länder zu sein.

H. U. Sulser, Basel

## Brücken rund um den neuen Rangierbahnhof MuttENZ<sup>1</sup>

Neben dem für den Verkehr Ausland—Schweiz bestimmten bestehenden Rangierbahnhof MuttENZ I wird gegenwärtig und in den nächsten Jahren eine im entgegengesetzten Sinne arbeitende Rangieranlage für den Verkehr Schweiz—Ausland gebaut. Die Vorbereitungsarbeiten sind bereits weit fortgeschritten. Dazu gehören nicht nur die Planierungen, sondern auch die zukünftigen Zufahrtslinien, die Verlängerung der Strassen-Unter- und Ueberführungen sowie der Bau der Galerie Schweizerhalle, die bekanntlich im untern Stockwerk die Autobahn und darüber die Geleise des Rangierbahnhofs aufnehmen wird.

Verfolgen wir den Stand der Arbeiten von Osten nach Westen, so können wir bereits merkbare Fortschritte in der Nähe von Pratteln feststellen. Hier werden am Ende der Hard bei den Eisenbahnbrücken über die Hauptstrasse MuttENZ—Pratteln *Ueberwerfungen* gebaut, die eine weitgehend kreuzungsfreie Verzweigung des Zugverkehrs gestatten werden (Abb. 1). Im Bahnhof Pratteln vereinigen sich bekanntlich die beiden Zufahrtslinien von Zürich und Olten nach Basel, wonach sie sich wieder in einer Doppelspur für die Reisezüge nach dem Personenbahnhof und die Gütergeleise von und nach dem Rangierbahnhof aufteilen. Zudem wechseln hier nach Fertigstellung des neuen Rangierbahnhofs die Güterzüge vom Linksbetrieb auf den Rechtsbetrieb der beiden nebeneinander liegenden Rangiersysteme. Infolge dieser Verkehrsverflechtung ergeben sich in Pratteln neun Kreuzungspunkte, die diesen Bahnhof zu einem schwierigen Engpass machen. Mit dem Bau der erwähnten Geleiseüberwerfungen (Abb. 2) kann ein Grossteil dieser Kreuzungen eliminiert werden. Grundsätzlich wird die neue Anlage so aus-

<sup>1</sup> Vgl. RB III (1962), S. 280 ff. und RB IV (1963), S. 170 f.



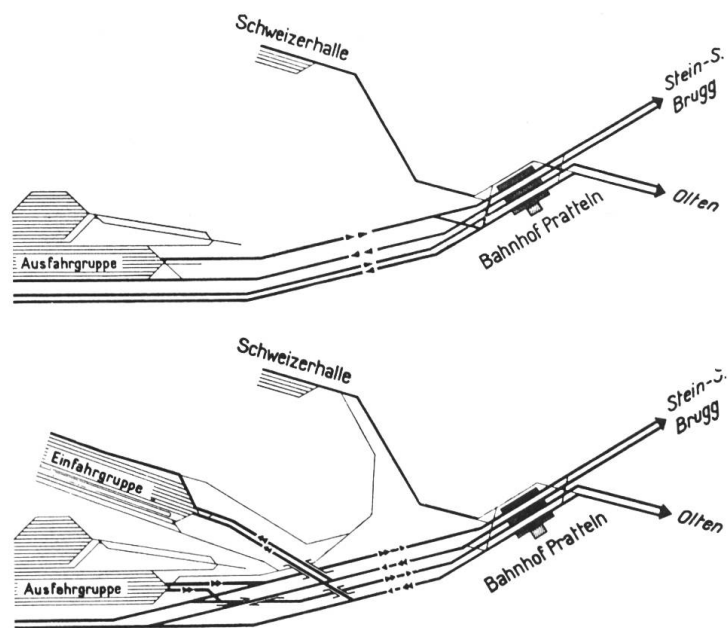


Abb. 1 Der Bahnhof Pratteln: Heutiger Zustand (oben) und nach dem Ausbau der Ueberwerfung (unten). Cliché SBB.

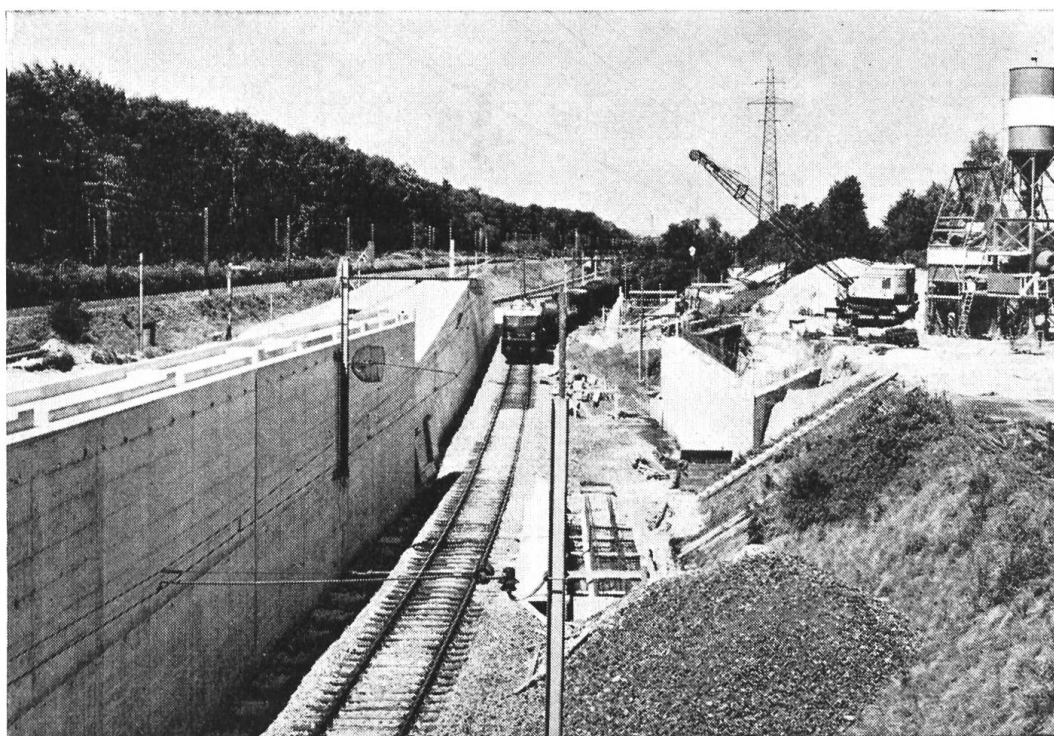


Abb. 2 Die Ueberwerfung Pratteln im Bau. Cliché SBB.

sehen, dass der gesamte West-Ost-Verkehr (Basel—Zürich/Olten) in einer tieferen, der Gegenverkehr jedoch in einer höheren Ebene geführt wird. Das Trasse der Personenzugslinien wird so gewählt, dass alle Fahrten mit einer Geschwindigkeit von 125 km/h erfolgen können. Damit die Bauarbeiten planmässig weitergehen können, wird demnächst die Personenzugslinie Basel—Pratteln am Hardende bei Pratteln provisorisch um einige Meter seitlich verschoben.

Praktisch fertig sind die Arbeiten an der Galerie Schweizerhalle, ebenso überquert bereits die vom Bahnhof MuttENZ nach dem Hardwald führende Brücke das neue Bahnhofareal. Deutlich erkennbar sind die Arbeiten an der westlichen Zufahrt zum Rangierbahnhof. Das markanteste Bauwerk stellt die neue Brücke über die Birs dar. Diese liegt zwischen den bisherigen Brücken der Personenzugs- und der Güterzugslinie. Sie wird vorerst, zusammen mit einer anschliessenden Ueberführung über die Personenzugsgeleise, provisorisch den Verkehr der Güterzugslinie übernehmen, da auf der Güterzugsstrecke das Trasse höher gelegt werden muss. Anschliessend wird die Brücke das Ausziehgeleise für den Verkehr zwischen dem Wolfbahnhof und der Freiverladeanlage auf der ehemaligen Zeughausmatte aufnehmen.

Schliesslich sei erwähnt, dass gleichzeitig mit dem Bau des neuen Rangierbahnhofs die noch fehlende Doppelspur zwischen der Abzweigstation Gellert und dem Rangierbahnhof MuttENZ erstellt wird (Güterzugslinie Bad. Bahnhof—MuttENZ). Dieses Bauvorhaben bedingt die Verbreiterung der Brücken über die Birs und die Gellertstrasse.

*A. Amstein, Bern*

## Der Waffenplatz von Bure erfordert eisenbahntechnische Verbesserungen im Jura

Gegenwärtig wird bei Bure in der Ajoie ein Panzerwaffenplatz gebaut. Ebenfalls im Bau befindet sich eine Eisenbahnlinie als Zufahrt. Diese Linie zweigt in Courtemaîche von der SBB-Strecke Pruntrut—Delle ab. In Courtemaîche wurden zwei neue Uebergabegeleise erstellt. Anschliessend folgt die neue, 4 km lange Verbindungsstrecke auf einem kurzen Abschnitt der Hauptlinie; sie überquert danach auf einer schrägen Brücke das Tal und biegt in der Folge durch einen kleinen Tunnel in das nach Bure führende Seitental ein, durch das sie dann den Endbahnhof erreicht. Die Strecke wird vom Militärdepartement erstellt und nach ihrer Fertigstellung von den SBB betrieben. Dabei ergeben sich aus der starken Steigung von 45 Promille erhebliche Traktionsprobleme. Namentlich hat es sich gezeigt, dass die heutige Versorgung der Ajoie mit SBB-Strom den zusätzlichen schweren Zugdienst auf der steigungsreichen Strecke nicht übernehmen könnte.

Nachdem eine Prüfung der Möglichkeiten des Dieselmotors negativ ausgefallen war, haben sich die SBB entschlossen, den Bau einer neuen Starkstrom-Uebertragungsleitung für 66 kV von Delsberg nach Courtemaîche ins Auge zu fassen. Mit den Bauarbeiten



wird in absehbarer Zeit begonnen. Gleichzeitig wird in Courtemaîche ein fahrbares Unterwerk aufgestellt.

Diese Verbesserungen werden namentlich dem Waffenplatzverkehr zugute kommen. Sie bringen indessen ganz allgemein auch verbesserte Verhältnisse hinsichtlich der Spannung und der Belastungsmöglichkeit der Strecke Delsberg—Pruntrut bei ausserordentlichem Verkehr.

A. Amstein, Bern

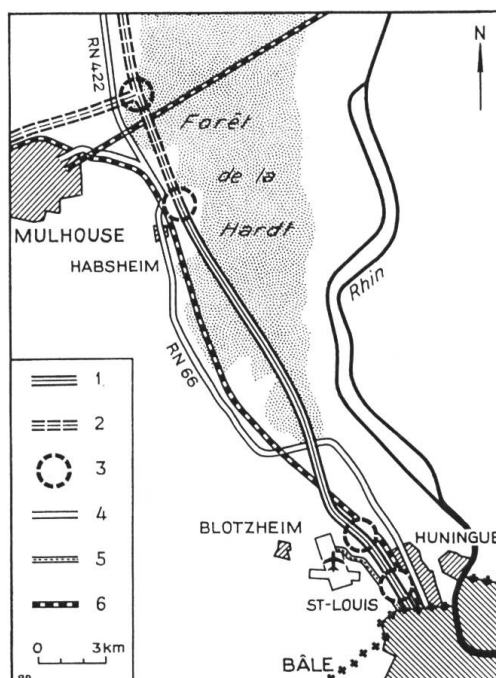
## L'Autoroute Strasbourg—Bâle

Le 4<sup>ème</sup> Plan français (1962—1965) comporte à son programme routier l'amorce de construction d'une auto-route A 35 de Bâle à Strasbourg.

L'achèvement, sur la rive droite du Rhin, de l'auto-route E 4 Bâle—Karlsruhe risquait en effet de drainer une part croissante du trafic routier rhénan et du trafic touristique Benelux—Suisse—Italie. Par ailleurs, la liaison routière Bâle—Strasbourg comporte, dans sa section méridionale, entre Bâle et Mulhouse (Route Nationale 66), deux passages à niveau et six traversées d'agglomérations; aussi le 1<sup>er</sup> tronçon de la nouvelle auto-route à réaliser est la section Habsheim—Frontière Suisse. Le tracé, long de 23 kilomètres, sera sensiblement parallèle à la voie ferrée Mulhouse—Bâle, et longera la lisière occidentale de la forêt de la Hardt. A partir de l'aéroport de Blotzheim, elle longera de près la route douanière jusqu'à la frontière suisse. A hauteur de Habsheim, l'auto-route sera raccordée à l'actuelle R. N. 66, ce qui assurera les liaisons, avec la partie Sud de l'agglomération mulhousienne (y compris la zone industrielle prévue à l'Ile Napoléon) et en même temps avec la future station Air-Route prévue sur l'aérodrome de Habsheim. Les «échangeurs» au Nord et au Sud de l'aéroport Mulhouse—

### Legende:

- 1 Tracé Autoroute A35 (pour fin 1966)
- 2 Autoroute A35 (prolongements prévus)
- 3 Raccordements à l'autoroute
- 4 Routes Nationales existantes
- 5 Route douanière
- 6 Voie ferrée



Bâle permettront l'accès à la zone industrielle de St-Louis—Huningue et une possibilité ultérieure de raccordement par dessus le Rhin avec l'Allemagne.

L'auto-route aura une largeur totale de 27 mètres, soit 2 chaussées à sens unique de 7 mètres de large chacune, séparées par un terre-plein de 5 mètres et bordées d'une bande stabilisée et d'accotement de 4 mètres. Des plantations sont prévues aux abords de l'auto-route pour son inscription harmonieuse dans le paysage ambiant.

La topographie et la nature du sous-sol sont particulièrement favorables: nulle part, la pente ne dépassera 2 ‰ (d'où une vitesse de base calculée à 140 km/h); les graviers du Rhin constituent un matériau d'excellente qualité mécanique, avec lequel le Laboratoire des Ponts et Chaussées a réalisé, sur une section de 1 km, 36 types divers dans le but de déterminer la meilleure solution de construction et les meilleurs moyens de contrôle pendant les travaux.

Le Prix de revient prévu est de 1,5 Million NF au km. Pour le moment, les seuls travaux entrepris sont le déboisement de la partie forestière et les essais de chaussée. La construction de la route elle-même de Habsheim à l'aéroport ne pourra être achevée avant la fin de 1966. Quant à la section aéroport-frontière Suisse, elle devra être terminée pour 1970, à condition que soit résolu d'ici là le problème du nouveau complexe douanier, dont l'implantation est prévue entre la route douanière et la voie ferrée.

*Paul Meyer, Mulhouse*

## Pflege des Obstbaus an Hoch- und Oberrhein

Die Obsterzeuger der fünf südbadischen Landkreise Säckingen, Lörrach, Müllheim, Freiburg und Emmendingen haben sich im März 1964 unter dem Namen «Arbeitsgemeinschaft südbadischer Obsterzeuger e. V.» zur Förderung der Obstwirtschaft zusammengeschlossen. Die neue Arbeitsgemeinschaft will u. a. in den fünf Landkreisen dem 1957 in Baden-Württemberg beschlossenen «Generalobstbauplan» zum Durchbruch verhelfen. Der aufgestellte Plan sieht hier die Anlage von insgesamt 30 000 ha neuer Obstplantagen vor, während bisher nur 900 ha auf Grund des Generalobstplanes geschaffen wurden. Zudem sollen der weit zerstreute, zum Teil überalterte und schlecht gepflegte Obstbesitz und der Sortenwirrwarr beseitigt und statt dessen geschlossene Obstbaugebiete angelegt werden. Von hier sollen grosse Mengen Obst bester Qualität von wenigen ausgesuchten Sorten geschlossen auf den Markt gebracht werden können. Bei den Äpfeln sind im Gebiet Sorten wie Cox Orange, Golden Delicious, Roter Boskoop und Goldparmäne Standardsorten. Bei den Birnen sind die Verhältnisse weniger günstig. Stark ausdehnen werden sich Erdbeeren. Einen vermehrten Anbau wird die Süsskirsche erfahren; die Sauerkirsche wird von der Süssmostindustrie gesucht. Räumlich wird am Hochrhein, in der oberen Markgrafschaft und im nördlichen Breisgau das Kernobst überwiegen, im Kaiserstuhlgebiet das Steinobst (Kirschen und Pfirsiche).

Man denkt an gemeinsame Erfassung, Sortierung und Lagerung des Obstes, sowie an eine zentrale Vermarktung unter Mitarbeit der vier Obst-

erzeugergrossmärkte des Raums: Denzlingen, Kreis Emmendingen — Haltingen, Kreis Lörrach — Königschaffhausen, Kreis Emmendingen — Oberrotweil, Kreis Freiburg i. Br. Die zentrale Werbung und die Schaffung eines Gütezeichens samt der genossenschaftlichen Organisation wird dem Beispiel der Winzergenossenschaften folgen.

Auch für den Um- und Aufbau der Obstanlagen ist der Weinbau Vorbild mit seinen grossen Rebumlegungen. Die Rodung unwirtschaftlicher Baumbestände lässt sich nicht vermeiden. Vorangegangen ist schon das Bodenseegebiet, wo in den letzten Jahren auf einer Fläche von 4000 ha Neupflanzungen, meist mit Spindelbaum- und Heckenanlagen, entstanden sind.

Die Bedeutung der Obstanlagen für die kleinen landwirtschaftlichen Betriebe Oberbadens liegt in der sog. «Inneren Aufstockung». Ohne dass die Fläche der Betriebe vergrössert wird, kann sich ihr Reineinkommen erhöhen. Es ist beim Obst- und Weinbau um das Sechsfache höher als beim Getreideanbau und Grünlandbetrieb. Der Geograph wird sein Augenmerk auf die sich nun im Obstbau anbahnende Veränderung der Kulturlandschaft richten, welche der beim Rebbau parallel gehen wird.

*G. Endriss, Freiburg i. Br.*

## Ein Schwarzwälder Freilichtmuseum im Entstehen

Im März 1963 kaufte der Kreis Wolfach mit finanzieller Unterstützung des Regierungspräsidiums Südbaden den Vogtsbauernhof im Gutachtal. Damit ist dank der Initiative von Studienprofessor Hermann Schilli (Freiburg i. Br.) der Anfang gemacht, einige der alten Bauernhäuser samt ihren Nebengebäuden vor dem endgültigen Verschwinden zu retten. Zunächst muss der Hof vor weiterem Verfall bewahrt werden. Dann ist der Hausrat zu ergänzen. In dem grossen Dachraum sollen bäuerliche Geräte und Werkzeuge gezeigt werden. Im Haus selbst will man in einem Raum an Hand von Karten, Lichtbildern und Plänen die Entwicklung der Schwarzwälder Bauernhausformen darstellen und durch Modelle und Bilder lebendig gestalten.

Neben dem Hof stehen noch als Reste der früheren Begleitbauten ein ziemlich zerfallener Backofen und ein Brennhäusle, die wiederhergestellt bzw. eingerichtet werden. Daneben werden ein Speicher, eine Säg- und Mahlmühle aufgestellt. Auch ein ehemaliger Weiher, der als Brandweiher und Wasserspeicher für die Mühlen dient, wird wiederhergestellt. Geplant ist ferner die Aufstellung eines kleinen Kinzigtäler Hauses, eines «Liebdighiesle's» (Leibgedinghäusle) mit einer «Nussbühne».

Der Vogtsbauernhof selbst wurde 1570 erstellt. Er ist ganz aus Holz gebaut, mit der einen Ausnahme, dass alle der Feuerstelle, dem Herd zugekehrten Wände aus Riegelmauerwerk ausgeführt sind. Der Vogtsbauernhof stand auf ehemals württembergischen Boden. Er wurde nach der 1568 erlassenen württembergischen Bau- und Landfeuerordnung erstellt, war also damals ein sehr moderner Bau. Zudem ist er zweigeschossig, was für diese Zeit eine besondere Leistung bedeutete. Er ist mit Stroh gedeckt und nahezu unverändert auf uns gekommen.

Mit dem Erwerb dieses Hofes wird dem Beispiel anderer deutscher Gebiete und Länder gefolgt. In Deutschland ist das Freilichtmuseum von Cloppenburg in Oldenburg das bekannteste. Grosse Museen besitzen u. a. Belgien, Holland, Dänemark, Schweden, Norwegen und Finnland. Sie üben starke Anziehungskraft aus und sind zu Mittelpunkten heimat- und volkskundlicher Bestrebungen geworden. Sehr viele Heimatfreunde im Schwarzwald wünschen, dass der Erwerb des Vogtsbauernhof nur ein Anfang sein möge. Sie hoffen, dass neben dem Hof ein Freilichtmuseum für alle Schwarzwälder Hausformen entstehen werde. Der Hof liegt für Besichtigungszwecke sehr günstig: 2 km südlich des Kinzigübergangs zwischen Hausach und Wolfach und nur wenige hundert Meter von der Bundesstrasse 33 Hausach—Triberg entfernt.

## LITERATUR

- Franz, Günther* (1957): Bauernhausmuseen und landwirtschaftliche Gerätesammlungen in Deutschland. Zeitschr. f. Agrargesch. u. Agrarsoziologie, 5  
*Schilli, Hermann* (1953): Das Schwarzwaldhaus. Stuttgart  
— (1963): Der Vogtsbauernhof in Gutach, der Grundstock eines Schwarzwälder Freilichtmuseums. Badische Heimat, 43  
*Wildhaber, Robert* (1957): Landwirtschaftliche Museen in der Schweiz. Zeitschr. f. Agrargesch. u. Agrarsoziologie, 5  
G. Endriss, Freiburg i. Br.

## In Kürze

— *Résolution*: L'Association pour la défense des intérêts du Jura (ADIJ), réunie en assemblée générale à Porrentruy, rappelle à nos autorités fédérales et cantonales que les voies d'accès au Loetschberg—Simplon commencent à Bâle et à Delle, qu'elles passent naturellement par le Jura bernois, que la double-voie est indispensable sur tout le parcours entre Bâle et Bienne et que le prélèvement d'une surtaxe entre Moutier et Longeau est contraire à l'équité. Elle attire l'attention de ces mêmes autorités sur le projet en voie d'exécution du port fluvial de Bourogne, dont l'importance pour l'économie nationale justifie l'engagement de capitaux suisses.

— Neue Dokumente zur Kulturlandschaftsgeschichte:

Die Freilegung der *Ruine Löwenburg* geht dem Ende entgegen. Es handelt sich um eine der fundreichsten mittelalterlichen Ausgrabungen der Schweiz. Die Funde sollen später im Hofgut Löwenburg dem Publikum zugänglich gemacht werden.

Die vor einigen Jahren restaurierte römische Warte in der «*Stelli*» bei *Wallbach AG* ist unter Denkmalschutz gestellt worden. Mit Umfassungsmauern von 17,5 m im Quadrat stellt sie den grössten römischen Wachturm zwischen Augusta Raurica und Vindonissa dar.

Auf einer Baustelle bei der *Napoleoninsel* sind einige Wohngruben der jüngeren Steinzeit ausgegraben worden. Die sichergestellten Funde lassen auf eine fünf Jahrtausende alte Siedlung in der heutigen Industriezone von Mülhausen schliessen.

— Das aus der Barockzeit stammende *Bad Meltingen*, das seine Blütezeit im 18. Jahrhundert erlebte, ist grosszügig restauriert und modernisiert worden.

— Die während des Baus des neuen Flughofes auf dem *Flughafen Basel-Mülhausen* erforderliche Umleitung der Flughafenstrasse ist in Betrieb genommen worden. Sie verläuft parallel zur geplanten französischen Autobahn.

— «*Im Lee*» in *Arlesheim* entsteht eine grosszügige Gesamtüberbauung mit insgesamt 125 Wohnungen. Sie umfasst eine Mischbebauung mit elf Mehrfamilienhäusern, 36 Einfamilienhäusern und einem Ladenzentrum.

— Zwei Pläne für «*Shopping Centers*» stehen in Basel zur Diskussion: Ein grosses Projekt der Christoph Merianschen Stiftung ausserhalb des Dreispitz-Areals und eine kleinere Anlage im Rahmen der Gesamtüberbauung des «Bäumlihof».

— Die Stadt *Weil am Rhein* hat im Frühjahr 1964 ihr erstes, grosszügig konzipiertes Rathaus eingeweiht.

---

*Mitarbeiter des Heftes:* A. Amstein, Bern, Mittelstrasse 58 / Dr. G. Baer, Allschwil, Clarastrasse 16 / H. Bühler, Basel, Hermann Albrecht-Strasse 15 / F. Disch, Lörrach, Lettenweg 14 / U. Eichenberger, Strengelbach, Sägetstrasse 505 / Dr. G. Endriss, Freiburg i. Br., Sautierstrasse 65 / P. Faessler, Mammern, Gutsbetrieb Neuburg / R. Marr, Basel, Riehenstrasse 29 / P. Meyer, Mulhouse, 17, rue Auguste Lustig / Dr. H.-U. Sulser, Basel, St. Alban-Anlage 39 / Dr. A. Staehelin, Basel, Birsigstrasse 139.

Graphische Bearbeitung der Figuren: B. Baur, Basel, Lehenmattstrasse 189.