

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 23/24 (1894)  
**Heft:** 3

**Artikel:** Villa Stehlin-Burckhardt in Basel  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-18636>

#### 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>**

111 betrug. Dass ein Teil des Thales, in dessen Sohle der Follobach fliesst, stehen geblieben, während das höher liegende Terrain zu beiden Seiten ausgerutscht ist, kann dadurch erklärt werden, dass die Mächtigkeit der lockeren Massen und somit auch ihr Gewicht auf den Thalseiten grösser war.  
(Fortsetzung folgt.)

## Villa Stehlin-Burckhardt in Basel.

### I.

Unter den zahlreichen Villen und Wohnhäusern, die Arch. J. J. Stehlin in Basel gebaut und in seinem Werk dargestellt hat, darf als eine der interessantesten seine eigene Villa bezeichnet werden, die er sich im Jahre 1870 an der St. Alban-Anlage erbaut hat. Hier war der ausführende Architekt weder an die Launen des Bauherrn, die so oft einem künstlerisch ausgereiften und wohl durchdachten Entwurfe hindernd entgegenstehen, noch an ein knappbemessenes Baubudget gebunden, sondern er befand sich in der glücklichen Lage nach freiem Ermessen schalten und walten zu können, da Bauherr und Architekt immer durchaus gleicher Meinung waren und es an den nötigen Mitteln nicht fehlte. Auch bot der Bauplatz, der seit Anfang dieses Jahrhunderts im Besitze der Familie Stehlin befindliche „Zimmerhof“, keine ausserordentlichen Schwierigkeiten.

Es kann daher die Villa Stehlin-Burckhardt als der Ausdruck der durchaus freien, ungehemmten Gestaltungskraft des in der Zeit ihres Entstehens auf der Höhe seiner Leistungsfähigkeit angelangten Erbauers betrachtet werden und dies bildete einen Grund dafür, gerade jene Villa aus der Zahl der dargestellten auszuwählen und sie hier zur Veröffentlichung zu bringen.

Die Anlage und äussere Erscheinung des Baues ergeben sich aus den Abbildungen auf Seite 20 und 21, welche in nächster Nummer noch weiter ergänzt werden sollen. Im Hofe, dessen Fortsetzung zu den Stallgebäuden führt, ist die Vorfahrt mit dem Haupteingang, während die Seitentüre zu den das Untergeschoss einnehmenden Wirtschaftsräumen nach der Strasse hin liegt.

Der Erbauer war bei der Anlage des Hauses bemüht die Bequemlichkeit mit der Aesthetik, welche häufig mit einander im Streit sind, zu versöhnen. Das von der Haupttreppe abgeschlossene Vestibule dient zugleich als Vorsaal der übrigen Räume, deren Fenster und Thüren in durchgehenden Achsen liegen.

(Schluss folgt.)

## Miscellanea.

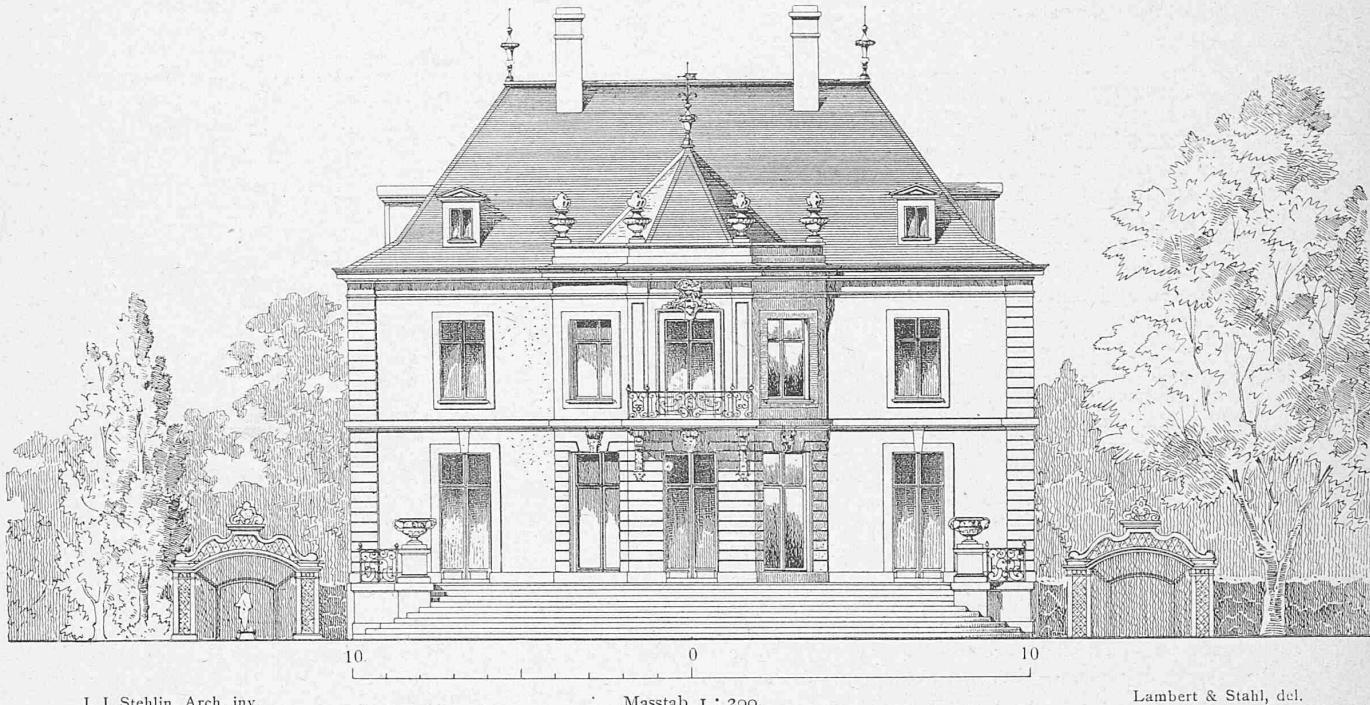
**Elektrischer Betrieb auf Normalbahnen.** In der Novembersitzung des Vereins für Eisenbahnkunde zu Berlin gelangte die Frage: „Ist der elektrische Betrieb auf den Haupteisenbahnen oder auf einzelnen derselben technisch durchführbar und zweckmäßig, bezahenden Falls in welcher Weise?“ zu einlässlicher Besprechung. Der Referent über die vorgelegte Frage: Oberbaurat Stambke, gab die Möglichkeit zu, dass der elektrische Betrieb bei Hauptbahnen, die ein abgeschlossenes, von den übrigen Bahnen getrenntes Netz darstellen, zweckmäßig sein könnte, ist aber, bei allem Wohlwollen, das heutzutage ein Jeder der Elektrotechnik entgegenbringt, zu der Ueberzeugung gelangt, dass auf den bestehenden Eisenbahnen, welche Schnellzug-, Personenzug-, Güterzug-, Rangierzug- und Anschlussverkehr haben, der elektrische Betrieb weder technisch noch wirtschaftlich ratsam sei. Für den internationalen Betrieb und für militärische Zwecke ist ein Bahnbetrieb mit elektrischer Zuleitung kaum denkbar. Die Anordnung dieser Stromzuführungen würde internationale Vereinbarungen bedingen, und die Wahrscheinlichkeit, dass diese gelingen, wäre zu bezweifeln. Herr Stambke betont die Schwierigkeit, welche die Anordnung der Stromzuführung in technischer Beziehung bietet. Diese Schwierigkeit wächst mit den Ansprüchen an die Geschwindigkeit, die aber gerade bei elektrisch betriebenen Bahnen als ein grosser Vorteil hervorgehoben wird. Die Heilmannsche elektrische Lokomotive, mit welcher jetzt in Frankreich Versuche gemacht werden, ist eine Vereinigung von Kraftstation, Leitung und Motor. Der Betrieb mit dieser Lokomotive setzt keine besondere Strom-

zuführung voraus. Die Lokomotive ist aber so schwer wie eine Dampflokomotive von gleicher Leistungsfähigkeit, hat also in der Beziehung keine Vorteile; der Motorenbetrieb beseitigt aber die schlingernden Bewegungen und infolgedessen hält der Erfinder die Lokomotive zur Erreichung ungewöhnlich grosser Geschwindigkeiten für geeignet. Wird ein Bedürfnis ungewöhnlich grosser Geschwindigkeiten anerkannt, so kann die Heilmannsche Lokomotive ihre Berechtigung haben. Der Kurvenradius der Bahnen setzt jedoch der Geschwindigkeit eine natürliche Grenze, und die gegenwärtig bestehenden Bahnen sind nach ihrer Bauart für so grosse Geschwindigkeit wie 140 bis 240 km nicht geeignet. Es wird sich aber niemand finden, der Geld zur Erbauung von Bahnen, welche eine so grosse Geschwindigkeit zulassen, hergibt. Hr. Bau- und Betriebsinspektor a. D. Kolle, Direktor der Allgemeinen Elektricitätsgesellschaft, schliesst sich dieser Darlegung an, meint aber, dass die Frage wegen Einführung des elektrischen Betriebes auf Hauptbahnen nicht wieder von der Tagesordnung verschwinden werde, wenngleich zugegeben werden müsse, dass nach dem gegenwärtigen Stande der Elektrotechnik, und dieser käme doch zunächst nur in Frage, die Einführung des elektrischen Betriebes technisch reif und wirtschaftlich nützlich sei bei den Hauptbahnen vom Charakter der Stadt- und Vorortbahnen und bei dem Betrieb langer Tunnel und Tunnelrampen. Auch für Anschlussgleise einzelner Etablissements an Hauptbahnen könne der elektrische Betrieb nützlich sein, wenn elektrische Energie im Betriebe des Etablissements zur Verfügung stände. Die Frage des elektrischen Betriebes von Hauptbahnen ist schon vor etwa zwei Jahren in Amerika angeregt, und eine Sachverständigen-Kommission hat bestimmte Grundzüge aufgestellt, welche für die Lösung des Problems als Anhalt dienen sollten. Man hat in Amerika die Einführung des elektrischen Betriebes auf einer der grossen Ueberlandlinien ernstlich erwogen und auch den Rat einer deutschen Firma dazu eingeholt. Das Projekt ist nicht zur Verwirklichung gelangt, wie vorauszusehen war, da die für den elektrischen Betrieb massgebende erste Voraussetzung des Bedürfnisses häufiger Verkehrselegenheit nicht vorlag und unter diesen Umständen die Einrichtung in keinem angemessenen Verhältnis zu den Betriebsleistungen stand.

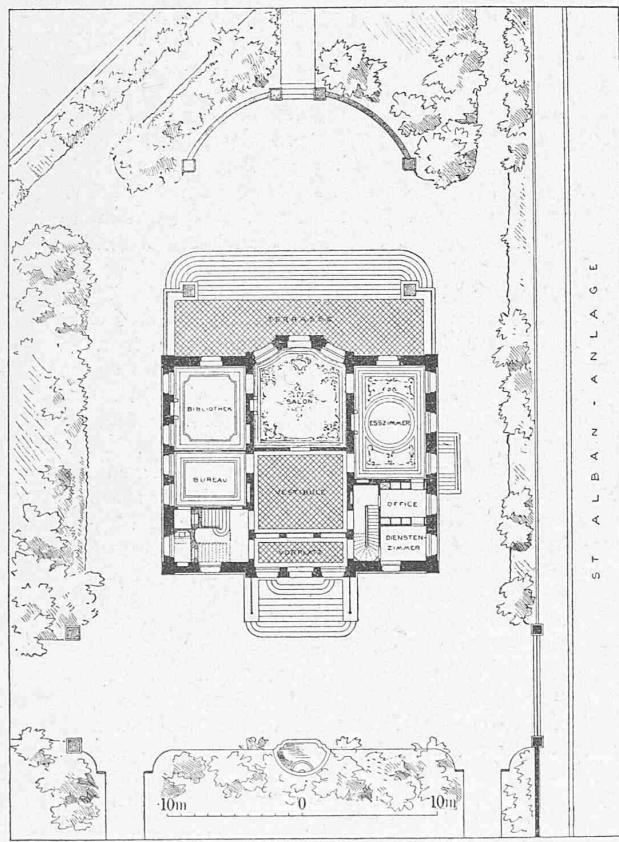
**Die Brücke aus Stampfbeton von Portland-Cement bei Munderkingen** (Württemberg), über welche Herr Oberingenieur R. Bechtle in Heilbronn bereits in Bd. XXI auf Seite 111 und 112 u. Z. interessante Mitteilungen gemacht hat, ist am 16. November letzten Jahres, also genau auf den vorgeschriebenen Termin dem Betrieb übergeben worden. Die Brücke ist, wie schon erwähnt, nach dem Entwurf des Präsidenten der Ministerialabteilung für Wasser- und Straßenbau v. Leibbrand in Stuttgart ausgeführt worden. Ueber dieses Bauwerk macht die Deutsche Bauzeitung folgende Mitteilungen: Was die Brücke berechtigt, vor vielen anderen ihrer Art besondere Aufmerksamkeit zu beanspruchen, das ist der grosse Cement-Beton-Bogen von 50 m lichter Spannweite und 5 m Pfeilhöhe, mit welchem sie die Donau überspannt. Der Bogen dürfte der weitgespannteste Deutschlands sein und zeigt in seiner verhältnismässig geringen Stichhöhe (1 : 10) eine Kühnheit der Konstruktion, welche die Brücke über den Wildbach Isère mit 26 m Spannweite und  $\frac{1}{10}$  Stich, die Strassenbrücke bei Erbach an der Donau in Württemberg mit 32 m Spannweite und  $\frac{1}{8}$  Pfeilhöhe, sowie den kühnen Bogen über das Murgtal bei Weisenbach, der nach den Regeln des Steinschnittes aus einzelnen keilförmigen Betonkörpern gewölbt ist, eine Wasserleitung trägt und eine Spannweite von 40 m bei etwas über  $\frac{1}{10}$  Stich hat, beträchtlich übertrifft. Das rechte Widerlager der Brücke besteht aus weissem Jurakalk, der als gewachsener Felsen zu Tage tritt, das linke Widerlager ist durch 145 schräg eingetriebene Tannenpfähle gebildet. Das Gewölbe der Brücke ist 7,40 m breit, die Weite zwischen den Geländern beträgt 8 m. Ueber beiden Widerlagern sind gewölbte Durchgänge von 2,50 m lichter Weite gemauert, die 0,8 m vorkragen. Um die getragene Last zu vermindern, sind die zwischen der Gewölbeoberfläche und der Fahrbaahn bestehenden Hohlräume nicht ausgefüllt; die Beanspruchung des Brückengewölbes ist mit 30 kg für den  $cm^2$  angenommen. Um während des Ausschalens des Bogens und nach demselben etwaige Senkungen unschädlich zu machen, sind rechts an den Kämpfern wie am Scheitel die von Leibbrand erfundenen Gewölbegelenke angewendet worden. Beim Ausschalen senkte sich der Gewölbekopf um 7 cm und beim Aufbringen der ganzen, etwa 75 000 kg betragenden Brückenlast 11 cm, dabei haben sich die Widerlager um 2—3,5 mm in wagrechter Richtung verschoben. Die architektonischen Gliederungen der Brücke sind aus rotem Cement hergestellt, der da, wo er zu Quadern verwendet wurde, eine bossenartige Bearbeitung erfahren hat. Leitungsröhren für Wasserleitung u. s. w. sind in die Fusswege eingelegt. Der zum Brückenbau verwendete Beton wurde in einer Kugelmühle gemischt und hat hierdurch eine Festigkeit erhalten, welche den mit Hand gemischten Beton um 30—40% übertrifft. Die Baukosten der Brücke bei

ten zu erwarten war. Ohne die militärischen Hülfeleistungen wären die Gehöfte Holmsve, Haugsli und Holmen bedeutend beschädigt worden und der Elv hätte wahrscheinlich einen

Am 25. fing die regelrechte Arbeit behufs vorläufiger Regulierung des Flussbettes an. Es wurden dazu Taglöhner verwendet; diese Arbeit kann indessen nur in demselben



Villa Stehlin-Burckhardt an der St. Alban-Anlage zu Basel.



Grundriss vom Erdgeschoss.

neuen Lauf durch das Dorf Värdalsören genommen, wo-  
durch dasselbe total zerstört worden wäre.

Masse vorwärtsschreiten, wie sich der Elv in die weichen Lehmmassen hineinschneidet, und wird daher eine längere Zeit in Anspruch nehmen.

Es zeigte sich bald, dass sich bei Vaerdalsören am linken Ufer des Hauptstromes grössere Massen von Sand und Kies ablagerten, welche dazu beitragen, dass das Wasser mit grosser Kraft gegen eine kleine Insel, die den Elv in zwei Arme teilt, die Richtung nahm. Diese Insel, über welche die Vaerdalsbrücke führt, ist schon seit längerer Zeit von dem Elv bedroht gewesen. Durch die sich nun rasch ablagernden Massen verschlimmerten sich die Verhältnisse plötzlich in ganz bedeutendem Grade, und es stand zu befürchten, dass die Insel weggespielt würde.

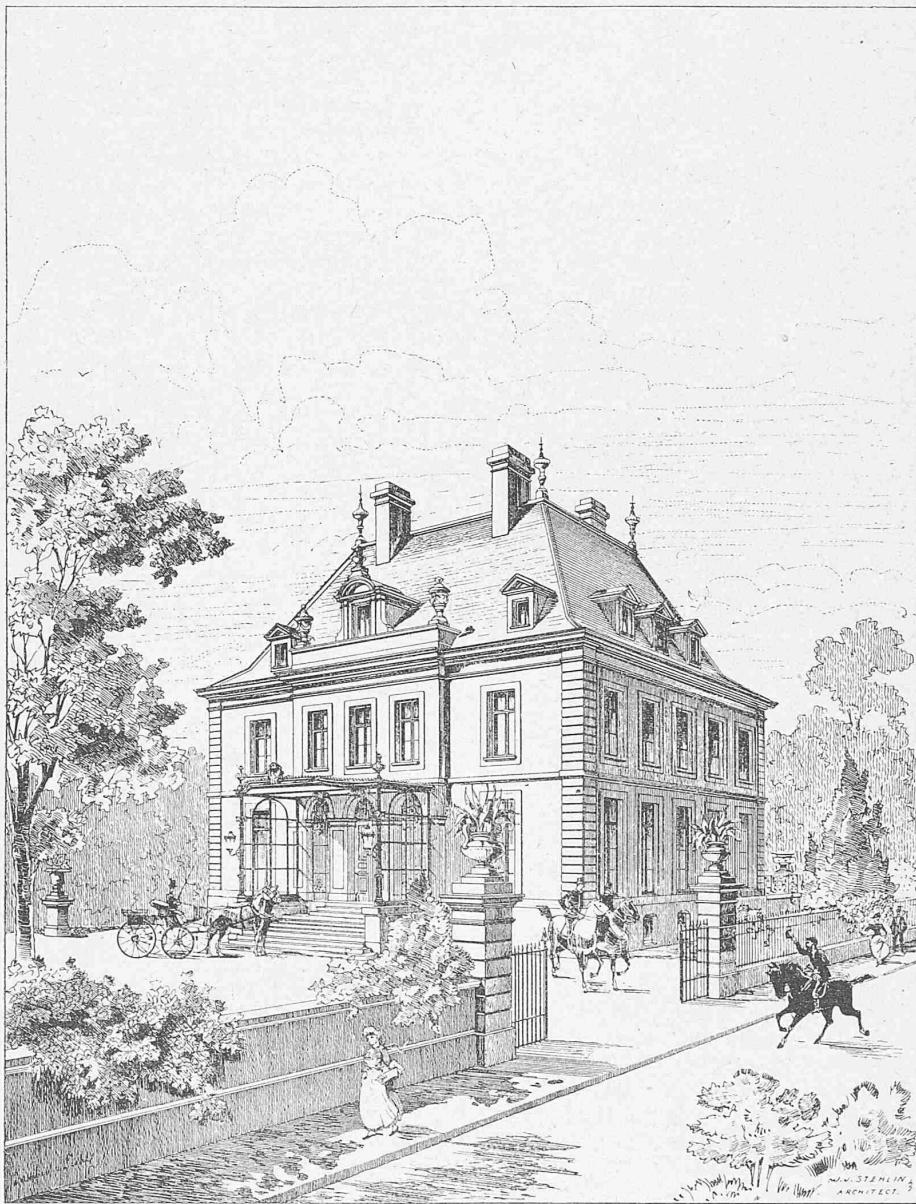
Sie wurde indessen mit Hülfe von Faschinen, mächtigen Tannenbäumen und namentlich einer grossen Menge von Steinen geschützt. Alle Gefahr für die Brücke war doch erst am 29. ausgeschlossen. Nach den grossen Materialablagerungen oberhalb der Brücke gehören aber immer noch grosse Steinauffüllungen dazu, bevor die erwähnte kleine Insel in dem Vaerdalsely bei sehr hohem Wasserstand des Elvs als gegen Wegschwemmung vollständig gesichert angesehen werden kann.

Am 29. wurden Verbauungsarbeiten bei Ekle, wo der Elv mit reissender Schnelligkeit hinströmte und mit Wegspülungen eines grösseren Teils des Gehöftes drohte, ins Werk gesetzt. Da der Elv sich sehr tief eingeschnitten hatte und die grossen Gebäulichkeiten des Hofes dem Wasser sehr nahe stehen, wurde es notwendig, mit grossen Mengen von Steinen, die von weiter her geholt werden mussten, aufzufüllen. Nachdem bis Samstag Abend, den 3. Juni, 1400 Wagenladungen Steine angebracht waren, konnte man die Hauptgefahr hier als abgewendet betrachten; doch wurde mit der Arbeit fortgefahrene.

*Die Rutschung selber und der Verlauf derselben.* Betreffend die näheren Einzelheiten bei der Rutschung darf bemerkt werden, dass eine Trübung des Elvs, die schon am 18. nachmittags beobachtet wurde, von einer kleineren Rutschung bei Reppe, etwa 3 km oberhalb der grossen Rutschung, herrührte.

Der Wasserstand des „Elvs“ war nicht gross. Ungefähr  $12\frac{1}{2}$  Uhr nachts auf den 19. rutschte zuerst ein Teil der Waldung des Gehöftes Haga aus. Wie ein gewaltiger Strom aus weichem Lehm ging die Rutschung über den Elv und weiter hinauf gegen das Gehöft Melby. Dabei riss sie zwei Hausmannsplätze mit, wobei neun Menschen umkamen. Bald nachher folgte eine grössere Rutschung von einer dicken Sand- oder Staubwolke und einem entsetzlichen Gedröhne — wie Kanonendonner —

Hausmannsplätze wurden von diesem zweiten Erdsturz mitgerissen. Unmittelbar nachher folgte die dritte und grösste Rutschung. Diese nahm zuerst die Richtung gegen das Gehöft Lunden, welches sie mit sich riess, und dann abwärts indem sie dabei alle drei Näs-Gehöfte, die Gehöfte Lerfaldaunet, Lerfaldkolen, die beiden Lennäs-Gehöfte und einen grossen Teil der Rotvold-Gehöfte begrub. Nachher füllte sie das Elv-Bett bis hinunter nach Tinden mit Lehmbrei.



Perspektive.

Villa Stehlin-Burckhardt an der St. Alban-Anlage zu Basel.

begleitet. Das Krachen zusammenstürzender Häuser im Verein mit dem Notgeschrei der vielen Menschen und dem Angstgebrüll der Tiere wird als grauenvoll geschildert.

Diese Rutschung vernichtete das Gehöft Krog und vielleicht gleichzeitig auch Trygstad, indessen konnte dies wegen der Staubwolke nicht genau beobachtet werden. Die Rutschung war so gewaltig, dass sie sich wie eine mächtige Woge bis hinauf zum Fusse des Björkbergs jenseits des Vaerdalselv wälzte. Die beiden Gehöfte Haga (Nord-Haga und Süd-Haga) nebst zwei andern grösseren Gehöften (Sundbyaunat und der Sundbyhammer) und zwei

Es wird angegeben, dass die Follo- und Gjermstads-Gehöfte bei dieser dritten Ausgleitung mitgenommen worden sind. Mehrere Bewohner der Follo-Gaarde (-Gehöfte) wurden, nachdem sie 6 km weit auf den Hausdächern gesegelt hatten, bei Rosvold gerettet. Augenzeugen erzählen, dass die Rutschung unten bei Näs sich wie eine Wasserwoge heranwälzte und zwar mit einer solchen Geschwindigkeit, dass ihr kein Reiter hätte folgen können. Wir wollen uns hier bei dem Schicksal der einzelnen „Gaarde“ und ihrer Bewohner nicht aufhalten, sondern nur bemerken, dass die Anzahl der umgekommenen Menschen