

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 91/92 (1928)  
**Heft:** 12

**Artikel:** Haus Wenkenhalde in Riehen bei Basel: Architekten Artaria & Schmidt, Basel  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-42575>

### **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>**

noch ausserdem zur Erreichung ihrer Arbeitstätten in den Wolkenkratzern befördert werden mit Aufzügen, den teuersten und wenigst leistungsfähigen Verkehrsmitteln. Seit dem Amsterdamer Städtebaukongress kommen denn auch amerikanische Fachleute immer mehr nach Europa, um europäische Verhältnisse als vorbildlich zu studieren.

Im eigentlichen *Strassenverkehr* ist der Fussgänger der wichtigste Faktor, er bewältigt weitaus die grösste Verkehrsmenge und zwar umsonst; auch erfordern die Trottoirs den geringsten Unterhalt. Gerade darum wird der Fussgänger von der Verkehrsregelung oft vernachlässigt. Hauptsache ist, alle Strassenkreuzungen so klar zu organisieren, dass jedermann genau weiss, wie er zu gehen oder zu fahren hat. An solchen Stellen ist die Fahrbahn zu verengern — ein Vorschlag, der noch vor wenig Jahren als verkehrsfreundlich ausgelacht wurde, und der sich in der Praxis seither sehr gut bewährt hat. Auch der Radfahrer ist wichtiger, als er meist genommen wird. In Nord-Deutschland hat jeder zweite Mensch ein Rad, in gebirgigen Gegenden wie der Schweiz ist der Prozentsatz geringer, aber das Rad verursacht minimale Selbstkosten, es ist das Beförderungsmittel des kleinen Mannes. Auf allen Asphaltstrassen sollte längs des Rinnsteins ein Streifen mit rauher Pflasterung für Radfahrer angelegt werden. In Hannover und anderswo habe es sich sogar bewährt, den Radfahrern Fussgänger-Promenaden freizugeben. Im Gebiet des Ruhr-Siedlungsverbandes wird jede neue Strasse mit Radfahrstreifen angelegt, und die Reichsbahn stellt bahneigene Geländestreifen längs des Bahnkörpers für Radfahrwege zur Verfügung.

In der Frage *Strassenbahn oder Omnibus* trat der Vortragende stark für die, vielfach von interessierter oder unkundiger Seite als überholt hingestellte Strassenbahn ein. Erstens sind die Selbstkosten des Autobetriebes ungefähr doppelt so hoch wie die der Strassenbahn, zweitens darf nicht übersehen werden, dass die Strassenbahnen schon vorhanden sind, und sehr grosse Kapitalien darin festliegen, auf die Rücksicht genommen werden muss. Die Strassenbahn erfüllt eine verkehrsregelnde Funktion, neben der die geringe Hemmung des Autoverkehrs durch Einsteigende nicht in Betracht kommt. Das Gefahrmoment der Strassenbahn ist, gerechnet auf die Betriebslänge, um die Hälfte geringer als beim Autobus, weil sie sich auch bei schärfster Bremsung nicht aus ihrer Spur abdreht. Hinsichtlich der Leistung ist zu überlegen, dass die Strassenbahn Anhängewagen haben kann, der Autobus Plätze auf dem Verdeck. Kann eine Schnellbahn in jeder Richtung pro Stunde 30 000 Menschen befördern, so sind die entsprechenden Zahlen für Strassenbahnen 18 000, Omnibus 13 000, Einzelauto 1 300. Diese theoretischen Zahlen gelten für kreuzungsfreie Fahrt, praktisch vermindern sich alle (ausser der Bahn) auf etwa die Hälfte.

Prof. Blum beschrieb dann noch kurz die Regelung schwieriger Kreuzungen und Plätze,

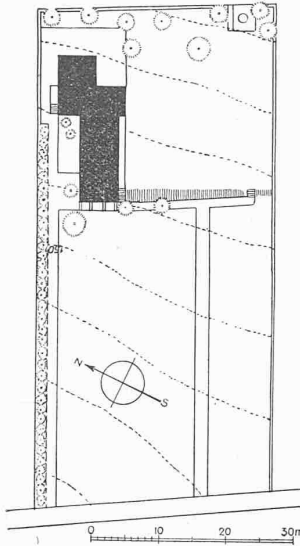


Abb. 1. Lageplan 1:1000.

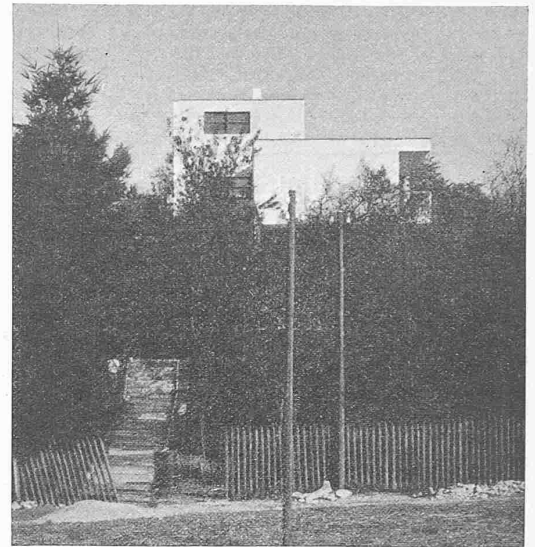


Abb. 2. Zugang von der Strasse.

die jedesmal zu sehr starker Ueberbauung mit Trottoirflächen führe; durch die Verengung, dafür aber exakte Führung der Fahrbahnen wird der Verkehr nicht gehemmt, sondern beschleunigt.<sup>1)</sup> Es wurde sogar von einem Fall berichtet, wo die Strassenbahn samt Hinterstellungsgeleisen aus der Fahrbahn in die Trottoirfläche verlegt wurde, mit bestem Erfolg, da die Schienen jederzeit sichtbar, und das Gefahrmoment deshalb gering ist.

Der Vortrag, der besonders interessant war, weil er das Problem des Grosstadtverkehrs in seiner ganzen Breite, und nicht nur einseitig vom Standpunkt des Autos aus behandelte — das dabei allerdings etwas zu kurz kam —, fand starken Beifall.

P. M.

### Haus Wenkenhalde in Riehen bei Basel.

Architekten ARTARIA & SCHMIDT, Basel.

(Hierzu Tafeln 16 bis 19.)

Dieses Haus wurde 1927 gebaut; es ist wichtig als erster Versuch in der Schweiz, durch systematische Verwendung normalisierter Bauelemente eine Verbilligung der Baukosten auch im Wohnbau zu erzielen. Obwohl es sich also um einen Versuchsbau handelt, bei dem, wie bei jeder Erstanwendung neuer Methoden, zunächst eher Mehrkosten zu erwarten sind, kam der Kubikmeterpreis ohne Umge-

<sup>1)</sup> Vgl. unsere eigenen Ausführungen und Vorschläge für den Genfer Bahnhofplatz, in „S. B. Z.“ vom 26. März und 30. April 1927. C. J.

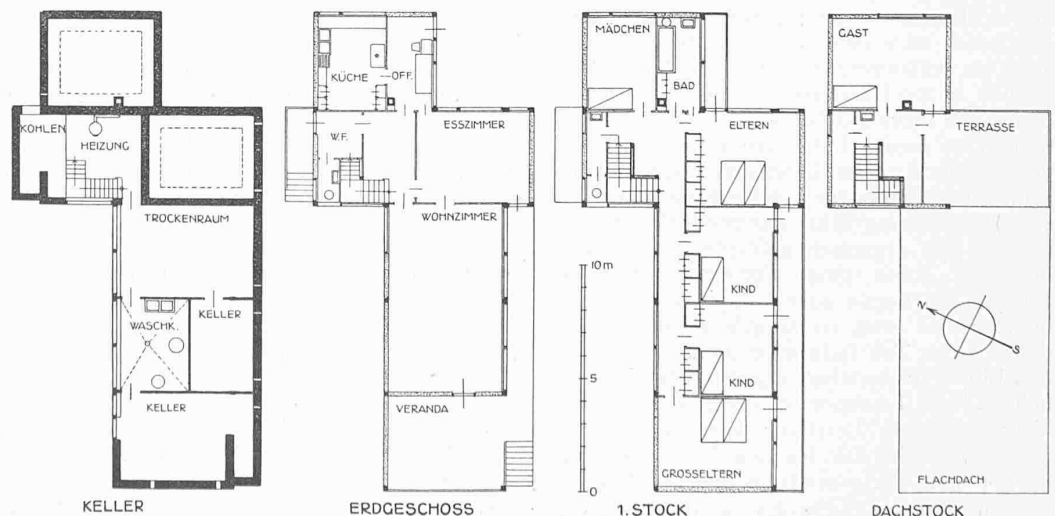


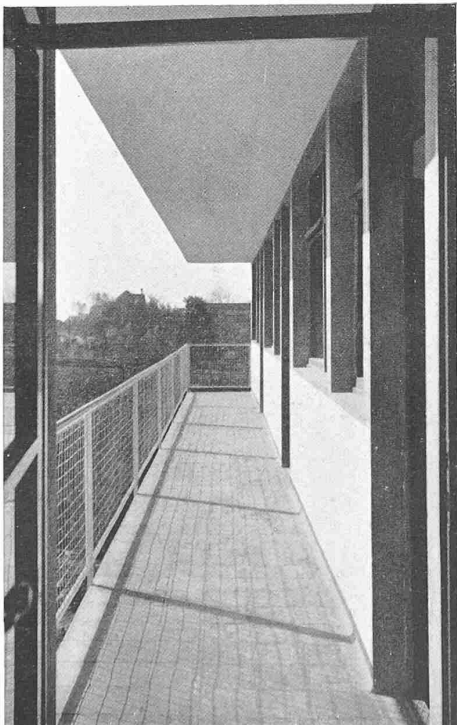
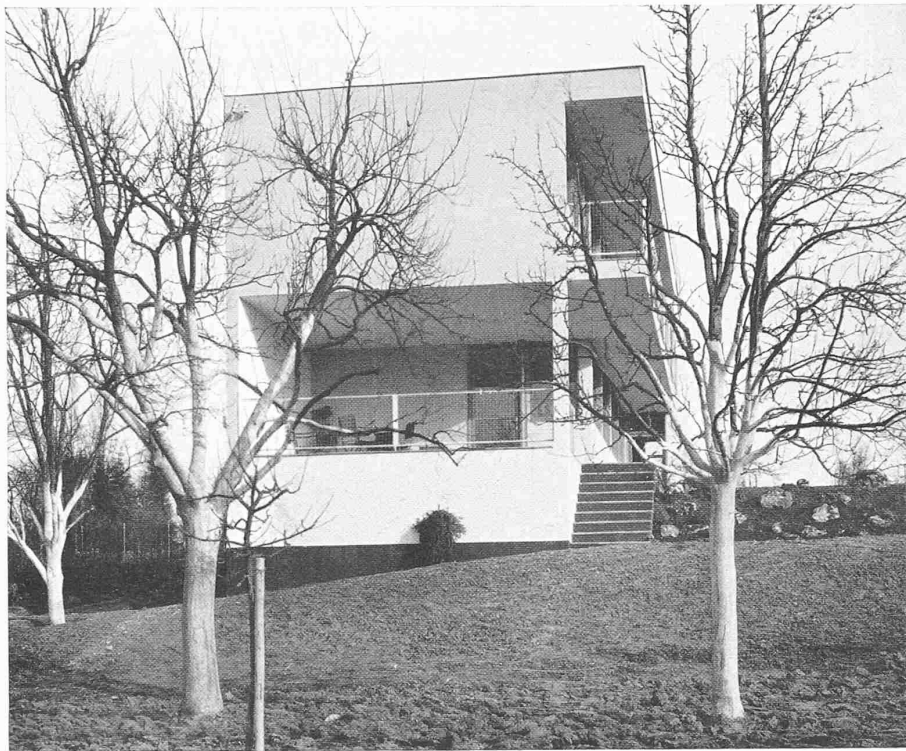
Abb. 3 bis 5. Grundrisse 1:300 des Wohnhauses an der Wenkenhalde in Riehen bei Basel.

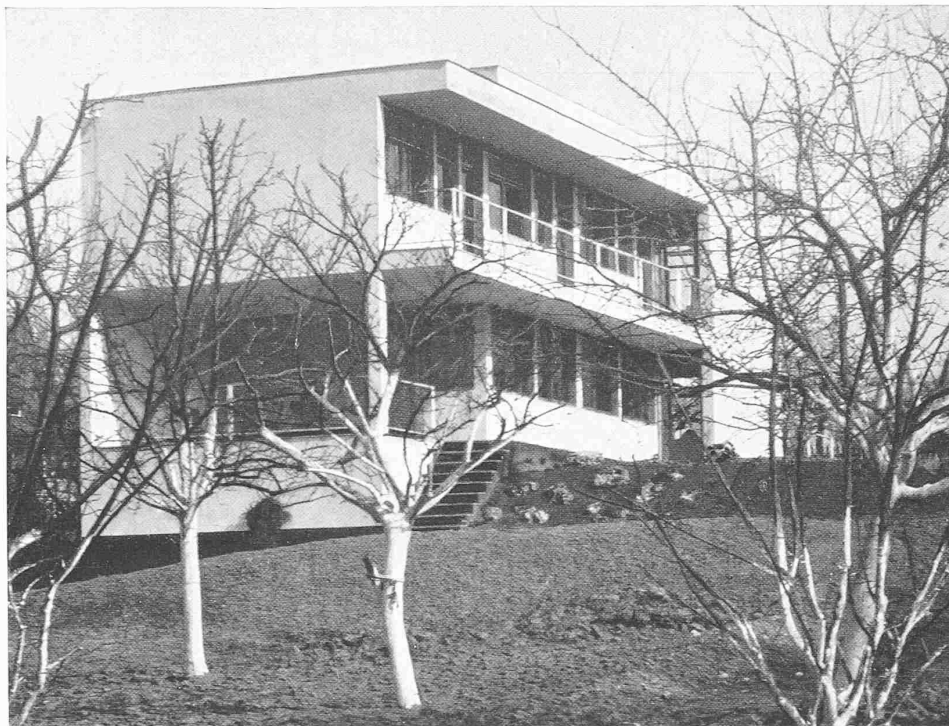


WOHNHAUS AN DER WENKENHALDE IN RIEHEN BEI BASEL  
ARCH. PAUL ARTARIA & HANS SCHMIDT, BASEL  
WOHNZIMMER IM ERDGESCHOSS



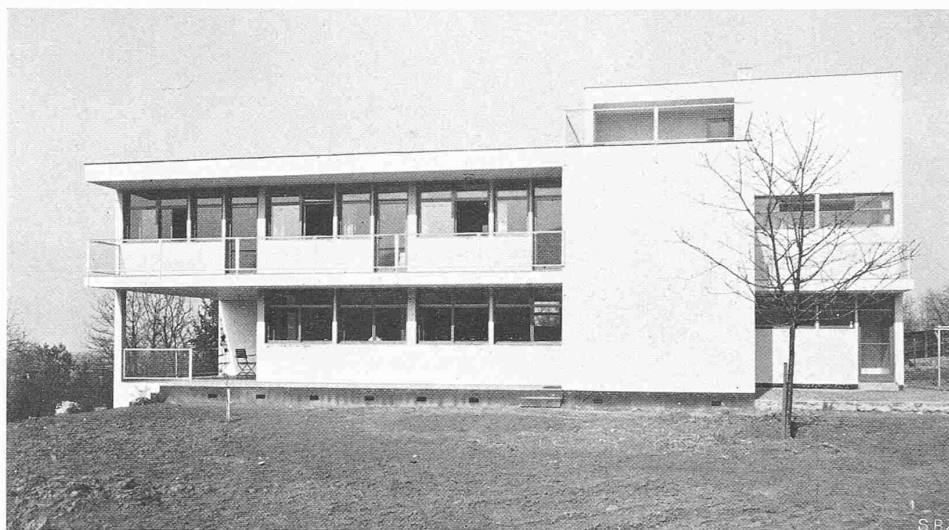
SCHLAFZIMMER IM OBERGESCHOSS





WOHNHAUS AN DER WENKENHALDE  
ARCHITEKTEN PAUL ARTARIA & HANS SCHMIDT, BASEL

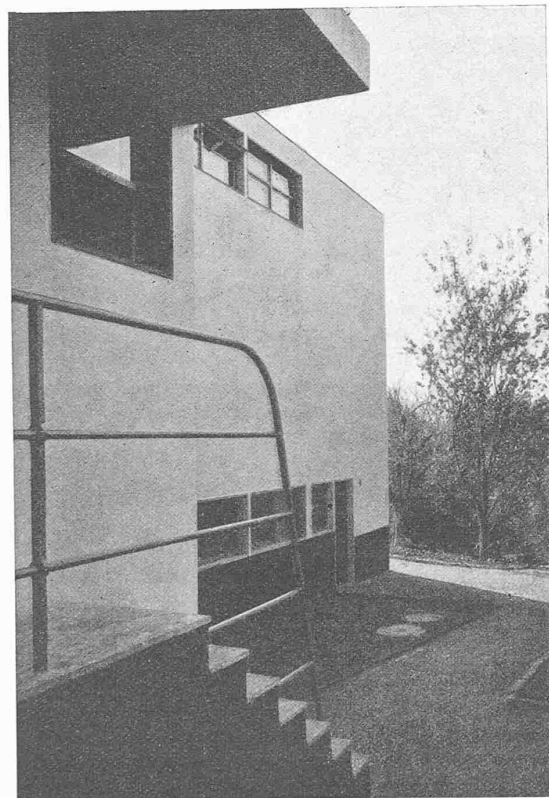
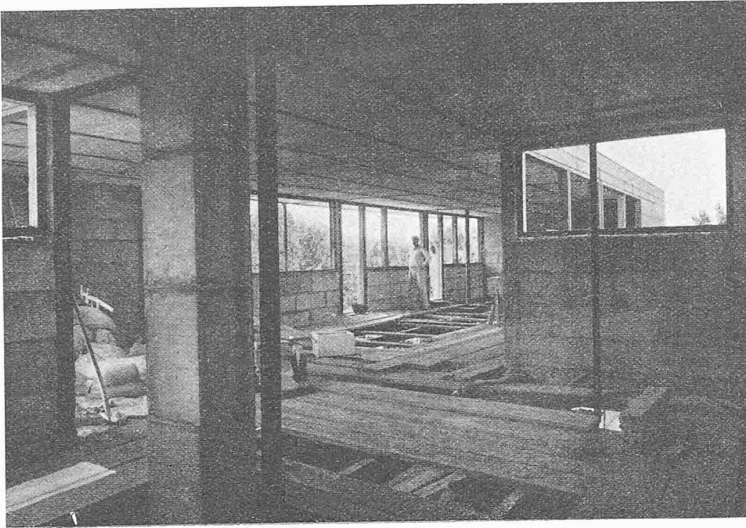




WOHNHAUS AN DER WENKENHALDE IN RIEHEN BEI BASEL  
ARCH. PAUL ARTARIA & HANS SCHMIDT, BASEL



SÜDFRONT, IM BAU UND NACH VOLLENDUNG

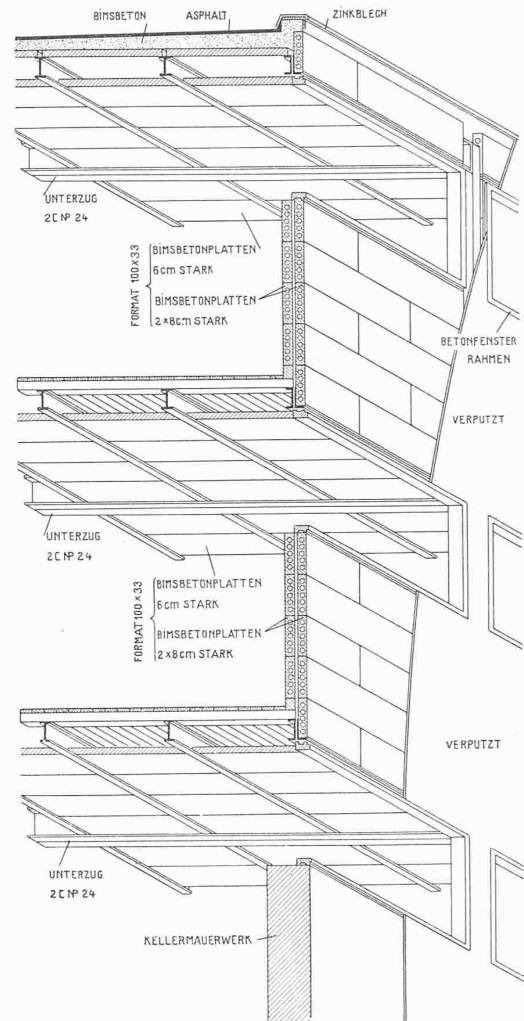


### WOHNHAUS AN DER WENKENHALDE IN RIEHEN BEI BASEL

Abb. 7 (oben). Im Rohbau.

Abb. 8 (links). Eingang.

Abb. 9 (rechts). Schematischer Schnitt der Konstruktion. Schnittebene 1:50.



bungsarbeiten und Kanalisation, aber einschliesslich Architektenhonorar auf rund 60 Fr., bei einer Bausumme von etwa 75 000 Fr.

Wie wir den Angaben der Architekten entnehmen, bestehen Fundamente und Kellermauern aus Beton; alles Uebrige ist ausgemauertes Eisenfachwerk, und zwar bestehen die Stützen aus  $\square$  NP 16, die Unterzüge aus  $\square$  NP 24, und die in die Unterzüge eingewechselten Balkenlagen aus  $\square$  NP 16 (Abb. 9). Das Eisenskelett bildet ein System von steifen Rahmen mit einer Normalfeldweite von  $4,19\text{ m} \times 5,22\text{ m}$ ; es wurde in  $10\frac{1}{2}$  Arbeitstagen aufgestellt.

Die Ausfachung — ohne besonderes Gerüst von innen aus vermauert — besteht in zwei handelsüblichen Bimsbetonplatten von je 8 cm Stärke mit 2 cm Zwischenraum. Die Decken sind aus 6 cm starken Bimsbetonplatten, auf den Untergurt der Eisenbalken aufgelagert, eine zweite Platte von 8 cm Stärke liegt über den Balken

und trägt Zementglattstrich und Inlaid-Linoleum. Dach-Terrasse in gleicher Konstruktion, Gefäll in Bimsbeton, darüber Asphaltbelag. Der Aussenputz ist mit Oelfarbe gestrichen.

Die Wirtschaftlichkeit dieser Konstruktion ergibt sich aus folgender Rechnung: Bei einer balkentragenden Umfassungsmauer in Backstein kostet der  $\text{m}^2$  einsteinstarkes Mauerwerk 15 Fr., die Hintermauerung in Schlackenplatten 4 Fr., also total 19 Fr./ $\text{m}^2$ . Bei Eisenfachwerk kosten die Stützen pro  $\text{m}^2$  5 Fr., die Ausmauerung in doppelten Bimsplatten wie angegeben 10,80 Fr., also total 15,80 Fr./ $\text{m}^2$ , wobei zu betonen ist, dass sich bei weiterer Vereinfachung der Eisenkonstruktion und ihrer Uebertragung auf grössere Objekte noch grössere Ersparnisse ergeben würden.

Die Fensterfläche beträgt im Durchschnitt  $\frac{1}{4}$  der Raumgrundfläche (baupolizeilich gefordert  $\frac{1}{10}$ ); die Fenster sind auf Einheiten von rund 1 m genormt und als seitliche Schiebefenster mit je einem feststehenden Flügel und klappbaren oberen Lüftungsflügeln ausgebildet. An der Ost- und Südseite wurden die Fenster versuchsweise nur einfach verglast. Die Heizung des Hauses ist versuchsweise nur für eine Aussentemperatur von  $-10^\circ$  berechnet, sie genügt aber bei einer Kessel-Heizfläche von  $2,60\text{ m}^2$  selbst für die Kälteperiode des Winters 1927/28 mit Temperaturen bis  $-20^\circ$ . Erbaut wurde das Haus in sechs Monaten, die Basler Baupolizei hat es als „Trockenbau“ genehmigt.

Das Haus an der Wenkenhalde hat als einer der strengsten Versuche, neue Baumethoden durchzuführen, auch im Ausland berechtigtes Interesse gefunden; von reklamehafter Mode-Modernität wird auch der Gegner des neuen Bauens keine Spur daran finden können. P. M.