**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
**Band:** 69/70 (1917)
**Heft:** 16

**Artikel:** Der Basler Rheinhafen bei Kleinhüningen
**Autor:** [s.n.]
**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-33954

**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:** 12.07.2025

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

INHALT: Der Basler Rheinhafen bei Kleinhüningen. — Zwei Basler Land- und Ferienhäuser: I. Landhaus Bilsteinfluh ob Waldenburg; II. Ferienhaus H. Bernoulli ob Langenbruck. — Ueber das gute Einvernehmen zwischen dem Architekten und dem Bauherrn. — Von der Rhätischen Bahn. — Miscellanea: XV. Konferenz der schweizerischen beamteten Kulturingenieure in Bern. Das neue Dampfkraftwerk am Niagara. Seeschiffe mit Glühkopf-Motoren. Basler Rheinhafen-Anlage. Schweizerische Werkbund-Ausstellung Zürich 1918. Hochspannungs-Fernleitung aus Eisendraht. Längste geradlinige Eisenbahnstrecke. Bund Deutscher Architekten. — Nekrologie: Carl Seelig. — Literatur: Wirkungsweise der Motorzähler und Messwandler. — Vereinsnachrichten: Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein. Gesellschaft ehemaliger Studierender: Ausschuss-Sitzung; Stellenvermittlung.

Tafel 14 und 15: Landhaus Bilsteinfluh ob Waldenburg.

**Band 70.** Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet. **Nr. 16.**

# Der Basler Rheinhafen bei Kleinhüningen.

Uber die Entwicklung der Schiffahrt auf dem Oberrhein bis zum Jahre 1912 und die damaligen, linksufrigen Hafenanlagen am Elsässerrheinweg in Basel-St. Johann haben wir unsere Leser am 9. November 1912 (Band LX, Seite 251) eingehend unterrichtet. Da nunmehr Basel im Begriff steht, seine bisher sehr bescheidenen Schiffahrt-Einrichtungen durch Anlage eines rechtsrheinischen Hafenbeckens bei Kleinhüningen bedeutend zu erweitern, ist für uns der Anlass gegeben, mitzuteilen, was von der künftigen Entwicklung des Basler Rheinhafens beschlossene Sache ist, und was weiterhin vorläufig ins Auge gefasst wird. Wir verweisen dabei ausdrücklich auf die oben erwähnten grundlegenden Ausführungen, die wir als bekannt voraussetzen. Wir erinnern lediglich daran, dass lt. Längenprofil der Rheinstrecke Strassburg-Rheinfelden (Band LX, S. 256), das Stromgefälle ab Strassburg zunimmt von 0,65 ‰ bis 1,08 ‰ unterhalb Basel, dass hier die Schiffahrt auf dem *freien Strom* wegen der grossen Wassergeschwindigkeit (bis zu 3,5 *m/sek*) aufhört und dass von Basel aufwärts der durch die Kraftwerk-Schleusen (Augst-Wylen usw.) abgestufte, *kanalisierte Rhein* inskünftig die Wasserstrasse bilden wird.

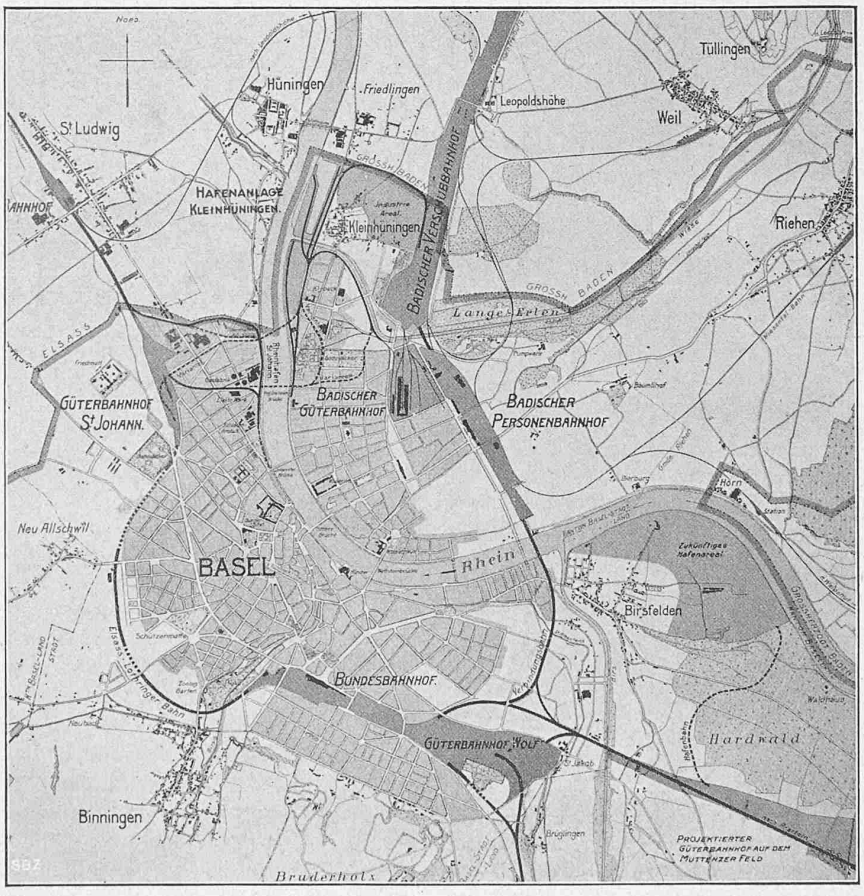


Abb. 1. Uebersichtsplan der Basler Verkehrsanlagen. — Masstab 1 : 60 000.

Hinsichtlich der seitherigen *Verkehrs-Entwicklung* seien im Anschluss an unsere früher gebrachte Tabelle folgende Zahlen mitgeteilt:

| Jahr | Schiffahrt-Tage | Bergverkehr | Talverkehr | Gesamtverkehr | im Tag |
|---|---|---|---|---|---|
| 1911 | 110 | 27 654 *t* | 8 080 *t* | 35 734 *t* | 325 *t* |
| 1912 | 160 | 47 149 *t* | 24 051 *t* | 71 200 *t* | 445 *t* |
| 1913 | 210 | 62 376 *t* | 34 277 *t* | 96 653 *t* | 460 *t* |
| 1914 *) | 145 | 61 527 *t* | 28 492 *t* | 90 019 *t* | 621 *t* |

*) 1914 nur bis Kriegsausbruch am 1. August.

Extrapoliert man die Gesamt-Tonnenzahl für 1914 auf Grund der Schiffahrtstage von 1913 oder der Tagesmittelwerte von 460 und 621 *t*, so erhält man für das *ungestörte* Jahr 1914 einen wahrscheinlichen Gesamt-Verkehr von rund 130 000 *t*. Von der *Zufuhr* bilden die Kohlen ungefähr die Hälfte; davon blieben (1913) 56 % in Basel (der grösste Teil in seiner Gasfabrik), 44 % gingen weiter in die Schweiz. Von der Gesamtzufuhr waren 37 % für Basel, 63 % für die übrige Schweiz bestimmt; ohne den Kohleanteil des Basler Gaswerks wäre der „schweizerische" Anteil an der Gesamt-Zufuhr noch viel grösser. Der Herkunft nach stammten von der Zufuhr 59 % aus Deutschland, 18 % aus England, 8,2 % aus Algier, 6,6 % aus Amerika usw. Die zur *Abfuhr* gelangten Güter stammten nur zu einem sehr kleinen Teil aus Basel selbst. Die gegenwärtigen und künftigen Hafenanlagen Basels werden also in hohem Mass dem gesamtschweizerischen Güterverkehr zugute kommen.

Wir entnehmen diese Angaben dem „Ratschlag" 2081, mit dem der Regierungsrat am 12. April d. J. dem Grossen Rat von Basel die Erstellung eines Rheinhafens bei Kleinhüningen beantragt. Diese Druckschrift enthält auch ein Gutachten von Ing. *R. Gelpke über die wirtschaftliche und fahrtechnische Bedeutung* der geplanten Hafenanlage, sowie eines von Ingenieur *Oskar Bosshardt über die bautechnischen Grundlagen des Hafenprojektes*, das er im Auftrag der Regierung bearbeitet hat und das im folgenden hier näher erörtert werden soll.

Eine Uebersicht über die Basler Verkehrseinrichtungen gibt nebenstehende Abb. 1. Man erkennt darin die linksrheinischen, schweizerischen Güterbahnhöfe St. Johann im Westen und Wolf im Osten, noch weiter östlich den seitens der S. B. B. in Verbindung mit einer Hafenanlage bei Birsfelden geplanten grossen Güterbahnhof bei Muttenz. Rechtsrheinisch liegt im Norden der Stadt der Badische Güterbahnhof, anschliessend der Verschubbahnhof der Badischen Bahn [1]) und zwischen diesem und dem Rhein die geplante rechtsrheinische Basler Hafenanlage bei Kleinhüningen. Der Plan lässt auch ihre Geleise-Verbindung mit dem Bad. Verschubbahnhof einerseits, sowie drei Varianten zum Anschluss an den (linksrheinischen) S. B. B.-Güterbahnhof St. Johann anderseits erkennen. Noch deutlicher sind diese Verbindungsgeleise, wenigstens rechtsrheinisch, im Plan Abb. 2 (Seite 187) zu verfolgen; wir kommen auf diesen wichtigen Punkt noch zurück und bemerken vorläufig nur, dass, wie den Plänen zu entnehmen, bloss Variante I den direkten Anschluss an die S. B. B., ohne Inanspruchnahme badischer

[1]) Generelle Darstellung siehe Band LXIV, S. 219 (14. Nov. 1914).

bezw. elsässischer Rangiergeleise ermöglicht. Als lokales Hafen-Einflussgebiet bezeichnet Gelpke Basel mit Umgebung in einem Umkreis von 10 *km* Radius, mit einer Bevölkerung von rund 200 000 Seelen.

Die bestehenden linksufrigen Einrichtungen am Elsässer-Rheinweg, der sog. „Rheinhafen St. Johann", genügt mit seiner 550 *m* Nutzlänge einem Jahresverkehr bis zu 130 000 *t*. Was die Schiffahrt z. Z. dringend benötigt, sind weitere, hochwasserfreie Schiffliegeplätze, ein betriebsicherer Wenderaum und für einen Jahresverkehr von 250 000 bis 300 000 *t* ausreichende Umschlag- und Lagerungs-Einrichtungen. Gelpke

Als weitere Ausbau-Etappen kämen in Frage: Der Ausbau des Handelshafens und der Verladequais oberhalb der Wiesemündung, die Erstellung des Industriehafens, der Geleise-Anschluss an die S. B. B. im St. Johannbahnhof und endlich der Bau des Kraftwerks. Der „Vollausbau", noch ohne Kraftwerk und Geleiseverbindung nach St. Johann, aber einschliesslich obiger 3,5 Mill., dürfte sich auf 11,6 Mill. Fr. stellen, soweit derartige Kostenschätzungen heute möglich sind. Selbstverständlich sind die Sohlen- und Wasserspiegelverhältnisse so bemessen, dass der Handelshafen auch ohne Erstellung des Kraftwerks sofort benützbar

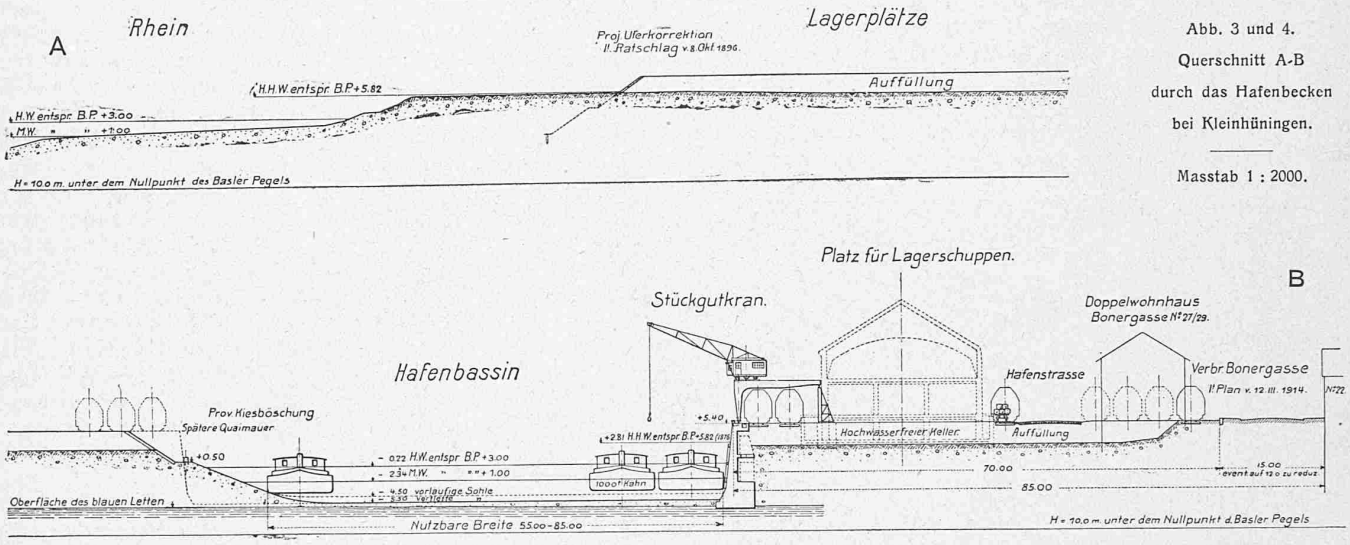


Abb. 3 und 4.
Querschnitt A-B
durch das Hafenbecken
bei Kleinhüningen.

Masstab 1 : 2000.

ist der Ansicht, dass diese Erweiterungen, an der Landesgrenze bei Kleinhüningen beginnend, nach Massgabe des wachsenden Bedürfnisses stromaufwärts zu erweitern seien, worauf erst der Bau einer grossen Anlage oberhalb der Stadt sich rechtfertigen würde. Notwendig sei der geschützte Rheinhafen unterhalb der Stadt auch im Hinblick auf die Unvermeidlichkeit eines besonderen städtischen Brücken-Schleppdienstes (Mittlere Rheinbrücke mit Hauptöffnung von nur 27,90 *m* Weite und 6,10 *m* Lichthöhe bei 3,5 *m* Basler Pegelstand!). Ausser der Erstellung des Handelshafens legt Gelpke grosses Gewicht auf die wasserindustrielle Nutzbarmachung des Hafengeländes, unter Bevorzugung von Betrieben, die die Schiffahrt-Entwicklung günstig beeinflussen; dazu empfiehlt er die Angliederung eines Industriebeckens an das Becken des Handelshafens.

*

Unmittelbar vor Kriegsausbruch war vom Reg.-Rat Ing. O. Bosshardt in Basel beauftragt worden, auf Grund mannigfacher Vorarbeiten endgültige Entwürfe für die Hafenanlage Kleinhüningen in Verbindung mit einer Stauanlage und einem Kraftwerk unterhalb Basel auszuarbeiten. Seine Studien ergaben:

1. Die Möglichkeit, in einer Stauanlage an der Landesgrenze bei Kleinhüningen mit einem Nutzgefälle von 4 *m* während 270 Tagen 22 000 *PS* hydr. zu gewinnen.

2. Im ruhigen Oberwasser dieser Stauanlage können auf baselstädtischem Gebiet rechtsrheinisch ein Handelshafen und ein Industriehafen von rund 2500 *m* Uferfront, ungerechnet das Nordufer des Industriehafens, aber einschliesslich des Verladequai am Rheinufer oberhalb der Wiesemündung (vergl. Abb. 2) gebaut werden.

Sehr wichtig ist die Möglichkeit eines *stufenweisen Ausbaues*. Demgemäss wird als *I. Ausbau* in Aussicht genommen: Der Ausbau des Handelshafens und die Erstellung eines Schutz- und Wende-Beckens, dessen Uferfronten von Anfang an dem Güterumschlag dienen können, ferner die Erstellung des Anschlussgeleises an den Bad. Güterbahnhof, alles lt. Abb. 2 bis 4, im Gesamt-Kostenvoranschlag von 3,5 Mill. Fr.[1])

[1]) Vergl. Seite 193 den bezügl. Bundesrats-Beschluss vom 16. Oktober.

ist. Bis zum Aufstau des Rheins müsste der Industriehafen, wegen der höhern Lage des betr. Geländes, durch eine Kammerschleuse von 90 × 10,5 *m* und 3,8 bis 5 *m* Hubhöhe bedient werden. Deren Speisung kann unschwer von der Wiese her erfolgen.

*Die Leistungsfähigkeit* der Kleinhüninger Hafenanlagen bemisst sich nach den nutzbaren Quailängen, nämlich:

| | | |
|---|---|---|
| Erstes Hafenbecken, erster Ausbau | 440 *m* | |
| do. spätere Erweiterung | 790 *m* | 1230 *m* |
| Zweites Hafenbecken, *beide* Ufer . . . . . | | 1100 *m* |
| Offenes Rheinufer zwischen Wiese und Fähre | | 1300 *m* |
| Zusammen | | 3630 *m* |

Dabei bleibt vorläufig das 600 *m* lange Uferstück unterhalb der Wiesemündung noch ausser Betracht.

Die spez. Leistungsfähigkeit des noch nicht voll ausgebauten Handels- und Industriehafens Karlsruhe erreichte (1913) auf den *m* Quailänge bezogen, 265 *t* Jahresverkehr. Die „Gutehoffnungshütte" will in Basel in 250 Schiffahrtstagen auf 364 *m* Uferlänge 375 000 *t* Kohlen bewältigen, also etwa 1000 *t* auf den *m* Quailänge. Mit 280 *t* spez. Belastung gerechnet ergibt sich für den ausgebauten Hafen Kleinhüningen eine Leistungsfähigkeit von rund 1 Mill. Tonnen Jahresumschlag. Dazu kommen noch die Leistungen des auf 1260 *m* Länge zu erweiternden linksufrigen Rheinhafens St. Johann mit rund 300 000 *t* Jahresumschlag. Diese Anlagen hatten (1907/11) einen Baukostenaufwand von etwa 3150 Fr./*m* erfordert, was den Neuaufwendungen für Kleinhüningen von 11 600 000 Fr. : 3630 *m* = 3200 Fr./*m* ungefähr entspricht.

*

Es ist bereits gesagt worden, dass der Grosse Rat beschlossen hat, den ersten Ausbau des Kleinhüninger Hafens in Angriff zu nehmen. Der *Basler Ingenieur- und Architekten-Verein* hatte in einer Eingabe an den Grossen Rat zu diesem Projekte Stellung genommen. Er befürwortete dessen Annahme und empfahl die baldige Ausführung. Gleichzeitig wurde aber in dieser Eingabe auf die Notwendigkeit hingewiesen, dass für den vollständigen Ausbau des Hafens, für die Richtung der Hafengeleise und

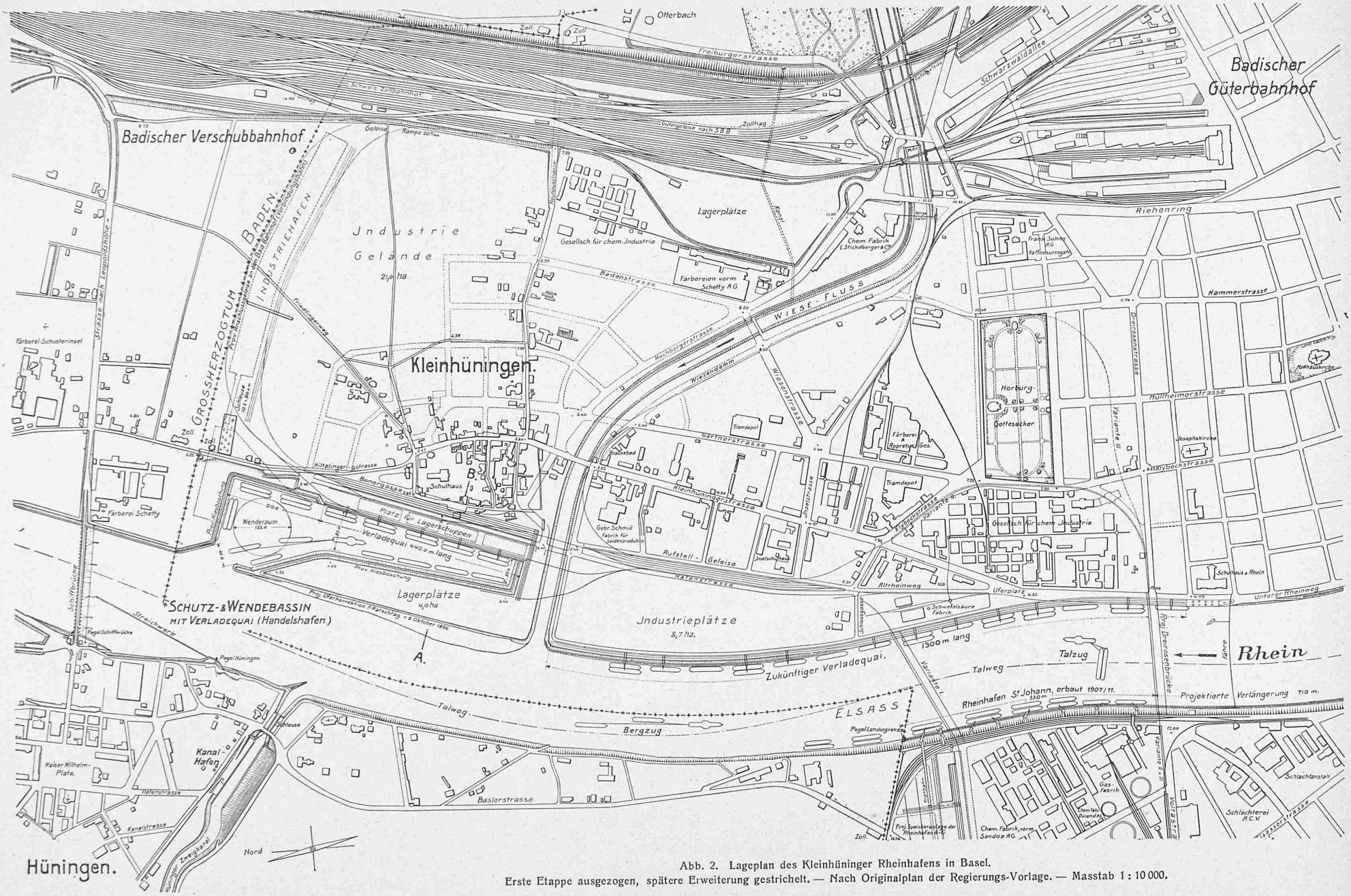


Abb. 2. Lageplan des Kleinhüninger Rheinhafens in Basel.
Erste Etappe ausgezogen, spätere Erweiterung gestrichelt. — Nach Originalplan der Regierungs-Vorlage. — Masstab 1 : 10 000.

Strassen, sowie für den Bau des städtischen Kraftwerks im Anschluss an den Kleinhüninger Rheinhafen alle Vorarbeiten so gefördert werden sollten, dass dem Grossen Rate in möglichst kurzer Frist ein grosszügiger *Gesamt-Entwurf* über die Entwicklung der Stadt Basel in dieser Hinsicht vorgelegt werden könne.

Diesen Standpunkt vertrat der Verein schon in seiner Stellungnahme zum *Vertragsentwurf betr. Landverkauf an die „Gutehoffnungshütte" in Oberhausen* (Rheinland). Laut „Ratschlag" Nr. 2013 vom 28. Oktober 1915 lag diesem die Absicht der Regierung zu Grunde, die Schiffahrt selbst zu fördern, damit die Hafenanlagen schon innert kurzer Frist nach Erstellung möglichst intensiv ausgenützt würden. Deshalb soll nach dem Vertragsentwurf einer mächtigen deutschen Gesellschaft ermöglicht werden, sich in Basel niederzulassen, indem ihr ein grosser Teil des Hafenareals oberhalb der Wiesemündung verkauft wird, mit der Bedingung, dass sie bis kurze Zeit nach dem Friedensschluss ein Kohlenlager und eine Brikettfabrik auf diesem Gelände einrichte und betreibe. Der Basler Ingenieur- und Architekten-Verein vertrat nun die Ansicht, dass durch einen derartigen Landverkauf die ganze Hafengestaltung präjudiziert werde, bevor es möglich war, anhand eines vollständigen Hafenprojektes verschiedene wichtige Fragen, wie den Vollausbau des Hafens, die Verwertung des ganzen Hafengeländes und den Anschluss des Kleinhüningerhafens an die S. B. B. in richtiger Weise abzuklären. In der Eingabe an die Behörden wurden die wirtschaftlichen und technischen Gründe gegen einen derzeitigen oder spätern Landverkauf im Hafenareal näher ausgeführt und im besondern unter Beifügung eines generellen Entwurfs (Abbildung 5) die wichtigsten der noch schwebenden Fragen eingehender behandelt.

Wir geben dazu das Wort dem Referenten des Basler Ingenieur- und Architekten-Vereins, der sich auf unsern Wunsch hin wie folgt über die wichtigern technischen Punkte äussert:

Von dem im Ratschlag-Projekt als spätere Erweiterung noch vorgesehenen „Industriehafen" längs der Landesgrenze ist nur das südliche Ufer benutzbar, da das Verbindungsgeleise vom Hafenbahnhof nach dem Badischen Bahnhof keine wesentlich andere Lage des Hafenbeckens gestattet. Dies ist wohl mit ein Grund, warum das anliegende Gelände nur für Industrien und nicht auch für Lagerplätze (Handelszwecke) bestimmt wurde, denn für diese wäre die einseitige Wasserfront mit dem tiefen Gelände ungeeignet (vergl. Abb. 2).

Um mehr nutzbare Uferstrecken zu erzielen, müsste das Hafenbecken nach Süden umgebogen werden. Bei dieser Anordnung ist aber der Bad. Bahnhof nur noch vermittels eines Ausziehgeleises längs der Landesgrenze erreichbar, oder man müsste das Verbindungsgeleise vom Hafenbahnhof über den Industriehafen hinweg nach der Landesgrenze führen.

*Eine intensivere Ausnützung des Hafenareals für Handelszwecke*, als sie im Ratschlag vorgesehen ist, sollte aber unter allen Umständen vorgesehen und ermöglicht werden, und daher sollten auch die künftigen Hafenbecken dieser Anforderung in Richtung und Lage entsprechen. Der Vorschlag des Basler Ingenieur- und Architekten-Vereins (Abbildung 5) für den vollen Ausbau des Hafens will in dieser Hinsicht die äussersten Möglichkeiten veranschaulichen. Anderseits ist es notwendig, dass eine grössere Hafenanlage möglichst direkt an die S. B. B. angeschlossen wird, da die Einführung des ganzen Hafenverkehrs in den Rangierbahnhof der Badischen Staatsbahn mit vielen Uebelständen verbunden wäre.

Der Haupt-Uebelstand des Anschlusses an den Bad. Bahnhof ist der, dass das Hafengeleise nicht direkt durch den Bad. Bahnhof nach der Verbindungsbahn (Rheinbrücke bei Birsfelden) hindurchgeführt ist, sondern dass über verschiedene Geleisegruppen im Bad. Bahnhof manövriert werden muss. Wenn diesem Uebelstand nicht abgeholfen werden kann, so ist ein Anschluss an die S. B. B. über den (linksrheinischen) St. Johann-Bahnhof geboten, natürlich auf dem kürzesten Weg nach S. B. B.-Hauptbahnhof, bezw. Güterbahnhof Wolf (Abb. 1).

Dies wird erreicht mit der im Ratschlag eingezeichneten *Variante I*, via *„Hafenbrücke"*-Lysbüchelstrasse, die mit einer Ueberführung über den St. Johann-Bahnhof direkt an die Hauptgeleise der S. B. B. anschliesst (vergl. Abbildungen 1 und 2). Ihre Länge beträgt von der Wiesenbrücke des Hafenbahnhofs bis zur Birsbrücke bei St. Jakob rund 9150 *m*. Die Linie durch den Bad. Bahnhof, bei *direkter* Durchfahrt durch den Rangierbahnhof und direktem Anschluss nach G.-Bbf. Wolf hätte eine Länge von rund 6890 *m*, wäre also $2^1/_4$ *km* kürzer als Variante I. Da aber diese direkte Durchfahrt durch den Bad. Bahnhof leider nicht möglich ist, muss für die Umstellung des Zuges im Bad. Rangierbahnhof noch eine Fahrlänge von min. $1^1/_2$ *km* hinzugerechnet werden, sodass der Unterschied in Wirklichkeit nur etwa $^3/_4$ *km* betragen würde, was bei einer Betriebslänge von 8 bis 9 *km* nicht in Betracht kommt.

Weit ungünstiger verhält es sich mit *Variante III* via Wiesendamm und *Dreirosenbrücke*, der namentlich auch der Uebelstand anhaftet, dass an den St. Johann-Bahnhof der S. B B. nur mittels Spitzkehre, d. h. vermittels des nördlichen, zudem jenseits der Landesgrenze im Elsass gelegenen Ausziehgeleises angeschlossen werden kann. Dieses Tracé ist gegenüber Variante I um rund 2,8 *km* länger, sodass die Mehrlänge gegenüber der Linie mit der erforderlichen Umstellung im Bad. Rangierbahnhof rund $3^1/_2$ *km* betragen würde, welche Mehrlänge von rund 40 % schon ganz bedeutend ins Gewicht fällt.

Die Variante II, durch Klybeckstrasse und Dreirosenbrücke, kommt, ganz abgesehen von ihrer Strassen-Inanspruchnahme, wegen inzwischen vollzogener Ueberbauung nicht mehr in Betracht.

Die Hafen-Verbindungsbahn der S. B. B. muss aber noch eine weitere Bedingung erfüllen, nämlich die, dass sie möglichst wenige Strassen à niveau kreuzt. In dieser Beziehung ist Variante I der Variante III weit überlegen. Denn bei I können solche Kreuzungen dadurch, dass die Linie schon vom Elsässer-Rheinweg an gehoben wird, auf diesen selbst beschränkt werden, sodass also keine einzige Verkehrsstrasse (das untere Ende des Rheinwegs ist nicht als solche zu betrachten!) durch den Bahnbetrieb vom Hafenbahnhof nach dem St. Johann-Bahnhof belästigt werden muss. Mit Variante III jedoch wird die Kleinhüninger Tramlinie zweimal, ferner die Tramlinie in der Elsässerstrasse und in der Hüningerstrasse, sowie die Geleise des Klybeck-Industriequartiers à niveau gekreuzt.

Bei beiden Varianten muss der Elsässer Rheinweg, also auch die Geleiseanlage des St. Johann-Hafens, à niveau gekreuzt werden. Dagegen liegt diese Kreuzung bei Variante I (Hafenbrücke) am untersten Ende, während sie bei Variante III (Dreirosenbrücke) in die Mitte der vollausgebauten Anlage fallen müsste, was auch für das Wenden der Schiffzüge unbequem wäre.

Schliesslich ist noch zu erwähnen, dass die „Hafenbrücke" der Variante I für den Strassenverkehr St. Johann und Grossbasel-West besser gelegen ist, als die „Dreirosen-Brücke" der Variante III, da der Weg nach der Hafenstrasse um rund 640 *m* und nach Kleinhüningen um rund 900 *m* abgekürzt wird.

Aus Vorstehendem ist ersichtlich, dass ein direkter Anschluss des Kleinhüninger Rheinhafens an die S. B. B. nach Variante I der Linie über den Bad. Bahnhof nicht nur ebenbürtig, sondern überlegen ist, so lange nicht im Bad. Bahnhof für ein durchgehendes, den S. B. B. gehörendes Hafen- und Verbindungsbahn-Geleise gesorgt werden kann. Anderseits ist kaum anzunehmen, dass ein Tracé über die Dreirosenbrücke nach Variante III als Hafenbahn der S. B. B. ernstlich in Betracht kommen könnte.

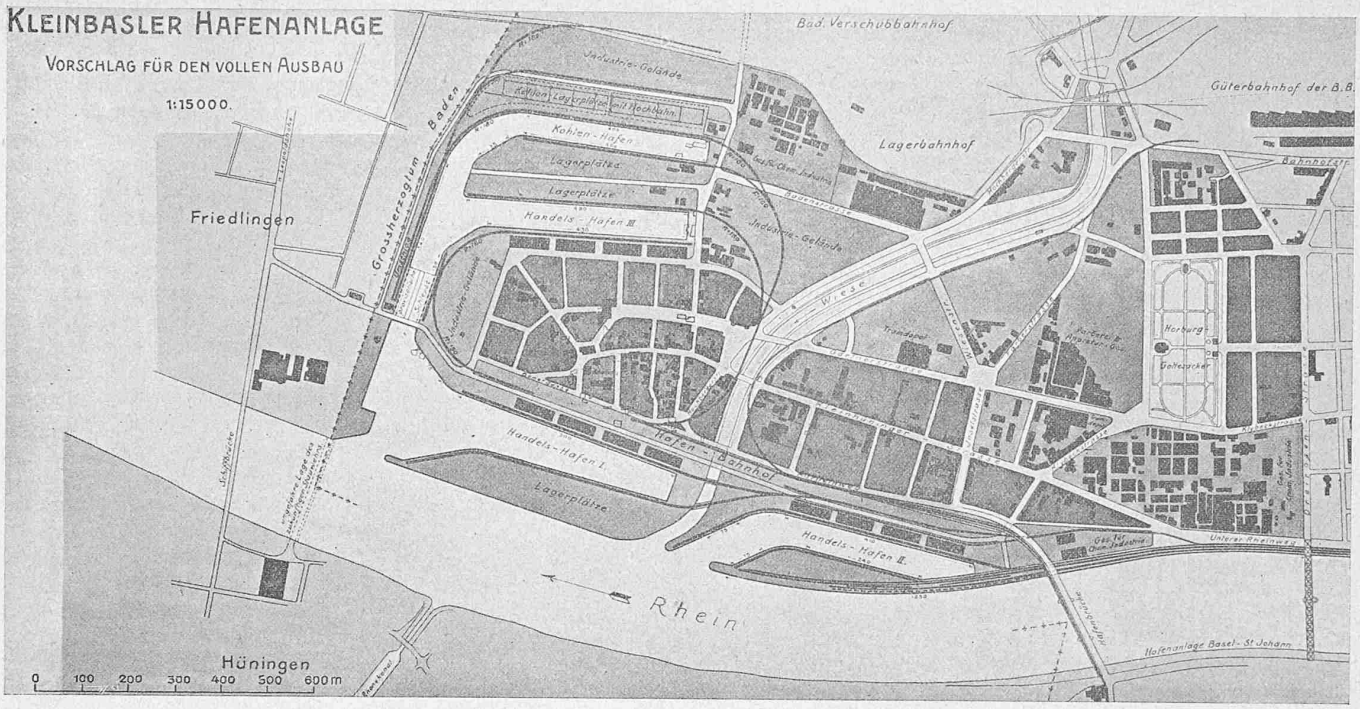


Abb. 5. Genereller Entwurf des Basler Ingenieur- und Architekten-Vereins zum Vollausbau des Rheinhafens in Kleinhüningen. — 1 : 15 000.

## Zwei Basler Land- und Ferienhäuser.

Von Arch. *Hans Bernoulli*, B. S. A., Basel.

### I. Landhaus Bilsteinfluh ob Waldenburg.

(Hiezu Tafel 14 und 15, sowie Abb. 1 bis 8 auf Seite 191.)

Das Landhaus Bilsteinfluh ist im Jahre 1915 für Herrn Dr. A. W.-Z. durch die *Basler Baugesellschaft* (Architekt Hans Bernoulli) erbaut worden. Es liegt im Basler Jura auf einer gegen Norden steil abfallenden Felsterrasse (vergleiche den Lageplan Abbildung 1 auf Seite 191).

Die hohe Lage — beinahe 1000 *m* über Meer — und der Wunsch, das Haus zeitweise auch im Winter bewohnen zu können, gaben Veranlassung, die Hauptfront nicht nach der Aussichtsseite, sondern gegen Süd-Osten zu legen. An die Seite des Felsabsturzes kam die Schmalseite zu liegen, die im Erdgeschoss das dreifenstrige Speisezimmer enthält.

Die Eingangsseite wurde durch einen ansehnlichen, vertieften Hof gegen das andringende Tagwasser geschützt; vor der gegenüberliegenden Front wurde eine windgeschützte Terrasse von gleicher Grösse angelegt; je ein Kabinettchen, wovon das eine schon bestand, liegen in der Tiefe des Hofes und der Terrasse.

Um im Winter das Haus wirklich warm zu bekommen, sind die lichten Höhen sehr gering angenommen: 2,50 *m* im Erdgeschoss, 2,40 *m* im Obergeschoss. Ferner wurde der Zimmertrakt an der Nordseite durch eine stärkere Mauer gegen den allein heizbaren Raum abgeschlossen. Das Wohnzimmer wird durch einen vom Vestibule her zu heizenden grossen Ofen erwärmt, das Herrenzimmer enthält eine „Kunst", die mit dem Kochherd in Verbindung steht.

Das im übrigen sehr einfach ausgestattete Haus hat im Esszimmer einen originellen Schmuck aufzuweisen; der Raum ist von *Paul Burckhardt* ausgemalt worden mit Arabesken, nach Farben und Motiven indische Reminiszenzen.

### II. Ferienhaus H. Bernoulli ob Langenbruck.

(Hierzu Abb. 9 bis 15 auf Seite 190.)

Oberhalb Langenbruck im Basler Jura hat sich der Architekt ein kleines Ferienhaus erbaut. Der Hauptraum ist nach der Aussicht, dem Sattel zwischen Bölchen und Gwidemfluh, orientiert; eine Baumterrasse auf der Ostseite, an der Südseite eine kleine Blumenterrasse vervollständigen den kleinen Landsitz.

Das Häuschen ist als Riegelbau vollständig verschindelt, der Hauptraum getäfert. Die Bauzeit betrug vier Monate.

## Ueber das gute Einvernehmen zwischen dem Architekten und dem Bauherrn.

Aus: *Hermann Muthesius*, „Wie baue ich mein Haus." [1])

Das vollkommene Haus kann nur das Ergebnis vollkommener Arbeit sein. Es muss aus freudiger Gestaltungslust hervorgehen und aus der innern Ueberzeugung des Schöpfers heraus gebildet sein. Mannigfache Hemmungen stehen im Wege. Der Architekt baut nicht für sich selbst, sondern es ist seine Aufgabe, den Wünschen des Bauherrn gerecht zu werden, dessen Bedürfnisse zu decken und selbst dessen Geschmack Rechnung zu tragen. Steht er also sozusagen im Dienste eines zweiten, wie soll dann eine eigene Ueberzeugung zum Ausdruck gelangen? In der Tat ist das Verhältnis, in dem der Architekt einerseits zu seinem Werke, auf der andern Seite zum Bauherrn steht, nicht ganz einfacher Art. Jedenfalls muss viel guter Wille vorhanden sein. Viel ist dem Bauherrn, viel dem Architekten ans Herz zu legen, um das gute Einvernehmen zu wahren.

Die Grundfrage, ob es dem schöpferischen Architekten möglich sei, die Wünsche des Bauherrn zu erfüllen und doch dabei seiner künstlerischen Ueberzeugung treu zu bleiben, kann natürlich nur von Fall zu Fall beantwortet werden. Es gibt auch sonderbare, schrullenhafte, ja unmögliche Bauherrenwünsche. Wenn der Architekt diese ausführen würde, so wäre dies unter Umständen verhängnisvoll für den Bauherrn selbst. Der Architekt hat hier sicherlich die Aufgabe, den Bauherrn zu belehren, er muss ihm die Folgen, die die Erfüllung solcher Wünsche mit sich bringen würde, klar vor Augen führen. Denn es ist vor allem festzuhalten, dass der Architekt ja nicht ein blindes Werkzeug des Willens des Bauherrn ist, sondern dessen sachkundiger Berater. Er ist deshalb zugezogen worden, weil er mehr vom Bauen versteht als der Bauherr. Es steht ihm eine reiche Fülle von Erfahrungen in allen Einzelheiten der Wohnungsanlage zur Verfügung, aus der jeder zufällig einmal ans Bauen kommende Bauherr nur Nutzen ziehen kann.

Ausführbare Sonderwünsche zu berücksichtigen, wird sich aber kein vernünftiger Architekt sträuben. Ja, je gewandter und befähigter er ist, um so mehr wird er nach Sonderwünschen fragen,

[1]) *Anmerkung der Redaktion.* Wenn wir aus diesem, in unserm Blatt am 30. Juni d. J. besprochenen Buche hier ein Kapitel zum Abdruck bringen, geschieht es auf Anregung unseres Herrn Rezensenten und mit frdl. Erlaubnis des Verfassers wie des Bruckmann'schen Verlags in München. Wir glauben das treffliche Werk nicht besser und nachdrücklicher empfehlen zu können, als durch Mitteilung einer Textprobe, aus der des Autors Gesinnung und vorbildliche Berufsauffassung klar hervorgehen. Möchten recht viele unserer Leser sich das handliche, preiswerte Büchlein und dessen Inhalt zu eigen machen; es wird *Jedem* von Nutzen sein zu eigener Belehrung, ganz besonders aber auch zur *Aufklärung unerfahrener Bauherren.*