

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 63/64 (1914)
Heft: 4

Artikel: Wohnhaus an der Dufourstrasse in Basel: erbaut durch Fritz Stehlin, Arch. in Basel
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-31499>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 17.05.2025

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

Wohnhaus an der Dufourstrasse in Basel.

Erbaut durch *Fritz Stehlin*, Arch. in Basel.
(Mit Tafeln 7 und 8.)

Das Wohnhaus, von dem wir heute verschiedene Pläne und Ansichten zeigen, ist in den Jahren 1909/1910 für Herrn Dr. R. G.-S. durch Architekt F. Stehlin in Basel erbaut worden. Die Aufgabe war die, auf ein ziemlich unregelmässiges Grundstück an der Dufourstrasse ein Wohnhaus mit Stallung in der Weise zu gruppieren, dass ersteres durch das Stallgebäude möglichst wenig gestört wird. Ferner mussten verschiedene vorhandene, sehr schöne Bäume geschont werden. Das Haus wird nur im Winter bewohnt; es ist somit als ausgesprochenes Stadthaus entworfen.

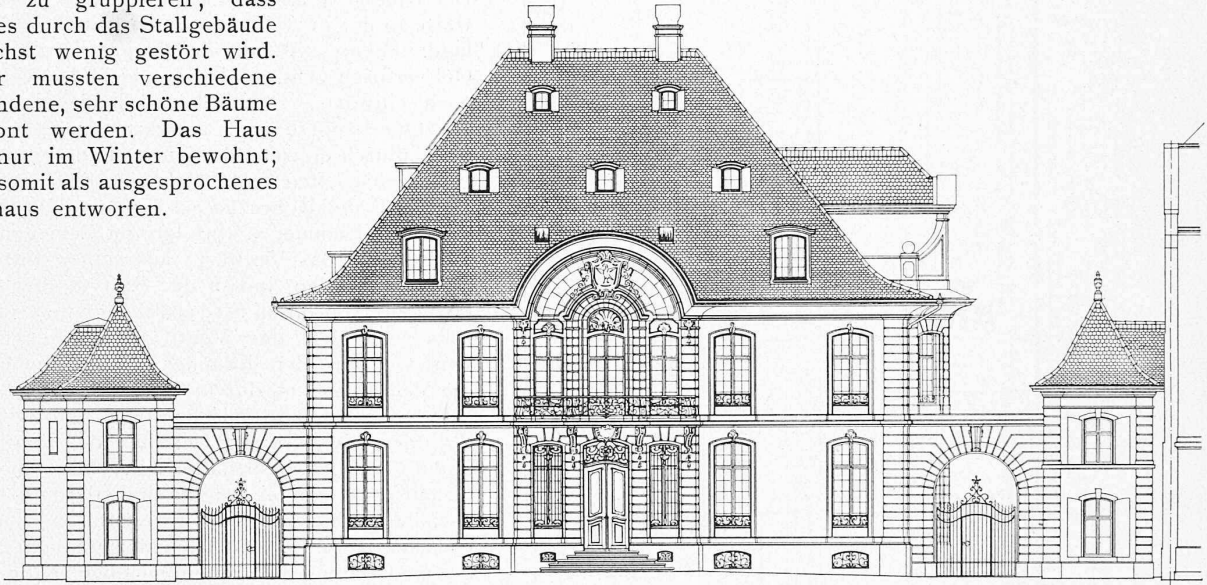


Abb. 1. Hauptfassade des Wohnhauses Dr. R. G.-S. an der Dufourstrasse in Basel. — Masstab 1:250.

Die Ausstattung ist eine sorgfältige. Neben der Raumanordnung sorgen Warmwasserheizung, Kalt- und Warmwasserversorgung, Staubsauganlage usw. für modernen Komfort. Der Schmuck ist einfach, aber in bestem Material: Marmorböden und Stuckbelag der Wände in Eingang, Vestibule, Treppenhaus und Gartensaal; nussbaumene Schreinerarbeit und von Hand angetragene Stuckdecken geben den Räumen des Erdgeschosses ihren Typus. Am Aeussern und im Innern gelangten auf Wunsch des Bauherrn Formen zur Verwendung, die an die Architektur des XVIII. Jahrhunderts anknüpfen. Die Kosten des Wohnhauses stellten sich auf Fr. 41,50 für den m^3 umbauten Raumes.

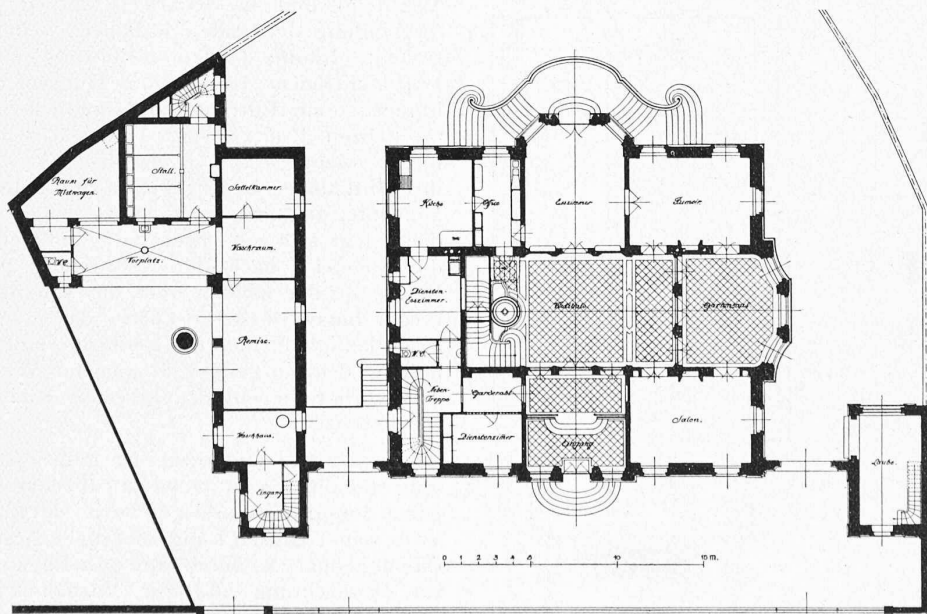


Abb. 2. Grundriss vom Erdgeschoss des Wohnhauses und des Stallgebäudes. — Masstab 1:400.

Wettbewerb für eine reformierte Kirche in Zürich-Fluntern.

(Schluss von Seite 36.)

Auf den Seiten 48 bis 50 finden unsere Leser die Pläne und Bilder zu den beiden mit III. Preisen auf gleicher Stufe (im II. Rang) prämierten Entwürfen Nr. 35 „Ein feste Burg“ von Müller & Freytag, Arch. in Thalwil, und Nr. 36 „Im Bluescht“ I von Knell & Hässig, Arch. in Zürich.

Umbau der linksufrigen Zürichseebahn.

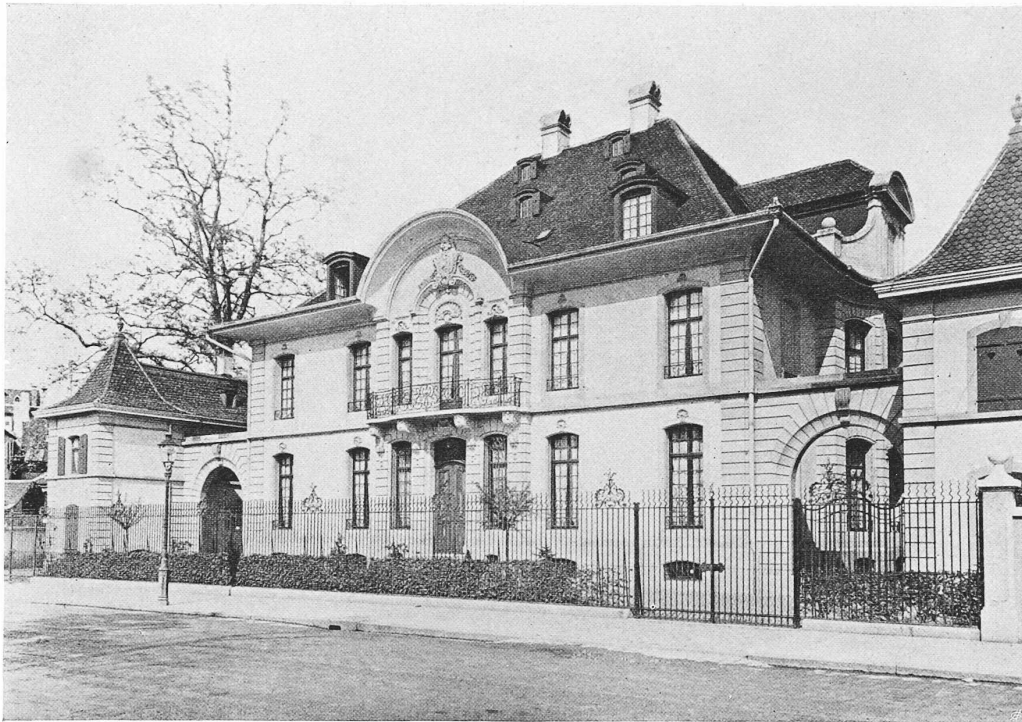
Bericht der Eisenbahnkommission des Zürcher Ingenieur- und Architekten-Vereins.

In seiner Sitzung vom 26. April 1911 hatte der Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein eine Resolution¹⁾ gefasst, in welcher er die Tiefbahn mit Bahnhof Enge an alter Stelle allen andern Projekten vorstellte und nähere Untersuchungen darüber begehrte. — Von den beiden Verlegungsprojekten zog er dasjenige mit Bahnhof an der Grütlistrasse dem Bederstrassenprojekte unbedingt vor, erklärte aber den Anschluss der Sihltalbahn in Enge für überflüssig und befürwortete die Belassung des Selnaubahnhofes und den Anschluss des Gütergeleises über Wiedikon nach dem Güter- und Hauptbahnhof.

Der mit reichem Planmaterial versehene Bericht ist veröffentlicht²⁾ und auch den Behörden zugestellt worden. Die Bundesbahnen, denen ein gleiches Begehren auch von der Kommission ihres Verwaltungsrates gestellt wurde, liessen die verlangten Sondierungen ausführen. Das Ergebnis war die Bestätigung dafür, dass die Befürchtungen übertriebene waren, dass insbesondere das Seewasser nicht bis in die Baugrube durchsickern kann. Demzufolge erklärten die Bundesbahnen den Umbau auf alter Stelle ebenfalls für aus-

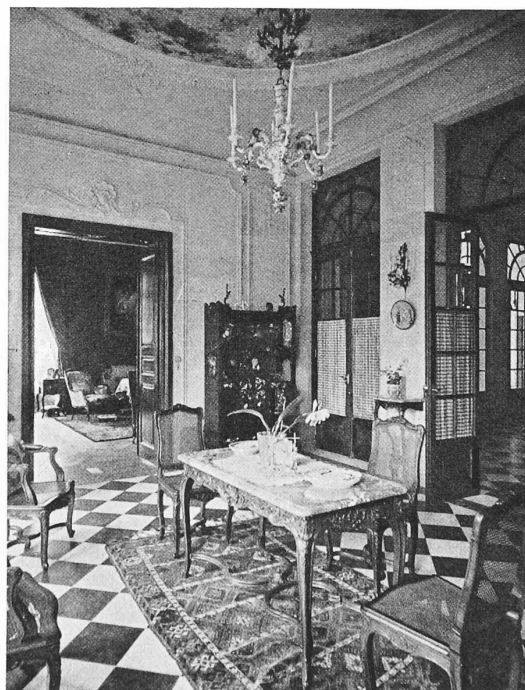
¹⁾ Bd. LVII, S. 240.

²⁾ Bd. LVII, S. 247, 265, 298.



Strassenfassade

Gartensaal



WOHNHAUS AN DER DUFOURSTRASSE IN BASEL

ARCHITEKT FRITZ STEHLIN, BASEL



EINGANGS-VESTIBULE UND TREPPENHAUS



WOHNHAUS AN DER DUFOURSTRASSE IN BASEL

ARCHITEKT FRITZ STEHLIN, BASEL

föhrbar und reichten im Fröhjahr 1912 dem Stadtrate zwei neue Projekte, eines mit Bahnhof Enge an alter Stelle und eines mit Bahnhof an der Grütlistrasse ohne Einführung der Sihltalbahn in Enge, so wie es auch unser Verein verlangte, zur Auswahl ein.

In seiner Vernehmlassung vom 15. Juli 1912 an die Bundesbahnen erklärte der Stadtrat das Projekt mit Bahnhof Enge an alter Stelle als unannehmbar. Der Stadtrat fand keine genügende Veranlassung, das Bederstrassenprojekt aufzugeben, bevor die Frage der Einführung der Sihltalbahn abgeklärt worden sei.

Um zu zeigen, dass die dem Projekte mit Bahnhof Enge an alter Stelle vorgeworfenen Mängel durch Senkung der Nivelette aufgehoben werden können, und dass das Projekt inbezug auf den städtischen Bebauungsplan bedeutende Vorzüge vor allen andern Projekten aufweist, reichte Architekt Pflighard den Behörden der Stadt und der Bundesbahnen einen Bericht mit Plänen ein, der im Dezember 1912 in der „Schweiz. Bauzeitung“¹⁾ erschienen ist. Gleichzeitig machte er den Vorschlag, die Station Wiedikon als Endstation für die beiden Nebenbahnen auszubilden.

Die Eisenbahnkommission unseres Vereines hat am 5. Oktober 1912 zustimmend von diesem Berichte Kenntnis genommen und einen Antrag an den Verein vorbereitet, in dem sie festhielt an den Beschlüssen vom 26. April 1911. Wenn die Beibehaltung des Bahnhofes am Alfred Escherplatz trotz allem nicht angenommen werde, so ziehe sie die Verlegung an die Grütlistrasse dem Bederstrassenprojekte vor. Der Sihltalbahn könne die entscheidende Bedeutung nicht beigemessen werden, ihre Einführung in Wiedikon werde auf die Dauer besser befriedigen.

Weil zu hoffen war, dass die zwischen Bern und Zürich schwebenden Verhandlungen zu einem guten Ziele führen werden, wurde die Behandlung im Vereine gemäss den im November und Dezember 1912 durch dessen Präsidenten abgegebenen Erklärungen damals unterlassen.

Endlich im Februar 1913 erfolgte die grundsätzliche Einigung zwischen Stadtrat und Generaldirektion, in welcher ein vom Stadtrat vorgeschlagenes, abgeändertes Projekt angenommen wurde, bei dem die Station Enge an der Grütlistrasse so weit östlich verschoben wurde, dass der Bahnhof direkt an die Seestrasse zu liegen kommt und auch der Anschluss der Sihltalbahn erfolgen kann.

Der Abschluss des Vertrages erfolgte am 22. Dezember 1913, die Expropriationsaufgabe geschah am 13. März 1914 und am 1. Mai hat der Verwaltungsrat der S. B. B. Vertrag und Kreditbegehren genehmigt. Der Grosse Stadtrat soll anfangs Juli die

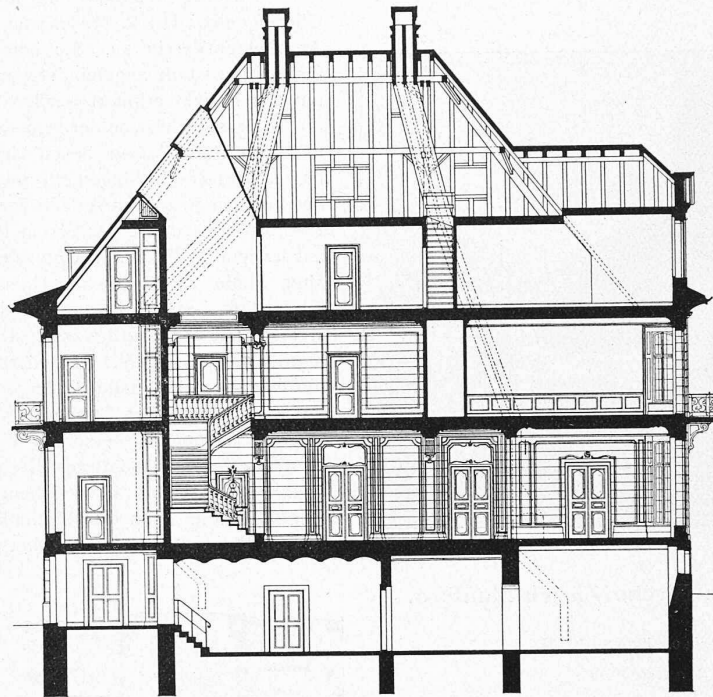


Abb. 6. Längsschnitt parallel zur Strasse. — Masstab 1 : 250.

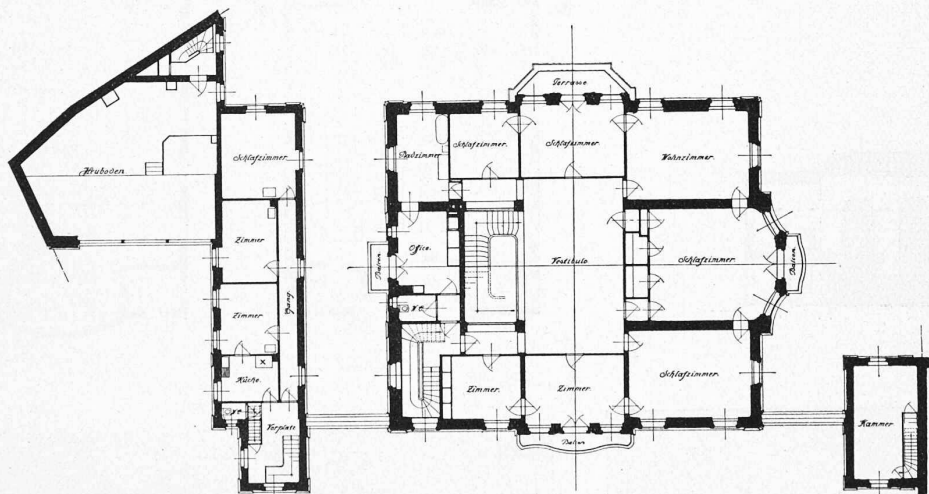
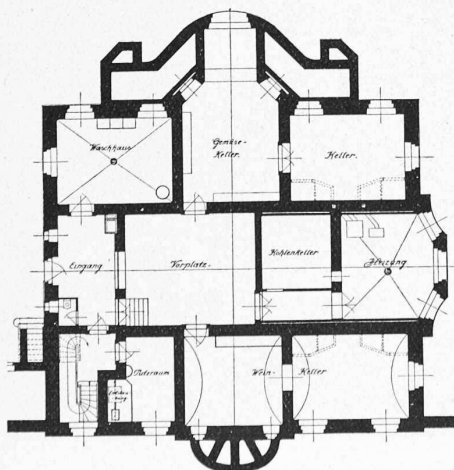


Abb. 3. Grundriss vom I. Stock.



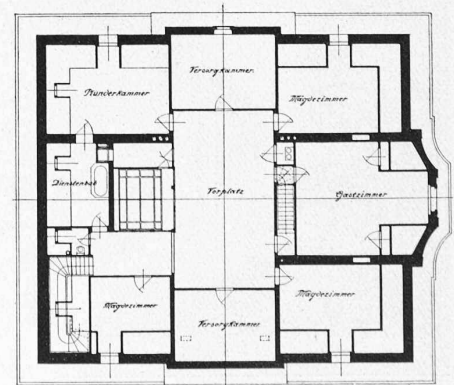
Wohnhaus Dr. R. G.-S. an der Dufourstrasse in Basel.

Architekt Fritz Stehlin in Basel.

Abb. 4 (links) Keller.

Abb. 5 (rechts) Dachstock.

Masstab 1 : 400.



(Bildstöcke nach Originalen des Architekten.)

¹⁾ Band LX, Seite 317.