



 **Europäischer
Tag des Denkmals**
11. September 2004

**Nächster Halt:
Denkmaltag**

DAS BASLER TRAM

Oldtimer unterwegs von 10–17h

Drämli, Drämli...

In der Stadt Basel, deren Bevölkerung nach dem Abbruch der Stadtmauern in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts rasant zunahm, besorgten noch lange Zeit Droschkenunternehmen und Pferdeomnibusse den Personenverkehr. Als ersten kommunalen Strassenbahnbetrieb der Schweiz führte Basel am 6. Mai 1895 eine Tramlinie ein, die vom Centralbahnhof durch die Innenstadt, über die alte Mittlere Rheinbrücke zum Badischen Bahnhof am Riehenring führte. Die elektrisch betriebenen Tramwagen bezogen den Strom über oberirdische Abspannungsdrähte aus einem eigenen, kohlebetriebenen Kraftwerk am Clara-graben. Die dem damaligen Publikum noch weitgehend unbekannteletrizität, jene verborgene Kraft, die den Wagen mit einer anfänglichen Geschwindigkeit von maximal 15 km/h vorwärtsschob, löste grosse Faszination aus. Die ersten 12, schon damals grün gestrichenen 20-PS-Motorwagen der Linie Nr. 1 mit vorderer und hinterer Wagenplattform boten 16 Sitz- und 8 Stehplätze. Die hohe Frequenz von 1,89 Millionen Fahrgästen im ersten Jahr bewirkte einen schnellen Ausbau des Streckennetzes. Bereits 1897 kamen vier weitere Linien und zusätzliches Rollmaterial hinzu.

Im Besitz der Basler Verkehrs-Betriebe sind einige Motorwagen und Anhänger aus den frühen Jahrzehnten erhalten, die mit grosser Leidenschaft vom Basler Tramclub stetig gepflegt und zum Einsatz gebracht werden.



Info

Den Basler Verkehrs-Betrieben und dem Basler Tramclub ist es zu verdanken, dass in der Stadt von 10 bis 17 Uhr fünf Oldtimer-Formationen unterwegs sind, welche die verschiedenen Veranstaltungsorte miteinander verbinden. Siehe speziellen Fahrplan.

TRAMDEPOT DREISPITZ

Münchensteinerstrasse 101

Unerwartete Eleganz

Nach einer ersten Wagenremise an der Hammerstrasse (1895, heute kantonales Eichamt), den Depots Klybeck (1897), Allschwilerstrasse (1900) und Wiesenplatz (1907) wurde 1916 das Strassenbahndepot auf dem Dreispitz, ein Werk des namhaften Architekten Hans Bernoulli, in Betrieb genommen. Analog zu den Vorgängerbauten bestand das Bauprogramm neben der eigentlichen Fahrzeughalle aus Büros, Werkstätten und einem Personal-Wohnhaus. Mit einem Fassungsvermögen von ursprünglich 110 Tramwagen zeigt das neue Depot weitaus grössere Dimensionen. Während bei den früheren Depotbauten die Weichenstrasse vor der Halle lag und eine Vielzahl von Einfahrtstoren erforderte, wurde sie hier ins Innere verlegt, was zu einer effizienteren Nutzung des vorhandenen Raumes, zu geringerem Wärmeverlust der im Winter geheizten Halle sowie in Rücksicht auf den benachbarten Wolfgottesacker zur Minderung des Rangierlärms führt.

Die Depothalle mit einer Gesamtlänge von 92 Metern ist hinter dem Kopfbau in zwei 20 Meter breite, sechsgleisige Schiffe unterteilt, die von einer damals neuartigen Bogenkonstruktion nach dem System Hetzer stützenfrei überspannt werden. Die flach gewölbte Deckenkonstruktion im Verein mit den filigranen Zugstangen und dem warmen Ton der Holzverschalung verleiht der rationalen Zweckarchitektur eine unerwartete Eleganz.



Öffnungszeiten / Veranstaltungen

10–17 Uhr durchgehend geöffnet. Besichtigung der historischen, im Depot ausgestellten Fahrzeuge durch den Basler Tramclub. Architekturführungen 10, 11, 14 und 15 Uhr.

Tor nach Deutschland

Nach den ersten Stationsgebäuden der Französischen Ostbahn im Bereich der heutigen Spitalstrasse (1844) und der Schweizerischen Centralbahn an der Langen Gasse (1854) wurde 1855 der erste Bahnhof der Grossherzoglich-Badischen Staatsbahn am Riehenring als dritter Kopfbahnhof in Betrieb genommen. Da der Badische Bahnhof gegen Ende des Jahrhunderts dem zunehmenden Verkehr nicht mehr genügte, beschloss man 1900 seine Verlegung an die Schwarzwaldallee.

Dieser nach Plänen des renommierten Architekten Karl Moser 1910–1913 errichtete Durchgangsbahnhof mit erhöhter Geleiseanlage tritt zur Stadt hin mit einem aus verschiedenartigen Kuben zusammengesetzten Aufnahmegebäude in Erscheinung. Der hoch aufragende Uhrturm, die zentrale Schalterhalle mit bauplastisch geschmückter Giebelfront sowie der halbrund ausschwingende Saal des Bahnhofbuffets bilden die drei Hauptakzente des langgestreckten Baukörpers, an den im Norden der pavillonartige Fürstentrakt mit Garten anschliesst. Die architektonische Gestaltung und die harmonische Gesamtwirkung weisen den Badischen Bahnhof als eine künstlerisch und städtebaulich herausragende Leistung aus. Im Rahmen der Führungen durch die teilweise noch original ausgestatteten Innenräume werden auch die ursprünglichen Nutzungen und funktionellen Abläufe des Bahnhofs erläutert.



Veranstaltungen

Führungen 10.30, 14 und 15 Uhr. Treffpunkt vor dem Haupteingang.

Portal zur Schweiz

Der 1904–1907 von den Basler Architekten Emil Faesch und Emanuel La Roche für die Schweizerischen Bundesbahnen und die Elsässerbahn erbaute Bahnhof ersetzte einen Vorgängerbau von 1860, der bereits als Doppelbahnhof konzipiert war. Die auf die Mittelachse des Centralbahnplatzes ausgerichtete Eingangs- und Schalterhalle tritt mit einer grossflächig verglasten, von massiven Eingangstürmen flankierten Giebelfront in Erscheinung und bildet den Hauptakzent des symmetrisch aufgebauten SBB-Aufnahmegebäudes, an das im Westen der Französische Bahnhof mit eigenem Empfangsgebäude und Uhrturm anschliesst. Die dahinter verlaufenden Geleise werden von feingliedrigen, transparenten Perronhallen überdacht, die mit der Steinarchitektur des Bahnhofgebäudes eine bauliche Einheit bilden.

Dank der kürzlich erfolgten Aussenrestaurierung hat das so wichtige Verkehrsdenkmal seine Bedeutung als städtebauliches Wahrzeichen, als Portal zur Schweiz zurückgewonnen. Original ausgestattete Räume, wie Schalterhalle, Bahnhofbuffet und Wartesäle mit ihren grossformatigen Wandbildern, aber auch dem Publikum normalerweise nicht zugängliche Bereiche sind im Rahmen der Führungen zu besichtigen.



Veranstaltungen / Info

Führungen 10.30, 14 und 15.30 Uhr. Treffpunkt vor dem rechten Haupteingang.

Auf den Tag des Europäischen Denkmals erscheint der reich bebilderte GSK-Kunstführer «Bahnhof Basel SBB».

Duft der weiten Welt

Rhein- und Hochseeschiffe zählen seit dem frühen 20. Jahrhundert zu den wichtigsten Transportmitteln für die Versorgung des Binnenlandes Schweiz mit Rohstoffen und Nahrungsmitteln. Der Hafenausbau in Basel setzte 1905 im St. Johann mit der Befestigung des Ufers und der Erstellung mehrerer Krananlagen ein. Der Ausbau wurde nach dem Ersten Weltkrieg in Kleinhüningen mit dem Bau des Hafenbeckens I 1919–1922 fortgesetzt. Es folgten die drei Silobauten zwischen Ostquai und Hafenstrasse, die zwei nördlichen nüchternen Sichtbetonbauten und das der Stadt zugewandte, 1923 von Hans Bernoulli für die Schweizerische Schlepsschiffahrtsgenossenschaft errichtete Getreidesilo. Dieser in Haupthaus und giebelseitigen Turm mit Aussichtsterrasse unterteilte, von Backsteinen ummantelter Betonbau – ein rationaler Zweckbau von hoher Gestaltungskraft – avancierte zum Wahrzeichen des Rheinhafens. Nach dem Bau des Klybeckquais als Umschlag- und Lagerplatz für flüssige Brennstoffe 1924–1925, wurde in einer vorerst letzten Ausbautetappe 1936–1939 das Hafenbecken II quer zum Rhein erstellt.

Die Ethnologin und Buchautorin Barbara Lüem, die aufgrund langjähriger Forschung und zahlreicher Gespräche mit ehemaligen Rheinschiffern und Seeleuten eine versierte Kennerin der Schweizer Rhein- und Hochseeschiffahrt ist, führt durch die vom Duft der weiten Welt umwehte Hafenanlage.



Veranstaltungen

Führungen durch den Rheinhafen 10.30, 13 und 15 Uhr.

Treffpunkt vor der Ausstellungshalle «Verkehrsdrehscheibe Schweiz», Westquaistrasse 2.