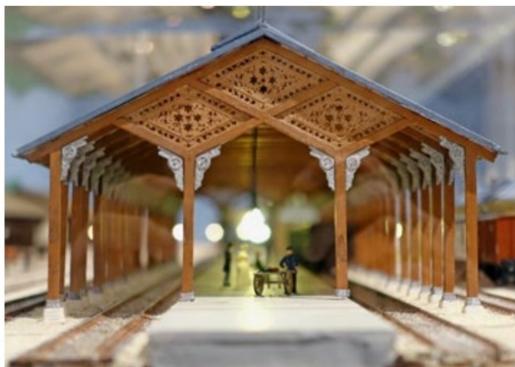




Blick in die heute museal erhaltene Bahnhofshalle in Bauma (ZH) ...



... im direkten Vergleich mit der Modellnachbildung im Massstab 1:87.

Foto: Volkhard Chudzinski

Im Jahr 1902 übernahm die neu gegründete Schweizerische Bundesbahn (SBB) die SCB. Die SBB baute als eines ihrer ersten Grossprojekte den neuen, heute immer noch bestehenden Bahnhof Basel SBB. Er wurde 1907 eröffnet. Das Aufnahmegebäude erinnert mit seinen zwei turmartigen Risaliten an den ursprünglichen Centralbahnhof. Auf der Elsässerseite wurde die Streckenführung geändert: Die Züge biegen seither vor der Birsig in Richtung Süden ab und führen dann – teilweise unterirdisch – via Bahnhof St. Johann ins Elsass. Die Gleise wurden zwei Meter tiefer gelegt, um die Überquerung des Bahnhofsgeländes über Brücken zu erleichtern. Trotzdem beschäftigt der Bahnhof auch heute noch Stadtplaner und Politik. Seine Lage und damit die Lage diverser Zufahrtslinien diktieren die Stadtentwicklung bis in die heutige Zeit. Aktuell wird über das sogenannte «Herzstück» diskutiert, welches den Bahnhof mit Haltestellen im Stadtzentrum, mit dem Badischen Bahnhof und dem EuroAirport verbinden soll.

Was blieb aus der Pionierzeit?

Vom ersten Bahnhof 1845 beim «Schällemätteli» ist nichts mehr zu sehen. Der erste Badische Bahnhof wurde 1923 abgerissen. Die ehemalige «Bahnhofstrasse» heisst heute «Riehenring». An den Bahnhof erinnert noch die sich gegenüber befindliche Häuserzeile mit dem «Warteck». Der Name röhrt daher, weil an dieser Ecke die Kutschen auf die Reisenden warteten. Diese Häuser werden jedoch bald für den Bau des Claratums verschwinden.

Aus der Zeit des Centralbahnhofs Basel sind nur noch wenige Relikte vorhanden. Die Form und der Name des Centralbahnhofplatzes erinnern an jene Zeit. Auch die «Güterstrasse» zeugt von den vielen mächtigen Güterhallen, die sich zwischen ihr und dem Centralbahnhof befunden haben. Der Birsigviadukt existiert – in verbreiterter Form – immer noch. Die Eisenbahn wurde von Trams, Bussen, Autos, Velos und Fussgängern abgelöst. Steht man unter dem Viadukt, erkennt man die ursprüngliche Breite und die ursprüngliche Farbe anhand des roten Sandsteins. An der Ecke Pfeffingerstrasse/Hochstrasse steht ein Brunnen, dahinter erkennt man das zugemauerte «Pfäßfiloch». Eine der grossen Güterhallen des Centralbahnhofs wurde bei dessen Abbruch 1902 zum Bahnhof St. Johann verschoben. Dort kann sie heute noch bewundert werden.

Prominentestes Relikt aus der Zeit des Centralbahnhofs ist die Bahnhofshalle in Bauma. Ab 1902 wurden beide Einstieghallen in Olten und Altstetten ZH verschalt als Werkstätten weiterverwendet. Erstere wurde im Jahr 2002 wiederentdeckt und erstrahlt seit 2015 beim Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland (DVZO) in altem Glanz. Ein Besuch lohnt sich auf jeden Fall! Die zweite Einstiegshalle diente beim Wiederaufbau als Ersatzteillager.

Wiederbelebung als Modell

In den Jahren 2012 bis 2015 erwachte der Centralbahnhof Basel langsam wieder zu neuem Leben – wenn auch in stark verkleinerter Form. Zuerst sollte nur das Aufnah-

megebäude realisiert werden. Es wurde aus Platzgründen im Massstab 1:100 gebaut.

Das aus fünf Teilen bestehende Aufnahmegebäude ist in vielerlei Hinsicht ein interessanter Bau: Im Mittelbau befindet sich das Vestibül mit den Billetschaltern und der Gepäckaufgabe. Die SCB und die FOB teilen sich das Vestibül. Von aussen betrachtet erkennt man, dass die beiden Uhren beim Mittelteil verschiedene Zeiten anzeigen: für die SCB die Berner Zeit und für die FOB die um ca. 20 Minuten nachgehende Pariser Zeit. Ab 1871 wurde auf der rechten Uhr selbstverständlich die im deutschen Reich massgebende Zeit angezeigt. Links und rechts des Mittelbaus befinden sich gespiegelt jeweils die Zwischenbauten mit Wartesälen, Restaurant (SCB) und Zollabfertigung (FOB). Es folgen die abschliessenden Seitenpavillons, in denen im Parterre die Gepäckausgabe und im ersten Stock die Verwaltungsbüros der SCB bzw. FOB untergebracht sind.

Nach der Fertigstellung des Aufnahmegebäudes wurde der Beschluss gefasst, weitere Gebäude zu bauen. Erst später, nachdem die Güterhallen und die Güterexpedition gebaut waren, entstand das Gesamtkonzept inkl. Einstieghallen, Post- und Eilgutdepots, Aborten und weiterer Güterschuppen. Weil das Aufnahmegebäude bereits im Massstab 1:100 gebaut worden war, hielt man sich für alle weiteren Gebäude an diesen Massstab. Die Gleisanlagen wurden hingegen im Massstab 1:87 (H0) gebaut. Das Gesamtbild wird dadurch nicht beeinträchtigt. Verzichtet wurde – aus Zeitgründen – auf die komplizierte Weichenanlage