

Das Strassenbahn-Depot auf dem «Dreispitz» in Basel

Nachdem geplant ist, im Depot Dreispitz das Tram-Museum Basel einzurichten, ist es vielleicht doch interessant, wie dieses schon über 100 Jahre alte Depot entstanden ist.

HANS BODMER

Nach einjähriger Bauzeit wurde im Oktober 1916 das dritte Strassenbahn-Depot für die städtischen Strassenbahnen in Basel dem Betrieb übergeben. Dieses Depot wurde auf dem Areal zwischen der Münchensteinerstrasse, Wolfsgottesacker und der Jurabahn erstellt und diente zur Unterbringung von etwa 110 Strassenbahnwagen sowie Büros und Werkstatt. In einem separaten Haus wurden 5 Wohnungen für Angestellte gebaut.

Die Wagenhalle besteht aus 12 Geleisen, die Fundamente sind alle in Beton, die Umfassungswände in Backstein und die Mittelpfeiler sind in armiertem Beton erstellt. Für die Hallenbinder wurde die Holzkonstruktion System Hetzer (OTTO HETZER 1846 – 1911) gewählt, wobei die Dachfläche im Innern mit Holz verkleidet ist. Die Putzgruben unter den Geleisen erstrecken sich fast auf die gesamte Ausdehnung der Halle.

Im Vorbau sind neben der Einfahrt verschiedene Büros, Waschräume, Bäder, Magazine sowie ein Theoriesaal untergebracht.

Für die Wahl des 10'600 m² grossen, an den Vorortslinien nach Arlesheim-Dornach und Reinach-Aesch gelegenen Areals, welche dem Bau einer besonderen Zufahrtslinie sich erübrigte, waren im Vergleich zu Projekten der Erweiterungen bestehender Depotanlagen bestand vor allem die Möglichkeit für kürzere Leerfahrten für die ein- und ausfahrenden Wagen zu erreichen, sowie der Wunsch die südlichen Stadtteile besser mit Früh- und Spätfahrten zu bedienen. Die Anordnung der Gleisanlage zur Halle und zu den Diensträumen beruhte auf Erfahrungen mit den bisher betriebenen Depotanlagen und wurde durch den Adjunkten

des Direktors der Basler Strassenbahn von Ing. E. Kiefer in dieser Art vorgeschlagen.

Die übliche Anordnung der Weichenstrasse vor der Depothalle hätte entweder eine zwölfgleisige Halle mit an der Rückseite liegenden Diensträumlichkeiten oder eine zehngleisige Wagenhalle mit seitlich angeordneten Diensträumen ergeben. In beiden Fällen hätten so rund nur 80 Fahrzeuge Platz gefunden. Würde jedoch die Weichenstrasse in die Halle einbezogen ergab sich eine bessere Ausnützung des vorhandenen Platzes und der erforderlichen Gleise zur Unterbringung von Wagen unter Dach mit einem Fassungsraum von 110 Wagen. So wären die Kosten pro gedecktem Wagenstand geringer. Im Weiteren konnte die Zahl der regelmässig benutzten Einfahrtstore von zwölf auf zwei verringert werden, was zu weit geringeren Unterhaltskosten sowie kleineren Wärmeverluste der im Winter geheizten Halle ergab. Auch der Unterhalt der im gedeckten Raum liegenden Weichen würde sich wesentlich verringern. Ausserdem kann das Rangieren von Wagen in der Halle geschehen, wodurch das Depotpersonal weniger den Witterungseinflüssen ausgesetzt ist und so sich positiv auf den Gesundheitszustand des Personals auswirkte. Schliesslich konnte auch der Rangierlärm beim unmittelbaren angrenzenden Eingang zum Wolfsgottesacker vermieden werden.

Für die beidseitig den beiden Ein- bzw. Ausfahrgeleisen im Vorbau zur Halle untergebrachten Diensträume ergab sich der Vorteil, dass die Aufsicht über den ganzen Verkehr im Depot besser überwacht werden konnte, als wenn die Diensträume seitlich oder rückwärtig angeordnet wären.

In der durch die schräg verlaufende Weichenstrasse gebildeten gleisfreien linken vorderen Hallenecke fanden die Werkbänke, Werkzeugmaschinen, Schmiedefeuer Platz während in der rechten Ecke auf einem Geleise Dienstwagen, fahrbare Leitern und Handwagen abgestellt werden konnten. Hinter der



Halle verbleibt noch ein freier Material-Lagerplatz direkt neben dem SBB-Geleise, was ebenfalls grosse Vorteile brachte. Die Kosten der gesamten Depotanlage wurden damals für CHF 814'600.- erstellt.

Ganz speziell zu erwähnen ist die Konstruktion des Hallendaches in Holzbauweise nach dem System Hetzer (www.otto-hetzer.ch) welches durch die Ingenieure Terner & Chopard, Zürich erstellt wurde. Den an die Projektierung dieser Konstruktion gestellten Anforderungen grösster Ökonomie und bestmöglicher ästhetischer Wirkung im Halleninnern unter Berücksichtigung der statischen Standsicherheit der Tragkonstruktion, sucht das Projekt nach grosser Anerkennung. Die Hauptbinder sind als Dreigelenkbogen mit eisernen Zugband ausgebildet, die parabolische Form, verbunden mit einer möglichst gleichmässigen Verteilung der Dachlasten ergab die in statischer Hinsicht die beste Lösung. Die Gelenke, sowie die Auflagerung

der eisernen Zugstangen am Binderrücken sind aus Gusseisen hergestellt. Zur einwandfreien Übertragung der Auflagerreaktionen wurde das Auflager über den äusseren Mauerwerkpfeilern beweglich, jenes über den Mittleren Säulen fest ausgebildet. Diese haben somit zugleich die schrägen, rund 4 t pro Binder tragenden Windschübe aufzunehmen und mussten aus diesem Grund aus armiertem Beton ausgeführt werden.

Für die statische Berechnung der Hetzerschen Konstruktionsteile waren die vom schweizerischen Eisenbahndepartement vorgeschriebenen maximalen Biegungsbeanspruchungen massgebend. Diese betragen 90 kg/cm^2 für lotrechte Lasten allein, bzw. 110 kg/cm^2 für lot-

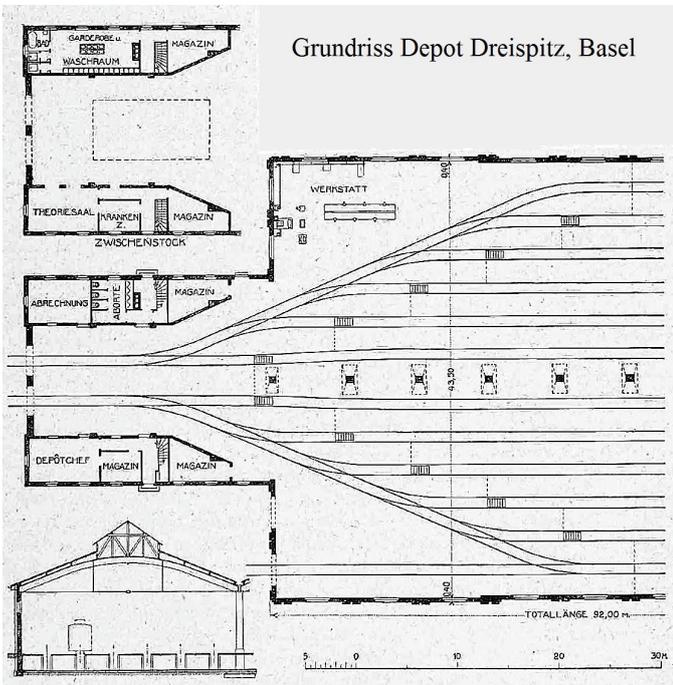
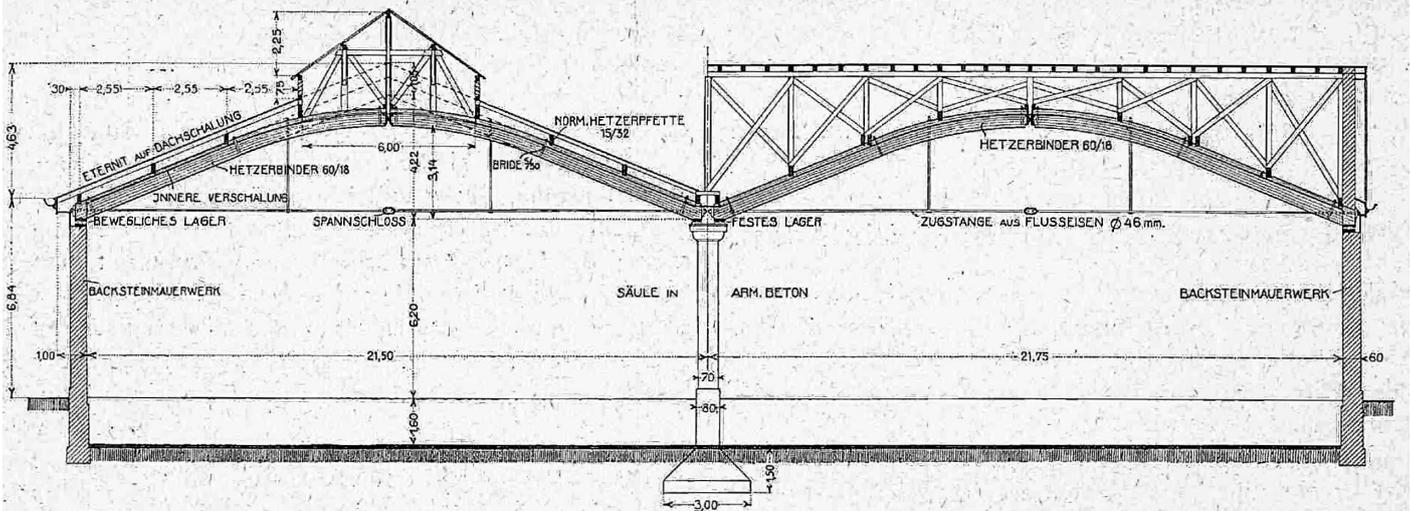
Bild Seite 15 oben:

Ansicht vom Depot Dreispitz in Basel im Jahr 1916.

Aufnahme: Archiv Tramclub-Basel (TCB)

Depot Dreispitz

Die Hetzerkonstruktion im Strassenbahn-Depot auf dem „Dreispitz“ in Basel.



Grundriss Depot Dreispitz, Basel

Bilder Seite 16:

Querschnitt durch die Hetzerkonstruktion und Grundriss und Lage vom Depot Dreispitz in Basel.

Quelle: Schweizerische Bauzeitung, Bd. LXXI Nr. 14 vom 6. April 1916; S. 154 - 157



rechte Lasten mit unter 10° einfallenden Wind. Entsprechend der Wichtigkeit des Objektes wurde die Fabrikation der Hetzerschen Holzkonstruktion mit besonderer Sorgfalt bezüglich Holzqualität, Zahl der durchgehenden Lamellen in den meistbeanspruchten Aussenzonen, Anordnung der Stösse in den inneren Zonen, Verleimung, Abbund usw. durchgeführt. Entsprechend der charakteristischen Eigenschaft der Hetzerschen Konstruktionen konnte die Montage der gesamten Dachkonstruktion in wenigen Wochen rasch und anstandslos durchgeführt werden. Die Wirtschaftlichkeit der Dachkonstruktion hatte zur Verbilligung des Gesamt-

baus erheblich beigetragen. Die gesamten Hetzer- und übrigen Zimmermannsarbeiten des Daches, jedoch ohne innere Deckenverkleidung sind auf einer überdeckten Fläche von 4500 m² auf nur rund CHF 15.-/m² Grundfläche zu stehen gekommen – ein für die damalige Zeit äusserst niedriger Preis.

Quelle: Schweizerische Bauzeitung, Bd. LXXI Nr. 14 vom 6. April 1916; S. 154-157



Bilder Seite 17:

Aussenansicht des Depot Dreispitz von hinten im Jahr 1916.

Für das Personal wurde ein wohlhabendes Wohnhaus erstellt (1916).

Aufnahmen: Archiv Tramclub-Basel (TCB)