

Basel und die Alpen

Der Hinweis auf ein Panorama der Stadt Basel mit dem Alpenhintergrund lässt zunächst an eine gefälschte Ansichtskarte denken. Und doch gibt es Punkte in der nahen Umgebung, von wo aus man, durch Lücken in den Juraketten, den einen oder andern markanten Hochgebirgsgipfel erspähen kann; ja vom Kraftwerk Kembs aus ist es bei ungetrübter Sicht sogar möglich, direkt über dem Rhein und der fernen Silhouette Basels, und hinter der tiefen Jurakerbe des Untern Hauensteins, einige Unterwaldner und Urner Berge festzuhalten! Den besten Einblick in die Lage des wichtigen transjurassischen Vorpostens der Eidgenossenschaft und seine Standortsbeziehungen zum gesamtschweizerischen Hinterland vermag freilich erst ein Luftfahrzeug zu vermitteln. Es gestattet trefflich, sich von der Gegend am Rheinknie Rechenschaft zu geben, auf welche die Täler und Strassen vom Jura, und auch vom Südschwarzwald her, konvergieren und von der aus breite Niederungen – die Oberrheinebene und die Burgundische Pforte – nach dem Norden und Westen Europas leiten. Der natürliche Mittelpunkt jener Landschaftseinheit gibt sich hier zu erkennen, die als «Regio basiliensis» in den letzten Jahren, im Zeichen eines engeren Kontaktes über die Landesgrenzen hinweg, noch stärkeres Gewicht erhalten hat.

Die Flugaufnahme belegt dies in hervorragender Weise. Der Rhein tritt etwas oberhalb der Bildmitte von links ins Gesichtsfeld. Er nimmt zuerst von Süden, aus dem Tafeljura, die Ergolz auf, in deren Tal vom nebelverhängten Mittelland her der Untere und der Obere Hauensteinpass münden, dann, noch vor seinem Knie, die von rechts, aus dem bernischen und solothurnischen Kettenjura, ihm zufließende Birs. Von links her wendet sich (Bildmitte), vom Rheintal getrennt durch den grossenteils bewaldeten Dinkelberg, das Tal der Wiese aus dem südlichen Schwarzwald über die badische Stadt Lörrach (am Bildrand) und das schweizerische Riehen ebenfalls gegen Basel. Weit öffnet sich im Vordergrund die Rheinebene. Das Stauwehr von Märkt schnürt das alte, durch Kiesbänke charakterisierte Strombett ab, das die deutsch-französische Grenze bildet; rechts davon zieht sich der elsässische Rheinseitenkanal in Richtung auf das Kraftwerk Kembs. Den Auenwäldern des Altrheins folgt die deutsche Autobahn; die Niederterrassenfläche westlich des Flusses (im Bild rechts) wird durch die auf französischem Boden gelegene Flughafenanlage von Basel-Mülhausen gekennzeichnet.

Bâle et les Alpes

Au premier abord, ce titre – une allusion à un panorama de Bâle avec la chaîne des Alpes au fond – peut faire penser à une carte postale truquée. Pourtant, il y a des endroits dans le voisinage immédiat de la ville de Bâle, d'où l'on peut apercevoir, par des brèches dans les chaînes du Jura, l'un ou l'autre des sommets marquants des Alpes. Depuis la centrale électrique de Kembs, il est même possible de voir, juste au-dessus du Rhin et de la silhouette lointaine de Bâle, au-delà de la profonde entaille du Hauenstein inférieur, quelques-unes des montagnes des cantons d'Unterwald et d'Uri! La meilleure façon de se rendre compte de la situation de cet avant-poste transjurassien de la Suisse ainsi que de ses relations topographiques avec le reste du pays est évidemment de monter dans un avion et de voir la chose d'en haut. La vue aérienne permet notamment de constater la situation privilégiée, du point de vue des communications, de la région qui s'étend en-deçà et au-delà du coude du Rhin où convergent non seulement les vallées et les routes du Jura, mais aussi celles de la Forêt-Noire méridionale et d'où deux larges dépressions – la vallée du haut Rhin et la Porte de Bourgogne – mènent vers le nord et l'ouest de l'Europe. Ainsi se dévoile le caractère de centre naturel de cette unité territoriale que constitue la «regio basiliensis» et dont l'importance, en raison des contacts de plus en plus étroits par-delà les frontières nationales, ne cesse de croître.

Ce caractère, la photographie ci-contre le met bien en évidence. Le Rhin y apparaît un peu au-dessus du centre, venant de la gauche. Il se grossit d'abord de l'Ergolz descendant du Jura tabulaire et dans la vallée de laquelle viennent aboutir, du Plateau caché en partie par le brouillard, les cols du Hauenstein inférieur et supérieur, puis de la Birse venant du Jura plissé soleurois et bernois. Egalement à gauche (au-dessus du centre de l'image), on voit la vallée de la Wiese, séparée de celle du Rhin par le Dinkelberg en grande partie boisé, venant de la Forêt-Noire méridionale pour se tourner vers Bâle en passant par la ville badoise de Lörrach (en marge) et par Riehen sur territoire suisse. Au premier plan s'ouvre la vallée du Rhin. Le barrage de Märkt ligature le vieux lit du fleuve qui montre de nombreux bancs de gravier et qui constitue la frontière entre l'Allemagne fédérale et la France. Du côté alsacien, le canal latéral du Rhin mène vers la centrale électrique de Kembs. Du côté allemand, le fleuve est longé par l'autoroute. Dans la zone plate à l'ouest du Rhin, on aperçoit l'aéroport Bâle-Mulhouse situé en territoire français (à droite sur notre image).

Basel and the Alps
Looking south: Basel on the Rhine-«knee», the ranges of the Jura mountains, the Swiss Plateau covered with fog; beyond: the chain of the Alps. In the foreground the Rhine forming the French-German border; at right the French Canal of Kembs and the Basel airport Blotzheim on French territory; at left the German Autobahn.

Schweiz so zu zeigen, wie sie heute ist: ein Land mit Naturschönheiten, aber auch ein Land mit ausgeprägtem Wandel, in welchem sich von 1945 bis 1970 das physische Bauvolumen verdreifacht hat. Hier fragen wir voller Befürchtungen mit E. Basler (Strategie des Fortschritts, Frauenfeld 1972), wie unsere Landschaft wohl aussehen mag, falls bei gleicher Wachstumsgesetzmässigkeit sich bis zur Jahrtausendwende das schweizerische Bauvolumen gegenüber 1945 verneunfachen sollte. Das zweite Anliegen galt dem Technischen. Neben den Aufnahmen in Schwarzweiss konnten eine Reihe Farbbilder ausgewählt werden. Ferner wurden je ein Infrarot- und Falschfarbenfoto (Falsecolor) aufgenommen, die auf neuartige Aussagemöglichkeiten der Luftbildtechnik hinweisen. Schliesslich gestatten neue optische Geräte das Aufnehmen panoramaartiger Ausschnitte, womit die wichtigsten Teillandschaften festgehalten wurden. Mit diesen Geleitworten möchten wir den Band aus unserer Hut entlassen. Wir wünschen ihm eine gute Aufnahme in einer weiteren Öffentlichkeit, zu der wir besonders auch die Mittelschulen und die landesfremden Gäste zählen.

Klaus Aerni, Hans Altmann, Erich Schwabe

Lors de la réalisation de cet ouvrage, dont il détermina également le choix des photographies, Werner Kuhn se laissa guider par deux critères principaux. D'une part, il désirait montrer la Suisse telle qu'elle se présente aujourd'hui – un pays riche en beautés naturelles, mais aussi un pays en pleine évolution, où le volume des constructions a triplé entre 1945 et 1970. A cet égard, il faut se demander avec angoisse quel sera l'aspect de notre pays en l'an 2000, si la construction se poursuit au rythme actuel, ce qui signifierait que son volume aura atteint à la fin du siècle un niveau neuf fois plus élevé que celui de 1945.

Le second critère concerne la présentation technique. A côté des photographies en noir et blanc, quelques prises de vue en couleur ont pu être incorporées à ce volume, de même qu'une photographie à rayons infrarouges et une autre réalisée selon le procédé Falsecolor (à couleurs inversées). Ces deux dernières prises de vue illustrent de façon frappante les nouvelles possibilités de la photographie aérienne moderne. Plusieurs photographies panoramiques enfin, prises à l'aide d'instruments optiques nouveaux permettant d'élargir considérablement l'angle de vision, montrent les principales unités géographiques de la Suisse.

Cela dit, il appartient maintenant au public de juger le travail accompli. Nous espérons que cet ouvrage trouvera un accueil favorable auprès des intéressés, parmi lesquels nous comptons notamment aussi les écoles du second degré et les visiteurs étrangers de notre pays.

Klaus Aerni, Hans Altmann, Erich Schwabe









Der Blick richtet sich ostwärts von der Höhe des Bahnhofs Muttenz aus gegen den Baselbieter Tafeljura, aus dem sich, in der Bildmitte, von rechts hinten das Ergolzthal gegen den Rhein öffnet. Davor liegt die Ortschaft Pratteln, Industriesiedlung und Vorortsgemeinde der Stadt Basel in einem; zur Linken dehnen sich die Fabrikkomplexe von Schweizerhalle, Anlagen teils der Basler Chemischen Industrie, teils der Schweizerischen Rheinsalinen.

Den meisten Raum der Aufnahme beansprucht die Verkehrsfläche des Rangierbahnhofs Basel-Muttenz. Ihr Anteil rechts im Bild, mit den zahlreichen abgestellten oder verkehrenden Güterwagen und -zügen, datiert aus den Jahren kurz vor und nach 1930. Das Geleisefeld wurde damals für das Rangiersystem (Einfahrt, Richten, das heisst Neuzusammenstellen, Ausfahrt) des Verkehrs vom Ausland nach der Schweiz, zur Entlastung der Anlagen in Basel erstellt. Seither hat der Güterverkehr in ausserordentlichem Masse zugenommen. Zwei Drittel des Import- und Exportverkehrs der SBB und der weitaus grössere Teil allen Transitverkehrs berühren Basel. Es war dringend nötig, die Leistungsfähigkeit der Rangieranlagen dessen Volumen anzupassen, wirkt sie sich doch entscheidend auch auf den Bahnbetrieb auf dem schweizerischen wie auf dem ausländischen Netz aus. Während der sechziger Jahre wurde denn der Rangierbahnhof Basel-Muttenz II ausgebaut (neue, nur mit drei Wagenfolgen belegte Geleisegruppe in der linken Bildhälfte). Die Anlage erforderte konstruktive Anpassungen an den verfügbaren Raum, der sich gegen Osten (nach hinten im Bild) beträchtlich verengert, sowie an die hier durchführende, zum Teil in eine Galerie unter die Geleise verlegte Nationalstrasse N 2 (ganz links). Sie dient jetzt dem Verkehr von der Schweiz nach dem Ausland und ist, nur in entgegengesetzter Richtung, gleich geordnet wie das Rangiersystem Ausland-Schweiz zur Rechten: mit Einfahrgruppe (oberhalb der Bildmitte hinten), Richtungsgruppe (Vordergrund links) und Ausfahrgruppe. Das von ihr benötigte Areal misst 3,5 km in der Länge und zwischen 80 und 200 m in der Breite; die Richtungsgruppe verfügt auf 32 Geleisen über eine Kapazität von 1800 Wagen.

Sur notre photographie, prise du haut, les yeux au-dessus de la gare de Muttenz, le regard se dirige vers l'est, sur le Jura taillé par le Rhin. Au centre de l'image, la vallée de l'Ergolz descend du fond à droite vers le Rhin. Dans la plaine au premier plan, l'agglomération industrielle de Pratteln qui fait partie de la banlieue de Bâle. A gauche, les complexes industriels de Schweizerhalle avec des usines de l'industrie chimique bâloise et des Salines suisses du Rhin.

La plus grande portion de la zone qu'englobe notre photo est occupée par les installations de la gare de triage Bâle-Muttenz dont la partie droite, avec les nombreux fourgons ou trains de marchandises en arrêt ou en marche, date des années peu avant et après 1930. Créées dans le but de dégager la gare de Bâle, elles permettaient le triage (entrée, reconstitution des trains, sortie) du trafic de l'étranger vers la Suisse. Depuis lors, le volume du trafic des marchandises a fortement augmenté. Du fait que deux tiers du trafic d'importation et d'exportation des CFF ainsi que la plus grande partie du trafic de transit dans son ensemble passent par Bâle et que tout retard dans le triage se répercute par conséquent aussi bien sur tout le réseau suisse que sur les réseaux étrangers, l'agrandissement et la modernisation des installations de triage s'imposèrent de façon impérative.

Pendant les années 60, la gare de triage Bâle-Muttenz fut donc dotée d'un secteur II (système de rails dans la partie gauche de notre image où l'on ne voit que trois trains en arrêt). Cet agrandissement impliqua toute une série de problèmes, l'espace disponible étant limité et se rétrécissant considérablement vers l'est (vers le fond sur la photo). En plus, il fallait tenir compte de la route nationale N 2 (tout à gauche) qui passe aujourd'hui en partie dans une galerie sous les rails. Ce nouveau secteur assure le trafic Suisse-Etranger, tandis que le secteur I préexistant (à droite) sert à l'écoulement du trafic dans le sens opposé. Les deux systèmes de triage sont disposés de façon analogue avec zone d'entrée (au-dessus du centre de l'image au fond), zone de reconstitution (au premier plan à gauche) et zone de sortie. Le nouveau secteur II s'étend sur une longueur de 3,5 km et une largeur de 80 à 200 m. La zone de reconstitution compte 32 voies et sa capacité est de 1800 wagons.

Freight-Yard Basel Muttenz
Looking east: In the background the Baselland Jura hills; in the center industrialized zone of the village of Pratteln; at left: factories of the chemical industry in Schweizerhall.