

Zeitschrift: Baselbieter Heimatblätter
Herausgeber: Gesellschaft für Regionale Kulturgeschichte Baselland
Band: 32 (1967)
Heft: 4

Artikel: Die Basellandschaftliche Ueberlandbahn
Autor: Leupin, Alex
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-859297>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 12.12.2025

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

6. Literatur

- Hintermann K., Zur Kulturgeographie des oberen Baselbietes. QuF 7, Liestal 1966.
 Meyer Tr., Müller G. und Suter P., Heimatkundliches von der Schafmatt. SA BHBL 1943/44. Liestal 1944.
 Pümpin F., Ein Siedlungsplatz aus der Hügelgräber-Bronzezeit «Auf Egg» bei Wenslingen. Tät. ber. Nat. Ges. BL 10, Liestal 1936.
 Schmidt E., Die Siedlungen des nordschweiz. Jura. Braunschweig 1909.
 Statistisches Jahrbuch des Kantons Basel-Landschaft 1963, 1964, 1965.
 Stoeckle Fr., Die Entwicklung der basell. Waldwirtschaft 1899—1954. Arlesheim 1959.
 Suter P., Kommentar zum Schweiz. Schulwandbilderwerk, Bild 60: Tafeljura. Zürich 1948.
 Dasselbst weitere Literaturangaben.

Die Basellandschaftliche Ueberlandbahn

Von Alex Leupin

I. Ursprung

In einem Artikel in der «Basellandschaftlichen Zeitung» vom 22. Oktober 1904 bezeichnet sich Dr. Carl Haga, Pratteln, als ersten Vertreter des Gedankens an eine *elektrische Strassenbahn Basel-Liestal*. Im Dezember 1898 setzte er sich mit der Maschinenfabrik Oerlikon in Verbindung, um gemeinsam mit ihr die zur Ausführung seiner Idee erforderlichen Studien zu machen. Diese Vorarbeiten waren schon beendet, als die Birseckbahn erst im Entstehen begriffen war (1900), haben aber damals bei den betroffenen Gemeinden eine sehr zurückhaltende Aufnahme gefunden:

«... sodass der Unterzeichnete (Haga) den Zeitpunkt noch nicht als den richtigen erkannte, um die Sache weiter zu betreiben und deshalb, günstigere Auspizien abwartend, die Weiterverfolgung seines Unternehmens vorderhand ruhen liess. Er setzte sich 1902 mit den Gemeinden Liestal, Frenkendorf, Pratteln und Muttenz in Verbindung, um zu sondieren, wie nun die Stimmung sein möchte. Später machte er sich an die Gemeindebehörden und die Baudirektion bzw. Regierung, um auch dort zu sondieren, ob sein Projekt Aussicht auf Unterstützung finden möchte, und als er die Stimmung dafür überall und allgemein günstig fand, veranlasste er am 26. März 1903 in der Brauerei Ziegelhof in Liestal die Gründung eines *Initiativ-Komitees* zur Errichtung einer elektrischen Strassenbahn Liestal-Basel.»

BZ v. 22. 10. 04

Dieses Komitee war zusammengesetzt aus zwei oder drei Vertretern der Gemeinderäte jeder einzelnen interessierten Gemeinde (oben genannt), dem Direktionssekretär der Maschinenfabrik Oerlikon und Dr. C. Haga, Pratteln. Die Maschinenfabrik Oerlikon begann hierauf, die Vorstudien und Berechnungen vollends auszuarbeiten und erhielt von den Gemeinden den Auftrag, nach Genehmigung der Vorarbeiten die Konzessionseingabe zu besorgen.

Die Jahrhundertwende war die Zeit, in der allorts die Vorortsbahnen gebaut wurden, einerseits als Tram- oder Strassenbahnbetriebe, andererseits als Ueberlandbahnen, wenn sie verkehrsgeographisch ein grösseres Einzugsgebiet erschlossen.

Vergleichsweise seien hier die Vorortsbahnen von Basel und ihre Entstehungszeiten genannt:

Birsigtalbahn eröffnet am 28. September 1887 Basel - Oberwil,
11. Oktober 1888 bis Therwil und Flüh,
2. Juni 1905 Aufnahme des elektrischen Betriebes.

Birsfelden eröffnet am 10. Mai 1897 Basel - Birsfelden Dorf,
heute Tram Nr. 3 BVB.

Birseckbahn eröffnet am 1. Oktober 1902 Basel - Arlesheim.

Allschwil eröffnet am 1. Juli 1905 Basel - Allschwil,
heute Tram Nr. 6/9 BVB.

Trambahn Basel - Aesch eröffnet am 7. Dezember 1907 Basel - Reinach.

Das *Projekt des Initiativ-Komitees* (1903) sah die Bahnlinie 1. von St. Jakob über Schänzli kommend, oder 2. von Birsfelden kommend über Feldreben (Kreuzung SBB-Linie, damals noch kein Güterbahnhof) — Kriegacher zum Pt. 281 (LK, 1 : 25 000, Blatt Arlesheim) St. Jakobstrasse (Rennbahn) entlang der St. Jakobstrasse vor; beim Restaurant Warteck (N-Dorfrand) die Einführung ins Dorf entlang der Hauptstrasse bis zur Kirche mit Ausgang beim Restaurant Rebstock, um in Richtung E bei der Lachmatt (seit 1963 Maschinenfabrik Ruegger & Co. AG «Mars») in die Hauptstrasse Basel-Liestal zu münden. Entlang der SBB-Linie führte sie zum Bahnhof Pratteln, bog Richtung S ins Dorf ab und zog sich am Fusse des Blözenhügels nach E ums Buholz und stieg auf eigenem Tracé das Hülftenbachtälchen nach Frenkendorf hinauf. In NE-Richtung gewann die Bahn, der Strasse folgend, die Talterrasse bei Pt. 307 (LK, 1 : 25 000, Blatt Sissach) und führte auf der Hauptstrasse nach Liestal bis zum Gitterli. Am 8. Oktober 1903 war das Projekt eingabebereit.

Kurz vorher hatten die *Elektrizitätswerke Alioth & Cie.* in aller Eile ein Tracé aufgenommen, ein Projekt ausgearbeitet und ein Konzessionsgesuch eingereicht. Geplant war eine direkte Linienführung auf eigenem Tracé, so dass wenig Kantonsstrassenterrain in Anspruch genommen werden musste. Muttenz und Pratteln wurden quer durchfahren; m. a. W. kreuzte die Bahn die Hauptstrasse in Muttenz N der Kirche (Baselgasse) und erreichte das Zentrum von Pratteln beim Schulhaus Grossmatt. Von hier führte sie zum Buholz, wandte sich nach S und weiter auf eigenem Tracé neben der SBB-Linie bis nördlich Hasenbühl, benützte die vorhandene Unterführung unter der Linie Basel-Olten und gewann die Hauptstrasse, der sie bis zum Endpunkt der Bahn beim Obern Tor folgte (Liestal).

Das erste Projekt hatte den Grundfehler, dass es alle in Betracht fallenden Ortschaften durchfahren und ausgiebig mit Haltestellen versehen wollte. Diesen Mangel vermied das zweite Projekt und rechnete mit einer Fahrzeit von nur 35 Minuten. Baselstadt aber opponierte gegen das zweite Projekt (Alioth), verweigerte die Einführung der Linie durch die St. Jakobstrasse auf den Aeschenplatz und verlangte eine Linienführung über Birsfelden.

1906 trat die *Birseckbahn* (seit 1902 in Betrieb) auf den Plan und offerierte den Bau eines Trams über Neuwelt bis Muttenz, eventuell bis Pratteln, im Anschluss an die bestehende Linie Basel-Neuwelt-Münchenstein-Arlesheim-Dornach.

Im April 1908 erhielt das Eidg. Eisenbahndepartement ein von *Ing. W. Hetzel* aus Basel eingereichtes Konzessionsgesuch für eine elektrische Trambahn von Birsfelden nach Rheinfelden mit Abzweigung vom Augster Kraftwerk nach der Hülftenschanze zum Anschluss an die projektierte Trambahn Basel-Liestal. Die Gesamtlänge betrug 18 km.

Infolge mangelndem Bedürfnis, — die Siedlungen am Rheinufer lagen zu weit entfernt voneinander, Augst war nicht Vorort von Basel —, beantragte der Regierungsrat Baselland dem Eisenbahndepartement, das Projekt nicht zu konzessionieren.

Die *Birseckbahn* reichte 1909 ein zweites Konzessionsgesuch ein, das nun die Strecke bis Liestal führte.

Das Projekt des *St. Jakobskomitees* (1909) sah das Tracé von Basel (Aeschenplatz) über St. Jakob, Schänzli nach Muttenz, Pratteln, Hülften und weiter über Niederschöntal-Liestal-Lausen-Itingen nach Sissach vor.

«die neue Bahn soll in möglichst gestreckter Linienführung die Centren der Ortschaften durchschneiden oder doch sehr nahe an dieselben heranfahren, und unter tunlichster Vermeidung aller Umwege das Innere der Stadt Basel erreichen.» (StAL)

Aus der Schwierigkeit zwischen den Varianten Liestal-Basel 1. — über St. Jakob und 2. — über Neuwelt ist der Vorschlag entstanden, den endlich der *Gemeinderat von Liestal* 1912 einreichte: Eine Ringbahn von Birsfelden über Schänzli nach Neuwelt.

Die Baudirektion Baselland fasste die verschiedenen Bestrebungen für den Bau einer Strassenbahn nach Liestal in einem Bericht an den Regierungsrat am 30. September 1912 zusammen. Wir entnehmen daraus, dass der letzte Vorschlag (1912) der Gemeinde Liestal von folgenden Gemeinden mitunterzeichnet war: Birsfelden, Bubendorf, Füllinsdorf, Hersberg, Lupsingen, Seltisberg, Ziefen; Buckten, Buus, Häfelfingen, Itingen, Känerkinden, Nussdorf, Rickenbach, Rothenfluh, Sissach, Thürnen, Wittinsburg, Zunzgen; Bennwil,

Bretzwil, Diegten, Eptingen, Langenbruck, Lauwil, Niederdorf, Oberdorf, Titterten, Waldenburg (StAL).

Demgegenüber stellten die Gemeinderäte von Münchenstein, Aesch, Reinach und Arlesheim das Gesuch, es möchte das Projekt der Birseckbahn konzessioniert werden.

Der Bericht erwähnt ferner, «dass die Frage der Strassenbahn Basel-Liestal für alle Zeiten erledigt ist, und dass dann die Konzessionierung der Teilstrecke Basel-Muttenz erfolgen würde...», falls eben dem Projekt Basel-Muttenz-Pratteln-Frenkendorf-Füllinsdorf-Liestal nicht zugestimmt würde.

II. Entwicklung

St. Jakob-Muttenz

Nach dem 1. Weltkrieg beschäftigte sich der Landrat von Baselland wieder intensiv mit der Frage der Ueberlandbahn und beauftragte den Regierungsrat, ein Aktionskomitee zu bestellen, das die Aufgabe hatte, den Finanzierungsausweis zu erbringen und die Vorarbeiten zur Gründung einer Aktiengesellschaft zu treffen. Dem Aktionskomitee gehörten an als Vertreter des Staates: Dr. Tanner, Finanzdirektion, Brodbeck, Baudirektion, G. Schneider, Ständerat, Dr. Veit, Landrat, A. Gisiger, Landrat. Vertreter der Gemeinden: Muttenz: J. Brüderlin, Gemeindepräsident, J. Eglin, Gemeinderat, R. Rüdlin, Landrat, Th. Gisin, Lehrer. Pratteln: A. Meyer, Landrat, M. Vogel, VSK-Angestellter. Frenkendorf: Fr. Häring, Landrat. Füllinsdorf: A. Lenzin, Landrat. Liestal: Dr. O. Stutz, Gemeindepräsident, Dr. K. Weber, Landrat, Sekretär (vom Regierungsrat gewählt): Dr. A. Wirth, Liestal.

Aus dem Prospekt (1919) des Aktionskomitees entnehmen wir, dass in den Dörfern Muttenz, Pratteln und Füllinsdorf der Wunsch nach einer Förderung des Lokalverkehrs und nach einer bequemen Verbindung mit Basel durch den Bau einer Nebenbahnlinie gross war, da diese Dörfer «ordentlich weit von den SBB-Stationen entfernt sind.»

Die projektierte Linie ist als erstes Teilstück eines künftigen kantonalen Kleinbahnnetzes gedacht gewesen. Um die Verwirklichung eines Kleinbahnnetzes zu ermöglichen, ist vom Volke anno 1908 das Gesetz betr. die finanzielle Beteiligung von Kanton und Gemeinden beim Bau von Eisenbahnen angenommen worden. Als Fortsetzung dieser Stammlinie Basel-Liestal sah man Linien nach Reigoldswil, Langenbruck, Sissach-Eptingen-Läufelfingen und Rothenfluh vor.

«Das Tracé der Ueberlandbahn Basel-Liestal beginnt an der Kantonsgrenze bei St. Jakob. Aus dem Zentrum der Stadt Basel bis nach St. Jakob führt bereits eine doppel-spurige Tramlinie, die so gebaut ist, dass eine Benützung derselben durch die Ueberlandbahn möglich ist.»

«Nach der Ueberbrückung der Birs durchschneidet die Bahn in ziemlich gerader Strecke das Gelände, kreuzt die Hauptstrasse in Muttenz, die Fortsetzung nach Pratteln erfolgt in beinahe gerader Linie. Das Tracé erreicht die Verbindungsstrasse zwischen Dorf und SBB-Station ungefähr 150 m S der Station und gewinnt mit leichter Steigung das Buholz, wo die Geleise der Bundesbahnlinie überbrückt werden. Nach dem Hüftengraben gelangt die Bahn an die Landstrasse Pratteln-Liestal, welcher sie auf eigenem Bahnkörper bis unmittelbar vor Liestal folgt. Als Endstation wäre die Gegend des Exercierplatzes (Gitterli) in Aussicht genommen. Vorgesehen ist sodann, dass die Linie Basel-Muttenz mit der Birseckbahn verbunden wird und zwar von der Station Neuwelt der letzteren Bahn aus.»

Tram oder Ueberlandbahn?

Für die ganze Stammlinie konnte nach Ansicht aller Sachverständigen nur der Ueberlandbahnbetrieb in Betracht fallen, d. h. ein von der Strasse möglichst freier und unabhängiger Bahnkörper und eine Linienführung, die bezüglich der Radienverhältnisse die grösste gesetzlich zulässige Fahrgeschwindigkeit aufwies (40—45 km/h) und eine möglichst kurze Reisedauer gewährleistete.

Für die Strecke Basel-Muttenz sollte aber auch der Trambetrieb eingeführt werden wie auf der Strecke Innerstadt-St. Jakob.

Die Bundesversammlung erteilte mit Bundesbeschluss vom 4. April 1914 dem Kanton Baselland zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft die Konzession für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn von Basel (Kantonsgrenze) nach Liestal mit allfälliger Abzweigung von Muttenz nach Neuwelt.

Die inzwischen eingetretenen kriegerischen Ereignisse erlaubten es jedoch der Regierung von Baselland nicht, die erforderlichen finanziellen und organisatorischen Vorbereitungen zu treffen. Deshalb wurde vorerst nur die Teilstrecke Basel-Muttenz in Angriff genommen.

Baukosten 1919

- | | |
|---|---------------|
| a) berechnet von Ing. Braun, Abteilungschef der Bernischen Eisenbahndirektion, Bern | |
| Bahnlänge 2,9 km, Geleiselänge 3,8 km | Fr. 687 000.— |
| b) berechnet durch die Basler Strassenbahnen | Fr. 828 000.— |

Muttenz-Pratteln

Unmittelbar nach der Betriebseröffnung der Strecke Basel-Muttenz am 22. Januar 1921 begann der Verwaltungsrat der BUeB mit Vorarbeiten für die Weiterführung der Bahn. Aus finanziellen Gründen entschied man sich, von der Strecke Muttenz-Liestal nur wieder ein Teilstück bis Pratteln zu bauen.

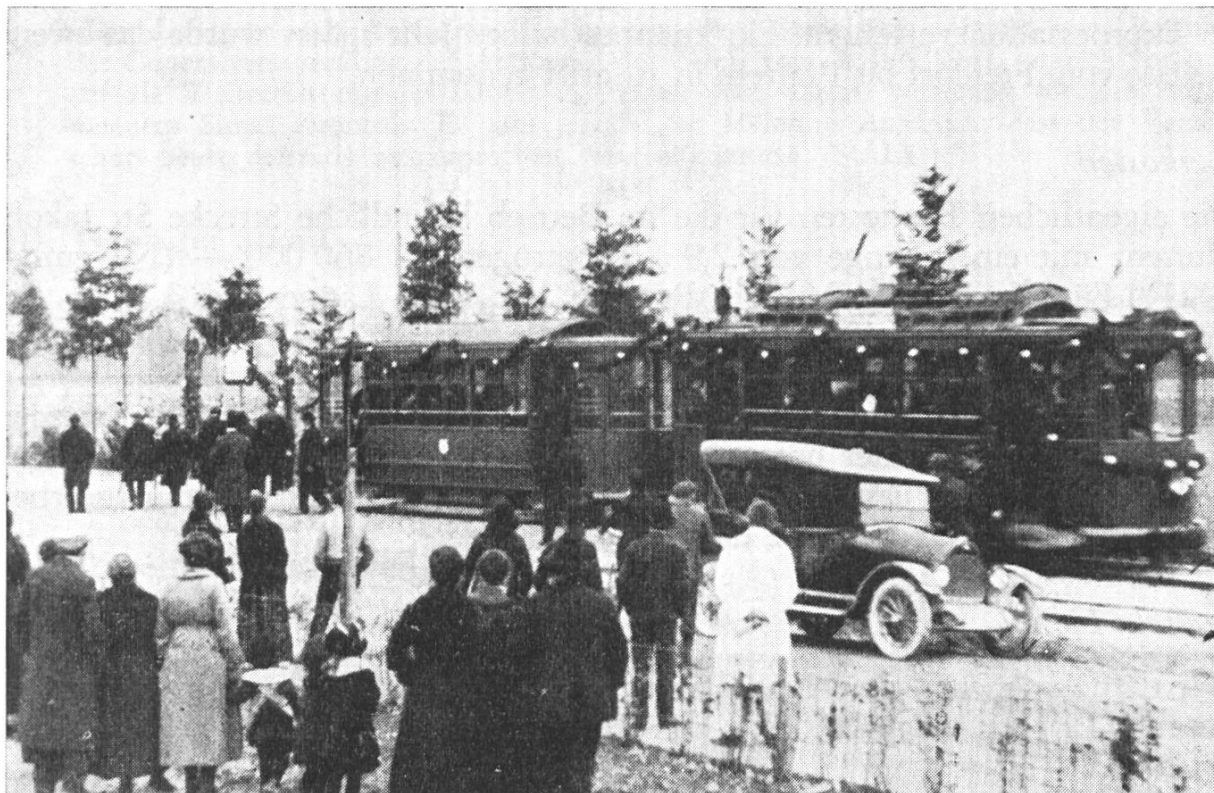


Bild 1. Eröffnung der BUeB im Freidorf, 1921

Der Bundesbeschluss vom 25. Juni 1921 erlaubte der BUeB, die zweite Sektion MuttENZ-Liestal und allenfalls MuttENZ-Neuwelt in zwei Teilen auszuführen, nämlich:

1. MuttENZ-Pratteln
2. Pratteln-Liestal und allenfalls MuttENZ-Neuwelt.

Die Gemeindeversammlung Pratteln vom 4. Mai 1921 genehmigte die Nord-Variante der Bahn, d. h. das Tracé lag näher an der SBB-Linie als ursprünglich vorgesehen. Nach der Kostenberechnung durch die Basler Strassenbahnen (heute BVB) erfolgte am 27. Mai die öffentliche Planaufgabe im Amtsblatt. Wie schon beim ersten Teilstück sollte der Unterbau der Strecke MuttENZ-Pratteln auch von Anfang an für Doppelspur gebaut werden, jedoch wurde vorläufig nur eine einspurige Geleiseanlage mit Ausweichgeleisen erstellt.

Am 19. Oktober 1922 war es endlich soweit: die Einweihungsfeier konnte stattfinden, und am 20. Oktober wurde der Betrieb bis Pratteln eröffnet. Im gleichen Jahr noch konnte auch schon das Areal der BUeB vermessen und die Katasterpläne mit Flächentabellen erstellt werden. Damit zwischen Friedhof Pratteln (heute stillgelegt, neuer Friedhof auf Blözen) und Buholz keine Bauten entstanden, die das zukünftige Tracé der Linie Pratteln-Liestal beeinträchtigen könnten, kaufte man 1922 das notwendige Land bis zum Buholz

im Expropriationsverfahren. Ein knappes halbes Jahr später wurde das zweite Geleise vom Freidorf bis Pratteln in Angriff genommen.

Baukosten

Die eigentlichen Baukosten für die im Betrieb befindliche Strecke St. Jakob-Muttentz mit einer Länge von 2,9 km betragen Fr. 860 000.— (November 1921). Für die Strecke Muttentz-Pratteln mit einer Länge von 3,7 km hat die Direktion der Basler Strassenbahnen Fr. 758 000.— voranschlagt. Der Unterschied — längere Strecke und doch billiger — resultierte anfänglich aus der Tatsache, dass nur wenig Terrainveränderungen durchgeführt werden mussten. Wie sich später herausstellte, erforderte der Geleiseunterbau bei der Lachmatt und am Fusse des Wartenbergs aber umfangreiche Drainagearbeiten, da das sumpfige Gelände das Tracé gefährdete.

Pratteln-Liestal

Wir entnehmen aus dem Schreiben vom 6. Januar 1923 der Finanzdirektion Baselland: «der Landrat beschliesst Rückstellung von Fr. 50 000.— statt Fr. 75 000.— für die Weiterführung der BUeB.»

Am 26. April 1926 wünschte die Gemeinde Pratteln eine Gratisabtretung des Bahnareals bis zum Buholz für die Erweiterung der Gartenstrasse. Diesem Wunsch wurde nicht entsprochen.

Es stellte sich heraus, dass das Projekt «Kittler» (urspr. Projekt Alioth bzw. Birseckbahn 2) billiger zu stehen kam, da es entlang der SBB eine kürzere Strecke aufwies als das Projekt «Flachsacker», welches die SBB beim Buholz kreuzen sollte und nach dem Hülftengraben der Hauptstrasse entlang nach Liestal führte. Nachdem die Linienführung bis Liestal bereinigt war, kam es 1927 zu polemischen Debatten wegen der Linienführung im Liestaler Stadt-rayon. Eine Variante sah die Endstation «im See», eine andere nach Durch-fahrung der Altstadt und des Oberen Tores auf der Südseite des Gitterli.

Da erschien am 28. März 1928 der Wunsch der Gemeinde Füllinsdorf, die Linie durch Niederschöntal und Fraumatt nach Liestal zu führen. Die Bau-direktion und die Gemeinde Liestal erhoben Einsprache gegen die Weiter-führung der BUeB. Nach einiger Ruhe auf das Für und Wider machte die Basler Strassenbahn einen Abänderungsvorschlag für die Neuordnung des Pachtverhältnisses. Daraufhin war der Ausschuss des Verwaltungsrates der BUeB der Meinung, dass dadurch die Frage der Weiterführung an sich erledigt war.

Eineinviertel Jahr später, am 17. Dezember 1937, fasste der Landrat auf Antrag des Regierungsrates folgenden Beschluss:

«Der Landrat, nach Anhörung der interessierten Gemeinden, nimmt vom Beschluss der Generalversammlung der Aktionäre der BUeB vom 2. Juli 1937, wonach vorläufig auf die Weiterführung der Linie von Pratteln nach Liestal verzichtet wird, in zustimmendem Sinne Kenntnis. Er gibt jedoch der Meinung Ausdruck, dass der Verzicht schon heute definitiv ausgesprochen werden könnte.» (StAL)

III. Heutiger Stand

Alle Anstösser an das vorgesehene Tracé entlang der Gartenstrasse in Pratteln wollten im September 1957 das Land von der BUeB übernehmen. Die BVB als Pächter klärte daraufhin ab, ob das Land je noch einmal gebraucht werde. Am 1. April 1958 gelangte der Verwaltungsrat an den Gemeinderat Pratteln mit einem Kostenvoranschlag

- | | |
|--|---------------|
| a) betr. Weiterführung bis Buholz | Fr. 780 000.— |
| b) betr. Weiterführung bis Zweiengasse | Fr. 525 000.— |



Bild 2. Tramzug 14 im Jahr 1966. Photo P. Dalcher

Am 7. Dezember 1960 stellte der Gemeinderat Pratteln der Gemeindeversammlung den Antrag auf Ablehnung der Weiterausbaubestrebungen bzw. Weiterführung der Ueberlandbahn bis zur Zweiengasse.

Der Antrag wurde denn auch angenommen, und somit die Weiterführung der Ueberlandbahn bis auf weiteres begraben.

Heute besitzt die BUeB das Land weiterhin, es soll vorläufig reserviert bleiben für einen eventuellen zukünftigen Verkehrsträger. Es zeigt sich immer dringender, dass das Problem des Pendlerverkehrs *regional* gelöst werden muss. Solange aber ein Vorschlag auf regionaler *interkantonal* Ebene fehlt, ist jeder Weiterausbau der öffentlichen Verkehrsmittel eine Fehlinvestition.

Frequenz nach Personen 1958 und 1962

Verkehrszählung April / Mai 1962 von 17.00—19.00 Uhr

Bedeutung der Haltestellen, gemessen an der Zahl der Ein- und Aussteiger:

| Rang | Haltestelle | Einsteiger | Aussteiger | Total |
|------|----------------|------------|------------|-------|
| 38 | Pratteln | 174 | 548 | 722 |
| 125 | Salinenstrasse | 49 | 163 | 212 |
| 173 | Güterbahnhof | 77 | 22 | 99 |
| 175 | Pneufabrik | 79 | 18 | 97 |
| 181 | Waggonfabrik | 76 | 9 | 85 |

Im Vergleich zu den Vororten gleicher Distanz zur Stadt Basel ist Pratteln an erster Stelle:

| | | | | |
|----|--------------|-----|-----|-----|
| 38 | Pratteln | | | |
| 56 | Aesch | 148 | 380 | 528 |
| 77 | Reinach Dorf | 84 | 310 | 394 |

Gegenüber den näher bei Basel liegenden Orten, die einen grösseren Pendlerverkehr haben, ist Pratteln an dritter Stelle:

| | | | | |
|-----|----------------------------|-----|------|------|
| 16 | Binningen | 242 | 1097 | 1339 |
| 31 | Muttenz | 215 | 667 | 882 |
| 38 | Pratteln | 174 | 548 | 722 |
| 39 | Allschwil | 98 | 614 | 712 |
| 44 | St. Jakob | 411 | 280 | 691 |
| 55 | Riehen Dorf | 189 | 342 | 531 |
| 65 | Birsfelden Hard | 173 | 317 | 490 |
| 103 | Gartenstadt (Münchenstein) | 82 | 168 | 250 |

Nach Angaben des Studienbüros BVB

Betrieb und Bahnunterhalt

Die am 30. Mai 1965 vorgenommenen Fahrplanänderungen haben sich gut bewährt. Im Spätbetrieb und am Sonntagvormittag wurde das 10- und 30-Minutenintervall durch ein 12- bzw. 24-Minutenintervall ersetzt. Anno 1966 verkehrte täglich die folgende Anzahl Tramzüge zwischen Muttenz bzw. Pratteln und Basel:

| nach | Montag - Freitag | Samstag | Sonntag |
|---------------|-----------------------|-----------------------|----------------------|
| Muttenz (12) | 53 + 83 (14) = 136 | 51 + 70 (14) = 121 | 20 + 60 (14) = 80 |
| Pratteln (14) | 83 | 70 | 60 |

Im Vergleich mit andern Ueberlandstrecken der Basler Verkehrsbetriebe wird Pratteln sehr gut bedient:

| | | | |
|------------|-----|-----|-----|
| Aesch (11) | 78 | 72 | 61 |
| Riehen (6) | 167 | 139 | 116 |

Seit 17. Oktober 1966 fahren im Spätdienst auf der Linie 12 ebenfalls moderne Bs 4/4-Motorwagen mit B4-Anhängern, wie sie seit einigen Jahren schon auf der Linie 14 eingesetzt worden sind (Bild 2).

Die Linie Basel-Pratteln war früher bekannt als Rüttelstrecke. Seit nun aber der Unterbau sukzessive nachreguliert, gekrampt, verstärkt und sogar vollständig umgebaut worden ist, haben die Schleuderbewegungen aufgehört: die Fahrt ist ruhig und angenehm geworden. Allein in den beiden Jahren 1965 und 1966 sind 199 m Geleise durch schwere Schienen verstärkt, 1318 m Geleise vollständig inkl. Schotterunterlage umgebaut und 1825 m Geleise gekrampt worden. Dazu wurden 848 neue Holzschwellen und 1897 Betonschwellen eingebaut. 1800 m neue Fahrleitungen mit grösserem Querschnitt (107 mm²) wirken sich beim Einsatz von neuem Rollmaterial vorteilhaft aus. Am 8. März 1966 verkaufte die BUeB das Stationsgebäude in Muttenz an die PTT-Verwaltung.

Rechnungsabschluss 1966

Mit Einschluss des Gewinnvortrages 1965 von Fr. 33 128.75 ergibt die Gewinn- und Verlustrechnung einen Aktivsaldo von Fr. 70 335.05.

Zu bemerken wäre noch, dass die Bundessubvention von Fr. 103 700.— an die Baukosten der Strecke Muttenz-Pratteln in der Baurechnung von 1923 auf den einzelnen Rubriken in Abzug gebracht worden ist.

Quellen:

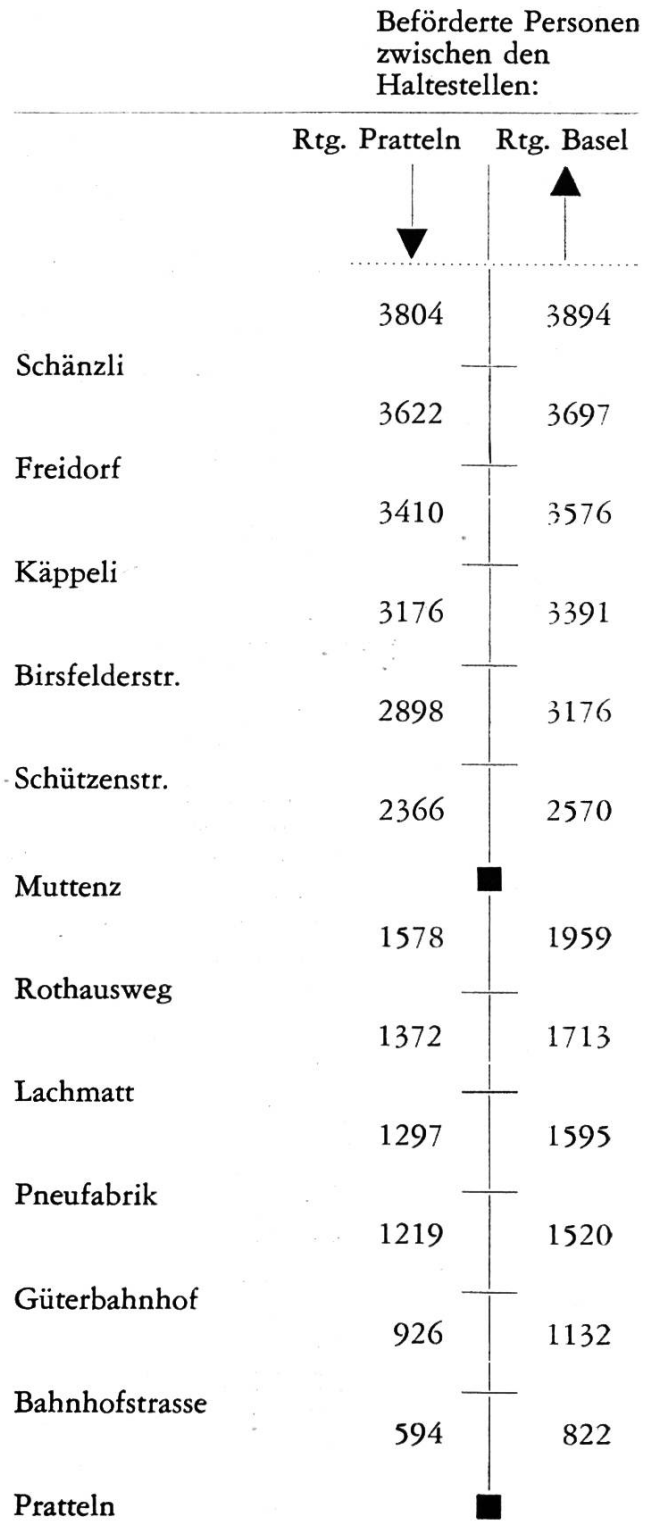
StAL: Eisenbahnakten, Projekte, Pläne, Prospekte, Presseberichte
 Gde.archiv Pratteln: Protokolle der Gde.versammlungen
 BVB-Direktion: Zählungsergebnisse 1958/1963
 Graphische Darstellung der Personenfrequenz
 BUeB: Protokolle des Verwaltungsrates, Geschäftsberichte

Frequenzen BÜB (Personen)

Stichtag: 26. August 1965, 06.00—20.30 Uhr

Zählung durch Schüler der obern Klassen von Muttenz und Pratteln

| Haltestelle | Rtg. Basel | | Rtg. Pratteln | |
|-------------------|------------|-----|---------------|-----|
| | ein | aus | ein | aus |
| Schänzli | 98 | 280 | 291 | 94 |
| Freidorf | 109 | 321 | 240 | 119 |
| Käppeli | 195 | 429 | 313 | 128 |
| Birsfelderstrasse | 80 | 358 | 324 | 109 |
| Schützenstrasse | 94 | 626 | 693 | 87 |
| <i>Muttenz</i> | 221/1009 | | 753/142 | |
| Rothausweg | 62 | 268 | 297 | 51 |
| Lachmatt | 52 | 127 | 160 | 42 |
| Pneufabrik | 17 | 95 | 102 | 27 |
| Güterbahnhof | 9 | 302 | 406 | 18 |
| Bahnhofstrasse | 0 | 332 | 312 | 2 |
| <i>Pratteln</i> | 0/ 594 | | 822/ 0 | |



Frequenz 1962

